

Betriebstechnische Einrichtungen im Fernmeldemateriallager von Chur

Autor(en): **Remund, Rolf**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Technische Mitteilungen / Schweizerische Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe = Bulletin technique / Entreprise des postes, téléphones et télégraphes suisses = Bollettino tecnico / Azienda delle poste, dei telefoni e dei telegrafi svizzeri**

Band (Jahr): **60 (1982)**

Heft 5

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-876160>

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.

Betriebstechnische Einrichtungen im Fernmeldemateriallager von Chur

Rolf REMUND, Bern

654.115.6(494):656.213:725.35:629.114.2-49

Zusammenfassung. Der Autor befasst sich zur Hauptsache mit der Gleisanlage des Lagers für Fernmeldematerial in Chur-Grossbruggen und beleuchtet verschiedene damit im Zusammenhang stehende Probleme. Zum erstenmal wird für das Verschieben von Eisenbahnwagen ein Zweiwegfahrzeug eingesetzt. Im letzten Kapitel werden noch zwei Sonderkonstruktionen beschrieben.

Equipements techniques de l'entrepôt de matériel des télécommunications de Coire-Grossbruggen

Résumé. L'auteur évoque principalement le raccordement de voies de chemin de fer aboutissant au dépôt de matériel des télécommunications de Coire-Grossbruggen et met en lumière différents problèmes liés à cet accès. Pour la première fois, on fait appel à un véhicule à navette permettant de déplacer les wagons. Le dernier chapitre décrit encore deux constructions d'un type spécial.

Impianti tecnici d'esercizio nel magazzino per materiale delle telecomunicazioni di Coira-Grossbruggen

Riassunto. L'autore si occupa essenzialmente dei binari del magazzino per materiale delle telecomunicazioni di Coira-Grossbruggen e chiarisce diversi problemi a questo proposito. Per la prima volta per lo spostamento di vagoni ferroviari viene impiegato un veicolo per strada e rotaia. Nell'ultimo capitolo si descrivono anche due costruzioni speciali.

1 Einleitung

Im Industriequartier Grossbruggen der Stadt Chur konnte die Kreistelefondirektion Chur Ende 1980 ihr neues Material- und Transportdienstgebäude (Fig. 1) beziehen. Der Gebäudekomplex ist architektonisch gelungen und erfüllt die betrieblichen Anforderungen dank dem ausgewogenen Konzept. Verschiedene Hilfsmittel für den Warenumschlag erleichtern die Arbeit der Materialdienste gegenüber früher beträchtlich. Mit Ausnahme eines erstmals bei den PTT-Betrieben eingesetzten Zweiwegfahrzeugs, das sowohl auf der Strasse als auch auf den Schienen verwendet werden kann, gelangen keine unbekanntenen Betriebseinrichtungen oder Transportanlagen zum Einsatz. Die folgenden Ausführungen erläutern somit weniger die einzelnen Anlagen als Ganzes, sondern beleuchten einige Einbauprobleme und Schwerpunkte bei der Planung.

Entsprechend den heutigen Anforderungen wird jedes neue Materialdienstgebäude mit einem Normalspurgleis an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Im Artikel werden zur Hauptsache die Gleisanlage und die direkt damit im Zusammenhang stehenden Probleme beschrieben.

2 Gleisanlage

Mit der Weiche östlich der Industriestrasse schliesst das PTT-eigene Anschlussgleis an das der Stadt Chur gehörende Industriestammgleis an (Fig. 2). An dieser Stelle geht das sogenannte Dreischienengleis, auf dem sowohl mit Normalspur der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) als auch mit Schmalspur der Rhätischen Bahn (RhB) gefahren werden kann, in ein reines Normalspurgleis über. Für die Überquerung der Industriestrasse wird das Gleis in einer Betonplatte geführt. Diese wurde bereits 1972 zusammen mit der Industriestrasse erstellt und auf das damals vorhandene erste Bauprojekt abgestimmt. Im ganzen Strassenbereich sind Doppelschienen verlegt. Da sich Schienen und Strasse in einem sehr spitzen Winkel schneiden, ergab sich für Fahrräder eine gewisse Unfallgefahr. Die beiden Gleisrillen wurden deshalb in diesem Bereich mit einem besonderen Gummiprofil ausgefüllt (Fig. 3).

Nach der Strassenüberquerung befindet sich das Gleis auf dem Grundstück des Ölumschlagplatzes und verläuft innerhalb der Ölauffangwanne, die eine Länge von 18 m hat. Jeder Schienenstrang ist im Abstand von je 75 cm auf einzelnen betonierten Sockeln befestigt, so dass je Schiene 24 Auflagen bestehen (Fig. 4). Die Sockelabmessungen betragen 50 cm quer zur Schiene und 35 cm in der Länge. Das gesamte Rückhaltevolumen von Auffangwanne, Leitungen und Schächten wurde auf 28 000 l berechnet.

