



# 50 jaar geleden



van 3 tot 11 november 2007

- > station Brussel-Noord
- > spoorwegmuseum



HOLDING



## 50 jaar geleden

Op 2 juni 1957 vertrokken treinen met het prestigieuze logo vanuit verschillende Europese landen om snel en comfortabel de Europese grootsteden met elkaar te verbinden en de toenmalige grenzen te laten vervagen.

Deze grootse vernieuwing op spoorwegvlak zag het licht in hetzelfde jaar dat het Verdrag van Rome werd getekend dat aan de grondslag lag van de Europese Economische Gemeenschap. Ze heeft in grote mate bijgedragen tot het belang hiervan in ons dagelijks leven.

Deze schitterende service, het fundamentele baken van de permanente evolutie van de spoorwegen, die enorm geapprecieerd werd door een massa klanten, is uitgegroeid tot een trans-Europees netwerk dat het pad heeft geëffend voor het hogesnelheidsverkeer.

Deze tentoonstelling geeft een beeld van dit spoorwegepos.

**Instappen en ... goede reis!**



**HOLDING**

# Europese samenwerking *avant la lettre*

Tot de eerste wereldoorlog was de trein de onbetwiste meester voor internationale reizen. Daarna kwam het vliegtuig aanzetten als geduchte concurrent.

Reizigers werden steeds veeleisender. In 1954 lanceerde de toenmalige directeur van de Nederlandse Spoorwegen, Franciscus Quirien den Hollander, de idee om snelle en uiterst comfortabele treinen in te leggen tussen de grote Europese steden, om de concurrentie met het luchtverkeer aan te gaan en in te spelen op de vraag van de reizigers.

Zeven Europese spoorwegmaatschappijen (de Franse (SNCF), de Italiaanse (FS), de Duitse (DB), de Nederlandse (NS), de Zwitserse (SBB), de Belgische (NMBS) en de Luxemburgse (CFL)) werkten samen om snelle en comfortabele verbindingen tussen een aantal belangrijke industriële, commerciële en administratieve centra van West-Europa te verwezenlijken, zonder tijdverlies aan de grenzen voor het omwisselen van locomotieven of politie- en douaneformaliteiten.

De eerste TEE's reden op 2 juni 1957, in het jaar van de ondertekening van het verdrag van Rome, dat aan de grondslag ligt van het huidige Europa van 27 lidstaten. België werd al gauw doorkruist door verschillende TEE's met Nederland, Duitsland, Luxemburg, Zwitserland en Frankrijk als bestemming.



- > De deelnemende spoorwegmaatschappijen voerden samen publiciteit voor het concept TEE. Daarvoor werd een beroep gedaan op een internationale waaier van ontwerpers. Affiche getekend Rodrigo uit 1958.



# Comfort en snelheid ... *business as usual*

Van bij aanvang waren de TEE's luxueuze treinen, met enkel zitplaatsen eerste klas en een service op maat van de steeds veeleisender zakenman.

Oorspronkelijk werden enkel dieseltreinstellen ingezet, omdat de grote Europese spoorwegassen in die tijd nog niet of slechts gedeeltelijk waren geëlektrificeerd. Ze boden een uitstekend rijcomfort en een verzorgde restauratiedienst.

De TEE's waren herkenbaar aan de opvallende huisstijl in rood en crème, het TEE-logo en het opschrift Trans-Europ-Express op de zijwanden. In de aanvangsfase bereikten ze al een maximumsnelheid van 140 km/u.

In 1961 zorgden de Zwitserse spoorwegen voor een primeur, met het inzetten van de eerste elektrische vierspanningstreinstellen ter wereld, die zonder enige beperking geschikt waren om op vier verschillende spanningen te rijden. Ze haalden een maximumsnelheid van 160 km/u. Later zetten ook andere netten luxueuze elektrische treinstellen in. In de loop van de jaren 1970 haalden bepaalde Franse, Duitse en Italiaanse TEE's snelheden tot 200 km/u.

- > De dieseltreinstellen van de Duitse spoorwegen DB waren ongetwijfeld de comfortabelste treinen uit de beginperiode van het TEE-tijdperk. De motorwagens hadden een enorme neus met een flink naar achteren geplaatste, verhoogde stuurpost.



- < Een VT 11.5 houdt halt in Brussel Noord.

