

Zeitschrift: Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero
Herausgeber: Organización de los Suizos en el extranjero
Band: 16 (1989)
Heft: 3

Artikel: Del TEE al EC : un testigo de la calidad suiza
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-909367>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

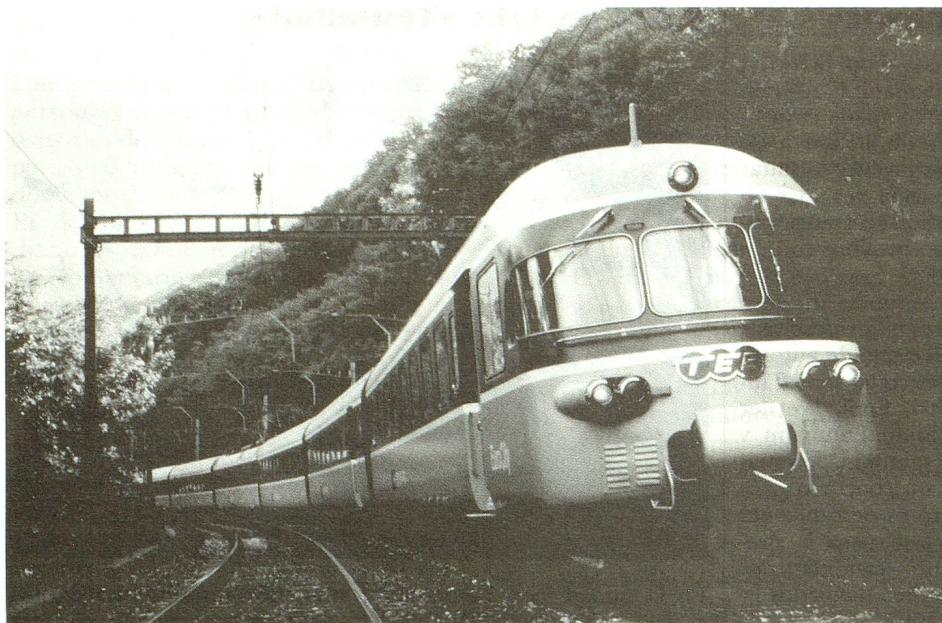
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Del TEE al EC

Un testigo de la calidad suiza

Una obra de arte de la industria fue transformada. Un símbolo de la calidad suiza, el tren TEE de 1961, se convirtió en el tren Eurocity (EC) de fines de los 80. Se trata de hacer algo nuevo, pero sobre el modelo antiguo. Un hermoso ejemplo de trabajo detallado y de maestría hecho por hombres de oficio.

Todo el mundo conoce el «Trans-Euro-Express» (TEE). En 1961, los Ferrocarriles Federales estaban orgullosos de poder tener sobre rieles ese tren prestigioso. Se desprendía de él un pequeño aire de viaje importante y de lujo: solamente primera clase, interior esmerado, vagón restaurante espacioso. Los viajeros exigentes disponían, aparte del avión, de un medio de transporte digno de ellos. Este complejo estaba también a la vanguardia en el plan técnico: el primer TEE eléctrico estaba equipado con el primer motor multicorriente en la historia de los ferrocarriles europeos. Podía atravesar todo el continente, encontrándose con cuatro tensiones diferentes, sin cambiar de locomotora.

Además, los ingenieros supieron dar una forma a esas innovaciones técnicas y a ese vaho de lujo. El tren parece un tubo mó-

vil de formas condensadas. No hay diferentes vagones enganchados los unos a los otros sino una serpiente de dos cabezas de alrededor de 160 metros. Circula en los dos sentidos, por lo que el motor se encuentra en medio del tren. En la parte motriz estaba ubicada también la cocina, el vagón siguiente era el vagón restaurante con el bar.

El arquitecto de Schaffhouse, Walter Henne, encargado de crear ese tren, creó la que retrospectivamente debemos considerar como una obra maestra industrial: el TEE encarna la Suiza moderna de principios de la alta conjuntura.

Ir en TEE a la Expo 64. Esto resume bien la atmósfera que reinaba en esa época. Todo parecía posible, el futuro era construir y consumir: el medio ambiente no significaba otra cosa que el paisaje.

La Suiza de la generación del reducto nacional se volvía el pivote internacional de los grandes hombres de negocios. El TEE era la expresión del espíritu reinante constituyendo un testigo de la maestría industrial.

Pero ese tren es también una prueba de la «calidad suiza». En efecto, a pesar de su fe en el porvenir, los CFF tenían también un objetivo más inmediato.