Das Anschlussgleis verläuft von der Anschlussweiche weg bis zum Halleneingang in einem «S». Die Weiche leitet einen Normalradius von 185 m ein, und die Gegenkrümmung ist mit einem Radius von 100 m ausgeführt. Zwischen den beiden Krümmungen liegt eine Gerade von 14,56 m. Beim Halleneingang geht die zweite Krümmung in eine Gerade über, die nach 93,5 m die geschlossene Halle wieder verlässt und nach rund 165 m mit einem Bremsprellbock endet. Dieses gerade Teilstück liegt genau horizontal.

Mit Ausnahme des Teilstücks in der Ölauffangwanne ist das ganze Gleis einbetoniert. Der Betonquerschnitt beträgt ungefähr $2,40 \times 0,40$ m. Die Schienen sind wie bei der Strassenüberquerung als Doppelschienen aus-



Fig. 1
Ansicht von Süden

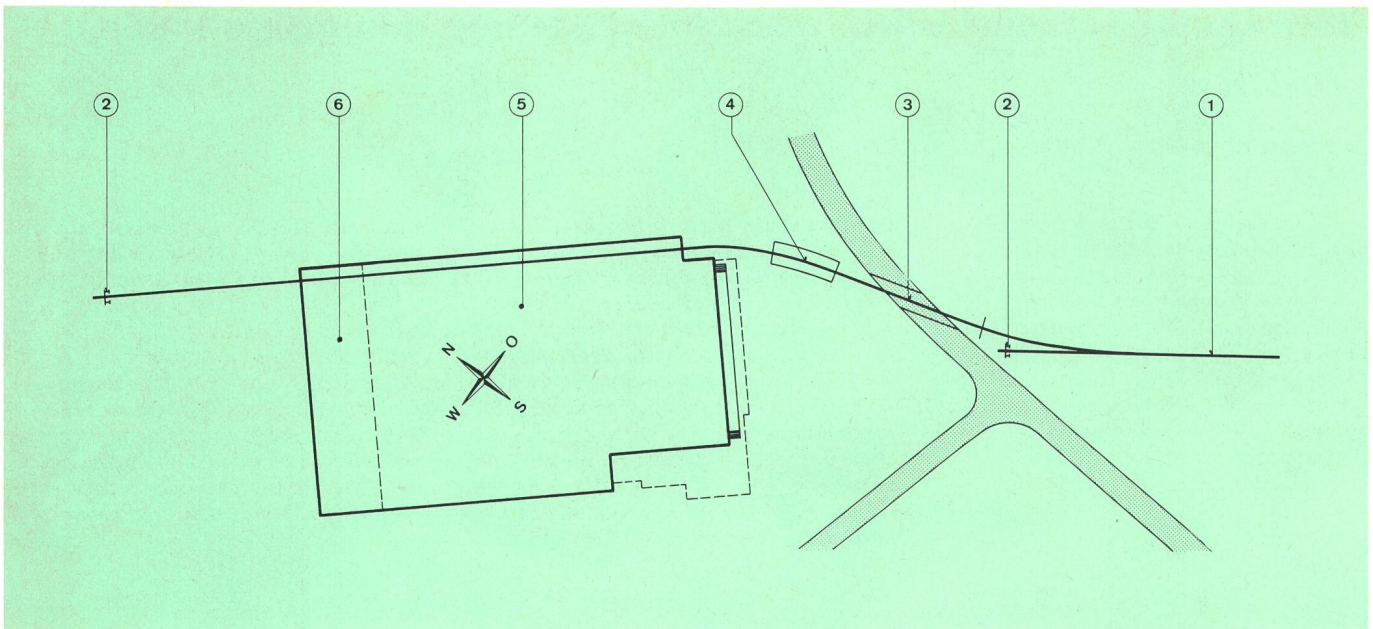


Fig. 2
Situation im Massstab 1:2000
 ① Industriestammgleis
 ② Bremsprellbock
 ③ Betonplatte im Strassenbereich

- ④ Ölumschlagplatz
- ⑤ Lagerhalle
- ⑥ Freilager

geführt. Die einbetonierte Gleisanlage bietet den Vorteil, dass sie auch von Strassenfahrzeugen ohne Einschränkungen voll befahrbar ist. Anhand von drei charakteristischen Schnittprofilen (Fig. 5) wird der Aufbau des Gleises dargelegt. Der Unterbau ausserhalb der Halle besteht aus einem Kieskoffer von 80 cm Stärke. Als interessantes Detail sei erwähnt, dass die Belastung des Hallenbodens durch das einbetonierte Gleis nur etwa 1 t/m² beträgt.

