



EXPERIENCIA PILOTO EN ALEMANIA UTILIZANDO LAS LÍNEAS ICE

Intercargo Express, alta velocidad para mercancías

Coincidiendo con la puesta en servicio de las líneas ICE en Alemania, la DB en asociación con las compañías Transfracht, Kombiverkehr y Kombiwaggon, lanzó el pasado mes de junio de 1991 una oferta de transporte de mercancías a alta velocidad que ha bautizado con el nombre de "Intercargo Express".

Cada día, a las 21 horas con dirección Hamburgo-Munich y Munich-Hamburgo, y a las 22 horas con dirección Bremen-Stuttgart y Stuttgart-Bremen, salen cuatro convoyes de 23 vagones cada uno, tirados por locomotoras E-120, que a velocidades que oscilan entre los 140 kilómetros hora y 160 kilómetros hora, alcanzan su destino antes de las 5,30 de la madrugada.

Con la experiencia piloto Intercargo

Después de nueve meses de experiencia, Intercargo Express, el servicio de transporte de mercancías a alta velocidad entre Bremen-Stuttgart y Hamburgo-Munich ofertado por la DB y otros tres socios aprovechando las líneas ICE, mantiene un promedio de ocupación del 60 por ciento. Se espera que el próximo mes de junio, cuando cumpla un año en servicio, haya transportado 800.000 millones de toneladas netas.

Express, los ferrocarriles alemanes pretenden ensayar la viabilidad de una oferta en el sector de mercancías en el que existe hoy una más encarnizada competencia. Es este el de los envíos en periodos de tiempo inferiores a las 24 horas, para mercancías de eleva-

do valor material, al que se suma un gran valor añadido.

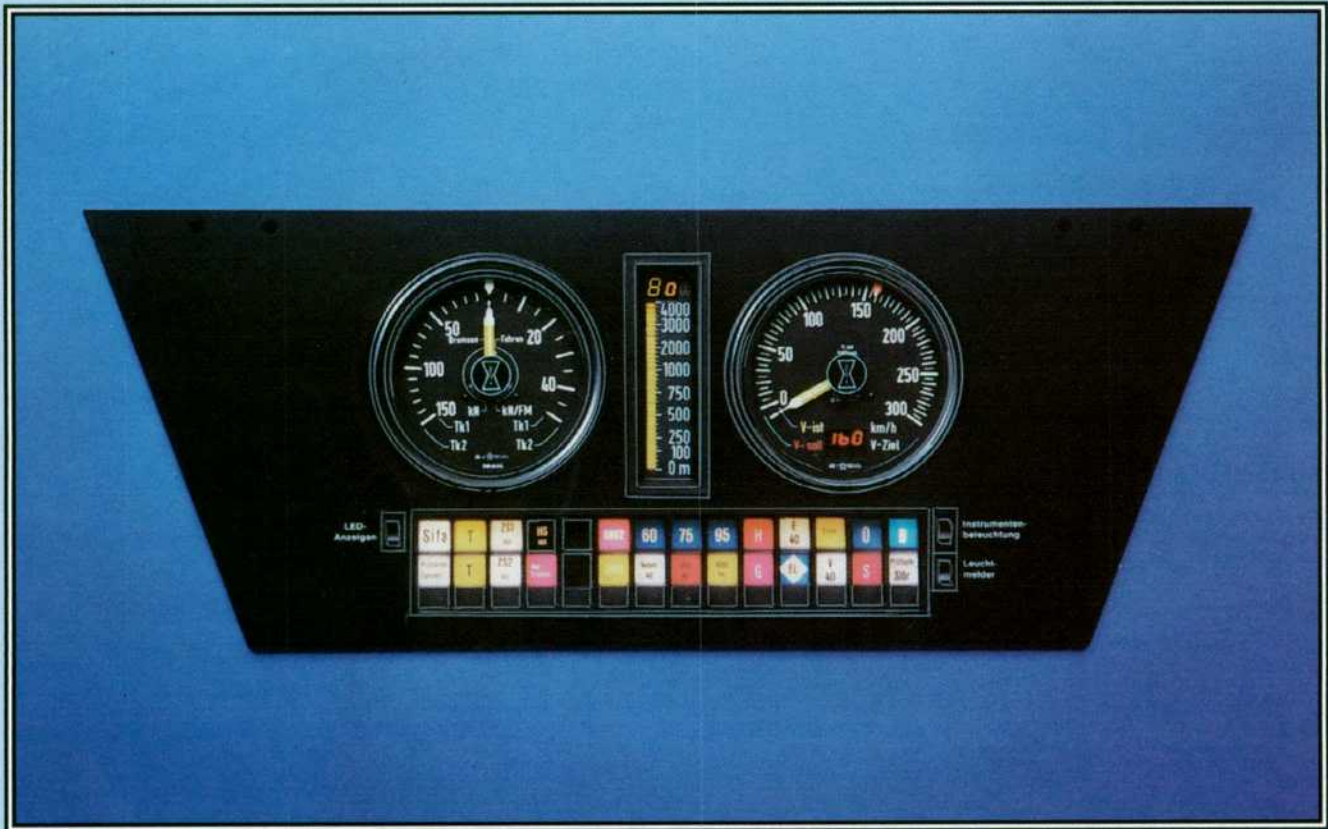
Este vector del mercado estaba controlado en exclusiva hasta la fecha por compañías aéreas de cargo, conocidas como "carrier". La nueva oferta ferroviaria presenta el inconveniente ante ellas de la limitación en los destinos, sin embargo permite el envío de mercancías mucho más pesadas.

