

De TEE

In enkele woorden: In 1957 reed de Trans Europ Express voor het eerst uit. De prestigieuze treinen waren een initiatief van Francis Den Hollander, op dat ogenblik voorzitter van de Nederlandse spoorwegen. De treinen zouden 30 jaar lang het Europese vasteland doorkruisen. In mei 1987 werden ze vervangen door een nieuw gamma treinen, de 'Eurocity'. De TEE wordt beschouwd als de voorloper van de hogesnelheidstreinen



Duits TEE-treinstel in station Brussel-Zuid (Ref. K01645)

Historische context

Het idee om internationale luxetreinen te laten rijden was niet nieuw. Georges Nagelmackers had reeds de Compagnie Internationale des Wagons-Lits opgericht. Na de Tweede Wereldoorlog hadden de grote Europese sneltreinen echter moeite om hun vooroorlogse aanbod te hervatten: een deel van het materieel was tijdens het conflict vernietigd en de rest verkeerde in slechte staat. De treinen van de CIWL waren hun grandeur kwijt. De trein verbleekte bij de 'nieuwe' vervoersmiddelen zoals de auto en vooral het vliegtuig, dat met zijn snelheid en verzorgde service heel wat zakenklanten wist te verleiden.

Het was tegen die achtergrond dat Den Hollander in 1954 voorstelde om een Europees netwerk van snelle, luxueuze dagtreinen uit te bouwen die de belangrijkste Europese steden met elkaar zouden verbinden.

Op initiatief van de UIC ¹ richtten zeven spoorwegmaatschappijen – SNCF (Frankrijk), FS (Italië), DB (Duitsland), NS (Nederland), SBB (Zwitserland), NMBS (België) en CFL (Luxemburg) – de pool 'Trans Europ Express' op.

Het doel was snelle en comfortabele verbindingen op te zetten tussen de belangrijkste industriële, commerciële en administratieve centra van West-Europa, zonder aan de grenzen tijd te verliezen met

¹ Union Internationale des Chemins de fer

locomotiefwissels of met het vervullen van politie- en douaneformaliteiten. Die moesten indien mogelijk tijdens de reis worden uitgevoerd.

Er werden eerst alleen eerste klasrijtuigen ingelegd en de catering was van een hoogstaand niveau. Op die manier wilde de TEE opboksen tegen de groeiende concurrentie van het vliegtuig op middellange afstanden (300 tot 800 km). Ook wilde men de welgestelde klanten, zakenlieden, diplomaten, hoge ambtenaren en beroemdheden terugwinnen die de trein op dat ogenblik de rug hadden toegekeerd.

De eerste TEE begonnen te rijden op 2 juni 1957, kort na de ondertekening van het Verdrag van Rome van 25 maart 1957 tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, die ten grondslag lag aan de Europese Unie.

De eisen voor de TEE-treinen



TEE-restauratierijtuig in 1977 (Ref. Z12660)

Voordat het TEE-netwerk operationeel werd, stelden de zeven stichtende leden een aantal minimumnormen vast voor het materieel dat zou worden ingezet. De normen hadden betrekking op de snelheid, de omroepinstallatie in de rijtuigen, de ventilatie en verwarming, de verlichting, de catering aan boord, de livrei, het aantal aangeboden zitplaatsen, de indeling van het interieur, enz.

Tijdens de voorbereidende werken pakten de deelnemende netten ook heel wat, vaak complexe, problemen aan. Het ging onder meer om de uniformisering van de tarieven, de organisatie van reservaties en de aankoop van zitplaatsen (ook voor aansluitende treinen), douanecontroles, enz.

