

trans europ express

Wie kent hem niet, de Trans Europ Express, dit jaar aan zijn 25e bestaansjaar toe, die moderne variant van de vooroorlogse Pullmantreinen? De TEE zag het licht in 1957, werd in de afgelopen 25 jaar een begrip voor snel en comfortabel reizen. Hier en daar werd hij een groot succes, bijv. op de route Brussel - Parijs. Elders bleek hij na een inlooptijd gewoon goed op zijn plaats. Soms ook maakte een TEE zich niet waar en verdween hij voorgoed of maakte plaats voor een meer sociale

In terciety trein met twee klassen.

Sommigen beweren nu dat de TEE gedoemd is te verdwijnen, dat hij zijn tijd gehad heeft. Anderen zien nog wel degelijk een toekomst voor zekere routes. Daarom is het goed bij het zilveren jubileum eens terug te kijken naar wat de oorspronkelijk doelstellingen waren en wat daarvan is terecht gekomen



*Etoile du Nord
te Brussel-Zuid*

Nederlands plan

Het idee voor een speciale snelle, luxueuze trein voor reizigers met kaartjes eerste klas, was van de toenmalige president van de Nederlandse Spoorwegen, Dr. Ir. F.Q. den Hollander. In 1954 lanceerde hij zijn idee bij zijn Europese collega's. Men sprak toen van een «Europa Express», Trans ..wam later. De pers reageerde enthousiast, zoals duidelijk blijkt uit enkele krantenkoppen :

«Nederlands plan om Europese treinenloop te versnellen»,
«Europa Express brengt zes landen lichter bij elkaar», «Trein moet vliegtuig op wielen worden»...
Door de latere TEE-treinen zouden inderdaad landen dichterbij elkaar worden gebracht, maar vooreerst had Den Hollander de opvattingen

an zijn spoorwegcollega's in Europa niet zo op één slag dichterbij elkaar. Heel summier samengevat dacht Den Hollander aan snelle dagtreinen met restauratie aan boord,
1'limaatrekening, die dagelijks zouden rijden zonder «moeilijke» uitzonderingen, met nauwelijks oponthoud aan de grenzen - dus controle van papieren en goederen gedurende de rit, - een gastvrouw "oor de kleine wensen, literatuur beschikbaar en een snel reserveringssysteem. Het zouden dieseltreinen van vaste samenstelling moeten worden omdat op de voorziene routes lang niet overal elektrische treinen konden rijden.

De TEE's zouden gemiddeld niet meer dan 500 km afleggen en van buiten en van binnen zoveel mogelijk gelijkvormig moeten zijn. Den Hollander had één onafhankelijke Europese exploitatiemaatschappij voor ogen - in de geest van Intercontainer - die het materieel zou laten bouwen, het produkt TEE exploiteren, en de kwaliteit ervan bewaken.
„iet kwam niet geheel zo uit...
De afzonderlijke maatschappij verkreeg geen goedkeuring van de gezamenlijke Transportministers. Alleen de Duitsers, Nederlanders en Zwitsers ontwierpen een geheel ieuwe trein, en alleen de Nederlanders en Zwitsers vonden sikaar in een gemeenschappelijke

constructie en gelijkvormige exploitatie. België en Luxemburg namen deel in de materieel-constructie, aangezien zij zich in het TEE-concept vooral als transitlanden beschouwden. Later investeerden België en Zwitserland mee in nieuwe Franse zijtuigen. De Fransen bouwden in 1956 weliswaar een rap treintje, maar dit had geen klimaatregeling en men kreeg zijn maatje op de plaats zelf geserveerd. De Italianen deden iets soortgelijks, maar toch juist weer anders. De homogeniteit in uiterlijk werd alleen in de kleurstelling gevonden, hetgeen de Franse



Dr. Ir. F.Q. den Hollander, president van de NS toen hij, in 1954, het idee van een speciale snelle, luxueuze trein voor reizigers lanceerde.

spoorwegpresident en bekende Europeaan Louis Armand zuurtjes bij de inauguratie deed opmerken : «Wij doen het juist andersom als in de luchtvaart. Daar bestelt men bij één fabriek één type vliegtuig, en na aflevering geeft men er met de kwast een eigen kenmerk aan. Wij trachten daarentegen onze verscheidenheid in uiterlijk en conceptie te maskeren door één soort verfpot te hanteren voor zeer verschillend materieel». Dat was maar al te waar, en het is jammer dat Armand, die grote voorstander van eenheid, in latere jaren nog meer varianten naar uiterlijk en exploitatievorm op de baan zou zien verschijnen, zijn eigen maatschappij met de roestvrij stalen rijtuigen voorop!

