

Die Bahn für jeden Tag = Le chemin de fer des navetteurs = Il treno per i viaggi quotidiani = The everyday line

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **61 (1988)**

Heft 4: **Reisen mit der Bahn = Voyager en train = Viaggiare in treno = Travelling by rail**

PDF erstellt am: **11.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-773233>

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.



22/23

Die Bahn für jeden Tag

Ein grosser Teil der täglichen Bahn- und Buspassagiere fährt zur Arbeit, zu einer geschäftlichen Besprechung oder in den Militärdienst. In der Grossregion Bern beispielsweise pendeln 450 000 Erwachsene und 120 000 Schüler regelmässig mit entsprechenden Abonnements auf Bahn, Tram, Bus und Postautos. Der Schüler-Anteil steigt in Gebieten mit ausgeprägt zentralisiertem Schulsystem wie in den Kantonen Freiburg, Waadt und Tessin bis gegen beachtenswerte 80 Prozent. Der gesamte Weg vom Wohnort zum Arbeitsplatz dauert für Erwachsene im Schnitt 50 Minuten, für Lehrlinge 60 Minuten und für Kinder im gesamtschweizerischen Durchschnitt 53 Minuten.

22 Im Familienwagen mit Kinderabteil.
23 Der fahrende Lesesaal erster Klasse.
24/25 Impressionen im Zürcher Hauptbahnhof

La majeure partie des passagers journaliers des trains et des bus se rend à son lieu de travail, à des rendez-vous d'affaires ou au service militaire. Ainsi, dans la grande banlieue de Berne, quatre cent cinquante mille adultes et cent vingt mille écoliers font quotidiennement la navette à la faveur d'abonnements spéciaux de train, de tram, de bus ou d'automobile postale. La proportion des écoliers dans les régions où le système scolaire est fortement centralisé, comme dans les cantons de Fribourg, de Vaud ou du Tessin, s'élève à près de 80 %, ce qui est considérable. Le trajet du domicile au lieu de travail dure, dans une moyenne valable pour la Suisse entière, cinquante minutes pour les adultes, soixante pour les apprentis et cinquante-trois pour les enfants.

22 Dans le wagon de famille avec compartiment pour enfants.
23 Salon de lecture de première classe.
24/25 Coups d'œil dans la gare centrale de Zurich

Gran parte del traffico quotidiano nei treni e nei bus riguarda i viaggiatori che si recano al lavoro, che intraprendono un viaggio d'affari o che partono per il servizio militare. Nel comprensorio di Berna ad esempio, si contano 450 000 pendolari adulti e 120 000 allievi che, con i relativi abbonamenti, viaggiano in treno o con altri mezzi pubblici come il tram, il bus o l'autopostale.

22 Nella carrozza-famiglia con lo spazio riservato ai bambini.
23 In viaggio nella sala di lettura di prima classe.
24/25 Collage di immagini scattate alla stazione centrale di Zurigo



Many of the daily passengers in trains and buses are going to work, to a business meeting – or even into military service.

In the Berne region, for instance, 450 000 adults and 120 000 school-children and students commute regularly with season tickets by rail, tram, bus and postal coach. The proportion of school-goers rises to as much as 80 per cent in areas with highly centralized educational systems such as the cantons of Fribourg, Vaud and the Ticino. Traveling time from home to work averages 50 minutes for adults, 60 minutes for apprentices and 53 minutes for children on a national scale.

22 In a family coach with a children's compartment.
23 The first-class mobile reading-room.
24/25 Same early morning impressions from Zurich main station

Le chemin de fer des navetteurs / Il treno per i viaggi quotidiani / The Everyday Line



