

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1937)

Heft: 2

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

Autor: E.G.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-777956>

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: 11.05.2025

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



In endlosen Reihen stehen an Tagen des erwarteten Stossverkehrs auf den Abstellgleisen 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 Reiseunternehmen 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 voraus-sichtlichen 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 Abstellgleisen, um hintereinander in die Bahnhofshallen abgerufen 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.: Frösel, Schenker