Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 52 (1959)
Heft: [1]: Schülerinnen

Artikel: SBB und Landwirtschaft
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-989646

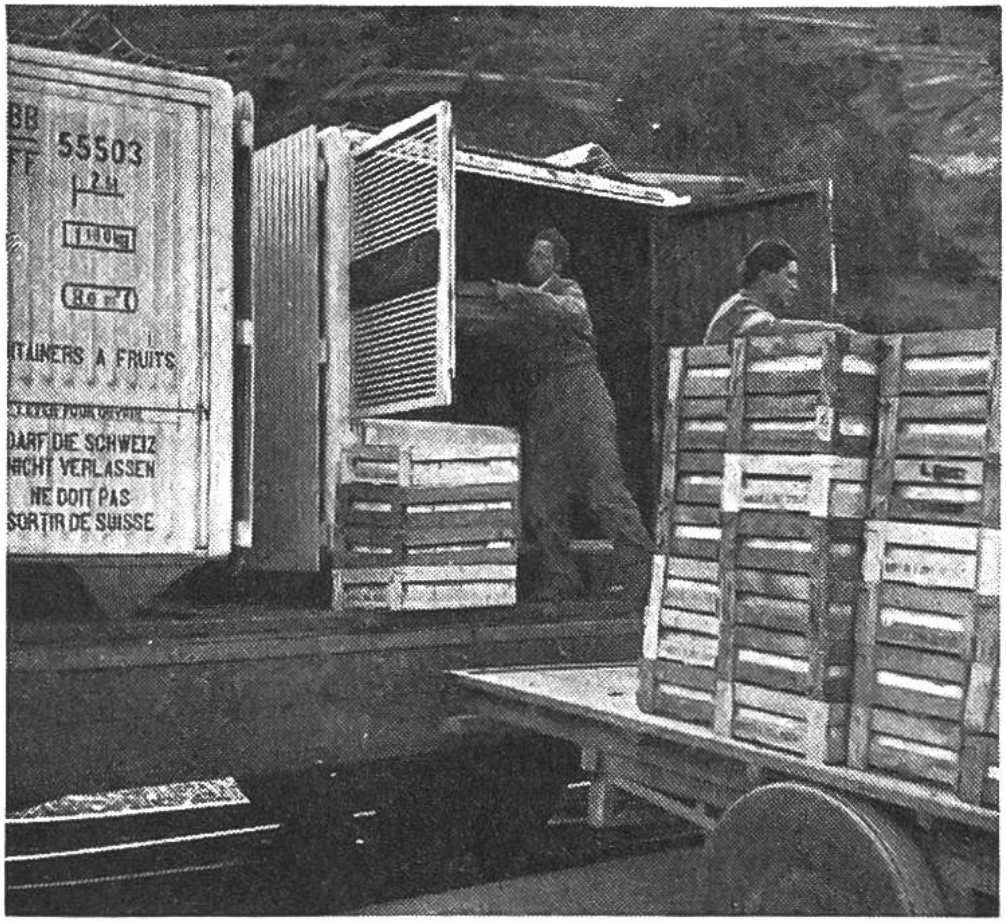
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 16.07.2025

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



Verlad von Walliser Erdbeeren in Früchtebehälter, die isolierte Leichtmetallwände und weissgestrichene Holzroste als Sonnenschutz-Verkleidung haben.

SBB UND LANDWIRTSCHAFT

Wer in der Schulpause sein Fläschlein pasteurisierter Milch trinkt oder in einen rotbackigen Apfel beisst, wird sich wohl kaum lange überlegen, woher die Milch kommt, wo der Apfel wuchs und auf welche Art und Weise diese Zwischenverpflegung in die Stadt gelangte. Ohne Transport geht es aber auch hier nicht ab. Oft muss sogar mit Fuhrwerk, Eisenbahn und Auto ein recht langer Weg zurückgelegt werden. Der Hauptteil der Beförderungsstrecke entfällt dabei in der Regel auf die Eisenbahn. Diese ist überhaupt eine grosse Helferin der Landwirtschaft. Sie bringt Milch, Eier, Obst, Kartoffeln, Gemüse und Holz von den Bauernhöfen in die Städte und führt umgekehrt Futtermittel, Stroh, landwirtschaftliche Geräte, Maschinen sowie Spritz- und Düngemittel den Landwirtschaftsbetrieben zu. Dank ihrem engmaschigen Schienennetz, ergänzt durch Postauto und Bahncamionnage, erreicht die Bahn praktisch den abgelegensten Weiler unserer Heimat.