- > Niettegenstaande de dieseltreinstellen al in 1964 uit omloop werden genomen, doet een voor het historisch patrimonium bewaarde VT 11.5 België nog eens aan in 1993!



- < Ram-dieselstel van de Zwitserse spoorwegen SBB, vermoedelijk op de lijn Brussel - Luxemburg. Ook de Nederlandse spoorwegen NS bezaten dergelijke stellen.



- < Franse TEE-motorwagen RGP1 825 in het station Brussel-Noord.

- > De Belgische 204.007 rijdt met een TEE door Antwerpen-Schijnpoort.





# De as Parijs – Brussel – Amsterdam

Op de as Parijs – Brussel – Amsterdam werden in 1957 twee TEE-treinparen ingelegd: de Ile de France en de Etoile du Nord, met tussenstops in Brussel-Zuid, Brussel-Noord, Antwerpen-Oost, Roosendaal, Rotterdam en Den Haag HS. Tussen Paris-Nord en Brussel-Zuid werden deze twee TEE's aangevuld met de Oiseau Bleu. Op die manier was het mogelijk een heen- en terugrit te maken op 1 dag, met een verblijf van 10 uur in Parijs.

De dienstregeling op deze as bleef lange tijd vrij stabiel. Met de wereldtentoonstelling in 1958 werd de Etoile du Nord tijdelijk ont dubbeld. In 1963 werd een nieuwe TEE ingelegd tussen Brussel-Zuid en Paris-Nord, de Brabant.

In de zomer van 1964 verschenen de eerste TEE-rijtuigen. Deze Frans-Belgische 'inox'-rijtuigen sprongen in het oog door hun onbeschilderde roestvrij stalen wagenbak met het opschrift Trans Europ Express in een rode sierband boven de ramen. Deze rijtuigen vielen heel erg in de smaak bij het publiek.

Met het inzetten van elektrische meerspanningslocomotieven werd de reistijd tussen Parijs en Brussel tot 2 u 30 gereduceerd. Het aantal passagiers schoot pijlsnel omhoog. Om tegemoet te komen aan de stijgende vraag werden vanaf 30 september 1974 op weekdays twee bijkomende treinen ingelegd tussen Parijs en Brussel.



> De inoxrijtuigen werden in vijf verschillende versies gebouwd: rijtuigen met een middengang, rijtuigen met gesloten afdelingen, keukenrijtuigen, barrijtuigen en generatorwagens.



▲ De Franse locomotieven CC 40.100 werden volop ingezet tussen Brussel en Parijs, samen met de Belgische locomotieven reeks 15,16 en 18.

De TEE mocht niet ontbreken op Expo '58. Zicht op het 'Internationaal station' waar verschillende Europese spoorwegmaatschappijen een indrukwekkende verzameling van rollend materieel tentoonstelden. ▼



< Comfort en service aan boord. In de rijtuigen met middengang werden de maaltijden ter plaatse geserveerd.



# Van TEE via EuroCity tot HST

Midden jaren 1970 begon het aantal passagiers op de TEE-verbindingen snel af te nemen. De inzet van dure luxetreinen, waarvoor naast een ticket eerste klas bovendien ook een speciale TEE-toeslag moest worden betaald werd als een verouderd concept beschouwd. De nieuwste tweedeklasrijtuigen boden immers een bijna vergelijkbaar comfort.

Op 31 mei 1987 werd het EuroCity-netwerk ingevoerd, met internationale kwaliteitstreinen toegankelijk voor reizigers eerste en tweede klas. Dit betekende het voorlopige einde van het TEE-tijdperk.

Met de zomerdienst van 1993 reden opnieuw TEE's tussen Brussel en Parijs. Op 17 januari 1995 werden drie van de vier vervangen door TGV-Réseau-stellen. Op 28 mei 1995 viel definitief het doek voor de TEE. De TGV Réseau-stellen rijden tot midden 1996. Vanaf dan nam een nieuwe HST het roer over: Thalys.



< HLE 1501 vertrekt met de allerlaatste TEE uit Paris-Nord richting Brussel.



> Thalys op de hogesnelheidslijn tussen Halle en de Franse grens.

# Een netwerk op Europese maat

Op 2 juni 1957 werden de eerste tien TEE-relaties opgericht.

Naast de as Parijs – Brussel – Amsterdam waren er ook verbindingen tussen Parijs en Dortmund (Paris-Ruhr), Parijs en Zurich (Arbalète), Oostende en Dortmund (Saphir), Amsterdam en Zurich (Edelweiss), Amsterdam en Frankfurt (Rhein-Main), Hamburg en Zurich (Helvetia) en tussen Lyon en Milaan (Mont-Cenis).

