Der Eisenbahner und sein Dienst

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **50 (1957)**

Heft [2]: **Schüler**

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-990104

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.

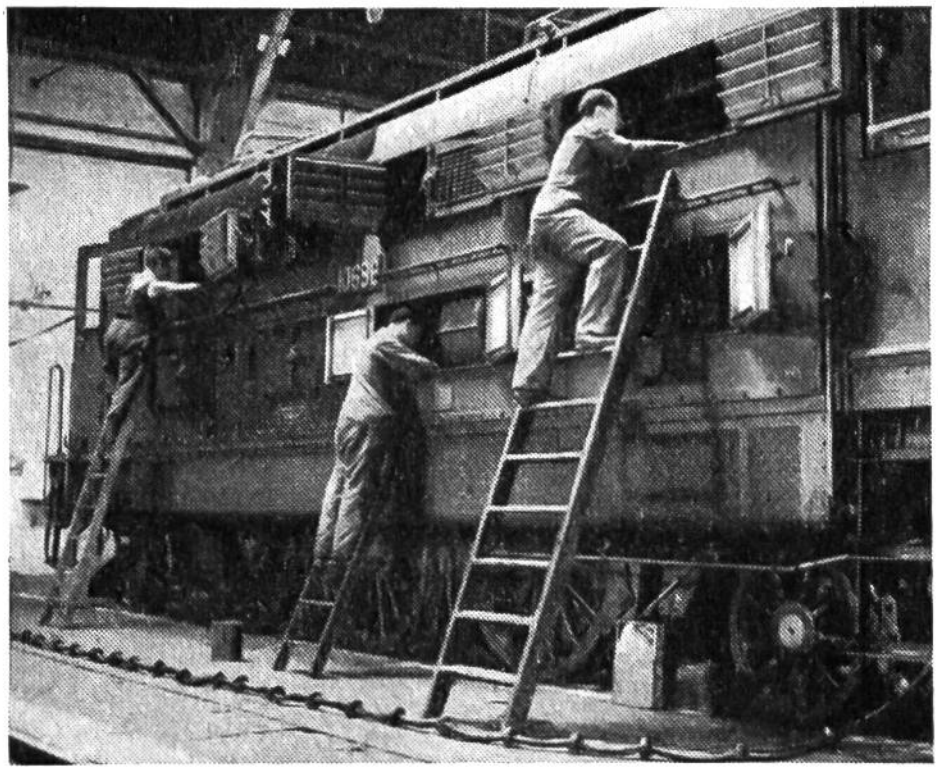
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Ein Souschef bedient sitzend das neue elektrische Pult-Stellwerk eines kleineren Bahnhofes.

DER EISENBAHNER UND SEIN DIENST

Ist vom Eisenbahnbeamten die Rede, so denkt der eine möglicherweise an den Stationsvorstand, der zweite an den Kondukteur, der dritte an den Lokomotivführer und der vierte an den Stationswärter. Wer sollte denn den Mann mit der roten Mütze und dem Befehlsstab in der Hand nicht kennen? Wer ist nicht schon der Aufforderung «Bitte alle Billette vorweisen» nachgekommen? Wer wollte nicht einmal Lokomotivführer werden oder ihn wenigstens begleiten? Und wer hat seinen Koffer oder sein Velo nicht schon einmal dem Mann mit dem blauen Arbeitskittel anvertraut? Neben diesen jedermann bekannten Vertretern des Eisenbahnpersonals gibt es eine Reihe von Beamten, auf deren Mitwirkung die Eisenbahn ebenfalls angewiesen ist, die aber mit der Öffentlichkeit weniger in Kontakt treten und deshalb auch weniger bekannt sind. Wir wollen nun die Tätigkeit und Aufgaben einiger Eisenbahnbeamten etwas genauer ansehen.



Kein Mangel und kein Schaden bleibt dem geübten Auge des Handwerkers in der Depotwerkstätte verborgen.

