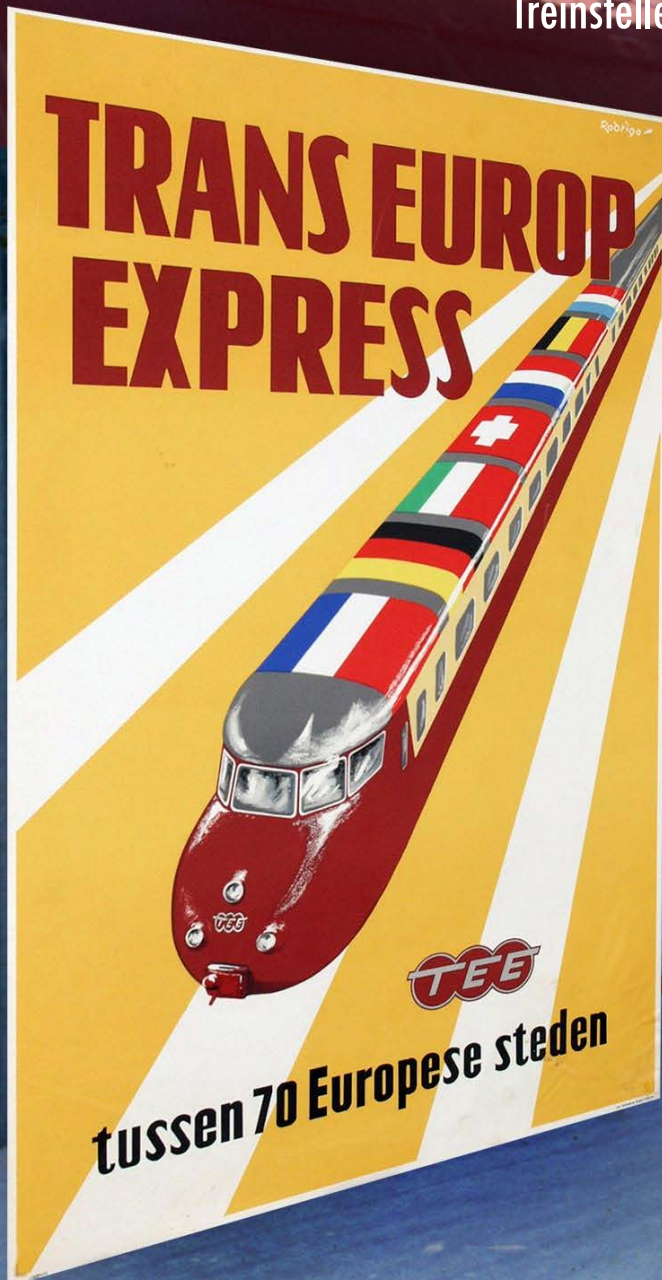


Treinstellen op affiches voor de Trans Europ Express

TEE-design



De *Trans Europ Express* vormt een legendarische episode uit de naoorlogse Europese spoorweghistorie. Gezamenlijk gingen acht spoorwegmaatschappijen de concurrentie aan met het opkomende vliegverkeer. De moderne en snelle treinen met uitsluitend eerste klas zitplaatsen – met toeslag – waren vooral gericht op zakenreizigers. In 1957 verbond het TEE-netwerk 70 Europese steden. Twintig jaar later waren het er 130.

Niet alleen spoortechnisch was de TEE vernieuwend, maar ook wat betreft design. De opvallend vormgegeven treinstellen in de kleuren rood-crème droegen bij aan de legende. De herkenbare vormen van deze treinen waren erg geschikt om dienst te doen op affiches ter promotie van de TEE.

Ontstaan

Niet toevallig ontstond de TEE tegelijk met de EEG. De tijdgeest vroeg om Europese samenwerking.

Technisch bouwde de TEE voort op de gestroomlijnde dieseltreinstellen die al sinds de jaren '30 in opkomst waren. De elektrificatie was nog te versnipperd voor internationaal verkeer, dus kwamen er nieuwe TEE-dieseltreinstellen:

Nederlands-Zwitsers, Frans en Duits. Ze staan alledrie op een affiche uit 1958 door Jan de Haan.



F.Q. den Hollander

Geestelijk vader van de TEE was F.Q. den Hollander, president-directeur van de Nederlandse Spoorwegen. Hij introduceerde in 1953 het idee van een Europa Expresse, waaruit na overleg binnen de internationale spoorwegunie UIC de TEE ontstond.



