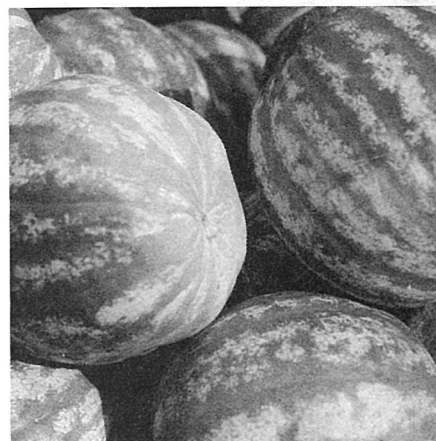


# de teem-treinen



## TEEM - M ≠ TEE

Een TEE-trein is een alom gekend begrip. Ook voor niet spoorweglui en zelfs voor niet-spoorweggebruikers. Tracht nog maar eens een kruiswoordraadsel op te lossen als het letterwoord TEE je niets zegt! In zekere zin is dat verklaarbaar. Waar je de TEE ook ziet – als reiziger in een station of verveeld wachtend vóór een overweg – het is onmogelijk er naast te kijken. En zelfs wie kleurenblind is, merkt aan de vormgeving dat het om

geen gewone reizigerstrein gaat. Daar staat tegenover dat de meeste mensen zelden of nooit gebruik maken van de TEE. Hun kennis is dus passief; ze weten allicht dat TEE's op sporen rijden, net zoals ze weten dat Concordes vliegen en duikboten onder water kunnen varen. Maar daar blijft het dan ook bij. Nu zijn de TEEM-treinen (TEEM staat voor Trans-Europ-Express-Marchandises) voor het goederenverkeer wat de TEE's zijn

voor het reizigersvervoer, hoewel het verschil niet alleen in die «M» schuilt. Wat hun bekendheid betreft, liggen de zaken totaal anders. Over de TEEM is doorgaans weinig of niets geweten. En ook dit is te verklaren, want die trein valt niet op. Alleen te herkennen aan zijn treinumnummer (maar wie kent nu het nummer van een goederentrein!) en aan een klein onopvallend plakbriefje, aangebracht op iedere wagen. Toch is het zo, beste lezer, dat jij vermoedelijk gisteren en vandaag sinaasappels of dergelijke dingen hebt gegeten die zo fris op tafel kwamen omdat er TEEM-treinen rijden. Zonder het te weten profiteert haast iedereen elke dag van de TEEM-treinen. Daarom lijkt het ons passend er iets meer over te vertellen.

## Een woordje geschiedenis

Op negentienjarige leeftijd is een mens nog niet volledig meerderjarig, maar hij is dan toch al aardig op weg. Ingevoerd op 28 mei 1961, kan het TEEM-net dus als meerderjarig en als volwassen worden aangezien. In 19 jaar tijd nam het gevoelig toe in omvang en in belangrijkheid. Er werd gestart met slechts 31 treinen, waarvan de meeste relatief korte afstanden aflegden. Thans bestaan er 139 relaties. De gemiddelde afstand ligt nu heel wat hoger. De langste bereikt zelfs meer dan 3 000 km (van Sagunto in Spanje naar Stockholm in Zweden). Allicht is de nuance 31 treinen, 139 relaties je niet opgevallen. Die twee begrippen vergen een woordje uitleg, die het gemakkelijkst wordt verstrekt met een voorbeeld. Er bestaat o.m. een TEEM-trein Antwerpen – Wenen en een andere Zeebrugge – Basel, beide over Keulen. In de trein Antwerpen zitten evenwel ook wagens voor Basel en in die van Zeebrugge ook wagens voor Wenen. Keulen zorgt voor de passende

aansluitingen en aldus ontstaan er 4 TEEM-relaties.

Ons net is betrokken bij 24 relaties, wat verhoudingsgewijze zeker niet slecht is.

### **Bestaansreden**

De idee is gegroeid uit de vaststelling, 20 à 25 jaar geleden, dat, ondanks zoveel goede wil van de verschillende netten, er toch geen sprake was van een echt internationaal goederenverkeer.