Cuando se cumplen nueve meses de vida en la experiencia piloto, los índices de ocupación obtenidos se sitúan por encima del 60 por ciento, y se espera que volumen de carga transportada en el primer año sea de 800.000 millones de toneladas netas.

Para conseguir de modo fiable el objetivo de la puesta en destino antes de las 12 horas, la DB y sus socios han apurado al máximo sus horarios de recepción de mercancías hasta tres cuartos de hora antes de la salida de los tre-

Seguridad por Calidad

Los especialistas en medición de velocidad felicitan por la introducción del AVE

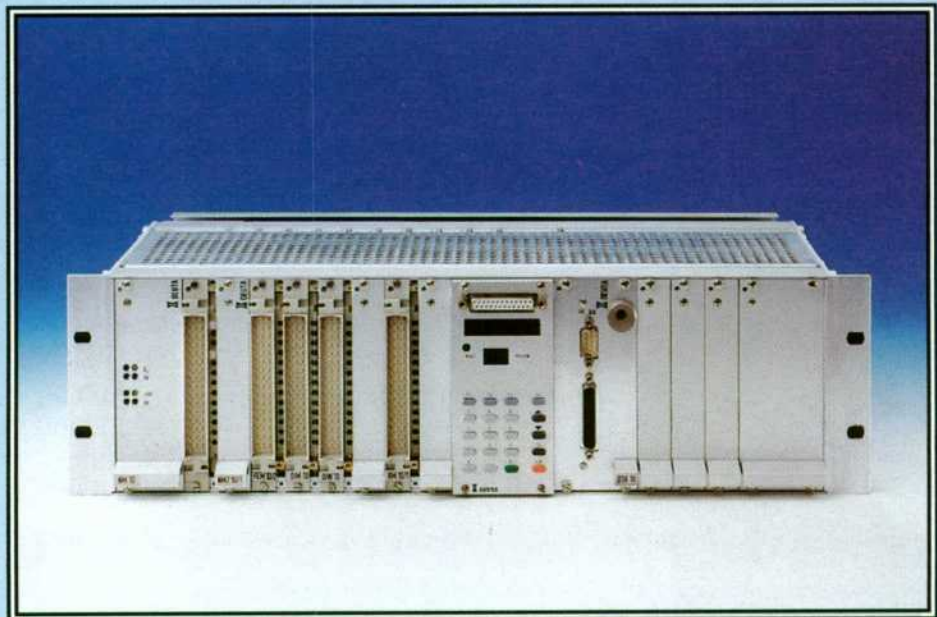


MFA - El Módulo de Indicación Multifuncional para vehículos con LZB. II Instrumento Standard del Tren ICE de los FF.CC. Federales de Alemania (DB)

Central de Medición y Control de Datos - MA 10 con Registro Estático para Locomotoras-S/252 y S/319 de RENFE



Instrumentación de la locomotora S/252 de RENFE



Gama de productos para vehículos ferroviarios:
Captadores de Velocidad, Cuenta-Kms, Registradores de Corto Espacio Recorrido (Caja Negra), SIFA (Hombre Muerto), Relojes, etc.





nes. Se han comprometido al mantenimiento de la puntualidad que es característica en la explotación de los trenes en Alemania, pero solo en su negocio de pasajeros.

Junto a estas dos ofertas se ha añadido un espectacular despliegue técnico que tiene como resultado la puesta en servicio de vagones que permiten transportar "con el máximo cuidado y a altas velocidades" los envíos de mercancías "más delicados".

