

HET NS/SBB TEE TREINSTEL



Indeling treinstel	1 Motorwagen + 3 Rijtuigen
Aantal gebouwd	5: 3x NS: DE IV 1001, 1002 en 1003 2x SBB: RAm 501 en 502
Aantal zitplaatsen (Totaal rijtuigen / restauratie)	114 / 32
Topsnelheid	140 km/u
Motorvermogen	1350 kW

De trein



De trein is van Nederlands-Zwitserse makelij. Zij bestaat uit 4 verschillende rijtuigen. Als eerste komt het motorrijtuig, gevolgd door het zijgangrijtuig. Daarna volgt de restauratie en het geheel sluit af met een stuurstandrijtuig met een middengang afdeling. De trein had een topsnelheid van 140 km/u en bood plaats aan 114 passagiers. In totaal zijn er 5 stellen gemaakt: 2 voor de SBB (RAm 501 en 502) en 3 voor de NS (DE IV 1001, 1002 en 1003).

GESCHIEDENIS

De Nederlands-Zwitserse TEE Dieselreinstellen



In de jaren 50 waren de Europese spoorwegen sterk verouderd en waren de internationale verbindingen slecht te noemen. De spoorwegen kregen ook toen al in toenemende mate te maken met de opkomst van de auto en het vliegtuig. Om het tij te keren lanceerde de toenmalige president-directeur van de Nederlandse Spoorwegen, de heer Dr. Ir. F.Q. den Hollander, op de UIC dienstregeling conferentie in 1953 het idee voor een Europees netwerk van snelle en comfortabele treinen, met alleen 1e klas. Het netwerk kreeg de naam Trans Europ Express, kortweg TEE. Deze letters zouden synoniem worden voor snelheid, eenheid en vooral comfort. Ook het

uiterlijk van de treinen moest een eenheid uitstralen; als huistijl was een logo en de rood-crème kleur uitgekozen. In feite was het TEE netwerk een voorloper van het latere EuroCity netwerk en het net van hogesnelheidstreinen.

De genoemde eenheid in het materieelpark had vooral betrekking op de kleuren en de opschriften, want de Franse en Italiaanse spoorwegen kozen voor aangepaste bestaande treinen. De DB ontwikkelde wel speciaal voor de TEE een nieuw stel, namelijk de VT 11,5. In feite waren eigenlijk alleen de NS en de SBB zover dat ze gemeenschappelijk een stel ontwikkelden. In oktober 1955 werd de bestelling geplaatst voor 5 vierdelige dieselreinstellen. De motorwagen werd gebouwd door Werkspoor in Amsterdam en de 3 rijtuigen (waaronder de stuurstandwagen) werden gebouwd bij SIG in Neuhausen en de elektrische installaties bij Brown-Boveri in Baden. De motorwagens hadden dezelfde motoren als de iets later gebouwde DE3 treinstellen (Plan U). De toegelaten maximumsnelheid was 140 kmh. Twee stellen kregen de Zwitserse nummers 501 en 502 met de Zwitserse type aanduiding Ram, de 3 Nederlandse stellen kregen de nummers 1001 tot en met 1003 met als type aanduiding DE. Aan de motorwagen zat het rijtuig gekoppeld met coupes, daarna volgde het restauratierijtuig en het koprijtuig had tenslotte een open afdeling. Opvallend detail was verder de dubbele beglazing, met daartussen de jaloezieën die door de reiziger bediend konden worden. Afgezien van enkele details in het interieur waren er verder geen verschillen tussen de Nederlandse en Zwitserse stellen. Uiterlijk vielen de stellen vooral op door hun fraaie kopvorm, die ontworpen was door Elsebeth van Blerkom in samen werking met het NLR en was afgeleid van de eivorm. De rijtuigen waren weer typisch Zwitsers met grote vensters en klapdeurtjes naar de perrons, de binnenschuifdeuren waren weer typisch Nederlands en zo waren de stellen vol met kenmerken uit beide landen. De cabines hadden bijvoorbeeld een Nederlandse en een Zwitserse noodrem. Door middel van de automatische Scharfenberg koppeling konden twee stellen gekoppeld worden. Echter dit kwam hooguit een enkele keer voor bij grote drukte rond feestdagen. In feite waren de NS en de SBB hun tijd ver vooruit met deze moderne stellen die zelfs al over airco beschikten. Kort voor het begin van het TEE tijdperk in mei 1957 werden de stellen geleverd en in dienst gesteld.

