

**Zeitschrift:** Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender  
**Herausgeber:** Pro Juventute  
**Band:** - (1971)

**Artikel:** Transitland Schweiz  
**Autor:** H.S.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-987685>

#### **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](#)

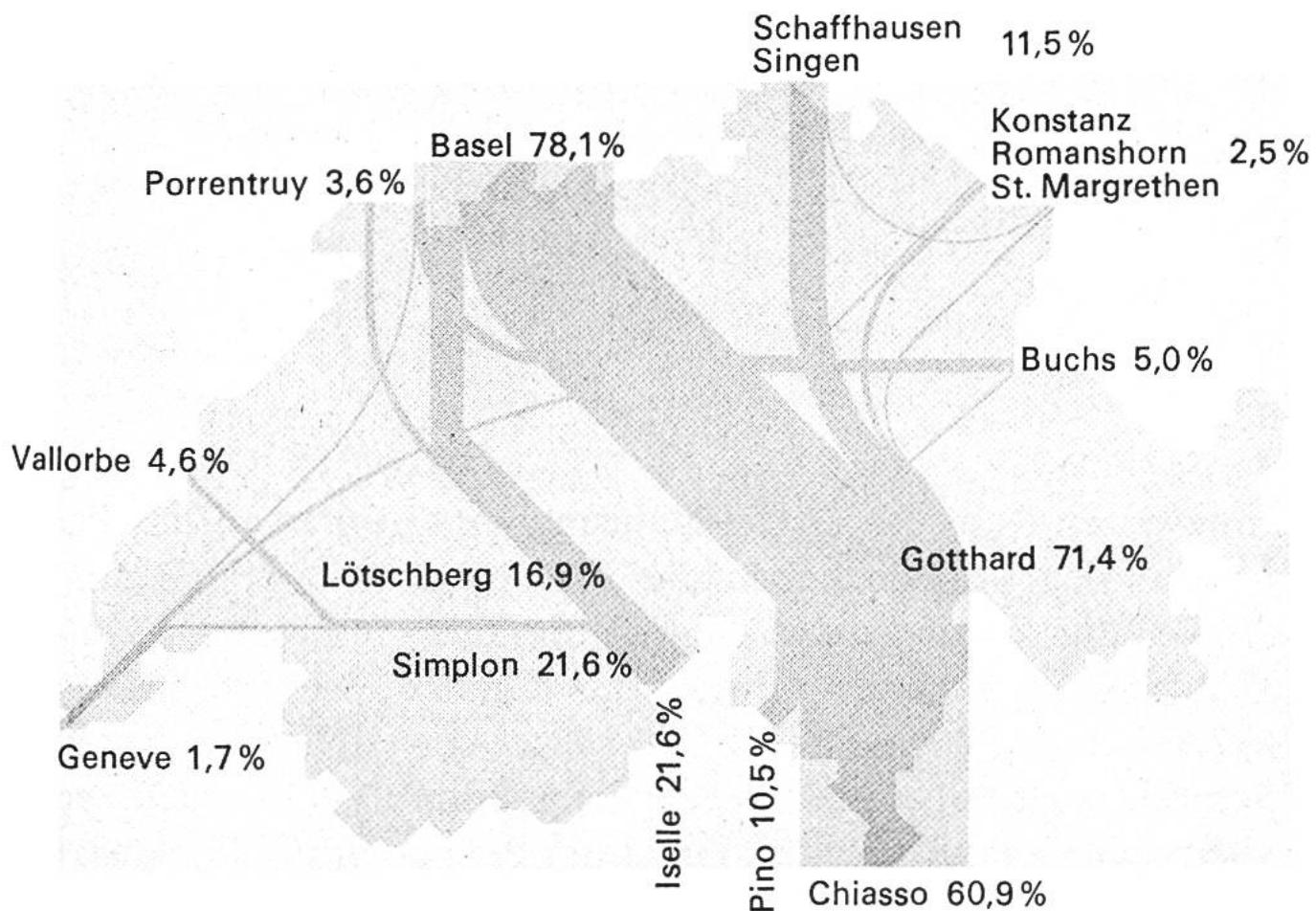
**Download PDF:** 12.02.2026

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

# Transitland Schweiz

«1000 Tonnen!» meldet der Zugführer. Ein schwerer, langer Güterzug. Die zwei Lokomotiven vom Typ Ae 6/6 haben 45 Güterwagen zu ziehen, von denen jeder etwa 10 Tonnen wiegt und zudem eine Ladung von etwa 12 Tonnen aufweist. Dieser Zug bringt vor allem Südfrüchte aus Italien. Bald wird er den Grenzbahnhof Chiasso verlassen, in rascher Fahrt über Bellinzona hinauf zum Gotthardtunnel rollen, dann das Reusstal hinunterfahren und schliesslich über Basel dem Ziel im Norden zustreben. Da ist beispielsweise der italienische Güterwagen mit der Aufschrift «Palermo–Kopenhagen». Er transportiert eine Ladung von 10000 Kilogramm Orangen von Sizilien nach der dänischen Hauptstadt. Die Schweiz wird auf dieser Reise durchfahren. Für die Schweiz ist dies Durchgangsverkehr. Häufiger nennt man dies Transitverkehr. Auf dem Geleise nebenan sehen wir einen Güterwagen mit