



TEE

TEE

Het is alweer zo'n 100 jaar geleden dat de spoorwegen begonnen hun mooiste en snelste treinen namen te geven, namen die nu nog op de fantasie werken: *Orient-Express*, *Nord-Express*, *Sud-Express*...

Maar Trans-Europ-Express is niet de naam van één trein, het is als het ware het etiket van een bekend merk. Méér nog: van een kwaliteitsmerk, te vergelijken met de merkproducten die in de handel verkrijgbaar zijn.

Er bestaat dus niet slechts één TEE-trein, maar 35 treinen die behalve hun eigen naam het etiket Trans-Europ-Express dragen. Vijfendertig treinen die dagelijks samen meer dan 40.000 km afleggen, die 120 steden in negen verschillende landen met elkaar verbinden, die jaarlijks ruim 2 ½ miljoen reizigers vervoeren.

Om Europa te doorkruisen in alle seizoenen blijft de trein het meest regelmatige en zekerste transportmiddel, dat zich niet laat hinderen door een Alpenbarrière of door mistig winterweer in het Noorden van Europa.

Een internationale organisatie

Trans-Europ-Express is echter niet alleen een kwaliteitsetiket. Het is evenzeer een organisatie, een Europese groepering die de verschillende Europese spoorwegmaatschappijen hebben opgericht om gezamenlijk hun ideeën uit te werken en om vervolgens zeker te stellen dat deze gedachten internationaal gestalte zouden krijgen. Initiatief-

nemer was de NS-president-directeur Ir. F. Q. den Hollander, die zijn collega's in Europa heeft gestimuleerd het TEE-idee door te zetten en te realiseren.

Zij gingen daarbij uit van het feit dat in West-Europa op het gebied van zowel de politiek, als op economisch en cultureel gebied de banden steeds nauwer werden aangehaald. De TEE – een snelle



*De eerste trein in
Duitsland naast de
eerste TEE-dieseltrein
van de Bondsrepubliek.*

*Een van de Italiaanse
dieseltreinen die tot
1972 dienst hebben
gedaan.*

medewerking van de douane- en grenscontrole-autoriteiten die er in hebben toegestemd de controle in de TEE-treinen tijdens de rit te verrichten. In de loop der jaren is de spoorwegtechniek zodanig vooruit gegaan dat meerspanningslocomotieven – die zonder moeite kunnen worden omgeschakeld voor het rijden onder alle vier types Europese stroomsystemen – kunnen worden gebruikt, waardoor het oponthoud aan de grens geheel kan vervallen.

Dagtreinen

TEE-treinen zijn altijd dagtreinen. Ze bieden een verrijnd comfort en behoren tot de comfortabelste treinen van Europa, ja zelfs van de gehele wereld. De uitgangspunten voor dit comfort zijn vastgelegd in de bepalingen van de TEE-organisatie. De fauteuils en de inrichting zijn er op gericht de reiziger een maximum aan gemak te bieden. De algemene verlichting wordt aangevuld met afzonderlijke leeslampjes. Openen en sluiten van binnen- zowel als buitendeuren is gewoonlijk geautomatiseerd of zodanig gemaakt dat een lichte handdruk voldoende is om een deur te openen. Vanzelfsprekend rijdt in alle treinen een restauratierijtuig mee en de meeste TEE's hebben een bar. Een aantal TEE-treinen biedt de reiziger nog enkele bijzondere gemakken als bijv. een telefooncel die telefoneren vanuit en naar de trein mogelijk maakt, een secretariaatsdienst waar behalve type- en vertaalwerk ook soms fotocopiën kunnen worden ge-

leverd terwijl in enkele Franse TEE's een kapsalon is gevestigd alsmede een 'boetiekje'.

Gereserveerde plaatsen

Tenslotte heeft de TEE-organisatie een speciale reserveringsdienst in het leven geroepen voor het gehele TEE-net. De plaatsreservering in TEE-treinen is verplicht. In alle aangesloten landen bevinden zich zgn. TEE-centrales die onderling door een telex-net zijn verbonden. Omdat deze TEE-centrales zijn ondergebracht bij het normale reserveringsbureau is het mogelijk om in elk willekeurig land zowel een plaats te bestellen in de TEE-trein van zijn keuze, maar ook kunnen plaatsen worden besteld in gewone treinen die op de TEE's aansluiten.

