

Alrededor de 40.000 ferroviarios prestaron servicio durante las horas de la Nochebuena en Alemania. Mientras las familias suelen estar reunidas, estos hombres y mujeres del ferrocarril ocupan sus puestos como un día cualquiera.

LOS FERROCARRILES ALEMANES DISPONEN DE DIECINUEVE MIL COCHES DE VIAJEROS

Las exigencias de los usuarios del ferrocarril han experimentado tal cambio en los últimos años que la oferta es comparable hoy a la del avión y el turismo.

En la gama de ofertas de los medios de transporte, el ferrocarril, con su comodidad, ocupa el segundo lugar, después del barco y antes que el avión o el turismo. A pesar de ello, el tráfico férreo está supeditado a muchos altibajos. Desde 1974, cuando el DB experimentó el mayor bajón de su historia en el transporte de viajeros, fue aumentando el número de kilómetros-persona. En 1975, como consecuencia de la debilitación coyuntural ha vuelto a operarse una recaída. A causa de ésta y del aumento de costes, el DB se ha visto obligado a limitar su oferta en el verano de 1976.

LARGO RECORRIDO CON RESERVA DE PLAZA

Una ayuda muy valiosa, a la hora de preparar trenes de larga distancia, es el sistema de reserva de plazas. Aunque también para el cliente esto sería una ventaja, sólo la quinta parte de los que emprenden un viaje reservan su asiento con antelación. Sólo algunos trenes, y en especiales días punta arrojan una reserva de plazas del 75 por 100.

La reserva de plazas para trenes inter-city y TEE, es gratuita a lo lar-

CRONICAS

EL TRAFICO DE VIAJEROS MAS INTENSO DE TODO EL AÑO SE PRODUCE EN LAS FECHAS NAVIDEÑAS

go de toda la red del DB, la reserva de plazas en trenes rápidos cuesta 2,50 marcos alemanes.

En invierno, periodo comprendido ferroviariamente entre el 26 de septiembre de 1976 y el 21 de mayo de 1977, se han llevado a cabo adaptaciones propias de la estación, pero no reducciones. Por ejemplo, durante las vacaciones de Navidad el tráfico interior es el más intenso de todo el año.

PARQUE DE COCHES PARA VIAJEROS

Para hacer frente a la demanda, el DB dispone de 19.000 coches de viajeros, de ellos son 400 coches de TEE, 4.270 de trenes rápidos, 310 coches restaurante o semirrestaurante, 180 coches cama, 800 coches litera, 4.150 para trenes expreso, 4.700 vagones de cercanías y 1.100 furgones para equipajes.

Para la modernización y complemento del parque de coches de viajeros se han invertido en 1976 alrededor de 240 millones de marcos alemanes, destinados a la compra de 254 vagones de TEE, para trenes rápidos e inter-city, así como 150 de cercanías.

NUEVAS SEÑALES DE VELOCIDAD

Tras numerosas pruebas con distintos sistemas para elevar el grado de seguridad en los trenes del DB, se ha adoptado un nuevo sistema de indicación de velocidades. Las señales al efecto se están colocando ya en los tramos más importantes.

Hasta ahora, los sectores en que

es preciso disminuir la velocidad sólo estaban señalados en el libro de viajes, utilizado por los maquinistas, quienes, con su conocimiento del trayecto, adaptaban la velocidad a las recomendaciones del libro. El nuevo sistema es independiente de las condiciones de visibilidad y ofrece por ello un aumento de la seguridad.

SEÑALES LF

Las llamadas señales LF (Langsamfahrsgnale) son de forma parecida a las usadas desde siempre. Un triángulo con superficie interior amarilla y la cifra de señalización anuncia el lugar en que ha de empezar a disminuirse la velocidad, la cifra señala la décima parte de los kilómetros a que debe reducirse. Inmediatamente después del lugar en que empiece a regir la velocidad disminuida está colocado un rectángulo blanco con la misma cifra. Allí donde la disminución sea de un 25 por 100 o más se iluminarán las señales durante la noche. También en estos casos la señalización estará asegurada por el sistema inductivo (Indusi).

En el lugar de anuncio de disminución (triángulo) el maquinista debe pulsar el botón de «Alerta» y reducir la velocidad al valor aconsejado. En caso de que un tren sobrepase la velocidad fijada al llegar a la señal (rectángulo) entra en función el freno. Asimismo, cuando el maquinista no pulsase el botón de «Alerta» a los cuatro segundos de pasar el triángulo amarillo.

La instalación de las nuevas señales ha empezado ya en el tramo Norte-Sur y en el del Rin.—CHRISTIAN THIMM.



Un nuevo filme sobre el ferrocarril ha ganado el primer premio del Film Industrial 1976, entre 55 competidores. El filme, de dieciséis minutos de duración, trata del cuidado de la ecología en torno del DB y estudia los aspectos de protección de agua, aire y paisaje que se presentan al ferrocarril.

LAS DOCE, EN ALCAZAR DE SAN JUAN

UNA FELIZ NOCHEVIEJA EN EL EXPRESO "COSTA DEL SOL"

Viajeros nostálgicos del hogar festejan, en alegre armonía el tránsito de 1976 a 1977.



