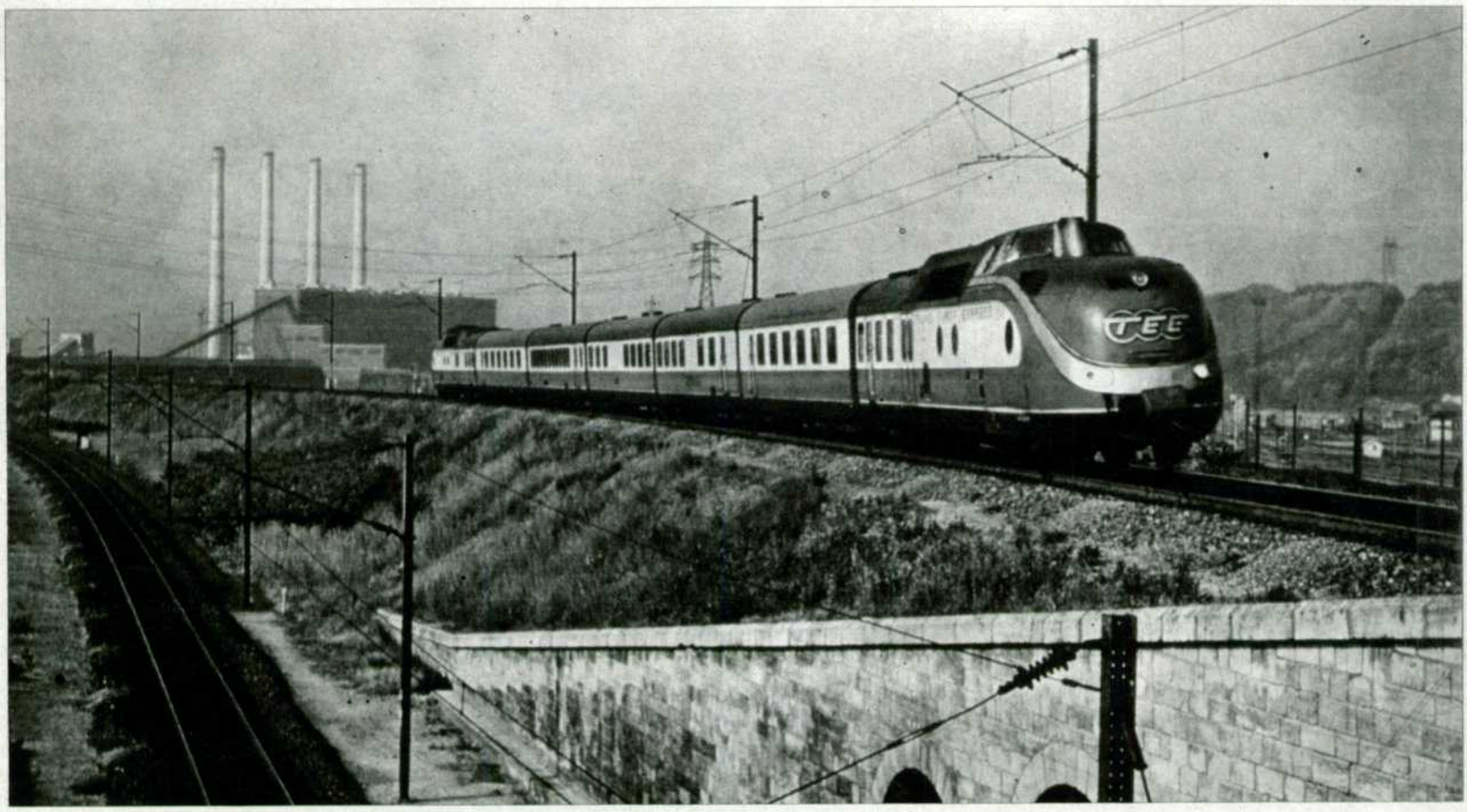


Rama Diesel VT 11 del Parsifal aproximándose a París.

CREADA EN 1957 A INSTANCIA DEL HOLANDES DEN HOLLANDER

LA RED T. E. E. CUMPLE FELIZMENTE SU VIGESIMO QUINTO ANIVERSARIO

MIGUEL CANO L. LUZZATTI

EN 1954, el señor Den Hollander, a la sazón director de los Ferrocarriles Holandeses, lanzó la idea de crear una red de trenes internacionales con unas características comunes de confort y velocidad, capaces de hacer frente a la competencia del avión, en trayectos de gran demanda de servicios y en los que la vía férrea, menos vulnerable a las condiciones meteorológicas, podía desempeñar aún el papel que antes de la guerra le era casi exclusivo.

La idea descansaba en la utilización de automotores Diesel, capaces de cubrir cualquier trayecto, sin tener que detenerse en las fronteras para el cambio de locomotoras como en los trenes convencionales. Hay que tener en cuenta que en aquella época las líneas electrificadas no tenían ni mucho menos la longitud que tienen hoy y las locomotoras bitensión formaban parte de la ciencia-ficción ferroviaria.

Los clientes potenciales para estos trenes eran los políticos y ejecutivos del recién nacido Mercado Común Europeo, los cuales venían obligados a desplazarse continuamente de un país a otro, con cargo a organismos oficiales o empresas comerciales.