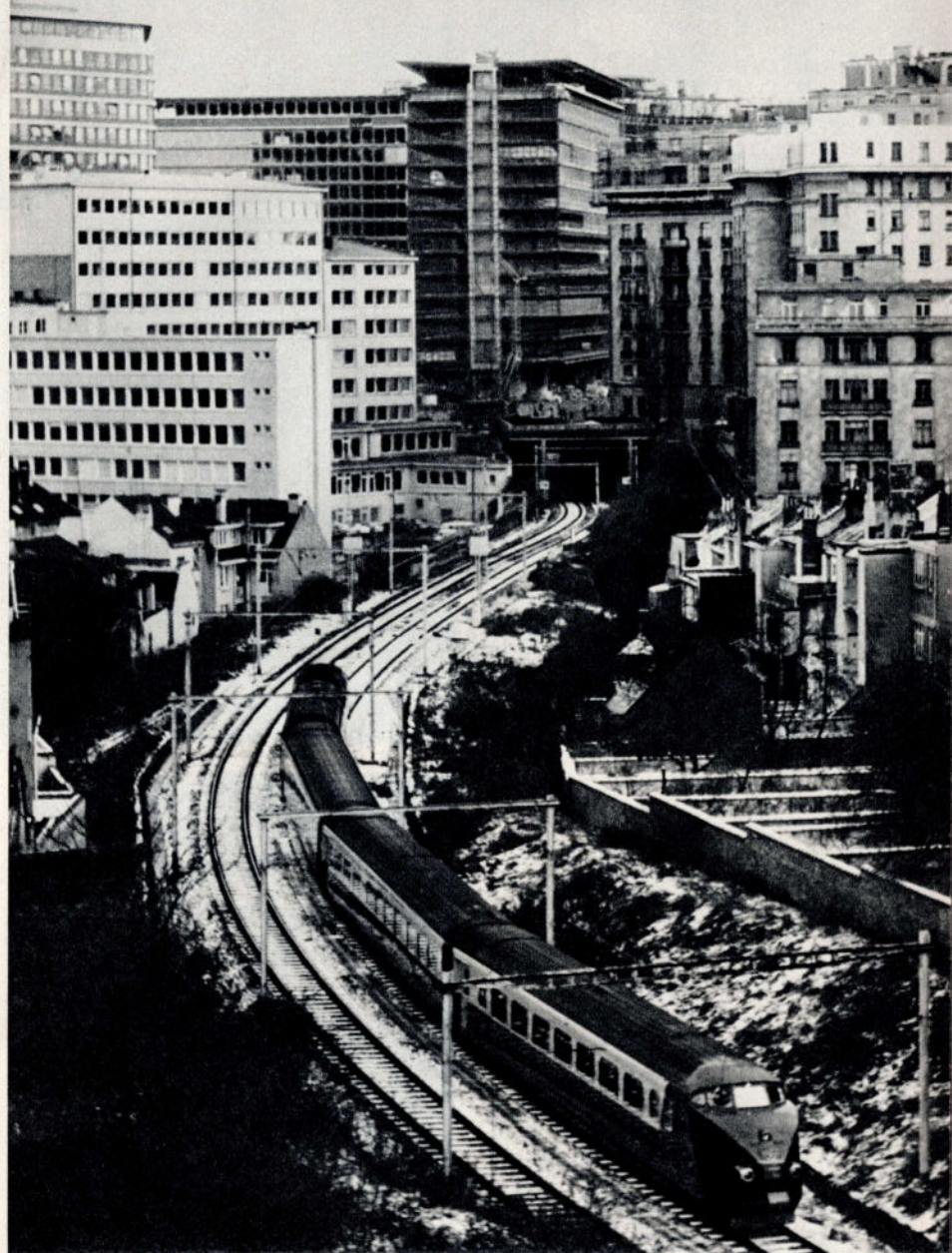
Het totaal van deze uitgangspunten en speciale voorzieningen verklaren het succes van de TEE-trein bij die categorie reizigers die dit type treinen hebben leren waarderen en voor hun zakenreizen door Europa geregeld gebruiken: industriëlen, zakenlieden, hoge ambtenaren, leraren, enz. De TEE's vervoerden in 1970 meer dan 2 ½ miljoen reizigers onder omstandigheden van comfort, veiligheid en regelmaat die geen ander transportmiddel bieden kan.

Laten we nu de verschillende



TEE 'Blauer Enzian'.

Stijl en comfort gaan samen



De TEE brengt de reizigers tot in het hart van de steden. Hier rijdt de „Edelweiss“ het centrum van Brussel binnen.



*Het nieuwe materieel
voor de Italiaanse
TEE-treinen dat in
1972 in gebruik is
genomen.*

*In het restauratie-
rijtuig van de Mistral
is het theetijd.*



Tussen Parijs en Brussel worden zaken gedaan bij een snelheid van 160 km/u.