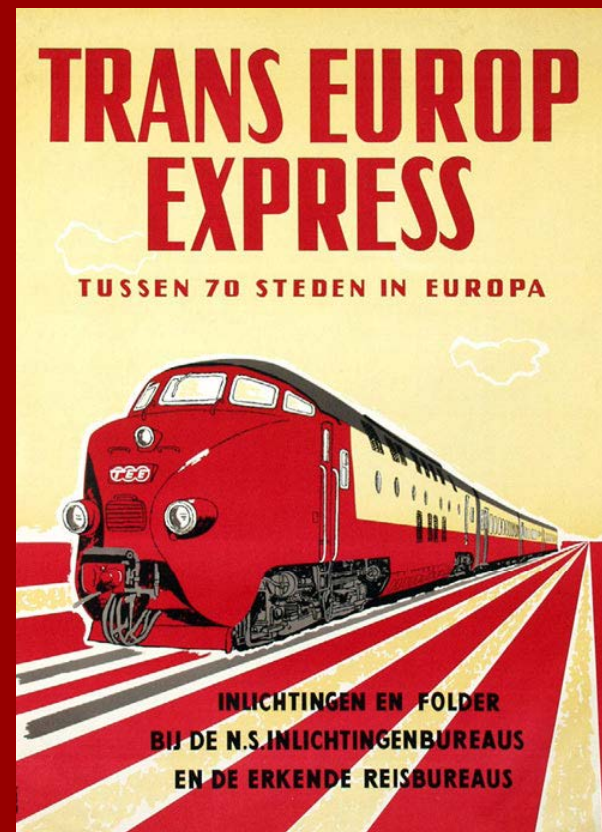
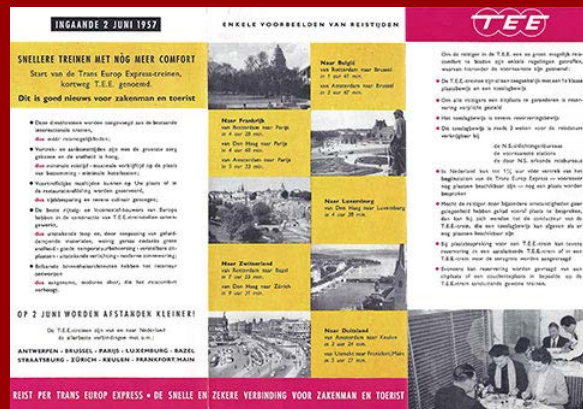
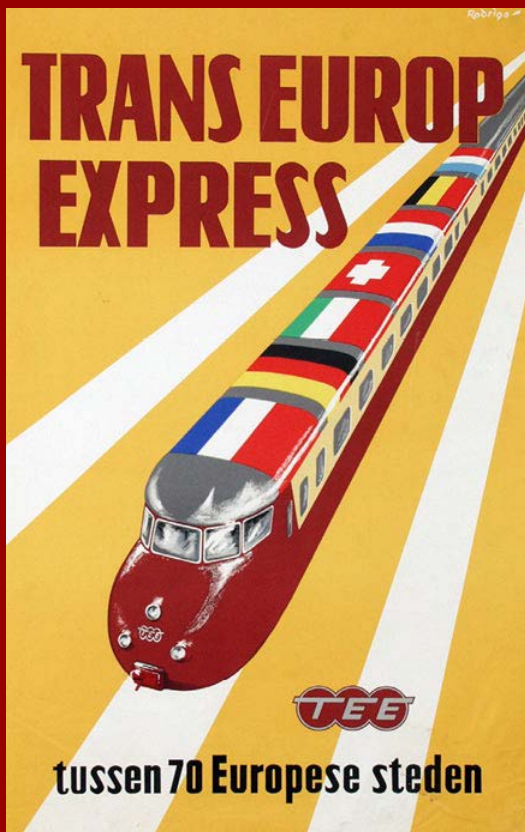


TEE I "Edelweiss"

De Zwitserse en Nederlandse spoorwegen ontwikkelden samen een dieselelektrisch treinstel: de RAm TEE I, in Nederland DE 4 genoemd. Het bestond uit een motorwagen, twee tussenrijtuigen voor 114 passagiers en een stuurstandrijtuig.

