

Modelo de pruebas de un tren de tres elementos para viajeros, sobre campo magnético con propulsión lineal.  
Capacidad: 300 viajeros.  
Longitud: 90 metros.

# PRESENTACION DE LOS NUEVOS TRENES DE PRUEBA TRANSPRAPID

Con asistencia de enviados especiales del Ministerio Federal de Investigación y Tecnología y del de Tráfico, han sido presentados al público, en las nuevas instalaciones de prueba de Munich-Allach y Manching-Ingolstadt, los dos nuevos vehículos de suspensión magnética, último desarrollo en esta técnica, el Transrapid 04 y el Comet.

Los dos trenes han sido concebidos de forma diferente, dado su distinto cometido, no sólo en lo exterior, sino también en la técnica.

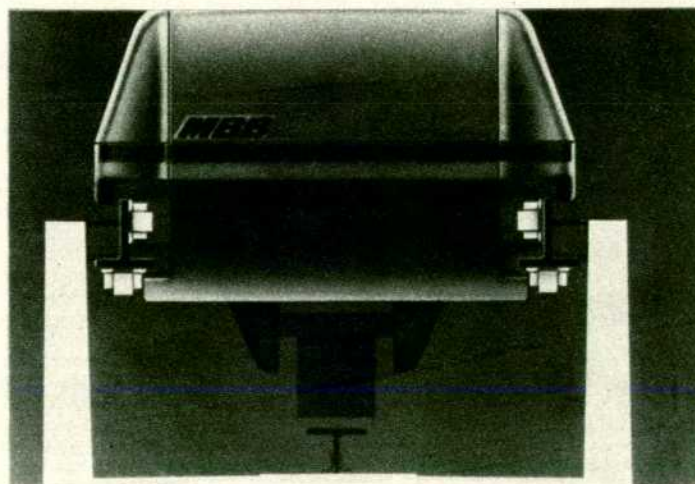
## TRANSPRAPID 04

El **Transrapid 04**, para viajeros, tiene propulsión lineal. El motor utilizado actualmente acelera el vehículo, de casi 17 toneladas, en el tramo de pruebas de 2,4 kilómetros de longitud, a 200 kilómetros por hora.

Además de las pruebas de coordinación de componentes, bajo condiciones reales, se realizan investigaciones acerca de su influencia ecológica, comodidad durante el viaje y seguridad.

## EL COMET, A 400 KILOMETROS POR HORA

El vehículo **Comet**, de 8,5 toneladas, sin tripulación, está impulsado por fuerza "exterior" a base de turbinas térmicas (Heisswassertriebwerke). Durante las pruebas que se llevarán a cabo este mismo verano, en los terrenos de Manching, en un tramo de 1,3 kilómetros de longitud, llegará a alcanzar los 400 kilómetros por hora. El cometido especial de las pruebas consiste en



Sección diagonal del vehículo magnético para 400 km/h.

ensayar, con velocidades extremas, todos los componentes, magnetos, regulación, motores lineales, suministradores y consumidores de energía.

## EQUIPO DE CIENTIFICOS E INGENIEROS

Los resultados de las pruebas de ambos vehículos se utilizarán en sucesivos modelos de pruebas, entre ellos, los que funcionarán a finales de esta década en los terrenos de Donauried.

La dirección del proyecto, programación y desarrollo están en manos de **Transrapid EMS**.

Con un considerable apoyo del Ministerio de Investigación y Tecnología, así como con los medios propios de las firmas que realizan el proyecto, se ha creado en los últimos cinco años un equipo calificado de científicos e ingenieros y fundado, el año pasado, una asociación de trabajos.

## VELOCIDAD Y SEGURIDAD

Los recientes conocimientos realizados en numerosas instalaciones de nueva planta han proporcionado a la República Federal de Alemania, además de reconocimiento internacional, una considerable ventaja frente al desarrollo de estas técnicas en otros países.

