

# 20 jaar TEEM-treinen



Iedereen kent natuurlijk wel de prestigieuze "Europatreinen", de TEE's, die grote snelheid paren aan hoogstaand comfort. Wat echter minder gekend is, is dat er ook Europatreinen bestaan voor het goederenverkeer, de Trans Europ Express Marchandises, kortweg TEEM-treinen. Deze treinen die uiterlijk niet verschillen van een gewone goederentrein zorgen reeds 20 jaar voor een snel goederenverkeer doorheen Europa. Reden dus om er even bij stil te staan.

Vandaag de dag heeft het in 1960, door een daartoe speciaal opgerichte UIC-werkgroep, vooropgestelde streefdoel nog niets van zijn actualiteit ingeboet: "Aan een internationaal net van doorgaande goederentreinen wordt de rol toebedeeld de voornaamste Europese productie- en consumptiecentra onderling in internationaal verkeer te verbinden met relatietreinen van hoge kwaliteit".

De TEEM-idee was geboren en diende door de CEM/EGK (Europese Conferentie voor de dienstregeling van de goederentreinen) in de praktijk te worden omgezet. De eerste beslissende stap werd gezet in de maand mei 1961; 31 doorgaande internationale TEEM-relaties werden opgenomen in de Europese dienstregelingen.

Nu, 20 jaar later, is het wel interessant om even bilan op te maken. Heeft de toenmalige idee zich ontwikkeld?

De toename van het aantal relaties beantwoordt op het eerste gezicht bevestigend deze vraag. In de dienstregelingen van 1981/82 zijn er 135 TEEM-relaties opgenomen. Een flinke toename dus t.o.v. het aanvangsjaar 1961. Het NMBS-net is betrokken bij 24 relaties, wat verhoudingswijze zeker niet slecht is.

Het begrip TEEM-relatie verdient wel een woordje uitleg. Een voorbeeld. Er is een TEEM-trein Antwerpen-Wenen en een andere Zeebrugge-Bazel, beide via Keulen. In de trein Antwerpen zitten evenwel ook wagens voor Bazel en in die van Zeebrugge ook wagens voor Wenen. Keulen zorgt voor de passende aansluitingen en zodoende ontstaan er uit twee treinen vier relaties: Antwerpen-Wenen, Zeebrugge-Wenen, Antwerpen-Bazel, Zeebrugge-Bazel.

Eén van de hoofdgedachten van het in 1961 geformuleerd TEEM-karakter was wel dat de commerciële snelheid van de wagens ten minste 45 km/u moest bedragen. Rekening houdend met de noodzakelijke stilstanden en met de werkelijk haalbare gemiddelde snelheden, toch een zware opgave.

Op bepaalde vlotte deelrelaties (bijvoorbeeld op het parcours van een groot net zoals Duitsland of Frankrijk) kon men de commerciële snelheid makkelijk opvoeren tot 60 à 70 km/u. Doch in vele gevallen was de 45 km/u echt niet haalbaar; denk maar aan bergachtige trajecten. Ondertussen

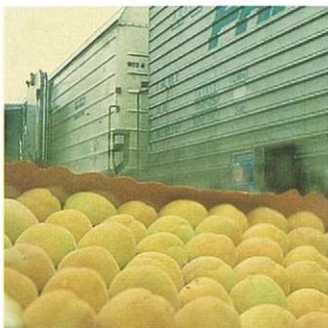
had het Europese wegennet onverminderd uitbreiding genomen, liet het vrachtwagenpark steeds snellere prestaties noteren en werd de laadcapaciteit over de weg steeds maar opgevoerd. Het was duidelijk dat de spoorweg moest reageren. De EGK stelde een TEEM-werkgroep samen die als opdracht had: de bestaande TEEM-situatie te analyseren en maatregelen te formuleren die het TEEM-net weer op hetzelfde niveau als het wegennet konden hijsen.

Na enkele jaren intensieve studie en enkele tussentijdse ingevoerde maatregelen legde de EGK-werkgroep - samengesteld uit vertegenwoordigers van de spoorwegnetten uit Tsjechoslowakije, Duitsland, Frankrijk, Italië, Griekenland, Hongarije, Oostenrijk, Zwitserland en België - in 1980 negen TEEM-kenmerken vast.

