

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 34 (1961)

Heft: 10

Artikel: Güterverkehr : Beilage zur Reisezeitschrift "Schweiz" = Trafic marchandises : annexe à la revue de voyage "Suisse" = Traffico merci : supplemento alla rivista turistica "Svizzera"

Autor: Hodel, Max E. / Chopard, Théo / Bernasconi, Claudio

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-775872>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 31.03.2026

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

TEEM



Sehr geehrter Bahnkunde!

Der Weg war weit von den ersten Eisenbahnen zu Anfang des 19. Jahrhunderts, über die wir Ihnen mit der ersten Beilage «Güterverkehr» im Juniheft der «Schweiz» berichteten, bis zu den zwei TEE-Netzen. Ja – Sie lesen richtig; es sind seit 1961 zwei Trans Europ Express-Netze: das TEE-Netz luxuriöser Personenzüge und das TEEM-Netz europäischer Güterschnellzüge. Auf den Linien des letzteren rollen hauptsächlich Kühlwagen, mit höchsten Geschwindigkeiten, kürzesten Halten und besten Anschlüssen.

Im gleichen Jahr 1961, da die neuen elektrischen TEE-Reisezüge der SBB auf ihren Fahrten von Zürich nach Mailand und von der italienischen Wirtschaftsmetropole nach Paris an den Landesgrenzen überhaupt nicht mehr anhalten, begannen auch die TEEM zu fahren, deren nicht geringster Vorteil die rasche Grenzüberfuhr von Gütern ist. Sowohl die TEE als auch die TEEM dienen, sehr geehrter Bahnkunde, Ihrer Sicherheit und Ihrem Komfort. Wenn Ihnen das im Reiseverkehr selbstverständlich ist, bedarf es vielleicht im Güterverkehr der näheren

Erklärung. Wir möchten Ihnen deshalb mit der zweiten Beilage «Güterverkehr» veranschaulichen, wie schnell und damit sicher – weil frisch – die Ferngüterzüge Europas heute Lebensmittel zu Ihren Ladengeschäften bringen und welchen Komfort das für Ihren Speisezettel bedeutet.

Noch vor 25 Jahren stellten sich dem Ferntransport raschverderblicher Nahrungsmittel unüberwindliche technische Hindernisse entgegen. Niemand wunderte sich hingegen heute über einen mit frischen Früchten, Fruchtsäften, Gemüsen, Meertieren, Milchprodukten und Fleisch aus allen Breitengraden gedeckten Tisch. Die von den Produktionszonen zu unseren Kühlschränken gespannte Kühlkette macht dank dem wesentlichsten Glied der raschen Bahnbeförderung diese Gaumenfreuden möglich und erschwinglich. Buchstäblich Appetit auf frische und fremdartige Speisen und Trank brachten die Güterzüge immer schneller ins Rollen. Das TEEM-Netz entstand letztlich, sehr geehrter Bahnkunde, aus diesem Ihrem Bedürfnis.

Mit freundlichen Grüßen
Ihre Schweizerischen Bundesbahnen

Cher voyageur!

De l'apparition des chemins de fer – évoquée dans le premier supplément: «Trafic marchandises» inséré dans le numéro de juin de cette revue – aux deux réseaux de TEE, le chemin parcouru est long! Deux réseaux, c'est bien exact: celui des TEE voyageurs et, depuis 1961, celui des TEE marchandises. Composés en majeure partie de wagons frigorifiques, les TEEM circulent à la vitesse la plus élevée enregistrée jusqu'à maintenant en trafic marchandises.