Vanaf mei 1957 deden de stellen dienst op de TEE diensten L'Etoile du Nord (Amsterdam – Brussel – Parijs v.v.), L'Oiseau Bleu (Parijs – Brussel v.v.) en de meest beroemde dienst was wel de Edelweiss (Amsterdam – Brussel – Luxemburg – Straatsburg – Basel – Zürich v.v.). Bijzonder van deze TEE dienst was dat hij door 5 landen reed, geen enkele andere TEE trein reed door 5 landen op een dag. Vanaf het begin af aan waren de TEE diensten een enorm succes en zelfs zo dat het succes zich langzaam tegen de NS/SBB stellen keerde. Het vervoer tussen Brussel en Parijs had al dergelijke vormen aangenomen dat hier vanaf 1964 alleen nog maar



getrokken TEE treinen werden ingezet. Nieuw was wel de verbinding L'Arbalette tussen Zürich en Parijs, maar ook deze was al weer snel vervangen door een getrokken trein. De TEE reinstellen hadden immers als nadeel dat ze niet uitbreidbaar waren met meerdere rijtuigen als het vervoer

groter was. Vanaf 1969 werden de stellingen ingezet op de TEE Bavaria tussen Zürich en München, waarmee ze voor het eerst ook in Oostenrijk (overigens slechts enkele kilometers bij Bregenz) en Duitsland kwamen. In februari 1971 verongelukte de SBB 501, bij het Duitse Aitrang, doordat hij met te hoge snelheid uit de bocht vloog. Kort daarop reed een railbus op het verongelukte stel. Er waren 28 doden en 42 gewonden te betreuren. Het was de zwartste bladzijde uit de geschiedenis van de DE4. De SBB 501 werd kort daarop gesloopt en tevens eindigde de inzet van de stellingen op deze dienst.

Hierna werden de stellingen alleen nog maar voor de Edelweiss gebruikt. Het was echter niet meer economisch verantwoord de dieselstellingen te gebruiken op een meer als 900 kilometer lang totaal geëlektrificeerd traject. Verder werden de motorwagens nog al eens geplaagd door storingen. Al meerdere malen was een diesel TEE vervangen door een van de elektrische SBB TEE stellingen, die geschikt waren om op de vier Europese bovenleiding- spanningen dienst te doen. In mei 1974 was het tenslotte gedaan met de diensten voor de TEE stellingen en ze werden te koop aangeboden. Plannen om de dieselmotorwagen te vervangen door een elektrische haalden het niet. De dienst Edelweiss werd beperkt tot Brussel en werd voortaan door de elektrische SBB stellingen gereden. De NVBS organiseerde in juni 1974 nog een afscheidsrit met de stellingen 1001 en 1003 naar het Belgische Huy via Maastricht. Ook in Zwitserland werden met stel 502 afscheidritten gehouden. Het duurde meerdere jaren voordat er een koper gevonden werd; o.a. de Deense spoorwegen hadden belangstelling maar zagen er van af door het hoge gewicht van de motorwagens die een probleem zouden kunnen vormen bij het op en afrijden van de veerboten.

Uiteindelijk werden de stellingen in 1976 verkocht aan de Canadese Urban Transportation Development Corporation, die de stellingen wilde inzetten bij de Ontario Northland Railway in North Bay. In de werkplaatsen Zürich en Tilburg kregen de stellingen een revisie en werden ze aangepast voor de diensten in Canada, waar de temperaturen tot ver onder het nulpunt kunnen dalen. Ook werden de typisch Noord Amerikaanse nummerlichtbakken en lampen op de neuzen aangebracht en kwam er een grote bel boven op de cabines. Tevens verschenen de stellingen in een fraaie blauw-gele kleur van de ONR. Er waren ook een paar bakwisselingen, de NS 1001 en de SBB 502 wisselden hun motorwagen en de NS 1002 en de 1003 hun stuurstandrijtuig.