In feite nam ieder net de wagens van zijn buurnet over en schakelde ze in zijn eigen binnenverkeer in tot aan het grensstation van uitrit. Daar ging nog heel wat tijd verloren voor de douaneverrichtingen en uiteindelijk duurde de volledige rit echt te lang! Binnen de grenzen van de EEG is het douaneonderzoek, zeker in transit, gevoelig versoepeld doch die versoepeling alleen had maar weinig aarde aan de dijk gebracht. Een oplossing was slechts mogelijk als de douane aan de grens hele treinen aangeboden kreeg waaraan zij haar fiat kon geven zonder kijken. Daaraan voldeden ondermeer de TEEM-treinen waarin slechts wagens mogen worden opgenomen die reeds verteld werden bij vertrek. Op die manier werden de lange grensoponthouden vermeden. Daarenboven werden de TEEM-treinen niet langer ingeschakeld in het binnenverkeer. Dus geen of minimale oponthouden van de wagens in de vormingsstations. In principe lopen de TEEM-treinen met gesloten lasten\* van een produktiezone naar een consumptiezone.

Hoe ruim deze beide begrippen ook werden opgevat, men kwam alras tot de vaststelling dat slechts weinig Europese zones dagelijks en regelmatig voldoende wagens kunnen samenbrengen om voor andere verafgelegen verbruikszones gesloten treinen te vormen. Temeer daar er een resem beperkingen zijn :

- In de TEEM-treinen worden slechts wagens vervoerd voorzien van een thermische installatie, of beladen met bederfelijke goederen, of alleszins met goederen die een groot belang hebben bij een snel vervoer ;
- Massagoederen zijn in elk geval uitgesloten ;
- De goederen moeten



\* zonder lastwijziging onderweg

vanzelfsprekend geladen zijn in wagens die ten minste 100 km/u. kunnen halen (afhankelijk van de staat van de wagen en van de lading);

- De afzenders moeten het eens zijn over een gemeenschappelijke reisweg;
- De goederen moeten verteld zijn bij vertrek zodat een verlengd oponthoud aan de grens kan worden vermeden.

Om al die redenen diende het begrip TEEM-trein omgebogen te worden tot TEEM-relatie. Antwerpen bijv. heeft wel voldoende wagens voor Zwitserland en Oostenrijk samen, doch niet voor beide afzonderlijk. Het doel – ultra-snelle ritten – werd evengoed bereikt met relaties als met treinen.

### **Belgische productie- en consumptiezones**

Ons land is zo klein dat het als één zone kan worden aangezien. Die omstandigheid zou het vormen of het ontvangen van TEEM-treinen in de hand moeten werken.

Waar op sommige vreemde netten en meer bepaald in onze buurlanden, slechts weinig wagens «uitvoer» dienen verteld te worden aan de grens, is dit bij ons echter andersom. Hierover uitweiden zou ons echter te ver leiden.

Vandaar zijn onze mogelijkheden om uit het binnenland gesloten TEEM-treinen te vormen, erg beperkt. In de praktijk vertrekken al onze TEEM-treinen uit de havens Antwerpen en Zeebrugge, die wel over bij vertrek gededouaneerde

wagens beschikken. In de mate van het mogelijke nemen die treinen onderweg ook nog geschikte wagens op van andere herkomsten. Bij invoer is de kans groter dat wagens, bestemd voor binnenlandse stations, profijt halen uit een of andere TEEM-relatie, al is het in sommige gevallen dan slechts tot in ons grensstation van inrit.

### **TEEM-relatie**

Aan welke voorwaarden moet nu een bepaalde treinverbinding voldoen om als TEEM-relatie te worden beschouwd?

De verschillende netten hebben er zich toe verbonden aan TEEM-treinen een bepaalde voorrang te verlenen. Dit heeft vanzelfsprekend gevolgen voor de treindienst. Nu kan het natuurlijk niet zo zijn dat net A het recht zou hebben treinen die wagens bevatten voor net C eigenmachtig het statuut van TEEM mee te geven waardoor het transitoland B verplicht zou zijn die trein bij voorrang te behandelen.