De zakenman die met zijn tijd woekert kan beschikken over de diensten van een secretaresse en over een telefoon met de „buitenwereld“.

De TEE 'Roland'
pauzeert in Luzern
op zijn weg naar
Milaan.



De 'Aquitaine' is de
snelste van allemaal met
zijn gemiddelde snel-
heid van 145 km/u.





moet gebruiken. Voor het aanpassen aan deze verschillende stroomsoorten behoeft de Cisalpin – gereden door Zwitserse elektrische treinstellen – niet te stoppen. Alleschakelhandelingen worden tijdens de rit door de machinist in zijn cabine verricht. Deze TEE volgt een prachtige toeristische route langs het Meer van Genève, door de langste spoorwegtunnel ter wereld (de Simplontunnel) en tenslotte langs de oevers van het fraaie Lago Maggiore.

De **Arbalète** (Parijs–Basel–Zürich: 615 km) is genoemd naar het wapen van de legendarische Wilhelm Tell, de held van de Zwitserse onafhankelijkheid. De stalen boog is trouwens in het embleem van de Zwitserse bondsstaat verwerkt.

De **Kléber** (Parijs–Straatsburg: 504 km) herinnert aan een beroemd inwoner van Straatsburg, de generaal Kléber (1753–1800) die een belangrijke rol speelde tijdens de Franse revolutie. Over dezelfde lijn brengt de naam van de **Stanislas** de stad Nancy

*De Spaanse TEE
'Catalan-Talgo'.*



Zelfs de meest gehaaste zakenman neemt even de tijd het voorbischietende landschap te bewonderen. Hier het koepelrijtuig van de „Rheingold“.

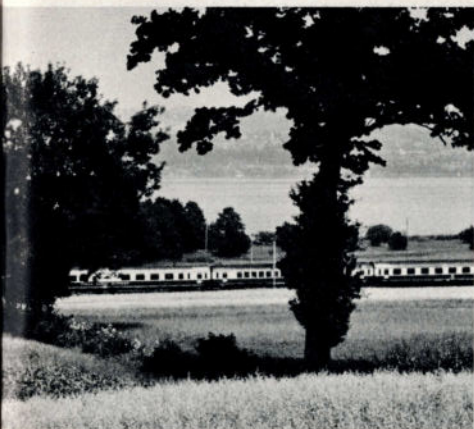
De TEE „Saphir“ in de periode dat in deze dienst nog een Duitse dieseltrein reed.



Veiligheid: De TEE-treinen worden – onzichtbaar voor de reiziger – voortdurend begeleid.



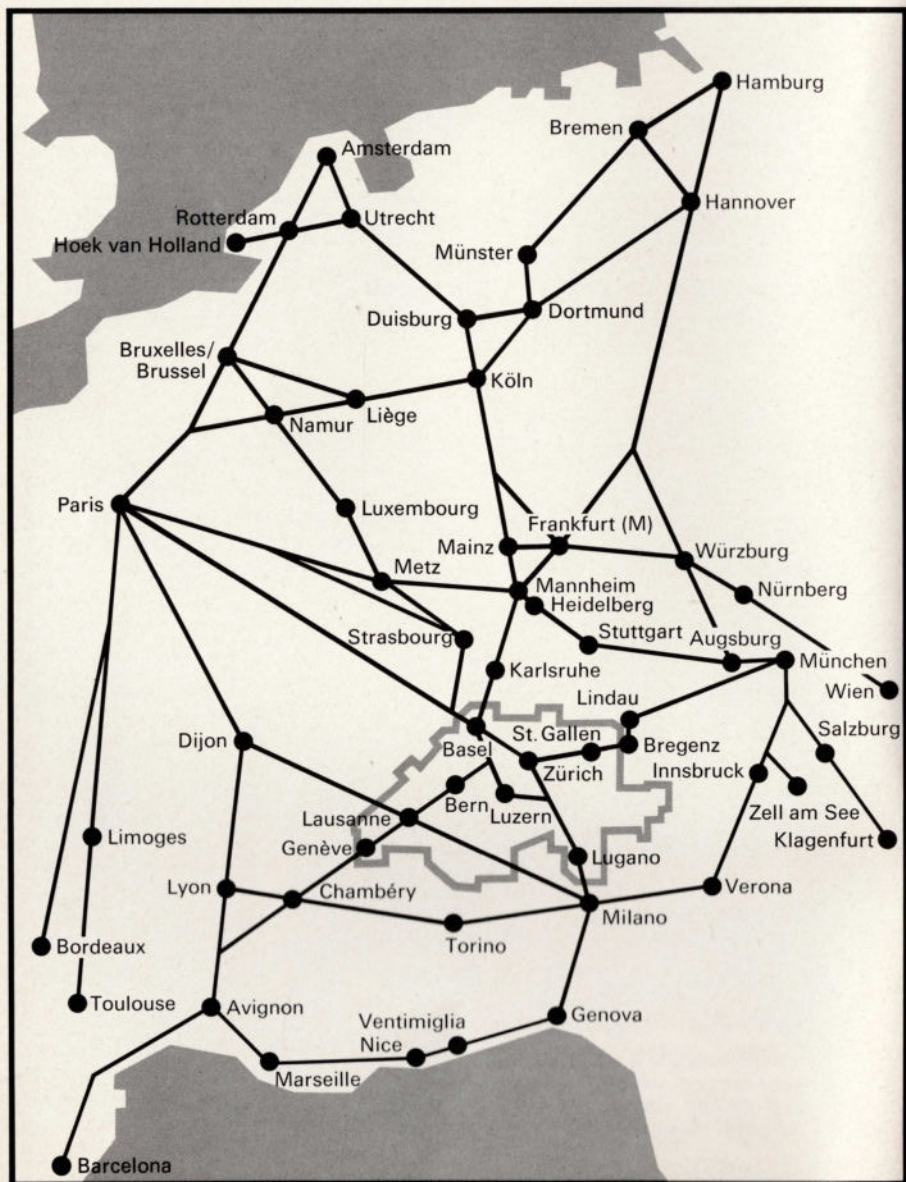
In het station Brussel-Zuid staat de TEE-reiziger een speciale 'Club-TEE' ter beschikking.