De opvallende kop is ontworpen door industrieel vormgeefster Elsebeth van Blerkom (1919-2009). Zij ontwierp eerder treininterieurs voor Werkspoor, fabrikant van de motorwagens. Ze verdiepte zich in de aerodynamica met als resultaat een eivorm, opgebouwd uit enkel-gekromde vlakken.

De treinstellen reden in 1957 onder meer als TEE Edelweiss van Amsterdam naar Zürich en als TEE Étoile du Nord van Amsterdam naar Parijs.



Eerste affiches

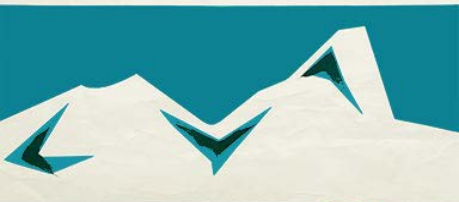
In 1957 maakte de Utrechtse schilder en tekenaar Jan Rodrigo (1921-) het eerste TEE-affiche. Hij wist de snelheid en het internationale karakter goed te vatten. De scherpe 'neus' van het treinstel komt echter niet goed over, waardoor het wel een Hondekop lijkt. Een brochure bevat dezelfde illustratie met een betere kop.

Een affiche uit 1960 borduurt voort op Rodrigo wat betreft letters, kleuren en lijnen. Het TEE-treinstel is echter veel gedetailleerder weergegeven. Het affiche is gemaakt door Jan de Haan (1917-1975), die vanaf 1946 tot in de jaren '60 in dienst was als reclame-tenaar bij de Nederlandse Spoorwegen.



937 F.B.

BRUXELLES-BALE EN 6 HEURES



EDELWEISS



Voorgangers

De legendarische treinen Edelweiss en Étoile du Nord bestonden al lang voor de TEE. Ze reden sinds de jaren '20 met luxe Pullman-rijtuigen van Wagons-Lits. Deze klassiekers werden in de jaren '50 vervangen door de moderne luxe van de TEE. Hetzelfde gebeurde enkele jaren later in Duitsland met de Rheingold.

België

De deelnemende spoorwegmaatschappijen verzorgden bij toerbeurt de publiciteit voor de Trans Europ Express. De Nederlandse Spoorwegen gaven als initiatiefnemer de aftrap. De Belgische spoorwegen kwamen in de jaren '60 aan bod.

Paul Funken (1932-) gaf in 1962 de TEE Edelweiss weer onder een besneeuwd Zwitsers bergmassief. Een enkeltje van Brussel naar Basel kostte volgens deze affiche 937 Belgische frank.

Een paar jaar later maakte de Frans-Belgische ontwerper André Pasture (1928-2006) misschien wel het mooiste TEE-affiche. Hij vatte de 'kop van Elsebeth van Blerkom' in enkele minimalistische vormen.

Brussel-Bazel in 5 u.50

TEE EDELWEISS

AMSTERDAM
ANTWERPEN
BRUSSEL
NAMEN
AARLEN
LUXEMBURG
METZ
STRAATSBURG
BAZEL
ZURICH



TEE "Saphir"

Ook de Duitse spoorwegen kwamen in 1957 met een nieuw dieseltreinstel: de VT 11.5. Deze trein met z'n grote ronde kop en 'big smile' wordt wel beschouwd als het vlaggenschip van het Duitse *Wirtschaftswunder*.

Deze trein reed onder meer als *TEE Saphir* van Frankfurt naar Oostende en als *TEE Helvetia* van Hamburg naar Zürich. Anders dan de Nederlands-Zwitserse stellen had de VT 11.5 twee motorwagens. Ertussen bevonden zich een barrijetuig, een restauratie, een salonrijtuig en twee coupérijtuigen.