En Atocha estación, todo es normal. El barullo de gente, las maletas, el ir de aquí para allá; sólo un pequeño detalle: el reloj marca las 22,55. Pero las 22,55 del último día del año.

En la vía 5 hoy, como cada noche en otras a esta misma hora, el expreso "Costa del Sol" número 910, de Madrid a Málaga, se encuentra a punto de salir. Y queremos saber qué extraña sensación se puede sentir al abandonar el año, lejos de los ruidos infernales de la gran ciudad, o del normal jaleo de la Nochevieja. Subimos en él.

Muy pocas veces un tren parte de su procedencia en un año y llega a su destino muy entrado otro. Este es el caso particular de nuestro expreso, que ya, lentamente, rodeado de otras composicio-

nes que entran o se encuentran detenidas, abandona los andenes, aún repletos de gentío, y deja atrás las últimas luces de la estación.

Querámoslo o no, esta noche no es como las demás. Basta recorrer los pasillos de los coches para darse cuenta. Entre otras cosas, porque un día normal los compartimientos irían casi repletos de viajeros. Hoy apenas setenta y cinco personas ocupan el "Costa del Sol". Setenta y cinco personas reunidas en pocos metros de espacio. Gente que normalmente, y más en Nochevieja, se encontrarían lejos unos de otros y que, por feliz coincidencia, el tren los reúne entre cuatro estrechas paredes. Y uno siente curiosidad de cómo este reducido número de pasajeros podrán pasar la noche.

Quienes desde principio llevan billete de litera o cama, sin duda no formarán parte del ambiente común. Y quienes por circunstancias personales no se encuentran favorables a la armonía general, podrán quizá sentirse más acompañados.

Ahora el tren se lanza con mayor fuerza si cabe por los raíles, adentrándose más y más cada vez en la noche, dejando atrás rápidamente las últimas horas del 76 y buscando los nuevos aires del 77.

Quién sabe por qué curiosa forma de ser, pensar o entender la vida, atravesar el coche de primera no es lo mismo que hacerlo en los dos segundas, que van inmediatamente detrás. En aquél, las puertas de los compartimientos cerra-

das; en éstos, abiertas. En aquél, silencio y sueño; en éstos, charla tranquila, pero animada y afable. Algunas personas se contemplan a sí mismas en el espejo oscuro de la ventanilla de pasillo.

Después, el interventor, como siempre, picará los billetes de éstas y de aquellas gentes. De todos.

LAS CERO HORAS

Es sin duda la hora especial. Si cualquier día un ligero retraso puede ser comprensible, esta noche sería imperdonable. Las doce han de dar en Alcázar

voz solitaria y con el reloj en la mano.

"Ya que no estamos en casa"... Es la pequeña disculpa que algunos ponen ante sus muestras, no disimuladas, de querer hacer distinta la noche.

Y luego: "Si estuviéramos en un coche, o en un autocar, esto no sería igual. No te puedes mover del asiento, no puedes hablar con la gente. El tren es mejor para estas cosas".

Es verdad. Algo tienen estos compartimientos, los de segunda con capacidad para ocho personas, que provocan la charla y convivencia entre personas que de nada se conocen. Quizá esos trenes,

injustamente, no quería acordarse, como desbocado Rocinante de 345 toneladas, nuestro expreso llega a Santa Cruz de Mudela.

Hacia las dos y media de la madrugada, nos volvemos a detener. Es Linares-Baeza. A través de algunos altavoces, llega clara la música de esta tierra alegre, que atravesamos. En la fonda, algunas personas ríen y charlan alrededor de una mesa. Da pena abandonar esta estación, con sus arcos y fachadas blancas y su pequeño jardín.

La mayoría de los viajeros duermen ahora. Los pasillos, más bulliciosos an-



de San Juan y, efectivamente, así es.

Algunos agentes, en los andenes, atienden al tren que viene de otra estación y de otro año. Por los altavoces, al tiempo que se anuncia la situación y período de parada de la composición, se felicita el Año Nuevo. Lo cual provoca un pequeño murmullo de aprobación entre los viajeros, que se encuentran en el apogeo de su pequeña celebración.

Los tapones de las botellas de champán hacen casi peligroso asomarse a los compartimientos. Quien tiene uvas, porque se las ha traído de su casa, las comparte y se las toma. Quien tiene bebida, brinda; todo ello al compás de unas misteriosas doce campanadas, cantadas a

cada vez más modernos sin duda, privan del trato humano a sus usuarios, envolviéndolos en un aislamiento de cómodos sillones.

NOCHEVIEJA DEL AGENTE

También las doce caen para los agentes del "Costa del Sol", y es buena hora y buen momento para cenar. Don Maximiliano, el interventor, después de cumplir con su tarea; una vez en marcha, se sienta ante "la bandeja". Hoy, Nochevieja, se ve complementada además por una pequeña barra de turrón. "¡Que en algo se tenía que notar, caray!".

