

## “TEE Oiseau Bleu”



« Oiseau Bleu ». Nombre dado por la « Compagnie des Wagons-Lits » a un tren de lujo que circuló entre París y Amberes.

En el caso que nos ocupa, en su época TEE, este tren efectuaba el recorrido entre París Nord y la estación de Bruselas Midi desde Junio de 1957, aunque en 1965 fue prolongado hasta Bruselas Nord, para dejar de circular en 1984.

Directo entre París y Bruselas, en 1958 y hasta su desaparición, se añadieron dos paradas en el trayecto, en St. Quentin y Mons.

En cuanto a los números, hasta 1967 llevó el 145 y 108, hasta 1971 el 63 y 62, hasta 1974 el 87 y 80, y desde 1974 hasta su supresión el 89 y 80.

Para este tren, un material muy diverso cubrió el servicio, aunque nos vamos a quedar con su versión inicial, en la que los automotores suizo-neerlandeses RAm/DE-IV estuvieron al cargo.

Este material fue de los primeros en prestar servicios TEE, cuando se decidió que el diesel era la mejor manera de hacer trenes capaces de recorrer trayectos a través de la red ferroviaria europea, de forma que no era necesario tener en cuenta el inconveniente de las diferentes tensiones de la catenaria, según se iba pasando de un país a otro.

Cinco ramas constituyeron la serie, de las cuales, las tres primeras, con los números DV-IV 1001 a 1003, pertenecían a los ferrocarriles holandeses, mientras que las dos restantes, con los números RAm 501 y 502 fueron propiedad de los ferrocarriles suizos. A pesar de sus dos dueños, todo el material pasaba las revisiones en Zürich.

De estas ramas, cuatro llevaban un ciclo de rotación de cuatro días, en los cuales realizaban varios servicios, empezando el primer día del ciclo con el TEE 30 Zürich – Amsterdam (Edelweiss). El segundo día realizaba el trayecto Amsterdam – París (TEE 128 – Étoile du Nord) y París – Bruselas (TEE 145 - Oiseau Bleu). El tercero cubría Bruselas – París (TEE 108 – Oiseau Bleu) y París – Amsterdam (TEE 125 - Étoile du Nord), para finalizar el ciclo, el cuarto día, con el TEE 31 Amsterdam – Zürich (Edelweiss).

La quinta rama permanecía en revisión para iniciar la secuencia en el lugar de la que terminaba el ciclo de cuatro días.

A partir de Mayo de 1964, el automotor diesel fue sustituido en el “Oiseau Bleu” por material remolcado con locomotora eléctrica. Inicialmente, a falta de recibir material del tipo PBA, con coches tipo DEV, más un furgón y un restaurante CIWL. En este caso, el suplemento TEE hizo referencia más a la velocidad que al lujo, hasta que, en Agosto de 1964, los nuevos coches PBA franceses se estrenaron en la ruta.

Cada rama estaba formada por una cabeza motriz de origen holandés, mientras que los coches y la parte eléctrica era de origen suizo, siendo posible su funcionamiento en mando múltiple, gracias a enganches de tipo Scharfenberg.

El primer coche tras la motriz, la cual también cobijaba el departamento para aduanas y tripulación, tenía 54 plazas de primera clase, repartidas en 9 departamentos. El segundo coche llevaba la cocina y una sala de restaurante con 32 plazas, seguida de una sala de 18 plazas en disposición de pasillo central. El coche de cola, aparte de la cabina de conducción y un dormitorio para la tripulación, tenía un salón de 42 plazas con pasillo central. Todos los servicios de restauración a bordo fueron prestados por la CIWL.

El automotor que se presenta ha sido fabricado por la firma belga LS Models, aunque para el mercado suizo, fue la firma RailTop la encargada de su distribución, todo ello con motivo del 50 aniversario de los servicios TEE. Como en la realidad, existe la posibilidad de unir dos ramas en mando múltiple.

Nº	Elemento	Tipo	Matrícula	Compañía	Fabricante	Referencia
1	Locomotora	RAm	501-1	SBB-CFF-FFS	LS Models	17002
2	Coche 1ª	A	501-2	SBB-CFF-FFS	LS Models	17002
3	Coche 1ª Rest.	AWr	501-3	SBB-CFF-FFS	LS Models	17002
4	Coche 1ª Cab.	ARc	501-4	SBB-CFF-FFS	LS Models	17002

En la fotografía, de Heinrich Hennings, podemos ver un automotor RAm/DV-IV pasando por la estación de Pratteln (Suiza).

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

Barcelona, a 26 de Febrero de 2014.

Ángel González (Ciwl).