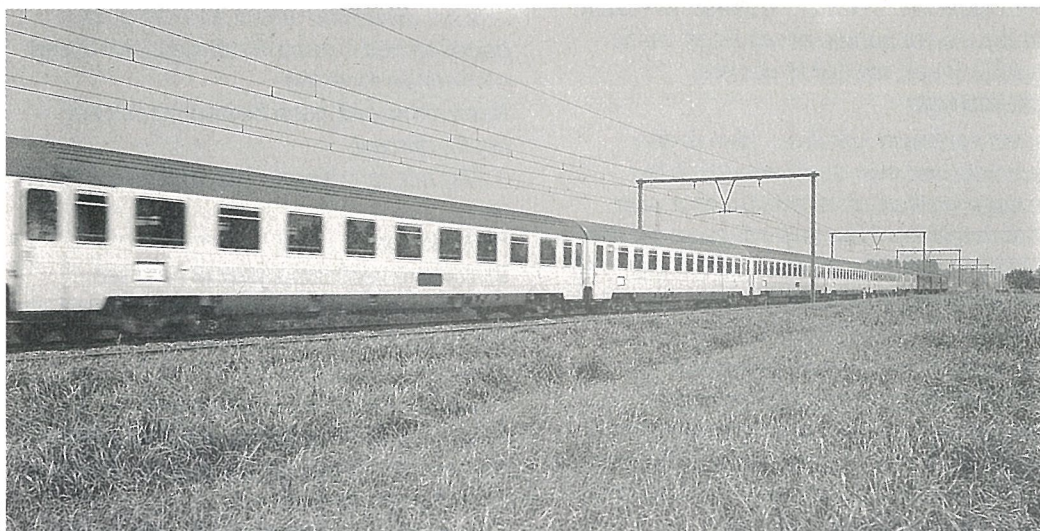


NMBBS

VAARWEL TEE, WELKOM EUROCITY

PAUL ARNOULD



NMBBS

De mens heeft tot in de tweede helft van de 19e eeuw moeten wachten om over land met het grootste comfort lange reizen te kunnen ondernemen.

Voordien was reizen een avontuur (aan de rand van elk bos konden rovers opduiken die de reizigers uitschudden) of een echte expeditie.

Tracht je maar eens voor te stellen hoe de reis Rome – Parijs (en terug) verliep toen

DE TREIN : EEN REVOLUTIE IN HET VERVOER

Maar dan komt de spoorweg en daarmee verandert alles.

Amper enkele tientallen jaren na de eerste rit tussen Brussel en Mechelen, met trage en erg ongemakkelijke tuigen, lopen er naar verre steden al treinen die zoveel comfort bieden dat ook wij, verwende twintigste-eeuwers, er niet neen tegen zouden zeggen.

In 1843 steekt een trein voor de allereerste keer een grens over, namelijk tussen Luik en Aken. Zo breekt de « revolutie in het vervoer » opnieuw uit, nu met een internationale dimensie. In 1854 rijdt er al een rechtstreekse trein tussen Brussel en Parijs...

De grote sprong voorwaarts!

Die wint nog aan belang doordat de Belg Nagelmakers heeft ingezien welke enorme mogelijkheden de trein voor lange reizen te

bieden heeft.

Hij laat slaap-, salon- en restauratierijtuigen bouwen en in 1883 is het zover : de Oriënt-Expres verlaat Parijs en spoort via München, Wenen, Boedapest, Belgrado, Sofia... naar Istanboel. Een droomtrein die de legende is ingegaan.

Alles ademt luxe en weelde uit, de meest uitgelezen gerechten en de beste cru's komen er op tafel.

In die tijd maken immers alleen rijkelui verre reizen, soms voor zaken, meestal voor het plezier en de Internationale Slaapwagenmaatschappij is allerm minst krenterig...

De rijtuigen worden steeds comfortabeler, de locomotieven sneller en krachtiger, (in 1884 bereikt de Belgische Type I de magische snelheid van 100 km/u.). Zo groeit in Europa een echt netwerk van grote exprestreinen.