Las ventajas de su independencia de la energía petrolífera como principal fuente y sus escasas exigencias de conservación, así como su gran velocidad, combinada con el alto índice de seguridad, gracias a la plena automatización, hace de los trenes de suspensión magnética una buena baza para el futuro del transporte de viajeros y mercancías.

## INQUIETUD SOBRE EL DESARROLLO DEL TRAFICO DE CERCANIAS

El secretario de Estado en el Ministerio de Tráfico, Ernst Haar, ha declarado que no hay planes en el sentido de que la Federación (Bund) vaya a retirar su responsabilidad de los transportes públicos de cercanías.

La integración regional de estos transportes, objetivo que se persigue, no significa que las cargas económicas vayan a recaer en el futuro sobre los Estados federales (Länder) o los municipios. Según las declaraciones de Haar, en un cierto período de tiempo, habrá menos medios económicos de los previstos en un principio.

A pesar de todo, uno de los "puntales de la política de tráfico" es la mejora de los transportes de viajeros en cercanías. Sin embargo, habrán de tomarse todas las medidas encaminadas a limitar las necesidades de subvención en esta rama de los transportes públicos. De otra forma, no será posible invertir en otros proyectos necesarios.

Hasta 1979, la Federación pondrá seis millones de marcos a disposición de los transportes de cercanías. Tanto el Ministerio de Tráfico como el DB se encuentran en el deber de conseguir una reagrupación eficaz de este sector del transporte de viajeros.

Según Haar, se trata de concentrar y desplazar "hacia abajo" las responsabilidades para encontrar una base organizadora y financiera de mejor calidad.

Estas declaraciones vienen a tranquilizar los ánimos de la industria y el comercio, que ven en los proyectos del DB una amenaza para su desarrollo futuro. La Cámara Alemana de Industria y Comercio opina que la concentración del ferrocarril es necesaria de cara al presupuesto, pero que



no puede llevarse a cabo a costa de los usuarios y, sobre todo, de la industria ubicada en zonas económicamente débiles, como, por ejemplo, la zona fronteriza con el Este.

#### CURA RADICAL PARA LAS FINANZAS DEL DB

La presidencia del DB quiere ahorrar anualmente 2.500 millones de marcos en una "cura radical", acaba de declarar el presidente del DB, doctor Vaerst, en Frankfurt. Si dejaran de tomarse estas medidas, el DB gravará el presupuesto federal, hasta 1979, en 16.000 millones de marcos.

El DB no tendrá más remedio que proseguir su política de reducción de personal. La plantilla disminuirá hasta finales de 1979 en 20.000 empleados. Dicho año, el DB contará con 345.000 empleados, lo que acarreará un ahorro de 1.600 millones de marcos anuales.

Además de una reducción de la red, el DB va a emprender la reorganización de su base. En vez de la "jerarquía prusiana de las estructuras de la administración", el presidente, Vaerst, quiere implantar un sistema en el que "cada colaborador pueda medir su propio rendimiento".

En virtud de esta misma "cura radical", el DB se convertirá en una empresa más pequeña, pero en mejores condiciones de mante-

# CRONICAS



## LOS DEFENSORES DEL MEDIO AMBIENTE, A FAVOR DE LOS FERROCARRILES

Desde sus primeras campañas contra la contaminación, los defensores del medio ambiente han ampliado rápidamente su radio de acción a otras materias, tales como el uso del terreno o la política de energía. Ahora, los Tribunales americanos han dado un paso más al añadir a la lista de acciones en pro de la conservación de la Naturaleza los servicios de ferrocarriles. El juez federal Marvin E. Frankel ha dictado sentencia en el sentido de que la Comisión de Comercio del país no puede permitir que se abandonen determinados servicios ferroviarios sin demostrar antes que tal acción "no afecta significativamente a la calidad del medio ambiente humano en la zona".