24/25



Warum die Türe nicht klemmt

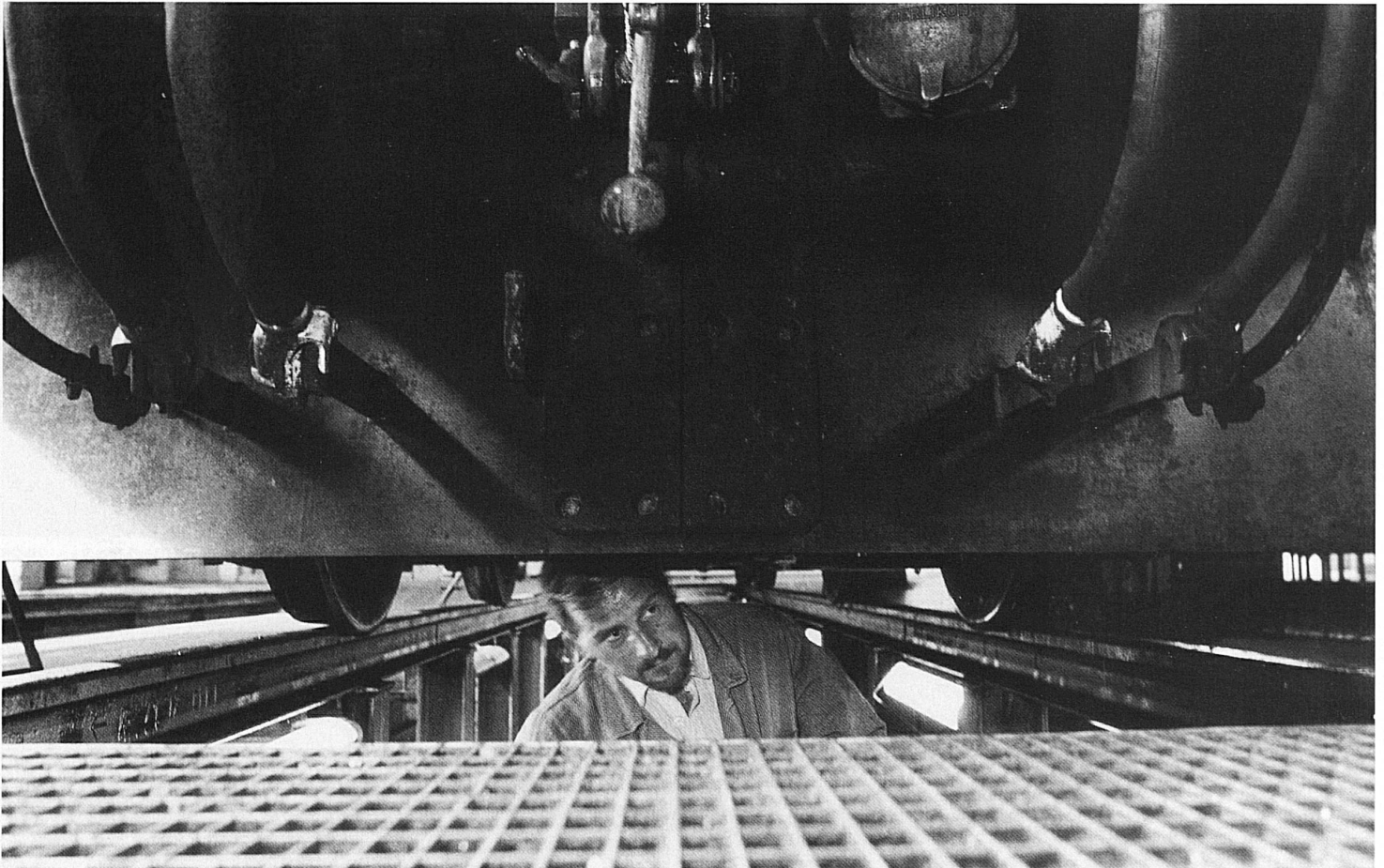
Wer in den Eisenbahnwagen einsteigt, macht sich kaum Gedanken über die technischen Voraussetzungen für eine planmässige Fahrt. Man hat von «Revisionen» gehört, kennt vielleicht sogar die darüber informierenden Anschriften an den Fahrzeugen, aber sonst verlässt man sich auf eine Organisation, die das Rollmaterial in Ordnung hält oder allenfalls das Nötige veranlasst.