Het TEEM-karakter is slechts bindend als een internationale werkgroep zich daarover in gunstige zin heeft uitgelaten en die werkgroep is zelf gebonden aan bepaalde criteria waaraan de verbinding moet voldoen. De hoofdgedachte is wel dat de commerciële snelheid van de wagens ten minste 45 km/u. moet bedragen. Dit lijkt niet zoveel voor wagens die 100 km/u. mogen rijden, doch rekening houdend met de noodzakelijke stilstanden en met de werkelijk haalbare gemiddelde snelheden is 45 à 50 km/u. toch een prestatie. Dit is zelfs zo waar dat, om dit criterium te respecteren, in bepaalde relaties supplementen in tijd dienen toegestaan te worden (veel kort op elkaar volgende grensstations, topografische moeilijkheden en gebruikmaking van Ferry-boats). Op het huidige ogenblik is het criterium van 45 km/u. nog steeds absoluut bindend, maar er werden voorstellen ingediend om die absolute eis enigszins af te zwakken. Lichtjes lagere snelheden zouden eveneens worden geduld als de goederen tijdig aankomen op de markt. De gemiddelde snelheden van de vrachtwagens zijn immers ook verschillend naargelang van de staat van de wegen op het te volgen traject. Hoofdzaak blijft het passend uur van beschikbaarheid van de goederen.

### **Toekomstbeeld**

Gelet o.m. op wat voorafgaat is het zeer waarschijnlijk dat het aantal

TEEM-treinen in de toekomst nog gevoelig zal toenemen. Hun aantal werd tot nu toe immers afgeremd door te strenge voorwaarden. Er is in elk geval vraag naar het artikel! Als wij nu herlezen wat over de TEEM-treinen geschreven werd in «Het Spoor» van november 1963, dan kunnen wij ons niet ontdoen van de indruk dat de schrijver wel hoopvol gestemd was, maar toch met een zekere argwaan tegen de toekomst aankeek.

Hij geloofde in de levenskansen van de boreling omdat hij er van uitging dat aan de kleine heel wat vitamines zouden kunnen worden toegediend. Vitamines in de vorm van «Europese integratie, economische coördinatie, verdwijnen van tolbomen en het invoeren van de automatische koppeling».

Wij zijn nu 15 jaar later en al die vitamines worden nog steeds getest in de laboratoria. Ze zijn dus zeker nog niet verkrijgbaar in de handel. Al heeft de TEEM-baby het bijgevolg zonder stimulerende middelen moeten doen, toch is hij flink uit de kluiten gewassen.

Hoofdzaak was dat de spoorwegen een net wisten samen te stellen dat de cliënteel aansprak. En dit was ontgensprekelijk het geval en het zal in de toekomst nog veel meer het geval zijn. Het geheim van de spoorwegen? Over voldoende mensen beschikken die geloven in hun zaak en die nooit tevreden zijn over het bereikte resultaat, met één leuze: «Volgend jaar nog beter!». Aan de overtuiging van vele enkelingen wordt vorm gegeven door «de werkgroep TEEM van de CEM/EGK-vergadering» (1).

Als wij de TEEM-treinen zien als kinderen van de netten en in dezelfde gedachtengang blijven, dan zouden wij de taak van die werkgroep kunnen omschrijven als die van een dynamische ouderraad.

Het feit dat die ouderraad wordt samengesteld uit vertegenwoordigers van grote en van kleine netten, van «oost» en van «west» ondanks het gordijn, brengt mee dat alle ideeën aan bod komen.

Wij hadden er blijkbaar allen baat bij en wij zien de toekomst met vertrouwen tegemoet.

M. Daelman

(1) Europese Conferentie voor de dienstregeling van de goederentreinen. Beherend net: CSD – Tsjechoslovaakse Spoorwegen. Deelnemende netten: alle Europese spoorwegnetten met uitzondering van USSR en Albanië.