Het ontwerp is van architect Klaus Flesche (1907-1997), hoofd industrieel design bij machinefabrikant MAN. Zijn werk, inclusief het TEE-treinstel, werd in 1964 getoond op de kunstmanifestatie *documenta III*.



verbinden über 90 Städte Europas

Hamburg Zürich Luxemburg Basel München Brüssel Mailand Na
Straßburg Hannover Metz Frankfurt Amsterdam Mar
Düsseldorf Aachen Innsbruck Toulon Rotterd
Bonn Genua Köln Utrecht Essen
Bremen Paris Dortmund Lyon Brus



Informationen bei den
Reisebüros und den
Auskunftsstellen der
Deutschen Bundesbahn

...elegant sicher schnell fashionable bequem schnell elegant si
...Europ-Express-Züge Trans-Europ-Expres
...elegant sicher schnell elegant bec
...Europ-Ext

Elegantie

Een affiche uit 1961 voor de Duitse TEE is gemaakt door Stiller, die in de periode 1950-60 als ontwerper voor de Bundesbahn werkte. Het VT 11.5-treinstel is direct herkenbaar aan vorm en kleur. Prominent gebruik van het TEE-beeldmerk wijst erop dat dit al na enkele jaren een grote bekendheid had.

Rijen woorden zijn zo rond de trein geplaatst dat ze snelheid suggereren. Boven staan de namen van 30 van de 90 steden die per TEE bereikbaar waren. Onder staan wervende woorden als snel, modieus en elegant.

Elegantie is ook wat reclamefoto's van personeel en passagiers uitstralen, die in de jaren '60 werden gemaakt door de PR-man en huisfotograaf van de Bundesbahn, Reinhold Palm (1913-1984).



Bij het instappen stonden DB-hostessen klaar om de passagiers onder hun hoede te nemen. Zij droegen het rode TEE-embleem op hun revers gespeld.

Aan boord van de VT 11.5 konden reizigers zich verpozen in het met hout en gebloemd textiel gedecoreerde barrijtuig. Ook de drankkaart droeg het TEE-logo.



België

België had geen eigen TEE-treinen, maar was met het netwerk verbonden door onder meer Duitse TEE's. De TEE Saphir reed naar Oostende en de TEE Parsifal reed via Luik naar Parijs en Hamburg.

Behalve in het Frans en Nederlands brachten de Belgische spoorwegen ook Engelse TEE-affiches uit in het Verenigd Koninkrijk met het oog op de aansluiting Dover-Oostende.

