

T.E.E. EXPRESS: LOS TRENES QUE COMPITEN CON EL AVION

HACE poco más de diez años —el 2 de junio de 1957— entraron en servicio las diez primeras composiciones de las ya famosas unidades diesel TEE-express, destinadas a establecer rápidas relaciones diurnas entre las grandes capitales del centro, sur y oeste de Europa. La idea partió del entonces presidente de los FFCC neerlandeses, Dr. Den Hollander, quien propuso en 1953 fundar una sociedad común con material y personal propio, financiada por las grandes administraciones europeas, para establecer y explotar dichos servicios. Sin embargo, resultó prematuro pensar en una integración tan amplia y el proyecto inicial se redujo a que cada administración construyera por su cuenta unos trenes para los cuales se fijaron ciertas normas unificadas en cuanto a comodidad, velocidad, suplementos de tarifa y decorado exterior. Asimismo hubo que regular la forma en que, al pasar los trenes de una red a otra, debía cuidarse de ellos en camino por técnicos especializados que viajaran a bordo. Finalmente se estableció una base esencial: organizar la reserva de plazas de forma análoga a las líneas aéreas, pues precisamente se pretendía recuperar el tráfico que se perdía ante esta competencia.

PRIMEROS TEE

Los primeros ferrocarriles que pusieron en servicio estos TEE-express fueron los alemanes, franceses e italianos, cada uno con trenes propios y de concepto bastante diverso. Holanda y Suiza decidieron, por el contrario, crear conjuntamente los trenes que unirían ambas naciones. Todos ellos tenían en común el ser automotores múltiples con propulsión diesel.

Pese a las dudas que muchos tenían sobre si con tarifas más elevadas, aunque ofrecieran mejores y más rápidas relaciones, estos TEE pudieran ser un éxito, la práctica demostró su aceptación por el público. Los trenes, pintados de rojo oscuro y marfil, con el emblema TEE en los testeros, y sus nombres llamativos —«Helvetia», «Parsifal», «L'Arbalète», «Edelweis», «Rheingold», «Mediolanum», «Ligure», «Lemano», «Saphir», «Cisalpin», «Oiseau Bleu», «Etoile du Nord»—, pronto se hicieron muy populares y resultaron una inversión rentable para el ferrocarril.

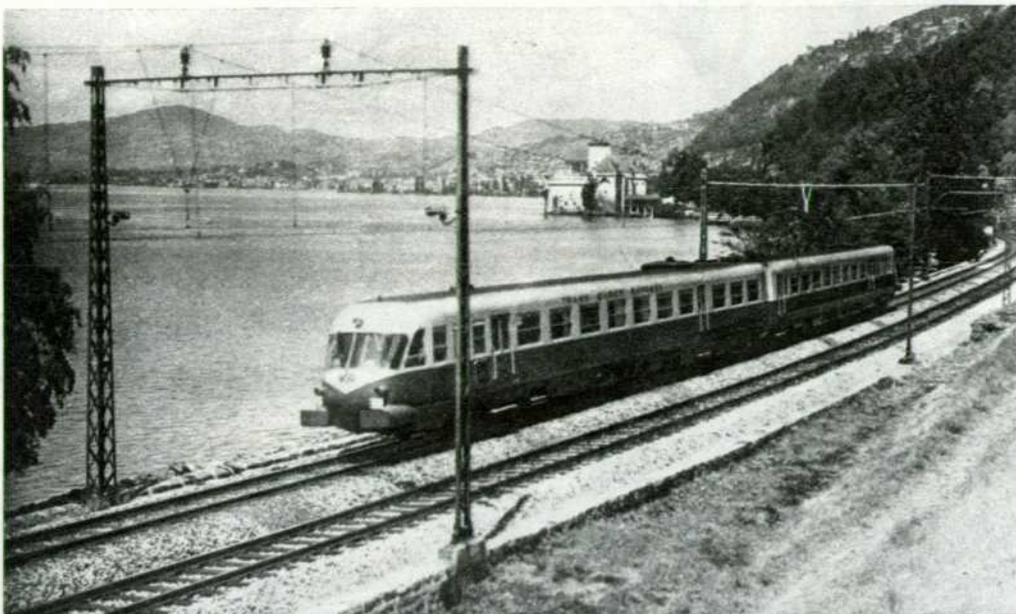
ELECTRIFICACION

En 1961, extendida la electrificación por el este y nordeste de Francia, los ferrocarriles suizos introdujeron los primeros TEE con tracción eléctrica. Fueron los primeros capaces de funcionar bajo cuatro sistemas distintos de corriente. Desde entonces, a medida que aumentaban los tendidos de catenaria, la mayoría de los TEE se han convertido en trenes eléctricos. La afluencia de viajeros en varias relaciones ha sido tal que a partir de 1964 hubo que sustituir los trenes unidad automotores por composiciones corrientes. Ofrecen la misma comodidad y están climatizados. Los remolcan locomotoras eléctricas de los últimos modelos proyectadas para velocidades de 160 y más kilómetros por hora.

