

“TEE Arbalète”



Traducido al Castellano significa “Ballesta”, haciendo referencia a la conocida arma de la edad Media.

Se trata de uno de los primeros TEE, siendo creado en 1957. Efectuaba el recorrido entre la Gare de l’Est de París y Zürich Hbf con paradas en Troyes, Chaumont, Vesoul, Belfort, Mulhouse y Basilea, totalizando 613 Kms.

A lo largo de su existencia sufrió diversas alteraciones en las paradas, siendo suprimidas todas las del trayecto entre París y Mulhouse. Posteriormente se convertiría en directo entre París y Basilea, para recuperar las paradas en Belfort, Mulhouse y Troyes, siendo suprimido definitivamente en 1979.

Desde su inauguración llevó los números 47-40 (PZ-ZP en Suiza). Se convirtió en los TEE 7-8 (79-70 en Suiza) en 1963, en los TEE 65-66 en 1967 y por último en los TEE 65-64 hasta su supresión.

En lo que al material se refiere, tuvo una cierta diversidad, siendo servido por dos tipos diferentes de material automotor y por dos generaciones de coches franceses de tipo Mistral.

El primer tipo de rama automotriz con la que prestó servicio fue de origen francés, más concretamente, con automotores del tipo RGP 1.

Estos automotores estaban formados por un coche motor y un remolque con cabina, cuyo extremo permitía el acoplamiento con otro RGP, siendo posible el paso entre las dos unidades. Se trataba de una configuración similar a la de los TER españoles, pero mucho más flexible, ya que permitía variar el número de remolques.

En nuestro caso, la composición estaba formada por un RGP 1 del tipo y librea TEE, al que, de forma excepcional, se le acoplaba otro RGP con dos remolques, con librea verde y crema y con asientos de 1ª clase en disposición de 2+2, a diferencia de los TEE cuya disposición era de 2+1. El recorrido de esta rama finalizaba en Mulhouse.

En este caso, los viajeros que viajaban en la rama nacional, sin pagar el suplemento de TEE, no podían acceder a la rama internacional y no tenían restauración en el asiento. Por esta razón, uno de los remolques de la rama nacional llevaba cocina y funcionaba a modo de coche restaurante.

Posteriormente, las ramas RGP fueron sustituidas por los automotores diesel suizo/neerlandeses del tipo RAM, efectuando la rotación con las otras dos ramas del mismo tipo en el TEE Edelweiss.

Finalmente, se produjo la sustitución por una rama de coches Mistral 56 con tracción de una locomotora CC72000 en Francia y de una Re 4/4 en Suiza, rama que fue sustituida por los más modernos Mistral 69 hasta su supresión.

En cuanto a la composición elegida, se trata de la primera en efectuar este servicio, en atención a sus particularidades, y está formada por el siguiente material:

Nº	Elemento	Tipo	Matrícula	Compañía	Fabricante	Referencia
1	Mc	RGP 1 TEE	X2778	SNCF	Roco	63079
2	Rc	RGP 1 TEE	XR7775	SNCF	Roco	63079
3	Rc	RGP 1	XR7732	SNCF	Roco	43038.1
4	Rc	RGP 1	XR7753	SNCF	Roco	43037
5	Mc	RGP 1	X2732	SNCF	Roco	43037

De todos modos, no son las únicas referencias utilizables para realizar esta composición. Roco ha fabricado cuatro referencias más de la versión TEE (43033, 43033.2, 43034 y 43034.1), aunque sin la rotulación “Trans Europ Express” sobre los remolques.

De los RGP “Lèzard Vert” también se han fabricado las referencias 43037.1, 43037.2 (con cocina) y 43038 (sin cocina).

En el caso de la parte TEE no hay duda, pero en la parte de servicio nacional, el remolque con cabina y cocina debe ir situado entre el motor y el remolque con cabina sin cocina.

Referencia: La Légende des Trans Europ Express. Entre luxe et grande vitesse. Maurice Mertens y Jean-Pierre Malaspina. LR Presse. Auray, France, 2007.

Les RGP. Du TEE au TER. Guillaume Pourageux. La Vie du Rail. Paris, France, 2010.

Fotografía: TEE Arbalète pasando ante el depósito de La Chapelle. Autor: Yves Broncard.

Barcelona, a 21 de Diciembre de 2013.

Ángel González (Ciwl).