

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 30 (1957)

Heft: 8

Artikel: SBB und Trans-Europ-Express-Züge (TEE)

Autor: Fischer, W.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-779755>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

2

SBB UND TRANS-EUROP-EXPRESS-ZÜGE (TEE)

Aus einem Referat von Dr. W. Fischer, Kreisdirektor der SBB, gehalten anlässlich der Generalversammlung des Verkehrsvereins Zürich am 9. Juli 1957

T

Mit den Trans-Europ-Expres-Zügen wurde auf internationalem Boden eine Idee verwirklicht, die eine Reihe von Bahnverwaltungen seit Jahren beschäftigte. Im Binnenverkehr verschiedener Länder waren seit einiger Zeit Versuche dieser Art im Gange. Auch die Städtzüge der SBB stellen einen ähnlichen Versuch dar.

Je länger, je weniger vermochten die *herkömmlichen, schweren internationalen Schnellzüge* den Anforderungen des Verkehrs zu entsprechen. Meist aus Wagen verschiedener Verwaltungen und unterschiedlicher Bauart zusammengesetzt, bieten sie schon nicht das Ambiente, das den anspruchsvolleren Reisebedürfnissen im Fernverkehr gerecht wird. Die Zusammensetzung aus Kurswagen nach verschiedenen Zielen hat aber auch zur Folge, daß die Züge auf wichtigen Abzweigstationen auseinandergenommen und neu zusammengesetzt werden müssen. Dadurch ergeben sich lästige Aufenthalte.

Da, wo größere regelmäßige internationale Verkehrsströme bestehen oder sich entwickeln lassen, schien es daher gegeben, *von der kleineren Transporteinheit des Kurswagens zu der eines geschlossenen Triebwagenzuges* überzugehen. Mit verschiedenen internationalen Städtzügen ist bereits vor einigen Jahren ein Anfang gemacht worden. Ich weise auf die Verbindungen mit Stuttgart, München und Mailand hin. Mit den Trans-Europ-Expres-Zügen wurden nun solche Verbindungen mit einem besonderen Rollmaterial geschaffen, das hohen Anforderungen an die Qualität der Verkehrsleistung entspricht.

Sieben europäische Bahnverwaltungen haben sich zu einem Groupement zusammengeschlossen, um solche rasche Verbindungen mit komfortabel eingerichteten Zügen zu schaffen. Sie verständigten sich über die Grundsätze der Betriebsführung. Sie einigten sich über die äußere Gestalt: Farbgebung und Signet. Alle diese Züge sind bordeauxrot-beige gestrichen und tragen die Bezeichnung «TEE», die Abkürzung für Trans-Europ-Expres-Züge. Hinsichtlich der baulichen Gestaltung der Züge im einzelnen konnte aber keine Einigung erzielt werden. Die französischen, italienischen und deutschen Bahnen bauen TEE-Züge nach eigenen Plänen.

Erfreulicherweise gelang ein *Gemeinschaftswerk der NS und der SBB*. Der gemeinschaftliche Bau der fünf Triebwagenzüge *verteilt sich wie folgt auf die beiden Länder*: Die holländische Firma Werkspoor baute die Maschinenwagen mit den Dieselmotoren, die SIG Neuhausen die

sämtlichen Anhängewagen und BBC Baden lieferte die gesamte elektrische Ausrüstung. Etwa 60% an diesen Zügen ist schweizerische Arbeit.

Die drei *Anhängewagen* sind wie folgt gestaltet: Der erste nach dem Maschinenwagen ist ein Seitengangwagen mit 9 Abteilen zu je 6 Sitzplätzen. Der zweite Wagen dient in erster Linie als Restaurant. Die elektrische Küche mit allen modernen Küchengeräten entspricht den Anforderungen eines gepflegten fahrenden Hotels. Der eigentliche Restaurationsraum faßt 32 Sitzplätze. Im Nebenabteil können weitere 18 Personen bedient werden. Der letzte Wagen, zugleich Zugführungswagen, enthält ein einziges großes Abteil mit Mittelgang für 42 Personen. Im ganzen hat der Zug 114 Sitzplätze, mit denen des Restaurationsabteils 146. Die Luftkonditionierung im Zug sorgt für ein angenehmes Klima.

Die fünf Triebwagenzüge der NS und der SBB fahren auf den Strecken Zürich–Amsterdam und Amsterdam–Paris. Für den Betrieb der Züge wurde ein *holländisch-schweizerischer Pool* geschaffen. Als Besonderheit der Betriebsführung erwähne ich, daß die *Schweizerische Speisewagen-Gesellschaft* den «Edelweiß», den TEE-Zug nach Amsterdam, bewirtschaftet und damit erstmals mit regelmäßigen Zügen über die Landesgrenze fährt. Im weiteren weise ich darauf hin, daß das *Lokomotivdepot Zürich* mit dem Unterhalt sämtlicher TEE-Züge der NS und der SBB betraut ist.

