Aufruf zur Mustermesse

Autor(en): **Wenk, G. / Brogle, Th.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **68 (1950)**

Heft 15: **Schweizer Mustermesse Basel, 15.-25. April 1950**

PDF erstellt am: **07.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-57993

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

68. Jahrgang Nachdruck von Bild oder Text nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet Nr. 15

Aufruf zur Mustermesse

Für unser Land werden es wiederum Ehrentage sein, wenn sich am 15. April für elf Tage die Hallen der Schweizer Mustermesse dem Besucherstrom aus allen Kantonen und aus dem nahen und fernen Auslande öffnen werden. Diese Industrieschau der im Jahresverlauf weiter vervollkommneten und neu geschaffenen Erzeugnisse aus über 2000 Betrieben wird sich als ein kraftvolles und lebendiges Bild der schweizerischen Produktion darstellen. Alle ausgestellten Erzeugnisse, Apparate und Maschinen dokumentieren Weitblick und Initiative, Erfindung und Konstruktion, Arbeitsfreude und Gewissenhaftigkeit auf der ganzen Linie des Schaffens.

Heute gilt es mehr denn je, auf allen Posten wachsam zu sein, um unseren Fabrikaten das hohe internationale Ansehen zu erhalten, ihnen die Wettbewerbsfähigkeit weiterhin zu sichern und auch neue Märkte zu gewinnen. Sowohl in Zeiten der vollen Entfaltung der Technik und Wirtschaft als auch in Jahren schwerer Hemmnisse im Weltmarktverkehr ist es die schweizerische Aufgabe der Mustermesse, die Qualitätsarbeit unserer Industrien und allgemein die wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes zu fördern. Die Messe des Jahres 1950 wird erneut ein sprechendes Zeugnis hierfür ablegen. Das diesjährige Messeplakat weist mit aller Deutlichkeit darauf hin: Die beiden fest verbundenen Balken symbolisieren den Grundgedanken des Zusammenhaltens und bilden zugleich ein starkes Schweizerkreuz.

Im Auftrag der ausstellenden Firmen, der Messebehörden und der Stadt Basel lassen Präsident und Direktor an das Schweizervolk die freundliche Einladung zum Besuche der kommenden Veranstaltung ergehen.

SCHWEIZER MUSTERMESSE BASEL

Der Präsident: G. Wenk Der Direktor: Th. Brogle

Die Rangier-Funkanlage im Bahnhof Luzern

Nach Mitteilungen der Autophon A.-G., Solothurn DK 621.396.931

Im Oktober 1949 wurde im Bahnhof Luzern eine Rangier-Funkanlage in Betrieb gesetzt, die von der Kreisdirektion II der SBB als Versuchsausführung bestellt worden ist und nachstehend beschrieben werden soll. Sie dient der funktelephonischen Verständigung zwischen vier Rangierlokomotiven und dem Hauptstellwerk im Personenbahnhof. Es ist dabei zweckmässig, vorerst die besondern Verhältnisse im Bahnhof Luzern und die Abwicklung des dortigen Rangierdienstes etwas näher zu betrachten.

1. Die Verhältnisse im Bahnhof Luzern

Die starke Einschnürung in der Mitte des Bahnhofs, Bild 1, erschwert sowohl die Zufahrtverhältnisse wie auch den Rangierdienst. Den Halbkreis a durchlaufen alle Lokomotiven, die von den Depotgleisen zum Personen- oder Güterbahnhof oder umgekehrt fahren, alle Zugverschiebungen zwischen dem Personenbahnhof und den Abstellgleisen, alle Brünigzüge und sämtliche Güterzüge. Diesen steht nur ein einziges Zufahrtgleis zur Verfügung, das zudem sämtliche Gleise Richtung Zürich und Gotthard kreuzt. Auch die Fahrbahnen der Reisezüge schneiden sich in vielen Fällen. An Stelle des fehlenden räumlichen Nebeneinander muss hier das zeitliche Nacheinander treten. In dieser Bahnhofanlage bedarf es der grössten Anstrengungen, um den sehr bedeutenden fahrplanmässigen Verkehr zu bewältigen. Dazu kommt der zusätzliche Saisonverkehr der Sommermonate. Unter diesen Verhältnissen muss jeder geringste Zeitverlust vermieden werden, um Zugfahrten und Rangierfahrten zeitlich aneinander vorbeizubringen. Dies setzt zuverlässige Uebermittlungsgeräte voraus, die eine rasche Verständigung jederzeit ermöglichen.