De volgende jaren kende het TEE-netwerk een flinke uitbreiding. In 1969 werden de Spaanse spoorwegen (RENFE) ook lid en werden TEE-treinen ingelegd tussen Barcelona en Genève.

Het TEE-net kende zijn hoogtepunt tijdens de winterdienst van 1974-1975, met niet minder dan 45 TEE-paren.





# Het TEE-materieel in de kijker

De NMBS heeft nooit eigen TEE-dieseltreinstellen ingelegd. Voor de TEE-treinen met gesleept materieel zette ze diverse elektrische en diesellocomotieven en inoxrijtuigen in.

Tijdens het weekend van 3 en 4 november is dit materieel tentoongesteld op spoor 1 in het station Brussel-Noord.

## ELEKTRISCHE LOCOMOTIEF TYPE 150 - REEKS 15

Driespanningslocomotief. Vijf exemplaren gebouwd in 1962 - 3.780 PK.

Geschikt om op het Belgische, Nederlandse en Franse net te rijden (3.000 en 1.500 Volt gelijkstroom en 25.000 Volt wisselstroom).

Vanaf 1964 slepen ze TEE's op de as Parijs - Brussel - Amsterdam, samen met de eerste vier vierspanningslocomotieven van het type CC 40.100 (SNCF), waarvan onze reeks 18 is afgeleid.

Geleidelijk aan worden ook andere elektrische locomotieven, geschikt voor internationale dienst, in gebruik genomen. De reeks 15 wordt daardoor meer specifiek op de assen Brussel – Amsterdam en Luik – Namen – Parijs ingezet.

Met de komst van de HST worden deze betrouwbare machines niet langer meer ingezet op de as Parijs – Brussel – Amsterdam, maar wel gebruikt op de deels met 25.000 Volt wisselstroom geëlektrificeerde lijn 42 (Luik – Rivage – Gouvy).

- ▼ HLE 1501 vertrekt met de allerlaatste TEE uit Paris-Nord richting Brussel.





## ELEKTRISCHE LOCOMOTIEF TYPE 160 - REEKS 16

Vierspanningslocomotief. Acht exemplaren gebouwd in 1966 - 3.780 PK.

Geschikt om te rijden op het Belgische, Nederlandse, Franse en Duitse net (3.000 en 1.500 Volt gelijkstroom en 25.000 en 15.000 Volt wisselstroom).

Hoofdzakelijk toegewezen aan de verbinding Oostende – Brussel – Luik-Guillemins – Keulen. Toch verzorgde de reeks 16 ook de tractie van TEE's op de assen Brussel – Parijs en Luik – Namen – Parijs.

In het midden van de jaren 1970 verzekerden ze de tractie van de trein « Freccia del sol » voor rekening van Raitour tot de Zwitserse stad Spiez!

Sinds de komst van de Thalys op de verbinding met Duitsland, slepen ze nog enkel piekurtreinen op de verbindingen Oostende – Schaarbeek en Brussel-Zuid – Welkenraedt.



## ELEKTRISCHE LOCOMOTIEF REEKS 18

Vierspanningslocomotief. Zes exemplaren gebouwd in 1973. Kracht 6.052 PK.

Geschikt om te rijden op de belangrijkste assen op het Belgische, Franse, Nederlandse en Duitse net.

Verbeterde versie van de CC 40.100 van de Franse spoorwegen SNCF.

Gezien zijn kracht krijgt de reeks 18 zware internationale treinen toegewezen, zowel op de verbindingen met Duitsland als Frankrijk, vanuit Brussel-Zuid of Luik-Guillemins.

In het midden van de jaren 1970 verzekeren ze enkele keren de tractie van de trein 'Camino Azul' voor het reisagentschap Raitour, tot de Franse stad Lyon.

Houder van het snelheidsrecord op klassieke sporen bij de NMBS (213 km/u in 1992).

Buitendienstgesteld sinds de afschaffing van de klassieke internationale treinen.

Locomotief 1805 wordt bewaard door de private vereniging Toerisme en Spoor Patrimonium.



## **DIESELLOCOMOTIEF MET ELEKTRISCHE TRANSMISSIE TYPE 200 – REEKS 51**

Drieënnegentig exemplaren gebouwd tussen 1961 en 1963. Kracht 1.557 PK.  
Maximumsnelheid 120 km/u.

