

Gdi-Bulletin-Adl Nr. 70**April 2014*****Inhaltsverzeichnis / table des matières******Seite / page***

1	Editorial: MC Escher: Täuschungen / des illusions	2
2	Zentralvorstand/ Ortsgruppen / Pensionierte / Veranstaltungsberichte - Webmaster - Autoren - CH-Landesvertreter bei der UEEIV - Nationale Anlässe - Fachtagung und Generalversammlung - ETHZ-Tagung : Der Preis des Verkehrs - Auslandsexkursion - OG Zürich/Ost-CH: - - OG Mittelland / Jura - - OG Nordwest-/Zentralschweiz/Ticino: Wechsel im Präsidium - Pensionierte	3-5
3	UEEIV	5-6
4	Agenden	6
5	Gehirnjogging / Zitate / Gedichte / Zum Schmunzeln	7-9
6	Buchrezensionen / Recensions de livre – R. Kallmann - Faszination Krokodil – Bilder einer Eisenbahnlegende - Schweizer Bahnbrücken - 125 ans pour l'Union des transports publics (UTP) Mutationen	10-11
7	Ihre Ansprechpartner / Vos interlocuteurs	12

Impressum

Herausgeber:

Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs, 3000 Bern

Association des Ingénieurs des transports publics, 3000 Berne

Homepage: <http://www.gdi-adi.ch> Redaktion Homepage: redaktion@gdi-adi.ch

Redaktion:

Eva-Maria Zeh, bulletin@gdi-adi.ch

Druck: Geiger AG, Bern, Auflage: ~750 Exemplare per Post und ~300 per Email

Erscheinungsweise: März/April, Juni/Juli, November/Dezember

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: Freitag, 01. Juni 2014

Editorial: Optische Täuschung und andere Täuschungen

[http://de.wikipedia.org/wiki/M. C. Escher](http://de.wikipedia.org/wiki/M._C._Escher) und Google/bilder



Liebe Kollegin, lieber Kollege der Gdl,

Bestimmt kennen Sie den Friesen **Maurits Cornelis Escher** (17.06.1898 - † 27.03.1972). Persönlich mag ich seine Werke – besonders jene der optischen Täuschung. MC. Escher war der jüngste Sohn des Wasserbauingenieurs George Arnold Escher. 1903 zog die Familie nach Arnheim. Dort ging MC Escher zur Schule. Er war – trotz vieler Begabungen – ein eher schlechter Schüler und wiederholte zwei Klassen. 1919 begann er ein Architektur-Studium, das er nach einer Woche abbrach. 1923 lernte er die Schweizerin Jetta Umiker kennen, die er 1924 in Viareggio heiratete. Das Paar ließ sich nahe Roms nieder. Aus Abneigung gegen den Faschismus zog das Paar nach Château-d'Œx. MC Escher ging stets seinen eigenen Weg und es scheint als wuchsen ihm – trotz Widrigkeiten – Flügel. Vermutlich ent-täuschte MC Escher damals Mitmenschen; entsprach nicht den Erwartungen und verwendete andere – gar neue – Denkmuster und Lebensstile, als die derzeit üblichen.

Im übertragenen Sinn erfand er neue Dinge, indem er alte Gedanken, Denkmuster und Gewohnheiten überwand. Vielleicht steckt genau in diesem anders Denken, der Schlüssel, weswegen er in der Lage war solch fantastische Werke zu schaffen.

Ent- täuschen, ist neutral und klingt nach mindestens zwei Zuständen: erstens ein langanhaltender Zustand, in dem Dinge oder Personen in bestimmter Weise wahrgenommen werden; gefolgt von einem Wendepunkt, ab welchem neue Erkenntnisse, Entdeckungen & Schlussfolgerungen gewonnen werden. Später beschäftigte er sich mit dem Thema „Metamorphose“; analog läutet auch dieses Jahr der Frühling in seiner bunten Farben- & Formenpracht, den länger werden Tagen und dem Gesang der Vögel, den Wandel vom Winter in den Sommer ein.

Ein frohes Osterfest

Eva-Maria Zeh

Chers membres de l'Adl, chère collègue, cher collègue

Vous connaissez certainement le frison Maurits Cornelis Escher (17/06/1898 - †. 27.03 1972). Personnellement, j'aime bien ses travaux – en particulier ceux consacrés aux illusions optiques. MC. Escher était le fils cadet de l'ingénieur civil George Arnold Escher. En 1903, la famille déménagea à Arnheim. MC Escher y est allé à l'école. Il était – malgré de nombreux talents – un étudiant plutôt médiocre et a dû répéter deux classes. En 1919, il entreprit des études d'architecture, qu'il abandonna après une semaine. En 1923, il rencontra la suisseuse Jetta Umiker, qu'il épousa à Viareggio en 1924. Le couple s'installa dans la banlieue de Rome. A cause de son aversion contre le fascisme, la famille déménagea à Château d'Oex. MC Escher a toujours suivi son propre chemin et il semble que des ailes lui poussaient – en dépit des adversités. Probablement il a *des-illusionné* ses proches, ne correspondait pas aux attentes et utilisait d'autres – ou de nouvelles façons de penser et de styles de vie par rapport à celles qui étaient d'usage.

Au sens figuré il a inventé de nouvelles choses, en surmontant les anciennes pensées, les schémas de penser et les vieilles habitudes. Peut-être que penser différemment fut la clé cachée qui lui permit d'être capable de créer de telles œuvres fascinantes.

Des-illusionner est neutre et suggère au moins de deux états: D'abord, un état de longue durée : dans lequel des choses ou des gens sont perçus d'une certaine manière, suivi d'un tournant à partir duquel on obtient de nouvelles connaissances, de nouvelles découvertes et de nouvelles conclusions.

Plus tard, MC Escher a traité le thème de la «métamorphose». En analogie le printemps annonce dans toute sa splendeur colorée et de ses formes, les jours plus longs et le chant des oiseaux, la transition de l'hiver à l'été.

