

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1950)

Heft: 7

Artikel: Die Diensterteilungen der Lokomotiven und des Lokomotivpersonals

Autor: A.A.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-774340>

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

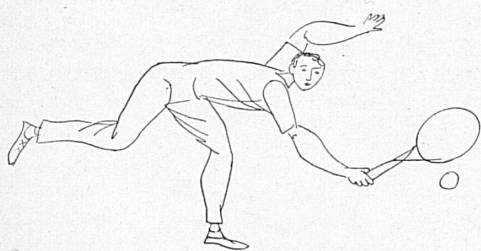
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.05.2025

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

LAUSANNE, POINT DE MIRE DU TENNIS MONDIAL

Après Forest Hill, Paris et Wimbledon, Lausanne sera du 10 au 16 juillet le rendez-vous des meilleures raquettes mondiales, qui viendront y disputer les Championnats internationaux de Suisse.



Cette compétition fut organisée pour la première fois depuis la fin de la guerre à Lausanne en 1947. Cette année, la Fédération suisse de tennis a chargé le Stade Lausanne

de mettre sur pied ces championnats qui seront reconnus officiels en Suisse par la F. I. L. T. Disputés pour la première fois en 1895, les Championnats internationaux se sont poursuivis presque sans interruption jusqu'à ce jour (1914—1917 et 1940—1945 exceptés). Les plus grands noms du tennis suisse et mondial figurent au palmarès des différentes épreuves. Avec ceux mis sur pied dans les grandes villes européennes et d'outre-Atlantique, les championnats internationaux de Suisse serviront à établir le classement final des meilleurs joueurs du monde.

A ce jour, les organisateurs ont reçu les inscriptions des fédérations anglaise, américaine, française, italienne, hongroise, suédoise, belge, sudafricaine, australienne et hollandaise. Parmi les individualités dont la

participation est assurée, relevons les noms de Drobny, Cernik, Sturgers, Cucelli, Patty, Washer, Boroira. La participation féminine s'annonce également de tout premier ordre. L'ultime sélection s'effectuera encore aux championnats de Wimbledon, qui précèdent ceux de Lausanne.

Durant la période de ces championnats, la Fédération internationale de tennis tiendra ses assises à l'Hôtel Beau-Rivage à Ouchy. L'admission de l'Allemagne et celle du Japon au sein de la F. I. L. T. sera l'un des points les plus importants qui figurent à l'ordre du jour. Pour que la Suisse romande et Lausanne en particulier puissent offrir à leurs hôtes et aux fervents du tennis un championnat digne des meilleures traditions, le Stade Lausanne a tout mis en œuvre pour en assurer une parfaite réussite.

DEUX IMPORTANTES MANIFESTATIONS A GENÈVE

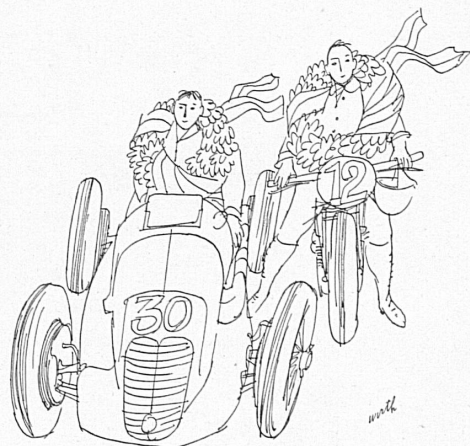
Grand Prix de Suisse: motos et side-cars: 23 juillet - Grand Prix des Nations: autos: 30 juillet

C'est avec le Grand Prix de Suisse des motos et side-cars, épreuve comptant pour le championnat du monde, que débutera la grande semaine des sports mécaniques à Genève. Cette course, comme d'ailleurs celles de voitures qui auront lieu le dimanche suivant, sera disputée sur le circuit des nations modifié et dont la distance a été portée à 6000 mètres.