Die eigentlichen Revisionen finden nach genau festgelegten Fristen oder Kilometerleistungen in den SBB-Werkstätten statt. Das

den Unterhalt ausführen. Der Visiteur kontrolliert jeden Wagen planmässig und umfassend. Dies geschieht in Unterhaltsanlagen, auf Abstell- oder Bahnhofsgleisen. Die technische Überwachung dient der Gewährleistung der hohen Betriebssicherheit, aber auch der Komforterhaltung in bezug auf Licht, Heizung, Gängigkeit der Türen und ist zudem ein wichtiger Beitrag zur Unfallverhütung. Beispielsweise könnten verbogene Tritte oder lose Handgriffe zu Unfällen führen oder eine nicht einwandfrei funktionierende Türschliessung eine Gefahr für Reisende darstellen. In der Regel ist der Visiteur – erkennbar am langstieligen Hammer – auf

durch das Unterhaltspersonal (Reparateure) ausgeführt. Wo vorhanden, geschieht dies in Betriebswerkstätten oder zumindest auf Gleisgruben.

Analog den Wagen ist der Unterhalt auch bei den Triebfahrzeugen geregelt. Jedes Triebfahrzeug ist einem bestimmten Depot zugeordnet und wird durch die Depotwerkstätte unterhalten. Der Einsatz der Triebfahrzeuge kann mehr noch als die Wagen genau geplant und überwacht werden. Auf diesen Grundlagen, nämlich der Beheimatung der Triebfahrzeuge und der exakten Bewirtschaftung, ist es möglich, den Unterhalt planmässig und fristgerecht durchzuführen.



26

Fahrzeug ist für einen bestimmten Zeitraum dem Verkehr entzogen, wird weitgehend zerlegt, möglicherweise auch modernisiert – umfangreiche Arbeiten, aber ganz nach Plan. Anders beim Kleinunterhalt, wo Schäden unerwartet auftreten und spontan über das weitere Vorgehen entschieden wird.

Die Reisezugwagen verkehren sowohl im Inland wie über die Grenzen hinaus nach festgelegten Umlaufplänen und kehren nach ein bis fünf Tagen an den Ausgangsort zurück. So ist es möglich, die Wagen bestimmten Stellen für den Unterhalt zuzuteilen. Dadurch kann die verantwortliche Unterhaltsstelle insbesondere auch einen vorbeugen-

Ausgangsbahnhöfen auch an der Bremsprobe beteiligt. Das Signal «Bremse gut» (drei weisse Lichtpunkte im Dreieck) wird erst erteilt, wenn sicher ist, dass alle Bremsen des Zuges einwandfrei funktionieren. Diese Kontrolle ist nötig, weil die Druckluftschläuche der Bremsleitung bei jedem Koppeln zwischen den Fahrzeugen verbunden werden müssen. Das Überprüfen der Bremsfunktion ist eine unerlässliche Sicherheitsmassnahme. Sind die Bremsklötze abgeschliffen, müssen sie an Ort und Stelle ersetzt werden. Während der Visiteur mehr der Kontrollbeamte ist, werden die eigentlichen Unterhalts- und Reparaturarbeiten

Pourquoi la porte ne se coince pas

Celui qui monte dans un wagon de chemin de fer ne se préoccupe guère de tout le conditionnement technologique qu'exige un voyage conforme à l'horaire. Il a entendu parler de «révisions», peut-être a-t-il lu certaines informations affichées aux trains, mais d'une manière générale il se fie à une organisation qui entretient avec soin le matériel roulant et, en tout cas, prend les mesures nécessaires.

Les révisions proprement dites ont lieu à intervalles fixes, ou suivant le nombre de

20

kilomètres, dans les ateliers des CFF. Le wagon, retiré pour un certain temps de la circulation, est en grande partie démonté et même, au besoin, modernisé... Autant de travaux importants, mais toujours exécutés suivant un plan. Il en va autrement de l'entretien courant, lorsque surgissent des dégâts imprévus et qu'il faut sur-le-champ décider de la procédure à suivre.