De TEE, synoniem voor comfort en luxe

De bouw van de TEE-stellen werd overgelaten aan het initiatief van de deelnemende netten, maar het comfort van de reizigers stond voorop. Op sommige TEE maakten stewardessen hun opwachting, net als op het vliegtuig. Dat was het geval op de Nederlandse en Zwitserse TEE en later ook op de Franse 'Mistral'. In sommige TEE van DB kon je zelfs telefoneren op de trein, wat uitzonderlijk was voor die tijd! De catering werd verzorgd door de keukens van de CIWLT en klanten werden bediend op hun zitplaats.

De verschillende types stellen

Op basis van de gegevens van de TEE-pool waren er vijf netten die dieselmotorstellen bouwden: SNCF, DB, FS, NS en CFF. De laatste twee sloegen de handen in elkaar om samen materieel te bouwen.

Omdat de grote Europese spoorassen destijds niet of slechts gedeeltelijk geëlektrificeerd waren, werden initieel enkel dieselmotorstellen gebruikt. Deze dieselmotorstellen, die doorgaans een maximumsnelheid van 140 km/u haalden, waren in sommige gevallen uitgerust met airconditioning.

In 1961 lanceerden de Zwitserse spoorwegen de eerste vierstroommotorstellen ter wereld. Die konden zonder beperkingen op vier verschillende spanningen rijden en snelheden tot 160 km/u halen. Hun primeur kreeg navolging op andere netten en in de jaren 1970 bereikten sommige Franse, Duitse en Italiaanse TEE snelheden tot 200 km/u.

Vanaf 1965 werden bepaalde prestigieuze, luxueuze en comfortabele treinen (zoals de Duitse Rheingold of de Franse Mistral) tot de TEE-groep toegelaten. Ze droegen bij tot de mythevorming van het merk.



TEE-trein n° 93 'Edelweiss' aan het perron van station Brussel-Zuid in 1977 (Ref. MZ00732)



Motorwagen VT 08507 van de Duitse spoorwegen in Brussel-Noord in 1955 (Ref. Q0914)

De rijtuigen



TEE-rijtuig 151, omgevormd naar een rijtuig tweede klas (Ref. 2580)

In 1964 werd de lijn Brussel – Parijs volledig geëlektrificeerd. De Franse, Belgische en Nederlandse spoorwegen beslisten daarop om de dieselmotorstellen (motorwagens SNCF en NS-CFF) op de verbinding Parijs – Brussel – Amsterdam te vervangen.

Voor de TEE die op deze verbinding reden, zouden ze elektrische meerstroomlocomotieven inzetten die roestvrijstalen rijtuigen van het type PBA (Parijs Brussel Amsterdam) sleepten.

Toen de nieuwe roestvrijstalen rijkundigen in 1964 voor het eerst over het spoor reden, wisten ze indruk te maken met hun zilveren glans, die deed denken aan Noord-Amerikaanse vliegtundigen en treinen. De overlange ribben van de carrosserie creëerden een onmiskenbaar gevoel van snelheid en lichtheid. Roestvrij staal werd in die periode gebruikt voor een hele reeks producten van het moderne leven, zoals voor huishoudtoestellen. Het materiaal belichaamde het comfort waar modemagazines, de reclamewereld en de filmindustrie de Europeaan deed van dromen. De roestvrijstalen rijkundigen zouden de eerste TEE-rijtundigen met hun brave rood- en crèmekleurig kleurenpalet vervangen.

Het materieel was een instant succes.

Zeven van deze rijkundigen waren ingeschreven bij NMBS. Ze stonden ingeschreven onder de naam 'Mistral'. Alleen de draaistellen en de hoogte van de ramen verschilden van het originele type PBA.

Ze boden 46 eersteklaszitplaatsen. De centrale gang van deze rijkundigen maakte het mogelijk om de reizigers hun maaltijd op hun zitplaats te serveren.