Joyeuses Pâques & amicalement

Eva-Maria Zeh



Aus dem Zentralvorstand

Webmaster

Hier eine Kurzmeldung: Die Homepage lief auf der Version 5.3 des Hypertext Preprocessors PHP (Personal HomePage Tool). Unser Webmaster, Martin Fuchsberger, hat die Umstellung auf eine aktuelle Version mit grossem persönlichem Einsatz und externer Hilfe vollzogen. Abgesehen von kleinen Unzulänglichkeiten in der Darstellung verläuft die Umstellung nahezu fehlerlos und wohl für die Meisten unbemerkt. Die Anpassung einiger proprietärer Module, die uns Webuse seinerzeit programmiert hatte, und die uns lange Zeit gute Dienste leisteten, ist sehr komplex. Des Weiteren richtete Martin Fuchsberger Ende Januar 2014 eine Facebookseite für den GDI ein. www.facebook.com/gdiadi Wir, das Redaktionsteam, freuen uns sehr, wenn Sie diese Seite im Facebook besuchen und mit „gefällt mir“ bewerten würden.

Zu guter Letzt richtete Martin Fuchsberger eine Mailadresse namens bulletin@gdi-adi.ch ein. Diese hat den Vorteil, dass meine private Mailadresse künftig obsolet ist.

Von Auto Schweiz gibt es neu einen "Sorgentacho". Dieser bietet den Verkehrsteilnehmern eine Plattform für Sorgen und Nöte. Er ist im Aufbau. Damit "Fleisch an den Knochen" kommt, sind Einträge und Kommentare gesucht. (siehe: <http://sorgentacho.ch/app/themen/>)

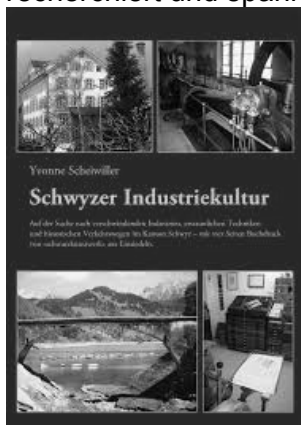
Eva-Maria Zeh

Autoren

An dieser Stelle möchte ich mich bei Roland Kallmann für die Buchrezensionen und die gute Mitgestaltung in deutscher und französischer Sprache des Bulletins herzlich bedanken. Auch in Dieser Ausgabe sind seine Artikel wie gewohnt im hinteren Teil des Bulletins zu finden. Ferner finden Sie auf unserer Homepage unter der Rubrik „Roland Kallmann schreibt über die GDI“ weitere Artikel:

http://www.gdi-adi.ch/fileadmin/content/ausschuesse/goldene_schiene/de/060516_RK_Arbeit_und_Verkehr_AV-2006-03-07-Nr10-S2.pdf

Darüber hinaus möchte ich auf die Bücher unserer Kollegin Frau Yvonne Scheiwiller hinweisen. Frau Scheiwillers erstes Buch heisst Schwyzer Industriegeschichte ISBN 978-3-908572-51-0. Das zweite Buch trägt den Titel Trafoturm – Turmtrafo ISBN 978-3-908572-59-6. Meines Erachtens sind die Ideen beider Bücher sehr kreativ und originell. Ich finde beide Bücher gut recherchiert und spannend zu lesen.



Sie geben einen kurzweiligen und tiefen Einblick in den schnellen Wandel unserer Gesellschaft über die letzten 100 – 200 Jahre.

Mich faszinieren weiter die Liebe zum Detail, welche ich aus den Büchern erahne und nicht zuletzt die Fotografien und die Perspektiven, welche die Fotografin wählt. Die Bücher sind im Triner Verlag erschienen.

<http://www.industriegeschichte.ch/anzeige--buch-trafotuerme.html>

Eventuell haben Sie Lust sich diese Bücher zu zulegen und bei einem unserer Ausflüge mit der Autorin, Yvonne Scheiwiller, persönlich darüber zu diskutieren.

Eva-Maria Zeh

Wechsel CH-Landesvertreter in der UEEIV

In der letzten Vorstandsitzung gab Eva-Maria Zeh ihren Rücktrittswunsch als Schweizer Landesvertreterin der UEEIV bekannt und schlug vor Christian Witt als Nachfolger zu nominieren. Der Vorstand der GDI gab diesem Antrag statt. Wir gratulieren Christian Witt zu seiner Nomination und drücken die Daumen, dass er im Herbst an der GV der UEEIV definitiv in dieses Amt gewählt werden wird. Wir danken Eva-Maria Zeh für ihr Engagement und wünschen Christian Witt viel Erfolg.

Nationale Anlässe

Fachtagung und Generalversammlung 2014 <http://www.gdi-adi.ch/?id=173>

Die Ortsgruppe Mittelland/Jura lädt Sie herzlich zur Fachtagung und Generalversammlung am 23. und 24. Mai 2014 nach Biel/Hagneck ein. Die Schwerpunkte beider Tage sind die Themen Energie, die Generalversammlung und die Baustelle des neuen Wasserkraftwerkes Hagneck. Ferner Fahrten mit einem historischen Bus und eine Schiffsfahrt. Der Freitag steht im Zeichen der elektrischen Energieversorgung. Der Bogen spannt sich von Bahnstromversorgung in Kerzers, der neuen Zentralen Leitstelle (ZLS) der SBB, zu einem Rundgang durch das Werk und dessen Frequenzumformer sowie der öffentlichen Stromversorgung bei den BKW in Mühleberg. Ferner ein Referat bzgl. der potentiellen Stilllegung und des Rückbaus des Kernkraftwerks Mühleberg (KKM). Der Samstag beginnt um 09:00 mit der GV und endet nach einer Schiffsfahrt in Biel gegen 18 Uhr die Details entnehmen Sie der Homepage: <http://www.gdi-adi.ch/?id=173>. Wir freuen uns über Ihre Anmeldung bis 30.04.2014.

