Rundschau = Les actualités

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **- (1950)**

Heft 7

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

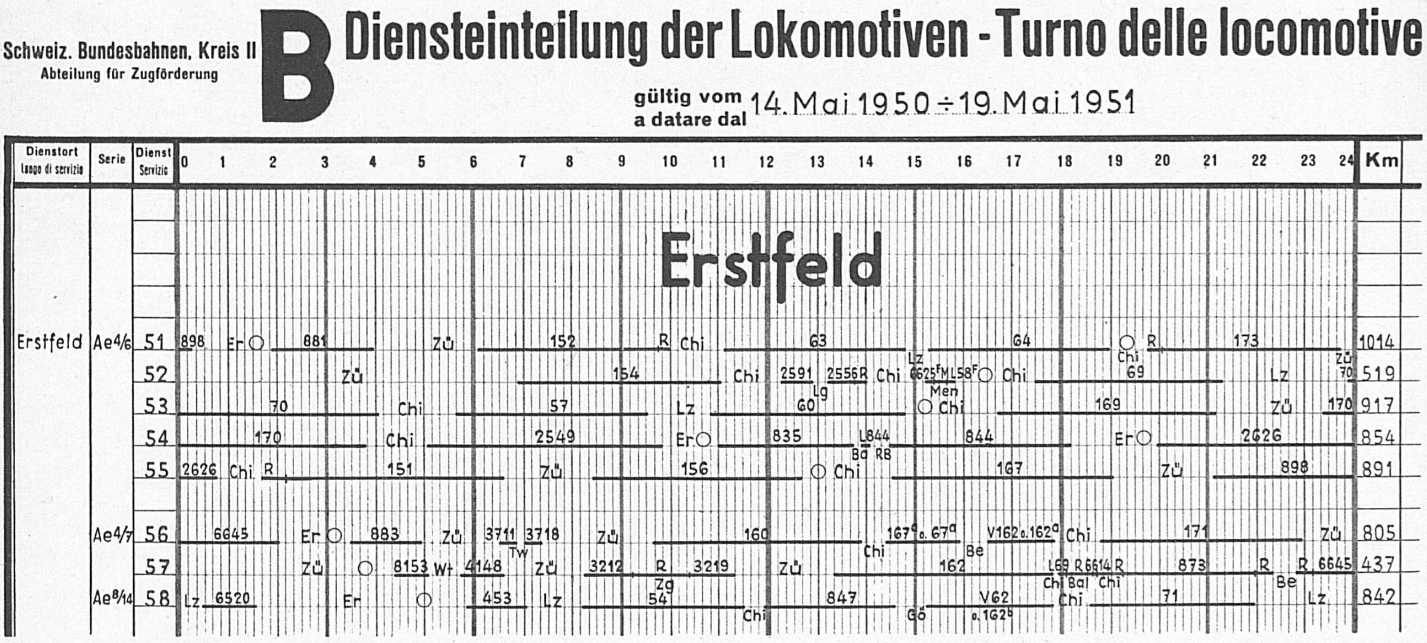
tivführer seine Tagesdiensttouren und Freitage in der betr. Woche finden kann. — In der Woche vom 18. bis 24. Juni stoßen wir beispielsweise für Lokomotivführer Walker auf Woche 21. Wie aus der Tourenfolge ersichtlich, beginnt für ihn die Woche mit dem Ruhetag, Montag folgt Tour 14, dann 15 ... usw. Beizufügen wäre, daß für Sonn- und Feiertage oft Änderungen vorgesehen sind. Spezielle Diensteinteilungen regeln die Dienste der Führergehilfen, da heute nur Nachtzüge oder solche, die über 40 km ohne Halt verkehren, zweimännig geführt werden müssen.

Etwas einfacher lassen sich schließlich die Dienste der Lokomotiven schildern. Grundsätzlich arbeiten die Lokomotiven Tag und Nacht. Zweistündige Dienstpausen genügen zu einer sog. Hauptpflege, im übrigen wird die Maschine nach zirka 100 000 km überholt. Aus dem strengen Dienst ergeben sich bisweilen erhebliche Tagesleistungen von bis zu 1000 km. Um die Maschinen voll auszunützen, d. h. um mit einem Minimum an dienstbedingten Leerfahrten auszukommen, werden häufig auch die Lokomotivtouren zu Gruppen zusammengefaßt. Am Kopf des Planes 3 finden wir z. B. die Ae-4/6-Gruppe des Depot Erstfeld. Sie umfaßt die Dienste 51 bis 55, besteht somit aus 5 Ae-4/6-Lokomotiven, die im Laufe von 5 Tagen die genannten Dienste sukzessive durchlaufen. Nach diesen 5 Tagen beginnt jede Maschine wieder mit ihrem ersten Dienst. Im Gegensatz zu dieser Fünfergruppe findet sich die Zweiergruppe der Ae 4/7 oder der regelmäßige Tagesdienst 58 der Landilokomotive Ae 8/14, welche demnach jeden Tag denselben Dienst versieht.