In hun Canadese uitmonstering maakten de stellingen nog diverse proefritten en excursies. Zo verschenen ze via Sijpeveld in Aken, maar een rit voerde ook een stel naar Luxemburg. In maart en september en oktober 1977 werden de stellingen verscheept naar Toronto.

Als ONR 1900-1903 kwamen de stellingen in Canada aan, maar werden gelijk vernummerd in 1980-1983, omdat er nummerdoublures met dieselloks bleken te zijn. De stellingen werden als Northlander ingezet tussen Toronto Union en Timmins door de Ontario Northland Railway, waarbij overigens tussen Toronto en North Bay over de sporen van Canadian National werd gereden. De nieuwe treinen waren een enorm succes en trokken veel aandacht; de Canadezen waren niet veel spoorcomfort gewend en deze Trans Europ Express stellingen spraken enorm tot de verbeelding. Er werd wel gekscherend een vergelijking gemaakt met de Oriënt Express.

De technische mensen van de ONR waren aanmerkelijk minder te spreken over de motorwagens. De koude Canadese winters eisten toch wel hun tol en al in 1979 en 1980 werden ze vervangen door dieselloks van het FP7A type, zeg maar de Amerikaanse bolle neus. Gelijk met de vervanging door de dieselloks werden de stellingen vernummerd in 1984-1987. Overigens was het een vreemd gezicht om die grote dieselloks met het ruime Noord Amerikaanse profiel aan de Europese rijtuigen gekoppeld te zien. De stuurstanden zijn overigens in Canada niet of nauwelijks gebruikt en met de FP7A loks verviel deze mogelijkheid helemaal. In 1984 werden de oude Werkspoor motorwagens gesloopt; helaas zoals later zou blijken. Na een verder relatief probleemloos leven als getrokken rijtuig werden, namen de problemen met de loks wel toe als gevolg van ouderdom in de 2e helft van de jaren tachtig. In 1992 tenslotte gingen de stellingen/rijtuigen buiten dienst en werden te North

Bay terzijde gesteld en te koop aangeboden.

De Northlander als museumstel



Na de buitendienststelling in 1992 werd het materieel dus niet gelijk gesloopt, maar bleef vooralsnog terzijde staan. Het Nederlands Spoorweg Museum in Utrecht was inmiddels in contact gekomen met de in Canada woonachtige Nederlander Eric Wicherts. Op verzoek van het NSM (Nederlands Spoorwegmuseum) bracht Eric Wicherts een bezoek aan North Bay op 9 februari 1994 (precies twee jaar na de laatste rit) en inspecteerde op uitnodiging van de directeur van de ONR (Ontario Northland Railway), John Wallace, de rijtuigen en bracht een rapport en een begroting van de kosten uit. Helaas was op dat moment de tijd niet rijp voor een transport naar Nederland.

In 1994 werd echter de Zwitserse organisatie TEE CLASSICS opgericht. Naast de interesse van de leden voor de TEE in het algemeen, was het streven er vooral op gericht om een aantal TEE bakken van de sloop in Canada te redden en terug te brengen naar Europa en daar rondritten mee te organiseren. Er werd contact opgenomen met de ONR in North Bay en tenslotte werd er in 1996 een optie op 8 rijtuigen genomen. TEE CLASSICS was inmiddels ook al in contact gekomen met Eric Wicherts die nu als projectleider van TEE CLASSICS in Canada naar voren trad. De ONR zorgde er voor dat de bakken weer rolvaardig werden en er werden enkele onderdelen uit de andere te slopen bakken gebruikt bij het opknappen van de rijtuigen die naar Europa zouden gaan.

TEE CLASSICS was ondertussen hard op zoek naar sponsors om de overtocht te bekostigen. In de tussentijd werden de rijtuigen nog min of meer gedoogd op het terrein van de ONR, maar de tijd begon toch wel te dringen. Bijna toen het te laat was (het was inmiddels al 1998 geworden) diende de bekende modelspoor fabrikant Märklin zich als hoofdsponsor aan. Märklin had al jaren eerder het fel begeerde Northlander stel als model had uitgebracht en zorgde er nu voor dat een 1 : 1 model bewaard kon blijven en terug kon keren naar Europa. Uiteraard waren de originele motorwagens helaas gesloopt, maar TEE CLASSICS had plannen om een motorwagen na te bouwen op basis van bijvoorbeeld een Britse diesellok, maar dit was iets wat op latere termijn opgelost diende te worden. De rijtuigen terugbrengen had uiteraard prioriteit. Als drijvende kracht achter het hele, als Welcome Home TEE, aangeduide project moet toch wel de heer Kurt Döbeli genoemd worden van TEE CLASSICS. Met heel veel improvisatie talent slaagde hij er toch wel in het hele project te trekken en de rijtuigen naar Europa over te brengen.