1961, l'année où les CFF ont mis en circulation de nouveaux TEE électriques qui relient Zurich à Milan et Milan à Paris par le Valais (sans arrêt aux frontières) est celle des premiers TEEM. Entre autres avantages, ils réduisent au minimum les arrêts douaniers. TEE et TEEM contribuent à accroître votre sécurité et votre confort. Si cette réalité est évidente en trafic voyageurs, elle l'est moins,

à première vue, en trafic marchandises. En effet, il y a vingt-cinq ans encore, les longues distances opposaient un obstacle insurmontable à l'expédition des denrées au delà de certaines distances. Aujourd'hui, plus personne ne s'étonne de voir apparaître sur sa table des fruits, de la marée, des viandes, des produits laitiers arrivés tout frais des points extrêmes de l'Europe ou d'outre-mer. La «chaîne du froid» qui relie les centres de production et de consommation et l'accélération des convois marchandises accomplissent ce «miracle» et permettent à chacun de disposer de denrées fraîches, saines, appétissantes. Elles concourent à la diversité de nos menus – élément de santé – et aux plaisirs de la table – élément de confort. Est-il exagéré de dire que TEE et TEEM contribuent à augmenter la joie de vivre?

Chemins de fer fédéraux suisses

Egregio cliente,

Nel nostro primo supplemento «Traffico merci», pubblicato nel numero di giugno della rivista turistica «Svizzera», avevamo cercato d'interessarLa ai primordi della ruota alata. Un lungo volgere d'anni separa quegli eventi dall'istituzione, recentissima, delle due reti ferroviarie d'espressi transeuropei: quella dei TEE, treni velocissimi e lussuosi per il traffico viaggiatori, e quella dei TEEM, convogli per il trasporto rapido di merci su grandi distanze. È appunto sui TEEM (Trans Europ Express Marchandises) che ci proponiamo ora d'attirare la Sua attenzione. Questi treni conducono, in prevalenza, carri frigoriferi e sono caratterizzati, oltre che dall'elevata velocità, dalle brevi soste alle frontiere e dalle ottime coincidenze con altre importanti relazioni del traffico merci.

I TEEM vennero introdotti in questo 1961, anno in cui le frontiere più non costituiscono motivo di fermata per i nuovi elettrotreni TEE delle FFS nelle loro corse da Zurigo a Milano e dalla metropoli lombarda, a Parigi e, non meno di tali elettrotreni, servono anch'essi ai Suoi

agi e alla Sua tranquillità. Codesta affermazione Le sembrerà forse strana a bella prima, ma la troverà poi fondata ove pensi quale importanza abbiano i treni merci transeuropei nell'approvvigionamento dei negozi d'alimentari, approvvigionamento di cui garantiscono non solo la rapidità, ma anche la sicurezza, poichè, grazie ai carri frigoriferi, i prodotti si mantengono nel loro stato di primitiva freschezza durante il lungo trasporto. Appena 25 anni or sono, il trasporto di viveri facilmente deperibili poneva difficoltà tecniche praticamente insuperabili. Oggi, invece, più non fa meraviglia veder tavole imbandite di frutta e verdura fresche, frutti di mare, latte e latticini d'ogni provenienza. Questa copia d'alimenti, sia indispensabili sia superflui, ci è assicurata in gran parte dalla lunga, complessa catena frigorifera internazionale che saldamente collega i centri di produzione a quelli di consumo. Come vede, egregio cliente, l'istituzione della rete TEEM contribuisce anche ad assicurare non poco l'abbondanza e varietà della Sua mensa!

Cordiali saluti

Ferrovie federali svizzere

Güterverkehr

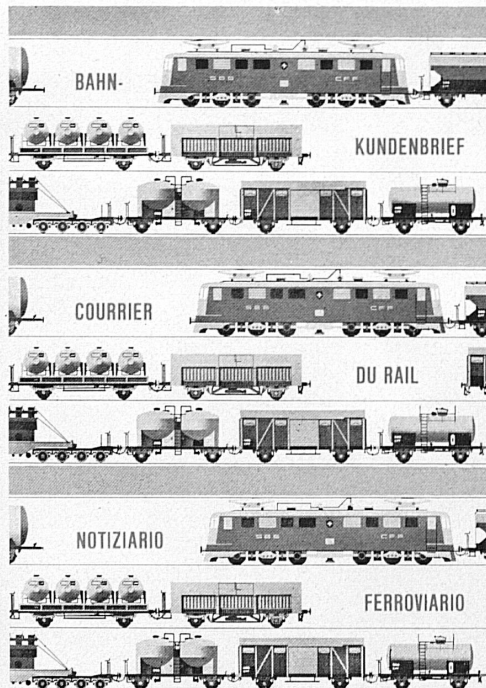
Beilage zur Reisezeitschrift «Schweiz»
Sonderdruck nach dem