3 Verschieben der Eisenbahnwagen

Das Anschlussgleis ist bis zur Einfahrt in das Gebäude mit einer elektrischen Fahroberleitung ausgerüstet. Die SBB als Zustellerin der für die PTT bestimmten Wagen

können mit dem elektrischen Triebfahrzeug wohl bis auf unser Terrain verkehren, müssen aber die Eisenbahnwagen vor der Gebäudeeinfahrt abstellen. An dieser Stelle werden sie vom eigenen Verschiebemittel übernommen und an die Ausladestelle gebracht. Dazu wurden in den Lagerbauten Arlesheim und Urdorf besondere Seilzüge eingebaut. Die Beschreibung der Rangieranlage im Regionallager Urdorf ist in [1] zu finden. Dank der günstigen Verhältnisse in Chur boten sich als Alternative zu den Seilzügen Zweiwegfahrzeuge an. Wie die Bezeichnung andeutet, sind solche Fahrzeuge sowohl auf der Strasse als auch auf dem Gleis einsetzbar.

Von den auf dem Markt heute angebotenen Fahrzeugen bietet der Unimog der *Daimler-Benz AG* die umfas-

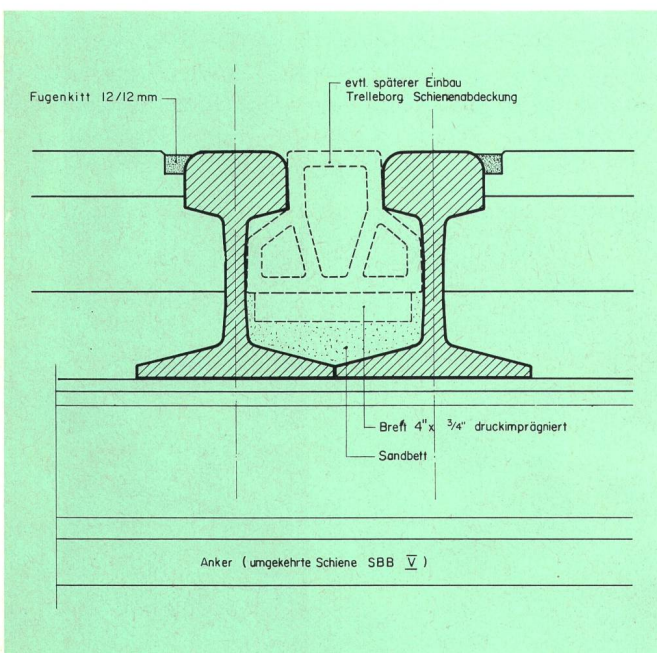


Fig. 3
Doppelschienen mit eingelegtem Gummiprofil

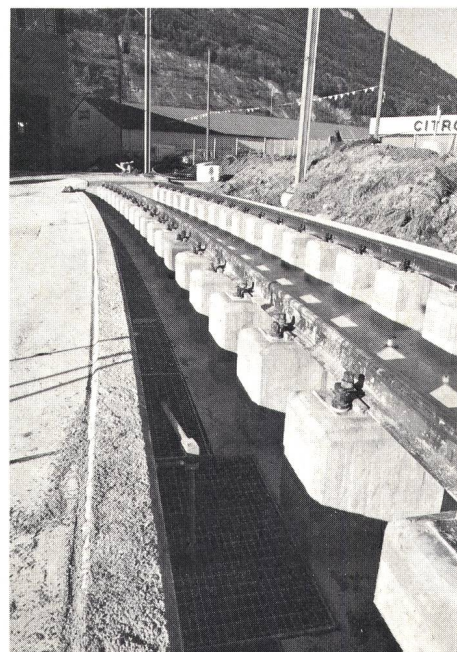


Fig. 4
Ölumschlagplatz

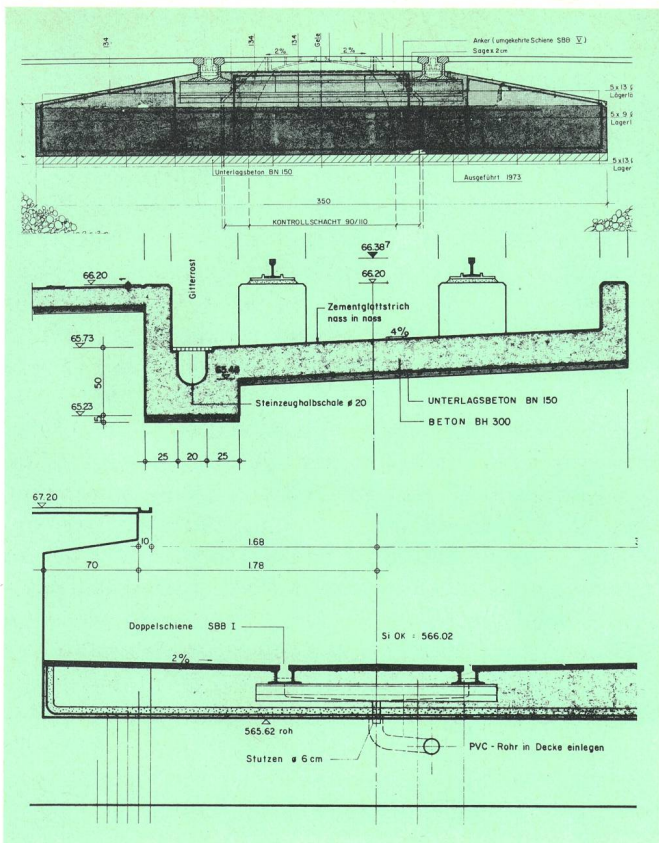


Fig. 5
Charakteristische Gleisquerschnitte
a) Strassenüberquerung c) Lagerhalle
b) Ölauffangwanne

sendsten Einsatzmöglichkeiten (Fig. 6). Als Strassenfahrzeug, Schlepper oder Arbeitsmaschine ist dieser Fahrzeugtyp bestens bekannt. Nicht alltäglich dagegen ist seine Verwendung als Schienenfahrzeug.

Dazu wird eine Schienenführungseinrichtung angebaut. Diese besteht aus vier Rollenspurhaltern, die an zwei massiven Traversen vor den Vorder- und hinter den Hinterrädern montiert sind (Fig. 7). Das Anheben der Schwenkarme für die Strassenfahrt beziehungsweise das Absenken zur Schienenfahrt besorgen vier hydraulische Hubzylinder. In abgesenkter Stellung werden die Spurhalterrollen mit einer konstanten Kraft auf die Schienen gepresst. Dadurch wird eine einwandfreie Führung des Fahrzeugs erreicht, das mit seinen normal bereiften Strassenrädern auf den Schienen fährt. Es sind alle