ETHZ-Tagung: Der Preis des Verkehrs – Wert und Kosten der Mobilität

Stellvertretend für die ETHZ und die Uni lädt unser Kollege Urs Wili zur Veranstaltung *Was ist der Preis des Verkehrs und wer bezahlt ihn?* ein. Dort werden strategische, soziologische und philosophische Fragen erörtert wie z.B.: Welchen Nutzen generiert die Mobilität? Und welchen „Wert“ schreiben wir ihr zu? Was die öffentliche Hand einst für Wege, Schiffsrouten, Schienen- und Busnetze ausgab und heute ausgibt, ist nachles- und berechenbar. Verkehrsverhalten und Verkehrsausgaben der Haushalte und sozialer Schichten sowie Transportkosten der Unternehmungen werden längst statistisch erfasst. Die Internalisierung externer Kosten des Verkehrs wird jedoch rasch unübersichtlich und kontrovers.

Schwerer fassbar hingegen, ist der Mobilitätsnutzen. Geschichtlich sind Industrialisierung, Modernisierung und Verkehrsrevolution eng verbunden. Neben Technologie und «guten Institutionen» ist der Verkehr Rahmenbedingung und Produktionsfaktor. Der konkrete Wert der Mobilität ist schwer zu beziffern: Wie viel nützt ein «beweglicher = pendelnder» Arbeits- Schul- und Universitätsmarkt Was bewirken Transporterleichterungen bei Produktion, Handel und Konsum? Distanzen schwinden, die Erreichbarkeit wird beschleunigt, die räumliche Verfügbarkeit erleichtert. Neue Horizonte und Interaktionspotenziale eröffnen sich. Allerdings zu einem Preis, der neben einem monetären Wert auch Verluste an Landschaft, Biodiversität, Beschaulichkeit und hergebrachten Formen der Soziabilität sowie im „Zwangskonsum“ von Verkehrsimmissionen mit sich bringt.

Die Tagung beleuchtet solche und weitere Fragen zu Preis und Wert der Mobilität.

Wissenschaftler/innen, Verkehrsfachleute aus der Verwaltung, Vertreter/innen von Transportunternehmen, zivilgesellschaftlichen Organisationen (NGO) und Politik leisten mit ihren Analysen einen Beitrag zur Meinungsbildung für künftige Entscheide.

Die interdisziplinäre Konferenzreihe «Gesellschaft - Mobilität – Technik» setzt nach «Mit Tempo in die Zukunft?» (2007), «Die Revolution der Automation» (2009) und «Stabil mobil – Komplexe Verkehrssysteme als Herausforderung unserer Gesellschaft (2011)» zum vierten Mal auf den Dialog innerhalb Wissenschaft, Unternehmen, Politik und Öffentlichkeit. Ziele sind Know-how-Transfer und Nachhaltigkeit der Wissensproduktion. Wir freuen uns über Ihre Anmeldung:

[http://www.gdi-adi.ch/index.php?id=348&tx_webuseevents_pi1\[uid\]=208&tx_webuseevents_pi1\[date\]=4.6.2014](http://www.gdi-adi.ch/index.php?id=348&tx_webuseevents_pi1[uid]=208&tx_webuseevents_pi1[date]=4.6.2014)

Auslandsexkursion 17. bis 21. September 2014

Dieses Jahr fahren wir nach Deutschland, präziser nach Leipzig und in den Harz. Dieser Teil des nördlichen Nachbarlandes wandelt sich seit 1990 unermüdlich. Die Kolleginnen und Kollegen der OG Zürich/Ostschweiz richten diese Auslandsexkursion aus. Sicherlich sind die Neuigkeiten über diese Region sehr spannend. Details siehe:

[http://www.gdi-adi.ch/index.php?id=348&tx_webuseevents_pi1\[uid\]=198&tx_webuseevents_pi1\[date\]=17.9.2014](http://www.gdi-adi.ch/index.php?id=348&tx_webuseevents_pi1[uid]=198&tx_webuseevents_pi1[date]=17.9.2014)

Aus den Ortsgruppen / Veranstaltungsberichte

OG Suisse occidentale / Valais

-

OG Zürich/Ostschweiz

René Dätwyler und die OG Zürich melden, dass sich zur Auslandsexkursion 2014 *Leipzig und Harz* über 70 Personen angemeldet haben.

OG Mittelland / Jura

Am Schluss der Behandlung der statutarischen Geschäfte, im Rahmen derer Martin Aeberhard sein Amt als Ortsgruppenpräsident an Josep Aniceto abgetreten hat, hat die Ortsgruppe Mittelland/Jura an ihrer Mitgliederversammlung vom 10.4.2014 auch mögliche Anträge an die nächste GV der Gdl besprochen. Dabei hat Urs Wili vorgeschlagen, an der GV einen Antrag auf Erhöhung des Mitgliederbeitrags zu stellen, um so der Gdl mehr Spielraum zu geben für ihre Veranstaltungen und auch für ihre Weiterentwicklung. Nach Diskussion hat die Ortsgruppenversammlung in einem ersten Schritt beschlossen, dass eine Erhöhung beantragt werden soll, und in einem zweiten Schritt, Fr. 70.-- pro Jahr als angemessener befunden als Fr 100.--.

Die anschliessenden Vorträge über Angebot und Instandhaltung des Gotthard-Basistunnels von Edgar Schenk, Beat Künzli, Jürg Stückelberger und Stefan Rötheli stiessen auf so grosses Interesse, dass der Saal im alten Tramdepot fast zu klein war, und auch das Nachtessen ins Restaurant Cavallo Star verlegt werden musste.