La DB y sus socios cuentan con un parque de 88 vagones plataforma para el transporte de contenedores y doce vagones de paredes deslizantes para el transporte de cargas fraccionadas. Todo este material está equipado con bogies de nuevo desarrollo tipo 675/DRRS fabricado por Talbot que

permite una carga útil de 19 toneladas por eje, lo que supone una capacidad de 900 toneladas brutas para el conjunto del tren. Los sistemas de parada están equipados con tres discos de freno por eje, y cada disco dispone de un cilindro propio de frenado.

De este modo se asegura la viabilidad del transporte de grandes contenedores pesados y de depósitos intercambiables a velocidades de 160 kilómetros por hora.

Aunque el precio de compra de cada vagón dobla el de los convencionales, la DB y sus socios consideran que su puesta en servicio es rentable ya que el sistema de explotación de Intercargo Express mantiene permanentemente en ruta el material, con lo que cada unidad recorre al cabo de un año 170.000 kilómetros. □

EN SERVICIO DESDE JUNIO DE 1991

Con la puesta en servicio del tren ICE el 2 de junio de 1991, con salida de la estación de Altona en Hamburgo, y destino a Munich, vía Hannover, Francfort, Mannheim y Stuttgart, se vieron culminados los esfuerzos que durante dos décadas han realizado los ferrocarriles de la República Federal Alemana, DB, con el fin de incorporarse al grupo selecto de administraciones ferroviarias que explotan trenes a velocidades comerciales superiores a los 200 kilómetros por hora.

El inicio de la construcción de líneas de alta velocidad en Alemania se remonta a 1973, cuando se otorgaron los permisos convenientes para iniciar las primeras obras cerca de Hannover. Sin embargo, las protestas de los residentes a los lados del trazado, así como el auge de las reivindicaciones ecológicas han de-

morado su entrada en servicio durante dos décadas.

Estos hechos han tenido como consecuencia negativa el retraso de la entrada de Alemania en el club de la alta velocidad. Sin embargo, han servido también para que las ramas ICE, de tecnología enteramente alemana, aporten fórmulas sin precedentes de funcionamiento y explotación equilibradas a 280 kilómetros por hora.

Del mismo modo que el ICE no ha sido insensible a las reivindicaciones ecológicas, tampoco ha quedado al margen de la nueva realidad política de la República Federal de Alemania. Un objetivo prioritario de la DB en el momento actual es hacer frente con el tren de alta velocidad a los planteamientos territoriales derivados de la integración con el Este. Varias de las nuevas líneas del ICE están siendo adaptadas con el fin de prolongarlas dentro de la antigua Alemania Oriental. □



Theo Rahn,
presidente de
la Bundesbahn
Central en Munich

Cooperación europea

El tráfico ferroviario de alta velocidad representa una aportación básica a la infraestructura del transporte de los países con un elevado nivel de desarrollo económico. Los trayectos ferroviarios de alta velocidad, que unen los centros económicos europeos, permiten prestar un servicio directo, fiable, sin competencia para las distancias medias, rápido y favorable para la economía política, en las relaciones con altas densidades de tráfico. La Comunidad Europea se ha planteado como meta el establecimiento de una red europea.

La decisión del Gobierno español, de fijar el ancho de vía europeo con la intención de alcanzar la integración y la compatibilidad de los sistemas, marca un hito en la historia de los ferrocarriles europeos.

El proyecto y la realización del AVE se puede considerar en todos sus aspectos como un trabajo modelo de la cooperación europea entre los ferrocarriles y la industria. Mientras que un consorcio francés suministra los trenes de alta velocidad, un consorcio hispano-germano-suizo construye 75 locomotoras; la señalización y telecomunicaciones los han desarrollado un consorcio hispano-alemán, sobre la base del concepto utilizado en los Ferrocarriles Federales Alemanes en sus trayectos de nueva construcción. La alimentación de corriente de tracción, alterna monofásica de 25 Kv 50 Hz, ha sido planificada y ejecutada por una unión temporal de empresas hispano-alemanas. Al proyectar estas instalaciones se ha dado un valor especial a la fiabilidad en la explotación y al ahorro en el mantenimiento. La catenaria es también alemana.

Que la transferencia de la tecnología de alta velocidad no representa una "calle de sentido único" se demuestra por el hecho de que los Ferrocarriles Federales Alemanes desean utilizar la experiencia acumulada durante muchos años por los ferrocarriles españoles con los trenes Talgo? porque han probado los trenes Talgo sobre sus propias líneas y bancos de prueba de rodadura y porque el pasado día 9 de enero firmaron un documento de intención para la compra de cuatro confortables "trenes-hotel" de Talgo.

Vista la enormemente creciente movilidad a los ferrocarriles se le plantearán requisitos cada vez más exigentes, a los solamente podrán responder si las soluciones se basan en una estrecha cooperación. España y Alemania han sabido ya hacer frente a este desafío. □