De TEE 'Roland' op zijn weg door Zwitserland langs de Sempachersee.







Hamburg
Bremen
Hannover
Amsterdam
Rotterdam
Utrecht
Hoek van Holland
Münster
Duisburg
Dortmund
Köln
Bruxelles/Brussel
Namur
Liège
Paris
Luxembourg
Mainz
Frankfurt (M)
Würzburg
Metz
Mannheim
Heidelberg
Nürnberg
Strasbourg
Stuttgart
Augsburg
Karlsruhe
Lindau
München
Wien
Salzburg
Dijon
Basel
St. Gallen
Bregenz
Zürich
Innsbruck
Bern
Luzern
Zell am See
Klagenfurt
Lausanne
Genève
Lugano
Lyon
Chambéry
Milano
Verona
Bordeaux
Toulouse
Avignon
Torino
Genova
Ventimiglia
Nice
Marseille

en comfortabele dagtrein – zou op de daaruit ontstane verplaatsingsbehoeften het antwoord kunnen geven, zo meende het 'Groupement' TEE.

Het begin

De eerste TEE-treinen startten op 2 juni 1957. Aan de TEE-organisatie namen op dat moment zeven landen deel: Nederland, België, Luxemburg, Bondsrepubliek Duitsland, Zwitserland, Frankrijk en Italië. Hierbij voegden zich later Spanje en Oostenrijk. Het TEE-net is met Groot-Brittannië 'verbonden' via de boottreinen die in de Nederlandse haven Hoek van Holland aansluiting geven op de *Rheingold*, een van de belangrijkste treinen van het TEE-net. De zetel van de TEE-organisatie is in Utrecht, waar de Nederlandse Spoorwegen – die een belangrijke rol bij de voorbereiding en de oprichting hebben gespeeld – de activiteiten van de verschillende aangesloten leden coördineren. De TEE-organisatie is nl. geen spoorwegmaatschappij met eigen autonomie en eigen materieel. Ieder TEE-lid blijft eigenaar van zijn TEE-materieel dat hij – in overleg met de aangesloten lan-

den – beschikbaar stelt voor de inzet in de treinen die onder de TEE-vlag Europa doorkruisen.

Familietrekje

Ondanks het feit dat de TEE-treinen door hun nationale kenmerken per land verschillen, hebben ze toch qua inrichting een zelfde algemene stijl, een familietrekje zou men kunnen zeggen. Ze dragen ten eerste aan de buitenkant allemaal het opschrift *Trans-Europ-Express*. Bovendien heeft iedere TEE-trein zijn eigen naam zoals bijv. *Edelweiss*, *Helvetia* of *Ligure*, namen die wijzen op de steden, landen of provincies die door die treinen worden doorkruist.

