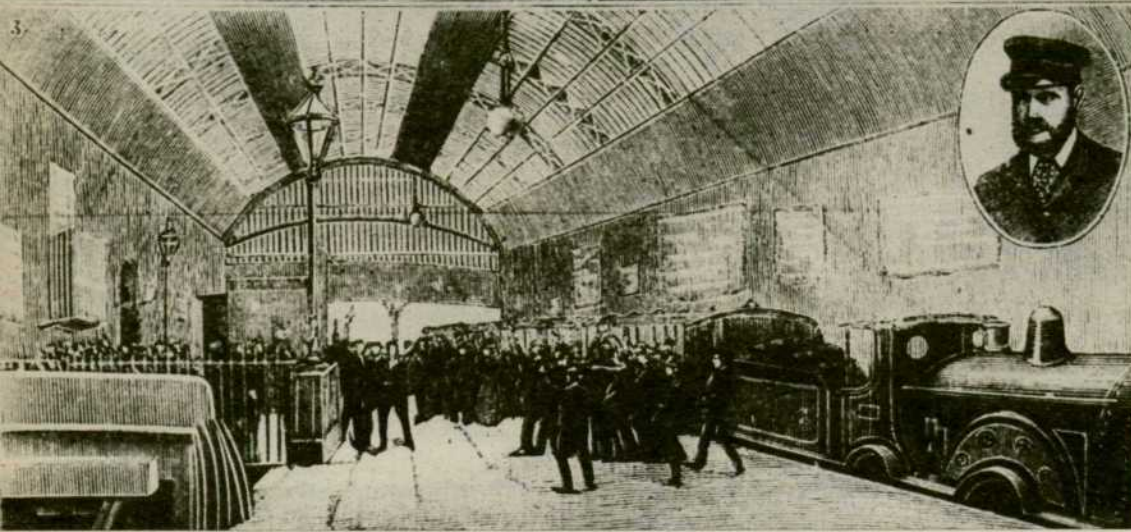
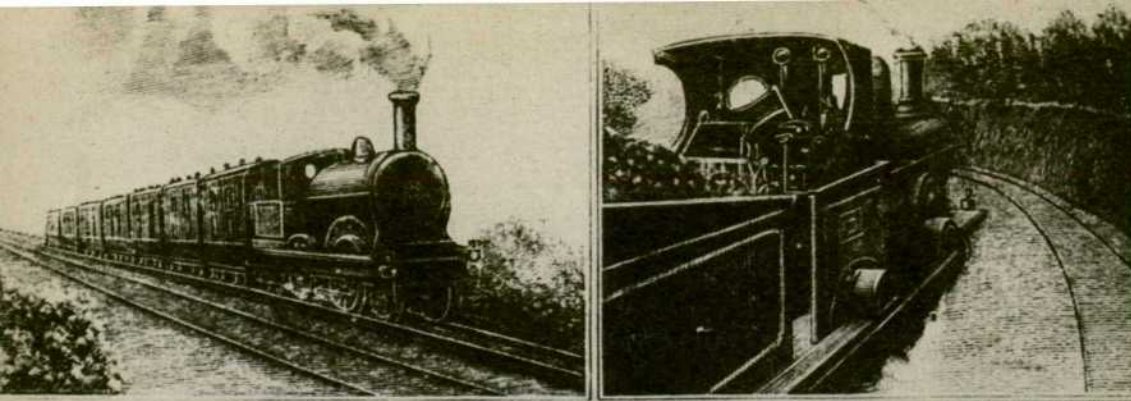


LAS CARRILAS



LA LUCHA Y EL TRIUNFO.—Número 1: El expreso del Oeste durante la guerra. Número 2: El tren rival de la ruta del Este. Número 3: Llegada a Aberdeen del tren del Oeste después de recorrer 540 millas inglesas en quinientos doce minutos. La multitud aclama al equipo de conducción. En el óvalo, el maquinista Soutar, de la Compañía del London y North-Western.

(Grabado de La Nature.)