## 1. Commerciële snelheid

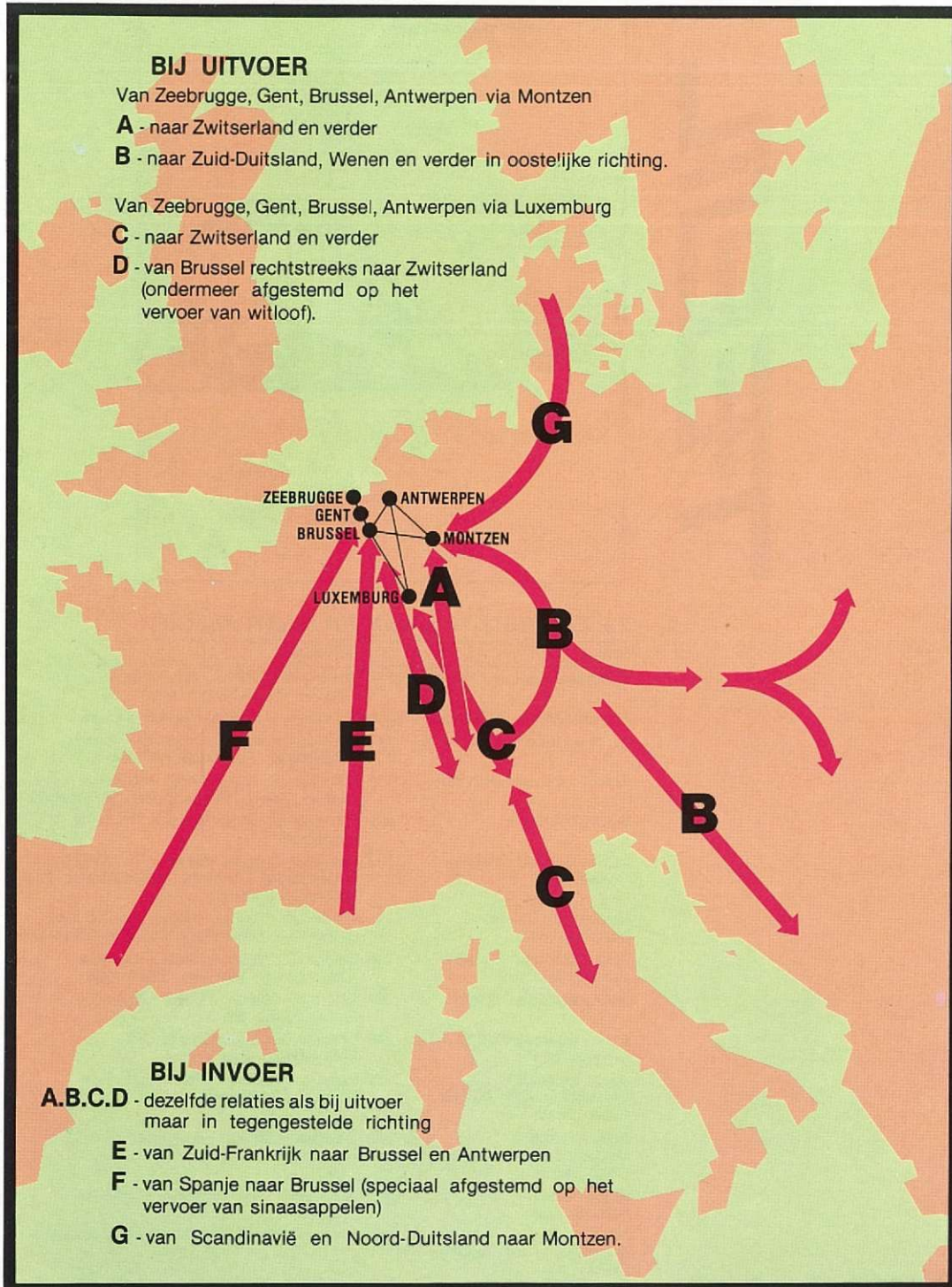
Het kenmerk "commerciële snelheid" dient absoluut gerespecteerd. Vandaar wordt dit het TEEM-criterium geheten.