Tijdens de eerste decennia van de 20e eeuw gaat de ontwikkeling bliksemsnel vooruit. De treinen die aan de verbeelding van Nagelmakers ontsproten zijn, rijden door het hele continent, zelfs tot in het Midden-Oosten, met een verbinding naar Indië.

Ze brengen de rijke toeristen van Kairo naar Aswan en de koloniale van Tanger naar Casablanca.

Door de technische vooruitgang, de toenemende welvaart waardoor meer en meer mensen met de trein kunnen reizen, de invoering van de betaalde vakantie wordt die groei begunstigd, te meer omdat verre reizen over land een monopolie van de spoorwegen zijn.

HET ONTSTAAN VAN DE TEE

Vanaf de jaren vijftig kwam daar verandering in, want het lucht- en het wegverkeer werden al gauw ernstige concurrenten, die vooral op de zakenlui mikten.

Op de lange afstand werd de trein voorbijgestreefd door het vliegtuig en dreigde op de middellange afstand hetzelfde lot te ondergaan door toedoen van de auto. Tegen die laatste concurrent vond de spoorweg evenwel een verweermiddel met de invoering van de Trans-Europ-Express-treinen, die vanaf 1957 de belangrijkste steden van West-Europa zouden verbinden. In het begin bestonden die treinen uit dieselmotorstellen, later uit elektrische locomotieven en speciaal voor deze kwaliteitsdienst ontworpen materieel. Zij boden tegelijk comfort (overal klimaatsregeling), luxe, snelheid, een doordachte dienstregeling, en waren een schot in de roos. Doelwit waren vooral de zakenlui.

De afkorting TEE wordt voortaan gekoppeld aan een nieuw, prestigieus beeld van reizen per trein. Sommige netten wilden dit voordeel doorspelen naar sommige binnenlandse expressen, die alle kwaliteiten van de internationale TEE's bezitten.

De bekendste waren wel de « Rheingold » in Duitsland die aan een kwaliteitsdienst nog de charme van een panoramisch rijtuig wist te koppelen, de « Mistral » in Frankrijk, die met zijn 700 ton en zijn dagelijks zowat 500 reizigers TEE-recordhouder was; de « Settebello » in Italië, de eerste trein in Europa die in commerciële dienst 180 km/u. haalde.

Een aantal van die « nationale » TEE-treinen, « L'Aquitaine » (Parijs – Bordeaux), « Le Capitole » (Parijs – Toulouse) en de « Blauer Enzian » (Hamburg – München) braken dit record door op een deel van hun traject 200 km/u. te rijden.

Ze leverden zo dagelijks het bewijs dat gewone treinen op een klassieke

infrastructuur vlot en veilig sneller kunnen dan 140 km/u., een snelheid die lange tijd als technologische drempel was beschouwd. Een testbank voor de TGV van nu, als het ware.

Door het gebruik van meerspanningslocomotieven werd het wisselen van krachtvoertuigen aan de grens overbodig, waardoor de reistijd nog verkort werd. Voor sommige lijnen werd een originele oplossing uitgedokterd. De « Catalan Talgo » tussen Genève en Barcelona, die bestaat uit korte rijtuigen met 17 zitplaatsen, heeft wielen die twee radstanden kunnen innemen, dit om het probleem van de verschillende spoorbreedtes tussen het Spaanse en het Franse net te ondervangen.



paus Pius VII met zijn uitgebreid gevolg in 1804 naar de Notre-Dame trok om Napoleon tot keizer te kronen. Arme paarden, die de zware rijtuigen over berg en dal moesten trekken... maar ook arme paus, die eindeloos lange dagen moest doorbrengen in zijn weliswaar weelderige, maar niet erg comfortabele koets.

DE TIJD VAN DE INTERCITY'S...