Meest internationale TEE

Al in het begin werd duidelijk gestreefd naar een aaneensluitend net van TEE-treinen. Het eerste jaar zag er tien op de baan verschijnen, doch de Italiaanse routes bleven geïsoleerd tot 1961 toen de Zwitsers hun elektrische meerstroomstellen introduceerden. Van toen af ontstond een Europees netwerk van TEE-treinen dat in de loop van de afgelopen 25 jaar talrijke malen van gezicht veranderde. Op een bepaald moment zijn er tegelijk 45 TEE-treinen in exploitatie geweest. Nu is het aantal teruggelopen tot 29.

Het uitgangspunt «niet langer dan gemiddeld 500 km traject» ging al onmiddellijk van bij het begin verloren. De TEE's *Helvetia* en *Edelweiss* waren vele uren langer onderweg tussen begin- en eindpunt dan uit concurrentie-overwegingen met het vliegtuig goed verkoopbaar was. Maar dan hanteerden de spoorwegen het argument dat dergelijke routes zelden door de klant van begin tot einde werden afgelegd. Er was altijd het zogenaamde dakpanneneffect : op elkaar aansluitende of overlappende (tussen-) trajecten; of, m.a.w. een zitplaats werd onderweg meermaals «verkocht». Dat kwam wel voor, we kenden de reserveringsstrookjes Den Haag — Brussel, Brussel — Luxemburg en Straatsburg — Zürich, gestoken boven één en dezelfde stoel. Dat die reserveringen zo goed benut werden, kwam door dat andere uitgangspunt bij de opzet van het TEE-net : een afzonderlijke reserveringsorganisatie tussen de deelnemers. Wat de *Edelweiss* betreft : in zijn bestaan is hij nooit een koploper geweest, al bediende hij dan ook vijf landen en was hij daarmee de meest internationale onder de TEE's. In 1974 was het met hem gedaan. Na drie jaren non-actief, in Utrecht, kwam een koper uit Canada, de Ontario Northland Railway, met enthousiasme de vier resterende stellen overnemen en gaf ze de kwalificatie

«Rolls Royce-kwaliteit».

Binnenlandse treinen erbij
Terug naar zondag 2 juni 1957, de eerste dag van de TEE. Brussel en Antwerpen zagen de eerste *Ile de France* uit Parijs doorkomen, kondigden de eerste doortocht aan van de *Edelweiss* en de *Etoile du Nord*, en rangeerden 's avonds de eerste *Oiseau Bleu* naar zijn rustsporen in Schaarbeek. Schrijver en ex-vliegenier Adriaan Viruly snelde per TEE naar de lichtstad. De verslaggever van de Nederlandse krant « De Telegraaf » vloog nog sneller over hem heen, maar gaf bij aankomst toe (hij was één uur eerder in het Café de la Paix) dat hij minder gezien en beleefd had.

In de jaren die volgden nam het aantal TEE-treinen geleidelijk toe, met als grote doorbraak de opneming van binnenlandse Franse, Duitse en Italiaanse luxetreinen in het TEE-pakket. Kort daarvoor had de beroemde *Rheingold* het TEE-vignet verworven, waarmee als nieuwe types een panoramarijtuig en een restauratierijtuig met een keuken op twee verdiepingen aan de verscheidenheid werden toegevoegd.

Bij die nationale TEE's had in feite het woord Trans moeten worden geschrappt, want ze reden niet door Europa, doch slechts door één land. Het uitgangspunt « alleen eerste klas » werd gehandhaafd, zodat ten minste enige duidelijkheid in het aanbod overbleef.

Wie de lijst van TEE-treinen van de huidige zomerdienst doorneemt, vindt daarin nog twaalf internationale TEE's en maar liefst zeventien nationale TEE's na opheffing van de Italiaanse *Ligure* en *Lemano* en de Duitse *Friedrich Schiller*.