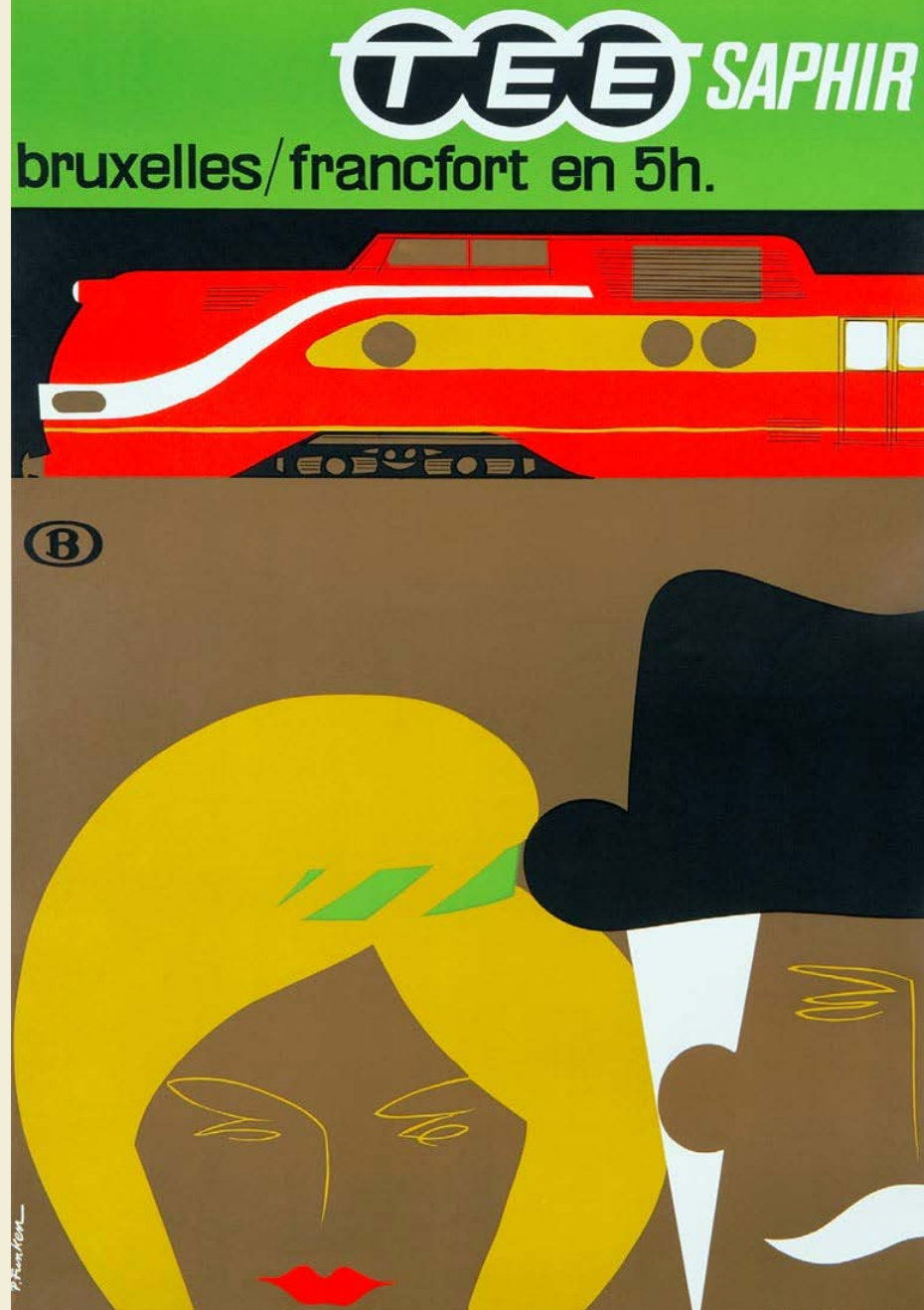


Tegenstelling

Het verschil tussen twee Belgische TEE-affiches, beide uit het jaar 1962 en met hetzelfde treinstel erop, kon niet groter zijn.

Armand Moussiaux (1899-1978), die na z'n pensioen als reclame-ontwerper bij de NMBS affiches bleef maken onder het pseudoniem Arthal, was van oorsprong landschapsschilder. Zijn affiche heeft een schilderachtig-realistische stijl.

Paul Funken daarentegen was opgeleid als architect. Zijn affiche is sterk geabstraheerd en kent een opvallend fris kleurgebruik. Funken gaf onderaan de beoogde passagiers weer, met speelse penstreken als gezicht. Net als op het TEE-affiche van De Haan uit 1958 (p.2) zien we een dame met lipstick en een heer met een hoed.





TEE II "Cisalpino"

In 1961 kwam een nieuwe Zwitserse treinstelserie gereed, de RAe TEE II. Het was de eerste elektrische TEE-trein. De innovatieve treinstellen konden als eerste omgaan met de verschillende stroomsystemen in West-Europa.

De vijfswagenstellen reden onder meer als *TEE Cisalpino* van Parijs naar Milaan via de Simplontunnel. Ze deden daarnaast dienst als *TEE Gottardo* van Basel naar Milaan via de Gotthardtunnel. In de jaren '70 reden ze ook als *TEE Edelweiss* naar Amsterdam.

Het uiterlijk van de RAe TEE II week niet veel af van de TEE-dieseltreinstellen van de Franse en Italiaanse spoorwegen. Ondanks het ontbreken van een uitgesproken 'neus' waren ook deze treinen in TEE-kleuren zeer herkenbaar.

en 8 heures

de Paris

à Milan



Snelheid

Een fraai affiche voor de TEE Cisalpin werd rond 1961 gemaakt door Kurt Wirth (1917-1996). Naast zijn werk als abstract schilder ontwierp hij affiches voor Swissair en de Zwitserse spoorwegen.

Zijn affiche geeft de snelheid van de TEE weer door middel van 'nabeelden' van de kop van de RAe TEE II, als drie frames uit een film. Een stroomafnemer mocht niet ontbreken om de elektrische tractie te benadrukken.

De typografie is in het strakke lettertype Helvetica, in 1957 ontworpen door Max Medinger. Het werd in korte tijd hét symbool van de Swiss Style.

De letter Helvetica zien we ook op een anoniem affiche uit 1965, uitgebracht ter gelegenheid van de aansluiting van Bern op het TEE-netwerk. Het gebruik van foto's was sterk in opkomst op Zwitserse affiches, maar de ronde vorm is ongebruikelijk.