Het commerciële succes van de TEE bracht de spoorwegmaatschappijen ertoe die kwaliteiten uit te breiden tot andere treinen, die voor een ruimer publiek openstonden. Geleidelijk werden enkele TEE's vervangen door internationale Intercity-treinen, die op dezelfde verbindingen en met dezelfde dienstregeling reden. Het verschil was dat er ook tweedeklasrijtuigen meeliepen. In 1987 hielden nog amper een twaalfal treinen van de vroegere dertig het TEE-label; de overige waren vervangen door Intercity's van dezelfde succesvolle kwaliteit. Een nieuwe stap naar de democratisering van het topklasse-spoorvervoer.

... DAAR KOMT DE EURO CITY

Precies dit streven zetten de spoorwegnetten ertoe aan om vanaf 31 mei jongstleden met EuroCity een nieuw reizigersaanbod aan de cliënteel voor te stellen.

In totaal zijn er 64 paren internationale stertreinen met dagelijks 50 000 plaatsen, naar tweehonderd steden in dertien landen, nl. België, Denemarken, Frankrijk, Groot-Brittannië, Italië, Luxemburg, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Spanje, West-Duitsland, Zweden en Zwitserland. Van die treinen reden er al veel als TEE of IC; met hun nieuwe prestigieuze label en imago, geven ze gestalte in na- en opvolging van het TEE-net, aan een coherent Europees net, maar dan veel uitgebreider. Mikten de TEE's voornamelijk op zakenlui, dan richten de Eurocity's zich ook naar gezinnen, jongeren, groepen... om het marktaandeel dat de concurrenten in de lucht en op de weg hebben ingepikt, terug te winnen dankzij een kwaliteitsnorm en door de exclusieve troeven van de spoorweg uit te spelen: ruimte, bereikbaarheid in de kern van de agglomeraties en grote vervoerscapaciteit.

KENMERKEN VAN DE EUROCITY

De kwaliteitscriteria voor de EC zijn opgenomen in een bestek, waaraan elk deelnemend net zich moet houden. Het zijn minimumnormen om op korte termijn voldoende treinen op het nieuwe net te kunnen inleggen. Na twee jaar zullen die normen worden aangepast om het niveau nog te verhogen. Met zulke kwaliteitscriteria moet het EC-net eenzelfde faam als de succesvolle TEE verwerven en levendig houden om zo in te spelen op een stuk prestige dat met die grote Europese expressen verbonden blijft. Uitgezonderd enkele treinen met alleen eerste klas, hebben de EC's ook tweedeklasrijtuigen, die uit het beste materieel van elk net worden gekozen. Ze zijn uitgerust met klimaatregeling of zijn ten minste van recente datum.

De NMBS zal de I.6-rijtuigen (Eurofima) en de voormalige TEE-rijtuigen gebruiken. Naarmate de nieuwe rijtuigen uit de I.10-reeks (versie met airconditioning worden geleverd, zullen ze in de EC's worden opgenomen. Het is een vereiste dat het materieel vóór het vertrek, maar ook onderweg grondig gereinigd wordt. De gemiddelde commerciële snelheid mag over het hele traject niet lager dan 90 km/u. liggen, behalve als de trein door het hooggebergte moet; dan is 80 km/u. over de totale afstand het minimum. Daarom zijn het aantal en de duur van de stilstanden zoveel mogelijk beperkt, namelijk tot stations die grote agglomeraties bedienen of commercieel belangrijk zijn. Opdat de dienstregeling zou worden nageleefd, krijgen de EC's absolute voorrang, zelfs in geval van vertraging.

Bijzondere aandacht wordt besteed aan onthaal en informatie bij de inlichtings-, reserverings- en verkoopdiensten. Ook zal er vóór de aankomst van de trein personeel op het perron staan om de reizigers te helpen. Er zullen eveneens bagagewagentjes en kruiers beschikbaar zijn. Het treinpersoneel heeft een specifieke opleiding achter de rug en is minstens tweetalig. Behalve de gebruikelijke controletaken behelst zijn opdracht ook dienstverlening en hulp, zoals het verwelkomen van de reizigers in de trein, het aanwijzen van hun plaats en zo nodig helpen met de bagage.

