

Trans - Europ - Express - Povestea super-trenurilor care au dominat vestul Europei timp de 30 de ani

18 octombrie 2020



Acum jumătate de secol, peste o sută de orașe europene erau legate printr-o rețea de trenuri rapide și prestigioase, cu aer condiționat, cu bucătari la bord, cu uși electrice și doar cu vagoane de clasa 1. Trenurile Trans - Europ - Express (TEE) au

schimbat modul în care se călătorea pe calea ferată în Europa de Vest, iar datorită lor, trenul a putut lupta cu brio în competiția strânsă cu avioanele și cu mașinile. Mai jos puteți citi de ce TEE a fost un succes, de ce a decăzut în anii '70 și cum de se vorbește în prezent despre readucerea ideii la viață.

Trenurile rapide care au unificat Europa

La mijlocul anilor '50 economiile din marile țări vest-europene au început să-și revină după război și se investea mult în electrificarea rețelelor de căi ferate și se făcea și trecerea de la tracțiunea cu abur, la cea diesel și cea electrică.



Sursa foto: SBB

La inițiativa președintelui Căilor Ferate Olandeze, în 1957, a luat ființă rețeaua Trans-Europ-Express (TEE), ortografiată și Trans-Europe-Express, trenuri rapide, prestigioase, de lungă distanță și confortabile (doar cu clasa 1 și cu vagoane restaurant unde se gătea la standardele din restaurantele de top).

Conta apoi și faptul că nu se mai pierdea timp cu îmbarcarea la aeroport, gările fiind aproape de centrul orașului, iar condițiile din trenuri erau net peste cele din avioane. Marele minus ținea de faptul că biletele erau scumpe și deci pentru cei cu venituri mai mici nu erau la îndemână, cel puțin nu prea des.

Comaniile feroviare fondatoare erau NS (Olanda), SNCB (Belgia), Deutsche Bahn (Germania), SNCF (Franța), SBB (Elveția), FS (Italia), CFL (Luxemburg) și ceva mai târziu s-a alăturat RENFE (Spania).

Toate trenurile trebuiau să poată atinge 140 km/h și să existe și compartimente pentru vameși, astfel încât controalele să poată fi făcute la bord și deci parcursul să fie mai rapid. S-a ajuns și la o schemă comună de culori, roșu-crem, pentru ca trenurile să fie ușor de recunoscut și pasagerii să se obișnuiască cu ele.

Din 1965 în rețea au fost incluse și trenuri interne, dar tot cu condiția să aibă puține opriri și să aibă în compunere doar vagoane de clasa 1.



Foto Morgenstjerne | Dreamstime.com

A fost un fel de unificare feroviară și o încercare a industriei de a se lupta (cu succes) cu avioanele care deja începeau să câștige pasageri. Trenurile expres europene aveau o imagine care se degradase enorm, materialul rulant avea nevoie de modernizări, iar controalele la granițe erau lungi. Planul era ca Trans-Europ-Express să redea trenurilor o imagine pozitivă și să atragă oamenii de afaceri care călătoreau prin Europa de Vest.

Trenurile erau rapide pentru vremea aceea: de exemplu trenul Edelweiss făcea 10 ore și 15 minute pe cei 843 km dintre Amsterdam și Zurich, iar de la Amsterdam la Paris se făceau 5 ore și jumătate pe 547 km. De la Dortmund la Paris, trenul Parsifal făcea sub 7 ore pe 615 km, iar trenul Mont Cenis făcea sub 5 ore și jumătate pe 465 km.



Foto Alexander Mitr, Dreamstime.com

Trebuie spus că la finalul anilor '50 nu existau trenuri de mare viteză stil TGV și nici foarte multe trenuri electrice. În plus, erau controale vamale între țări, astfel că timpii de parcurs pentru aceste trenuri internaționale pot fi considerați excelenți.

Din 1957 rețeaua s-a tot extins, de la 13 rute, maximul fiind atins în 1974 când existau 45 de trenuri pe zi. Trans-Europ-Express nu a ajuns dincolo de Cortina de Fier, dar a atins aproape toate țările din Europa de Nord și de Vest, extremele geografice atinse fiind Bordeaux și Barcelona în vest, Napoli în sud, Viena la est și Copenhaga, la nord.