De snelheid

TEE-treinen zijn zeer snel, het zijn altijd de snelste van een bepaalde lijn. Enkele onder hen – *Blauer Enzian*, *Aquitaine* en *Capitole* – rijden over een deel van hun traject met een maximum snelheid van 200 km per uur. Verscheidene TEE's boeken over hun hele parcours een gemiddelde snelheid van boven de 130 km/u. De *Aquitaine* staat daarbij met 145 km/u aan de top van het TEE-net, de *Lyonnais* houdt een gemiddelde van 137 km/u vol, de *Brabant*, *Stanislas* en *Kléber* rijden gemiddeld 133 km/u, de *Rhodanien* bijv. 131 km/u.

Deze gemiddelde snelheden kunnen niet alleen bereikt worden door een hoge 'kruissnelheid', maar worden ook bevorderd doordat het aantal stations waar wordt gestopt beperkt is gehouden. Ook op grensstations stoppen ze slechts zeer kort, soms – tussen Parijs en Brussel bijvoorbeeld – stopt de trein in het geheel niet aan de grens. Dat is mogelijk gemaakt door de

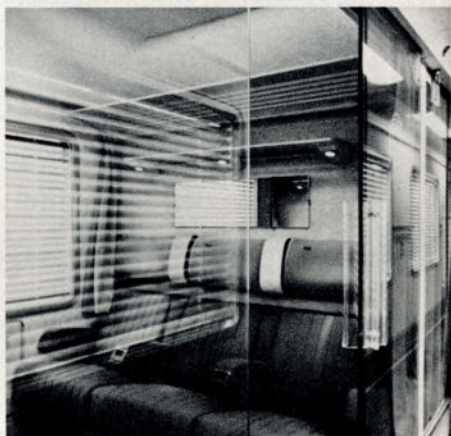
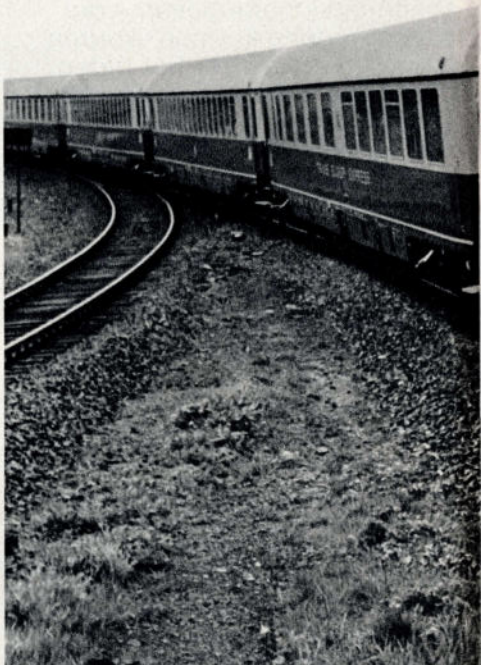


*De 'Capitole', de eerste
Franse TEE die met
een topsnelheid van
200 km/u reed.*

treinen van de TEE-familie eens de revue laten passeren. Want iedere TEE heeft zo zijn eigen persoonlijkheid die – boven de bijzonderheden van zijn route – hem van de overige TEE's onderscheidt. Ieder van hen heeft naast de algemene kenmerken als snelheid en comfort wel enkele bijzondere kenmerken.

De leden van de TEE-familie

De ***Ile de France*** en de ***Etoile du Nord*** (Parijs–Brussel–Amsterdam: 547 km), zowel als de ***Brabant*** en de ***Oiseau Bleu*** vormen een eigen groepje van vier treinen die over het zelfde parcours rijden. De gelijkennis gaat nog verder want ze zijn ook uit het zelfde Frans/Belgische roestvrijstalen materieel samengesteld en ze worden tussen Parijs en Brussel getrokken door Belgische en Franse meerspanningslocomotieven die het mogelijk maken dat de grens tussen beide landen zonder stoppen kan worden gepasseerd. De drie eerstgenoemde TEE's verbinden Parijs



en Brussel hart-op-hart in de non-stop-tijd van 2 uur en 20 minuten met een gemiddelde snelheid van 133 km/u. Daarmee zijn ze wereldrecordhouder in de categorie 'verbinden tussen twee hoofdsteden'. Deze snelle dagverbinding tussen twee belangrijke Europese steden die met een topsnelheid van 160 km/u wordt onderhouden, wordt dagelijks door ruim 1300 reizigers gebruikt. Slechts enkele oplettenden onder hen zullen het moment bemerken wanneer ze de grens tussen de twee landen met volle snelheid passeren.