PARA ir de Londres a los grandes centros industriales de Escocia son dos los caminos más rápidos. Uno, llamado la ruta del Oeste, lo componían el siglo pasado a partir de la capital inglesa la compañía del London and North Western Railway (LNWR), con su estación de salida en Euston; seguía por Crewe hasta Carlisle, donde enlazaba, con la compañía escocesa de Caledonia Railway para llegar a Edimburgo. La otra ruta, la del Este, se origina en la estación de King's Cross (Cruz del Rey) de la antigua compañía del Great Northern Railway (GNR), y pasada Doncaster enlazaba con la línea del North Eastern Railway (NER), por Newcastle a Berwick. Aunque desde este punto la vía pertenecía al North British Railway (NBR), los trenes del NER seguían sin cambio de máquina hasta Edimburgo.

Por la ruta occidental ya circulaban, a partir de 1847, trenes directos. Por la oriental se tardó más en establecerlos. Hasta 1862 no se puso en servicio el famoso expreso al que el público dio el nombre de "Flying Scotsman" (El volador escocés). Con el tiempo se agudizó la competencia entre las dos rutas y las rivalidades tomaron finalmente la forma de una verdadera competición, muy en consonancia con el carácter británico, tan amante de carreras hípcas y apuestas. Ello dio lugar a, lo que en los anales ferroviarios se conoce como la primera carrera de Escocia. Comenzó cuando las compañías que componían la ruta oriental introdujeron el 1.º de noviembre de 1887 coches de tercera en su expreso de Escocia que salía a las 10 horas de la mañana de la estación de King's Cross, a la vez que acortaron la duración del viaje a nueve horas, mientras el tren rival, también con coches de tercera, tardaba diez horas. La consecuencia, lógica era que se arrebataba tráfico a los del Oeste. Estos esperaron hasta la siguiente temporada veraniega y anunciaron que a partir del 1.º de agosto su tren invertiría en

el recorrido media hora, menos que el rival. No debieron haberlo avisado de antemano, pues inmediatamente se reunieron los aliados del Este y, sin previo aviso, aquella misma fecha, su tren llegó a Edimburgo en sólo ocho horas.

El camino del Oeste

Esta estratagema molestó a las compañías occidentales. Sus directores se reunieron al día siguiente y decidieron acelerar su tren del mismo modo. Los ingenieros del LNWR y los del Caledonian pusieron en vigor un nuevo horario que, desde el día 6 del mismo mes de agosto, dejaría a los viajeros también en ocho horas en la capital escocesa. Incluso ganaron ocho minutos más en este viaje. Pero hubieron de reducir para ello la composición del tren a sólo cuatro coches, con un peso total de 80 toneladas, pues el perfil de la ruta del Oeste era más difícil que el oriental. Si bien hasta Lancaster todo era llano, desde esta ciudad a Carlisle había que remontar la divisoria de Shap en los montes Peninos, con rampas largas entre 10 y 13 milésimas, hasta una altura de 270 metros. Entre Euston y Crewe se utilizaron locomotoras de la serie "Lady of the Lake" (La señora del lago), cuyas ruedas motrices, de 2.324 milímetros de diámetro, las hacían aptas para correr. No quedaron mal estas pequeñas máquinas, pues la 806, llamada "Waverley", logró, con el citado tren de 80 toneladas, una media de 93,3 km/h. hasta Rugby y en un trozo posterior entre dicha ciudad y Stafford mantuvo por algún tiempo una velocidad de 109,5 km/h.

Al norte de Crewe, donde empezaba el perfil más difícil, se emplearon locomotoras de la recién estrenada clase "Precedent", tipo 120, análoga a las "Catalanas" de MZA (serie 120-2.101-2.111). Una de ellas —la número 275— llevaba el nombre de "Vulcán" e hizo honor a su nombre, pues exhalando

fuego por la chimenea realizó una media de 96,6 km/h. entre Preston y Carlisle.