Op ons NMBS-net zal dit personeel uitsluitend bestaan uit hoofdwachters-controleurs. Ook aan de restauratie aan boord, waarvan de prijs/kwaliteitverhouding vaak een negatieve beoordeling kreeg hebben de netten gedokterd, uitgaand van het principe dat de diensten zich aan de reiziger moesten aanpassen, om hem de «verloren tijd» naar

eigen goeddunken en op aangename wijze te laten doorbrengen.

Op enkele uitzonderingen na is er rond etenstijd voor volledige restauratie gezorgd, nl. van 7 u. tot 9 u., van 11 u. 30 tot 14 u. en van 18 u. 30 tot 21 u.

Buiten etenstijd zijn er lichte hapjes en koude en warme dranken verkrijgbaar.

In de afdelingen liggen informatieblaadjes met de dienstregeling en de overstapmogelijkheden in de halteplaatsen. Het woord «EuroCity» en het logo worden aangebracht in de wachtzaal, op de informatiedocumenten, alsook op de uniformen (das en badge). Van elk net wordt ook verwacht dat het de treinen in een nabije toekomst uitrust met telefoontoestellen voor nationale en internationale gesprekken.

NACHTTREINEN

Het Eurocitynet omvat naast de dagtreinen, aanvankelijk ook acht nachtverbindingen, namelijk van Frankrijk naar Italië en Spanje, van Duitsland naar Zwitserland en Scandinavië en van Nederland naar Groot-Brittannië.

Die treinen moeten uit slaap- en ligrijtuigen met klimaatregeling bestaan of althans van een recente constructiedatum zijn. Het rijschema moet waar mogelijk de periode tussen 0 u. 00 en 6 u. 00 bestrijken en dan wordt er in principe niet gestopt.

OP NAAR DE TOEKOMST

Het Eurocitynet zal in de komende jaren nog moeten evolueren. Er wordt aan meer nachtverbindingen gedacht, met een EC Brussel – Rome als vervanging van de huidige Italia-express en in het seizoen een EC naar Spanje.

Het dagaanbod moet ook groeien: meer verbindingen, een uitgestrekter gebied en een betere dienstverlening.

Ierland, Portugal, Griekenland en alle Scandinavische landen zouden van dit net deel moeten uitmaken, ook de verbinding Wenen – Boedapest wordt onder ogen genomen.