Arten von Gleisanlagen befahrbar, ebenso Kreuzungen und Weichen. Ohne zeitraubende Umrüstung kann der Unimog sofort an jeder geeigneten Stelle von der Strasse auf die Schienen wechseln. Mit einem verhältnismässig kleinen Eigengewicht wird dank den günstigen Reibungsverhältnissen zwischen Gummirad und Schiene eine beachtliche Zugkraft erzeugt. Liegen die Reibungsfaktoren von Lokomotiven bei idealen Verhältnissen zwischen 0,3 und 0,4, erreicht der Unimog Werte zwischen 0,65 und 0,95. Normalerweise wird den Zugkraftberechnungen der eher an der unteren Grenze liegende Koeffizient von 0,75 zugrunde gelegt. Das Eigengewicht des Fahrzeugs von 3300 kp wird mit einem Zusatzgewicht auf 3900 kp erhöht. Für das Niederhalten der Führungsrollen müssen rund 1600 kp eingesetzt werden, so dass sich schliesslich ein nutzbares Dienstgewicht von 2300 kp ergibt. Damit lässt sich im kleinsten Gang eine theoretische Zugkraft von 1725 kp erzeugen.



Fig. 6
Unimog als Zweiwegfahrzeug

Nach Werkvorschriften dürfen an diesen Fahrzeugtyp höchstens Eisenbahnwagen mit einem Gesamtgewicht von 120 t angehängt werden. Somit stehen je Tonne Last rund 14 kp Zugkraft zur Verfügung. Auf einem horizontalen und geraden Gleis kann eine Anreisskraft von 6 kp/t angenommen werden. Für die Überwindung des Rollwiderstandes genügen dann noch 2 kp/t. Das Fahrzeug ist also bei der maximalen Anhängelast keineswegs an der Grenze seiner Leistung. Die Beschränkung der Last ist aber im Blick auf den Bremsweg berechtigt, ebenso die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 5 km/h und die Auflage, das Fahrzeug nur bis höchstens 5 ‰ Gefälle einzusetzen. Wird der Unimog mit der Eisenbahn-Wagenbremse ausgerüstet, erhöht sich die zulässige Anhängelast auf 240 t und die Geschwindigkeit auf 20 km/h. Das Rangierfahrzeug besitzt also noch beträchtliche Reserven, die aber heute nicht ausgenützt werden müssen.

Die positiven Betriebserfahrungen zeigen, dass die Wahl eines Zweiwegfahrzeugs anstelle eines andern Verschiebemittels richtig war.