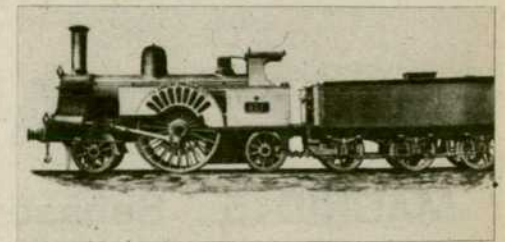
En el Caledonian se utilizó una locomotora bastante más potente tipo 211, la número 123, que se hizo célebre en esta ocasión. Un día, en que por avería de la máquina del LNWR en la subida de Shap el tren llegó con cuarenta y cinco minutos de retraso a Carlisle —la única vez que esto sucedió—, la 123 logró recuperar treinta y siete minutos en los 162 kilómetros hasta Edimburgo, con velocidades punta de 116 y 119 km/h. Afortunadamente, esta bella locomotora se conserva aún y los ferrocarriles británicos la utilizan con frecuencia para trenes especiales organizados por asociaciones de Amigos del FC.

La ruta del Este

Por la ruta del Este, toda ella llana, no hubo necesidad de cortar el tren normal de ocho coches, remolcado por el GNR por una de sus famosas locomotoras tipo Stirling, con ruedas libres del enorme tamaño de 2.438 milímetros. Una iba hasta Grantham, donde se cambiaba por otra igual hasta York. También fueron notables las marchas que hicieron aquellos "nobles brutos", como en términos hípcas los llamaba el público. Entre Londres y York corrían día tras día a una media de 87,5 km/h., sin tener en cuenta los tres o cuatro minutos perdidos en el cambio de máquinas en Grantham.

A continuación, en NER empleaba indistintamente locomotoras de los tipos 120 y 220. Estas últimas eran del sistema compound, es decir, de doble expansión, y acababan de ser estrenadas. La 117, conducida por el maquinista Nicholson, de quien volveremos a hablar, realizó una marca entre Newcastle y Edimburgo al invertir, con un tren de 100 toneladas, ciento veinticuatro minutos en los 200 kilómetros que median entre dichas poblaciones; es decir, a una media de 99 km/h.

Confiados en tan buenas máquinas y dada la ventaja del perfil más fácil, los aliados de la ruta del Este anunciaron que el día 13 el tiempo del viaje quedaría reducido en otros quince minutos; es decir a siete horas y cuarenta y cinco minutos. Esta vez fueron los del Oeste quienes tuvieron tiempo de prepararse para la fecha anunciada. Y, en efecto, batieron a los orientales, ya que su tren invirtió siete horas treinta y ocho minutos hasta Edimburgo. Los de la ruta del Este aceptaron el nuevo desafío. Sin decir nada esta vez, eliminaron algunas paradas en el camino e hicieron el recorrido en siete horas treinta y dos minu-



Locomotora «Lady of the Lake», primera de la serie que empleaba el LNWR en la carrera de Escocia (1888).

El espíritu deportivo de los ingleses

CARRERAS DE ESCOCIA

tos. Empatados así ambos rivales y satisfecho el honor de cada uno, se dio por terminada la carrera de trenes. Los que a fin de cuentas salieron ganando fueron los viajeros, que desde entonces podían ir a Edimburgo por la ruta del Oeste en ocho horas y por la del Este en siete horas cuarenta y cinco minutos, en lugar de las diez y nueve horas que tardaban antes.

La segunda carrera

La tregua a la que tácitamente se había llegado no duró mucho tiempo. El 4 de marzo de 1890 se inauguró el gran puente a través de la ría de Forth, aún hoy uno de los más grandes del mundo, y con ello la ruta oriental se hallaba en condiciones de poder competir con su rival también en los servicios hacia el norte de Escocia, más allá de Edimburgo. Los tres aliados en cuestión —el Great Northern, el North Eastern y el ahora más afectado North British Railway (NBR)— inauguraron por el nuevo puente un servicio que desde Londres (King's Cross) invertía hasta Aberdeen once horas treinta y cinco minutos. Enlazaba allí con el tren que al mediodía salía por vía del Highland Railway a las restantes poblaciones del noroeste escocés. Como era de esperar, los aliados de la ruta Oeste no tardaron en decidir que su tren, que salía de Euston a la misma hora, llegara a Aberdeen a las 11 horas cuarenta minutos, lo que se hizo a partir de junio de 1895. Los orientales no se conformaron y como su ruta, además de más fácil era 28 kilómetros más corta, no les costó mucho abreviar la duración del viaje a partir del 1.º de julio en quince minutos. En tablada de nuevo la lucha, los del Oeste, el 5 de julio, redujeron a su vez el horario a once horas justas, a lo que inmediatamente respondieron los otros haciendo el recorrido en diez horas quince minutos. Picados en su amor propio, los dirigentes del LNWR, que daban a su ruta la designación de "la primera línea" (del país), cambiaron de táctica. Hicieron caso omiso de todo horario fijo y encomendaron a los maquinistas correr todo lo que daban de sí las máquinas.