Der Fahrdienst ist wie folgt organisiert: Der Zugverkehr untersteht dem Fahrdienstbeamten (Souschef) im Signalzimmer des Dienstgebäudes. Er verfügt die Zugkreuzungen und erteilt die Einfahrt- und Ausfahrterlaubnis. Die Züge werden durch die Souschefs im Personen- und Güterbahnhof abgefertigt.

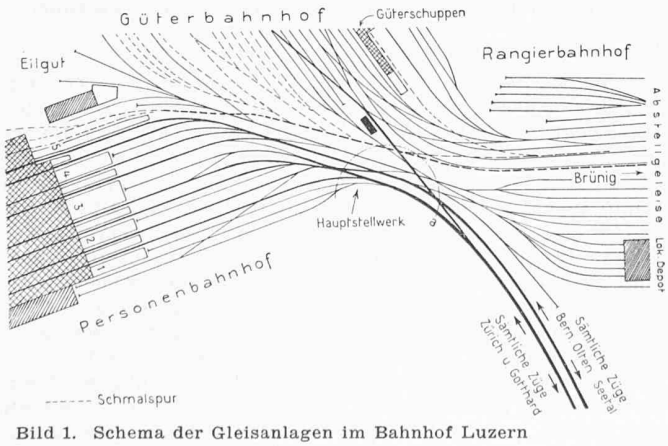

Bild 1. Schema der Gleisanlagen im Bahnhof Luzern

Es besteht im Bahnhof Luzern ein Hauptstellwerk im Personenbahnhof und ein zweites Stellwerk im Güterbahnhof. In jedem Stellwerk befindet sich ein Aufsichtsbeamter, der den Rangierdienst leitet und dem die Stellwerkwärter unterstellt sind. Diese bedienen die im Hauptstellwerk zentralisierten Weichen, die Ein- und Ausfahrtsignale und die Rangiersignale.

Für die Abwicklung aller Rangiermanöver stehen in Luzern drei Rangierlokomotiven für den Personenbahnhof und vier für den Güterbahnhof zur Verfügung. Das gesamte Arbeitspensum wird nach einem Dienstplan auf 7 Rangierlokomotivdienste verteilt, für die der Depotchef die Rangierlokomotiven stellt. Diese Dienste sind numeriert mit 1, 2 und 3 für den Personenbahnhof und 4, 5, 6 und 7 für den Güterbahnhof. Jede Rangierlokomotive trägt aufgesteckt und weithin sichtbar die Nummer des Rangierlokomotivdienstes, den sie versieht (Bild 5, Nr. 4)).

Die Rangiermanöver werden von Rangiergruppen durchgeführt, die nach einem Dienstplan den Rangierlokomotivdiensten zugeteilt sind. Eine Rangiergruppe umfasst: Einen Rangiermeister, einen Vorarbeiter als Stellvertreter und zwei bis drei Rangierarbeiter. In Luzern bestehen fünf Rangiergruppen für den Personenbahnhof und acht für den Güterbahnhof. Ihre achtstündigen Rangiertouren sind so ineinander gefügt, dass bei jedem Rangierlokomotivdienst eine Rangiergruppe Dienst leistet.

Das Pensum einer Rangiertour im Personenbahnhof umfasst das Grundprogramm routinemässiger Manöver und dazu alle Sonderaufträge. Für diese gibt der Fahrdienstbeamte den Auftrag telephonisch an den Aufsichtsbeamten im Hauptstellwerk. Dieser entscheidet, mit welchem Zug die für Sonderbehandlung gemeldeten Wagen (Extrawagen, Viehwagen usw.) weiterlaufen sollen und gibt einem Rangiermeister den nötigen Auftrag. Der Rangiermeister legt das entsprechende Manöver fest und führt es mit seiner Gruppe aus, indem er dem Führer der Rangierlokomotive die auszuführenden Bewegungen durch Pfeifensignale aufträgt. Seine Rangierarbeiter besorgen das An- und Abkuppeln und begleiten die abgestossenen Wagengruppen. Bei den ausserhalb Fahrplan in Reisezügen laufenden Güterwagen wird die Uebersicht durch die Anschrift der Bestimmungsstation erleichtert.

Im Güterbahnhof werden die Güterzüge, wie sie ankommen, vom Souschef und einem Rangierleiter in Wagen und Wagengruppen auseinandergenommen, abgestellt und wieder zu Zügen formiert.

Infolge jahrelanger Mitarbeit sind den Aufsichtsbeamten, den Stellwerkwärtern und dem Rangierpersonal die täglich sich wiederholenden Manöver so vertraut, dass sie die Zugbildungspläne ebensogut auswendig kennen wie den Turnus