Um uns schließlich ein Bild von der gewaltigen Tagesarbeit einer Lokomotive zu verschaffen, verfolgen wir noch kurz den ersten Dienst (51) der Ae-4/6-Gruppe: Von Tour 55 bringt die Maschine um 0.15 h morgens den Güterzug 898 von Zürich nach Erstfeld. Es folgt eine kurze Pause zur Hauptpflege bis kurz vor 2 h, dann geht es mit Güterzug 881 nach Zürich, von dort um 6 h mit dem Städteschnellzug 152 Zürich—Mailand bis Chiasso, dann mit dem Italien—Skandinavien-Expreß 63 nach Luzern, mit dessen Gegenzug 64 nach Chiasso und wieder mit dem Städteschnellzug 173 nach Zürich. Mit dieser Tagestour von 1014 km wird der Gotthard nicht weniger als viermal überquert, eine Leistung, die sich mit Recht bewundern läßt.

Aus unserer kurzen Betrachtung läßt sich ableiten, daß alles, was irgendwie auf längere Zeit hinaus festgelegt werden kann, in den Dienstplänen berücksichtigt ist, selbst praktisch häufig verkehrende Fakultativzüge sind bisweilen in den Lokomotivdienstplänen schon aufgezeichnet. Daneben aber haben unsere Depotleitungen eine ungeheure Improvisationsarbeit zu leisten, die an Hochbetriebstagen oft ans Unmögliche grenzt. Eine einzige Verspätung kann die präzisesten Pläne illusorisch werden lassen. Wohl besitzt jedes Depot eine Reserve, sowohl an Personal wie an Maschinen, die für Extrazüge und Unregelmäßigkeiten einspringen kann, doch läßt sich begreiflicherweise auch die Reserve nur in wirtschaftlichem Rahmen halten. Treten deshalb größere Störungen ein, so ist es zu einem guten Teil dem Organisationstalent der Depotleitungen zu verdanken, wenn der Fahrplan nicht komplett aus den Angeln geht.

Alles in allem aber bedarf es stets des vollen Einsatzes jedes einzelnen der Beteiligten, um all die Pläne und Einteilungen in die Wirklichkeit zu versetzen, damit das große Gemeinschaftswerk nicht ins Stocken gerät und die Züge pünktlich rollen. A. A.



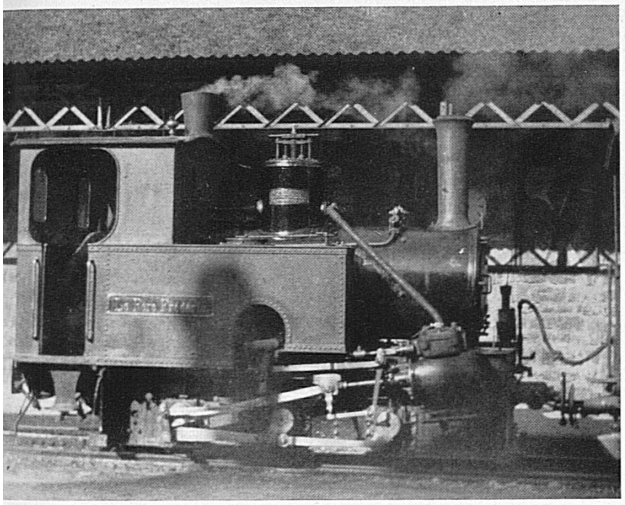
Oben: Die Diensteinteilungen der Lokomotiven sind auf diesem speziellen Plan geregelt. Die Ringe bedeuten die Maschinen-Hauptpflege.

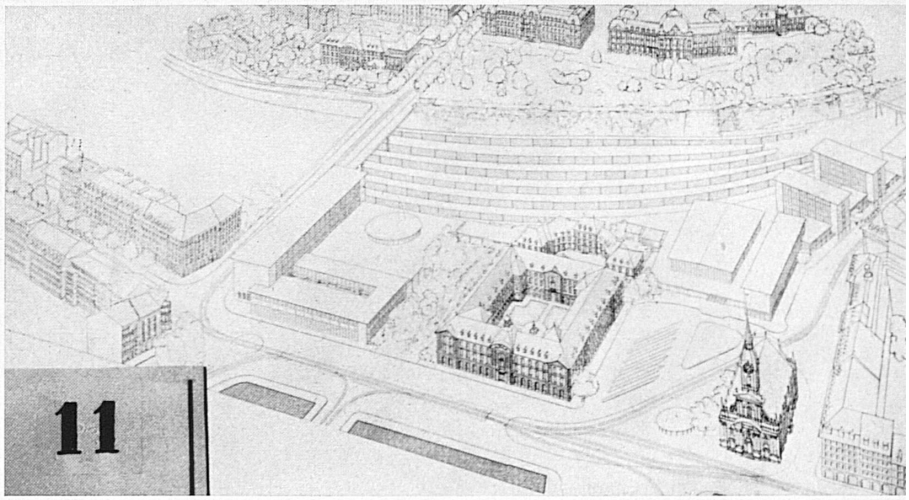
Ci-dessus: Le roulement du service des locomotives figure sur ce plan spécial, dont les cercles indiquent les principaux temps d'entretien des machines.