Fiind trenuri expres premium, aveau doar vagoane de clasa 1, dar biletul era mai scump decât la un tren de clasa 1 ce nu era inclus în rețea. Unele trenuri aveau și salon de coafură într-un vagon sau birouri mobile de unde oamenii de afaceri puteau lucra. Unele trenuri aveau și vagoane panoramice, cu pereți din sticlă.



Foto Flickr

Inițial, toate erau trenuri diesel, fiindcă în câteva zone rețelele nu erau electrificate. Țările mari au lucrat însă intens la electrificarea tronsoanelor feroviare, astfel că după 1975 aproape toate trenurile TEE rula cu locomotive electrice. Cele mai rapide atingeau peste 160 km/h pe porțiunile reabilite, numărul de opriri era redus la minim și rutele scurte erau gândite ca orar să se adreseze oamenilor de afaceri care să poată reveni în cursul aceleiași zi în orașul de unde plecaseră dimineață pentru întâlniri sau ședințe.

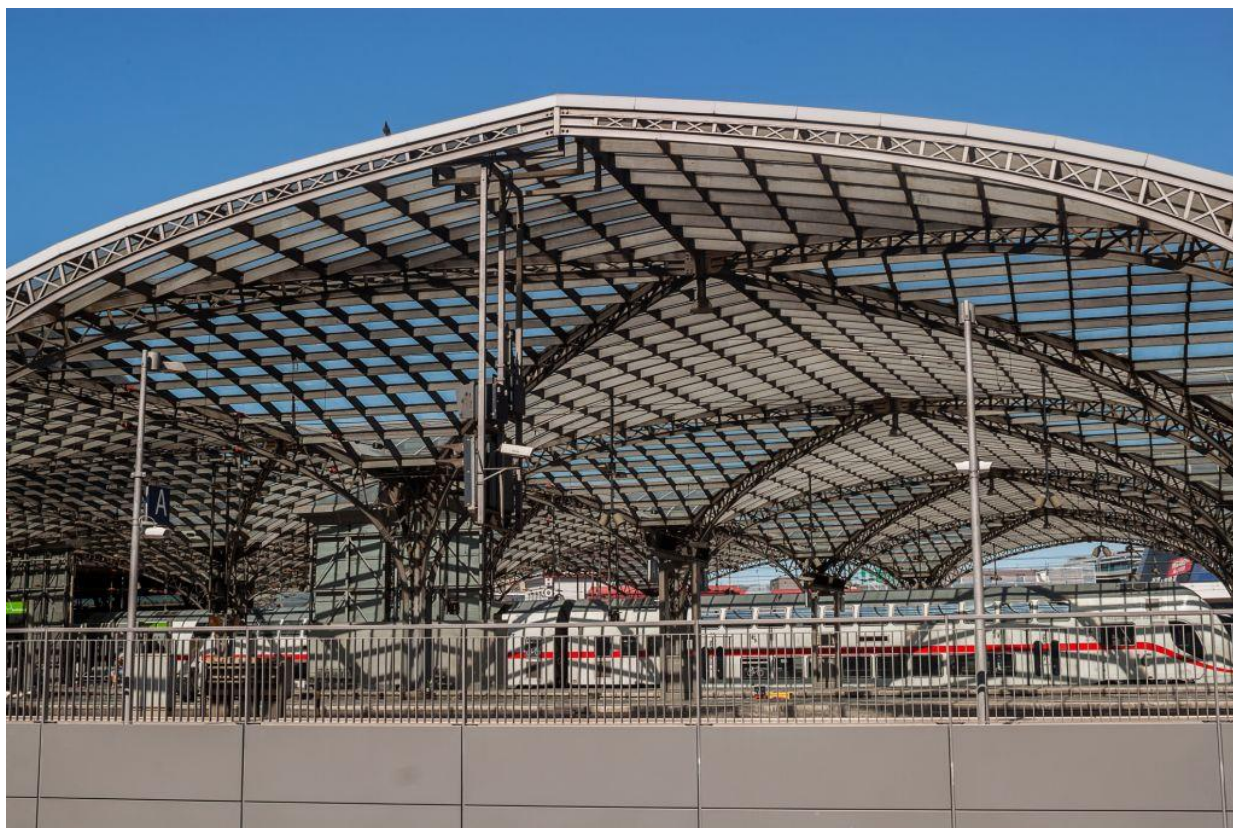
În momentul de maxim aceste trenuri deserveau 130 de orașe. Trenurile aveau nume inspirate din istorie și geografie.