Trans-Europ-Express
verbindet 100 Städte Europas
jetzt auch Bern ab 30. Mai 1965



Prospecte und Platzreservierung in den Reisebüros
oder an den Bahnschaltern



Inox

Vanaf 1964 schakelden de Franse spoorwegen over op getrokken rijkstrijtuigen voor de TEE-dienst. De gevorderde elektrificatie maakte sneller rijden mogelijk dan met dieseltreinstellen. In navolging van de Franse langeafstandstrein *Mistral* kreeg het traject Parijs-Brussel-Amsterdam Inox-rijkstrijtuigen. Deze waren van roestvrijstaal, in het Frans *acier inoxyable*. Het ontwerp was gebaseerd op Amerikaanse *streamliners*.

Tegelijk met de rijkstrijtuigen verscheen een nieuwe elektrische locomotief, de CC 40100. Deze was quadricourant: hij kon rijden op vier stroomsystemen, die per land verschilden. Dergelijke locs met Inox-rijkstrijtuigen bleven tot het eind toe beeldbepalend voor TEE-treinen als de *Étoile du Nord*.



LOCOMOTIVE QUADRICOURANT CC 40100

TRANS EUROP EXPRESS

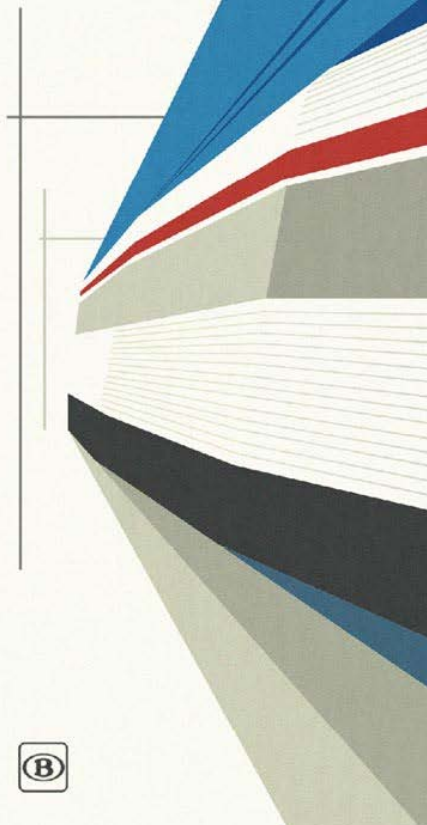
PARIS - BRUXELLES - AMSTERDAM

Kracht

De Franse schilder Albert Brenet (1903-2005) wist de brute kracht van de nieuwe CC 40100 overtuigend te vatten op een affiche. Brenet werkte vaker voor de Franse spoorwegen en voor luchtvaartmaatschappijen, maar was vooral marineschilder. Kenmerkend voor zijn stijl is de afwisseling van bijna-fotorealisme met schetsmatige penseelstreken.

Totaal anders zijn de Belgische affiches van André Pasture. Hij was een aanhanger van de minimalistische Swiss Style zoals te zien is op zijn affiche met Inox-rijtuigen uit 1968. De roestvrijstalen ribbels, de rode band met de letters Trans Europ Express en de draden van de bovenleiding versimpelde hij tot enkele strakke lijnen.

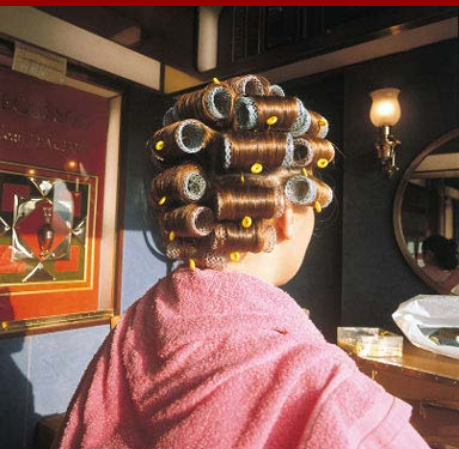
Bruxelles - Paris en 2 h. 20 par





Boordkapper

TEE-treinen met Inox-rijtuigen bestonden uit coupé- en salonrijtuigen, een barrijtuig en een keukenrijtuig, waaruit maaltijden op de zitplaatsen werden geserveerd. De Mistral had bovendien een bijzondere service aan boord: een kapsalon, ondergebracht in het barrijtuig.



