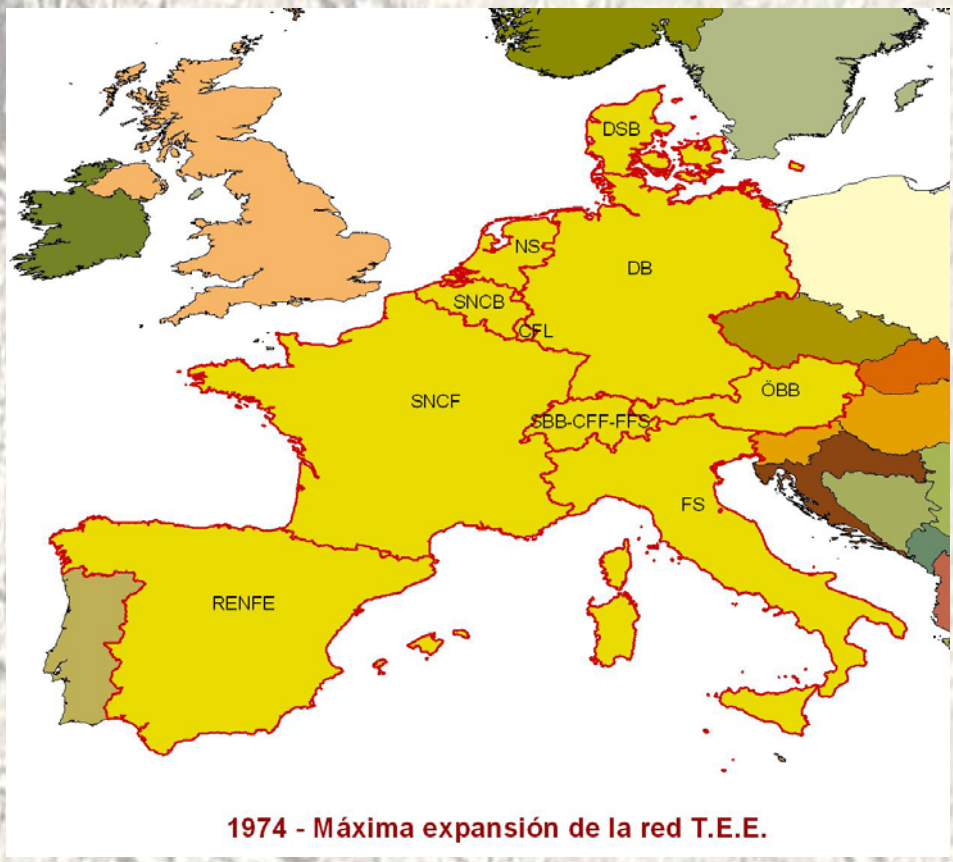
UNA RAMA T.E.E. A FINALES DE LOS 60...

El T.E.E.

El Trans Europ Express fue creado en 1957, por iniciativa de F.Q. den Hollander, ex – Director de los FFCC Neerlandeses (NS). El objetivo era la creación de una red internacional de tráfico ferroviario expreso, entre vários países del centro y oeste de Europa. Inicialmente, acogieron esta idea los FFCC de Alemania (DB), Francia (SNCF), Itália (FS) y Suiza (SBB-CFF-FFS). Bélgica (SNCB) y Luxemburgo (CFL) no participaban en la red, pero permitían el paso de los trenes por sus líneas, hasta que en 1964 se integraron en el TEE. El sistema siguió creciendo hasta 1974, año en que conoció su más larga expansión, con la adesion de otros países, como España (RENFE), Dinamarca (DSB) y Austria (ÖBB).

La estructura de esta red se basaba en conceptos como el confort (sólo coches de primera clase, climatizados) , la rapidez (hasta 200 km/h), el tráfico exclusivamente internacional, la flexibilidad de los procedimientos aduaneros, realizados en los mismos trenes, la tracción diesel, para evitar el cambio de locomotoras en las fronteras, debido a los diferentes sistemas de corriente, y la utilización de ramas automotoras, para evitar la necesidad de hacer maniobras. Pero a los pocos años de funcionamiento se abandonaba progresivamente la rigidez inicial de esos conceptos, con la integración del tráfico expreso nacional, la tracción eléctrica y las ramas clásicas con locomotora y coches, que al parecer se revelaban más adaptables a la hora de cambiar la composición de las ramas, en respuesta a la demanda de plazas.



1974 - Máxima expansión de la red T.E.E.