Iată câteva exemple

- Rheingold: Amsterdam - Geneva, a circulat între 1965 și 1987, iar numele, "Aurul Rinului", vine de la o operă a lui Richard Wagner.
- Le Capitole, în variantele "du matin" și "du soir", Paris - Toulouse, integrat în rețeaua TEE în 1970. În 1967, Le Capitole a fost primul tren european care atingea 200 km/h în traseul său zilnic, obișnuit.
- Prinz Eugen, lega nordul Germaniei, de Viena. Ruta a fost Bremen - Viena între 1971 și 1976 și Hanovra - Viena între 1976 și 1978. Numele vine de la Prințul Eugen de Savoia, unul dintre cei mai importanți comandanți militari de la început de secol 18.
- Brabant, pe ruta Paris - Amsterdam, a circulat între 1963 și 1984. Numele vine de la Ducatul Brabantului care acum multe secole a fost parte a Sfântului Imperiu Roman de Națiune Germană.
- Cisalpin lega Paris de Veneția, a circulat timp de 23 de ani și numele vine de la cum era denumită pe vremea romanilor valea râului Po.
- Catalan - Talgo era unul dintre trenurile cu cel mai lung parcurs, legând Barcelona de Geneva. A circulat între 1969 și 1982.

Iată alte exemple de nume, unele chiar poetice: Ambrosiano, Arbalet, Bacchus, Etoile du Nord, Gambrinus, Goethe, Helvetia, Jules Verne, Merkur, Moliere, L'Oiseau Bleu, Parsifal, Rembrandt sau Rubens.

Între Paris și Bruxelles existau în anii '70 patru trenuri TEE pe sens în fiecare zi. Pe 20 septembrie 1970, publicația The New York Times avea un articol admirativ la adresa trenurilor europene, în comparație cu declinul din SUA unde numărul de trenuri inter-orășenești a scăzut de la 20.000 în 1929, la doar 370 în 1970, în timp ce Franța avea 850 de trenuri inter-orășenești, Germania de Vest avea peste 500 și Regatul Unit, peste 1.000 (în 1970).



Gara din Koln (sursa - Aleksandra Boskovic Dreamstime.com)

Publicația scria că marile țări din Europa de Vest au companii de căi ferate deținute de stat, investesc masiv în material rulant nou și plănuiesc rute de mare viteză. În acel an mai erau alții 11 până când Franța urma să lanseze prima linie de TGV, însă existau trenuri ce rulau sute de kilometri cu medii de peste 100 km/h.

Trenul Blauer Enzian avea o viteză medie de 114 km/h cu cinci opriri între Hamburg și Munchen. Numele înseamnă Gențiana Albastră, referindu-se la floarea scundă ce se regăsește pe pajiștile alpine.

Un alt exemplu era trenul Mistral care rula cu o medie de viteză de 130 km/h pe cei 860 km dintre Paris și Marsilia. New York Times explica și că trenurile aveau concurență extrem de puternică din cauza automobilelor personale și deci au trebuit să se adapteze, să fie rapide, confortabile, curate și să circule des.

New York Times nota însă că doar câteva dintre liniile principale aduc profit, în timp ce liniile scurte de navetă și o bună parte dintre rutele de marfă aduc pierderi. În SUA, multe dintre trenurile de pasageri au fost scoase din circulație fiindcă aduceau pierderi, iar pentru americani era surprinzător faptul că europenii nu întrerup masiv rutele neprofitabile.

Timpurile s-au schimbat și TEE-urile au apus

După 1974, anul de maxim, a început declinul care a dus la desființarea, 13 ani mai târziu, a trenurilor internaționale sub brand-ul TEE, după 1987 rămânând sub acest nume doar câteva trenuri interne, mai ales în Franța și Italia. De ce au dispărut TEE-urile? Sunt mai multe motive, iar unul este legat de faptul că marile companii feroviare au introdus trenuri InterCity care aveau și clasa a 2-a, nu erau atât de exclusiviste și biletele erau mai ieftine. Apoi în câteva țări mari TEE-urile au fost înlocuite de trenuri interne de mare viteză și a contat și faptul că a crescut numărul oamenilor de afaceri care alegeau avionul.