Pullmanrijtuig slaat brug
Wij blijven nog even bij de verscheidenheid van materieeltypes. Met de invoering van de beroemde *Mistral* kreeg het roestvrij stalen materieel toegang tot het TEE-park, overigens van een bouwjaar dat nog vóór dat van de oprichting van de TEE lag... In die *Mistral*, die tussen Marseille en Nice nog maar juist zijn stoomloc was kwijtgeraakt (stel u het



Binnenaanzicht van de Mistral-boutique

anachronisme voor : een TEE met stoom!), reed voor de verzorging onderweg een blauw restauratierijtuig van Wagons-Lits mee naar Nice en eentje tot en van Lyon. Naar Nice kon men nog luxueuzer sporen als men tijdig een plaatsje boekte in het... Pullmanrijtuig uit 1929, dat daarmee een brug sloeg tussen twee periodes van hoog comfort op de Europese rails. Talrijke TEE's danken trouwens hun naam en route aan deze elegante voorlopers : de *Gottardo*, de *Edelweiss*, de *Oiseau Bleu*. Even zovele Intercitytreinen zijn trouwens nu nog te herkennen aan hun TEE-verleden : *Rheinpfeil*, *Saphir*, *Molière*.

Een hoogst interessante TEE in technische zin was (per mei '82 een IC geworden) de *Catalan Talgo* waarvan de afstand tussen de wielen zich, in Port-Bou via een sluis naargelang van zijn richting aanpaste aan het normaalspoor of het Spaanse breedspoor (1 676 mm). Een merkwaardig gezicht op de route Barcelona — Genève was de op normaalspoor aangepaste Spaanse diesellocom die permanent op normaalspoor verbleef en zijn eigen

rupsvormige slanke trein met zeer laag zwaartepunt naar Zwitserland sleepte. Thans gebeurt dit met Franse elektrische locomotieven. Een zeer elegante verschijning in het TEE-park werd de - nog bestaande - stroomlijntrein *Settebello* van Milaan naar Rome. Ook dit was evenals *Rheingold* en *Mistral* een bestaande luxetrein, opnieuw van zeer bijzonder uiterlijk, waarbij enkele passagiers in een speciale uitzichtkoepel onder de cabine van de treinbestuurder over de baan konden uitzien. Dit is overigens de enige TEE-trein waarin men in de zijgangcompartimenten losse fauteuils vindt, en waarin men zich tegen afgifte van een reçu over uw zware bagage ontfermt.

Brussel - Parijs : drukste lijn
Over de verschillen in materieel val zo nog uren te schrijven : over de Duitse dieselstellen type VT 11 die een half jaar te laat werden afgeleverd en tot dan vervangen werden door tamelijk ouderwets materieel, over de Franse Grand Comfort-rijtuigen met hun snelheidsmeter in het restauratierijtuig, over de *Brabant* die begon als gewone groene RIC-trein met een blauw restaurant

maar wèl met volle toelag (!), over de Deutsche Reichsbahn die nooit lid werd van het Groupement TEE, maar die wel in 1957 zijn *Vindobona* Van Berlijn naar Wenen aanmeldde alsmede de *Sassnitz* van Stockholm – Sassnitz naar München. De verscheidenheid zou er slechts mee zijn toegenomen!

Wij geven u nog wat bijzonderheden over enkele merkwaardige zaken in de dagelijkse exploitatie die het vermelden en vastleggen waard zijn, wij schrijven ten slotte een beetje geschiedenis.

Zo is het goed te wijzen op het drukste baanvak van het gehele TEE-net, inderdaad : Brussel – Parijs. Met thans zes TEE-verbindingen in elke richting worden gemiddeld 200 reizigers ^r trein vervoerd. Toen het nog vier treinen waren, was het geen uitzondering de avondtreinen op volle sterkte van 15 rijtuigen te zien. De koks van de beide in dienst zijnde keukenwagens maakten dan ^oed 300 diners, de beide brigades hadden de handen meer dan vol om iedereen naar genoegen te bedienen. Daarin is nu wat spreiding gekomen door de toegevoegde TEE's *Memling* en *Rubens*.

vWie weet echter nog dat al direct het eerste jaar de *Etoile du Nord* van kwart voor zes uit Parijs voorafgegaan moest worden door een Franse RGP-voortrein, die na een korte kering in Brussel-Zuid gekoppeld werd aan de *Ile de France* uit Amsterdam richting Parijs? Combinaties zijn er meer geweest en wel nogal uitzonderlijke, gezien althans de filosofie van de TEE. Tussen Parijs en Mulhouse werd jarenlang de TEE *Arbalète* gekoppeld aan een groen binnenlands stel, waartussen overigens geen

doorlooptmogelijkheden bestonden. Zo reden ook lang de *Parsifal* en de *Jiamant* tussen Luik en Keulen als één trein. En dan was er ook nog de Zwitsers zuinige oplossing om de (Duitse) *Helvetia* tussen Basel en Zürich te koppelen met de (Franse) *Arbalète*. Eén loc voor twee treinen szamen, een tractievoordeel dat de Zwitsers ook al vóór 1940 toepasten bij de *Rheingold* van *Mitropa* en de



