

ofrecen mayor posibilidad de un sueño tranquilo.

La diferencia de precio en el suplemento entre los nuevos coches-cama y los tradicionales, es aproximadamente de 200 chelines. Sólo tienen un pequeño inconveniente: por tener más plazas, el compartimiento es más reducido y puede haber problemas si el equipaje es voluminoso.

Los trenes a que se añaden estos nuevos vagones, rápidos, disminuyen la duración del viaje, y así se suma un atractivo más al nuevo servicio.

Para otoño próximo harán tam-

viaje nada atractivo, triste y deprimente.

Bastan dos personas para hacer el transporte del andén al compartimiento correspondiente en esa silla plegable. Viene ésta a sustituir a la bolsa utilizada ya por las compañías aéreas y que ofrece el inconveniente de no ser aplicable en muchos casos, por ejemplo cuando el enfermo es de excesivo volumen.

Probada esta silla por personas con diferente peso, en vagones de altura varia de escalones y distinta anchura de puertas, se comprobó que resulta apta y práctica. Una solución buscada



La nueva silla para impedidos es fácilmente transportable.

bién la ruta Viena-Venecia y vuelta, tan concurrida por viajeros austríacos, sobre todo los fines de semana y vacaciones cortas. Buscan una salida al mar, un poco arte, buen clima y, cómo no, un paseo en góndola por los canales venecianos.

SILLAS PARA IMPEDIDOS

Existía un problema real para las personas que por sí solas no pueden montar en los trenes. En muchos de los casos habían de instalarlos, con su silla de ruedas, en los vagones-mercancía. Un

hace tiempo que hace posible a estas personas impedidas viajar con toda comodidad, al igual que los demás pasajeros.

Todavía se estudia la forma de financiarlas y la compañía espera poder hacerse cargo de los gastos que suponen. Quiere poner el número necesario de ellas al servicio de cuantos lo precisen.

Encontrada dicha solución, se siguen estudiando más formas, de este u otro estilo, para ayudar a las personas a quienes les está negado tanto que les impide incorporarse totalmente a la vida normal. ■ CONSUELO ENRIQUEZ DE SALAMANCA.



CRONICAS



LOS FERROCARRILES FEDERALES SE REESTRUCTURAN

LA DB (Deutsche Bundesbahn, Ferrocarriles Federales) reconoce que la mera concentración de servicios no podrá acarrear el saneamiento de la empresa. La actual coyuntura económica en la República Federal se refleja fielmente en la explotación ferroviaria del país.

El tráfico de mercancías en el primer trimestre de 1975 ha sido un 8,4 por 100 más bajo de lo calculado en unos pronósticos que de por sí no eran muy optimistas, ciertamente. Sólo en el tráfico de viajeros y equipajes en tráfico urgente se ha podido registrar un aumento del 2,2 por ciento. La DB ha conseguido la dudosa fama de ser el ferrocarril más caro de Europa, pero su estructura actual no permite más reducciones.

El presidente de la DB, doctor Vaerst, ha declarado recientemente, refiriéndose a los trece puntos del programa del Ministerio de Transportes que, a pesar de todas las diferencias de opinión, la DB está satisfecha de que se haya terminado la fase de proyectos y se entre ahora en otra de realizaciones. Vaerst dijo también que no hay tiempo que perder.



Tramo de ensayo de vía sobre asfalto.



LOS BRITANICOS ENSAYAN UNA VIA SOBRE ASFALTO

El nuevo sistema prescinde del balastro sustentador y permite que la vía sea abierta al tráfico en menos tiempo.

Los Ferrocarriles Británicos (BR) están realizando varios ensayos con nuevos sistemas de vía, en los que los carriles no se colocan como es costumbre sobre traviesas, sino sobre unas placas sólidas de hormigón. En uno de estos ensayos se prescinde incluso del balastro sustentador, colocando las placas directamente sobre una capa de asfalto. Esta disposición promete varias ventajas. El asfalto puede someterse a las cargas de la circulación después de unas pocas horas, mientras que las placas de hormigón tardan mucho más en fraguar. De este modo es posible realizar las sustituciones de vía en un plazo más corto.

La base de hormigón empleada no es una placa sólida, sino que tiene la forma de una escalerilla prefabricada y es, por tanto, más ligera, manejable, y requiere menos cemento. En la sección de vía de ensayo instalada en la línea de Radcliffe-on-Trent a Nottingham, a continuación de un trozo de vía sobre placa de hormigón,

se extendió primero en tres tandas compactadas la capa de asfalto con un espesor de 230 milímetros. En ésta se embobieron las escalerillas de hormigón fijándolas con un mortero de resina poliéster. Una vez colocados los carriles, de 18 metros de largo, de forma que sus juntas no coincidieran con las de las escalerillas, éstas se rellenaron con una mezcla de arena y asfalto y el conjunto se cubrió con una leve capa de grava para proteger el asfalto contra la degradación por los rayos del sol.

La sección con este nuevo sistema de vía presenta un tráfico de 15 trenes de viajeros y 25 de mercancías diarios. Los detectores repartidos a lo largo de la vía permiten observar el compartimento, tanto bajo los trenes regulares como los de prueba con cargas sobre los ejes de 25 toneladas métricas.

Los resultados hasta ahora son satisfactorios, sobre todo en cuanto a gastos de instalación y conservación. ■



La DB se propone acometer la solución de los problemas del ferrocarril en dos fases: reduciendo la red a una longitud óptima, a pesar de la difícil situación presupuestaria, y haciendo todas las inversiones posibles en la parte de la red que produzca buenos resultados comerciales. Para ello, la DB quiere entrar en negociaciones con los organismos competentes a principios de 1976, y exponerles sus nuevos planes. Una red comercial de 8 a 10.000 kilómetros, puede ser completada por tramos mantenidos y financiados por la Federación, por los países federados («länder») o por otras instituciones interesadas.

Sin embargo, las posibilidades de supervivencia de la DB, dijo el doctor Vaerst, residen tanto en la concentración de líneas como en la modernización. Por ejemplo, la inversión de un millón de marcos ahorra tres puestos de trabajo. Por ejemplo, dentro de la red actual, la modernización de la señalización permitiría un ahorro de cincuenta mil puestos de trabajo.



El nudo ferroviario más importante de la RFA sigue siendo Frankfurt del Mein. En un día laborable cualquiera pasan por su estación central 120.000 viajeros. Dos tercios de éstos utilizan el ferrocarril como medio de desplazamiento al lugar de trabajo. Diariamente entran o salen de ella 1.200 trenes de viajeros.