- *Etoile du Nord, Ile de France y Oiseau Bleu, únicos supervivientes de los once primeros trenes.*
- *Otros veintisiete trenes han sido sustituidos por Intercities, entre ellos el español Catalán Talgo.*
- *Cincuenta y siete nombres propios que han dado prestigio a la red ferroviaria europea.*

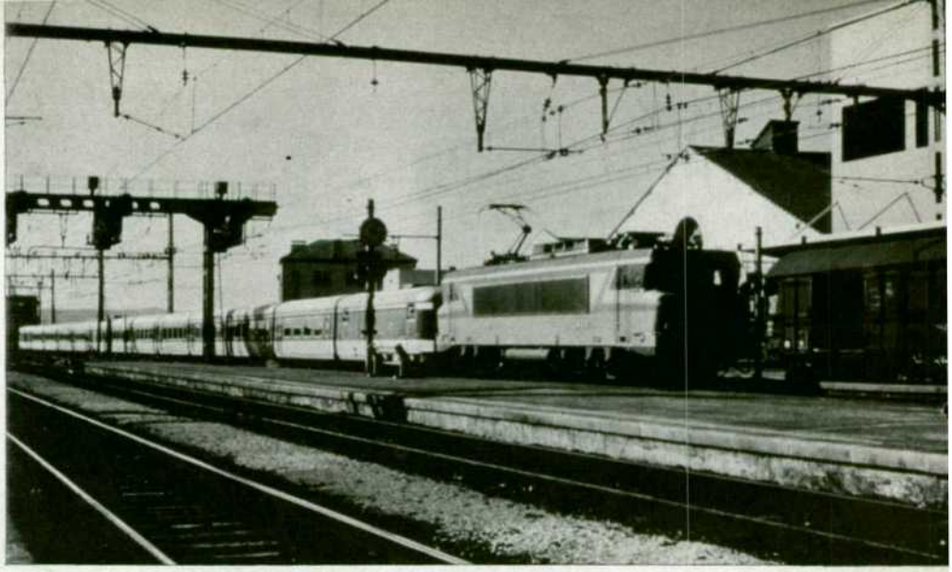
En principio se pensó en crear un club distinguido para el transporte ferroviario, con un parque propio de trenes, al igual que lo era la Compañía de Wagons Lits en el campo de los coches-cama. Finalmente prevaleció el sentimiento de que cada administración ferroviaria fuera propietaria de sus propios vehículos, los cuales se ajustarían a unas normas comunes de confort, velocidad y decoración exterior en colores crema y rojo.

Aunque se producen algunos retrasos en la entrega de material ferroviario de nueva construcción, finalmente, el 2 de junio de 1957, con el cambio en los horarios de verano, se ponen en marcha los primeros automotores franceses, alemanes, holan-

do-suizos e italianos, que cubrirán los siguientes servicios: L'Arbalete (París-Zurich), Rhein Main (Frankfurt-Amsterdam), Edelweiss (Zurich-Amsterdam), Helvetia (Hamburgo-Zurich), Ile de France y Etoile du Nord (París-Amsterdam), Oiseau Bleu (París-Bruselas), Saphir (Dormunt-Ostende), Mont Cenis (Milán-Lyon) y París-Rhur (París-Dortmund).

De todo aquel material, destacaban las ramas Diesel alemanas VT-11, compuestas de dos cabezas motoras, encuadrando tres a siete remolques según los casos. Su lujo y confort de vanguardia les permitieron afrontar durante quince años la competencia con el resto del material europeo en constante evolución.

También hay que resaltar la calidad de



Catalán Talgo con locomotora BB 7200 entra en Avignon.

LA ESTRELLA DEL NORTE BRILLABA TREINTA AÑOS ANTES...

En 1929, el periodista y escritor español Jacinto Miquelarena —otras veces citado en VIA LIBRE— publicaba un delicioso librito ("El gusto de Holanda"), ramillete de impresiones líricas de su visita a aquel país con ocasión de los Juegos Olímpicos de Amsterdam. El viaje de ida y vuelta entre París y la capital holandesa lo hizo en un tren llamado L'Etoile du Nord (Estrella del Norte), nombre que heredó en 1957 el TEE que cubre el mismo recorrido. Recomendamos completar la lectura de estos fragmentos de Miquelarena con la de Benito Pérez Galdós (ver páginas de Cultura), quien en sus "Episodios nacionales" dejó escrito un verdadero himno al ferrocarril como lazo de unión entre las naciones.

"Como una sorpresa, apareció un día en la ciudad una agencia de viajes, con su comercio de ilusiones en movimiento: Wagons-Lits, Voyages an Maroc, Brasil, Uruguay y la Argentina en los grandes buques modernos, Visite usted la vieja ciudad de Carcassonne... Y carteles estallantes de color: un Nápoles de añil, con el Vesubio empenachado; Nuremberg y sus casas doradas, de viguería en X; Niza; avión KLM sobre la catedral de Colonia...