En Alemania, y a pesar de que la DB encargó inicialmente una nueva rama diesel para el servicio TEE, el VT 11.5 (mientras se construían estas unidades, los servicios eran asegurados por el VT 08.5), la mayoría del tráfico estuvo a cargo de ramas tiradas por locomotoras eléctricas, a principio las E10[12-13], transformadas para alcanzar velocidades de 160 km/h (posteriormente BR 112, 113 y 114), y a partir de 1965 las E03 (posteriormente BR 103), con una velocidad máxima autorizada de 200 km/h. También se utilizaron locomotoras diesel, como la BR 218. En cuanto a los coches, al principio se utilizaban los 43 coches construídos para los expresos de lujo Rheingold y Rheinpfeil, con sus típicos y exclusivos colores azul/marfil (¡distintos del azul/beige de la época IV!). Con la entrada del horário de verano de 1965, estos dos trenes pasaron a ser trenes TEE. En 1964 y 1965 se construyeron 38 coches más, ahora ya en los colores TEE bordeaux/marfil, y hasta 1966 se pintaron todos los coches iniciales en estos colores; pero antes era normal ver circular ramas con una mezcla de coches de ambos coloridos – ¡una inspiración para nuestras maquetas!

Hasta 1976, se llegarían a construir unos 400 coches de tipo “Rheingold” para el TEE, además de 100 coches Eurofima y más de 200 coches restaurante y coches bar, los cuales empezarían a utilizarse también en el tráfico InterCity a partir de 1971: lejos ya de su ímpetu inicial, el TEE perdia la exclusividad... En 1984 quedaban ya muy pocos trenes TEE en circulación, y esta red terminó por integrarse en los nuevos servicios EuroCity. Pero ha dejado una marca inolvidable en los FFCC europeos, ha inspirado películas (como Trans Europ Express, de Alain Robbe-Grillet, 1968) y canciones (Trans Europ Express, música y albúm de los alemanes Kraftwerk, y también de Señor Coconut Y Su Conjunto), y sigue teniendo sus aficionados incondicionales, como TEE Classics!

Para saber más sobre el TEE: ENLACES RECOMENDADOS

Los modelos de MÄRKLIN H0

La rama “completa” está compuesta por: locomotora E03 (MÄRKLIN 3053, de 1967/68) y 7 coches metálicos de 24cm (coche salón 4056, coche bar 4088, coche de compartimentos 4055, coche panorámico 4090, coche de compartimentos 4055, coche restaurante 4057, y coche de compartimentos con luces de cola 4059).

Esta combinación de coches no pretende reproducir ninguna rama real, sino más bien juntar los distintos modelos MÄRKLIN de estos coches, y llegar a ser una rama que da gusto ver circular, con sus atractivos colores y sus 2m de largo!!

Locomotora E03

Sobre esta hermosa y potente locomotora (¡tanto en miniatura como en la realidad!) se ha escrito mucho (¡y bien!) durante la quincena temática que se le ha dedicado en LCTM.

Coche 4055.1

Modelo del coche de compartimentos tipo Av4üm de la DB (54 plazas, en 9 compartimentos), solamente producido en 1966 y 1967. Valor actual 18,00 euros. A partir de 1968 se produce bajo la referencia 4085, con dos variantes: 4085.1, entre 1968 y 1970, tipo Avüm 111 de la DB, valor actual 20,00 euros; 4085.2, a partir de 1971 y hasta 2003, numeración UIC, HOBBY, valor actual 26,70 euros. ¡En total 38 años de producción!

Coche 4056

Modelo del coche salón tipo Ap4üm de la DB (48 plazas), solamente producido en 1966 y 1967. Valor actual 18,00 euros. A partir de 1968 se produce bajo la referencia 4086, con dos variantes: 4086.1, entre 1968 y 1970, tipo Apüm 121 de la DB, valor actual 25,00 euros; 4086.2, entre 1971 y 1973, numeración UIC, HOBBY, valor actual 25,00 euros. También ha sido producido bajo la referencia 4288 de PRIMEX, con numeración UIC, entre 1986 y 1992, valor actual 12,00 euros.

Coche 4057.1

Modelo del coche restaurante tipo WR4üm de la DB (42 plazas en 2 compartimentos; cocina y buffet), con inscripción DSG SPEISEWAGEN, solamente producido en 1966 y 1967. Valor actual 18,00 euros. A partir de 1968 se produce bajo la referencia 4087, con dos variantes: 4087.1, entre 1968 y 1970, tipo WRümh de la DB, valor actual 20,00 euros; 4087.2, a partir de 1971 y hasta 2003, numeración UIC, HOBBY, valor actual 26,70 euros. También ha sido producido bajo la referencia 4289 de PRIMEX, tipo WRm de la DB, con numeración UIC, entre 1986 y 1992, valor actual 12,00 euros. ¡En total 38 años de producción!