Hoogtepunt...en neergang

In de winterdienst 1974-'75 bereikte het aanbod zijn hoogtepunt, met bijna 200 steden op het Europese continent die op het TEE-netwerk waren aangesloten. Maar met de eerste oliecrisis van 1973 werd ook de neergang ingezet.²

De oliecrisis leidde tot een economische recessie die de netten onder druk zette om te besparen door de minst winstgevende diensten af te schaffen of erop te beknibbelen. Daarbij kwam nog de concurrentie en de ontwikkeling van het wegennet en de luchtvaartsector.

Tegen het midden van de jaren 1970 begon het aantal reizigers op de TEE-verbindingen sterk terug te vallen. Reizen met dure prestigetreinen, waarvoor een speciale TEE-toeslag werd gevraagd bovenop de prijs van een eersteklasticket, werd beschouwd als voorbijgestreefd.

De meest recente tweedeklasrijtundigen boden immers nagenoeg hetzelfde comfort.

De positieve ervaring van de Britten (in 1966) en de Duitsers (in 1971) toonden hoe de treinen opnieuw beter gevuld konden worden. Het antwoord waren expresstreinen met twee



TEE-verbindingen in de zomer van 1974. Uittreksel uit de internationale reisgids.

² Zie lijst met treinen van het TEE-net van 1974 in bijlage.

rijtuigklassen met airconditioning en een restauratiewagen, die om de twee uur en later om het uur reden (1979 in Duitsland). Deze binnenlandse verbindingen, die 'InterCity' werden genoemd, zouden zeer populair worden en geleidelijk beide klassen aanbieden, doordat er op de IC minder in eerste klas werd gereisd.

In 1979 kreeg het netwerk een nieuwe klap te verduren door de tweede oliecrisis: alleen de treinen met de hoogste reizigersaantallen bleven nog rijden. Toch werd er nog een laatste TEE gebouwd, de Jules Verne, die tijdens de winterdienst van 1980-'81 tussen Parijs en Nantes reed. Hiervoor werden 'Grand Confort'-rijtuigen gebruikt die tot 200 km/h konden halen.

In de jaren 1980 tot 1983 was de neergang echter niet meer te stoppen.

De economische recessie en de komst van de InterCity waren een grote aderlating voor de TEE. Op tien jaar tijd, tussen 1975 en 1985, verloor de TEE een derde van haar klanten.

Vanaf de zomerdienst van 31 mei 1987 werden de InterCity's met een internationale route vervangen door de EuroCity's (EC). Na dertig jaar kwam er op 31 mei 1987 dus een einde aan het tijdperk van de TEE.

Tijdens de zomerdienst van 1993 reden er opnieuw TEE tussen Brussel en Parijs. Op 17 januari 1995 werden drie van de vier TEE vervangen door TGV Réseau. Op 28 mei 1995 valt het doek definitief over de TEE. De TGV Réseau-treinen reden tot midden 1996. Dan verscheen er een nieuwe TGV op het toneel: de Thalys.

De TEE in België

Van bij de start van de eerste verbindingen werd ons land doorkruist door verschillende TEE met als bestemming Nederland, Duitsland, Luxemburg, Zwitserland en Frankrijk.

Saphir	1957	Dortmund – Bochum – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Keulen – Aken – Herbesthal – Verviers – Luik – Brussel-Noord – Brussel-Zuid – Gent – Brugge – Oostende	463,5 km	
	1966	Opheffing van de stop in Herbesthal. Beperkt tot Brussel-Zuid		
	1975	Extra stop in Brussel-Centraal		
	1979	Einde exploitatie		
Edelweiss	1957	Zürich – Bazel – Mulhouse – Straatsburg – Metz – Thionville – Luxemburg – Aarlen – Namen – Brussel-Noord – Antwerpen-Oost – Roosendaal – Rotterdam – Den Haag – Amsterdam	902 km	
	1965	Extra stop in Brussel-Leopoldswijk		
	1974	Zürich – Bazel – Mulhouse – Straatsburg – Metz – Thionville – Luxemburg – Aarlen – Namen – Brussel-Leopoldswijk – Brussel-Noord – Brussel-Zuid		683 km
	1979	Einde exploitatie		
Etoile du nord	1957	Parijs-Noord – Brussel-Zuid – Brussel-Noord – Antwerpen-Ooste – Roosendaal – Rotterdam – Den Haag – Amsterdam	540 km	
	1975	De stop in Antwerpen-Oost wordt verplaatst naar Antwerpen-Berchem		