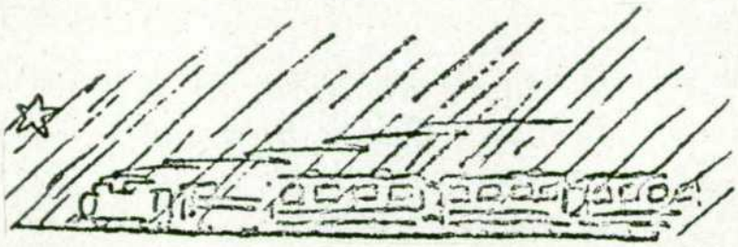
Lo suficiente para que se me despertara el deseo de atravesar los Pirineos y huir en un gran expreso, junto al cuero, condecorado mil veces, de mis maletas.

Un affiche atraía especialmente: interior de un vagón de ferrocarril con butacas verdes y alfombra de color de vino; una pareja a seis tintas estaba allí sonriendo frente a frente y enlazándose las manos sobre la mesa de caoba del **pullman,** mientras en el ventanal del coche se inmovilizaban el canal, el molino de viento y las dos vacas. Holanda, en **La Estrella del Norte,** decía el cartel. (...)

En la Gare du Nord, de París, me esperaban los vagones de color crema con letras de bronce, de la famosa Estrella del Norte.

Saint Denis, Chantilly, el valle del Oise, el bosque de Laigue; luego, Compiegne y Saint Quentin. De vez en cuando, un árbol desgajado y ennegrecido; un cementerio con cultivo extensivo e intensivo de cruces de madera; una casa todavía en ruinas; un albergue de chapa ondulada: las últimas huellas del último gran asesinato.

El tren es una flecha lanzada a flor de tierra desde la Gare du Nord, que acabo de dejar con su carrito de diarios y de magazines. No se detiene. Enhebra andenes temblorosos de estaciones vacías a cien por hora: Feignies, Quevy, Mons, Braine le Comte.



Y se para, jadeante, en Bruselas y en Amberes. Y más tarde, en un pueblo muy pequeño, con una estación de juguete, cuyo nombre desaparece en la fachada —verdadera plana de anuncios— entre marcas de chocolate, de cacaos y de cigarrillos. Suben el tren los aduaneros, con sus kepis azules. En Roosendaal, la frontera holandesa. (...)

Despedida de Amsterdam, mi cuartel general. Cuando el taxi me lleva por la Dam Rak hacia la estación Central, contemplo a fondo cuanto desfila ante el coche...

—¡La última vez!

Allí están, en la acera de la Bolsa, los patrones azules de las gabarras, cotizando sus fletes. Allí seguirán días y días y siglos, y yo no pasaré más a su lado.

El carillón del palacio municipal tiene un aire prolongado de adiós.

Unos pescadores de Volendam, con paquetes de encargo, me traen la última impresión de la Holanda de postal.

El aire es tibio y comienza a envolverlo todo la gasa gris del crepúsculo, que llega suavemente.

En el andén me esperan **La Estrella del Norte** y las gentes que vivirán conmigo —¿quiénes son?— el episodio del regreso.

El vagón de caoba, alfombrado, lleno de colores, en un vaho desagradable.

Todo esto se ordena, se encasilla, se ajusta; y el tren se pone en marcha.

Llueve. ¡Adiós!

Harlem, Leyden, La Haya, Rotterdam... Adiós... Adiós. Llueve.

Roosendaal, con sus kepis azules sobre cráneos de aduaneros rubios... ¡Adiós, Holanda!

Bélgica partida en dos por el tren; Bélgica ya más negra, ya más pobre, ya menos luminosa. Llueve.

Y París. Llueve.

El taxi atraviesa la ciudad desierta (domingo). Llueve desconsoladamente sobre el asfalto.

Quai d'Orsay.

El tren Cote d'Argent, dispuesto a rozar Orleáns, a lanzarse por las Landas, a enhebrar el inmenso y sonoro andén de Burdeos-Saint-Jean.

La mañana. La frontera. El carabinero"...

■ Viñeta de Antonio Guezala.

las ramas holando-suizas, formadas por coche motor y tres remolques, con cabina de conducción en el coche de cola, para permitir la reversibilidad. En los dieciséis primeros años cubrieron sin desfallecer el largo recorrido del Edelweiss y Etoile du Nord en un rodamiento de cuatro días y 2.912 km. A estas composiciones les cupo el honor de ser el último material Diesel con el que se creó una relación TEE, entre Zurich y Munich, en 1969 con la denominación de Bavaria. En 1974 fueron retiradas del servicio y vendidas a Dinamarca, Grecia y Canadá.

De los once primeros TEE creados en 1957, hoy sólo se mantienen en línea los que cubren la relación París-Bruselas-Amsterdam, los cuales incluso han sido reforzados con tres servicios más en cada sentido con los nombres Brabant, Memling y Rubens. Dicha relación ferroviaria se ha convertido así en la de mayor carácter transeuropeo, con doce trenes diarios en el corredor París-Bruselas.

Si observamos los itinerarios, nos encontramos con una red TEE dividida en dos mallas, sin punto de contacto alguno. En el Norte de Europa, la más densa, con nudos importantes en París, Amsterdam, Colonia y Zurich. En el Sur, un solo nudo en Milán, de donde partían los automotores Breda italianos hacia Lyon, Marsella y Munich. Esta situación se modificaría por completo en la década de los años 60.