Les wagons de voyageurs circulent selon les horaires de circulation établis aussi bien à l'intérieur du pays qu'au-delà des frontières, puis ils reviennent à la gare de départ après un à cinq jours. Il est ainsi possible de les répartir entre différents postes d'entretien

26/27 Von der Putz- und Reparaturgrube aus erkennen die aufmerksamen Kontrolleure Schäden oder ersatzbedürftige Wagen- und Lokomotivteile wie Bremsklötze und Federn. Derartige Gleisgruben gibt es in den Hauptwerkstätten für die grossen Gesamtrevisionen, in den Depotwerkstätten für den Unterhalt der Triebfahrzeuge und in den Betriebswerkstätten für den häufigeren Wagenunterhalt

26/27 Debout dans la fosse de nettoyage et de réparations, des inspecteurs et des ouvriers de la voie consciencieux constatent les dégâts éventuels. Ces fosses sous les rails existent dans les principaux ateliers pour révisions générales, dans les ateliers des dépôts pour l'entretien des locomotives et dans les ateliers d'exploitation pour l'entretien courant des wagons

26/27 Nella buca dell'officina ferroviaria, gli operai addetti alla manutenzione controllano attentamente il materiale rotabile, riparano le parti lese e provvedono al cambio dei ceppi dei freni e delle molle. Buche di questo tipo si trovano presso le officine centrali dove si procede alla revisione generale del materiale, nelle officine dei depositi che provvedono alla manutenzione delle automotrici e nelle officine di singole stazioni dove, ad intervalli regolari, viene esaminato lo stato delle carrozze

26/27 Inspectors and rail workers can spot any damage. These under-track pits are provided in the main workshops for big general overhauls, in the depots for engine maintenance and in the workshops for the more frequent carriage upkeep operations



27

et même d'exécuter des travaux préventifs dans l'atelier approprié. Le «visiteur» procède à un contrôle systématique et complet de chaque wagon aussi bien dans les ateliers d'entretien que dans les gares ou sur les voies de triage. Cette surveillance technique vise en premier lieu à assurer la sécurité maximale de l'exploitation.

Mais elle contribue aussi au maintien du confort (lumière, chauffage, bon fonctionnement des portes, etc.) ainsi qu'à la prévention des accidents. Des marches déformées, des portes dont la poignée est desserrée ou dont la fermeture laisse à désirer, constituent autant de dangers pour les voya-

geurs. Le visiteur, que l'on reconnaît à son marteau à long manche, est affecté en général aux gares terminales et au contrôle des freins. Le signal «freins en ordre» (trois points lumineux dans un triangle) n'est donné que si tous les freins d'un train fonctionnent parfaitement. Ce contrôle est une mesure de sécurité indispensable puisque les câbles à air comprimé des freins doivent être connectés à chaque attelage des wagons. Si les sabots de frein sont usés, ils doivent être remplacés sur-le-champ. Tandis que le contrôle incombe au visiteur, les travaux d'entretien et de réparation sont exécutés par les réparateurs dans des ateliers ou

dans des fosses sous les rails. Toutefois, une partie de l'entretien continue à être effectuée en plein air sur des voies de garage. Quant à l'entretien des motrices, il est planifié comme celui des wagons. Un dépôt est assigné à chacune et leur entretien est confié aux ateliers du dépôt. Leur mise en service exige une planification et des contrôles encore plus rigoureux que ceux des wagons. Grâce à ces facteurs – la localisation des motrices et leur exploitation adéquate –, l'entretien peut être assuré en conformité avec le plan et dans les délais prévus.

21



28

Chi prende posto in una carrozza non pensa generalmente a tutte le premesse di carattere tecnico che sono necessarie per rendere possibile una circolazione regolare, secondo l'orario stabilito. Magari avrà già sentito parlare di «revisioni» o avrà persino osservato le relative informazioni che figurano su un fianco della carrozza; per il resto si affida all'organizzazione incaricata di mantenere in ordine il materiale rotabile e di prendere i provvedimenti necessari.