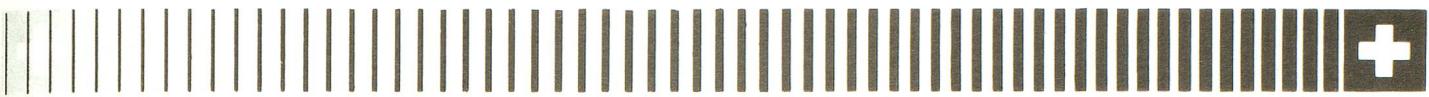
Un tren es un bien de inversión con una vida de larga duración. Es pues preferible construir un Rolls-Royce que un Fiat. En lo que respecta al TEE la calidad suiza quiere decir que debe durar eternamente.

Esta eternidad muy provisoria desembocó en un producto industrial de carácter artesanal: hecho a medida, pero con los imperativos de la industria de la maquinaria. Walter Henne logró la proeza de aunar lo duradero a lo elegante. Nos mostró la diferencia que existe entre la «buena forma» y la moda del día. Las formas que eligió reflejan también su época, pero no envejecen.

Son fácilmente identificables por su edad, pero permanecen jóvenes. Por tal motivo es posible transformar y modificar el TEE tanto tiempo como se lo fabrique dentro de la «calidad suiza».

No obstante, cuando tuvieron que encarar la transformación del TEE, los CFF estuvieron guiados por consideraciones relacionadas con el mercado, la rentabilidad, las exigencias técnicas y los imperativos de la planificación. En lugar de vender los cinco TEE, tal como se había pensado en principio, hubo que reutilizar los trenes TEE para poder cumplir con los compromisos contraídos dentro del marco del nuevo concepto «Eurocity» (EC). Hubo pues que renunciar al prestigioso tren y, en vez de los 168 asientos de primera clase que había primitivamente, hubo que prever 231 de los cuales 84 en primera y 147 en segunda clase, sacrifici-





cando una parte del vagón restaurante. Teniendo en cuenta que no quedan entonces muchos lugares (18 personas), el mozo lleva las comidas a los vagones de primera clase, a condición que haya sido encargada con anticipación.

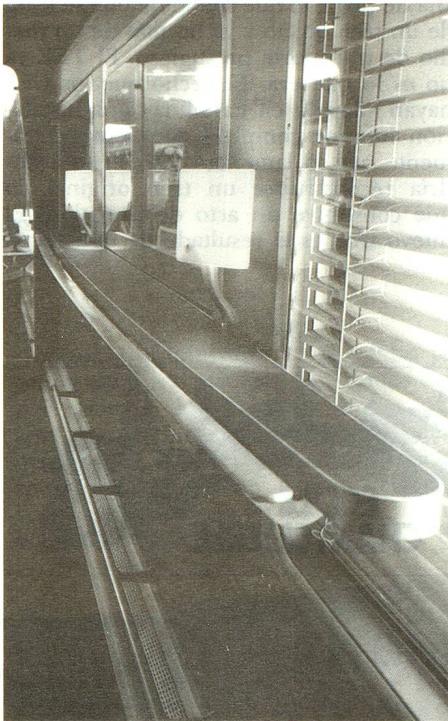
A pesar de todo, la «calidad suiza» no cedió su lugar al mercado en todos los aspectos. Se renunció a disponer los asientos como en un avión aunque así hubiera sido posible ganar algunos lugares.

Además, el espacio para las piernas en 2ª clase será igual que en 1ª. La distancia entre los asientos –determinada por la disposición de las ventanillas– no fue reducida.

Antes de comenzar a establecer su proyecto de transformación, el arquitecto y diseñador Franz Romero examinó el TEE muy detenidamente. Su admiración por el trabajo de Walter Henne estaba impregnada de melancolía. En efecto, cuando se examina el TEE de cerca se comprende todo lo que se ha perdido en menos de una generación. La perfección del trabajo artesanal cedió el lugar a la rapidez de la ejecución.

Hay sin embargo excepciones, una son los talleres principales de los CFF en Schlieren (cerca de Zurich). Es una isla de trabajo esmerado. Todavía se encuentra ahí personal con experiencia, orgulloso del trabajo bien hecho, mismo si casi no se menciona. En esos talleres se encuentran cerrajeros, carpinteros, tapiceros, pintores, hojalateros y electricistas, en una palabra, todos los hombres de oficio necesarios para la transformación del TEE. Además, ellos tienen todavía la mentalidad de los ferroviarios que se identifican con los CFF y con su trabajo. Romero buscó de continuar el trabajo comenzado por Henne. Respetar la obra de arte industrial que significaba el TEE; guardar lo más posible lo existente y agregar lo nuevo con el mismo espíritu de Henne. Utilizar materiales similares y trabajar con el mismo esmero, pero sin tratar de reconstruir un Henne. Por ejemplo, los asientos de los vagones propuestos por Romero, no fueron concebidos a fines de los años cincuenta, pero se tuvo en cuenta lo que había sido hecho en esa época así como también muchas otras experiencias.