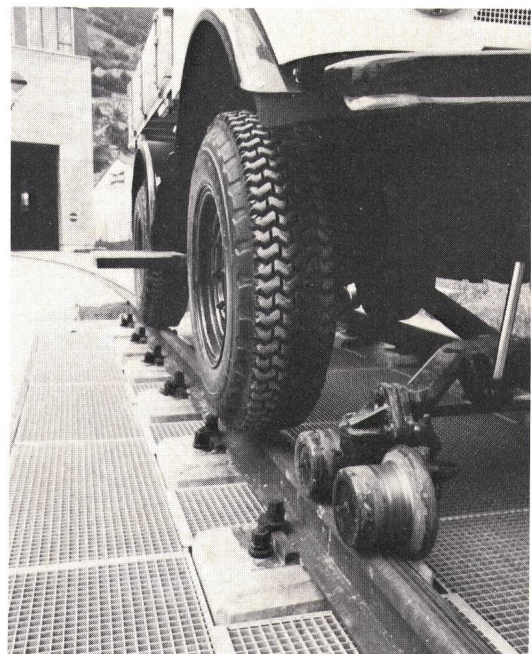


Fig. 7
Schienenführungsrollen

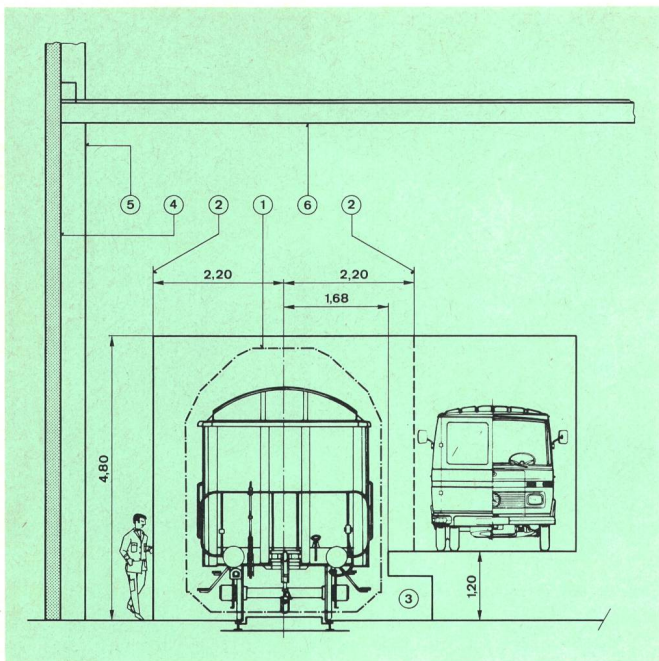


Fig. 8
Situation Hallengleis mit Laderampe

- | | |
|-----------------------------|----------------|
| ① Grösste Wagenbegrenzung | ④ Aussenwand |
| ② Seitliche Sicherheitszone | ⑤ Gebädestütze |
| ③ Fluchtraum | ⑥ Kranbahn |

4 Gleisanlage im Gebäude

Die Entscheidung, ob ein Anschlussgleis in ein Gebäude hineingeführt wird, stellt eine der schwierigsten Fragen der Projektleitung dar. Grundsätzlich kommt eine derartige Lösung nur in Frage, wenn das betriebliche Konzept einen Umschlag mit verhältnismässig grossen Laufkränen vorsieht. Müssen derartige Anlagen sowohl in einem geschlossenen Gebäude als auch im Freien eingesetzt werden, bedingt dies in den Fassaden entsprechend grosse Öffnungen, die sogenannten Kranklappen. Solche Transportöffnungen stehen während des ganzen Belade- und Entladevorgangs offen. Wärmeverluste und Zugscheinungen sind in diesem Fall viel grösser, als wenn der Eisenbahnwagen durch ein Tor ins Gebäudeinnere überführt wird und die Umschlagsarbeiten bei geschlossenem Gebäude ausgeführt werden können. Bewegliche Gebäudeabschlüsse bedeuten aber Schwachstellen in der Isolation. Deshalb wird angestrebt, die Abmessungen der Tore minimal zu halten. Zudem geben Kranklappen, die die Gebäudefassaden auf einer grossen Breite «verschneiden», statische Probleme auf. Schwerwiegend ist der Nachteil, dass ein in das Gebäude integriertes Gleis das Hallenvolumen nicht unbeträchtlich vergrössert. Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen, führten beim Churer Objekt zur Lösung, bei der das Gleis teilweise durch das Gebäude hindurchgeführt wird. Für das Personal herrschen dadurch an den wichtigsten Arbeitsplätzen des Schwermateriallagers Arbeitsbedingungen, die von der Witterung nicht beeinflusst werden.