PRIMER T.E.E. FORMADO CON MATERIAL REMOLCADO

Las electrificaciones de líneas férreas avanzan en todos los países y las locomotoras politensionales son una realidad. Con ellas se pueden remolcar composiciones de coches, sin tener que parar en las estaciones fronterizas, donde cambia la tensión de la catenaria.

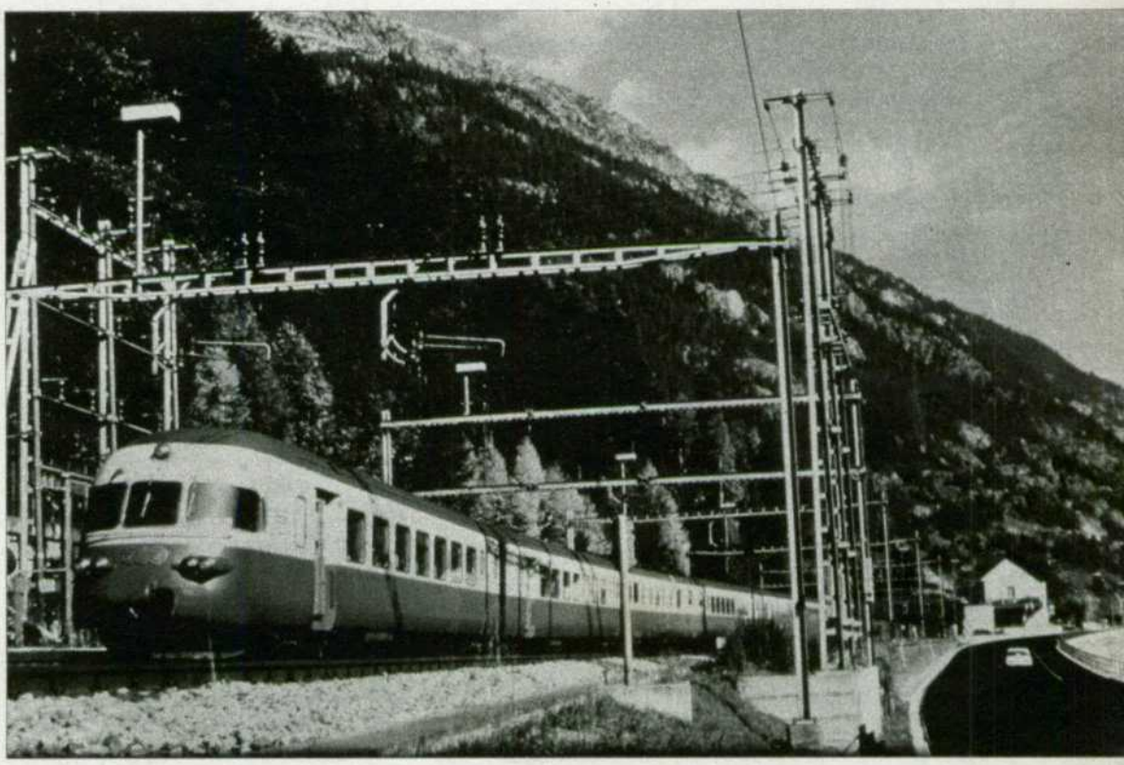
El primer tren que se aprovechó de esta mejora fue el TEE Brabant, creado en mayo de 1963, sólo en el sentido Bruselas-París. En principio, este tren se hizo con automotor Diesel SNCF, que retornaba a la capital francesa, tras haber reforzado la composición del Ile de France o haber desdoblado el Etoile du Nord.

El 1 de septiembre de 1963, el Brabant quedaba establecido en ambos sentidos, pero curiosamente, durante el primer año, los coches de viajeros no correspondían a las normas TEE, utilizándose coches de primera clase de grandes líneas SNCF, por no estar disponible el material que se estaba fabricando y que no sería utilizado hasta mayo de 1964. En aquel primer servicio con locomotora eléctrica, fue utilizada la BB 26.002 de la SNCF, posteriormente renumerada 30.002 cuando fue modificada para funcionar bajo tres tensiones (1.500, 3.000 y 25.000 voltios).