	1984	Einde exploitatie	
Île de France	1957	Parijs - Brussel – Antwerpen-Oost - Roosendaal - Rotterdam - Den Haag – Amsterdam	540 km
	1975	De stop in Antwerpen-Oost wordt verplaatst naar Antwerpen-Berchem	
	1984	Parijs-Noord – Brussel-Zuid	309 km
	1987	Einde exploitatie	
Oiseau bleu	1957	Parijs-Noord – Brussel-Zuid	309 km
	1958	Extra stops in Saint-Quentin en in Bergen	
	1965	Eindhalte verplaatst naar Brussel-Noord	314 km
	1984	Einde exploitatie	
Paris-Ruhr	1957	Parijs-Noord – Maubeuge - Charleroi - Namen - Luik – Verviers – Aken - Keulen – Düsseldorf – Duisburg - Essen – Bochum – Dortmund	609,5 km
	1959-1966	Extra stop in Herbesthal	
	1971	Beperkt tot Düsseldorf	
	1973	De trein krijgt de nieuwe naam Molière .	
Molière	1973	Parijs-Noord – Saint-Quentin - Maubeuge - Charleroi - Namen - Luik – Verviers – Aken - Keulen – Düsseldorf	532 km
	1979	Einde exploitatie	
Parsifal	1957	Parijs-Noord – Maubeuge - Charleroi – Namen - Luik – Verviers – Herbesthal – Aken – Keulen – Essen – Dortmund	609 km
	1979	Einde exploitatie	

Andere TEE-verbindingen worden toegevoegd vanaf 1963.

Brabant	1963	Brussel-Zuid – Parijs-Noord	309 km
	1984	Einde exploitatie	
Diamant	1965	Dortmund – Bochum – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Keulen - Aken – Herbesthal – Verviers – Luik – Brussel-Noord – Antwerpen	386,5 km
	1966	Beperkt tot Brussel-Zuid	
	1968	Keulen – Aken – Verviers – Luik – Brussel-Noord – Brussel-Zuid	231 km
	1976	Einde exploitatie	
Memling	1974	Parijs-Noord – Brussel-Zuid	309 km
	1984	Einde exploitatie	
Rubens	1974	Parijs-Noord – Brussel-Zuid	309 km
	1987	Einde exploitatie	

In 1969 sloten ook de Spaanse spoorwegen (RENFE) zich aan bij de groep en werden er TEE ingelegd tussen Barcelona en Genève. In de winterdienst van 1974-'75 bereikte het netwerk zijn hoogtepunt: op dat ogenblik reden er niet minder dan 45 TEE rond in Europa, waarvan 30 internationale.

Daarna zou hun aantal snel dalen. Tien jaar later, bij het begin van de zomerdienst in 1984, waren er nog maar 14 TEE over.

De TEEM



Affiche 'Trans-Europ-Express-Marchandises
Speciale Snelle Service ook voor UW goederen'
(TEEM), 1962 (Ref. 3532)

In reactie op de toenemende concurrentie van het internationale goederenvervoer over de weg stelde de UIC in februari 1959 de oprichting voor van een internationaal netwerk van snelle goederentreinen, de TEEM (Trans-Europ-Express-Marchandises). Dit naar analogie met de TEE, die was opgericht om het reizigersvervoer te verbeteren.

Deze TEEM-treinen moesten, net als de TEE, aan bepaalde eisen voldoen: commerciële snelheid van meer dan 45 km/u, beperkte douaneformaliteiten, een zo groot mogelijke afstand afleggen met een beperkt aantal tussenstops, en voornamelijk dringende goederen vervoeren die snel vervoerd moeten worden of bederfbare goederen.