Bij gebrek aan elektrische locomotieven geschikt voor het volledige Nederlandse net, werden 6 locomotieven aangepast om de snelheid van 140 km/u te halen. Ze werden ingezet op de verbinding Brussel Zuid – Amsterdam, waar ze ook TEE's sleepten tot begin jaren 1970.

De reeks 51 is nu volledig buiten dienst gesteld. De 5166 maakt deel uit van de collectie historisch patrimonium van NMBS Holding.

## **DIESELLOCOMOTIEF MET ELEKTRISCHE TRANSMISSIE TYPE 204 – REEKS 54**

In 1954-1955 introduceert de NMBS de eerste lijndiesellocomotieven met elektrische transmissie.

De locomotieven type 202-203 werden uitgerust met Amerikaanse GM-motoren (General Motor) en kregen eveneens de typisch Amerikaanse 'Bulldog'neus mee.

De goede resultaten van deze machines leidden tot de ombouw van vier locomotieven type 202, geschikt om te rijden aan 140 km/u, gevolgd door de nieuwbouw van vier bijkomende locomotieven in 1956-1957. Dit materieel kreeg de type-aanduiding 204, en werd vanaf 1958 ingezet op de eerste internationale treinen tussen Brussel en Parijs zonder locomotiefwissel aan de grens.

Met de elektrificatie van de as Brussel – Parijs verdwenen ze op die verbinding. Toch namen ze nog enkele jaren diverse diensten tussen Brussel en Keulen voor hun rekening en trokken ze TEE's tussen Brussel en Amsterdam tot midden de jaren 1960.

Daarna werden ze gemuteerd naar Namen voor het slepen van gewone reizigerstreinen, maar ook weer voor internationale treinen die via Namen en Luik passeren. Zo trekken ze begin jaren 1970 de TEE's op de Frans-Duitse as.

Vandaag wordt de reeks 54 niet meer in commerciële dienst gebruikt. De 5404 maakt deel uit van de collectie historisch patrimonium van NMBS Holding.

TYPE 200 – REEKS 51



TYPE 204 – REEKS 54





## INOX TEE-RIJTUIG A8tu TYPE 'MISTRAL'

In 1964 is de as Brussel – Parijs volledig geëlektrificeerd. In hetzelfde jaar introduceren de Franse en Belgische spoorwegen de inoxrijtuigen van het type 'Parijs-Brussel-Amsterdam' (PBA) voor de TEE's op deze verbinding, ter vervanging van het tot dan toe gebruikte autonome dieselmaterieel van de Franse en Nederlandse spoorwegen.

Het succes van dit materieel is zo groot dat in 1974 bijkomende rijtuigen in dienst worden gesteld. Zeven van deze rijtuigen worden aangekocht door de NMBS. Ze zijn opgenomen onder de noemer 'Mistral' en verschillen van het originele type 'Parijs-Brussel-Amsterdam' op het vlak van de draaistellen en hoogte van de ramen.

De rijtuigen bieden plaats aan 46 reizigers. De zeven rijtuigen van de NMBS zijn allemaal met een middengang, wat toelaat de maaltijden ter plaatse te serveren.

Met de komst van de Thalys in 1996 worden deze rijtuigen uit dienst genomen.

Het rijtuig nr. 135 maakt deel uit van de collectie historisch patrimonium van NMBS Holding.





## **INOX TEE-RIJTUIG B9½tu TYPE 'PARIJS-BRUSSEL-AMSTERDAM (PBA)'**

Op 31 mei 1987 wordt het EuroCity-netwerk ingevoerd, met internationale kwaliteitstreinen toegankelijk voor reizigers eerste en tweede klas.

Om een maximaal gebruik van het materieel te garanderen worden de elf rijtuigen A8tu uit 1964, omgebouwd tot rijtuig tweede klas. Ze worden niet langer meer als TEE, maar wel als EuroCity (EC) treinen ingelged. De inrichting tweede klas biedt 76 zitplaatsen.

In 1995 worden de laatste rijtuigen buiten dienst gesteld.

Het rijtuig nr. 151 is in de museumreserve van NMBS Holding opgenomen.