OG Nordwest- / Zentralschweiz / Ticino

Andrea Tonella gab an der OG-Jahresversammlung sein Amt als Co-Präsident ab und trat aus dem Vorstand zurück. Im Namen aller, danke ich Andrea herzlich für sein grosses, kontinuierliches und langjähriges Engagement und wünsche dem neuen Co-Präsidium Oliver Buss, Präsident und Matthias Emmenegger als Vice-Präsident, viel Tatendrang, Freude, gute Ideen und Organisationstalent.

Pensioniertenausflug 2012

Der nächste Pensionierten-Ausflug findet am 29.10.2014 statt. Alle weiteren Details sind noch das Geheimnis des Organisators Werner Neuhaus.

UEEIV (siehe auch www.ueeiv.eu. oder Link auf der Gdl-Homepage)

Roland Wermelinger, der Schatzmeister der UEEIV berichtet

Die Konferenz in Wien am 7./8. März 2014 der UEEIV war ein schöner Erfolg. Ca. 80 Teilnehmer kamen, um das Thema „do railways need engineers“ zu diskutieren. Zwölf Referenten aus verschiedenen Ländern Europas beleuchteten das Thema aus verschiedenen Blickwinkeln. Die Themen waren sehr vielfältig. Wesentlich ist, dass in den nächsten Jahren viele Ingenieure in den Ruhestand gehen und dadurch ein grosser Bedarf entsteht. Auf der anderen Seite sieht man, dass sehr wenige Studiengänge im Bereich des Eisenbahningenieurwesens angeboten werden.

Um hochwertige Bahnstrecken zu bauen, zu unterhalten und zu betreiben braucht es gute und erfahrene Ingenieure in den unterschiedlichsten Fachbereichen. Nicht nur das, es braucht zusätzliches Wissen bei der Vernetzung dieser Disziplinen um ein optimales Resultat zu erzielen.

Die Vermittlung dieser Fähigkeiten erfolgt bisher sehr lückenhaft, häufig muss das Wissen „on the Job“ angeeignet werden. Dabei geht es meist nach dem Prinzip "Versuch und Irrtum". Das ist wenig effizient. Hier sind Verbesserungen dringend notwendig, um das Berufsfeld attraktiv zu gestalten.

Am zweiten Tag gab es eine Besichtigung des Grossprojektes Hauptbahnhof Wien. Es entsteht neben einem Durchgangsbahnhof, an dem Ort an dem vorher zwei Kopfbahnhöfe standen, auch ein komplett neues Quartier. In einem Jahr werden Züge von Zürich diesen Bahnhof befahren und ohne Wende weiter in Richtung Osten verkehren. Zum Schluss der Vorträge wurde eine Resolution verabschiedet.

Resolution UEEIV

- Die europäischen Eisenbahnen stellen einen zunehmenden Mangel von Nachwuchskräften in allen technischen Diensten fest.
- Der Verminderung der Personale technischer Fachrichtungen durch natürlichen Abgang wurde im Hinblick auf Kostensenkungen nicht durch entsprechende Neuaufnahmen entgegengewirkt. Die Eisenbahnen laufen Gefahr, in naher Zukunft einem gravierenden Ingenieurmangel ausgesetzt zu sein.
- Eine generelle Übersicht über die Komplexität des Eisenbahn-Ingenieurwesens sollte dem zunehmenden Unverständnis zwischen den Ingenieurdisziplinen entgegenwirken, das teilweise durch die wachsende Anzahl von Schnittstellen bedingt ist.
- Bereits jetzt mangelt es an Spezialisten für einige lebensnotwendige Schnittstellen. Die höchst sensible Schnittstelle Rad-Schiene wird bei einigen Bahnen nur mehr durch Vorschriften abgedeckt.
- Die Konferenz empfiehlt eine Überarbeitung der Pläne für die Eisenbahn-Ingenieurausbildung für alle Studiengänge, von Universitäten bis zu Fachschulen, um Verstehen und Fachkenntnisse auch über die engen Grenzen des Spezialistentums hinaus zu erweitern.
- Für eine Führungsrolle bei der Bahn werden zusätzlich weitere Kenntnisse rechtlicher und kaufmännischer Natur benötigt. Entsprechende (Kurz-) Kurse sollten die technische Ausbildung ergänzen.
- Eisenbahningenieure arbeiten nicht nur in Bahnunternehmungen sondern auch in der zugehörigen Lieferindustrie. Zur Unterstützung gegenseitigen Verständnisses sollten diese Ingenieure an den entsprechenden Ausbildungsgängen teilhaben können.
- Ingenieurkenntnisse und Erfahrungen sind für die Bahnen unverzichtbar. Eisenbahnunternehmen sind daher aufgefordert nicht nur ihre Programme für Ausbildung und Personalentwicklung sondern auch jene für die Rekrutierung und die Arbeitsbedingungen für Ingenieure laufend zu überdenken.

Der Veröffentlichung zugestimmt.
Wien, 7.3.2014

Das Präsidium der UEEIV

Roland Wermelinger, Treasurer UEEIV

Agenda GdI *(Details siehe <http://www.gdi-adi.ch/index.php?id=173&L=.98.html>)*

23. 05. 2014	Fachtagung zum Thema Energie:
24. 05. 2014	GV & Besichtigung Baustelle Wasserkraftwerkes Hagneck .
04.06.2014	Der Preis des Verkehrs – Wert und Kosten der Mobilität an der ETHZ
17.-21.9.2014	Auslandexkursion 2014: Leipzig & Harz
29.10. 2014.	Pensioniertenanlass
19.11.2014	Boccia Abend: OG Nordwest-/Zentralschweiz/Tessin

Agenda KVÖV (siehe www.kvoev.ch/anlaesse.html)

25. 05. 2014	Jahresversammlung der Regionalgruppe Bern / Mittelland
Nov. 2014	Romandie-Anlass 2014: Wir sind dabei, nach dem erfolgreichen ersten „Romandie-Anlass“ 2013 einen weiteren, spannenden Vortragsabend zu organisieren. Weitere Information folgen.