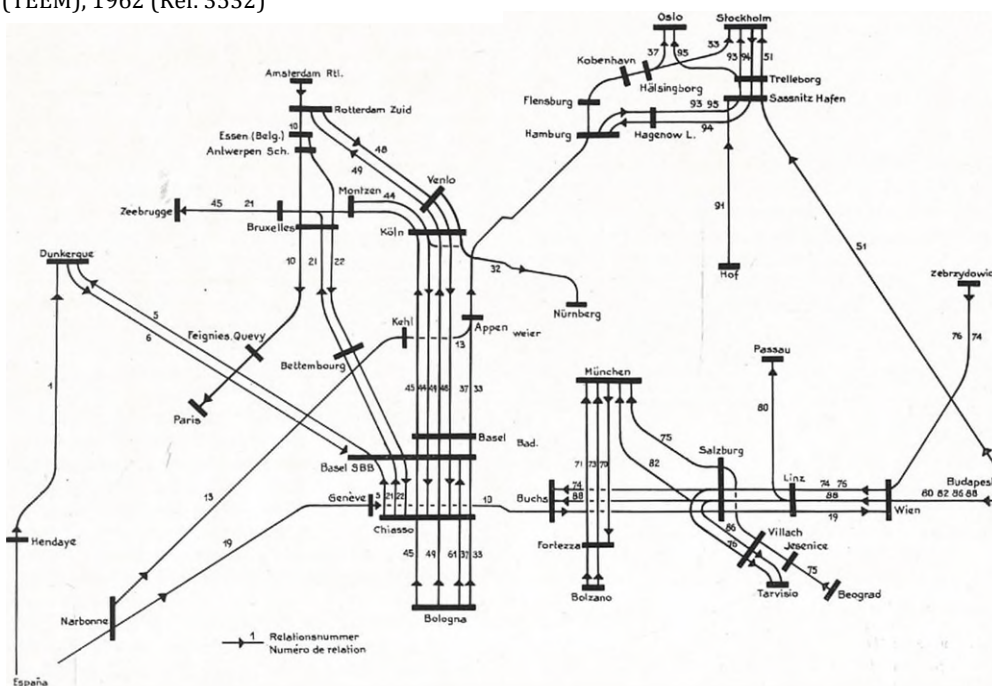
Tot slot moest elke administratie ook reclame maken voor dit nieuwe netwerk. Elk jaar zou er ook een boekje met de dienstregeling van de TEEM worden gepubliceerd op het ogenblik van de wijziging van de dienstregeling.

Wagens die deel uitmaken van deze treinen mochten worden voorzien van een speciaal etiket met het TEEM-logo.

De eerste TEEM werden op 28 mei 1961 in omloop gebracht. 20 landen zouden zich bij deze nieuwe organisatie aansluiten.

Aanvankelijk waren er plannen voor 18 verbindingen met 32 treinen.

Door het succes van deze eerste TEEM werd hun aantal het daaropvolgende jaar (1962) verdubbeld. Van 30 mei 1965 tot 27 mei 1967 reden er 84 TEEM die intussen tweejaarlijks geprogrammeerd werden.



Netkaart van TEEM in 1961. Uitreksel uit het tijdschrift Transports uit 1961 (Ref. K708217)

Maar de commerciële snelheid van 45 km/u was niet gemakkelijk te halen, de dienstregelingen waren moeilijk na te leven en de concurrentie op de weg werd steeds groter. Geleidelijk aan werden de TEEM-verbindingen beperkt tot de verbindingen die betrouwbaar waren. Men mag niet vergeten dat de trein geen vrachtwagen is en niet 'van deur tot deur' kan leveren. Het spoor en de weg blijven met ongelijke wapens strijden ...