Op 11 oktober 1998 begon de lange terugweg naar Europa toen ONR diesellok 1604 koppelde aan 3 tussenrijtuigen en 2 kopbakken, die als motorloos vijfje stonden te wachten in North Bay en deze rangeerde naar de sporen van de Canadian National (CN). Het waren alle drie de rijtuigen van de Ex-NS 1003, de stuurstand van de Ex-NS 1002 en een tussenrijtuig van de Ex-NS 1001. De TEE bakken waren aan beide zijden voorzien van een overgangskoppeling tussen de scharfenberg koppeling en de Amerikaanse klauwkoppeling en zaten gekoppeld aan een schutwagen, zodat het geheel overal tussen gerangeerd kon worden, zonder steeds de overgangskoppeling te moeten wisselen. Verder waren de rijtuigen voorzien van reclame van de sponsors, waaronder: Märklin, Air Canada, Wilhelmsen Lines en IGE Bahntouristik. Drie andere rijtuigen (twee kopbakken en een tussenrijtuig) bleven achter in North Bay. Uit kostenoverweging werden niet alle 8 rijtuigen, maar slechts 5 rijtuigen meegenomen terug naar Europa. Heel erg op prijs gesteld werd het feit dat ONR directeur John Wallace persoonlijk afscheid kwam nemen van het materieel en het gezelschap dat het transport zou begeleiden.

Aan boord bevonden zich Kurt Döbeli, Eric Wicherts en Clinton Luxton, een oud wagenmeester van ONR. Verder was een gedeelte van de reis ook een camerateam aan boord van het Duitse Rio Grande Verlag. Op 12 oktober bevonden de bakken zich in een lange goederentrein op weg naar Toronto, daarmee nog een keer hun oude traject aflegend. Het was beter geweest als de TEE rijtuigen als extra transport naar de havenstad Saint John (New Brunswick) zouden hebben gereden, toch een afstand van rond de 2000 kilometer! Maar ook hier werd uit kosten oogpunt er voor gekozen de rijtuigen in gewone goederentreinen in opzending mee te geven. De rijtuigen waren voor in de goederentrein gekoppeld, er achter hing ongeveer een kilometer aan

goederenwagens en dit zou de kwaliteit van de overgangskoppeling niet ten goede komen

Op 14 oktober ging het verder richting Montreal en St. John waar het stel aan boord zou gaan van het m.s Tampa van Wilhelmsen Lines. Aanvankelijk leek de reis voorspoedig te verlopen, maar al gauw bleek dat de remmen van de rijtuigen vastliepen. Uiteindelijk werd het stel uit de goederentrein gezet in het plaatsje Belleville en bleek dat de overgangskoppeling vervangen moest worden; de lange goederentrein uit North Bay had zijn tol geëist. Gelukkig had men een reserve bij de hand en met vereende krachten en met behulp van een CN kraan werd de nieuwe koppeling in gehesen. Bovendien werden de remleidingen buiten de overgangskoppeling om geleid. Dit bleek niet afdoende; toen de Northlander andermaal achter een goederentrein hing begaf de koppeling het onder het rijden en werd het hele stel rijdend afgekoppeld!

Goede raad was toen duur en er werd besloten om toch een aparte lok te laten opdraven en dan als extra trein het transport te verzorgen. De boot moest immers gehaald worden. Op 17 oktober nam CN lok 9663 het stel over in Bath. Gelukkig stond het stel in een sporendriehoek, want aan de voorkant was nu geen overgangskoppeling en goederenwagen meer. Na het voorzichtig driehoeken van de 5 rijtuigen werd koers gezet richting Atlantische Oceaan en het transport bereikte zonder veel verdere problemen op 19 oktober St. John. Dit was een prachtige rit; vrijwel non-stop door de nacht en overdag was het genieten van het in fraaie herfstkleuren gestoken landschap van New Brunswick. Door een rangeerlok van de Southern New Brunswick Railway werden de rijtuigen naar de Forterm Terminal van St. John gereden, waar de m.s. Tampa van Wilhelmsen Lines al lag te wachten.