einer Gemüseladung von Bologna nach Zürich. Es ist Verkehr von Italien in die Schweiz. Das ist Importverkehr. Auf Geleise Nr. 5 ist soeben ein von Norden kommender Zug eingefahren. Da ist beispielsweise ein Wagen mit Maschinen mit der Anschrift «Baden–Milano»; das ist Exportverkehr von der Schweiz nach Italien. Und hier ist ein Güterwagen mit der Aufschrift «Luzern–Chiasso»; er besorgt innerschweizerischen Verkehr. Man sieht: Chiasso ist ein wichtiger Bahnhof.

Die Schweizerischen Bundesbahnen haben im Jahre 1969 auf ihrem Netz insgesamt 42,58 Millionen Tonnen Güter befördert. Dieses Ergebnis stellt einen neuen Rekord dar. Fast genau ein Viertel dieser Transporte, nämlich 10,65 Millionen Tonnen, entfällt auf den Transitverkehr. Auch das ist ein neuer Rekord. Es sind 10 Prozent mehr als im Jahr vorher. Aus dieser hohen Zahl wird ersichtlich, dass sehr viele Güter mit der Bahn über die Grenze in die Schweiz gelangen, unser Land durchqueren



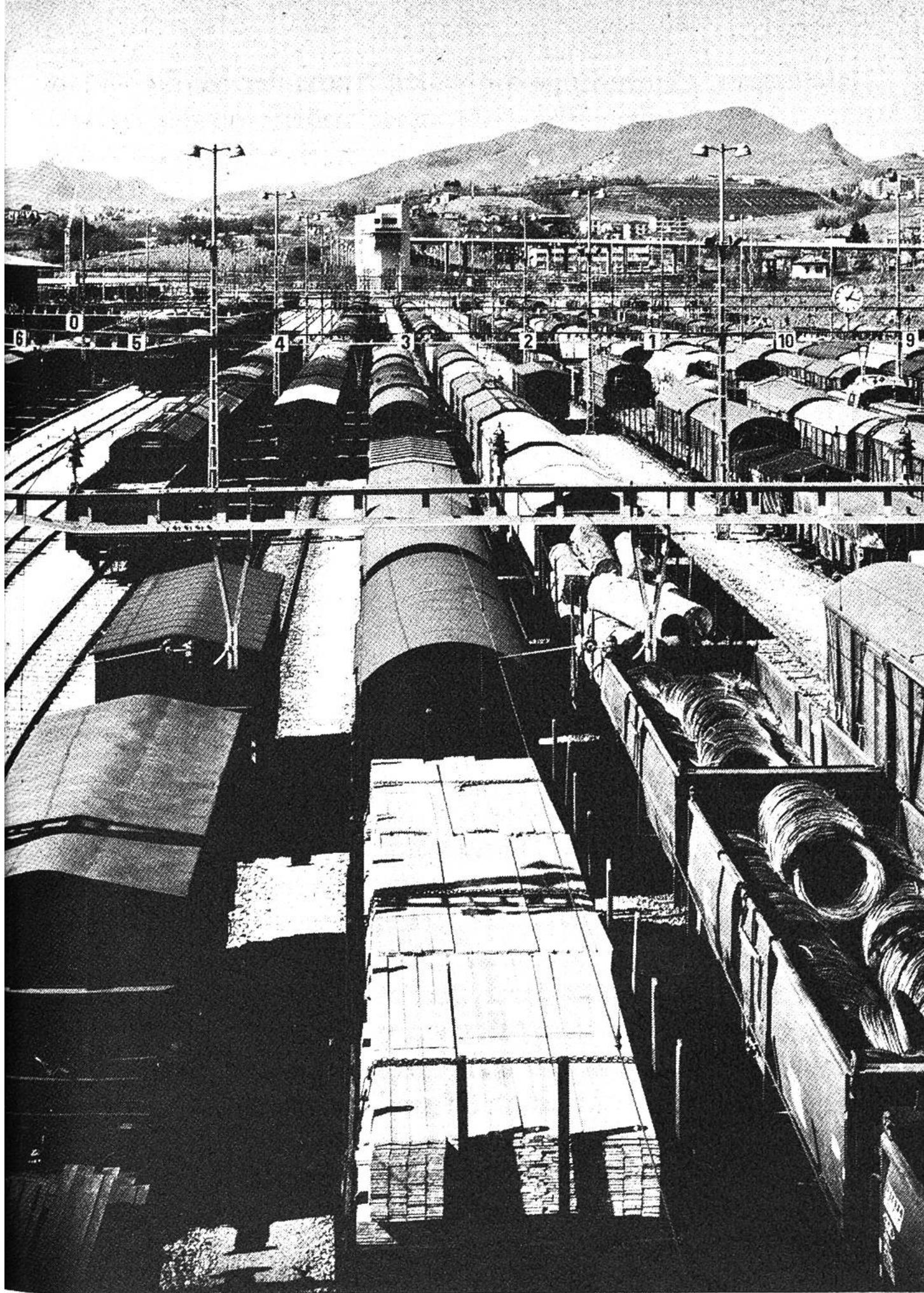
Diese schematische Karte über den Gütertransitverkehr zeigt, wie wichtig die Transporte von Süden nach Norden und von Norden nach Süden sind. An der gesamten Durchfuhr ist der Transit von und nach Italien mit 92,9% beteiligt. Auf die anderen Verbindungen, hauptsächlich West–Ost–West, entfallen 7,1% der beförderten Mengen.