Así, atravesando ahora la famosa tierra de don Quijote, de la que Cervantes,

se han quedado casi vacíos, y en la sombra que el tren proyecta a su paso sobre la tierra, se han ido apagando las luces.

A partir de este momento, quienes se convierten en verdaderos protagonistas son, sin duda, los agentes, a cuyo cargo queda la composición. ¡Qué cómodo para el viajero dormir, y también qué grato, sabiendo que alguien se ocupa de velar su descanso!

Poco a poco, entrando cada vez más el nuevo año y en la región de Andalucía, llegamos a Espeluy y después a Marmolejo, donde tiene prevista su entrada a las 3,23, con seis minutos de parada. Allí hacemos cruce con el otro

**"SI ESTUVIERAMOS
EN UN AUTOCAR,
ESTO NO SERIA IGUAL.
EL TREN ES MEJOR
PARA ESTAS COSAS",
COMENTA UN VIAJERO.**

"Costa del Sol", procedente de Málaga. Los agentes se saludan de ventanilla a ventanilla. También ellos vienen con casi todas las luces apagadas.

Finalmente llegamos a Córdoba, en donde es preciso cambiar de máquina. También se cambia la pareja de maquinista y ayudante.

Con la nueva claridad del día, que va llegando muy poco a poco, el paisaje dormido empieza a salir de su oscuridad y algunas sombras se van haciendo más tangibles. El expreso, a su paso por los túneles y precipicios del Chorro, parece un pequeño gusano de luz, buscando una salida al laberinto de roca.

DESPERTAR AL NUEVO AÑO

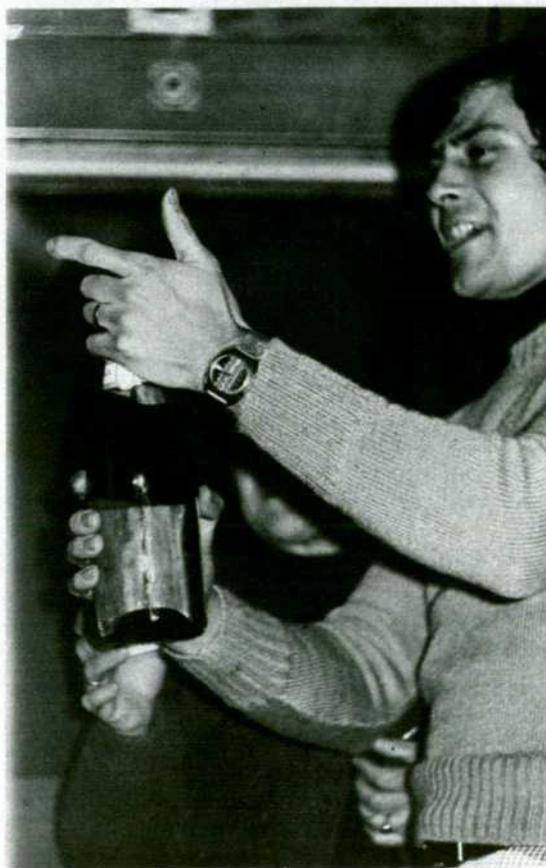
Los grandes cortados apenas permiten ver nada en el valle. ¡Qué lástima!, mucha gente se está perdiendo este magnífico espectáculo por ir durmiendo. Es muy apropiado para una Nochevieja.

Al final, un pequeño tramo en reparación obliga a moderar la velocidad y permite contemplar, más detenidamente aún, el panorama. Ya no hay paradas hasta Málaga.

Un paisaje semimontañoso, cubierto por un cielo joven de tintes rojos y violetas y algunas huertas verdes se deslizan a los lados de la vía.

Poco a poco, los viajeros van volviendo a la realidad del nuevo año. Quienes se despiertan con suficiente apetito se acercan al restaurante y se regalan con un desayuno. Otros, en cambio, todavía necesitan luchar contra la pereza y somnolencia de una noche poco común. Para muchos, la primera Nochevieja en tren.

Casi todos los que salieron de Madrid, "el año pasado", iban directamente a Málaga. Y ahora se encuentran al final



del viaje. ¿Quién puede decir si se han divertido más o menos?

Es muy posible que esas uvas, tan típicas, se tomaran con retraso o con adelanto, o no se tomaran. Pero, al fin y al cabo, ¿quién se las toma con absoluta puntualidad en las doce campanadas?

Sin embargo, lo cierto es que hay pocas cosas tan bonitas como llegar al nuevo año montado en tren.

La ya creciente claridad le hace a uno pensar en aquella rebuscada frase que Cervantes dijera por boca de don Quijote: "Apenas el rubicundo Apolo había tendido por la faz de la ancha y espaciosa Tierra las doradas hebras de sus hermosos cabellos", cuando al final de la vía, allí donde los dos raíles se confunden en uno, las primeras piedras y casas de Málaga empezaban ya a divisarse.

Y como buena muestra de que en esta Nochevieja el "Costa del Sol" había funcionado como siempre, y habían sucedido cosas, como siempre, alguien se dejó olvidados una maleta y un bolso. ¡Quién sabe si llenos de regalos! ■ **CARLOS ARA.** (Fotos: MAN y C. A.)