Beim Gleisbau in einer Halle sind verschiedene Sicherheitsvorschriften zu beachten. Besondere Auflagen sind nötig, weil Eisenbahnwagen in der Bewegung nicht in jeder Situation leicht zu beherrschen sind. So bewirken die grossen Gewichte entsprechende Bremswege und die Übersicht ist durch die äusseren Abmessungen erschwert. Gebäude und feste Einbauten haben von

dem Profil des theoretisch grössten Schienenfahrzeugs minimale Sicherheitsabstände aufzuweisen (Fig. 8). Zur Wagenbreite von 3,15 m sind horizontal je 60 cm dazuzurechnen. Keine Gebäudeteile dürfen deshalb von der Seite näher als 2,20 m an die Gleisachse heranreichen. Dieses Mass kommt bei allen Tordurchfahrten zur Anwendung, sofern diese im Bereich eines geraden Gleisstücks liegen. Ist das Gleis in einem Bogen verlegt, ist der seitliche Sicherheitsabstand in Funktion des Krümmungsradius zu vergrössern. So weist das Einfahrtstor am Ende der Krümmung mit 100 m Radius auf der äusseren Seite einen Abstand von 2,65 m zur Gleisachse auf, auf der Innenseite einen solchen von 2,60 m. Die Höhe von Gleisabschlüssen muss bei Gleisen ohne Fahrleitung mindestens 4,80 m betragen. Entlang von Wänden wird ein seitlicher Abstand von 3,00 m empfohlen, wenn sich Personen in diesem Raum aufhalten können. Dieses Mass wird in Chur sogar überschritten, da die Lage der Aussenwand durch den Platzbedarf der grössten Krananlage bestimmt wird. Die Distanz zwischen Gleisachse und Wand beträgt 3,70 m, was gestattet, mit dem Kranhaken etwa 90 cm über die Mitte des Eisenbahnwagens hinaus in Richtung Aussenwand zu gelangen (Fig. 9). Auch wenn damit die Ladefläche nicht vollständig bestrichen werden kann, ist dennoch ein einwandfreier Materialumschlag gewährleistet.

Die Lagerfläche ist mit 1,20 m Höhe über den Eisenbahnschienen ungefähr gleich hoch wie die Ladefläche der Bahnwagen. Der Abstand zwischen Gleisachse und Rampenkante wurde auf 1,68 m fixiert. Mit kurzen Überfahrblechen ist es möglich, die Güterwagen mit Hubstaplern zu befahren. Für die Rampenkante gilt der reduzierte Sicherheitsabstand von 10 cm auf die bereits erwähnte theoretische Wagenbegrenzung. Da damit der grundsätzlich verlangte Abstand von 60 cm unterschritten wird, muss eine zusätzliche Fluchtmöglichkeit geschaffen werden. Die Rampe ist auskragend ausgeführt, so dass darunter auf ihrer ganzen Länge ein Fluchtraum von 80 cm Breite und 80 cm Höhe benützt werden kann (Fig. 8).



Fig. 9
Äusserste Position des Laufkrans

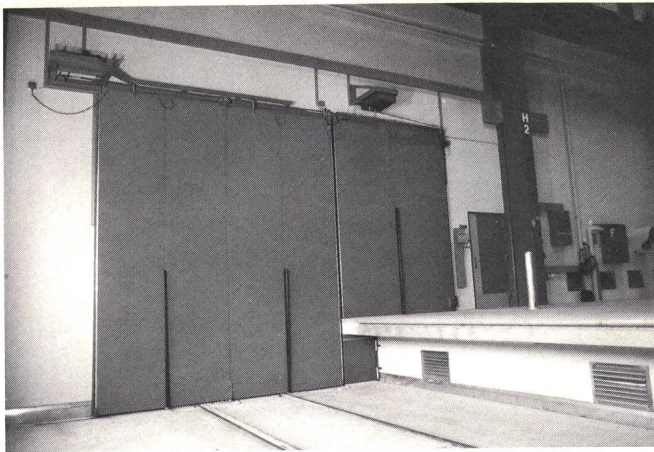


Fig. 10
Gleis- und Rampenabschluss

An zwei Stellen unterbrechen Brandabschlüsse das Gleis. Mit je zwei automatischen Toren konnte für den Abschluss dieser Öffnungen eine optimale Lösung gefunden werden. Mit einer Anlage wird das Gleisfeld bis zur Rampenkante abgeschlossen, anschliessend folgt das Tor auf der Rampe, das den Verkehrsweg der Hubstapler unterbricht (Fig. 10). Im Normalfall funktioniert die Staplerdurchfahrt als vollautomatisches Tor mit allen erforderlichen Sicherheitseinrichtungen. Sobald der Gleisabschluss öffnet, bleibt das kleinere Tor zwangsläufig in offener Stellung stehen, so dass der vorgeschriebene Sicherheitsabstand zu den Eisenbahnwagen gewährleistet ist. Der Schliessimpuls für das Gleistor muss von Hand gegeben werden, und erst nach abgeschlossener Schliessbewegung wird die Staplerdurchfahrt wieder für den automatischen Betrieb freigegeben.