und es wenig später über eine andere Grenze wiederum verlassen.

Welche Güter wurden denn im Transit durch unser Land transportiert? An erster Stelle sind es Metalle und Metallwaren. Diese Transporte machen mehr als 4 Millionen Tonnen aus und rollen vor allem von Deutschland über die Schweiz nach Italien. Grosse Industriebetriebe des Ruhrgebietes beliefern beispielsweise Betriebe im Raum Mailand mit Schrott und Alteisen. Täglich sind auch Güterzüge mit Roheisen, Eisen- und Stahlblechen sowie Halbfabrikaten anzutreffen.

Im zweiten Rang folgen die Nahrungs- und Futtermittel: Fast 2 Millionen Tonnen haben die Schweiz durchquert. Weitaus am wichtigsten sind dabei die Früchte- und Gemüsetransporte. Während der Erntezeit fahren täglich ganze Züge voll beladen mit frischen Früchten und Gemüsen von Italien durch die Schweiz zu den grossen Verbrauchszentren im Norden, vor allem nach Deutschland, Holland, Belgien und Dänemark, aber auch bis nach Skandinavien. Milch, Milchprodukte und Eier reisen dagegen meistens von Norden nach Süden, vor allem von Dänemark durch Deutschland und durch die Schweiz nach Italien; im Jahre 1969 sind beispielsweise nicht weniger als 99200 Tonnen – das wären also 9920 Eisenbahnwagen mit je 10 Tonnen Ladung – durch die Schweiz gerollt. Zur Gruppe der Nahrungsmittel gehören aber auch Fleisch, Fische, Tiere, Geflügel, Fette, Öle und Getränke. Die rasch verderblichen Waren reisen in besonders konstruierten, am weissen Farbanstrich sogleich erkennbaren Kühlwagen.

Es mag überraschen, dass die Düngemittel und Chemikalien mit etwas über 1 Million Tonnen in dieser Rangliste der wichtigsten Transitgüter den dritten Platz einnehmen. Hieher gehören auch die chemischen Präparate sowie die Farben und Seifen. Im vierten Rang stehen die Baustoffe, Bindemittel sowie Stein-, Ton- und Glaswaren, denn davon rollten 945000 Tonnen durch die Schweiz. Mit fast demselben Gesamtgewicht folgt dann an fünfter Stelle der Transit von Maschinen und



Fahrzeugen. Ganze Züge mit neuen Autos der Marke «Fiat» auf doppelstöckigen Eisenbahnwagen rollen von der italienischen Stadt Turin durch die Schweiz nach Heilbronn, in die Gegend von München sowie nach Venlo in Holland. Und es kann durchaus vorkommen, dass dieser Autozug einem in entgegengesetzter Richtung fahrenden Autozug begegnet, der neue Autos der Marke «Opel» von Deutschland nach Italien führt.