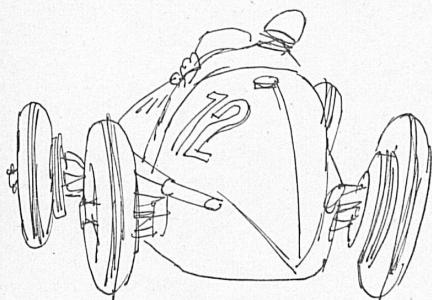
Pour le Grand Prix de Suisse des motos et side-cars, les quatre épreuves internationales sui-

vantes figurent au programme: motos 250 cm³, 350 cm³ et 500 cm³ et side-cars 600 cm³. Bien entendu pour une épreuve d'une telle importance, une véritable sélection a été effectuée par les organisateurs qui n'ont retenu que les meilleurs coureurs d'Europe et en tout premier lieu ceux qui font partie d'équipes officielles d'usines.

Le 30 juillet auront lieu les épreuves automobiles. Pour le Grand Prix des Nations qui sera disputé par les voitures du type grands prix (1500 cm³ avec compresseur ou 4500 cm³ sans compresseur), les organisateurs genevois sont parvenus à s'assurer la participation de quatre Alfettes. Les fameuses machines de la marque milanaise seront pilotées par Farina, Fangio, Fagioli et — grande nouveauté — par le champion suisse Emmanuel de Graffenried. La marque Ferrari alignera deux de ses nouvelles voitures à double compresseur. Et bien entendu on aura au départ l'équipe de Talbot. Pour le Grand Prix de Genève de la formule II (jusqu'à 500 cm³ avec compresseur et jus-



qu'à 2000 cm³ sans compresseur) on a engagé entre autres l'équipe officielle de Simca-Gordini qui a fait une si grande impression à Berne et, bien entendu, le triomphateur du Grand Prix de Suisse, Raymond Sommer, le meilleur champion français de l'heure actuelle qui pilotera sa Ferrari 2000.



Dessins de Kurt Wirth.

DIE DIENSTEINTEILUNGEN DER LOKOMOTIVEN UND DES LOKOMOTIVPERSONALS

Basel! — Pünktlich um 16.29 h fährt der Gott-hardschnellzug 63 in die Bahnhofhalle ein. Die Reisenden verlassen die Wagen, und während sich das Zugsbegleitpersonal, Zugführer und Kondukteure nach ihren Dienst-räumen begeben, beginnt bereits eine geschäftige Rangierlokomotive sich der Wagenschlange zu bemächtigen. Die Schnellzugslokomotive wiederum verschwindet im Geleisefeld des Vorbahnhofs. — Damit existiert an diesem Tage Zug 63 nicht mehr; er wird aber am nächsten, am übernächsten und

jedem folgenden Tag genau um 11.06 h wieder Chiasso verlassen, versehen mit den nötigen Wagen, der entsprechenden Lokomotive, dem Lokomotiv- und Begleitpersonal. In der zum Gelingen dieses Zusammenspiels notwendigen Organisation allein liegt der Schlüssel zu einer Menge von Geheimnissen, wie sie der Eisenbahnbetrieb dem Laien immer wieder in unerschöpflicher Weise bietet. Sie alle zu erforschen, hiesse Bücher schreiben und würde uns an dieser Stelle zu weit führen. Es sei deshalb in der Folge

versucht, einen der interessantesten Fragenkomplexe, die Verteilung der Lokomotiven und des dazugehörigen Personals auf die einzelnen Züge, die Dienstzeiten und Dienstfolgen von Personal und Maschine näher zu beschreiben, ein Organisationssystem, das an Präzision seinesgleichen sucht. Bekannt sind die alten Geschichten vom Lokomotivführer und seinem Dampfproß, den unzertrennbaren Gefährten, die gemeinsam Freuden und Leiden ihrer Strecke erleben und die ihnen anvertraute Fracht in sieg-

588 Dienstplan des Lokomotivpersonals
CFF Tableau de service du personnel des locomotives
SFF Grafico di Servizio del personale della locomotive

gültig vom 14. Mai 1950
valable du 14. Mai 1950
valabile dal 14. Mai 1950

bis au 19. Mai 1951
al 19. Mai 1951

Depot
Dépôt
Deposito

Erstfeld

Fol. Nr. 16

Tour	Arbeits- zeit Travail Lavoro	Dienst- schicht Service Servizio	Ruhe- schicht Repos Riposo	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24																					
Be 4/6																									
14	510 570 735																								
15	505 565 845																								
16	445 570 930																								
17	445 505 705																								
18	550 635 705																								
19	440 515 820																								
20	560 635 690																								
21	380 435 900																								
22	440 510 915																								
23	400 460 810																								
24	450 450 1000																								
25	415 445 875																								
26	435 495 910																								
27	490 590 845																								
28	495 570 760																								
29	460 520 2065																								
	464 533 907																								