Wie de beelden van het transport door Canada nog eens wil zien moet beslist de video Die Northlander Story van Rio Grande bekijken. Deze film bevat prachtige beelden van de overbrenging, maar natuurlijk ook de bijna dramatisch verlopen problemen met de koppelingen en de remmen. Het verladen van de rijtuigen was bijzonder spectaculair. Allereerst moesten de rijtuigen van elkaar los gekoppeld worden, niet bepaald een eenvoudige taak aangezien ze al jaren aan elkaar vast zaten. Ook hier was de hulp van Clinton Loxton (na alle eerdere problemen) weer van onschatbare waarde. De losse rijtuigen werden met hun draaistellen op containerbodems gezet waarop rails gelast waren. Deze bodems werden door vorkheftrucks opgetild en op trucks gezet die zo de boot op reden. Aanvankelijk leek dit door de beperkte hoogte van de deuren in het roll-on/roll-off schip ook een probleem te worden, maar het ging gelukkig net goed. Op 23 oktober 1998 vertrok de Tampa en was het Canadese avontuur voorbij. Op 4 november bereikte de Tampa met zijn kostbare lading Hamburg en op 5 november stond de Northlander voor het eerst sinds 1977 weer op Europese rails. De Northlander mocht zijn reis door Duitsland echter niet vervolgen, want de wielen werden door DB afgekeurd en zo stond het stel tot eind maart 1999 te wachten in Hamburg - Wilhelmsburg. In die tijd werd het door vandalen helemaal ondergekliederd.

Eind maart 1999 verschenen Kurt Döbeli en zijn team (waaronder mensen van de SBB Werkplaats Olten), in Hamburg om de wielen te wisselen. Na dit enorme karwei kon de Northlander eindelijk zijn lange reis voortzetten. Gesleept door diesellok V 200 007 (een ander fraai en legendarisch spoorproduct uit de jaren 50) ging het naar het Zuidoost-Duitse Göppingen, thuisplaats van Märklin. Hier werden in mei van dat jaar de open dagen van Märklin gehouden en de Northlander stal de show, zij het dat het stel nog helemaal onder de graffiti zat. Hierna werd het stel gebracht naar Hersbruck, want mogelijk zou de daar gevestigde IGE Bahntouristik iets met het stel gaan doen. Om onduidelijke redenen kwam deze samenwerking echter niet van de grond. Een belangrijk hoogtepunt werd voorlopig wel bereikt toen een van beide kopbakken, de ONR 1987-4 / Ex-NS 1003 tussen 1 en 3 september 1999 werd overgebracht vanuit Nürnberg, waar het stel inmiddels stond, naar het Zwitserse Luzern. Eindelijk was een Ram/DE4 rijtuig weer eens terug in Zwitserland. De bedoeling van deze overbrenging was een bezoek aan de modelbouwdagen in het Verkehrshaus van Luzern, waar het rijtuig tentoongesteld werd. In de weken voorafgaand aan deze dagen werd het rijtuig helemaal schoongemaakt en op hoogglans gebracht. Een 2e hoogtepunt was wel de ontmoeting op 11 september 1999 met de elektrische Zwitserse TEE (althans in de grijze EuroCity uitvoering) in het station van Luzern. Op 26 oktober ging de kopbak weer terug naar Nürnberg en werd herenigd met de andere 4 rijtuigen.

Daarna trad eigenlijk een lange periode van stilte in. De rijtuigen stonden nog steeds in Duitsland open en onbeschermd en de schoongemaakte kopbak was alweer voorzien van de nodige graffiti. In juni 2001 stond het stel nog steeds in een verlaten uithoek van het emplacement Nürnberg Süd Rangierbahnhof. De toestand van de rijtuigen was er bepaald niet beter op geworden. Uiteindelijk

bereikte men in 2002 overeenstemming met het Süddeutsches Eisenbahnmuseum te Heilbronn om de vijf rijtuigen voorlopig droog en beschut in de wagenloods op te bergen.