Von den meisten der bisher erwähnten Güter werden Jahr für Jahr mehr Tonnen durch die Schweiz transportiert. Anders verhält es sich bei den Brennstoffen und Treibstoffen. Hier ist in den letzten Jahren ein steter Rückgang zu verzeichnen, weil die Kohle immer mehr von Öl und Elektrizität verdrängt wird und weil Öl immer mehr in Rohrleitungen (Pipelines) gepumpt und in diesen dicken Röhren über Hunderte von Kilometern befördert werden kann. Schliesslich wären noch die Textilien, das Leder, der Kautschuk, Holz und Papier sowie verschiedene andere Güter zu erwähnen, so dass praktisch fast alle Arten von Waren im Transit auf den Eisenbahnschienen durch die Schweiz rollen.

Vor allem der zentralen Lage der Schweiz ist es zuzuschreiben, dass so viele Güter durch unser Land hindurch transportiert werden. Der kürzeste Weg von wichtigen Industriegebieten Deutschlands, Nordfrankreichs, Belgiens und Hollands nach dem oberitalienischen Industriegebiet im Raume Mailand, Turin und Genua führt durch die Schweiz. Die Alpen, die sich wie eine Barriere durch Mitteleuropa hinziehen, lassen sich nur an wenigen Stellen ohne allzu grosse Schwierigkeiten überqueren. Gotthard und Simplon sind solche Stellen. Über sie führten schon im Mittelalter Saumpfade, heute sind es gut ausgebauten Eisenbahnlinien. Der Verkehr zwischen Norden und Süden wickelt sich auf ein paar wenigen Übergängen ab und ist hier daher besonders gross. Der Verkehr zwischen dem Westen und Osten Europas wird hingegen durch die Alpen viel

weniger behindert, verteilt sich auf eine grosse Zahl von Linien und berührt die Schweiz daher viel weniger. Die Karte der Verkehrsströme zeigt dies sehr deutlich.

Auf der Gotthardlinie fahren pro Tag durchschnittlich 88 Güterzüge. Am 7. August 1969 rollten sogar 133 Güterzüge über den Gotthard, womit eine neue Höchstleistung erzielt wurde. Trotz der schweren Anhängelast weisen diese Züge sehr hohe Geschwindigkeiten auf. Oft rollen sie mit 75 Stundenkilometern die Gotthardrampen aufwärts, und im Flachland erreichen sie häufig 100 Stundenkilometer. Während die TEE-Züge die raschesten Züge im internationalen Reiseverkehr sind, gelten die TEEM-Züge als schnellste Züge im Gütertransport auf weite Distanzen. Da fährt beispielsweise ein TEEM-Zug über die Strecke Bologna–Gotthard–Dünkirchen (1309 km) und ein anderer sogar über die Strecke Bologna–Gotthard–Stockholm (2414 km). Insgesamt führen über 100 verschiedene TEEM-Verbindungen kreuz und quer durch Europa. 35 dieser internationalen Schnellgüterzüge berühren die Schweiz.

Für den Güterwagen, der mit seiner Ladung von 10000 Kilogramm Orangen über die 1623 Kilometer lange Strecke von Palermo nach Kopenhagen rollt, muss ein Frachtbetrag von 66000 Lire für die Strecke Palermo–Chiasso und von 2400 dänischen Kronen für die Strecke Chiasso–Kopenhagen bezahlt werden. In Schweizer Geld umgerechnet sind es für den ganzen Transport rund 1800 Franken, was somit pro Kilogramm Orangen 18 Rappen ergibt. Den Schweizerischen Bundesbahnen wird für den Transport des Wagens von der italienischen Grenze bei Chiasso bis zur deutschen Grenze bei Basel ein Anteil von rund 340 Franken vergütet. Ein einziger Güterzug kann den SBB Einnahmen von weit über 10000 Franken einbringen. Alle Transitgüterzüge zusammen ergeben jedes Jahr viele Millionen Franken Einnahmen. Dies zeigt, welch grosse Bedeutung dem Transitverkehr für die Bundesbahnen und damit auch für das ganze Land zukommt.

H. St.