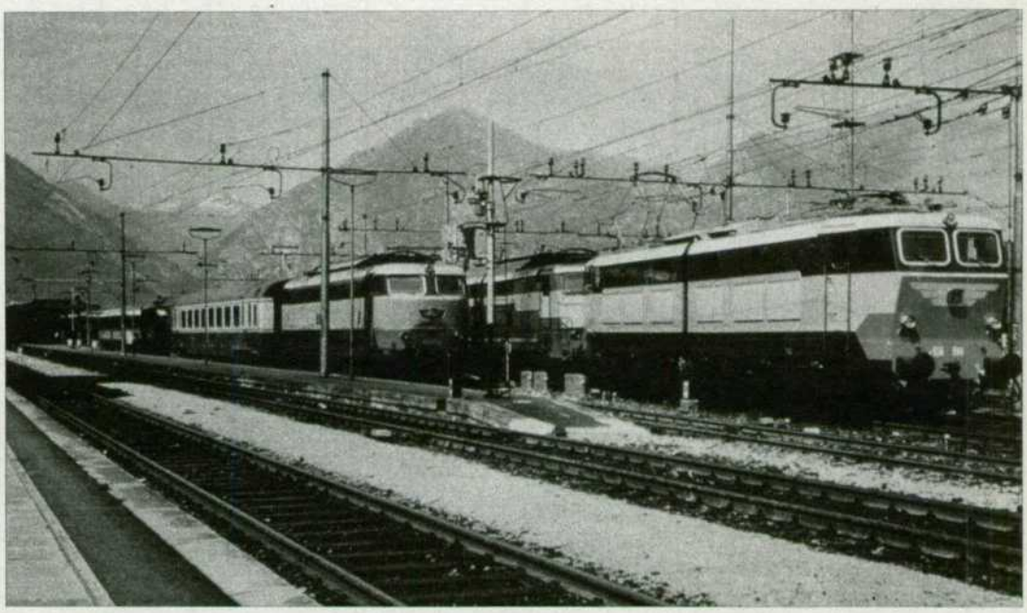
Los coches de viajeros para esta línea fueron encargados conjuntamente por la SNCF y la SNCB, para hacer gráficos de rodamiento con todos los TEE circulando entre París y Bruselas y ofrecer a la vez un nivel de confort idéntico. Estos coches serían denominados PBA, iniciales de París-Bruselas-Amsterdam, y en ellos se emplearía por primera vez en Europa el aire acondicionado en composiciones remolcadas, gracias al grupo Diesel instalado en los furgones, que permitía independizar la corriente de servicio del tren de la utilizada para alimentar la locomotora.

Los suizos, por su parte, siempre pioneros en electrificaciones ferroviarias, ponen en la vía, a partir de 1961, cuatro ramas cuatricorrientes de cinco coches, con dos cabinas de conducción en los extremos y un coche motor en el centro de la composición, por llevar también la cocina. Son, por tanto, los únicos automotores capaces de circular bajo todos los tipos de tensión existentes en las redes europeas (excepción hecha de las líneas italianas de corriente alterna trifásica, que en los años siguientes serían desmontadas).

Los primeros servicios con las bellas ramas automotoras eléctricas son el Cisalpine, que a partir de julio de 1961 une París y Milán por el Simplon, y Gottardo y Ticino, que desde la misma fecha relacionan Milán con Zurich por el Gottardo. Con estos trenes, Milán queda relacionada por medio de trenes TEE con el resto de Europa. Estas ramas sustituirían a las Diesel del Edelweiss a partir de 1974, doblándose la relación Bruselas-Zurich con el Iris. Esto fue así por haberse sustituido en esa fecha el Cisalpine por una composición remolcada tipo Mistral, debido precisamente al enorme éxito de ese tren, que entre París y Lausanne debió circular con dos composiciones



Rama politensión suiza del Gottardo en Wassen.



Modernas locomotoras eléctricas remolcan en Italia los TEE de Domodossola y Brennero a Milán.

RELACION DE TRENES T. E. E.

(Desde 1957 a 1982)

