

«Even grasduinen in het nabije spoorwegverleden van de TEE en tegelijk ook naar zijn toekomst kijken», zou je de synthese kunnen noemen van het artikel dat een van

onze medewerkers onder de titel «Meerderjarige TEE op nieuwe sporen» voor ons jongste juninummer schreef. Voor sommige TEE's blijken die nieuwe sporen en, derhalve, hun

toekomst in... Canada te liggen, want «TEE-diesels begonnen in Canada een nieuw leven», aldus deze bijdrage van dezelfde medewerker.

tee-diesels in canada

Zaterdagavond 25 mei 1974 eindigde een stukje TEE-historie. Het Nederlands-Zwitsers dieselmaterieel - een ko-produktie uit 1957 - werd na 17 jaar trouwe dienst uitgerangeerd. De vijf NS/SBB-TEE-diesels hadden sinds 2 juni 1957 op verschillende routes dienst gedaan. Ze begonnen met de Edelweiss, de Etoile du Nord en de Oiseau Bleu.

Met de komst van het getrokken materieel op Amsterdam-Parijs verhuisden ze naar de Arbalète tussen Parijs en Zürich. Later ging een stel rijden in de Bavaria van Zürich naar München. Gedurende die intensieve diensttijd draaiden ze ieder zo'n 3,5 miljoen kilometers. Topscorer was de 1003 van NS met 3.8 miljoen km. De motorwagens werden gebouwd in Nederland, de rest van het treinstel kwam uit Zwitserland. In februari 1971 vloog SBB-stel 501 op de route München-Zürich bij Aitrang uit de bocht. Daarbij kwamen 28 mensen om het leven. Het verongelukte stel werd gesloopt... en toen waren er nog maar vier.

De in 1974 op een zijspoor gereden Nederlands-Zwitserse dieselvieren waren echter nog niet rijp voor de schroothoop. Wel waren zij technisch aan het einde van hun mogelijkheden. Na 17 jaar intensieve dienst mocht dat wel. Bij de TEE-start in 1957 werd vastgesteld dat het materieel ongeveer 7 à 10 jaar zou moeten meegaan en dan voor deze hoogwaardige functie zou moeten worden vervangen. Als men bedenkt dat de dieselvieren - het enige TEE-materieel dat in 1974 nog sedert 1957 reed - nog nooit klachten omtrent het comfort hadden opgeroepen, was de keuze van NS en SBB voor dit materieel indertijd nog niet zo gek.

In Nederland gingen dan ook stemmen op de drie aan NS behorende stellen op binnenlandse



lijnen in te zetten. De Nederlandse Spoorwegen wezen dit voorstel van de hand. Redenen: te dure exploitatie en de ongeschiktheid van de stellen voor de binnenlandse dienst.

Grondige opknopbeurt

NS en SBB besloten dan de vier stellen te koop aan te bieden. Aanvankelijk hadden de Deense Spoorwegen belangstelling, maar van koop werd afgezien toen bleek dat er moeilijkheden konden worden verwacht bij het op- en afrijden van bepaalde veerboten. Toen kwamen de Canadezen op de proppen. Na enkele proefritten toonden zij zich zeer enthousiast over de Europese luxe-treinstellen. In de herfst 1976 werd de koop gesloten. Koper was de Urban Transportation Development Corporation, die de treinen verhuurt aan de Ontario Northland Railroad (ONR).

Voor dat de vier stellen naar Canada konden vertrekken, moesten ze eerst worden gereviseerd en aan de Canadese omstandigheden aangepast. De NS-hoofdwerkplaats Tilburg, de SBB-werkplaats in Zürich en de Zwitserse fabriek SIG-Neuhausen deden het nodige aan de «zo-goed-als-nieuw»-operatie. Voor het rijden onder temperaturen van maximaal 40 graden onder nul kregen de ramen van de kabinen dubbele ruiten en de reizigersafdelingen zelfs drie lagen glas. Bij de deuren kwamen verwarmingselementen, de afvoer van de toiletten werd geïsoleerd en

ook van verwarmingselementen voorzien, terwijl het koelwatercircuit naar binnen werd verplaatst. Er werd ook een brandstofverwarming ingebouwd.