Trafic marchandises

Annexe à la revue de voyage «Suisse»
Tirage à part du

Traffico merci

Supplemento alla rivista turistica «Svizzera»
Estratto del



Die TEE-Reisezüge machten am 2. Juni 1957 den Anfang. Seit dem 28. Mai 1961 folgen ihnen die TEEM-Güterzüge. Sie übertragen etwas vom Glanz des internationalen Schienenverkehrs großen Stils auf die nüchternere Güterbeförderung. Ein ganzes Netz von internationalen Güterzügen, auf Weiten und mit Geschwindigkeiten, die vorher im fahrplanmäßigen Güterverkehr unbekannt waren, ist entstanden.

Die TEEM-Bahnen

Die Bahnen folgender Länder machen als am TEEM-Netz Beteiligte oder interessierte Anschließende mit: England, Schweden, Norwegen, Dänemark, Niederlande, Belgien, Luxemburg, Frankreich, Deutschland (zwei Verwaltungen), Schweiz, Italien, Österreich, Tschechoslowakei, Polen, Ungarn, Rumänien, Jugoslawien, Bulgarien und Griechenland. Diese TEEM-Gruppe hat die internationale Ar-

beitsteilung organisiert und vorläufig hauptsächlich raschverderbliche Lebensmittel zu führen beschlossen.

Das TEEM-Netz

Jede beteiligte Bahn schuf auch möglichst gute Zu- und Wegführverbindungen. Das gilt besonders für die Anfangs- und Endpunkte der TEEM-Verbindungen, die nicht zugleich die Abgangs- und Bestimmungsorte der in TEEM-Zügen rollenden Wagenladungen sind. So werden beispielsweise zur Anfangsstation Bologna einer TEEM-Verbindung Süd-Nord schnelle landesinterne Güterzüge aus Sizilien führen. Von der TEEM-Endstation Oslo wiederum fahren rasche Züge bis hinauf nach Nordnorwegen.

Der schnellste Schienengüterverkehr

Dreißig TEEM-Verbindungen durchqueren jetzt den Kontinent, den alten, von

Süd nach Nord und von Ost nach West. Man könnte sich in die Zeit zurückversetzt fühlen, da das geographische Europa auch wirklich Europa war, gäbe es nicht die ganz gegenwärtig hoch wirkende Geschwindigkeit der TEEM – und einiges anderes.

Die Spitzengeschwindigkeit beträgt 100 Stundenkilometer. Die in TEEM-Zügen rollenden Wagen sind deshalb immer Schnell- oder Schnellstläufer und mit S oder SS markiert. Die durchschnittliche Geschwindigkeit zwischen Anfangs- und Endstation, beispielsweise zwischen Bologna und Zeebrügge, beträgt unter Einschluß aller technisch bedingten und Grenzhaltet etwa 45 Stundenkilometer. Diese Wegstundengeschwindigkeit erfordert hohe Fahrmittel auf allen Etappen, und die beteiligten Bahnen setzen denn auch ihre besten eigenen Lokomotiven auf ihren jeweiligen TEEM-Abschnitten ein.

Die TEEM und die Schweiz

Die Schweizerischen Bundesbahnen sind am TEEM-Netz beteiligt; vierzehn seiner Verbindungen führen durch unser Land oder enden an seinen Grenzen. Solange die TEEM hauptsächlich raschverderbliche Lebensmittel führen, beginnt kein Zug die Fahrt in der Schweiz, weil sie kein bedeutendes Exportland solcher Güter ist.

Andererseits zeigt ihr weitaus größter Anteil am Transit der TEEM, daß die Schweiz die Drehscheibe Europas im internationalen Schienenverkehr ist und bleibt.