Nombre	Itinerario inicial	Fecha	Km.	Material de origen	Mejor tiempo	Supresión
Arbalete	París-Zurich	2-VI-57	615	Automotor SNCF	4 h. 30'	1979
París-Ruhr	París-Dortmund	2-VI-57	610	Rama Diesel DB	6 h. 29'	1975
Molière	París-Colonia	1-VI-75	492	Coches SNCF	4 h. 37'	1979
Mont Cenis	Lyon-Milán	2-VI-57	465	Automotor FS	5 h. 24'	1972
Rhein-Main	Frankfurt-Amsterdam	2-VI-57	482	Rama Diesel DB	5 h. 9'	1972
Edelweiss	Zurich-Amsterdam	2-VI-57	909	Rama Diesel NS/CFF	9 h. 32'	1979
Helvetia	Hamburgo-Zurich	2-VI-57	966	Rama Diesel NS/CFF	7 h. 38'	1979
Etoile du Nord	París-Amsterdam	2-VI-57	547	Rama Diesel NS/CFF	5 h. 33'	En servicio
Ile de France	París-Amsterdam	2-VI-57	547	Automotor SNCF	5 h. 2'	En servicio
Oiseau Bleu	París-Bruselas	2-VI-57	316	Rama Diesel NS/CFF	2 h. 45'	En servicio
Saphir	Dortmund-Ostende	2-VI-57	470	Rama Diesel DB	2 h. 45'	1978
Ligure	Milán-Marsella	12-VIII-57	558	Automotor FS	6 h. 58'	1982
Parsifal	París-Dortmund	3-X-57	609	Automotor SNCF	6 h. 43'	1979
Mediolanum	Munich-Milán	15-X-57	593	Automotor FS	6 h. 50'	En servicio
Lemano	Milán-Ginebra	1-VI-58	372	Automotor FS	4 h.	1982
Cisalpine	París-Milán	1-VII-61	820	Rama Elect. CFF	7 h. 44' (1)	En servicio
Gottardo	Zurich-Génova	1-VII-61	438	Rama Elect. CFF	5 h. 12'	En servicio
Ticinio	Zurich-Milán	1-VII-61	293	Rama Elect. CFF	3 h. 49'	1974
Brabant	París-Bruselas	26-V-63	310	Coches PBA	2 h. 20'	En servicio
Rheingold	Amsterdam-Ginebra	30-V-65	1.080	Coches TEE DB	10 h. 51'	En servicio
Rheinpfeil	Dortmund-Munich	30-V-65	776	Coches TEE DB	7 h. 45'	1971
Mistral	París-Niza	30-V-65	1.086	Coches SNCF	8 h. 58'	1981
Blauer Enzian	Hamburgo-Munich	30-V-65	820	Coches TEE DB	6 h. 56'	1981
Diamant	Dortmund-Bruselas	30-V-65	346	Rama Diesel DB	3 h. 42'	1976
Rembrandt	Munich-Amsterdam	28-V-67	883	Coches TEE DB	8 h. 54'	En servicio
Lyonnais	París-Lyon	9-II-69	511	Coches SNCF	3 h. 44'	1979
Roland	Bremen-Milán	1-VI-69	1.184	Coches TEE DB	12 h. 39'	1978
Catalán Talgo	Barcelona-Ginebra	1-VI-69	864	Talgo Renfe	9 h. 50'	1982
Bavaria	Zurich-Munich	28-IX-69	353	Rama Diesel NS/CFF	4 h. 6'	1977
Goethe	París-Frankfurt	31-V-70	643	Coches SNCF	5 h. 43'	1975
Capitole	París-Toulouse	27-IX-70	712	Coches Gran Confort	6 h. 56'	En servicio
Aquitaine	París-Bordeaux	23-V-71	579	Coches Gran Confort	3 h. 50'	En servicio
Rhodanien	París-Marsella	23-V-71	862	Coches SNCF	6 h. 35'	1978
Kleber	París-Strasbourg	23-V-71	502	Coches Gran Confort	3 h. 48'	En servicio
Stanislas	París-Strasbourg	26-IX-71	502	Coches Gran Confort	3 h. 47'	1982
Etendar	París-Bordeaux	26-IX-71	579	Coches Gran Confort	3 h. 50'	En servicio
Prinz Eugen	Bremen-Viena	26-IX-71	1.097	Coches TEE DB	10 h. 27'	1978
Adriático	Milán-Bari	3-VI-73	867	Coches FS	8 h. 35'	En servicio
Erasmus	La Haya-Munich	3-VI-73	914	Coches TEE DB	9 h. 15'	1978
Vesubio	Milán-Nápoles	30-IX-73	839	Coches FS	7 h. 38'	En servicio
Cycnus	Milán-Vintimiglia	30-IX-73	290	Coches FS	3 h. 35'	1978
Aurora	Roma-Regio Calabria	26-V-74	664	Coches FS	7 h. 20'	1975
Ambrosiano	Milán-Roma	26-V-74	629	Coches FS	5 h. 47'	En servicio
Settebello	Roma-Milán	26-V-74	629	Rama Elect. FS	5 h. 35'	En servicio
Merkur	Stuttgart-Copenhague	26-V-74	1.205	Coches TEE DB	13 h. 3'	1978
Iris	Bruselas-Zurich	26-V-74	682	Rama Elect. CFF	6 h. 53'	1981
Memling	París-Bruselas	29-IX-74	309	Coches PBA	2 h. 20'	En servicio
Rubens	París-Bruselas	29-IX-74	309	Coches PBA	2 h. 20'	En servicio
Van Beethoven	Amsterdam-Nuremberg	30-V-76	728	Coches TEE DB	4 h. 56'	1978
Gambrinus	Hamburgo-Munich	28-V-78	1.092	Coches TEE DB	10 h. 24'	En servicio
Faidherbe	París-Tourcoing	28-IX-80	271	Coches SNCF	2 h. 23'	En servicio
Gayant	París-Tourcoing	28-IX-80	271	Coches SNCF	2 h. 26'	En servicio
Watteau	París-Tourcoing	28-IX-80	271	Coches SNCF	2 h. 24'	En servicio
Julio Verne	París-Nantes	28-IX-80	396	Coches SNCF	3 h. 17'	En servicio
Friedrich Schiller	Dortmund-Stuttgart	27-V-80	507	Coches TEE DB	5 h. 33'	En servicio
Albert Schweitzer	Strasbourg-Dortmund	27-V-80	534	Coches TEE DB	5 h. 20' (1)	En servicio
Heinrich Heine	Dortmund-Frankfurt	27-V-80	340	Coches TEE DB	3 h. 18'	En servicio

(1) Se anuncia su desaparición en mayo de 1983.

Composición italiana del Lemano remolcada por Re 4/4 sale de Montreux.

El Rembrandt sigue el curso del Rhin entre Coblenza y Colonia.

acopladas en más de trescientas cincuenta ocasiones, entre 1966 y 1973.