Al mirar los detalles se constata la escrupulosidad con que fue encarada la transformación del TEE. Un ejemplo entre otros: en el bar, frente al mostrador, hay una barra para colocar los vasos (foto de arriba) que puede servir también para apoyarse. El linóleo negro está encuadrado por un listón de aluminio. Dos consolas sostienen la «table de surf» (Romero). La tabla de apoyo está sostenida por otras cinco consolas, fijadas a la cara inferior de la barra. El mueble mural se completa con dos lámparas provenientes

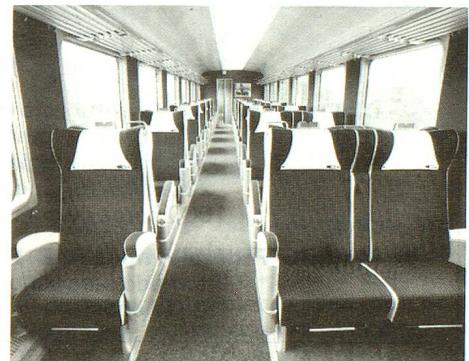


del antiguo vagón restaurante. Cuando uno está sentado en el compartimiento «restaurante» se ve la cara interior de la barra que está igualmente recubierta de linóleo negro, las consolas de la tabla de apoyo están fijadas al ras de la barra. Por supuesto, la consola no fue elegida en un catálogo cualquiera, se trata de una elaboración especial. En efecto, si lo que se busca es un trabajo esmerado, uno no puede contentarse del más o menos que es absolutamente incompatible con la «calidad suiza».

Si se quiere agregar un nuevo elemento al TEE con una unidad de estilo, hay que dar prueba de minuciosidad tanto en el estudio como en el diseño y la ejecución. Se tiene un ejemplo en la suavidad de las curvas de la barra del bar y los listones de aluminio que armonizan perfectamente con las formas ya existentes. En detalles de este tipo se percibe la intención que animó a los responsables del

proyecto de transformación; no estuvo en su ánimo reinventar al TEE sino más bien captar el concepto de base para perfeccionarlo.

Los nuevos asientos del tren EC constituyen la modificación más notable aportada al TEE. No tienen nada que ver con los asientos que se encuentran comúnmente en el comercio. En lugar de bastidores en material plástico y de asientos compuestos de elementos soldados, Romero se atiende al asiento construido mediante diversos elementos según el viejo principio del armazón y su tapizado. Se ve cómo está hecho el asiento. Sus diferentes partes se destacan netamente: pie de chapa de acero, pared lateral con repisa corrida, asiento mullido y apoya cabeza. Las diferentes partes están atornilladas. Los puntos de rotación tienen forma de articulaciones aparentes. Los respaldos están igualmente construidos. Los laterales y frontales, de diferente color, están unidos por un procedimiento mecánico. Ya se trate del asiento o del panel, el



principio es siempre el mismo; la construcción y el sistema de fijación mecánica deben ser aparentes.

Se reconoce el celo puesto en la construcción del asiento al ver el producto terminado. Siguiendo el procedimiento inverso, todo puede ser desmontado sin ser destruido. No hay nada que tirar, la calidad se opone a la mentalidad que tiende a tirar lo que ya no se usa.

Un Rolls-Royce termina su carrera en un museo y no en un cementerio de automóviles.

El arreglo interior obedece al mismo principio que el tren mismo; se pone en evidencia su carácter tubular. Desde cualquier lugar donde uso se encuentre se ve todo el vagón y los porta-equipajes que van de un extremo al otro del coche subrayando su longitud y su velocidad.

Los revestimientos de pared en tela impermeabilizada (stamoid) rojo oscuro constituyen un adecuado telón de fondo para los asientos en negro y blanco. El pasillo está realizado con una alfombra





gris y negra. Bajo los asientos se puso un linóleo azul. El tren, gris claro, está recubierto en toda su longitud por una banda gris oscura a la altura de las ventanillas. Estas no son más aberturas en un plano, sino que forman parte integrante de la parte lateral del vagón bordeada de dos bandas blancas.