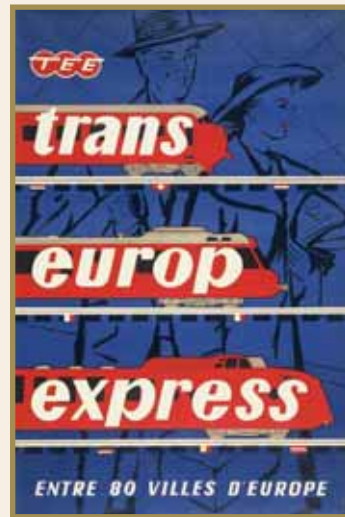
# Ook de publiciteit gaat internationaal

De deelnemende spoorwegmaatschappijen voerden samen publiciteit voor het concept TEE. Daarvoor werd een beroep gedaan op een waaier van internationale ontwerpers.

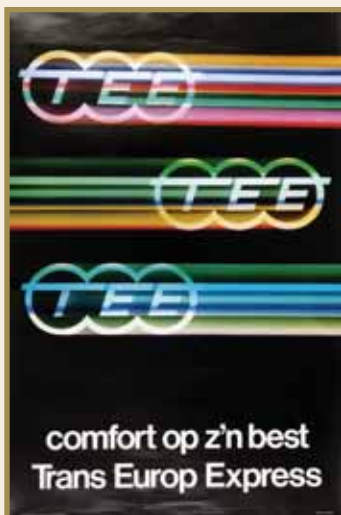
- ✓ Trans Europ Express  
tussen 70 Europese steden  
RODRIGO, 1958



- ✓ Trans Europ Express  
entre 80 villes d'Europe  
Jan DE HAAN, 1960



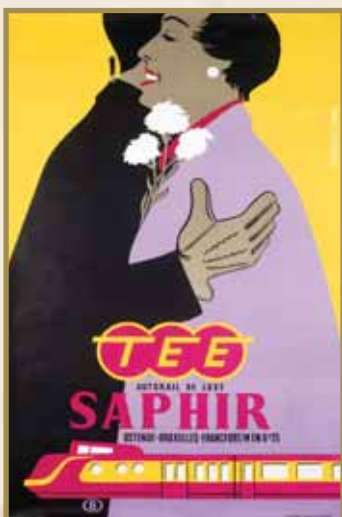
- ✓ Comfort op z'n best.  
Trans Europ Express  
1973



- ✓ Trans Europ Express.  
Voyages de tourisme et  
d'affaires en Europe  
Guy GEORGET, 1978



Elke spoorwegmaatschappij promoveerde ook afzonderlijk de eigen verbindingen.



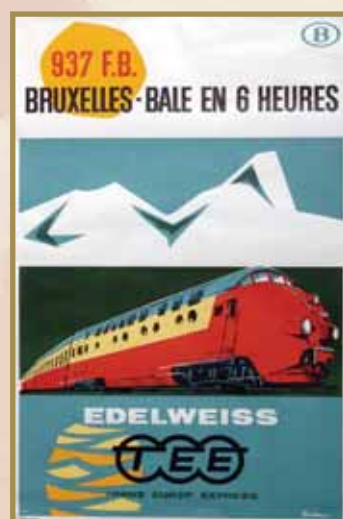
< TEE Saphir. Autorail de luxe.  
Ostende-Bruxelles-  
Frankfort/M en 6h25  
Gaston BOGAERT  
(Capouillard), 1959



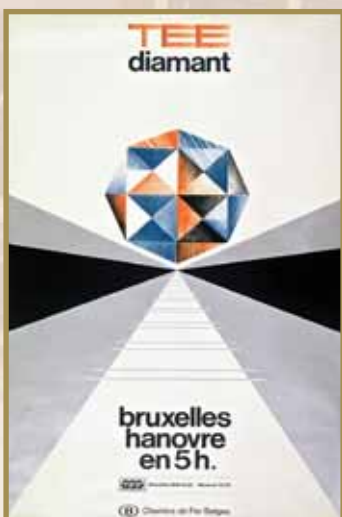
TEE Saphir. Brussel /  
Frankfort in 5u. >



< Parsifal. Luik-Hamburg in 6u.  
Armand MOUSSIAUX  
(Arthal), 1962



TEE Edelweiss.  
Bruxelles-Bâle en 6 heures >



< TEE diamant.  
Bruxelles-Hannovre en 5h.  
Louis STRYCKMAN, 1970



Een trein met naam  
naar Parijs of Keulen. >  
TEE Molière  
Marwell, 1975



HOLDING