Het uiterlijk van de treinen onderging ook veranderingen. De stellen werden vierkleurig: buitenwand geel, raampartij lichtblauw, dak grijs en kop donkerblauw. Aan de zijkanten van de kopwanden kwamen treinstelnummers en op de zijkanten de huisstijlen het opschrift «Northlander».

Als reserveonderdelen kreeg de ONR nog 2 drieassige motordraaistellen, 2 tweeassige looppdraaistellen, een volledig stel motoren en enkele generatoren.

Een stoker en een remmer

Einde maart 1977 werden de eerste twee ex-TEE-stellen vanaf Rotterdam naar Canada verscheept. Een derde treinstel ging in augustus sloop, het vierde in september.

Eens aan de wal werden de rijtuigen een voor een met behulp van een rangeerlok overgebracht naar een rangeerterrein van de Canadian National, waar zij weer tot treinstellen werden gevormd. Vervolgens werden zij naar de Orenda-fabriek (vliegtuigonderdelen), op 30 km van Toronto, gesleept. Hier werden - op een spoor in de open lucht - de revisiewerkzaamheden voortgezet. De treinstellen werden van binnen geschilderd en van nieuwe vaste vloerbekleding voorzien. Deze werkzaamheden werden in Canada verricht, omdat de kosten daar lager waren en ook i.v.m. de werkloosheid. Het uiterlijk onderging een flinke verandering door het aanbrengen van radio-antennes en van de in Noord-Amerika gebruikelijke signaalbellen. De technische revisie geschiedde door een daartoe overgekomen ploeg personeel van NS

en SBB. Daarna volgden vele proefritten en instructieritten. In tegenstelling tot hetgeen in Europa gebruikelijk was, achtte de Ontario Northland Railroad het niet mogelijk in de treinstellen een boordwerktuigkundige te laten meerijden. De voorschriften van de vakbond verzetten zich daartegen. Overigens is de bezetting van de treinen voor onze begrippen zeer groot: behalve vijf man keukenpersoneel vindt men nog een machinist, een stoker(!), een hoofdkondukteur, een kondukteur en een remmer (!). Dit heeft te maken met vakbondsvoorschriften: bij de vervanging van de stoom door dieseltraktie mocht geen personeel overbodig worden en dus worden ontslagen. Om deze reden vindt men zelfs op diesel- en elektrische lokomotieven nog een stoker en een remmer. Wel moet worden bedacht dat deze laatste onderweg nog wel enig nuttig werk kan doen: het treinpersoneel moet namelijk onderweg ook wissels omzetten.

1150 km per dag

De Ontario Northland Railroad runt een spoorwegnet van 919 km, waarop 40 treinloks, vier rangeerloks, vier treinstellen (ex-TEE), 30 rijtuigen en 1 220 goederenwagens dienst doen. De spoorlijn naar het noorden loopt vanaf Toronto eerst door akkerland, maar vervolgens door een woester gebied met een groot aantal bogen. Toch is de maximale helling niet meer dan 15 pro mille. De eerste twee ex-TEE's betrokken op 27 mei 1977 uit North Bay, één naar Timmins, de andere naar Toronto, van waar zij de volgende dag naar North Bay vertrokken voor de officiële openingsrit. Op 9 juni 1977 begonnen de beide treinstellen aan hun normale diensten tussen Toronto en Timmins. Zij doen

dienst onder de naam «Northlander» in een tweedaagse omloop North Bay-Toronto-Timmins-Toronto-North Bay. De afstand van Toronto naar

North Bay is 367 km, naar Timmins 783 km, zodat elk stel per dag 1150 km aflegt. De dienstregeling zag er aanvankelijk zo uit:

123 121		120 122
18.55 12.50	Toronto	11.50 17.50
23.50 18.05	North Bay	7.00 12.30
23.35	Timmins	7.00

Met de winterdienst 1977, die op 30 oktober van kracht werd, kon de dienst iets worden versneld:

18.20 12.50	Toronto	11.50 17.25
23.05 17.40	North Bay	7.10 12.30
23.10	Timmins	7.00