Mittel
N=16

Rechts: Klar tritt hier die Staffelform der Dienstleistungen hervor, täglich konstant vom Spätdienst gegen den Frühdienst wechselnd. Die kräftigen Striche bedeuten die Dienstleistungen des Personals auf der Lokomotive, die gewellten Linien diejenigen zur Vorbereitung des Zuges. Er = Erstfeld; Zü = Zürich; Lz = Luzern; Be = Bellinzona; Gö = Göschenen usw. — A droite: L'échelonnement du service apparaît clairement sur ce tableau. Les traits pleins indiquent le travail du personnel sur les locomotives et les lignes ondulées la préparation des convois.

Diensterteilung Répartition du service Ripartizione del servizio			Wochenkalender Calendrier des semaines Calendario settimanale												Bemerkungen Observations Osservazioni						
			Mai		Juni		Juli		August		September										
Depot Dépôt Deposito			Erstfeld																		
Gruppe Groupe Gruppo			Be 4/6																		

Rechts: Für die ganze Fahrplanperiode kann jeder Lokomotivführer seine Dienste aus dieser Tabelle voraus erkennen. — A droite: Pendant toute la durée de validité de l'horaire, un coup d'œil à ce tableau suffit à chaque chauffeur de locomotive pour être au clair sur son service.

reichem Kampf an den Bestimmungsort führen. Das ist die Romantik vergangener Zeiten, wo messingglänzende Dampflokomo-tiven mit tönenden Namen das Bild beherrschten. Der elektrische Betrieb hingegen stellt dank seinen weiten Möglichkeiten neue Grundprinzipien auf. Nach wie vor ist jedem Depot eine Anzahl Lokomotiven und der entsprechende Stab an Bedienungspersonal zugeteilt, womit eine bestimmte Zahl von Zügen nach genauen, vom Zugförderungsdienst des betreffenden Kreises entworfenen Diensterteilungen geführt werden muß. Die Einteilung der Personaldienste erfolgt heute im Gegensatz zu früheren Zeiten praktisch unabhängig von der Einteilung der Lokomotivdienste. Grundsätzlich stehen in den Personal-dienstplänen die gemischten Dienste im Vordergrund, d. h. jeder Lokomotivführer bedient in freiem Wechsel jede Lokomotive, gleich welcher Art. Die Vorteile der gemischten Dienste bestehen darin, daß sie den höchstmöglichen Erfolg in der wirtschaftlichen Verwendung von Personal und Trieb-fahrzeugen garantieren durch allseitige Ein-satzmöglichkeit jedes Lokomotivführers; im

weitem wird es dank den gemischten Dien-ten möglich, die Dienststruten so festzu-legen, daß jeder Lokomotivführer seine Tagesarbeit möglichst wieder an seinem Depotort abschließt. Somit ist das leidige Übernachten an fremden Orten fast voll-kommen verschwunden, eine fühlbare Er-leichterung im ohnehin schweren Dienst des Lokomotivführers. Nachteilig mag lediglich sein, daß der Lokomotivführer nicht mehr die guten und schlechten Seiten seiner ihm zugeteilten Maschine kennt und sie folglich bei der Behandlung nicht entsprechend berücksichtigen kann, wie dies bei den sog. Titulardiensten möglich ist. Im Gegensatz zu den gemischten Diensten leistet hier der Lokomotivführer den Großteil seines Dien-tes auf ein und derselben Lokomotive, na-türlich soweit sich dies mit den billigen Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit verein-baren läßt. Titulardienste finden sich heute nur noch im Kreis 2 (Basel—Innerschweiz—Tessin), wo sie sich dank der relativ einheit-lichen, vorwiegend durch die Gotthardbahn gebildeten Netzstruktur immer noch organi-sieren lassen. Den beteiligten Dienststellen werden die