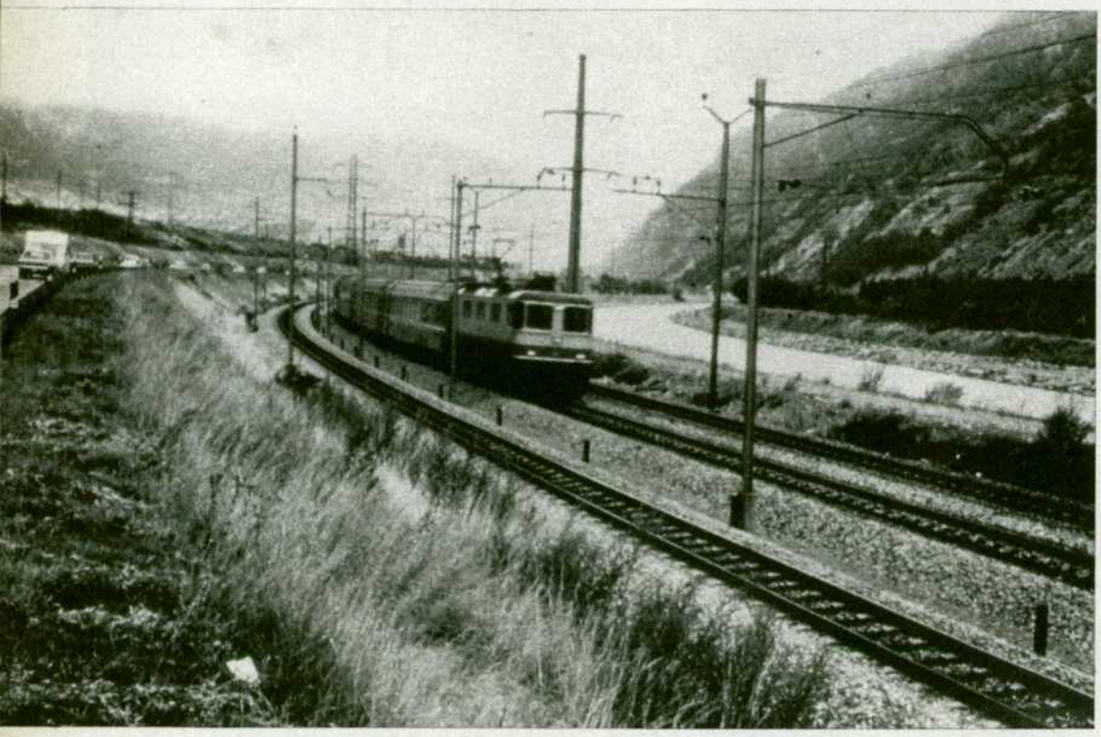
SEPTIEMBRE 71: COCHES GRAN CONFORT A 200 KM/H.

Entre los años 1965 y 1975, más de veinticinco relaciones TEE son establecidas, con el denominador común de ser todas atendidas con material remolcado por locomotoras. Rompiendo la norma establecida para los TEE de cubrir rutas internacionales, se da entrada en 1965 al Blauer Enzian (Hamburgo-Munich), Rheinpfeil (Munich-Dortmund) y Mistral (París-Niza). Los alemanes presionaron en la admisión del Rheinpfeil por ser complementario del Rheingold (Amsterdam-Ginebra) y, al ser admitido, los franceses exigieron, por prestigio, el mismo tratamiento para su famoso Mistral. A continuación, y en los años siguientes, estas decisiones se sucederían en cascada. Son los años del "boom" económico y todos los países industriales quieren estar presentes en actividades de relevancia. España no es ajena a este movimiento y obtiene en 1969 su ingreso en el Club TEE con el Catalán Talgo, un tren distinto a todos los existentes y que además resuelve automáticamente el cambio de ancho de vía en pocos minutos y sin que los viajeros abandonen su asiento. La seguridad del

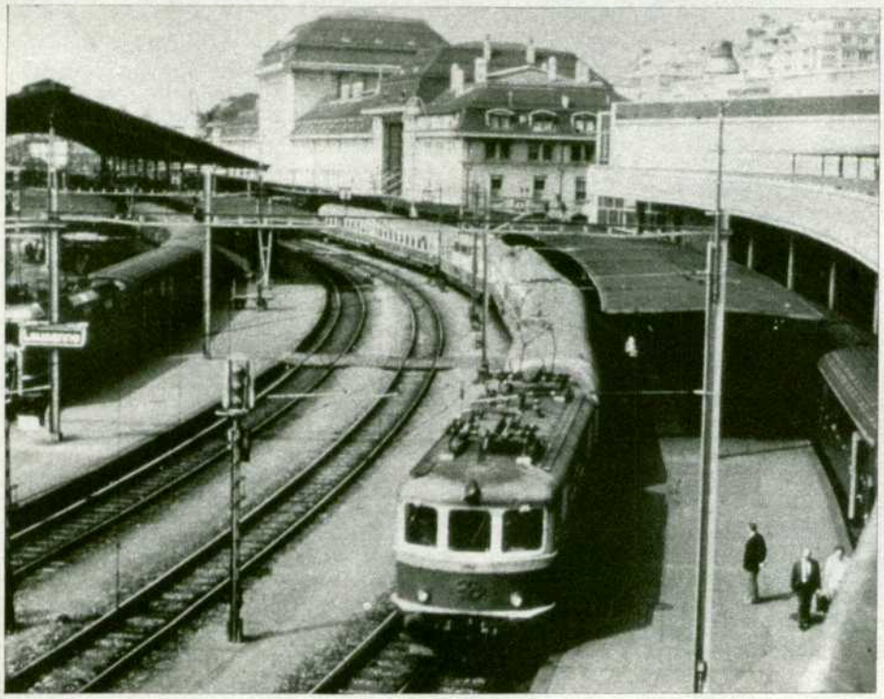
sistema empleado ha quedado suficientemente probada en los trece años que el tren español lleva circulando y en los que el único cambio experimentado hasta el mes de mayo último ha sido la sustitución de la tracción, totalmente Diesel de los primeros años, por la puramente eléctrica de ese mismo mes. A partir del cambio de horarios de verano de 1982, el Catalán Talgo se convirtió, como muchos de sus antecesores, en Intercity con primera y segunda clases. Volvió a circular por Grenoble y nuevamente fue remolcado por locomotora Diesel entre Valance y Chambery.