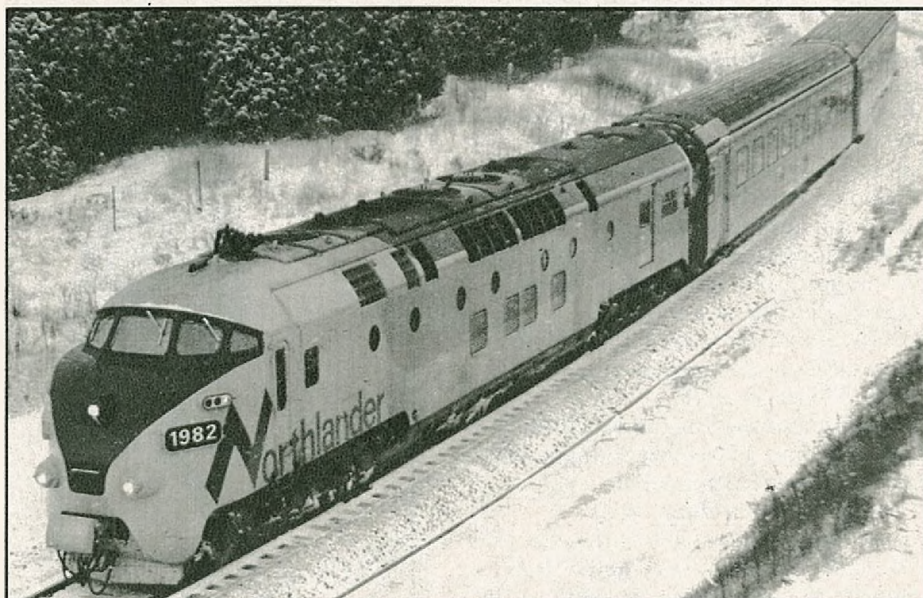
De treinen 120 en 121 rijden niet op woensdag, de treinen 122 en 123 niet op dinsdag. Dit was een gevolg van het feit dat op deze dagen het betrokken treinstel een onderhoudsbeurt krijgt in de werkplaats te North Bay. Gezien het intensieve gebruik van de stellen kan het kleine onderhoud alleen maar gebeuren tussen 24 u. en 6 u. Met de komst van de derde en vierde ex-TEE zou men de dienst tot een dagelijkse hebben kunnen uitbreiden, maar dit gebeurde niet omdat de ONR door de nieuwe dienst wat in moeilijkheden is gekomen.

Waardering en... tegenwerking

Naast de «Northlander»-diensten rijdt er namelijk nog een getrokken (nacht)trein, de «Northland», die om 20.25 van Toronto vertrekt en die de volgende morgen na een rit van 887 km om 10.50 in Kapuskasing aankomt. Terug is het eveneens een nachttrein. Dit betekent op het grootste gedeelte van het traject twee treinen per dag en gezien het niet al te grote vervoersaanbod, heeft de bezetting van de treinen daaronder te lijden.

De ONR had gehoopt, na het in dienststellen van de voormalige TEE's, de nachttrein te kunnen laten vervallen, maar hiertoe verleenden de Canadese autoriteiten geen toestemming.

Dit houdt niet in dat de treinstellen bij het Canadese publiek niet in de smaak zouden vallen. Integendeel. Vooral de zeer grote ramen (tweemaal zo groot als bij het in Noord-Amerika gebruikelijke materieel) stelt men zeer op prijs. Ook is het rijtuig met zijgang (9 compartimenten à zes personen) zeer in trek, daar deze indeling vrijwel onbekend is. In de Verenigde Staten en Canada kent men alleen «open» rijtuigen met



Op de foto's gemaakt door J.J. Wigt en ons bereidwillig ter beschikking gesteld door het Nederlandse tijdschrift «Op de Rails»: de ONR-trein in Newmarket (Ontario/Canada).

