

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 68 (1950)
Heft: 15: Schweizer Mustermesse Basel, 15.-25. April 1950

Artikel: Aufruf zur Mustermesse
Autor: Wenk, G. / Brogle, Th.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-57993>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

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 vervollkommenen 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 funktelerphonischen Verständigung zwischen vier Rangierlokomotiven und dem Hauptstellwerk im Personenbahnhof. Es ist dabei zweckmässig, vorerst die besonderen 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 Signal-

zimmer des Dienstgebäudes. Er verfügt die Zugkreuzungen und erteilt die Einfahrt- und Ausfahrterlaubnis. Die Züge werden durch die Souchefs im Personen- und Güterbahnhof abgefertigt.

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 Souchef 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

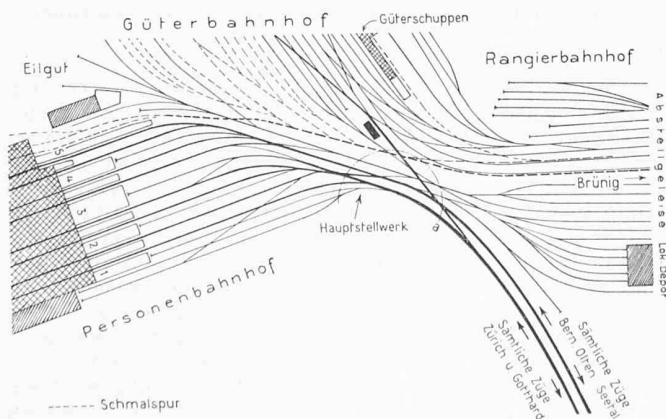


Bild 1. Schema der Gleisanlagen im Bahnhof Luzern