5 Besondere Einrichtungen

Bereits zum zweitenmal wurde in einem Lager für Fernmeldematerial eine befahrbare *Transportöffnung* mit den lichten Weiten 8×4 m eingebaut. Wurden für das Regionallager Urdorf die Klappen in Stahl-Beton-Verbundkonstruktion ausgeführt, ist es in Chur eine reine Stahlkonstruktion. Dadurch liess sich das Eigengewicht bei gleicher Tragfähigkeit beträchtlich senken. Daher treten die sich unter gewissen Bedingungen während des Schliessens rasch aufbauenden Eigenschwingungen nicht mehr auf. Für das Öffnen der beiden 3,6 t schweren Klappen genügt je ein Hydraulikzylinder mit einer Druckkraft von 26 000 kp. Auf der Unterseite des Deckels wurden als Feuerschutz Steinwolleplatten von 40 mm Stärke aufgeschraubt. Auch bei dieser Konstruktion wurden auf beiden Längsseiten je drei Geländerstangen angebracht, die beim Öffnen der Klappen automatisch hochfahren und die Absturzstellen absichern (Fig. 11). Die massiven Geländerstangen belasten die ganze Konstruktion zusätzlich mit 2 t. Beim Hydraulikaggregat wurden einige Verbesserungen vorgenommen. Die ganze Anlage arbeitet praktisch geräuschlos, und für das synchrone Öffnen ist ein neues Regelsystem eingebaut. Da verhältnismässig grosse Gleichlauffehler toleriert werden können, genügt ein Pendelfühler, der an einer Geländerstange montiert ist. Dieser korrigiert die Anlage erst dann, wenn das Geländer eine gewisse Abweichung aus der Horizontalen aufweist. Der Fehler wird

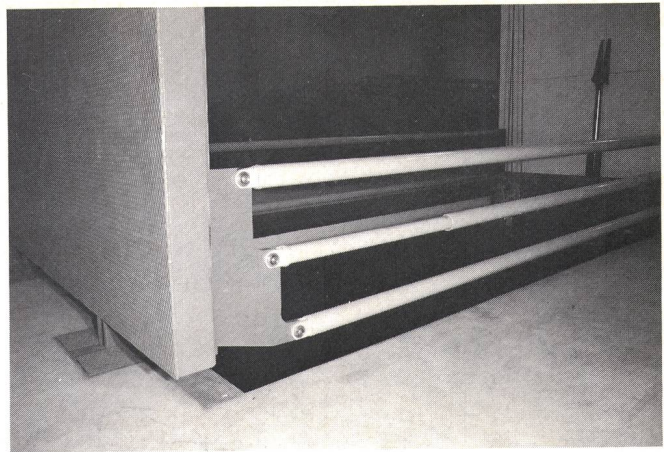


Fig. 11
Bodenklappe mit Geländer

durch eine einseitige Veränderung der geförderten Ölmenge kompensiert.

Die bereits bewährte *Drehscheibe* bei der Kabelmessstelle ist zum erstenmal bodeneben eingebaut (Fig. 12). Die Einbautiefe beträgt 45 cm bei einem Durchmesser von 7 m. Die Riffelblechabdeckung ist mit 2 t befahrbar, um Beschädigungen zu vermeiden, die beim unbeabsichtigten Befahren mit Hubstaplern passieren könnten. Die Scheibe nimmt acht Kabelhaspeln auf und ist für eine Belastung von 24 t ausgelegt. Das Eigengewicht von ungefähr 6 t ist im Vergleich zur Nutzlast eher bescheiden. Das gesamte Gewicht wird von 12 Tragrollen übernommen, die kreisförmig unter dem Laufkranz von 5,7 m Durchmesser verteilt sind. Mit den beiden Antriebsmotoren von je 0,5 kW Leistung ist genügend Antriebskraft vorhanden, um die Scheibe auch voll belastet problemlos zu drehen. Für eine ganze Umdrehung sind 3 min nötig. Mit dieser praktischen Einrichtung stehen bei der Kabelmessstelle jederzeit acht verschiedene Kabeltypen zur Verfügung, ohne dass es nötig ist, zeitraubende Transporte auszuführen.