Jeden Tag transportieren die Bundesbahnen Tausende von Kan-

Zwetschgen – in Hülle und Fülle!

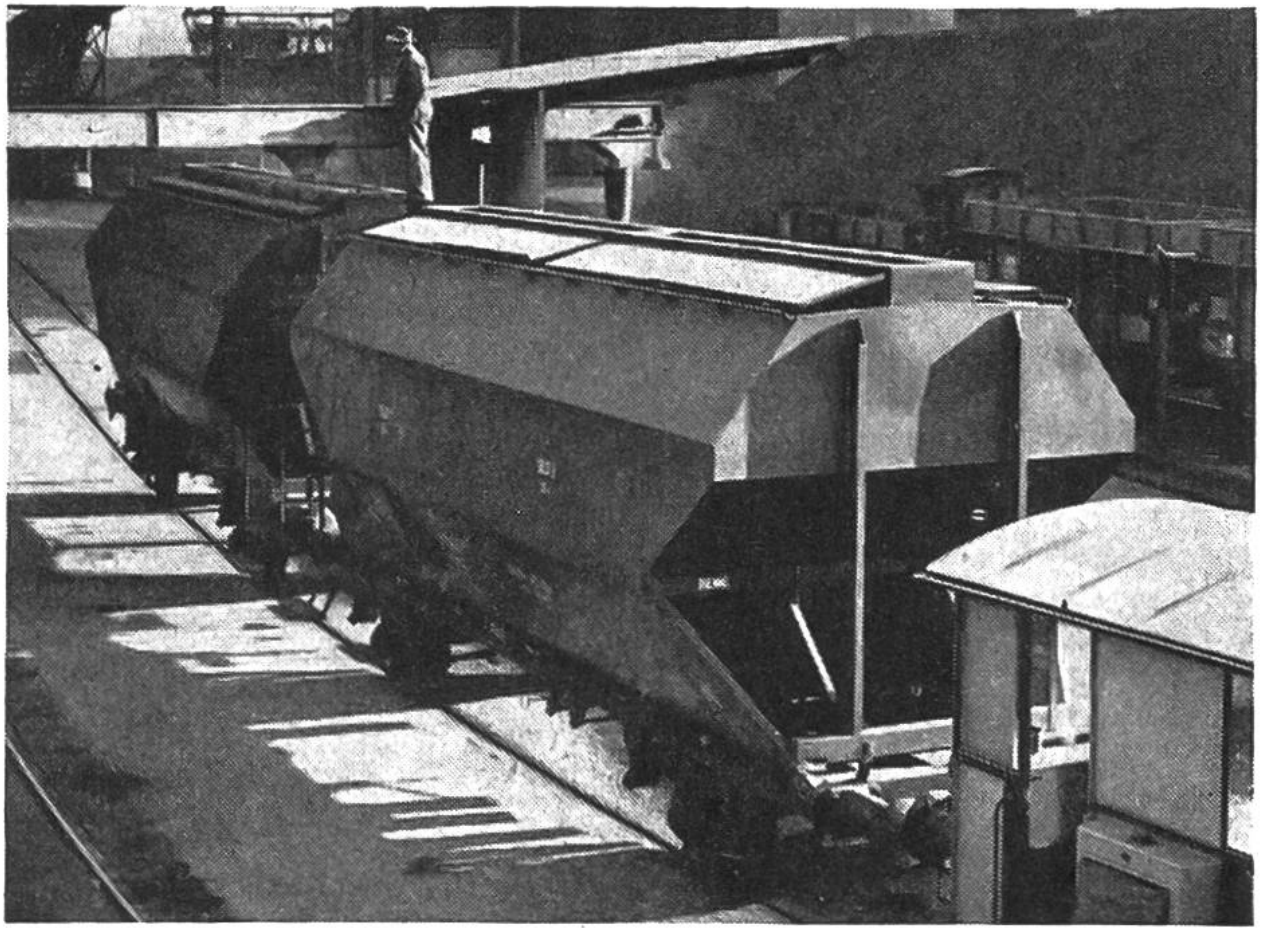
nen Milch von Stationen in landwirtschaftlichen Gegenden in die benachbarten Städte. Sehr viel Milch wird beispielsweise in der Stadt Zürich gebraucht. An einem einzigen Tage bringen die Bundesbahnen mit ihren Morgen- und Abendzügen etwa 160 000 l Milch und Rahm nach dem Hauptbahnhof Zürich. Da in einem kleinen Güterwagen (Typ K 2) etwa 160 Kannen Platz haben, sind also allein nach Zürich täglich ungefähr 25 «Milchwagen» zu befördern. Zum Teil wird die Milch von ziemlich weit her nach Zürich gebracht, beispielsweise vom Tösstal, vom Zürcher Oberland und vom Knonaueramt. Im November und Dezember hat sogar der Thurgau Milch nach Zürich zu liefern. Insgesamt befördern die schweizerischen Eisenbahnen jährlich über 200 Millionen Liter Milch.