Lösung Gehirnjogging Bulletin 69

Aufgabe: Gewicht Backstein:

Wie viel wiegt ein Backstein, der zu 3/4 eines Backsteins und 3/4 Pfund im Gleichgewicht steht?

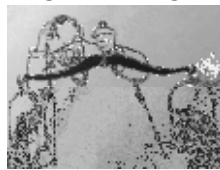
Bemerkung:
(1 LBS= 1 engl. Pfund = 453.59g)

Lösung:

$$4/4 \text{ BS} = 1\text{LBS} + 3/4 \text{ BS}$$

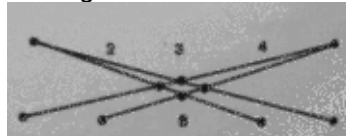
$$1/4 \text{ BS} = 1\text{LBS}$$

$$1\text{BS} = 4\text{LBS}$$



Setzen Sie die vier Schiffe in Bewegung, um fünf Reihen mit je vier Schiffen zu bilden.

Lösung:



Bogenschiessen: Wie viele Pfeile braucht man, um auf der Zielscheibe genau 100 Ringe zu erzielen?

Lösung:

6 Pfeile:

$$2 \times 16 = 32$$

$$4 \times 17 = 68$$

$$\Sigma = 100$$

Gehirnjogging Bulletin 70



Aufgabe:

Lilienrätsel: Wie tief ist der See?

Die Wasserlilie ragt 10 cm über die Wasseroberfläche hinaus. Würde die Wasserlilie vom Wind oder der Hand der Frau bewegt werden, wäre sie nach 21 cm eben mit der Wasseroberfläche. Wie tief ist das Wasser des Sees?



Belle Epoque; Männer mit der Hacke:

Mr. Hobbs und Mr. Nobbs sind bereit dem Bauer Snobbs für \$ 5.- ein Kartoffelfeld anzupflanzen. Mr. Nobbs legt in 40min eine Reihe Kartoffeln aus und benötigt anschliessend genau die gleiche Zeit um diese mit Erde zu bedecken. Mr. Hobbs legt eine Reihe Kartoffeln in 20 min aus, aber um zwei Reihen mit Erde zu bedecken, braucht er solange wie Mr. Nobbs für drei.

Beide arbeiten in gleichmässigem Tempo bis das gesamte Feld bepflanzt ist. Jeder von beiden arbeitet selbständig; legt seine eigenen Kartoffeln aus und bedeckt diese mit Erde. Das Feld besteht aus 12 Reihen. Wie muss der Lohn von \$ 5.- verteilt werden, damit die beiden Männer im richtigen Verhältnis entlohnt werden? Wie lange benötigen die zwei Herren für die Bestellung dieses Feldes?

Zitate / Zum Schmunzeln:

Nelson Mandelas Antrittsrede:

"Unsere tiefste Angst ist es nicht, ungenügend zu sein.

Unsere tiefste Angst ist es, dass wir über alle Maßen kraftvoll sind.

Es ist unser Licht, nicht unsere Dunkelheit, das wir am meisten fürchten.

Wir fragen uns, wer bin ich denn, um von mir zu glauben, dass ich brillant, großartig, begabt und einzigartig bin?

Aber genau darum geht es, warum solltest Du es nicht sein?

Du bist ein Kind Gottes.

Dich klein zu machen nützt der Welt nicht.

Es zeugt nicht von Erleuchtung, dich zurückzunehmen, nur damit sich andere Menschen um dich herum nicht verunsichert fühlen.

Wir alle sind aufgefordert, wie die Kinder zu strahlen.

Wir wurden geboren, um die Herrlichkeit Gottes, die in uns liegt, auf die Welt zu bringen.

Sie ist nicht in einigen von uns, sie ist in jedem.

Und indem wir unser eigenes Licht scheinen lassen, geben wir anderen Menschen unbewusst die Erlaubnis, das Gleiche zu tun.

Wenn wir von unserer eigenen Angst befreit sind, befreit unser Dasein automatisch die anderen."

Von den Gänsen lernen:

Mit jedem Flügelschlag erschafft der eine Vogel einen Aufwind für den, der ihm unmittelbar folgt. Durch den Flug in V-Formation, fügt der ganze Schwarm 71% Flugreichweite hinzu, gegenüber dem, was ein einzelner Vogel fliegen könnte. *Menschen, die eine gemeinsame Richtung teilen und den Sinn von Gemeinschaft teilen, können weitaus schneller und leichter erreichen, was sie wollen, weil sie alle auf der Schubkraft des anderen reisen.*

Wenn eine Gans herausfällt aus der Formation – um es doch alleine zu versuchen – fühlt sie plötzlich den Zug und Widerstand, und schnell kehrt sie zurück in die Formation, um den Vorteil zu nutzen, den die auftriebenden Kräfte des Vordervogels bieten. *Wenn wir nur so viel Verständnis wie eine Gans hätten, dann würden wir in einer Formation mit den anderen stehen, die in dieselbe Richtung wie wir selbst gerichtet sind.*

Wenn die führende Gans ermüdet, dann rotiert sie zurück in die Seitenlinien, und eine andere Gans führt an. *Entscheidend beim Erfüllen herausfordernder Aufgaben ist es, zu wechseln ... Bei Menschen genauso wie bei Gänsen, die nach Süden fliegen.*