Op 16 juli 2002 werd het stel achter stoomlok 01 509 van de Ulmer Eisenbahn Freunde overgebracht. Terwijl het stel nog steeds de Märklin reclame had, was de tender van de stoomlok getooid met het merk Piko, een andere modelspoorfabrikant. Deze stoomlok was het weekend er voor in Nürnberg geweest en moest toch los terug naar Heilbronn en dan kon dit vrachtje mooi mee. Een vreemdere combinatie was haast niet denkbaar: een Oost-Duitse Rekolok in West-Duitsland met een Nederlands/Zwitsers treinstel in Canadese kleuren.

Eindelijk stonden de 5 rijtuigen veilig en droog in de loods. Vanwege de lengte moest het stel wel gesplitst worden en nadat nog een verwarmingsbuis in de loods was verwijderd kon een der rijtuigen strak tegen de muur gezet worden, anders paste het niet. In dit zelfde jaar werd nog bekend dat een van de 3 nog in Canada verblijvende rijtuigen, het koprijtuig ONR 1985-4 (SBB 502) gesloopt was. Dit was het laatste SBB rijtuig dat nog bestond; alle nu nog aanwezige rijtuigen in Europa en Canada zijn Ex-NS rijtuigen. In 2003 werd op verschillende data gewerkt aan het stel in Heilbronn. Voornaamste taak was wel het weer toonbaar maken van de rijtuigen, want de Hamburgse graffiti uit 1998/1999 zat er nog steeds op. Ondertussen was men nog steeds op zoek naar sponsors om het project weer verder van de grond te tillen. Het museum houdt geregeld open weekeinden, waarbij TEE Classics dan ook met een stand bij het stel stond. De rijtuigen stonden niet gratis in Heilbronn, maandelijks moest er huur betaald worden. Verder slaagde men er uiteindelijk niet in om voldoende sponsors te winnen voor het project, waardoor alleen al de kosten voor de opslag begonnen op te lopen. Oorzaken kunnen gezocht worden bij het feit dat de Zwitsers al over een fraai museum TEE stel beschikken; in de zomer van 2003 werd de elektrische TEE als museumstel in dienst gesteld. Bovendien werkte de economische situatie niet mee, bedrijven stonden niet echt te trappelen. Omdat op een gegeven moment de kosten voor stalling en onderhoud gewoonweg teveel werden werd in het voorjaar van 2004 tenslotte aangekondigd dat de rijtuigen te koop werden aangeboden. Als voorwaarde werd wel gesteld dat degene die de rijtuigen overneemt, ze ook daadwerkelijk moest bewaren. Uiteraard ging dit besluit niet zonder emotie, zeker als je in aanmerking neemt welke moeite er gedaan is om de rijtuigen naar Europa te krijgen, maar men heeft liever dat een andere partij wel in staat is het project goed af te ronden, dan dat TEE CLASSICS er financieel aan ten onder zou gaan.

