Wie ein Fahrplan entsteht

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1935)**

Heft 5

PDF erstellt am: **05.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-778858

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

Wie ein Fahrplan entsteht

Fahrplanleute sind geplagte Leute. Sie haben es wahrhaftig nicht leicht. Niemand kann es den Menschen weniger recht machen als die Fahrplanverantwortlichen. Eine gewisse Dickfelligkeit, viel Verständnis für volkswirtschaftliche Bedürfnisse einerseits und für diejenigen der Verwaltung anderseits, feines Fingerspitzengefühl für das Wichtigere ergeben die richtige Mischung für den guten Fahrplanmann.

Da gibt es Aufgaben mannigfacher Art: Irgendwo auf dem Lande beispielsweise wird eine grosse Fabrik gebaut, die Arbeiter aus der engern und weitern Umgebung einstellen will. Also ergibt sich meist die Notwendigkeit, am Morgen für die Arbeitsaufnahme, über Mittag zum Mittagessen und am Abend für die Heimfahrt der auswärtigen Arbeiter besondere Züge, sogenannte Berufszüge, einzulegen. Der Nutzen für die Arbeiterschaft lässt sich leicht ermessen. Oder ein anderer Fall: Irgendwo ausserhalb einer grossen Stadt wachsen innert kurzer Zeit grössere Siedlungen aus dem Boden, also müssen geeignete Zugsverbindungen geschaffen werden. Unter Umständen kann die Siedlung durch den Fahrplan überhaupt erst ermöglicht werden. Wertsteigerung von Grund und Boden sind die nächste Folge. Auch schnellfahrende, sogenannte Städteschnellzüge zwischen zwei grossen Zentren — sie dienen vornehmlich der Geschäftswelt — erweisen sich als nützlich und finden im Fahrplan ihre Berücksichtigung.

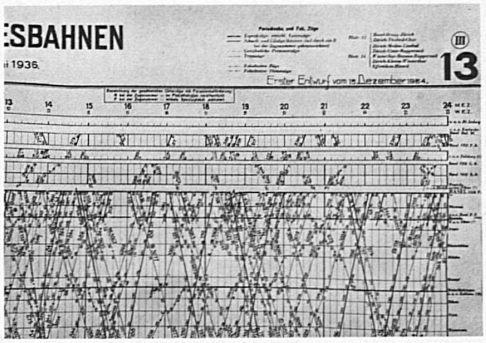
*

Die Schweizerischen Bundesbahnen haben im Jahre 1933 bei einer Betriebslänge von 3,031,493 Kilometern folgende Fahrtleistungen ausgeführt:

28,931,044 Personenzugskilometer
513,835 km Güterzüge mit Personenbeförderung
10,562,436 Güterzugskilometer
308,670 Dienstzugskilometer

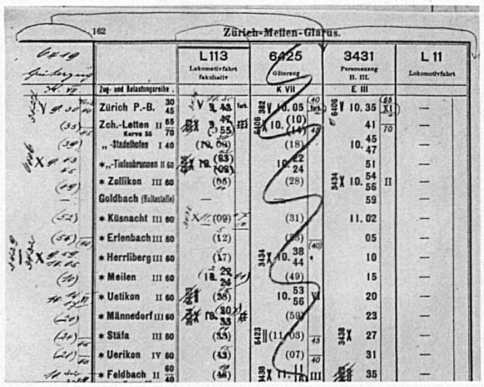
also insgesamt 40,315,975 Zugskilometer mit rund 1 Milliarde 310 Millionen Achskilometern. In diesen Zahlen sind inbegriffen 347,228 Personen- und 85,755 Güterzugskilometer Leistungen fremder Züge auf Gemeinschaftsstrecken, auf denen die SBB den Betrieb ganz oder teilweise besorgen.

Das Fundament und die Drehscheibe aber dieser gewaltigen Betriebsorganisation, welche



Kein Liniengewirr, sondern der Berater des Zugsabfertigungsbeamten: der graphische Bildfahrplan

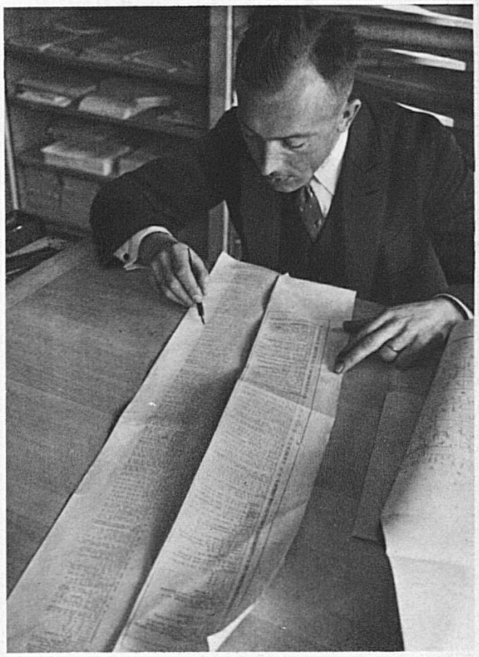
für die Befriedigung der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse und für die Planmässigkeit der Abwicklung des Zugverkehrs sorgt, ist der Fahrplan. Er wird unter der Oberleitung der Generaldirektion der Bundesbahnen auf den Kreisdirektionen ausgearbeitet. Die alljährlich anfangs Oktober stattfindende Europäische Fahr-



Eine Seite des Dienstfahrplanes im Stadium der Korrektur

plan- und Wagenbeistellungskonferenz bestimmt die internationalen Zugsverbindungen und Wagenläufe; sie ändert ihren Abhaltungsort alljährlich und war beispielsweise 1934 in Dubrovnik von 21 Ländern und 37 Verwaltungen mit 140 Delegierten, einer kleinen Völkerversammlung, beschickt. Geschäftsführende Verwaltung ist seit vielen Jahren die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen. Für den Binnenverkehr werden die vielen Eingaben und Vorverhandlungen durch die jeweils im Februar in Bern stattfindende interkantonale Fahrplankonferenz unter dem Vorsitz des Eidgenössischen Amtes für Verkehr abschliessend erledigt.

Der Fahrplan gliedert sich in vier Teile: Das amtliche Kursbuch und der auf den Stationen



Hunderte von Druckbogen und Fahrplanmanuskripten müssen verglichen werden . . .

. . . und trotzdem ertrinken sie nicht unter diesen Bergen von Papier

ausgehängte sogenannte Wand- oder Plakatfahrplan dienen dem reisenden Publikum, der Dienstfahrplan und der graphische Bildfahrplan sind für den internen Dienstgebrauch bestimmt. Welch ungeheure Studien, Eingaben, Verhandlungen, Entscheide, befriedigte und unbefriedigte Wünsche und — peinlichst sorgfältige Arbeit in diesen Werken liegt, kann der Unbeteiligte kaum ermessen.

*

Der Fahrplan und sein Tross, das Heer von Personen- und Güterzügen aber sind die Eckpfeiler unserer Volkswirtschaft.

Phot.: Baumgartner