Apuestas

Tardaron los del Este algún tiempo hasta darse cuenta de esta nueva táctica. La rivalidad entre ambas rutas había trascendido más al público en esta ocasión. Cada vez que salían de las respectivas estaciones londinenses los trenes competidores, partidarios de cada bando se agolpaban en los an-

denes, apuntaban los nombres de las máquinas, animaban a los maquinistas y cruzaban apuestas sobre cuál tren llegaría antes a la meta. Si bien la ruta oriental era, como se ha dicho, más fácil y corta, tenía la dificultad de que debían ponerse de acuerdo las tres compañías afectadas. Los escoceses del North British no eran partidarios de tales carreras y además el final del trayecto desde el empalme de Kinnaber pertenecía al Caledonian, y el NER sólo tenía derecho a pasar con algunos trenes directos. Por fin pareció que hubo acuerdo. El ingeniero jefe de tracción del GNR, Patrick Stirling, cursó con fecha 14 de agosto instrucciones al jefe del distrito de Peterborough: "El LNWR ha expresado su intención de llegar a Aberdeen antes que nosotros. Esto no lo podemos consentir. Se han tomado acuerdos entre nuestra compañía y las del NER y NBR para acelerar el tren en cuestión a partir del lunes próximo. La compañía del NER ha convenido en realizar su recorrido entre York y Newcastle, de 97,4 kilómetros, a máxima velocidad, y otro tanto hará el NBR. ¡Alerte a su gente!" En efecto, los aliados de la ruta oriental anunciaron que desde el próximo lunes, 16, su tren llegaba en nueve horas y cuarenta minutos a Aberdeen, diecinueve minutos antes que el rival.

Nuevos esfuerzos para ganar tiempo

No se mostraban satisfechos del todo los de la ruta del Este. No en balde barruntaban que los de la "Primera línea" harían todo lo posible para, no desacreditar el título que se habían arrojado. Por ello se cursaron órdenes para que el día 21 de agosto las máquinas corrieran todo lo que dieran de sí y que los agentes de circulación dejaran la vía expedita. En King's Cross reinaba más expectación que nunca. Allí estaba resplandeciente en su color verde claro, su biela agarrada al gran volante, dispuesta a girar con gran rapidez, la 688. Dan la salida, el público grita y lanza vivas. Setenta y dos minutos hasta Peterborough, ciento un minutos hasta Grantham. 169 kilómetros. Repiquetea el telégrafo al dar la noticia sobre la marcha. La 765, de igual modelo, toma el tren y, sin parar, se pone en ciento ochenta y un minutos en York. 242,5 kilómetros. La releva la 1621, del NER, una 220 recién introducida y más potente que la que le precedió en la carrera anterior. Con 105 toneladas de peso del tren, cubre en setenta y ocho minutos y medio los 128,7 kilómetros hasta Newcastle, don-

de hay nuevo cambio de máquina: la 1920, de la misma serie. La conduce el maquinista Nicholson, que había ya intervenido en la competición anterior. Algo se esperaba de él, y no defraudó esta confianza: en ciento trece minutos se coloca en Edimburgo. Una distancia de 200 kilómetros, lo que equivale a una media de 106 km/h., marca no batida hasta nuestros días. El tiempo invertido desde Londres —seis horas diecinueve minutos— era también un récord. Esta vez no falló el NBR. Su máquina 293, y luego, a partir de Dundee, la 262, corrieron a sus anchas y el tren de la ruta del Este hizo su entrada triunfal en Aberdeen a las 4,40 de la madrugada, catorce minutos y medio antes que el tren rival.