Vieh fährt häufiger Eisenbahn, als man im allgemeinen denkt. Im Jahre 1956 gab es 412 000 Rindvieh-Transporte; ein Viertel aller Rinder hat eine Eisenbahnfahrt gemacht! Pferde reisen noch häufiger; 36% aller Pferde sind transportiert worden. Am meisten reisen Schafe und Ziegen; bei einem Bestand von total 313 000 Stück sind 120 000 Stück befördert worden (38%). Besonders rege geht es zu, wenn das Vieh in die Ferien – d. h. zur Sömme-

Die Sommerferien auf der Alp sind zu Ende! Bald geht es auf die Heimreise.

rung in die Alpen – reist. Sehen wir uns einmal die Alpauffahrt in Schüpfheim im Entlebuch etwas näher an. Am 4. Juni 1957 sind hier beispielsweise 20 Wagen mit insgesamt 161 Stück Rindvieh angekommen. Vom 9. Mai bis 12. Juni 1957 sind in 97 Viehwagen total 720 Stück Rindvieh und 205 Schafe nach Schüpfheim gebracht worden.

Betrachten wir noch einige andere landwirtschaftliche Produkte. Im Jahre 1956 sind für den Transport von Äpfeln 5300 Wagen und für denjenigen von Birnen 1700 Wagen gebraucht worden; besonders gross sind die Transporte zu den Mostereien. 18100 Wagen Kartoffeln, 1300 Wagen Rüben, 2200 Wagen Tomaten, 700 Wagen Zwiebeln und 13700 Wagen Zuckerrüben wurden transportiert. Da die Zuckerfabrik Aarberg im Tag nicht mehr als etwa 175 Wagenladungen Rüben verarbeiten kann, werden die Zufuhren durch einen Transportplan im voraus genauestens geregelt. Dieser «Fahrplan» muss von allen Versendern genau eingehalten werden, um Störungen des Fabrikationsbetriebes zu vermeiden. Damit die Früchte und Gemüse in frischem Zustand in den Städten eintreffen, werden aus dem Wallis und dem Fricktal in den Haupterntezeiten während jeder Nacht besondere Eilgüterzüge mit Tomaten, Erdbeeren und Kirschen zu den grossen Verbrauchszentren geführt. Diese kostbaren Früchte werden