Max E. Hodel

Im Hauptbahnhof Zürich.
En gare de Zurich.
Nella stazione centrale di Zurigo.



Aux trains voyageurs TEE, en circulation depuis le 2 juin 1957, les réseaux européens ont adjoint, dès le 28 mai 1961, des TEE marchandises. Ils assurent sur de longues distances l'acheminement des biens de toutes sortes à des vitesses inconnues jusqu'à maintenant dans ce secteur essentiel des transports ferroviaires.

Le réseau TEEM

comprend les pays participants et intéressés aux raccordements suivants: Angleterre, Suède, Norvège, Danemark, Pays-Bas, Belgique, Luxembourg, France, Allemagne (deux administrations), Suisse, Italie, Autriche, Tchécoslovaquie, Pologne, Hongrie, Roumanie, Yougoslavie, Bulgarie et Grèce. Cette nouvelle étape de la division internationale du travail vise avant tout, pour le moment du moins, à accélérer l'acheminement des denrées périssables. On a mis l'accent sur l'amélioration des correspondances avec les points de départ et d'arrivée des relations TEEM qui ne sont pas simultanément stations initiales et terminales des chargements transportés par les TEEM.



Immer schneller rollen die Güterzüge durch Europa. An stillem Wasser, in Schweden.

Sur les réseaux européens, les trains de marchandises roulent toujours plus rapidement. Un convoi des Chemins de fer suédois.

La nostra fotografia ha colto un contrasto tra l'imperturbabile quiete della natura e il dinamismo della nostra civiltà: nei pressi di Stoccolma, un TEEM, diretto alla sua lontana meta, sfreccia dinanzi ad acque sognanti.

C'est ainsi, par exemple, que des trains rapides amènent à Bologne – point de départ de l'une des relations TEEM nord-sud – des produits agricoles de Sicile. De la gare terminale d'Oslo, d'autres convois rapides transportent ces biens jusqu'à l'extrême nord de la Norvège.

Le trafic marchandises le plus rapide sur rail

Trente relations TEEM desservent le continent du sud au nord et de l'ouest à l'est. Sur le plan ferroviaire, on pourrait se croire revenu au temps où l'Europe était vraiment l'Europe.

Les TEEM circulent à une vitesse de pointe de 100 km/h. Seuls les wagons qui portent la marque S ou SS sont admis; cette indication signifie qu'ils répondent aux exigences d'ordre technique. Quant à la vitesse moyenne, compte tenu de tous les arrêts techniques et douaniers, elle s'inscrit à environ 45 km/h, entre Bologne et Zeebrugge par exemple. Il va sans dire que ce résultat remarquable ne peut être atteint qu'à la condition que chacun des réseaux participants mette à disposition ses locomotives les plus puissantes.

La Suisse est toujours la plaque tournante de l'Europe

Quatorze relations TEEM empruntent notre territoire en transit, et aboutissent à notre frontière. Aussi longtemps que les TEEM transporteront avant tout des denrées périssables, aucune relation n'aura son point de départ en Suisse.

Version française: Théo Chopard

Ai ben noti treni TEE, entrati in servizio il 2 giugno 1957, fanno riscontro nel traffico merci, dal 28 maggio di quest'anno, i Trans-Europ-Express-Marchandises (TEEM), e questa denominazione ha la virtù di conferire ai prosaici convogli di merci un po' del prestigio che accompagna i grandi espressi internazionali per viaggiatori. Con l'introduzione dei TEEM è stato istituito un servizio europeo di treni merci, senza precedenti per la lunghezza dei percorsi e per l'alto grado delle velocità.

Auf der Trisannabrücke der Arlberg-Ostrampe in Österreich. Ennet der Schlucht Schloß Wiesberg.

Sur le pont de Trisanna (rampe Est de la ligne de l'Arlberg, en Autriche). De l'autre côté du défilé, le château de Wiesberg.

Sul ponte di Trisanna (rampa orientale dell'Arlberg in Austria). Oltre la gola, si scorge il castello di Wiesberg.