De namen *Ile de France* en *Brabant* herinneren aan de twee provincies waarin de steden Parijs en Brussel zijn gelegen, provincies die bovendien in het hart van beide landen liggen. De *Etoile du Nord* draagt de naam van de beroemde Pullmantrein die Parijs al in 1929 – lang voor de oprichting van de TEE-organisatie – comfortabel met Amsterdam verbond. De *Oiseau Bleu* tenslotte brengt door zijn naam hulde aan een van de mooiste werken van de grote Belgische schrijver Maurice Maeterlinck. De **Aquitaine** (Parijs–Bordeaux: 581 km) draagt de naam van de rijke provincie waarvan Bordeaux de hoofdstad is. Deze trein is in de TEE-familie recordhouder vanwege zijn hoge gemiddelde snelheid: 145 km/u. Hij verbindt Parijs in vier uur zonder stoppen met Bordeaux en houdt daarmee nog een ander record binnen het TEE-net: de langste afstand zonder stoppen. Over meer dan de helft van dit parcours rijdt de Aquitaine met een topsnelheid van 200 km/u.

De **Etendard** (vlagtrein) rijdt eveneens tussen Parijs en Bordeaux maar stopt onderweg enkele keren.

De **Capitole** (Parijs–Toulouse: 713 km). Deze TEE – het zijn er eigenlijk vier want er is een ochtend-Capitole en een avond-Capitole in beide richtingen – haalt een gemiddelde snelheid van 120 km/u, ondanks het feit dat de treinen onderweg vier keer stoppen. Evenals de **Aquitaine** en de **Etendard** kunnen de Capitoles over een deel van hun parcours met een top van 200 km/u rijden. De naam van deze groep TEE's is afkomstig van de naam van het stadhuis van Toulouse; ook het bekendste plein van Toulouse heet 'Le Capitole'. Vroeger werden de gemeenteraadsleden van Toulouse 'capitouls' genoemd waarvan de huidige naam is afgeleid.

De **Mistral** (Parijs–Lyon–Marseille–Nice: 1088 km) en de **Rhodanien** (Parijs–Marseille:



Twee attracties op de route Parijs-Marseille: de bar en de boetiek.

De kapsalon garandeert een onberispelijk uiterlijk.



863 km) lijken erg veel op elkaar. Ze rijden met dezelfde soort zeer comfortabel materieel en bieden allebei aan de reizigers – behalve een complete secretariatsdienst – een kapsalon en een boetiek. In deze laatste zijn behalve boeken, kranten en tijdschriften ook souvenirs van Parijs, parfums, dassen en dergelijke te koop. De *Mistral* ontleent zijn naam aan de wind van die naam die vaak in de Rhône-vallei waait, in een smal dal waar de TEE-trein in snelheid met de wind wedijvert.



Deze trein houdt op zijn beurt weer enkele andere records van de TEE-groep. Het treingewicht van 700 ton is voor een snelle TEE bijzonder zwaar te noemen. Bovendien rijdt de *Mistral* vaak met de maximum toegestane lengte van 15 rijtuigen hetgeen slechts door enkele andere TEE's wordt geëvenaard. De *Mistral* kan ook als de drukste onder de TEE's worden beschouwd: op bepaalde dagen reizen met deze TEE meer dan 500 reizigers. De *Rhodanien* verwijst met zijn naam naar de Rhône welke mooie rivier hij tussen Lyon en Arles over een lengte van 265 km volgt.

De **Lyonnais** (Parijs-Lyon: 512 km) is genoemd naar de grote en actieve stad die door deze TEE dagelijks snel met het hart van Parijs wordt verbonden.

De **Cisalpin** (Parijs-Lausanne-Milaan: 822 km) dankt zijn naam aan het bassin van de rivier de Po, vroeger 'gaule cisalpine' geheten. Cisalpin betekent: 'aan deze zijde van de Alpen, vanuit Rome gerekend'. Deze trein is de enige ter wereld die voor zijn reis door Frankrijk, Zwitserland en Italië achtereenvolgens vier verschillende stroomsystemen



*De TEE „Cisalpin“
passeert hier het Isola
Bella aan het Lago
Maggiore. Veel van
de TEE-routes zijn
toeristisch zeer de
moeite waard.*