În mai 1987 a fost lansată rețeaua internațională de trenuri EuroCity, iar TEE-urile fie au fost redenumite și incluse în noua rețea, fie au fost eliminate și înlocuite cu trenuri interne cu se conectau la granițe cu cele din țările vecine. Prețurile la clasa 1 au rămas apropiate de cele de la TEE-uri, însă la clasa a 2-a biletele la EC erau cu 30-40% mai mici.

Rețeaua EuroCity avea 56 de trenuri de zi și opt trenuri de noapte, aceste trenuri ajungeau în 200 de orașe din 13 țări și o parte dintre trenuri primeau nume noi, cum ar fi "Henry Dunant" și "Jean Jacques Rousseau" care rula între Paris și Geneva, "Robert Schuman", între Paris și Luxemburg, "Frans Hals", între Amsterdam și Munchen sau "Erasmus" (între Innsbruck și Amsterdam). Din rețeaua EuroCity făceau parte și TGV-urile franceze.

În mai 1987, New York Times avea un articol despre momentul istoric feroviar, titlul fiind "Europenii schimbă trenurile".



Foto Jerome Cid | Dreamstime.com

Publicația nota că se încheie o eră a trenurilor europene, o perioadă de trei decenii în care Europa de Vest a fost traversată de unele dintre cele mai rapide și performante trenuri din lume.

Trans-Europa Express a fost și numele unui album muzical al trupei de avangardă Kraftwerk, celebră pentru melodii precum Autobahn sau Das Model. Formația s-a înființat la Dusseldorf, în 1970 și a revoluționat de-a lungul anilor muzica electronică. Albumul Trans-Europa Express a fost scos în 1977.

O reînviere complicate

Sunt puține trenurile internaționale din Europa de Vest care au în prezent trasee de peste 1.000 de km, iar când este vorba de trenuri de noapte, Austria, prin compania OBB, gestionează o rețea excelentă de trenuri și vrea să extindă această rețea și în anii următori, în colaborare cu Elveția.

Foarte recent, un operator privat suedez a anunțat că are în plan să introducă în 2021 un tren sezonier de iarnă de la Stockholm către stațiunea austriacă Zell am See (peste 1.500 km). Va fi unul dintre trenurile europene cu cel mai lung parcurs, în afară de cele rusești.

Interesant este că în septembrie, oficiali germani au anunțat că vor să readucă la viață Trans Europ Express. Printre rutele propuse se numără Amsterdam - Barcelona și Stockholm - Paris, dar România nu este în listă, cel mai apropiat oraș inclus în proiect fiind Budapesta. Primele rezultate ar trebui să se vadă din 2025, dar foarte multe obstacole stau în calea proiectului, în contextul în care multe trenuri de lung parcurs au fost eliminate în ultimii 20 de ani fiindcă nu erau rentabile.

Primele patru rute propuse pentru "Trans Europ Express 2.0" (sau TEE 2.0), sunt:

Paris – Varșovia

Berlin – Barcelona

Amsterdam – Barcelona

Roma – Amsterdam

Planul este de a fi creată o societate mixtă care să se ocupe de proiect și care să aibă dreptul de a cumpăra servicii de la diversele companii feroviare naționale, inclusiv pentru folosirea materialului rulant și a infrastructurii. Din această societate ar putea face parte SNCF, Deutsche Bahn, NS (Olanda), OBB (Austria) sau CFF (Elveția).

Trebuie spus că un astfel de proiect este fantastic de dificil din cauză că trenurile ar urma să traverseze multe țări într-o singură călătorie și deci vorbim de taxe diferite, de operațiuni diferite legate de infrastructură și tracțiune, de reguli diferite, de standarde de calitate diverse și de sisteme diferite de rezervare.

În plus, rămâne de văzut dacă este vreo șansă ca un astfel de sistem să fie profitabil pentru operatori.

Sursa: <https://m.hotnews.ro/>