



# El camión que quiso ser un tren

Jorge Cerigliano

Por Alejandro D. Moscaro



Esto ocurrió en la Isla de Sylt, ubicada entre Dinamarca y Alemania, considerado como destino turístico del Norte Europeo, que antes de aparecer la pandemia del Covid -19 fue un lugar

privilegiado en el mundo del turismo, del mismo modo que un buen anfitrión para recibir a ricos y famosos que preferían esas tierras para vacacionar en temporada de verano, aunque en

realidad, esto no siempre fue así.

La isla tiene una superficie de casi 100 km<sup>2</sup>, y 38 km de largo por 13 km de ancho, integrada por dunas de arena que en ocasiones, llegan a los 50 m de altura. Hasta la década de 1960 este lugar era simplemente una isla más de pescadores en el Mar del Norte con un pequeño balneario, que pasaba sus días sin pena ni gloria. Pero esto cambió cuando las fotos de la actriz francesa Brigitte Bardot, disfrutando de sus vacaciones en dicho balneario, convirtieron a la isla en el lugar preferido del "jet-set".

Sylt es la cuarta mayor isla de Alemania, y la más grande de las que están en el Mar del Norte. Se halla a una distancia de entre 9 y 16 km de la costa continental, unida a través de un dique de 11 km de longitud, transitable exclusivamente mediante ferrocarril. Se





puede viajar hacia la isla también mediante una línea de transbordadores que vincula el puerto danés de Havneby, en la isla de Romo, con el puerto de List, contando actualmente también con aeropuerto.

### Tren propio

Hasta no hace demasiado tiempo circuló por esas tierras un camión marca Borgward adaptado, para circular sobre vías férreas remolcando una "especie" de tren, que no era otra cosas que un acoplado del tipo semirremolque.

Antes, la isla solo era accesible en barco, hasta que en 1888 la administración del balneario construyó el primer ferrocarril entre sus instalaciones de Westerland y el puerto del ferry en Munkmarsch, en el Norte de la isla, al verse rechazada la propuesta de una carretera vial. La naviera HAPAG, por su parte, no podía operar en el puerto del Norte de la isla, porque sus buques llegaban al lado Sur en Hörnum.

Para llegar al centro neurálgico del pueblo de Westerland, había que recorrer un largo trecho por caminos arenosos y llenos de baches. HAPAG también construyó entonces su propio ferrocarril de vía métrica de Hörnum a Westerland. Las dos líneas no estuvieron conectadas del todo hasta 1927. En 1929, ambas formaron una sola empresa, la Sylter Inselbahn AG.

Durante la Segunda Guerra Mundial, el ferrocarril fue de vital importancia para Alemania, pues alimentaba una multitud de bunkers. Tras la contienda, hubo que emprender obras de reconstrucción.

Cuando los británicos devolvieron la isla a Alemania, el ferrocarril local solo contaba con viejas locomotoras de vapor que tenían más de 50 años de uso. Se necesitaba una solución más económica y pragmática para poner en servicio otro material rodante.

El nuevo operador del ferrocarril isleño, Ruy Prah, que también era propietario de una empresa de buses, tuvo la idea de construir un tren en su propio taller, sobre la base de un semirremolque Borgward que tenía en desuso.

### Invento estrafalario

En lugar de adquirir o fabricar un vehículo ferroviario

autopropulsado, mediante un motor de combustión interna utilizó un camión Borgward B 4.000 con 90 hp de potencia como locomotora y el acoplado semirremolque como coche ferroviario reformado, con partes de autobuses, adaptando todo el conjunto con ejes y ruedas para circular por vía férrea.

Esta especie de "bicho raro", hizo su viaje inaugural el 5 de octubre de 1952 y poco tiempo después, los administradores de este ferrocarril empezaron a fabricar otros cinco trenes en varias versiones, en función de los elementos disponibles y camiones que sirvieron de locomotora, usando en algunos casos camiones Borgward B6 y B7.

En funcionamiento, los LT (así se llamaban a esos Borgward convertidos a tren), pudieron llevar dos vagones que disponían en total 129 asientos, trepando por las empinadas rampas hasta List o Hörnum.

Debido a su construcción liviana -inferior a las 5 toneladas- con respecto a un tren de trocha angosta convencional de la época, bastaban dos operarios para dar la vuelta al tren en la mesa giratoria manual. El 31 de diciembre de 1970 se realizó el último viaje.

Luego de ser retirados de servicio, algunos museos y entidades compraron varios LT de la isla de Sylt. Diez de ellos se destinaron a un proyecto de parque temático ferroviario que no llegó a concretarse. Solo quedaría la unidad LT4, que estuvo abandonada a la intemperie en el museo del tranvía de Hannover, unidad que, en está siendo restaurada

Fuente: (Motorpasión; Tripadvisor).

Esta nota fue publicada anteriormente por su autor en revista RDI. TxS



El único ejemplar que sobrevivió en espera de ser restaurada.