Franse hoofdstad en het Duitse industriële centrumgebied langs de rivier de Ruhr. De *Parsifal* eert door zijn naam de beroemde held uit een van de drama's van de componist Richard Wagner. De **Catalan-Talgo** (Barcelona–Avignon–Grenoble–Genève: 864 km) is in de TEE-familie een van de origineelste treinen. De tweedelige naam komt ten eerste van de Spaanse provincie Catalonië en voorts van het zeer speciale Spaanse materieel-type Talgo, waarmee gelede treinen van een bijzonder ontwerp worden aangeduid. Talgo's zijn rupsvormige treinen die zijn samengesteld uit korte rijtuigen – met ieder niet meer dan 17 zit-

in herinnering. Koning Stanislaus de Eerste, die in 1709 zijn troon in Polen verloor, werd hertog van Lotharingen en maakte Nancy tot hoofdstad daarvan. Het mooiste plein van Nancy – met zijn fraaie hekwerk – heet nog steeds Place Stanislas. Deze twee TEE-treinen geven de inwoners van de Elzas een zeer snelle verbinding met Parijs. Nancy–Parijs wordt met een gemiddelde snelheid van 136 km/u afgelegd, tussen Straatsburg en Parijs wordt gemiddeld 133 km/u gereden.

De **Goethe** (Parijs–Metz–Saarbrücken–Frankfort aan de Main: 646 km) draagt de naam van de grootste Duitse dichter aller tijden die in 1749 in Frankfort werd geboren.

De **Paris-Ruhr** (Parijs–Düsseldorf: 534 km) en de **Parsifal** (Parijs–Hamburg: 954 km) zijn weer twee treinen die het grootste deel van hun reis de zelfde route volgen. De naam van de eerstgenoemde TEE duidt op de verbinding tussen de



plaatsen – die worden getrokken door een diesellocomotief. Daarbij komt nog dat de TEE-variant van de Talgo geen moeite heeft met het verschil in spoorbreedte tussen Spanje (1 m 676) en Frankrijk (1 m 435) omdat de trein is voorzien van een wielrichting die zich aanpast aan de verschillen in spoorbreedte. Dit gebeurt als de trein met een snelheid van 15 km/u aan de grens een soort 'fuij' passeert die de wielen een andere afstanden opzichte van elkaar laat aan-nemen. Door dit systeem be-hoeven de reizigers met deze TEE ook aan de Spaans/Franse grens niet meer over te stappen. De Catalan-Talgo heeft er voor gezorgd dat Spanje met het TEE-net kon worden verbonden. De **Ligure** (Milaan–Genua–Nice–Marseille–Avignon: 680 km) kan wel de meest 'maritieme' onder de TEE's worden genoemd. Tussen Genua en Saint-Raphaël in Frankrijk volgt hij onafge-broken de kustlijn van de Middellandse Zee, waarvan het Italiaanse deel 'Ligure' hem zijn naam heeft gegeven. Deze trein biedt zijn reizigers zeer fraaie uitzichten op de Middellandse Zee. De **Ligure** is de enige TEE die in het zomerseizoen – als de

zakenmensen minder reizen – juist extra druk is. Een groot deel van zijn klantenkring bestaat in die maanden uit vakantiegangers naar de Italiaanse- en Franse Riviërastranden.

De **Diamant** (Brussel–Keulen–Hannover: 512 km) en de **Saphir** (Brussel–Keulen–Frankfort: 452 km) zijn de twee TEE's die voor de verbinding tussen België en Duitsland zorgen. Hun namen wijzen op de edelsteen-industrie waarvan de slijpkunst België zo'n grote naam in de wereld heeft bezorgd.

De **Edelweiss** (Amsterdam–Brussel–Luxemburg–Straatsburg–Zürich: 909 km) is het meest internationale lid van de TEE-familie. Hij doorkruist op zijn rit naar het Zuiden maar liefst vijf landen: Nederland, België, Luxemburg, Frankrijk en Zwitserland. Zijn naam is ontleend aan de bekende Alpenbloem, de Edelweiss.

De **Lemano** (Genève–Lausanne–Milaan: 374 km) dankt zijn naam aan het meer van Genève (in het Frans: Lac Lemman). Deze TEE volgt dit meer op zijn weg naar de Simplontunnel, die voor een groot deel parallel loopt met de route van de **Cisalpin**.

Door die combinatie is de Lemano ook toeristisch gezien een zeer aantrekkelijke trein. De **Van Beethoven** (Frankfort–Amsterdam: 482 km) en de **Rheingold** (Amsterdam en Hoek van Holland–Genève: 1052 km) zijn twee zonen van de Rijn. De TEE's schijnen deze rivier overigens wel te mogen: tien van hen volgen de loop van de Rijn voor althans een deel van hun route.

van de Zwitserse Bondsstaat – Confédération Helvétique – door Europa. Denk maar aan de letters CH die op de postzegels en de autoplaten van Zwitserland staan. De **Roland** (Bremen–Milaan: 1176 km) is na de *Blauer Enzian* de TEE die de langste afstand aflegt. De naam Roland is afkomstig van het beroemde standbeeld van de stad Bremen, 'Der Roland', symbool uit de middeleeuwen van deze oude Hanze-stad.