Een NS-SBB-dieselvier bestaat uit een motorrijtuig, twee tussenrijtuigen en een stuurstandrijtuig. In de zesassige motorwagen staan twee dieselmotoren van elk 1 000 pk die via de generatoren stroom leveren aan de vier traktiemotoren van elk 400 pk. In de motorwagen bevindt zich eveneens een bagageafdeling en een dienstafdeling voor personeel. Het eerste tussenrijtuig heeft 9 gesloten coupés met elk zes zitplaatsen, een zijgang, een balkon met twee toiletten, een wasruimte en een bagagekast. Dan komt het rijtuig

met restaurant (32 zitjes), keuken, een open afdeling met 18 zitjes en een balkon met toebehoren. Het stuurstandrijtuig heeft eveneens een balkon met twee toiletten, wasruimte en bagagekast en daarnaast een grote open afdeling met 42 zitjes. Een dieselvier is ruim 98 m lang en haalt een top van 140 km/u. De treinstellen die uit de Rotterdamse haven vertrokken met de nummer 1900-1903 werden prompt na hun aankomst vernummerd in 1980-1983. Bij de Canadian National bleken er immers al diesellokomotieven met de nummers 1900-1903 te bestaan.

bezetting van deze treinen heeft sterk geleden onder de komst van de voor Europa oude, maar voor Canada zeer luxueuze ex-TEE-stellen. Het is al voorgekomen dat een CN-trein geheel leeg in Toronto aankwam.

Op de overige ONR-lijnen is de frekwentie niet erg hoog. Naar Kapuskasing rijdt eens per dag de al genoemde «Northland», en op een zijlijn naar Rouyn-Noranda ook maar een trein per dag, in aansluiting op deze «Northland».

De Noordelijkste lijn is die van Cochrane naar Moosonee. Op deze lijn rijdt driemaal per week een gemengde goederen/reizigerstrein die 6 uur doet over de afstand van 229 km. Het tijdstip van aankomst staat overigens niet geheel vast, want buiten de vaste stopplaatsen zijn er

«flag stops», dit zijn fakultatieve halten.

In noordelijke richting sluit deze dienst aan op de nachttrein «Northland» uit Toronto, in zuidelijke richting is er een overstaptijd van 6 u. in Cochrane. Tijdens de zomermaanden is er een druk vervoer van vakantiegangers (veelal dagjesmensen) naar en van Moosonee. Er rijdt dan dagelijks (behalve op vrijdag) de «Polar Bear Express», die er slechts vier uur en een kwartier over doet. Deze trein vertrek uit Cochrane dertig minuten voordat de nachttrein uit Toronto aankomt, terwijl hij op de terugreis in Cochrane aankomt 55 minuten nadat de nachttrein naar Toronto is vertrokken...

B.S

middengang. De restauratie wordt eveneens gewaardeerd. Bijna alle reizigers reizen van of naar Toronto zodat de treinen op het zuidelijk deel van de route het beste zijn bezet. Richting Timmins is het aantal reizigers veel kleiner. Tussen Toronto en North Bay rijden de «Northlander»-treinen over de sporen van de Canadian National Railroad, waarbij in Toronto zelf een lus wordt gereden, zodat het motorrijtuig steeds vooraan loopt. Dit is voorgeschreven op de CN-lijnen. Op het CN-traject hebben de ONR-treinen een CN-machinist en -kondukteur. De kaartjes zijn evenwel van de ONR. Die CN-medewerking houdt echter niet veel meer in dan het gedogen van de ONR-treinen. Terwijl de «Northlander»-treinen op de ONR-lijnen voorrang genieten op alle andere treinen, is bij de CN het omgekeerde het geval. De snelheid op het niet zo goed liggende CN-traject is laag: ruim 5 u. over 367 km hoofdspoorweg. Er ontstaat ook meermalen vertraging omdat goederentreinen moeten voorgaan.

Poolbeer-Express

Financieel is het evenmin rozegeur en maneschijn. Voor het gebruik van de CN-rails moet de ONR voor een retour Toronto-North Bay 5800 dollar betalen, d.i. bijna 8 dollar per km. Daar een retour Toronto-North Bay 34 dollar kost, kan een volledig bezette trein (114 plaatsen) 3876 dollar opbrengen, zodat elke rit de ONR op een netto verlies van 2000 dollar komt te staan (ongerekend eigen kosten). De provincie Ontario dringt dan ook aan op een belangrijke verlaging van het overdreven bedrag van 5800 dollar. Op de lijn Toronto-North Bay rijden naast de beide ONR-treinen nog twee CN-treinen per week. De