Unter Dampf in Griechenland; vor der Abfahrt aus dem Güterbahnhof Athen. Im Hintergrund, am rechten Bildrand, die Akropolis.

Un train de marchandises des Chemins de fer grecs se prépare à quitter la gare d'Athènes. Dans le lointain, à droite, on distingue l'Acropole.

In Grecia: il treno a vapore sta per partire dalla stazione merci d'Ate-ne. Sullo sfondo, a destra della fotografia: l'Acropoli.

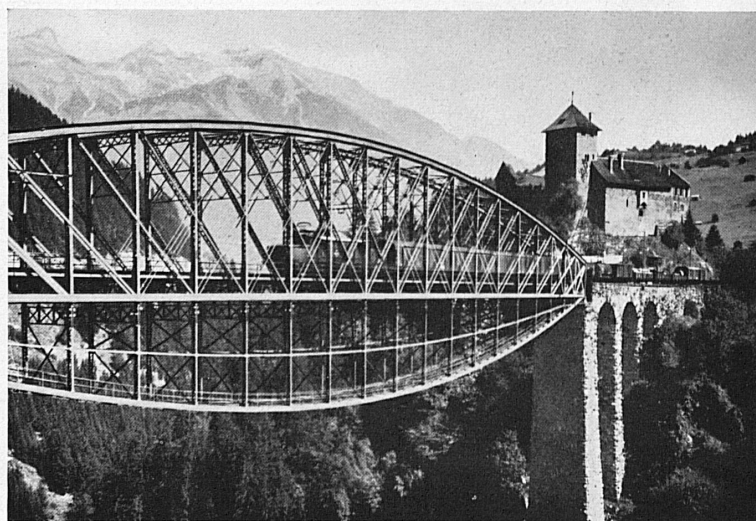
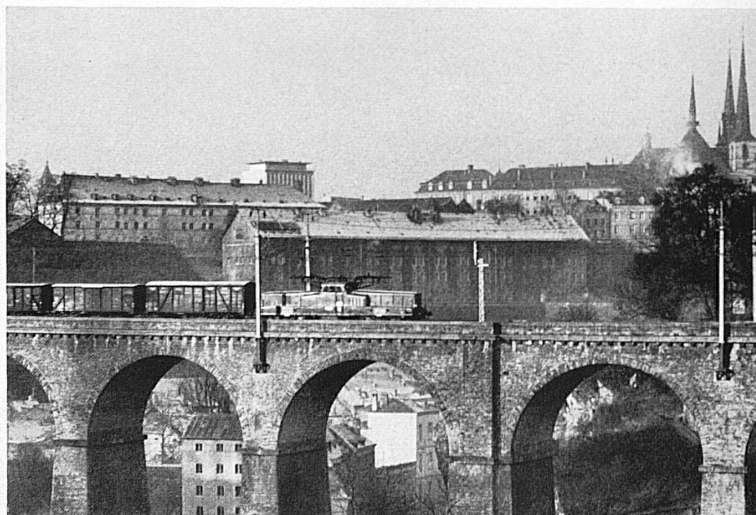
Le ferrovie della rete TEEM

Collaborano, o sono interessate per via dei raccordi al servizio TEEM, le ferrovie dei seguenti Paesi: Inghilterra, Svezia, Norvegia, Danimarca, Olanda, Belgio,

Am Ausfahrtsignal des Bahnhofs. Unter dem Pulvermühl-Viadukt die Vorstadt Pfaffenthal, rechts oben die Kathedrale Unsere Liebe Frau von Luxemburg.

Un convoi des Chemins de fer luxembourgeois quitte la capitale du grand-duché et s'engage sur le viaduc de Pulvermühl. Au premier plan, le faubourg du Pfaffenthal. A droite, la cathédrale de Notre-Dame.