Coche 4058

Modelo del coche bar tipo ARD4üm de la DB (24 plazas en 4 compartimentos; 18 plazas más en el bar/comedor), con inscripción TRANS EUROP EXPRESS, solamente producido en 1966 y 1967. Valor actual 20,00 euros. A partir de 1968 se produce bajo la referencia 4088, con dos variantes: 4088.1, entre 1968 y 1970, tipo ARDüm 105 de la DB, valor actual 50,00 euros; 4086.2, entre 1971 y 1973, numeración UIC, valor actual 50,00 euros.

Coche 4059

Como la referencia 4055, pero equipado con alumbrado interior y luces de cola, solamente producido en 1966 y 1967. Valor actual 22,00 euros. A partir de 1968 se produce bajo la referencia 4089, con dos variantes: 4089.1, entre 1968 y 1970, valor actual 26,00 euros; 4089.2, entre 1971 y 1980, numeración UIC, valor actual 26,00 euros.

Coche 4090

Modelo del coche panorámico Adüm 101 de la DB (22 plazas en la plataforma panorámica; en un extremo del coche, 12 plazas en 2 compartimentos, un compartimento oficina y una cabina telefónica; en el otro extremo, un bar con 12 plazas; debajo de la plataforma panorámica se alojaba un compartimiento para equipajes y otro para correo urgente), numeración UIC, HOBBY, ¡producido durante 35 años, entre 1969 y 2003! Valor actual 37,00 euros.

Características generales

Estos coches de construcción sencilla y robusta deben sin duda incluirse entre los más clásicos modelos MÄRKLIN de esta época, y quizás de siempre. ¡Destacando por su colorido, pero también por el fino detalle de sus inscripciones, han conquistado la preferencia de muchos märklinistas, como lo demuestran sus casi 40 años de permanencia en los catálogos, haciendo soñar a los aficionados! Además, eran entonces la imagen de lo mejor que circulaba en los FFCC de Europa, como se podía leer en el catálogo MÄRKLIN de 1972: *"Aquí les mostramos las piezas maestras en coches TEE de los Ferrocarriles Federales Alemanes. Son los mejor dotados, los más confortables y sin duda, también los más hermosos coches de pasajeros de la DB."*

De construcción enteramente metálica (hojalata), con excepción de la reproducción de los cristales de las ventanas (plástico transparente, con marcos en relieve, de color plata) y de la cúpula panorámica, de los pasillos entre coches y de los bogies Minden-Deutz (plástico), llevan los enganches RELEX (K7) y los topes integrados en los bogies. Las versiones producidas a partir de 1968 venían equipadas con instalación interior, de plástico: compartimentos con pasillo lateral (4085 y 4089), butacas 1-2 con pasillo central (4086), cocina y comedor (4087), compartimentos, bar y servicios (4088), compartimentos con pasillo lateral, butacas 1-2 con pasillo central (bajo la cúpula), bar-butacas y servicios (4090). Pueden equiparse estos coches con el alumbrado interior 7320, o 7322 en el caso del coche panorámico 4090.

Enlaces recomendados

http://www.dbtrains.com/Eng/epochIII/index3.htm#tee – sobre los coches alemanes de época III, mucha información sobre el material TEE. En alemán.

http://www.zugindianer.de/Presseschau/body_presseschau.html - recortes de prensa de los años 60, algunas fotos interesantes del TEE y de la E03. En alemán.

http://www.trainweb.org/web_lurker/TEE/ - sobre los coches panorámicos Rheingold/TEE. En inglés.

http://homepages.cwi.nl/~dik/english/public_transport/TEE/ - sobre el TEE en general. En inglés.

http://homepages.cwi.nl/~dik/english/public_transport/TEE/stock.html - sobre el material circulante utilizado por los distintos países que participaban en la red TEE. En inglés.

http://homepages.cwi.nl/~dik/english/public_transport/TEE/name.html - listado de los trenes TEE, por sus nombres, con información sobre paradas, horarios, etc. En inglés.

http://homepages.cwi.nl/~dik/english/public_transport/TEE/number.html - listado de los trenes TEE, por sus números. En inglés.

http://www.todotren.com.ar/mundo/hextreu_1.htm - sobre los “Expresos Transeuropeos”. En castellano.

(VOLVER AL TEXTO)

Bibliografía y fotos

Además de los enlaces indicados, se ha utilizado la edición de 2004 del catálogo KOLL’S (para versiones, años de producción, precios) y los catálogos MÄRKLIN de 1972 y 1976, en castellano (para otras características, no referidas en KOLL’S). Todas las fotos son originales. La imagen de fondo está echa a partir de la portada del catálogo MÄRKLIN de 1983.

(INÍCIO)

© LCTM 2005