#### CAMPAÑA A FAVOR DEL TREN

La decisión del juez es en buena parte debida a la campaña lanzada por una mujer, Lettie Gay Carson, en su juventud periodista y hoy uno de los líderes de la comunidad en que vive, Millerton, en el Estado de Nueva York. Hace ya años que Mrs. Carson entabló una batalla para salvar el excelente servicio "pullman" desde su pueblo a la metrópoli. El año pasado redobló sus esfuerzos cuando la compañía Pennsylvania Central suspendió el servicio de viajeros entre ambos puntos. Y cuando anunció que se disponía a interrumpir también el servicio de transporte de mercancías, la señora Carson presentó una demanda judicial.

#### MUCHOS PERJUICIOS

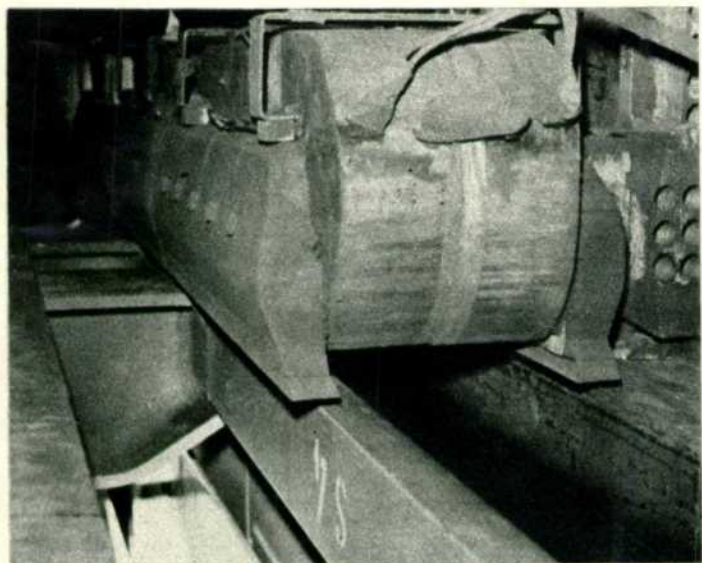
Como presidente de una coalición de granjeros, hombres de negocios y simples viajeros, Mrs. Carson pidió ayuda legal al Consejo de Defensa de las Fuentes Naturales, que se prestó a defenderla en la corte. Los abogados William Hoppen y Thomas Creed argumentaron que retirar los servicios ferroviarios de Millerton contribuiría a aumentar la polución del ambiente, al tenerse que emplear camiones

para el tráfico de mercancías, lo que debería ser considerado "daño al medio ambiente". Aparte de ello se causaría otra serie de daños, desde el aumento de precio de los productos de la región a los perjuicios en su forma tradicional de vida, con amenaza de bancarrota para algunas de las pequeñas firmas. Hoppen, además, demostró que los camiones gastan por lo menos cinco veces más energía que un tren que transporte su misma carga.

#### ATENTADO CONTRA EL MEDIO AMBIENTE

El juez quedó impresionado por tales argumentos y en su sentencia dictaminó que el recorte o alteración de los servicios ferroviarios, como el cambio del curso de un río, debe ajustarse a las previsiones de la Ley Nacional de Política del Medio Ambiente. Tal decisión puede afectar seriamente a los planes de supresión de líneas férreas del país en marcha, tanto a nivel de Estado como federal.

Pero tales planes, según Mrs. Carson, son demasiado radicales. "Los burócratas de Washington —dice— actúan como médicos de campaña: tratan de curar todas las heridas por amputación" ■ JOSE MARIA CARRASCAL.



Magnetos del sistema de suspensión y conducción combinadas del coche de pruebas de propulsión lineal.

nerse en el difícil mercado del tráfico. Con esto, la dirección ha agotado sus posibilidades de actuación en el plano empresarial. Vaerst recaló al mismo tiempo que el ámbito de su acción empresarial es limitado, ya que el DB no tiene autonomía tarifaria. Textualmente, dijo: "Tenemos un estatuto público y, por lo tanto, enemigo de la racionalización; tenemos que prescindir de despidos y estamos bajo influencias políticas cuando se trata de emprender ésta".

Para 1975, el DB cuenta con sufrir unas pérdidas del orden de los 3.700 millones de marcos, después de un déficit de 2.800 millones en 1974. ■ CHRISTIAN THIMM.