Het vroegere criterium voor de commerciële snelheid was gebaseerd op een gelijkwaardigheid met het wegvervoer, en werd vastgesteld op 45 km/u. Studies hebben aangewezen dat er nu hogere eisen nodig zijn. "De hoofdkenmerken van de TEEM zijn de commerciële snelheid en ook de regelmatigheid. Zij zijn de snelste en betrouwbaarste inter-





# TEEM



nationale treinverbindingen met absolute voorrang qua vertrek en aankomst. De toegestane reisduur voor iedere relatie wordt opgemaakt op basis van een minimumgemiddelde van 60 km/u, verhoogd met het tijdverlies opgelopen in grensstations, in vormingsstations (maar dan uitsluitend voor uitwisseling van TEEM-wagens), en op bepaalde moeilijke te berijden trajecten".

## 2. Maximum snelheid

"De TEEM-treinen moeten, mits inachtneming van de op ieder traject toegelaten maximale snelheden, kunnen rijden tegen een snelheid van 100 km/u. Voor bepaalde treinen kunnen tussen geïnteresseerde netten onderlinge dienstregelingen uitgewerkt worden gebaseerd op een maximale snelheid van 120 km/u".

## 3. Lange trajecten

"De TEEM zullen in de mate van het mogelijke op lange trajecten ingezet worden".

## 4. Voorrang

"De TEEM-treinen zullen bij doorvoer op alle netten met voorrang behandeld worden".

## 5. Controle en aankondiging van de TEEM

"Om de stipte doorvoer te verzekeren moeten de TEEM-treinen tijdens het traject onder controle worden gehouden en de samenstelling zal eventueel vooraf aangekondigd worden om de wagenovergangen vooraf te kunnen bepalen".

## 6. Doorgaande nummering

"De TEEM-treinen dienen in de mate van het mogelijke van het vertrekstation tot het aankomststation dezelfde doorgaande internationale nummering te dragen".

## 7. Grensoponthoud

"De netten dienen zelf de nodige maatregelen te nemen (bijvoorbeeld door overeenkomsten met veeartsenijkundige diensten) opdat het oponthoud in de grensstations tot het stricte minimum zou worden beperkt".





## 8. Verkeersperiodes

"De vaste verkeersperiodes zijn aangegeven in de TEEM-dienstregeling. De netten verbinden er zich toe onder alle omstandigheden de TEEM-dienstregeling te respecteren, zelfs als het aanbod van wagens gering is".

## 9. Reklame

"De deelnemende netten verbinden er zich toe regelmatig de TEEM-treinen te propageren".

Met het vastleggen van kwaliteitskenmerken voor de TEEM-treinen heeft de EGK zich niet vergenoegd. Er staat ook nog een prestatievergelijking "trein-vrachtwagen" op het programma.

De gemiddelde vervoersnelheid van een vrachtwagen bepalen is geen eenvoudige opgave. Deze is o.m. afhankelijk van de aard der wegen, de afstand, het type vrachtwagen, geografische factoren... Verschillende in de EGK deelnemende netten bestuderen daarom in eigen land het snelheidsprobleem. De resultaten zullen nadien samengebracht en verwerkt worden.

De eerste bevindingen tonen aan - zoals trouwens vermoed - dat de vervoersnelheid op verbindingen met vlotte wegen en weinig grensovergangen rond de 50 km/u schommelt. Dat is bijvoorbeeld zo op de verbinding Zeebrugge-München. Anderzijds daalt de snelheid van de vrachtwagen op trajecten met grote topografische verschillen en meerdere grensovergangen tot ongeveer 30 km/u.

Het streefdoel van de spoorwegen is duidelijk: op alle TEEM-relaties zou de vervoersnelheid boven die van de vrachtwagen moeten uitstijgen. Zo bereiken de TEEM-treinen op de relatie München-Thessaloniki een gemiddelde van 40 km/u, een vrachtwagen doet het - volgens een bevinding van de ÖBB - tegen 35 km/u. Overigens is snelheid alleen geen absoluut doel. Er dient eveneens gelet op doelgerichte vertrek- en aankomsturen.