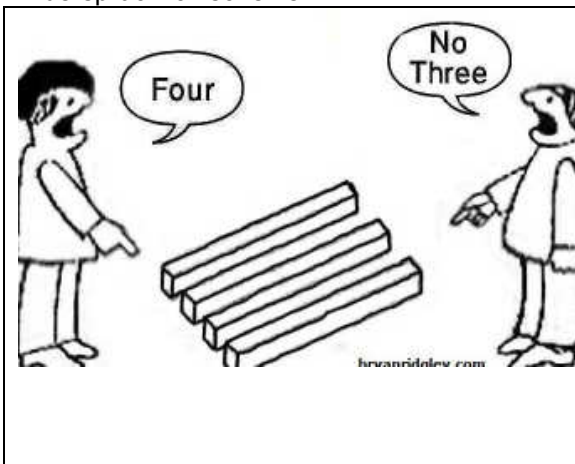
Gänse von hinten schnattern, um die Gänse vorne zu ermutigen, ihre Geschwindigkeit aufrechtzuerhalten. *Was sagen wir, wenn wir von hinten angefeuert werden?*

Schließlich – und dies ist wichtig – wenn eine Gans krank wird oder durch Gewehrschüsse verletzt aus der Formation fällt, fallen zwei andere Gänse mit dieser Gans heraus – und folgen ihr hinab, um ihr zu helfen und sie zu schützen. Sie bleiben bei der gefallenen Gans, bis sie wieder fliegen kann oder bis sie stirbt; und nur dann starten sie wieder auf eigene Faust oder mit einer anderen Formation, um wieder an eine Gruppe anzuschließen. *Wenn wir dieses Verständnis wie die Gänse hätten, würden wir genauso beieinander stehen.*

Cartoons

Realität kann so komplex sein, dass gleiche Beobachtungen aus verschiedenen Perspektiven widersprüchlich scheinen.

Manche behaupten, dass die ersten drei Worte, die du siehst, dich am besten beschreiben-



Some say the first three words you see best describe you. What do you think? Post below the first three words you saw.

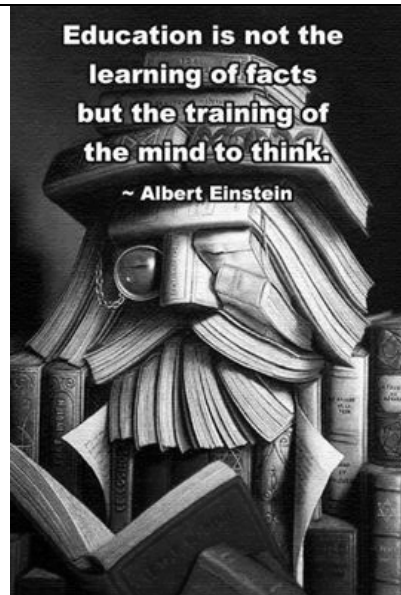
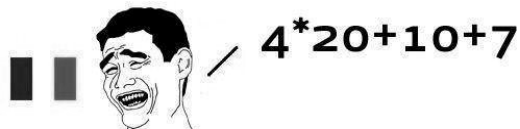
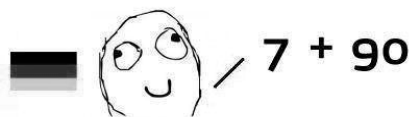
Q K O I J S F N K S F N N C N N S J J S A M A Z I N G C Y W V O R Q W
 W P D H N C O O L W M N C H R D K T Y P W S D S T R O N G W P M
 D K T Y P W S D S P E C I A L D K T Y P W S D R W K M F U N N Y B C I
 R V S N N S J J S Q H O P E F U L D K T Y P W S N N S J J S S D R W Q I
 L W M N C H R D K T P U R E N S J J S Q H O N S J P R O U D M N C H
 D F Q D K T Y P W S C H E E R F U L L D K T Y P K T Y P W N C N N S J
 N C N N S J L L O V E R T Y P W S D S P E M O T I O N A L W N G W P I
 G R V S N N S J J S Q H W U A D O R A B L E L D K T Y P W L D K T Y P
 L D K T Y P W H E A R T Y L D K T Y P W J S Q H W B R A V E W N G R
 D L W M N C H R D K T I N T E L L I G E N T L W M N C H R D K T A D I
 Q N S J X J S Q H W U S K I L L F U L N S Q A S Q H W U N R E A L W
 W L W M N C H R D K E N E R G E T I C Y L D K T Y P W J E N T L Q W
 X J S Q S H W U S K R E A T I V E U L D K T Y P W S S J X J S Q H W Q

© 2013 onair mirza www.facebook.com/officialonairmirza

Verschiedene Sprachen, verschiedene Denkmuster.

Bildung bedeutet nicht Fakten lernen, sondern den Geistes zum Denken zu trainieren.

97



Alle Bücher dieser Erde bringen weder Weisheit noch Glück – sie führen dich jedoch in dich selbst zurück.

Buchrezensionen / Recensions de livres von Roland Kallmann

Ein Beitrag zur Schweizer Lokomotivgeschichte

Faszination Krokodil – Bilder einer Eisenbahnlegende

Christian Zellweger: **Faszination Krokodil – Bilder einer Eisenbahnlegende**. AS Verlag, Zürich, 2013. ISBN 978-3-906055-15-2, 112 Seiten, 135 Abbildungen (meistens farbig), Format 24 x 30 cm; Masse: 0,96 kg. Gebunden mit plastifiziertem Deckel. Preis: 45 CHF. Weitere Produkte des AS Verlages: www.as-verlag.ch.

«Das Krokodil ist die bekannteste und populärste Elektrolokomotive, die je in der Schweiz gebaut wurde. Nicht nur ihr spezielles Aussehen, sondern auch ihre Kraft, ihre Zuverlässigkeit und nicht zuletzt ihre Langlebigkeit machten das Krokodil weltberühmt» schreibt der Autor.

Kein Lokomotivtyp der SBB geniesst einen dermassen hohen Bekanntheitsgrad, wie die landläufig als *Krokodil* bezeichneten Maschinen. Jahrzehntlang als Ce 6/8^{II} sowie Ce 6/8^{III} im Einsatz, baute man sie später teilweise sogar um und schickte sie erneut in den schweren Streckendienst zurück – nun als Be 6/8^{II} sowie Be 6/8^{III}. Ihre Popularität verdanken die Maschinen einerseits ihrem charakteristischem Aussehen, andererseits ihrer langen Präsenz im SBB-Bahnalltag. So bestimmten die anfänglich braunen, später grünen Schienen-Alligatoren ab 1920 über mehrere Jahrzehnte massgeblich das Traktionsgeschehen auf der Gotthardlinie.