Le carrozze viaggiatori circolano sulla rete nazionale e all'estero secondo un piano di circolazione prestabilito, per poi ritornare al punto di partenza dopo un periodo che varia da uno a cinque giorni. Ciò permette di affidare la manutenzione delle carrozze a determinate officine, che a loro volta possono pure prevedere degli interventi di carattere preventivo. Il controllore ispeziona a fondo ogni carrozza secondo un piano determinato. Questa operazione si svolge sia nei centri di manutenzione, sia sui binari di ricovero delle

stazioni. Questa sorveglianza tecnica serve a garantire un elevato grado di sicurezza nella gestione del materiale. D'altra parte, essa garantisce il confort ai viaggiatori (luce, riscaldamento, agibilità delle porte, ecc.) e costituisce un importante contributo alla prevenzione degli infortuni. Ad esempio, un predellino piegato o una maniglia svitata potrebbero causare degli infortuni oppure una porta che non si chiude a dovere può costituire un pericolo per il viaggiatore. Nelle stazioni da dove parte inizialmente la composizione, il controllore di regola si occupa anche della prova dei freni ed è facilmente riconoscibile dall'apposito martello dotato di un lungo manico. Il segnale di «Freni in ordine» (un triangolo formato da tre punti luminosi bianchi) viene inserito solo quando è stato stabilito che tutti i freni del treno funzionano in modo ineccepibile. Questo controllo è indispensabile poiché ad ogni manovra di aggancio le condotte dell'aria compressa che governa i freni devono essere collegate fra ogni car-

28 Ein gebrochenes Stahlrohr am Sitzgestell wird in einer Betriebswerkstätte zusammenschweisst. Derartige Schäden entstehen allerdings nicht von alleine...

28 Le tuyau d'acier brisé d'un châssis de siège est soudé dans un atelier de l'exploitation. De semblables dégâts ne surviennent pas sans motif...

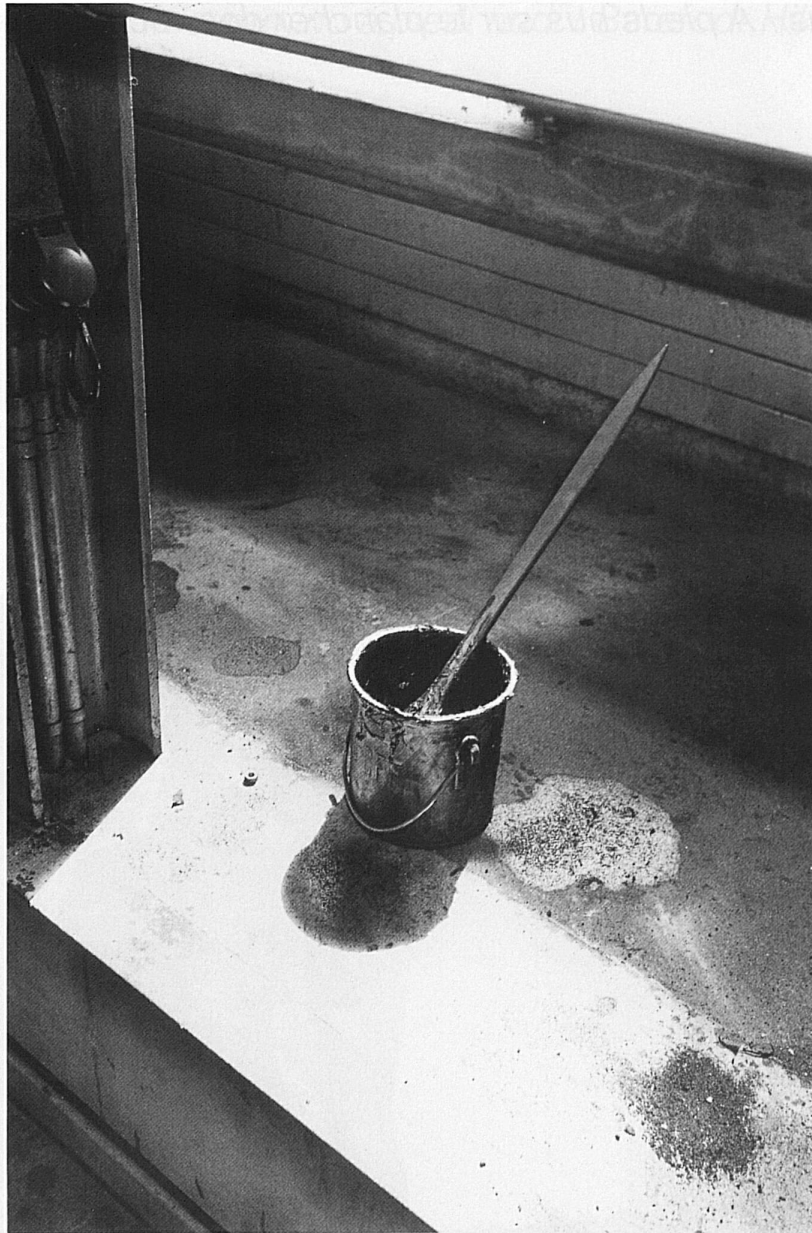
28 Nell'officina viene riparato e saldato il tubo d'acciaio di un sedile. Ovviamente, i danni di questo genere non sono mai dovuti al caso...