Jaar na jaar werden de TEEM-criteria opnieuw vastgesteld, maar het dienstregelingsboekje voor de periode 29 mei 1994 tot 27 mei 1996 was meteen ook het laatste.

Wat brengt de toekomst ?

In september 2020 presenteerde Duitsland tijdens een conferentie van de Europese ministers van Transport een ambitieus project om onder de naam TEE 2.0 de trans-Europese treindiensten nieuw leven in te blazen, daarbij vertrekkend van de fantastische mogelijkheden die hogesnelheidstreinen bieden. Duitsland rekende op de samenwerking tussen de historische operatoren om tegen 2025 opnieuw een trans-Europees netwerk te creëren dat de grote Europese steden overdag en 's nachts met elkaar verbindt, in aanvulling op de bestaande internationale lijnen.

Het TEE 2.0-netwerk zou in totaal acht dag- en vijf nachtverbindingen hebben.

Door over de hogesnelheidslijnen te rijden en treinen in te zetten die 220-230 km/u of zelfs 250 km/u kunnen halen, zoals de Talgo-treinen, zouden de reistijden van de nachtverbindingen competitief moeten zijn.

Kunst in de TEE



Non-figuratieve compositie van lijnen en vlakken in zwart en bruin op een beige achtergrond, Maurice Boel, 1963 (Ref. 2322)

De schilderijen werden opgehangen in de eersteklasrijtuigen van de Trans Europ Express (TEE). De schilderijen maken nog steeds deel uit van de erfgoedcollecties van NMBS

Begin jaren 1960 bestelde NMBS een set van vier schilderijen bij de volgende kunstenaars: Jules Lismonde, Maurice Boel, Pierre Vlerick, Léon Navez, Jan Cox, Roger Dudant, René Guiette, Marc Mendelson, Luc Peire en Paul Delvaux.



"Dreigend Onweer", Jan Cox, 1964 (Ref. 2482)

TEE en affiches

Tijdens het TEE-tijdperk maakten de deelnemende operatoren beurtelings reclame voor hun eigen TEE-activiteit, maar ook algemene publiciteit. De nationaliteit van de ontwerpers van de affiches is even divers als die van de treinen.



Affiche 'TEE Trans Europ Express Voor vakantie en zakenreizen in Europa' (TEE / NMBS), 1977 (Ref. 7027)



Affiche 'comfort op z'n best Trans Europ Express' (TEE), 1973 (Ref. 6231)

De reclame richtte zich vooral op zakenlieden, ambtenaren en politici, en de pakkende reclameboodschappen maken duidelijk wat de prioriteiten van de reizigers in het TEE-tijdperk waren: snelheid, elegantie en comfort op kortdurende verbindingen tussen grote Europese steden.

In België werden niet alleen affiches opgehangen in de stations maar ook langs de grote verkeersassen; 60.000 geïllustreerde folders werden uitgedeeld aan zakenlui en vertegenwoordigers van de vrije beroepen. Naast publicaties in de weekbladen werden er ook reclameobjecten uitgesteld in de etalages van de NMBS-agentschappen. Op de jaarbeurzen en tijdens de Wereldtentoonstelling van 1958 was er zelfs een promostand.

TEE-rijtuig in Train World

Twee rijtuigen, de nummers 135 en 151, worden door NMBS bewaard als historisch erfgoed. Rijtuig nr. 135 wordt tentoongesteld in Train World.

Dit rijtuig werd gebouwd in 1974. Het maakte deel uit van de reeks 'Mistral 69' en heeft een kast van inox.

rode band die over de bovenkant van het rijtuig loopt geeft aan dat het een eerste klasrijtuig is. Het heeft een rokers- en een niet-rokerscompartiment. Het rijtuig was onderdeel van de Trans Europ Express (TEE) Parijs – Brussel - Amsterdam.