Personaldienstpläne in graphischer Form übermittle. Plan 1 zeigt den Titulardienst-plan der Be-4/6-Gruppe des Depots Erstfeld. Die Gruppe umfaßt 16 Touren, nummeriert von 14—29. Jede Tour bedeutet die Tagesarbeit eines Lokomotivführers. Die Be-4/6-Gruppe umfaßt somit 16 Lokomotivführer sowie deren zwei zum Ausgleich der Ruhetage. Damit ein Wechsel zwischen Tages- und Nachtdienst erreicht wird, rückt jeder Loko-motivführer am nächstfolgenden Tag in die nächstfolgende Tour nach, auf Tour 14 folgt Tour 15, am übernächsten Tag Tour 16 usw., auf Tour 29 folgt wieder Tour 14 usw., wo-durch ein konstanter langsamer Wechsel vom Spätdienst nach dem Frühdienst entsteht. Aber nicht nur auf Tage, sondern auf die ganze Fahrplanperiode hinaus sind die Dienste bereits bis ins Detail vorausbestimmt. Als Schlüssel dazu dient die aus Plan 2 er-sichtliche Aufstellung: Senkrecht unter dem im Wochenkalender (oben) gesuchten Wo-chendatum findet jeder Führer seine sog. Wochenfolge, die durch eine fiktive Zahl bestimmt ist. Die entsprechende Zahl findet sich in der ersten Kolonne der rechts auf-geführten Tourenfolge, wonach der Loko-

tivführer seine Tagesdiensttouren und Freitage in der betr. Woche finden kann. — In der Woche vom 18. bis 24. Juni stoßen wir beispielsweise für Lokomotivführer Walker auf Woche 21. Wie aus der Tourenfolge ersichtlich, beginnt für ihn die Woche mit dem Ruhetag, Montag folgt Tour 14, dann 15... usw. Beizufügen wäre, daß für Sonn- und Feiertage oft Änderungen vorgesehen sind. Spezielle Diensterteilungen regeln die Dienste der Führergehilfen, da heute nur Nachtzüge oder solche, die über 40 km ohne Halt verkehren, zweimännig geführt werden müssen.

Etwas einfacher lassen sich schließlich die Dienste der Lokomotiven schildern. Grundsätzlich arbeiten die Lokomotiven Tag und Nacht. Zweistündige Dienstpausen genügen zu einer sog. Hauptpflege, im übrigen wird die Maschine nach zirka 100 000 km überholt. Aus dem strengen Dienst ergeben sich bisweilen erhebliche Tagesleistungen von bis zu 1000 km. Um die Maschinen voll auszunützen, d. h. um mit einem Minimum an dienstbedingten Leerfahrten auszukommen, werden häufig auch die Lokomotivtouren zu Gruppen zusammengefaßt. Am Kopf des Planes 3 finden wir z. B. die

Ae-4/6-Gruppe des Depot Erstfeld. Sie umfaßt die Dienste 51 bis 55, besteht somit aus 5 Ae-4/6-Lokomotiven, die im Laufe von 5 Tagen die genannten Dienste sukzessive durchlaufen. Nach diesen 5 Tagen beginnt jede Maschine wieder mit ihrem ersten Dienst. Im Gegensatz zu dieser Fünfergruppe findet sich die Zweiergruppe der Ae 4/7 oder der regelmäßige Tagesdienst 58 der Landilokomotive Ae 8/14, welche demnach jeden Tag denselben Dienst versieht.

Um uns schließlich ein Bild von der gewaltigen Tagesarbeit einer Lokomotive zu verschaffen, verfolgen wir noch kurz den ersten Dienst (51) der Ae-4/6-Gruppe: Von Tour 55 bringt die Maschine um 0.15 h morgens den Güterzug 898 von Zürich nach Erstfeld. Es folgt eine kurze Pause zur Hauptpflege bis kurz vor 2 h, dann geht es mit Güterzug 881 nach Zürich, von dort um 6 h mit dem Städtesschnellzug 152 Zürich—Mailand bis Chiasso, dann mit dem Italien—Skandinavien-Expres 63 nach Luzern, mit dessen Gegenzug 64 nach Chiasso und wieder mit dem Städtesschnellzug 173 nach Zürich. Mit dieser Tages-tour von 1014 km wird der Gotthard nicht weniger als viermal überquert, eine Leistung, die sich mit Recht bewundern läßt.