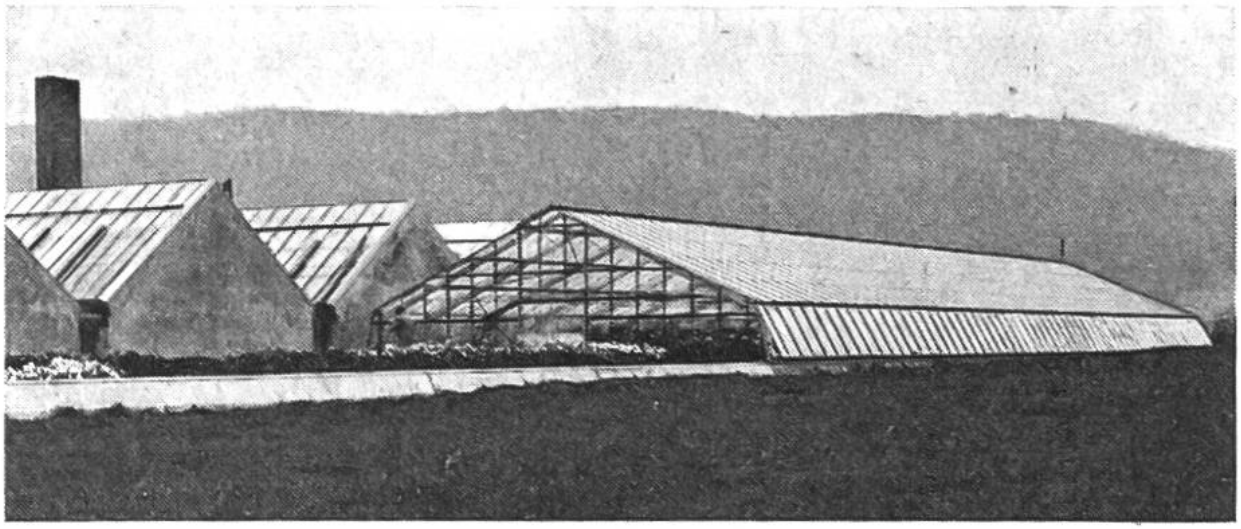
Der neue Silowagen der SBB, welcher 25–28 t Getreide transportieren kann, wird hier gefüllt. Das Getreide fällt vom Silo durch eigene Schwerkraft in ein Auslaufrohr und wird mit einem Trichter von oben her in den Wagen geleitet. Das Füllen des Wagens dauert ungefähr 15 Minuten. – Das Entladen des Wagens ist ebenso einfach: das Getreide fliesst durch zwei Bodenlucken von selbst aus dem Wagen und gelangt über die Förderanlagen zu den Silos.

wegen der oft hohen Temperaturen erst im späten Nachmittag gepflückt und dürfen ausnahmsweise bis in die Nacht hinein verladen werden. Trotzdem erscheinen sie auf den grossen Märkten schon am nächsten Vormittag. Die Organisation dieser Früchtezüge muss sehr beweglich aufgebaut sein, weil der Ernteanfall bei Witterungsänderungen oft sehr rasch wechselt. Um die Früchte zu schonen und das Ein- und Ausladen zu vereinfachen, werden seit einiger Zeit Versuche mit wärme-isolierten Früchtebehältern angestellt (Bild S. 209). Sehr viele Lebensmittel kommen aus Italien; ein Teil bleibt in der Schweiz, und ein Teil geht noch weiter nach Norden. Am 13. November 1957 fuhr der 100 000. Lebensmittelwagen des Jahres durch den Eingangsbahnhof Chiasso. Für den Transport von inländischem Getreide waren 16 700 Wagen notwendig. Es wird in Säcken befördert, häufig

aber auch ohne Verpackung in den Wagen geschüttet. Seit kurzem verwenden die Bundesbahnen ab gewissen Bahnhöfen auch besondere Getreide-Silowagen (Bild nebenan).
Sozusagen alle landwirtschaftlichen Produkte werden zu besonders günstigen Preisen transportiert, damit sie durch den Transport nicht stark verteuert werden. Für Gemüse ist die Fracht beispielsweise um 20–35% billiger als für gewöhnliche Güter. Beim einheimischen Holz beträgt die Verbilligung 15–35%, bei den Zuckerrüben 25–40%, beim Vieh 25–50% und bei der Milch sogar 65–70%. Auf diese Weise helfen die Bundesbahnen mit, dass der Bauer für seine landwirtschaftlichen Produkte einen angemessenen Erlös erzielt und dass der Käufer in den Genuss vorteilhafter Preise kommt. hs

TECHNIK UND GEMÜSEBAU

Ihr denkt vielleicht, das eine habe mit dem anderen doch nichts zu tun. Früher mag es so gewesen sein, jetzt aber greift die Technik mehr und mehr in rein landwirtschaftliche und gartenbauliche Arbeiten ein. Ja, gerade der Anbau und die Verarbeitung von Gemüsen im grossen stellt der Technik bedeutsame Aufgaben.



Das grosse, quergestellte Glashaus ist ein sogenannter «Rollblock», der auf Schienen und Rollen seiner ganzen Länge nach verschoben werden kann. Diese Konstruktion ermöglicht es, das kostbare Glasdach jeweils über diejenigen Pflanzenkulturen zu bringen, die den Schutz am nötigsten haben, während andere Kulturen auf der nicht bedachten Fläche abgeräumt oder vorbereitet werden.