Rijtuig nr. 151 is ook vervaardigd uit inox. Oorspronkelijk was het een eerste klasrijtuig, maar in 1984 werd het door de SNCF omgebouwd tot een rijtuig tweede klas, te zien aan de groene band die over het hele rijtuig loopt. Het heeft een rokers- en een niet-rokerscompartiment. Het rijtuig was onderdeel van de Trans Europ Express (TEE) Parijs – Brussel - Amsterdam.



Interieur van het TEE-rijtuig in hal 4 in Train World (Ref. D4093-22)

Catherine Walravens
Juni 2023

Beknopte bibliographie

- Artikels:** DELIE, M. 60 ans de TEE, *Journal du Chemin de fer*, nr 217, 06-07-2017, p.16-21, K704086
DELIE, M. 60 jaar de TEE, *Spoorweg Journaal*, nr 217, 06-07-2017, p.16-21, K704087
La fabuleuse aventure du Trans Europ Express, *Dernière Heure (La)*, 18-02-2016, J705541
FORET, P. Le matériel remorqué des Trans Europ Express Paris - Bruxelles - Amsterdam, *Chemins de fer (Revue de l'Association Française des Amis des Chemins de Fer)*, 01-01-1964, p. 109-136, K21769
Les voitures TEE inox hier et aujourd'hui, *En Lignes*, 01-06-2006, p. 12-22, K39740
De roestvrije TEE rijtuigen vroeger en nu, *Op de baan*, 01-06-2006, p. 12-22, K39741
MONTJOBAQUES B. Les "Trans Europ Express" dans le Benelux, *Journal du Chemin de fer*, nr 158, 07-08-2007, p.32-55, K41183
MONTJOBAQUES B. Les "Trans Europ Express" dans le Benelux (2), *Journal du Chemin de fer*, nr 157, 05-06-2007, p.28-49, K40960
MONTJOBAQUES B. De "Trans Europ Express" treinen in de Benelux, *Spoorweg Journaal*, nr 157, 05-005-2007, p.32-55, K40961
MONTJOBAQUES B. De gesleepte 'Trans Europ Express' -treinen in de Benelux (2), *Spoorweg Journaal*, nr 158, 07-08-2007, p. 32-55, K41184
Le Trans-Europ-Express a vingt ans., *Informations SNCB*, nr 4, 01-09-1977, p.3, K708593
Le Réseau international de trains de marchandises "Trans-Europ-Express-Marchandises" (TEEM), *Revue générale des Chemins de fer*, Vol. LXXX, nr 6, 06-1961, p.369-370, K712602
DUVAL A. Les Trans-Europ-Express sur l'axe Paris-Bruxelles-Amsterdam, *Histoire, Europe et relations internationales*, nr 1, 01-2022, p. 179-181, K714488
NIEUWENHUIS G. Trans Europ Express voor goederen, *Railhobby*, n° 12, 01-12-2009, p. 50-53, K326467
- Boeken:** *TEE. Il y a 50 ans. Du 3 au 11 novembre 2007. Gare de Bruxelles-Nord. Musée des chemins de fer*, Bruxelles : B-Holding, 2007, 15 p., C6271
TEE. 50 jaar geleden. Van 3 tot 11 november 2007. Station Brussel-Noord. Spoorwegmuseum, Brussel : B-Holding, 2007, 15 p., C6272
MARGANNE, R. *Adieu TEE. 1er juin 1996*, Liège : GTF Editions asbl, 1996, 39 p., A24646
TEE. Il y a 50 ans. Du 3 au 11 novembre 2007. Gare de Bruxelles-Nord. Musée des chemins de fer, Bruxelles : B-Holding, 2007, 15 p., C6271
MALASPINA J.P. MERTENS M. TEE. *La légende des TRANS-EUROP-EXPRESS*, Paris : LR Presse Loco Revue, 2007, 411 p. C702245

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: TEE, TEEM

Museumcollectie: TEE, TEEM