De Northlander naar Nederland

Toen het project Welcome Home gestrand was in Duitsland en een terugkeer naar Zwitserland niet meer aan de orde leek was eigenlijk Nederland het enige andere land waar het stel echt thuishoorde. Alle rijtuigbakken zijn immers Ex-NS, het ontwerp is Nederlands, de bedenker van het TEE netwerk is een Nederlander (met nota bene de naam Den Hollander) en de stellen hebben hun hele carrière op Nederland gereden. De motorwagens zijn ook nog eens bij de Werkspoor fabrieken gebouwd. Alhoewel er in Nederland al diverse organisaties goed en fraai werk leveren wat betreft het restaureren van museummaterieel, ontbrak nog een vertegenwoordiger uit het TEE tijdperk. Een DE4/TEE Ram verdient het ook gewoon om bewaard te blijven. Het is een voorloper van de huidige Thalys en ICE diensten en is een echte Europese trein. Anno nu klinkt het gewoonweg geweldig dat een Nederlands treinstel tot in Parijs en Zürich reed. Ook spreekt de naam Trans Europ Express nog enorm tot de verbeelding. De naamsbekendheid is ook jaren na de opheffing van het TEE netwerk nog hoog. Enkele Nederlanders hadden zich het lot van de TEE rijtuigen aangetrokken en op initiatief van Dick Rensema werd dan ook in oktober 2004 uiteindelijk de Stichting TEE-Nederland opgericht met als doel o.a. de verwerving van de rijtuigen en het transport naar Nederland. Het uiteindelijke doel is een rijvaardig stel, waarbij dan wel een nieuwe motorwagen gebouwd zou moeten worden. Voorlopig werd er alleen gebouwd aan een houten mock-up waarmee TEE-Nederland zich op enkele beurzen presenteerde. Na een lang traject werd met steun van het Prins Bernhard Cultuurfonds, het VSB fonds en de BankGiro Loterij en met behulp van vele donateurs (o.a. na een noodkreet in de Nederlandse hobbybladen) uiteindelijk eind april 2006 het koopcontract met de Zwitsers getekend. Op 25 juni 2006 vond dan het toch wel historisch te noemen transport plaats van de vijf rijtuigen naar Nederland. Op het Duitse traject werd het transport gereden door een 212 van de Rhein Sieg Eisenbahn GmbH met 6 vierassige platte wagens voor de beremming. Vanaf Emmerich via Arnhem naar Zwolle werd het transport gereden door E-lok 1312 van het Spoorwegmuseum. Na bijna 30 jaar was de TEE weer terug in Nederland. Waarschijnlijk zijn er weinig of geen andere voorbeelden te bedenken van NS materieel

dat zo ver weg en ook zo lang weggeweest is en daarna weer terugkeerde in Nederland.



De TEE op weg naar Nederland door Duitsland. De diesellok is de 212 CL 326 van de Rhein Sieg Eisenbahn, de platte wagens (voor de beremming) zijn van de Brohltalbahn. De foto is gemaakt door Nico Lollinga bij Sterkrade.



Op het Nederlandse gedeelte werd het transport verzorgd door E-lok 1312 van het Nederlands Spoorwegmuseum en voor de beremming dienden 5 ICK rijtuigen. Hier staat het transport gereed te Emmerich en de TEE zal na 29 jaar afwezigheid weer Nederland binnenkomen. De lok is fraai versierd door het lokpersoneel. Foto: Max Franssen.

De vijf rijtuigen staan voorlopig opgesteld op het terrein van Nedtrain te Zwolle en wachten op de dingen die komen gaan. In ieder geval zijn ze gered, damit die Geschichte weiter geht, zoals TEE CLASSICS fraai stelt, want een sloop was niet denkbeeldig geweest als de Zwitsers geen koper hadden gevonden ! In het jaar 2007 zou een museum TEE, bijvoorbeeld één opgeknapt koprijtuig, een mogelijke statische rol kunnen spelen bij de opening van de eerste Nederlandse hogesnelheidslijn van Amsterdam via Rotterdam naar België. In feite is deze lijn de opvolger van het oude TEE traject waarop de DE4's dienst deden. In 2007 bestaat bovendien de Europese Gemeenschap 50 jaar, net als het stel (!) en is het 50 jaar geleden dat sowieso het TEE netwerk van start ging. Voor het tot een dienstvaardig TEE stel komt zal er zeer veel geld op tafel moeten komen voor een revisie van de rijtuigen en last but not least het bouwen van een motorwagen. Maar het is het proberen zeker waard. In ieder geval is een stuk Nederlands erfgoed van de slopershamer gered.

Bronvermelding:

De tekst komt van www.stichtingtee.nl

De Nederlands-Zwitserse TEE DE treinstellen NS DE-IV 1001-1003 en SBB Ram 501-502, Martin van Oostrom, Stichting Railpublicaties

Erlebniswelt Eisenbahn, Ausgabe 30, E.R. Verlagsgesellschaft mBH

Die Triebwagenzüge Ram TEE I der Nederlandse Spoorwegen und der Schweizerischen Bundesbahnen., Dokumentation Nr. 1, TEE Classics

Video Die Northlander Story, Rio Grande Verlag

Return of the Native TEE, Eric Wicherts. National Railway Bulletin Volume 65 National Railway Historic Society

TEE Treinstellen in Canada, Eric Wicherts.