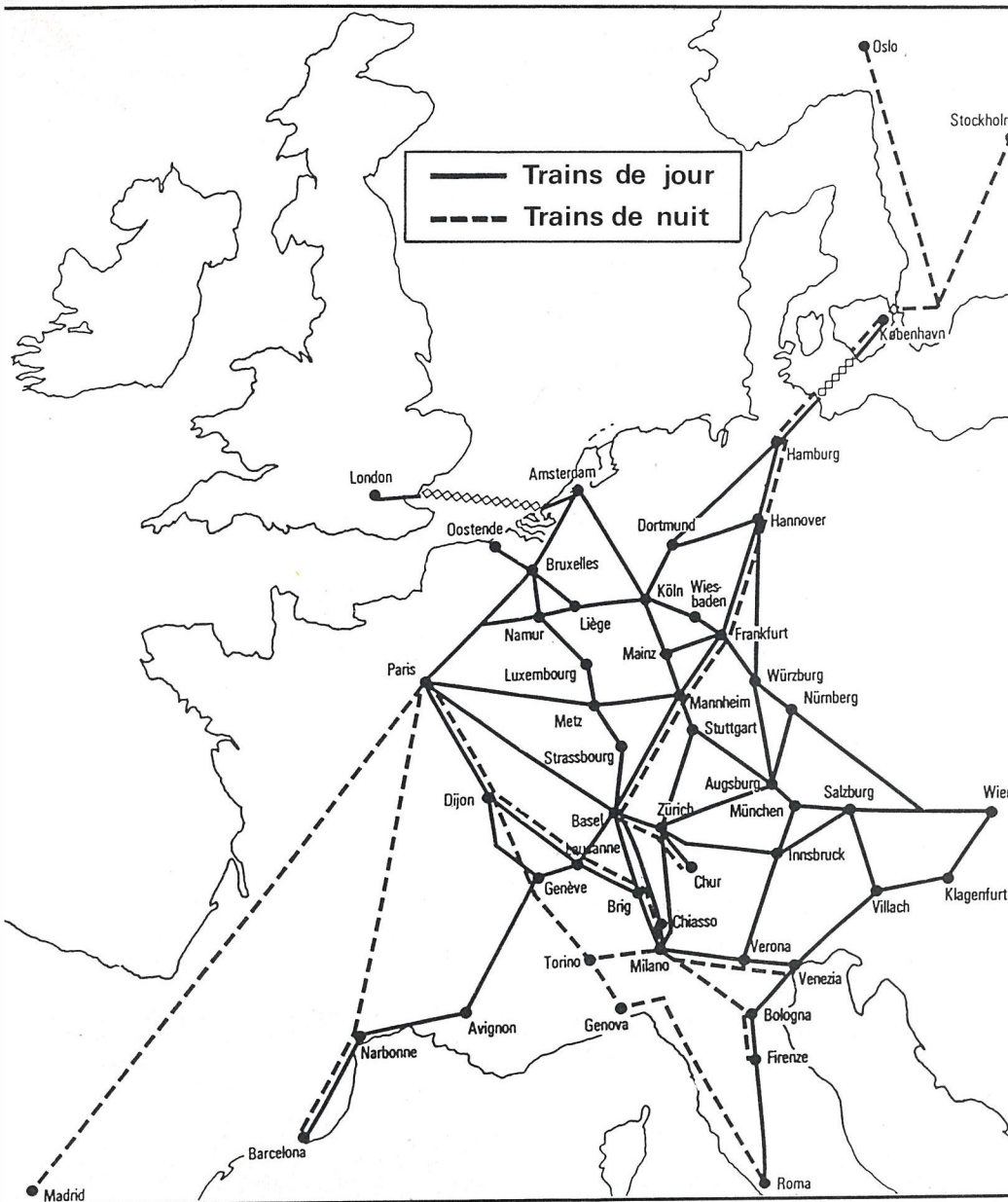
Zo zal voor het laatste decennium van onze eeuw een netwerk tot stand komen met steeds sneller en comfortabeler treinen, wat de reizigers van het jaar 2000 en meer ten goede zal komen...

Mikten de TEE's voornamelijk op zakenlui, dan richten de Eurocity's zich ook naar gezinnen, jongeren, groepen... om het marktaandeel dat de concurrenten in de lucht en op de weg hebben ingepikt, terug te winnen.

Uitgezonderd enkele treinen met alleen eerste klas, hebben de EC's ook tweedeklasrijtuigen, dat uit het beste materieel van elk net worden gekozen.

Opdat de dienstregeling zou worden nageleefd, krijgen de EC's absolute voorrang, zelfs in geval van vertraging.

Het EuroCitynet omvat naast de dagtreinen, aanvankelijk ook acht nachtverbindingen, namelijk van Frankrijk naar Italië en Spanje, van Duitsland naar Zwitserland en Scandinavië en van Nederland naar Groot-Brittannië.



Amper enkele tientallen jaren na de eerste rit tussen Brussel en Mechelen, met trage erg ongemakkelijke tuigen, lopen er naar verre steden al treinen die zoveel comfort bieden dat ook wij er niet neen tegen zouden zeggen.

De rijtuigen worden steeds comfortabeler, de locomotieven sneller en krachtiger. Zo groeit in Europa een echt netwerk van grote exprestreinen.



weedeklasrijtuig Eurofima type I 10



Eersteklasrijtuig Eurofima type I 10