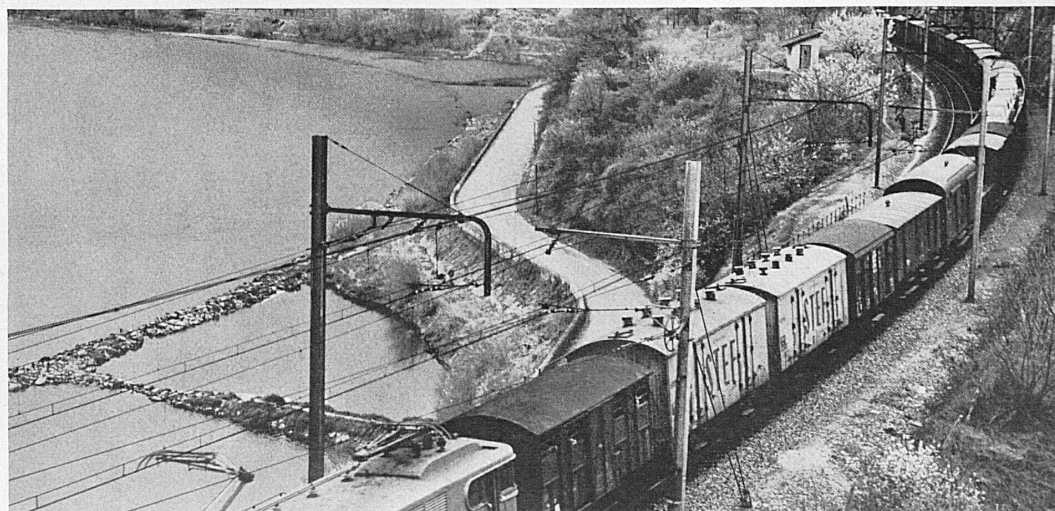
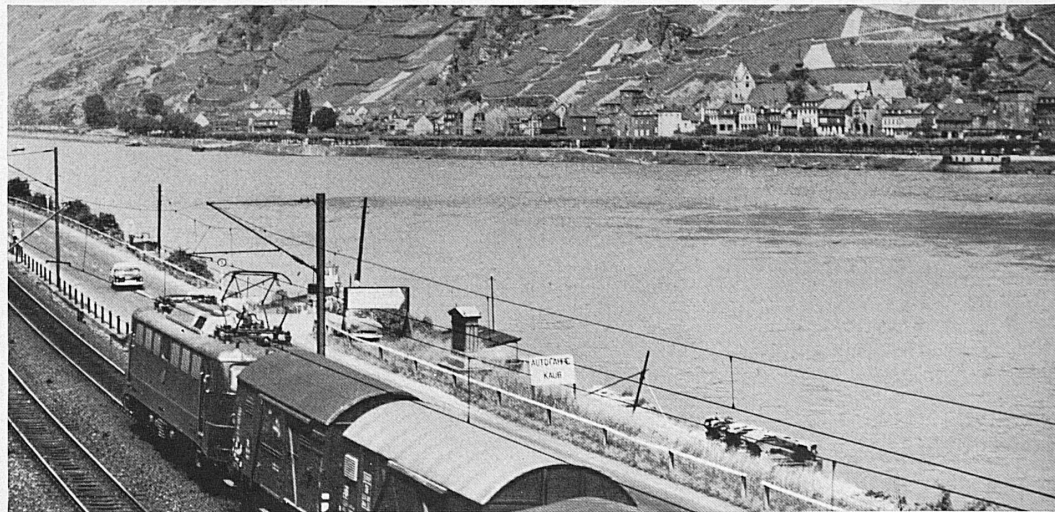
Presso il segnale della stazione. Sotto il ponte di Pulvermühl, il sobborgo di Pfaffenthal; a destra, in alto, la cattedrale di Nostra Signora del Lussemburgo.



Von Sizilien auf dem Fährboot übergesetzter Zug im Süden Italiens.

Un train italien de marchandises a franchi le détroit de Messine.

Giunto dalla Sicilia sulla nave traghetto, il treno risale ora la Penisola italiana.



Lussemburgo, Francia, Germania (RFT e Germania Orientale), Svizzera, Italia, Austria, Cecoslovacchia, Polonia, Ungheria, Rumania, Jugoslavia, Bulgaria e Grecia. Esse hanno curato la ripartizione del lavoro fra le amministrazioni e deciso d'impiegare i TEEM, per ora, soprattutto nel trasporto di generi alimentari facilmente deperibili.