La serpiente de dos cabezas es rápida; la figura que la adorna representa una fle-

cha de plata, lo que simboliza que se trata de un tren objeto y ya no más de un medio de transporte prestigioso. El TEE ya no es lo que era. El hecho que los CFF hayan «dejado en naftalina» una instalación interior completa demuestra claramente que lo lamentan. Así, un día podría reconstruirse un tren original, lo que constituye un acto de previsión. El nuevo tren es el resultado de una trans-

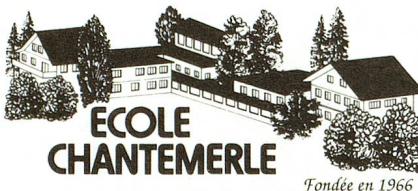
formación hecha con esmero, que respecta el modelo original.

El trabajo de Romero merece pues los mayores elogios. Logró lo esencial y es un éxito desde todo punto de vista.

Benedikt Loderer, extraído de «Hochparterre, Zeitschrift für Design, Architektur und Umwelt» (Fotos: Franz Romero; CFF)

ANNÉE SCOLAIRE

Programme des Lycées français.
Langues-informatique (Macintosh ®).
ÉTÉ
Cours de français-sports-jeux.
DIPLÔME
Brevet National des Collèges.



Internat mixte à ambiance familiale, pour filles et garçons âgés de 6 à 16 ans.

DIRECTION

Mathilde et Jean Wegmüller
1807-BLONAY / MONTREUX
Fax: 021/943 28 27. Tél: 021/943 11 93.



BRILLANTMONT

Av. Secrétan 16
CH-1005 Lausanne
Tel. 021 312 47 41
Telex 450 472 BMCH
Telefax 021 20 84 17

- **Diploma superior de comercio en dos años**
475 horas de francés
320 horas de inglés
280 horas de lengua extranjera
1000 horas de cursos comerciales
- **Maturité Fédérale, tipos A, B, C, D, E**
Internado para señoritas
(13-19 años)

Institut Kandersteg Berner Oberland 1200 m ü. M.

Ferienkurse mit Sprachunterricht

Für Jungen und Mädchen von 9-14 Jahren im Juli/August, Kursdauer 3 oder 6 Wochen
 ● Unterricht in verschiedenen Niveaulevels
 ● Vielseitiges Sportangebot – Eigene grosse Wiesenflächen – Kulturelle Programme und Exkursionen – Bergwanderungen
 ● Frohes Gemeinschaftsleben in freundlicher und familiärer Internatsatmosphäre
 Auskünfte und Prospekte: Institut Kandersteg
 Familie Dr. J. Züger, 3718 Kandersteg/Schweiz, Telefon 033 75 14 74

Etudes en Suisse

- **Baccalauréat français**, séries A, B, C, D
- Maturité suisse ● Informatique ● Traitement de texte
- Diplômes commerce, secrétaire, secrétaire de direction
- Cours d'anglais, tous niveaux
- Cours de français pour étrangers
- **Cours de vacances** fin juin-sept.

● Aussi en Internat

Renseignements: **Ecole Lémania**
Tél. 021/20 15 01
Fax. 021/312 67 00
CH-1001 Lausanne
Telex 450600 el ch



AIGLON Switzerland, The British International Boarding School

- 260 boys and girls (11-18)
- G.C.S.E. and Oxford 'A' Levels; American College Board
- University preparation: U.K., U.S., Canada, Europe
- Sports, skiing, adventure training
- Summer courses with tuition in English and French
- Scholarships and Bursaries for well qualified applicants

Apply to: The Headmaster, Philip L. Parsons, M. A. (Cantab.).
Aiglon College, 1885 Chesières, Switzerland
Tel.: (025) 35 27 21, Tlx: 446 211 ACOL CH



INSTITUT MONTANA ZUGERBERG

Leitung: Dr. K. Storchenegger
6316 Zugerberg, Telefon 042 21 17 22
1000 Meter über Meer

Internationale Schule
für Schüler ab 10 Jahren
Primarschule Klassen 5-6
Gymnasium und Wirtschaftsdiplomschule
Eidgenössisch anerkannte Diplom- und
Maturitätsprüfungen im Institut
Ferienkurse: Juli-August
American School: 5th-12th Grade
Scuola italiana, Nederlandse Sectie
International Baccalaureate

Hochalpines
Töchter-
Institut
Fetan
Unter-Engadin
Auf der Sonnenterrasse des Unterengadins
(1712 m ü. M.)

Schultypen: **Primarschule 5./6. Kl., Gymnasium Typus B und D** (eidg. anerkannt), **Sekundarschule, Handelsdiplomschule** (eidg. Diplom), **Diplommittelschule (DMS)**, **Deutschkurse** für Fremdsprachige.

Ausführlicher Prospekt auf Anfrage.

Hochalpines Töchter-Institut Fetan

Rektor:
H. Gallmann-Kübler, lic. phil.
CH-7551 Fetan
Telefon 084 9 02 22