Aber auch auf anderen SBB-Linien standen die kaum zu übersehenden Krokodile unermüdlich im Einsatz, meist vor schweren und langen Güterzügen. Damit wurde die Lokomotiven zum Synonym für *Kraft*, *Zuverlässigkeit* und *Langlebigkeit* – alle Werte, welche bis in die jüngere Vergangenheit als urschweizerische Tugenden galten.

Der eigentlichen Textteil – als Kapitel *Krokodil – Das Markentier des schweizerischen Lokomotivbaus* – beansprucht die Seiten 7 bis 21, und der Bildteil die Seiten 23 bis 108.

Viele teils grossformatige und unveröffentlichte historische Dokumente aus der Archiven von SBB Historic, des Autors und weiterer Bahnfotografen illustrieren die faszinierende Geschichte des Krokodils. Spektakuläre Bilder aus der Betriebszeit bis heute, wo die Krokodile vor Sonderzüge unterwegs sind, bieten einen unvergleichlichen Blick auf die Königin der elektrischen Lokomotiven. Gezeigt werden nicht nur die Krokodile der SBB, die Seetal-Krokodile De 6/6 und die beiden wenig bekannten Ee 6/6, sondern auch die Ge 6/6 der RhB und die Ce 4/4 182 der Bernina-Bahn, ein Unikat.

Der AS Verlag ist bekannt für die hohe Qualität seiner Bücher. Dieses Buch fährt auf dem bewährten Weg weiter. Wir können dieses neue Werk allen GdI-Mitgliedern empfehlen und ihnen eine angenehme und lehrreiche Bildreise in die Zeit von 1920 bis 2013 wünschen.

Roland Kallmann

Meisterleistungen der Ingenieurkunst

Schweizer Bahnbrücken

Reihe **Architektur und Technikgeschichte der Eisenbahn in der Schweiz**: Band 5: Ruedi Weidmann (Konzept und Redaktion): **Schweizer Bahnbrücken**. Herausgeber: SBB Fachstelle für Denkmalpflege und CSK Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte. Verlag Scheidegger & Spiess Zürich, 2013. ISBN 978-3-85881-393-0, 240 Seiten, 160 farbige und 171 schwarz-weiße Abbildungen und Pläne, Glossar, Verzeichnisse für die Literatur, die 187 erwähnten Brücken, und die 67 entwerfenden Ingenieure, Situationsplan für die 102 exemplarischen Brücken. Format: 22 x 27 cm; Masse: 1,38 kg. Gebunden mit Schutzumschlag. Preis: 69 CHF. Weitere Produkte des Verlages S & S: www.scheidegger-spiess.ch.

Brücken sind ein *unverzichtbares Verbindungsglied* auf dem Netz der Eisenbahnen in der Schweiz. Die Wunderwerke der helvetischen Ingenieurkunst genossen dabei nationalen und internationalen Ruf und zählen zu den bedeutendsten Bauwerken unseres Landes der letzten

160 Jahre. Von 102 der 187 erwähnten Brücken werden exemplarische Kunstwerke dargestellt. 21 Brücken wurden im Detail durch Georg Aerni fotografiert.

Was kennen wir von den zahlreichen Eisenbahnbrücken in der Schweiz? Recht wenig, denn wir sehen sie ja nicht, wenn wir mit der Bahn darüber fahren!... Wer kennt schon vom Bilde her den Viaduc de Rochettaz (gebaut 1862, bei La Conversion, VD), den Viaduc de Grandfey, eine Kathedrale der Betonbrücken (gebaut 1926, zwischen Grange-Pacot und Düdingen, FR) oder die Reussbrücke Turgi (gebaut 1855 zwischen Gebenstorf und Windisch, AG), usw.?

Dieses sehr gelungene Werk kann allen GdI-Mitgliedern empfohlen werden. Das Buch ist ein Augenöffner: Wer es gelesen hat, wird überall Brücken entdecken und ihre Schönheit wahrnehmen. Wenn ich in Zukunft mit dem Fahrrad unterwegs bin, werde ich nach Möglichkeit die grossen Eisenbahnbrücken auch aus dem seitlichen Blickwinkel anschauen. Mehrere Brücken können zu Fuss oder mit dem Velo (neben oder unter den Gleisen) überquert werden.

A l'attention de nos lecteurs francophones: aux pages 229 à 230 figure un résumé en français. J'exprime finalement un petit regret, vu la haute qualité de cet ouvrage: il est dommage que l'intéressant glossaire n'ait pas été traduit en français, cette opération n'aurait nécessité que quatre pages supplémentaires!...

Roland Kallmann

125 ans pour l'Union des transports publics (UTP)

Chronique des transports publics en Suisse

Hans Kaspar Schiesser: **Du premier pont moyenâgeux au réseau de transports publics le plus dense du monde – Chronique des transports publics et de l'UTP en 500 événements.** Edité à l'occasion du 125^e anniversaire de l'UTP, Berne, 2014. Bibliographie, 80 pages en français, et 80 pages en allemand. Les photos et les légendes de la partie française et de la partie allemande de la chronique ne sont pas identiques, mais elles se complètent. Format: 20 x 27 cm; Masse: 1,38 kg. Relié avec couverture cartonnée. Prix: 30 CHF (+ 7 CHF pour port et emballage en cas d'envoi postal). Vente exclusive auprès de l'UTP: Dählhölzliweg 12, 3000 Bern 6, T 031 359 23 23, F 031 359 23 10, courriel info@utp.ch.