La rete dei TEEM

Le amministrazioni interessate si sono sforzate d'introdurre buone relazioni sulle loro linee e hanno curato in modo particolare le coincidenze coi TEEM nelle stazioni iniziali e terminali di questi treni. A Bologna, ad es., che è punto di partenza d'una corsa TEEM per il Nord d'Europa, fanno capo rapidi treni con merci provenienti dalla Sicilia, mentre ad Oslo, punto d'arrivo della medesima corsa, altre veloci relazioni assicurano il proseguimento dei carichi sino ai confini settentrionali della Norvegia.

La rete dei TEEM copre, praticamente, l'Europa intera.

◀ Lebensmittel aus Italien rollen durchs Rheintal nach Norden. Bei Kaub in Deutschland.

Des denrées alimentaires en provenance d'Italie roulent vers le Nord le long du Rhin. Le convoi de la «Deutsche Bundesbahn» en face de Kaub.

Presso Kaub in Germania: attraverso la valle del Reno, un treno di derrate italiane sale verso il Nord brumoso.

◀ Mit Kühlgütern, anderen Lebensmitteln und Automobilen der Rhone entlang. Südlich von Lyon.

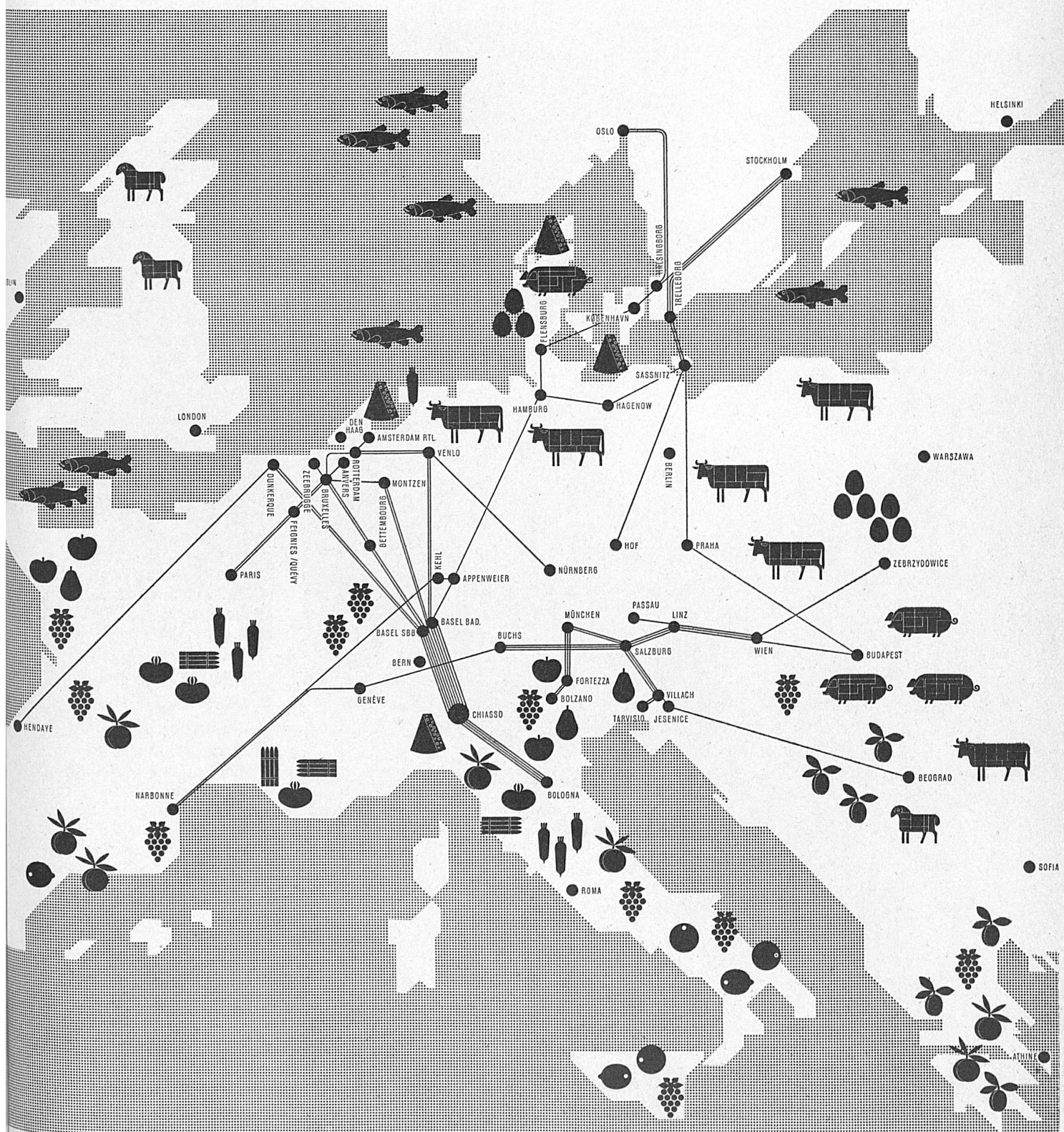
Au sud de Lyon un convoi de la Société nationale des chemins de fer français, qui transporte des denrées réfrigérées, d'autres marchandises périssables et des automobiles, descend la vallée du Rhône.