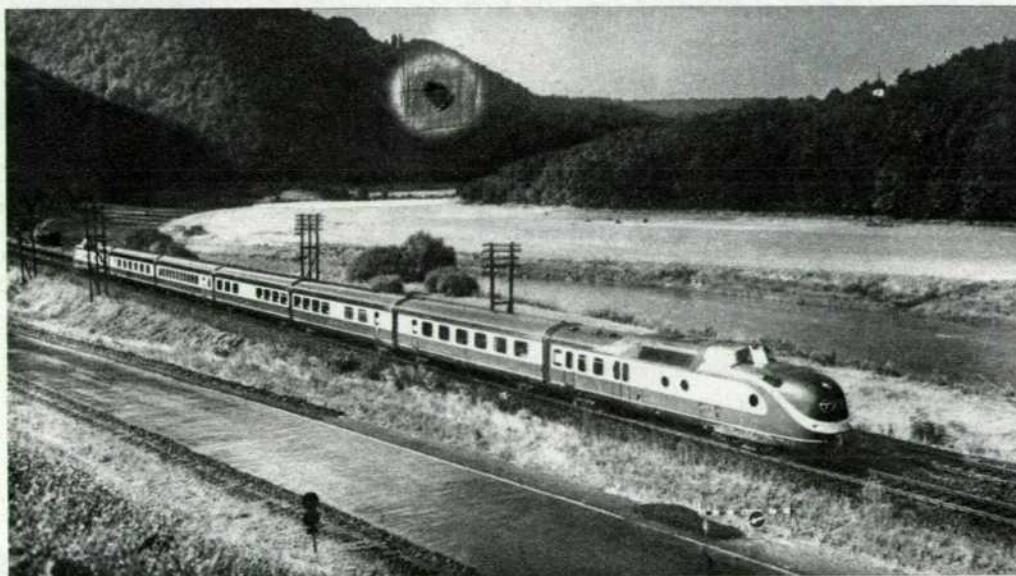
24 RELACIONES

Actualmente son 24 las relaciones de trenes TEE en servicio, y el número de viajeros que las utilizan diariamente es de alrededor de 12.500. Tan solo entre París y Bruselas se ofrecen cada día 1.000 plazas. Para tener una idea clara sobre el desarrollo futuro de las relaciones TEE, los ferrocarriles neerlandeses, encargados de la gestión centralizada de este servicio, han enviado 50.000 cuestionarios a las administraciones asociadas para realizar una encuesta sobre los deseos de los viajeros y comprobar hasta qué punto pudieran haber variado las corrientes de tráfico, debido a la cada vez más acérrima competencia del avión y de los coches de turismo. Del resultado de dicha encuesta dependen las nuevas relaciones que se establezcan y la supresión o modificación de alguna de las existentes.

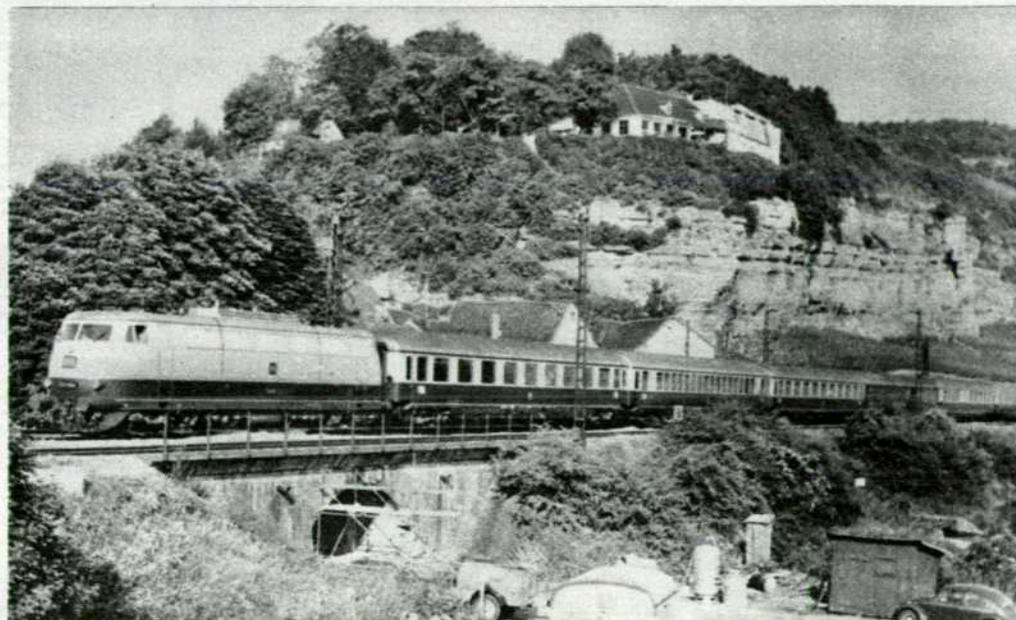
G. REDER



El TEE «Lemano», de los FFCC italianos, bordea el lago de Ginebra.



El TEE alemán «Parsifal», a través de la cuenca del Ruhr.



El TEE «Bauer Enzian» (genziano azul), uno de los convertidos en trenes remolcados por locomotoras y coches climatizados.