Achter de schermen van het TEEM-produkt wordt er dus ernstig werk geleverd. Het is een industrieel produkt zonder uiterlijk vertoon (wat misschien wel een a-commercieel effect heeft) gericht naar een welbepaalde, niet te omvangrijke doelgroep. Deze doelgroep kan men best bereiken, overtuigen door prestaties van hoge kwaliteit. De TEEM is na 20 jaar, mede door de nieuwe impulsen van de EGK, goed op weg om in zijn volwassenheid uit te groeien tot een efficiënte, waardevolle Europese goederenschakel. Dus rooskleurige toekomstperspectieven.



# TEEM

livret-indicateur pour le service international de marchandises par wagons complets

**(B) T.E.E.M. - T.E.C. - L.I.M.**

treinboek van de internationale verbindingen voor wagenladingen

## T.E.E.M. RELATIES VAN EN NAAR BELGIË

Relatie	N°	Reiswegen
Nederland - België - France	111	Rotterdam Kijfhoek - Roosendaal - Quévy - Feignies - Paris-Batignolles
France - België - Nederland	112	Marseille - Feignies - Quévy - Brussel
Espana - België - Nederland	114	Sagunto - Hendaye - Feignies - Quévy - Roosendaal - Rotterdam Kijfhoek
France - Deutschland DB	145	Paris (Creil) - Erquelinnes - Montzen - Aachen (West) - Wanne Eickel - Maschen Rbf
België - Schweiz	223	Schaerbeek - Bettembourg - Thionville - Basel SBB
Italia - Schweiz - België - Nederland	228	Bologna - Chiasso - Basel - Thionville - Bettembourg - Stockem - Essen - Roosendaal - Rotterdam Kijfhoek
Nederland - België - Schweiz - Italia	237	Rotterdam Kijfhoek - Roosendaal - Essen - Stockem - Bettembourg - Thionville - Basel SBB
Italia - Schweiz - België - Great Britain	238	Bologna - Chiasso - Basel - Thionville - Bettembourg - Stockem - Zeebrugge
Italia - Schweiz - België	286	Bologna - Chiasso - Basel - Thionville - Bettembourg - Stockem
Italia - Schweiz - België - Great Britain	288	Chiasso - Basel SBB - Thionville - Bettembourg - Zeebrugge
Italia - Schweiz - Deutschland DB - België - Great Britain	326	Bologna - Chiasso - Basel Bad - Köln - Montzen - Zeebrugge
Italia - Schweiz - Deutschland DB - België - Great Britain	340	Bologna - Chiasso - Basel Bad - Montzen - Zeebrugge
België - Deutschland DB - Schweiz - Italië	341	Antwerpen - Aachen - Köln - Basel Bad - Chiasso
Italia - Schweiz - Deutschland DB - België - Great Britain	342	Chiasso - Basel Bad - Montzen - Zeebrugge
Italia - Schweiz - Deutschland DB - België - Great Britain	360	Bologna - Chiasso - Basel Bad - Köln - Montzen - Zeebrugge
Italia - Schweiz - Deutschland DB - België - Great Britain	362	Chiasso - Basel Bad - Köln - Montzen - Zeebrugge
Deutschland DB - België	440	Nürnberg - Köln - Montzen - Zeebrugge
België - Deutschland DB - Schweiz	441	Zeebrugge - Aachen - Köln - Basel Bad
België - Deutschland DB - Schweiz	451	Zeebrugge - Aachen - Köln - Passau - Wien
België - Deutschland DB - Osterreich	453	Antwerpen - Aachen - Köln - Passau - Wien
Italia - Osterreich - Deutschland DB - België - Great Britain	614	Verona - Brennero/Brenner - Kufstein - Köln - Montzen - Zeebrugge

### Vervoerduur van enkele verbindingen vanuit België.

Antwerpen - Basel SBB	13 u.
Antwerpen - Wenen - Budapest	36 u.
Antwerpen - Köln	6 u.
Antwerpen - Nürnberg	16 u.
Antwerpen - Praha	28 u.
Montzen - Bremen	27 u.
Schaerbeek - Basel SBB	13 u.
Schaerbeek - Köln	7 u.
Schaerbeek - Rotterdam	5 u.
Zeebrugge - Basel Bad	19 u.
Zeebrugge - Budapest	40 u.
Zeebrugge - Genève	37 u.
Zeebrugge - Köln	10 u.
Zeebrugge - Praha	32 u.