Fotografia scattata a sud di Lione: un treno merci carico di derrate refrigerate, d'altri generi alimentari e d'automobili, segue il corso del Rodano.

TEEM: i treni merci più rapidi

Oltre trenta relazioni TEEM traversano l'Europa, dal Nord al Sud, dall'Est all'Ovest e viceversa: osservando sulla

Das TEEM-Netz 1961
Le réseau TEEM en 1961
La rete TEEM 1961





Ein elektrischer TEE der SBB und ein TEEM mit elektrischer Ae 6/6-Lokomotive der SBB begegnen sich im Bahnhof Göschenen auf unserer Gotthardstrecke.

Un TEE électrique des CFF et un TEEM remorqué par une locomotive Ae 6/6 des CFF se croisent en gare de Göschenen, sur la ligne du St-Gothard.

Un elettrotreno TEE delle FFS ed un TEEM trainato da una delle nostre locomotive Ae 6/6 s'incontrano nella stazione di Göschenen.

carta geografica quali sono i loro quotidiani itinerari, quali i collegamenti ch'esse stabiliscono, vien fatto di creder ritornati i tempi in cui l'Europa era un tutto unitario. La velocità massima dei TEEM è di 100 km orari ed i carri tecnicamente in grado di circolare a questa elevata velocità recano dipinte sulle pareti esterne le lettere S o SS (= rapidi, rapidissimi). La velocità media tra la stazione iniziale e quella capolinea (tra Bologna e Zeebrügge, ad es.), tenuto conto di tutte le fermate dovute a ragioni tecniche o alle formalità doganali, è di almeno 45 km/h. Tale velocità richiede motrici assai potenti e le amministrazioni ferroviarie interessate affidano perciò la condotta dei treni TEEM alle loro migliori locomotive.

La Svizzera piattaforma d'Europa nel traffico merci

Il servizio TEEM interessa pure la nostra rete. Quattordici di tali treni attraversano la Svizzera, o vi terminano la loro corsa, alla frontiera. Fin tanto ch'essi trasporteranno in prevalenza generi alimentari facilmente deperibili, nessun TEEM inizierà il suo viaggio nel nostro Paese, che di siffatti generi è modestissimo esportatore.

Versione italiana: Claudio Bernasconi

Wir verdanken die Photographien der Güterzüge im Ausland den betreffenden Landesbahnverwaltungen, welche sie uns freundlicherweise zur Verfügung gestellt haben.
SBB-Aufnahmen: Kurt Blum und Alfred Gfeller
TEEM-Signet: Hans Thöni
TEEM-Netzkarte: Herbert Auchli