La chronique pré-ferroviaire commence en 1198 avec la construction du pont de Rheinfelden sur le Rhin et le premier port bâlois construit en 1226 et se termine en 1837 avec le début de la navigation à vapeur sur le lac des Quatre-Cantons. L'ère ferroviaire commence en 1838 avec la création de la Compagnie de chemin de fer Bâle–Zurich.

Les 500 événements entre 1198 et 2013 présentent la Suisse des transports sous un double angle: chaque événement est placé dans l'environnement économique et social de l'époque. Exemple pour 1544: *Le droit garanti par titre de la Société Sankt-Niklausen pour les transports par bateau de Lucerne aux principaux ports du lac des Quatre-Cantons est la première pièce justificative pour le transport régulier de marchandises en Suisse. Les services de bac et de navigation effectuent les premiers transports réguliers (selon un horaire) en Suisse. A cette époque, les premières voitures à remorque font leur apparition sur les routes des cols, permettant de transporter une charge bien plus importante que jusqu'alors.*

Un ouvrage original qui s'adressera tant aux spécialistes avertis des transports publics (qui croient déjà presque tout savoir!) qu'à un large public souhaitant en savoir plus sur le développement lent mais continu d'une merveille politique suisse: le système intégré des transports publics, lequel développement n'est de loin pas encore achevé! J'adresse un grand merci à Hans-Kaspar Schiesser et à son équipe pour le grand travail de recherche et de rédaction accompli. Cet ouvrage prendra immédiatement place dans ma bibliothèque de premier recourt pour mes travaux d'ingénierie ou de rédaction!

Roland Kallmann

Mutationen:

Austritte :	6
Übertritt Pensionierte:	-
Aufnahmen:	8
Todesfälle:	1

Ihre Ansprechpartner / Vos interlocuteurs

Zentralvorstand / Comité central

Co-Präsidium: Dr. Hans Meiner, Bergstrasse 82, 6010 Kriens, T 041 310 9377, mmeiner@hispeed.ch
Andreas Willich, BLS, Leiter P, Bollwerk 27, 3003 Bern, T 058 327 2121 andreas.willich@bls.ch

Sekretär: Hannes Maichle, SBB-I-FN-NEW, T 051 220 32 37, Fax 051 220 12 42, hannes.maichle@sbb.ch

Kassier: Thomas Moser, SBB-I-F-IVC, T 051 220 59 48, M 079 503 87 56, thomas.moser@sbb.ch

Bulletin: Eva-Maria Zeh, M 079 252 1069 bulletin@gdi-adi.ch

Archivar: Jean-Luc Gesseney, Ch. de la Fauvette 10, 1110 Morges, T 021 801 68 52 jlguess47@gmail.com

Mutationen: Peter Hug, SBB, M 079 885 06 54 peter.hug@sbb.ch

Web-Master: Martin Fuchsberger, M 079 876 23 80 martin.fuchsberger@sbb.ch

Schatzmeister/treasurer UEEIV (Union Europäischer Eisenbahn-Ingenieur-Verbände)

Roland Wermelinger, I-IH-NL-RW-L, Rapperswil, M 079 223 22 01, treasurer@ueeiv.eu / roland.wermelinger@sbb.ch

GR Suisse occidentale/Valais

Jacques Nicolier, CFF-I-PJ-RWT-FG, M 079 429 76 56, jacques.nicolier@sbb.ch
Daniel Emery, EPFL-ENAC, Lausanne, T 021 693 39 52, daniel.emery@epfl.ch
Jean-Jacques Dubuis, M 079 739 31 74, jean-jacques.dubuis@sbb.ch

OG Mittelland/Jura

Josep Aniceto, SBB-I-ET-AME-SDE, T 051 220 29 21, josep.aniceto@sbb.ch
Martin Aeberhard, SBB-I-ET-EN-GEE-SDE, 3052 Zollikofen, T 051 220 46 33, martin.aeberhard@sbb.ch
Egon Basler, SBB, I-ET-EN-PJT-SDK, 3052 Zollikofen, T 051 220 56 89, egon.bs.basler@sbb.ch
Jan Dirk Chabot, SBB-I-AT-IU-IBT, 3000 Bern 65, T 051 220 10 88, jan.chabot@sbb.ch
Helga Labermeier, SBB-I-RSQ-KP, 3000 Bern 65, T 079 754 16 06, helga.labermeier@sbb.ch
Christian Witt, SBB-I-FN, Mittelstrasse 43, 3000 Bern 65, T 079 879 00 16, christian.witt@sbb.ch

OG Nordwestschweiz/Zentralschweiz/Ticino

Oliver Buss, Zentralbahn AG, 6362 Stansstad, T 079 778 93 33, oliver.buss@zentralbahn.ch
Matthias Emmenegger, T 079 223 02 79, matthias.emmenegger@gmx.ch
David Emmenegger, I-AT-FBI-PAM, T 079 738 38 54, david.emmenegger@gmx.ch
Dirk Bruckmann, ETHZ, T 079 944 70 45, dirk.bruckmann@ivt.baug.ethz.ch
Erich Schmied, SBB-I-PJ-NEP-BAR, 6002 Luzern, T 051 227 37 66, erich.schmied@sbb.ch

OG Zürich/Ostschweiz

Michael Stähli, Oberbalmstr. 10, 3145 Niederscherli, T 079 778 29 16, michael_staehli@hotmail.com
Max Oetiker, SBB, I-AT-UEW-ROT-TSU-FBZ1, 8021 Zürich, T 051 222 44 52, max.oetiker@sbb.ch
Hans Jörg Käppeli, SBB-I-PJ-ROT-PJM1, 8021 Zürich, T 051 222 22 17, hansjoerg.kaeppli@sbb.ch
René Dätwyler, Schäracher 11, PF, 8053 Zürich, T 044 422 09 43, daetwyler.mr@sunrise.ch
Andras Besse, Bahnhofstrasse 25, 7002 Chur, T 079 904 66 54, a.besse@rhb.ch