RUNDSCHAU · LES ACTUALITÉS

MS «Rothorn», das neue Motorschiff der BLS auf dem Brienzersee

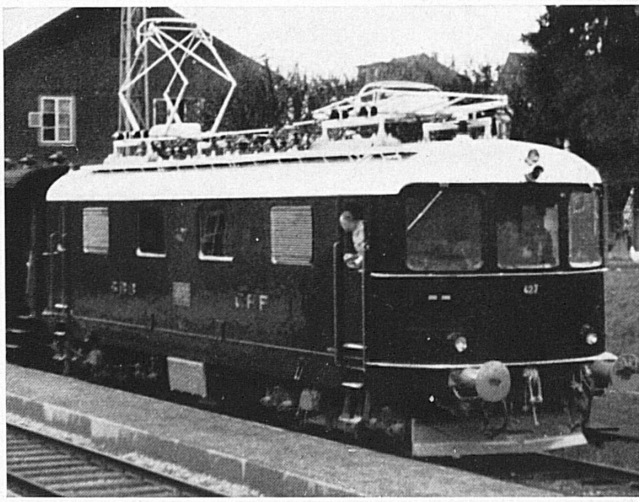
Die ausgesprochen saisonbedingte Schifffahrt auf dem Brienzersee hat in den letzten Jahren eine Reorganisation im Sinne eines rationelleren Betriebes erfahren. Dem Verkehr stehen neben den beiden Dampfschiffen «Brienz» und «Lötschberg» vor allem die drei Dieselmotorschiffe «Iseltwald», «Harder» und «Rothorn» zur Verfügung. Von diesen ist die «Rothorn» das jüngste. Ihre Schale und die Aufbauten wurden durch die Firma Herbosch in Antwerpen erstellt und in interessantem Transport nach der Brienzerseewerft in Interlaken verbracht, wo durch das Personal des Schiffsbetriebes die definitive Montage erfolgte. Das 40 m lange und 5,5 m breite Boot, das durch einen Sulzermotor von 300 PS angetrieben wird, steht seit Mitte Mai im Betrieb. Es bietet Raum für 400 Passagiere, wovon 280 in der 2. Klasse, welcher das ganze Hauptdeck eingeräumt ist, Platz finden; der 1. Klasse ist von der Schiffsmitte nach hinten das Oberdeck reserviert. Das Schiff verfügt über heizbare freundliche Kabinen und genügend freien, zum Teil windgeschützten Deckraum. Eine gut eingerichtete Schiffsrestauration ist in der Lage, kalte und warme Speisen und Getränke zu servieren. Die «Rothorn» wird ihre Aufgabe, die vor allem darin besteht, dem Ausflugsverkehr zu dienen, sicherlich zur Zufriedenheit der Hersteller wie der Passagiere erfüllen können.





Oben: Nun haben auch der « Père Frédéric » und seine Geschwister im Neuenburger Jura ausgedient! Die Schmalspurbahn von Le Locle nach dem idyllischen Les Brenets wurde in den letzten Monaten elektrifiziert. — Ci-dessus: Le « Père Frédéric » et ses frères et sœurs du Jura neuchâtelois prennent un repos bien gagné! La voie étroite qui relie Le Locle à l'idyllique station des Brenets a été électrifiée le mois dernier. Photo: Schwabe.

Oben: Vier Zürcher Architekten gewannen gemeinsam den 1. Preis im Ideenwettbewerb, der von den SBB, den PTT und den Berner Behörden für die Neugestaltung des Berner Hauptbahnhofs ausgeschrieben wurde. — Ci-dessus: Quatre architectes zurichois ont gagné ensemble le 1er prix du concours organisé par les C. F. F., les P. T. T. et les autorités bernoises pour la transformation de la gare centrale de la ville fédérale. Photo: ATP.