De **Prinz-Eugen** (Bremen–Neurenberg–Wenen: 1097 km) neemt onder de TEE's de derde plaats in voor wat betreft de lengte van het traject. Deze trein rijdt evenals de *Blauer Enzian* in de relatie Duitsland-Oostenrijk. De *Prinz-Eugen* draagt de naam van de Oostenrijkse generaal Eugen die rond 1700 een

De *Van Beethoven* eert met zijn naamde grote Duitseromantische musicus die in 1770 in Bonn werd geboren. Rheingold is de naam van de geheime schat van de Nibelungen, een heldendicht dat door Richard Wagner beroemd is geworden. Deze naam werd al in 1928 aan een beroemde salontrein van de Mitropa gegeven die tot Basel de zelfde route volgde. In 1965 is de *Rheingold* onder de TEE-vlag gaan rijden. Een bijzonderheid van de *Rheingold* is het uitzichtrijtuig waar men vanuit de 22 zitplaatsen in de koepel een prachtig uitzicht heeft op de Rijnvallei.

De **Rembrandt** (Amsterdam–München: 887 km) is ook een TEE die de Rijnvallei volgt. Zijn naam eert de beroemde Nederlandse schilder Rembrandt van Rijn.

De **Helvetia** (Hamburg–Zürich: 966 km) draagt de Latijnse naam



belangrijk figuur in het keizerlijke leger was.

De **Gottardo** (Basel–Milaan: 381 km) en de **Ticino** (Zürich–Milaan: 293 km) maken allebei op hun rit door Zwitserland de doorsteek onder de bekende Gotthardberg (in het Italiaans 'Gottardo'). De Gotthardlijn is een zeer drukke lijn en erg belangrijk voor de verbinding

tussen Noord- en Zuid-Europa. Ticino is de Italiaanse naam voor het Zwitserse kanton Tessin, door het gebied loopt trouwens ook een rivier van die naam. De TEE Ticino heeft van alle TEE's weliswaar het kortste parcours, maar biedt de reiziger – evenals die in de *Gottardo* – uitzicht op grandioze panorama's tijdens de tocht door Centraal-Zwitserland. De **Bavaria** (Zürich–München: 353 km). Ook deze TEE trekt zijn klanten zowel uit zaken- als uit toeristenkringen. Het gebied waarin de *Bavaria* rijdt is daaraan niet vreemd. De route voert namelijk door een fraai deel van Noord-Oost-Zwitserland, vervolgens door een deel van de Vorarlberg en dan door Beieren in de richting van München. Deze streek is rijk aan natuurschoon en erg afwisselend van decor. De TEE *Bavaria* volgt op zijn rit ook nog een deel van de oevers van het meer van Konstanz.

De **Mediolanum** (Milaan–Innsbruck–München: 595 km) draagt de oude Latijnse naam van de stad Milaan. Het bijzondere van deze TEE is dat hij de Alpen-oversteek over de berg maakt en niet door een tunnel zoals de andere TEE's. Zijn route voert over de Brennerpas op de grens van Italië en Oostenrijk. Op dat deel van zijn traject komt de *Mediolanum* tot op een hoogte van 1300 meter en is daarmee de beste klimmer onder de TEE's. De **Blauer Enzian** (Hamburg–München–Klagenfurt met een tak naar Zell am See: 1199 km) is de tweede TEE die een Alpenbloem tot voorbeeld heeft: de blauwe gentiaan. Deze trein verbindt Noord-Duitsland met de Zuid-Duitse en Oostenrijkse Alpen. Hij is de recordhouder onder de TEE's voor wat betreft de lengte van zijn traject. Met enkele

Franse TEE's deelt hij bovendien het record van de hoogste snelheid die in Europa wordt gereden. Over enkele delen van zijn traject rijdt de *Blauer Enzian* namelijk met een topsnelheid van 200 km/u.

De Transalpin tussen Wenen en Basel is geen TEE maar een zeer comfortabele Oostenrijkse sneltrein voor zowel 1^e als 2^e klassepassagiers.

Het hoofdkantoor van de Nederlandse Spoorwegen in Utrecht waar de activiteiten van de TEE-deelnemers worden gecoördineerd.

Gedrukt in Zwitserland.

Uitgave van het centrum voor public-relations van de Internationale Spoorweg Unie (IUC) te Parijs.