Mistral

Halverwege de jaren '60 werd het internationale criterium losgelaten voor de TEE. Ook binnenlandse langeafstandstreinen werden aan het TEE-net toegevoegd. De bekendste daarvan was de Mistral, die sinds 1950 Parijs met Marseille en Nice verbond. Het was tot aan de TGV de snelste trein van Europa met een gemiddelde van bijna 130 km/uur.

In 1969 kreeg de *Mistral* nieuwe Inox-rijtuigen, die nog comfortabeler waren dan eerdere varianten. De productieve Franse ontwerper Philippe Foré (1927-) maakte een affiche voor de nieuwe *Mistral*. Nog beter dan Pasture slaagde hij erin de essentie van de Inox-rijtuigen weer te geven. Z'n typografie was echter veel speelser dan die van zijn 'strengere' Belgische collega.

1969 un nouveau MISTRAL





TRANS EUROP EXPRESS



**voyages de tourisme et d'affaires
en europe**

Neergang

Het TEE-netwerk bereikte rond 1975 z'n grootste omvang. Een paar jaar later begon de neergang. De Duitse spoorwegen zetten in 1979 een aantal TEE's om in Intercity's met twee klassen; andere landen volgden. In 1987 werden de meeste TEE's vervangen door EuroCity-treinen met twee klassen.

Het vliegverkeer nam toe en werd goedkoper. De TEE was in verhouding te duur; Intercity's met de keuze tussen twee klassen sloegen beter aan. Tegelijkertijd kwamen de hogesnelheidstreinen op, als eerste de Franse TGV in 1981 en vanaf 1985 de Duitse ICE. Deze bouwden in veel opzichten voort op de TEE, maar de 'fout' om alleen eerste klasse aan te bieden werd niet meer gemaakt.

Stichting TEE

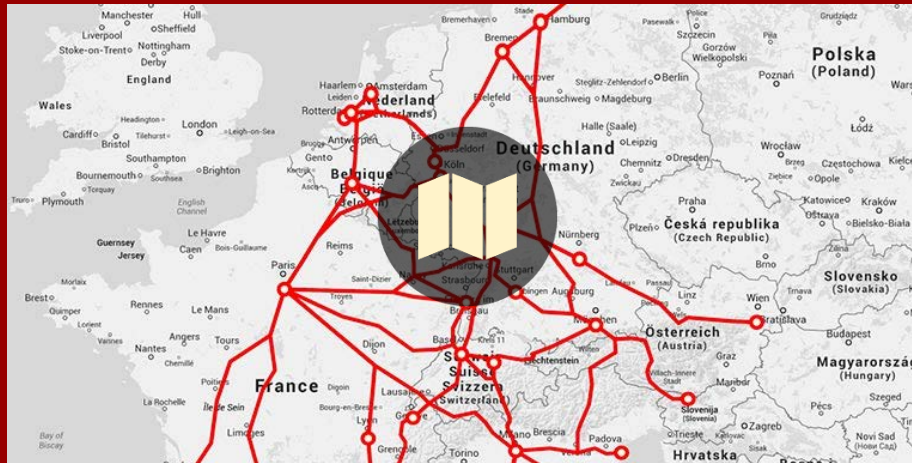
In 1974 werden de Zwitsers-Nederlandse dieseltreinstellen van de TEE Edelweiss uit dienst genomen. Er werd voortaan elektrisch gereden. De treinstellen werden verkocht aan een Canadese spoorwegmaatschappij. Die schafte ze in 1996 af. Een groep enthousiastelingen haalde vijf rijtuigen terug naar Europa, waaronder twee stuurstandrijtuigen. De motorwagens waren inmiddels gesloopt.

De Stichting Trans Europ Express

Nederland zet zich in om de treinen op te knappen. Voorlopig staan ze geparkeerd nabij Amsterdam Centraal, goed zichtbaar vanuit de trein.



TEE-design – Treinstellen op affiches voor de Trans Europ Express



Met dank aan Udo Boersma,
Roel ter Voort, Nico Spilt,
Han Timmer en Jean Vernet.

Gerelateerde afleveringen:

- Europese spoorwegaffiches uit de vroege jaren zeventig



literatuur en bronnen



licentie



doorsturen



abonneren

nu beschikbaar van de maker van retours: [iPad-app Orient-Express, geschiedenis](#)