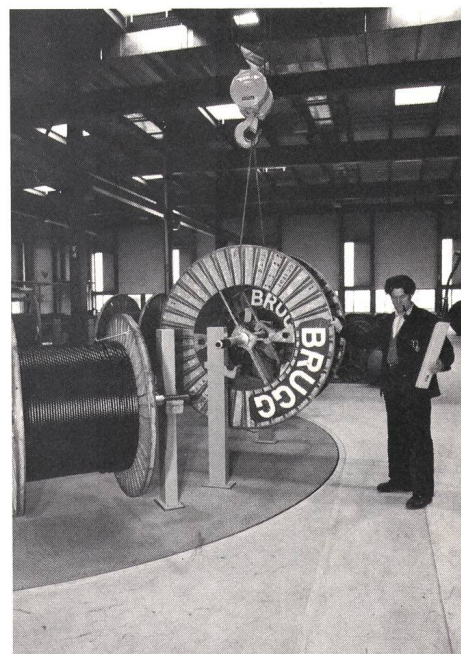


Fig. 12
Drehscheibe mit Kabelhaspeln

6 Schlussbetrachtungen

Die beiden zuletzt erwähnten Betriebseinrichtungen, aber auch die Wahl eines Zweiwegfahrzeugs für das Verschieben der Eisenbahnwagen zeigen, dass der Einsatz der mechanischen Hilfsmittel bei jedem Projekt neu geprüft werden muss. Dazu gilt es zu berücksichtigen, wo die Bedürfnisschwerpunkte der einzelnen Kreistelefondirektion liegen. Bei der Planung der Betriebseinrichtungen bietet die Auswertung verwirklichter Objekte die beste Hilfe, um bestmögliche Lösungen für Neubauten zu finden. Das Lager für Fernmeldematerial in Chur hat viel von den bereits bestehenden Lagern der neuen Generation profitiert. Alle Betriebseinrichtungen sind nach heutigen Erkenntnissen optimal ausgelegt. Einerseits

kann für einen Teil der Anlagen, wie Krane, Tore oder Aufzüge, auf handelsübliche Serienprodukte zurückgegriffen werden, andererseits braucht es jeweils aber auch Spezialkonstruktionen, die von Fall zu Fall hergestellt werden müssen. In ihrer Gesamtheit erfüllen die gewählten Einrichtungen alle betrieblichen Forderungen und erlauben rationelles Arbeiten. Ohne den Materialfluss und die Arbeitsabläufe zu ändern, könnte das Konzept nicht mehr vereinfacht werden.

Bibliographie

- [1] Remund P. Betriebstechnische Einrichtungen im TT-Regionallager Urdorf. Bern, Techn. Mitt. PTT 57 (1979) 11, S. 414.



Hans-Ruedi Probst, Direktor der Radio-Schweiz AG

Im Alter von erst 55 Jahren ist in Bern Hansruedi Probst, Direktor der Radio-Schweiz AG, nach längerer, schwerer Krankheit, aber doch unerwartet, gestorben.

H.-R. Probst beendete 1949 seine Studien an der ETH Zürich als diplomierter Elektroingenieur und trat im gleichen Jahr in die Autophon AG in Solothurn ein, wo er während sieben Jahren als Entwicklungsingenieur tätig war. Im Jahre 1957 wechselte er zur Generaldirektion PTT in Bern über und wurde unter anderem mit der Planung des schweizerischen Rundfunknetzes beauftragt. Als Adjunkt des damaligen Fernmeldedirektors später auch mit Sonderaufgaben internationaler Natur vertraut, erfolgte 1969 die Krönung seiner Laufbahn bei den PTT mit der Wahl zum Chef der Abteilung Radio und Fernsehen. Ihm oblagen unter anderem die Einführung des Farbfernsehens, der Ausbau der TV-Studios und TV-Senderketten und der Bau der schweizerischen Satellitenbodenstation Leuk.

Im Jahre 1977 wurde er als Direktor der Radio-Schweiz AG berufen. In diesem neuen Wirkungskreis hat es Herr Probst verstanden, dem Unternehmen in einer äusserst schwierigen und kritischen Zeit den erforderlichen Rückhalt und den Glauben an seine Zukunft zu geben. Mit seiner nie erlahmenden Energie, seiner souveränen Urteilsfähigkeit, seinem Scharfsinn, seiner Überzeugungskraft und seinem ihm eigenen Humor wusste H.-R. Probst die Interessen der Firma und seiner Mitarbeiter sowohl in Fachkreisen als auch in der Öffentlichkeit mit Nachdruck und Geschick zu vertreten.

Aber auch in der Politik stellte H.-R. Probst seine Fähigkeiten unter Beweis. Von 1969 bis 1981 war er Mitglied der sozialdemokratischen Fraktion des Berner Stadtrates, wo er während mehrerer Jahre in der stadträtlichen Verkehrskommission mitwirkte und diese auch präsidierte. In der SPS galt er als Experte in medienpolitischen Fragen.

Darüber hinaus war er seit vielen Jahren Präsident des von Fachleuten aus der ganzen Welt besuchten internationalen Fernsehsymposiums in Montreux.