Wie wird der Stossverkehr organisiert : "Gut organisiert, ist halb gewonnen" = Les bienfaits de l'organisation

Autor(en): **E.G.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1937)**

Heft 2

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-777956

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

In endlosen Reihen stehen an Tagen des erwarteten Stossverkehrs auf den Abstellgeleisen des Großstadtbahnhofs die Personenwagen, um je nach Bedarf abberufen zu werden

Wie wird der Stossverkehr organisiert

„Gut organisiert, ist halb gewonnen"

Les bienfaits de l'organisation

Auch ein Bild vom Stossverkehr: An Vorfeiertagen bersten die Postwagen fast unter der Last der Pakete

Die Zugfolge, wie sie halbjährlich im Fahrplan eingetragen wird, soll den durchschnittlichen Bedürfnissen der Kundschaft entsprechen: Gewissenhaft ist von erfahrenen Experten der Knäuel der Verbindungsmöglichkeiten entwirrt worden, und aus den blossgelegten Fäden setzt sich ein Gewebe zusammen, dessen Muster sich in der graphischen Darstellung des Fahrplans getreulich abzeichnet. Es ist ein solides, strapazierfähiges Gewebe, das manche Belastungsprobe verträgt, das aber niemals in Gefahr gebracht werden darf, zerrissen zu werden. Setzt ein übermässiger Druck ein — an den Vorfeiertagen etwa, bei grossen festlichen, den lokalen Rahmen sprengenden Anlässen, jetzt im Winter genügt schon ein schöner, fröhliches Ski-Weekend verheissender Samstag — dann würde es sich als zu weitmaschig erweisen und muss dehalb verstärkt werden.

Bei diesen Gelegenheiten, beim sogenannten Stossverkehr, erst zeigt es sich im Eigentlichen, welch wunderbar geschmeidiges Gebilde ein Fahrplan ist: Nicht dass er sich kautschukgleich dehnen liesse (an dem, was im Kursbuch steht, soll nach Möglichkeit nicht gerüttelt werden), aber man kann ihn ausfüllen, man kann Züge fünf- und sechsfach laufen lassen, ohne dass sich die Schienen verstopfen. Voraussetzung freilich ist, dass man nicht von einem plötzlich einsetzenden Andrang überrumpelt wird, dass für die Grosskampftage alle Vorbereitungen getroffen sind, um einem Massenansturm gewachsen zu sein.

Die Organisation also entscheidet, eine Organisation, die ebenso gründlich wie gefühlssicher sein muss. Auf den internationalen Fahrplankonferenzen wird — was die Schnellzüge anbelangt — bereits bei der Erörterung des zu erwartenden Verkehrs die fakultative Nachführung weitgehend berücksichtigt, so dass der Einsatz von Vor- und Nachzügen beinahe programmässig erfolgen kann. (Allein für den Fall zum Beispiel, dass die englischen Gäste durch Stürme über dem Kanal verspätet in der Schweiz eintreffen sollten, sind auf der Strecke Basel—Chur nicht weniger als vier Möglichkeiten vorgesehen, sie ohne Verzögerung in die Wintersportgebiete Graubündens zu befördern.) Darüber hinaus ist es keine Seltenheit, dass schon sechs Wochen vor einem erwarteten Stossverkehr (zu Weihnachten etwa oder zu Ostern) mit den ausländischen Bahnen und Reiseunternehmungen Verhandlungen gepflogen werden, um abzuklären, mit welchem Zusatzverkehr ungefähr zu rechnen sei: bestellte Züge, rechtzeitig angekündigt, lassen sich ohne übermässige Schwierigkeiten in den Sonderfahrplan des Stossverkehrs aufnehmen.

Was die vom Auslandzustrom unabhängigen Verkehrsverstärkungen betrifft, gilt der Grundsatz: stets die günstigsten Vorbedingungen anzunehmen, lieber einmal in der Vorsorge zu weit gegangen zu sein, als sich dem nachträglichen Vorwurf auszusetzen, die ad hoc-Notwendigkeiten des Verkehrs unterschätzt zu haben. (Was wäre etwa geschehen, wenn die Bahnen sich im letzten Herbst bei dem Trup-

Massenansturm auf die Eisenbahnwagen, aber keine Sorge, dass sich nicht Platz für jeden finde. Bei grossem Andrang führt man die Züge eben doppelt und dreifach

pendéfilé der 6. Division in Algetshausen auf die Voraussagen einer Zuschauermenge von 5000 verlassen und sich auf Verkehrsziffern eingestellt hätten, die in Wirklichkeit um ein mehr als Dreifaches übertroffen wurden?) Hier haben sich die Fahrplan-Verantwortlichen im gleichen Mass auf ihren in den Jahren der Praxis erworbenen Instinkt und — wie jeder Feldherr, der eine Schlacht lenkt — auf ihr Glück zu verlassen.

Sie müssen ihre Reserven mobilisieren, die Reserven an Menschen und an Material. Für das Zugpersonal sind an Tagen einer voraussichtlichen Massenbeanspruchung alle Ruhetage aufgehoben, der letzte Mann wird aufgeboten und in den Dienst eingegliedert; die verfügbaren Wagen und Lokomotiven werden dort konzentriert, wo der « Angriff » mit besonderer Heftigkeit einzusetzen pflegt. Wenn es jetzt an einem schönen Wochenende den durch die populäre Ersparnisparole der Bahnen « Einfach für Retour » beflügelten Grossstädter hinaus in die Schneepracht der Berge lockt, dann stehen die Wagenreihen in endlosen Kolonnen auf den Abstellgeleisen, um hintereinander in die Bahnhofhallen abberufen zu werden. Jeder Kreis der Bundesbahnen stellt seinen Wagenbedarf für die Zeiten des Stossverkehrs fest, und es geschieht eine planvolle Verteilung des Rollmaterials in die Zentren und, wenn es nottut, in die Nebenzentren. An solchen ereignisreichen Tagen müssen sich die Güterzüge entweder Umleitungen über stillere Strecken gefallen lassen, oder man verlegt ihren Lauf in die Nachtstunden hinein, in denen sie das tagsüber fast unaufhörliche Band ihrer personenbefördernden Kolleginnen nicht zu stören vermögen. Solchermassen rüstet sich die Bahn für den übernormalen Verkehr. Ihr Leitspruch lautet dabei:

« Gut organisiert ist halb gewonnen! » E. G.

Ankunft am Ziel: Sportzüge der Wengernalpbahn auf der Kleinen Scheidegg

Phot.: Frœbel, Schenker