La revancha

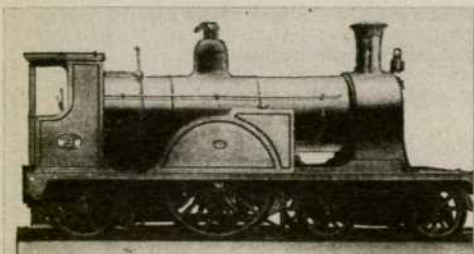
Esto fue como una bofetada para los de Euston y una decepción para los seguidores de la "Línea primera", que al día siguiente acudieron expectantes a la estación para ver cómo se desquitaban. Iba a intentar la revancha un tren de sólo tres coches y un peso de 68 toneladas, remolcado por la "Adriatic", una compound de tres cilindros última realización del ingeniero jefe del LNWR, Webb. Los dos ejes motores de la locomotora no estaban acoplados para tener más ligereza al correr. Después de arrancar con los consabidos patinajes, se lanzó a todo vapor hasta Crewe. Allí cedió el tren a una 120, de construcción convencional —la Hardwicke—, que se hizo célebre en esta ocasión, pues desarrolló una media de más de 108 km/h. Tampoco los maquinistas del Caledonian se quedaron cortos. En el trozo final entre Perth y Aberdeen, una locomotora de rueda libre logró una media de 106 kilómetros. De esta forma, la distancia entre Londres (Euston) y Aberdeen, de 869 kilómetros, fue cubierta en un tiempo de seis horas treinta y dos minutos.

No fue muy cómodo el viaje en el que tomaron parte varios entusiastas. Uno de ellos, Rous-Martin, aficionado a tomar la velocidad de los trenes en que iba, se hallaba con sus cuatro cronómetros, uno en cada mano y los otros en los bolsillos, de pie en el coche. Cuando, rebosando de alegría, poco antes de llegar a Edimburgo, exclamó: "¡132 kilómetros por hora!", su compañero le advirtió: "¡Cuidado con la curva!" El aviso vino tarde y todos cayeron al suelo. Hubo, asimismo, quejas de viajeros con menos espíritu deportivo y más temerosos por su vida, poco segura en aquellos coches cortos y saltarines, sin bogies. Otros se lamentaban de que les hacía poca gracia llegar a Aberdeen en la madrugada. La fonda de la estación se encontraba cerrada y tenían que esperar horas hasta proseguir su viaje al mediodía, si continuaban más allá.

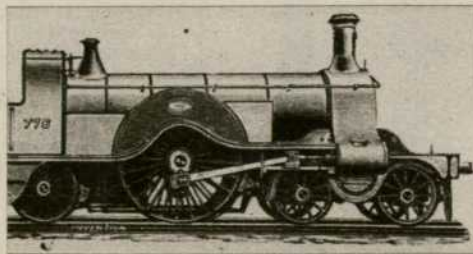
Las cosas volvieron a su cauce normal y se dio por terminada la segunda carrera de Escocia. La competencia derivó en ofrecer a los viajeros trenes más cómodos. Y aunque se redujeron las marchas, los ferrocarriles ingleses se mantuvieron desde entonces a la cabeza de todos en cuanto a la velocidad de sus trenes.

G. REDER

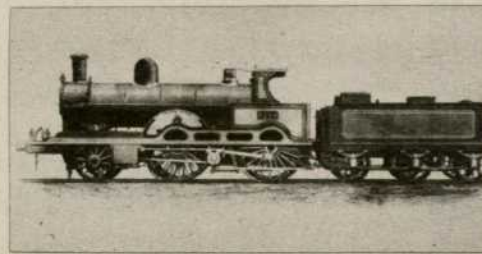
(Fotos: Archivo. Gráfico: Gómez.)



Locomotora 123, del Caledonian.



Durante los últimos treinta años del siglo pasado el Great Northern empleó este tipo de máquina, también participante en la carrera.



Locomotora Compound, del ingeniero Webb, una de las que consiguió el triunfo de la ruta del Oeste.