Hay que destacar que entre los TEE creados en esta tercera época se encuentran los franceses Capitole (París-Toulouse), Aquitaine (París-Bordeaux) y Etendard, con el mismo recorrido que el anterior, los cuales rodaban comercialmente a 200 km/h. Con ellos se han alcanzado éxitos tan espectaculares en las fechas punta de verano que han debido de duplicarse e incluso triplicarse los fines de semana. La exigencia cada vez mayor de aceleraciones más enérgicas llevaron a someter los engranajes de las CC 6.500 de la SNCF a un proceso de cementación profunda, que permitiera utilizar en los arranques intensidades de hasta 1.200 amperios.

En 1972, los Ferrocarriles alemanes e italianos retiran definitivamente de los TEE sus composiciones Diesel, sustituyéndolas por coches de elevado confort y previstos para ser remolcados hasta velocidades de 200 km/h. Para la tracción son especialmente estudiados los prototipos E 03 para Alemania y E 444 para Italia. Estas locomotoras remolcan hoy todos los trenes de mayor prestigio.



Composición remolcada del Cisalpine entre Brig y Visp.



El Rheingold sale de Lausanne hacia Berna.

SEPTIEMBRE 80: DESARROLLO DE LOS INTERCITY

Al final de la década de los 70, las supresiones de relaciones TEE se producen en todos los países. La crisis económica afecta de muerte a los trenes con primera clase únicamente. En Alemania se ensaya con éxito la fórmula de los Intercity, estableciéndose correspondencias de unos trenes con otros, incluso con intercambio de coches de unas composiciones a otras. Esta característica de explotación fue particularmente espectacular entre los TEE Rheingold y Rheinpfeil, que en la estación de Duisburg intercambiaban sus coches con cuatro maniobras simultáneas, por cabeza y cola de los dos trenes, para quedar en quince minutos completamente recompuestos. El Rheingold en Basilea volvía a ceder coches al TEE Roland, el cual encaminaba así coches directos hacia Milán procedentes de Holanda, Dortmund y Bremen, mientras él partía para hacer el último trayecto hasta Ginebra con los coches procedentes de Amsterdam y Hannover.

En Italia encontramos un caso curioso de respaldo de prestigio en el Settebello (Roma-Milán), composición famosa de los FS que se puso en circulación veintiún años antes de ser incluido entre los TEE en 1974. Su departamento panorámico en cabeza y cola permite a los viajeros observar la vía, los puentes y los túneles en las mismas condiciones que los maquinistas, los cuales van acomodados en una cabina situada algo más atrás, sobresaliendo por encima del techo. El resto de las plazas van distribuidas en departamentos de seis plazas o en pequeños salones de diez, en los cuales las butacas pueden ser desplazadas a voluntad del viajero. En fin, este tren, que al inaugurarse mereció hasta un cortometraje en cinemascope titulado "Vesubio Express", se compone de siete coches articulados de una forma muy curiosa: en cabeza y cola, dos coches sobre tres bogies, y en el centro, tres coches sobre cuatro bogies. De los veinte ejes, doce son motores, con una potencia total de 3.120 CV., que le permiten alcanzar los 180 km/h.

Hoy, la malla Trans-Europea de trenes está formada por los trenes Intercities con las dos clases y muchos de ellos, como el Arbalete, Mont Cenis, Ligure o Edelweiss de los primeros tiempos o Mistral, Catalán Talgo y Stanislas de la última década, continúan manteniendo estos nombres con los que se hicieron famosos.

A pesar de lo anteriormente expuesto, nuevos TEE, como el Faidherbe, Gayant, Watteau y Julio Verne, han sido creados en Francia en los dos últimos años, mientras en Alemania sucedía lo mismo con el Friedrich Schiller, Albert Schweitzer y Heinrich Heine. Esta supervivencia en tiempos difíciles de trenes distinguidos es un reconocimiento a la visión de su inspirador, el holandés Den Hollander, que ha muerto precisamente en vísperas de este veinticinco aniversario que ahora celebramos. ■

M. C. L. L. (texto y fotos).