Aus unserer kurzen Betrachtung läßt sich ableiten, daß alles, was irgendwie auf längere Zeit hinaus festgelegt werden kann, in den Dienstplänen berücksichtigt ist, selbst praktisch häufig verkehrende Fakultativzüge sind bisweilen in den Lokomotivdienstplänen schon aufgezeichnet. Daneben aber haben unsere Depotleitungen eine ungeheure Improvisationsarbeit zu leisten, die an Hochbetriebstagen oft ans Unmögliche grenzt. Eine einzige Verspätung kann die präzisen Pläne illusorisch werden lassen. Wohl besitzt jedes Depot eine Reserve, sowohl an Personal wie an Maschinen, die für Extrazüge und Unregelmäßigkeiten einspringen kann, doch läßt sich begreiflicherweise auch die Reserve nur in wirtschaftlichem Rahmen halten. Treten deshalb größere Störungen ein, so ist es zu einem guten Teil dem Organisationstalent der Depotleitungen zu verdanken, wenn der Fahrplan nicht komplett aus den Angeln geht.

Alles in allem aber bedarf es stets des vollen Einsatzes jedes einzelnen der Beteiligten, um all die Pläne und Einteilungen in die Wirklichkeit zu versetzen, damit das große Gemeinschaftswerk nicht ins Stocken gerät und die Züge pünktlich rollen. A. A.

Schweiz. Bundesbahnen, Kreis II
Abteilung für Zugförderung

B Diensterteilung der Lokomotiven - Turno delle locomotive

gültig vom 14. Mai 1950 ÷ 19. Mai 1951
a date dal

Dienstort Länge di servizio	Serie	Dienst Servizio	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	Km
Erstfeld																												
Erstfeld	Ae 4/6	51	898	Er	○	881		Zü		152		R	Chi		63		64		○	R		173						1014
		52				Zü				154		Chi	2591	2556	R	Chi	62	61	60	59								519
		53		70			Chi			57		Lz	60	59		Chi					169			Zü				170
		54		170			Chi			2549		Er	○	835		844							2626					854
		55	2626	Chi	R			151			Zü		156		○	Chi				167			Zü			898		891
Ae 4/7		56	6645	Er	○	883		Zü	3711	3718		Zü			160		167	67	V162	162	Chi		171				Zü	805
		57			Zü	○	8153	Wt	4148		Zü	3212	R	3219		Zü		162		169	166	R	873		R	6645		437
Ae 8/14		58	Lz	6520		Er	○		453		Lz		54		Chi	847		66	V62		Chi	71					Lz	842

Oben: Die Diensterteilungen der Lokomotiven sind auf diesem speziellen Plan geregelt. Die Ringe bedeuten die Maschinen-Hauptpflege.

Ci-dessus: Le roulement du service des locomotives figure sur ce plan spécial, dont les cercles indiquent les principaux temps d'entretien des machines.

RUNDSCHAU • LES ACTUALITÉS

MS «Rothorn», das neue Motorschiff der BLS auf dem Brienersee

Die ausgesprochen saisonbedingte Schifffahrt auf dem Brienersee hat in den letzten Jahren eine Reorganisation im Sinne eines rationelleren Betriebes erfahren. Dem Verkehr stehen neben den beiden Dampfschiffen «Brien» und «Lötschberg» vor allem die drei Dieselmotorschiffe «Iseltwald», «Harder» und «Rothorn» zur Verfügung.

Von diesen ist die «Rothorn» das jüngste. Ihre Schale und die Aufbauten wurden durch die Firma Herbolch in Antwerpen erstellt und in interessantem Transport nach der Brienerseewerft in Interlaken verbracht, wo durch das Personal des Schiffsbetriebes die definitive Montage erfolgte. Das 40 m lange und 5,5 m breite Boot, das durch einen Sulzermotor von 300 PS angetrieben wird, steht seit Mitte Mai im Betrieb. Es bietet Raum für 400 Passagiere, wovon 280 in der 2. Klasse, welcher das ganze Hauptdeck

eingerräumt ist, Platz finden; der 1. Klasse ist von der Schiffsmitte nach hinten das Oberdeck reserviert. Das Schiff verfügt über heizbare freundliche Kabinen und genügend freien, zum Teil windgeschützten Deckraum. Eine gut eingerichtete Schiffsrestauration ist in der Lage, kalte und warme Speisen und Getränke zu servieren. Die «Rothorn» wird ihre Aufgabe, die vor allem darin besteht, dem Ausflugsverkehr zu dienen, sicherlich zur Zufriedenheit der Hersteller wie der Passagiere erfüllen können.