Die fünf gemeinschaftlich gebauten TEE-Züge bedeuten nicht nur eine bedeutende Komfortsteigerung. Zur größeren Annehmlichkeit des Reisens gesellt sich die *hohe Geschwindigkeit*, wie sie im Schienenverkehr bis jetzt nur in wenigen Fällen erreicht wurde. Die TEE-Züge sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km gebaut. Der «Edelweiß» braucht für die Strecke Zürich–Amsterdam (es sind 1004 km) 10.05 Stunden, für den Rückweg 12 Minuten mehr. Auf der Hinfahrt ergibt sich eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit (einschließlich der Zwischenhalte) von 99,9 km, d. h. rund 100 km. Der *Fahrpreis* entspricht dem Tarif 1. Klasse zuzüglich eines Zuschlages von rund 20%. Der Gesamtfahrpreis liegt immer noch 28 Franken unter dem früheren Erstklasspreis zur Zeit des Dreiklassensystems.

Die auf den Fahrplanwechsel vom 2. Juni dieses Jahres eingeführten TEE-Züge stellen einen

E

E

Versuch dar, der in verschiedener Hinsicht noch zu entwickeln sein wird. Beim ursprünglich vorgesehenen *Service* mußten einige Abstriche gemacht werden, weil nicht alle sieben Bahnen des Groupements dafür zu gewinnen waren. Wir hoffen, daß eine weitere Verbesserung des Kundendienstes in den TEE-Zügen nach einer ersten Erfahrungsperiode möglich werde.

Vor allem stehen wir hinsichtlich des *Netzes* der TEE-Verbindungen noch am Anfang der Entwicklung. Bei diesem Anfang ist Zürich stark berücksichtigt worden. Die *hauptsächliche Lücke* die die SBB bald zu schließen gedenken, sind *TEE-Züge über unsere Alpenlinien*. Ein elektrischer TEE-Zug, der unter den verschiedenen Stromsystemen der FS und der SBB fahren kann, steht in Vorbereitung. Er soll Zürich mit Mailand verbinden, und wir hoffen, daß die FS zum Ausgleich mit einem ihrer neuen Züge an den Genfersee fahren werden. Außer den TEE-Zügen für Tagesverbindungen sollen in einer weiteren Ausbaustufe auch besondere *TEE-Züge für Nachtfahrten* gebaut werden. In ihnen wird sich der Gedanke von rollenden Hotels verwirklichen.

Seit ihren frühen Anfängen haben die Eisenbahnen unseres Kontinentes ihren Blick auf den internationalen Verkehr gerichtet. Um die technischen und betrieblichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, mußten Vereinbarungen über die Grenzen getroffen werden. So bildete sich bei den Bahnen eine *gefestigte Tradition internationaler Zusammenarbeit*. Trotzdem blieben die Landesgrenzen sowie die unterschiedlichen Verhältnisse und Auffassungen in den einzelnen Staaten ein störendes Element im internationalen Eisenbahnverkehr. Um so erfreulicher ist es, daß in der jüngsten Zeit des politischen und wirtschaftlichen Näherrückens in Europa im Eisenbahnverkehr Lösungen möglich wurden, die noch vor wenigen Dezennien kaum denkbar gewesen wären. Der «Europ»-Güterwagen-Pool und die TEE-Züge sind die sichtbaren Zeichen der noch intensiver gewordenen Zusammenarbeit der europäischen Bahnen.

Noch ist es zu früh, über die *Auswirkungen des Versuches* zu sprechen. Die SBB sind aber überzeugt, daß es sich bei dem Versuch um eine zeitgemäße Lösung für den Reiseverkehr zwischen den großen europäischen Zentren handelt. Unter Ausnützung aller technischen Möglichkeiten vermögen sie dem Reisenden einen Komfort zu schaffen, der märchenhaft erscheint, wenn man an die Eisenbahn früherer Zeiten denkt.

E

E

L

A Trans European Express train, coming from Zurich, approaches Basel's main station. Seven European railway associations—including the Swiss Federal Railways—cooperate in order to make possible fast connections in comfortable Trans European Express trains.

Ein TEE-Zug fährt, von Zürich herkommend, dem Basler Hauptbahnhof zu. Sieben europäische Bahnverwaltungen – darunter auch die Schweizerischen Bundesbahnen – haben sich zu einem Groupement zusammengeschlossen, um mit komfortablen Trans-Europ-Expresszügen rasche Verbindungen zu schaffen.

Un treno TEE (Trans-Europ-Express) proveniente da Zurigo entra nella stazione principale di Basilea. Le amministrazioni ferroviarie statali di sette paesi – fra i quali la Svizzera – hanno costituito un organismo comune per l'attuazione di corrispondenze ferroviarie particolarmente rapide e comode.



Venant de Zurich, un train TEE (Trans-Europ-Express) entre en gare de Bâle. Sept organisations ferroviaires européennes – dont les Chemins de fer fédéraux – se sont groupées pour créer une liaison rapide et confortable de trains express à travers l'Europe.