28 The fractured steel tube of a seat frame is welded in a carriage upkeep shop. Damage of this kind can hardly occur without a measure of violence...

rozza. Il controllo del buon funzionamento dei freni è una misura di sicurezza indispensabile. Se i ceppi dei freni sono stati logorati dall'attrito devono immediatamente essere sostituiti sul posto.

Mentre il controllore è piuttosto un funzionario preposto alla sorveglianza, i veri e propri lavori di manutenzione e le riparazioni vengono effettuati dal personale addetto alla manutenzione (riparatori). Quando è possibile, questi lavori vengono effettuati nell'apposita officina oppure nella buca fra i binari. Tuttavia, buona parte della manutenzione avviene all'aperto su un binario di ricovero.

La manutenzione delle automotrici è analoga a quella delle carrozze. Ogni automotrice è assegnata ad un determinato deposito ed è nell'annessa officina che si procede a detti lavori. L'appartenza ad una determinata stazione di residenza e il loro impiego secondo uno schema invariato permettono di meglio pianificare la manutenzione delle automotrici.



29

29 Irgendwo wartet dieser Schmierpinsel auf eine Hand, die ihn an eine schmierbedürftige Stelle führt. Solche gibt es mehr als genug: Handbremsspindeln, Pufferhülsen, Kupplungsspindeln, Weichengleitsättel. Wo sich Eisen aneinander reiben, hilft Fett und Öl. Man stelle sich vor: Ein besetzter Personenwagen wird im Rangiermanöver abgestossen, der Rangierarbeiter an der Handbremse will die Kurbel drehen, die schlecht geschmierte Spindel hemmt seine Bewegung – schon prallt der Wagen unsanft an

29 Ce pinceau de graissage attend quelque part qu'une main habile l'applique sur des endroits défraîchis, qui sont en surmombre. Lorsque deux parties métalliques exercent des frottements l'une sur l'autre, il faut de la graisse et de l'huile. Qu'on imagine un wagon de voyageurs pendant une manœuvre de triage: l'ouvrier chargé de l'opération veut tourner la manivelle du frein à main, mais le pivot mal graissé entrave son mouvement...

29 In una officina situata da qualche parte, questo pennello attende d'essere impiegato nella lubrificazione di una fra le innumerevoli parti articolate: perni del freno a mano, mantelli dei respingenti, tenditori a vite, selle di scorrimento degli scambi. Grasso e olio permettono di ridurre l'attrito fra le parti metalliche. Basterà immaginare la seguente scena: una carrozza carica di viaggiatori viene smistata su un altro binario; l'addetto alla manovra vuole azionare il freno a mano, ma il perno non è sufficientemente lubrificato, la manovella rimane quasi bloccata ...

29 This grease brush stands waiting somewhere for application to a lubricating point. There is no shortage of the latter: handbrake spindles, buffer boxes, point slide plates. Where iron runs on iron, oil and grease are in demand. To take an example: if an occupied passenger carriage is being shunted, the man at the handbrake has to turn the crank; should the spindle stick because of poor lubrication, he may be too slow...