Oben: Das neue Motorschiff « Rothorn » verkehrt seit der zweiten Maihälfte auf dem Brienzersee. — Ci-dessus: Depuis la mi-mai, un nouveau bateau, le « Rothorn », assure le service entre Interlaken et Brienz. Photo: Heimgartner.

Oben: Die SBB haben die jüngste Serie von Re-4/4-Lokomotiven, deren Ablieferung momentan im Gange ist, noch weiter vervollkommnet. — Ci-dessus: Les C. F. F. ont encore amélioré la plus récente série de locomotives Re 4/4. Photo: Schwabe.

La présidente de l'Organisation mondiale de la santé au Jungfraujoch

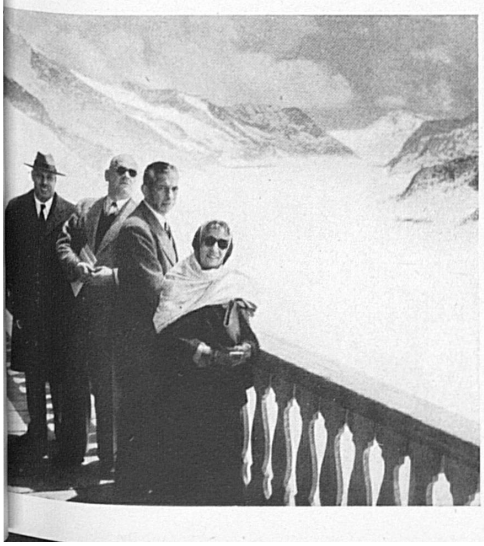
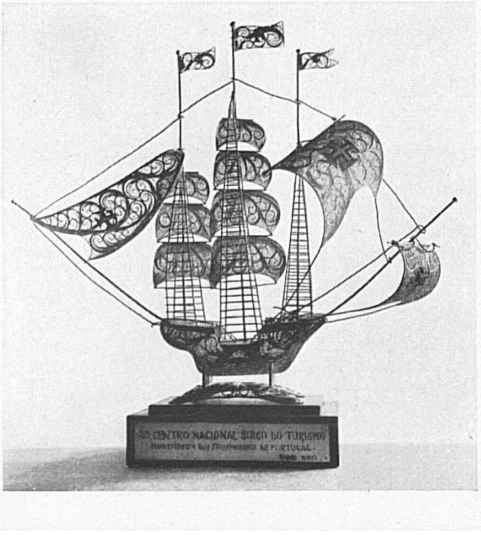
Dimanche 14 mai, la princesse Amrit Kaur, présidente de l'Organisation mondiale de la santé et ministre de la santé de l'Inde, s'est rendue au Jungfraujoch, en compagnie du Dr Sir Arcot-L. Mudaliar, vice-chancelier de l'Université de Madras, du Dr K.-C.-K.-E. Raja, directeur général des Services de la santé du gouvernement de l'Inde, et du Dr C.-K. Lakshmanan, directeur de l'Institut de l'hygiène et de la santé publique, à Calcutta.

Invitée par l'Office central suisse du tourisme et par la Compagnie du chemin de fer Wengernalp-Jungfrau, la Rajkumari a visité les installations scientifiques du Jungfraujoch et a témoigné à maintes reprises de son intérêt pour les caractéristiques sociales et économiques de la Suisse.

Unten: Die Präsidentin der Weltgesundheitsorganisation, Prinzessin Amrit Kaur, anläßlich ihres Besuches auf dem Jungfraujoch. — Ci-dessous: La présidente de l'Organisation mondiale de la santé, princesse Amrit Kaur, lors de la visite qu'elle a faite au Jungfraujoch. Photo: ATP.

Unten: Bei ihrem Besuch in der Schweiz überbrachte eine Delegation portugiesischer Eisenbahner der Direktion der SZV das Modell dieser prächtigen Karavelle. — Ci-dessous: A l'occasion de leur voyage en Suisse, une délégation de cheminots portugais ont offert à la direction de l'O. C. S. T. cette magnifique caravelle. Photo: Giegel.

Ausländischer Besuch in Zürich

Auf seiner Reise, die ihn in seiner Eigenschaft als Mitglied der nationalen Kommission der UNESCO nach Florenz führte, stattete der Chefredaktor der Bostoner Zeitung « Christian Science Monitor », Erwin D. Canham, auch Zürich einen Besuch ab. Er wurde von Vertretern des schweizerischen Tourismus und der Swissair offiziell willkommen geheißen.

Unten: Erwin D. Canham, Chefredaktor des « Christian Science Monitor », zusammen mit seiner Gattin anläßlich seiner Ankunft auf dem Flughafen Zürich. — Ci-dessous: M. Erwin-D. Canham, rédacteur en chef du « Christian Science Monitor » arrive, en compagnie de son épouse, à l'aéroport de Zurich. Photo: Lindroos.