TEE in Domodossala



De Rheingold in Genève

Pullman-Edelweiss van Wagons-Lits : « U concurreert maar wat u wilt, heren, op weg naar Zwitserland, maar dóór Zwitserland besteed ik slechts één machine aan u ! »

Graag willen wij hier ook nog even herinneren aan de periodes dat de Edelweiss niet overliep van

Straatsburg-bezoekers, maar voor de wintersport tot dubbeltrein moest worden uitgebreid, en aan de *Merkur* die met zijn twee rijtuigen tussen Puttgarden en Kopenhagen de kortste van alle TEE's is geweest. Zo was de *Mistral* de zwaarste met zijn dure «bar-boutique» en twee restaurants, de *avond-Capitole* soms



Etoile du Nord te Rotterdam

de allerdrukste, zoals met feestdagen als die *Capitole du Soir* in vier delen werd gereden. Het is trouwens nu nog de enige TEE die voor de vrijdag een vaste voortrein heeft rijden. Tot slot dan de enige TEE waarin aparte doorgaande rijtuigen reden naar bestemmingen waar geen complete TEE kwam : de *Rheingold* met zijn rijtuigen naar Milaan en Chur, waarbij naar die laatste vanaf Basel geen TEE-toeslag was/is verschuldigd.

Gastvrouwen en restaurants
Gastvrouwen in een TEE is vanaf het begin een discussiepunt geweest : de imitatie van de luchtvaart stond op ogen. Alleen op de Nederlandse en Zwitserse TEE's hebben ze dienst gedaan, alsmede later in de *Mistral*. Los van de persoonlijke taakopvatting is er vaak de competentiestrijd geweest wie er nu de baas is op de trein : de hoofdwachter of de stewardess ? Behulpzaam zijn met bagagestukken lijkt mooi, maar er waren voldoende kruiers die zich in hun inkomsten zagen bedreigd. De traditionele rol in het vliegtuig was in de TEE weggelegd voor de restaurantbrigade : het uitserveren van dranken en maaltijden. U kunt

zich voorstellen dat de dames de 25 jaar niet hebben volgemaakt... Over de rollende restaurants gesproken : de verscheidenheid daarin was wellicht niet zo storend voor de naar eenheid strevende organisatie. Het kan als typerend worden ervaren om in de door CIWLT geëxploiteerde keukens «le grand menu» uitgeserveerd te krijgen, om in de door DSG bediende rijtuigen te kunnen kiezen uit een groter maar vaak ook voordeliger assortiment, en om vast te stellen dat die Zwitserse SSG het kennelijk van het betere hotelwezen in dat land heeft afgekeken : na het eten werd u bij de likeur de mahoniehouten kist voorgehouden voor een knappend sigaartje.

Telefoneren in de rijdende trein is een oude wens en eigenlijk kwam komt alleen de Deutsche Bundesbahn daaraan tegemoet. De «gastvrouw» in het «Schreibabteil» regelt een gesprek onderweg, kan u laten oproepen vanaf de vaste wal, en kan optreden als rijdende secretaresse. Nee, we gaan ermee stoppen, u krijgt nog slechts enkele kruimels die ons uit het algemene beeld resten.

We spreken u niet over de talrijke routewijzigingen, inkortingen en verlengingen die de TEE's in 25 jaar ondergingen. We treuren samen met u over het afkappen van de combinatie «boot-Engeland» en de TEE-treinen *Saphir* (Oostende) en *Rheingold* (Hoek van Holland), en we begrijpen samen de ongelijkheid niet dat in sommige landen de locomotieven de naam van hun trein fier voorop voeren, en in weer andere landen een plakkaat met het TEE-embleem. De TEE bestaat dit jaar 25 jaar. Het type trein raakte geaccepteerd en zal zich zeker nog jaren handhaven, al verdringen nationale en internationale Intercity-treinen en TGV's hem uit zijn markt. Er zijn echter routes waar de TEE zodanig vertrouwd is geraakt, dat u er welhaast zeker van kunt zijn dat u, in dit tijdschrift, over 25 jaar opnieuw een historische terugblik op een levende trein kunt verwachten.

Hans Hanenbergh