Der *Stationsvorstand* ist der «Geschäftsführer» einer *Station*. Er ist verantwortlich für einen möglichst reibungslosen und geordneten Ablauf des Zugsverkehrs, für den Schalterdienst und vor allem für die Billettausgabe, für die Besorgung der Geschäfte mit den übrigen Stationen und der Direktion und für die richtige Verwendung des ihm unterstehenden Personals. Er hat den Kontakt mit der Bevölkerung und den Behörden seines Dienstortes zu pflegen, kurzum, er «steht einer Station vor». An größeren Orten entlasten verantwortungsfreudige *Stationsbeamte* den Stationsvorstand von einem Teil seiner Aufgaben. Je nach der Bedeutung der Station leisten auch ein oder mehrere *Stationswärter* sowie Stationsarbeiter ihre unentbehrlichen Dienste einfacherer Art.

Je mehr Züge ankommen, je mehr Billette verkauft werden und je höher das Gewicht der versandten Güter ist, desto mehr Verkehrspunkte werden einer Station gutgeschrieben und desto höher ist ihr Rang. So hat gegenwärtig z. B. Altnau 270, Cottens 309, Escholzmatt 521, Faido 682, Gelterkinden 1450 und Aigle CFF sogar 1735 Verkehrspunkte. Sobald 1800 Verkehrspunkte überschritten werden, spricht man nicht mehr von einer Station, sondern von einem *Bahnhof*. Als Beispiele seien angeführt: Montreux

Die Hand am Steuer, den Blick auf die vorbeiflitzenden Signale gerichtet – so beherrscht der Lokomotivführer die Lokomotive.

(2152 Verkehrspunkte), Martigny (2396), Lugano (5736), Arth-Goldau (5829), Rorschach (7386) und Aarau SBB (11 776).
Der «Direktor» eines Bahnhofes ist der *Bahnhofvorstand.* Da die zu bewältigende Arbeit hier viel grösser ist als auf Stationen, ist natürlich auch mehr Personal notwendig. Jeder Beamte widmet sich einem bestimmten Spezialgebiet. Der *Souschef* überwacht den Zugsverkehr. Der *Einnehmer* oder *Kassier* verkauft Billette, stellt Spezialausweise aus, führt die Buchhaltung und erstellt die Abrechnungen. Der *Gepäckexpedient* sorgt für die Abfertigung des Reisegepäcks und des Bahnexpressgutes. Der *Auskunftsbeamte* muss in verschiedenen Sprachen über den Fahrplan, die Tarife, die Geographie des In- und Auslandes und vieles andere Auskunft erteilen können. *Korrespondenten* und *Rechnungsführer* sind für den richtigen Gang des oft umfangreichen Schriftverkehrs und für Personalgeschäfte verantwortlich. Die mit dem Transport von Gütern und Tieren in Zusammenhang stehenden Arbeiten werden vom *Chef der Güterexpedition*, den *Güterexpeditionsbeamten*, den *Schaffnern*, *Hallen-* und *Güterarbeitern* besorgt. *Rangierbahnhofvorstand*, *Rangiermeister* und *-arbeiter* befassen sich mit der richtigen Einreihung von Wagen zu ganzen Zügen.

Die helfende Hand des Kondukteurs – ein vertrautes Bild.

Sehr große Bahnhöfe, welche mehr als 13000 Verkehrspunkte aufweisen, tragen die Bezeichnung *Bahnhofinspektion*. Einige Beispiele: Basel SBB (73281 Verkehrspunkte), Zürich (71 473), Bern (32167), Genève-Cornavin (22 092), Lausanne (16 163). Der Bahnhofinspektor Zürich ist Chef von 2200 Beamten und Angestellten.

Welches die Aufgabe des *Lokomotivführers* und des *Führergehilfen* ist, braucht hier wohl kaum näher erklärt zu werden. Der «Mann mit der roten Kondukteurtasche» heisst *Zugführer*. Er leitet und beaufsichtigt den Dienst auf den Zügen, führt den Fahrbericht, sorgt für Ordnung im Gepäckwagen und den richtigen Ein- und Auslad des Gepäcks. Ihm unterstehen die Kondukteure. Diese besorgen die Billettkontrolle, betreuen die Reisenden auf der Fahrt, geben Auskünfte, nehmen in den Zügen Telegramme entgegen und überwachen die Ordnung in den Personenwagen. Der *Betriebsinspektor* sorgt dafür, daß der Dienst des Stations- und Zugspersonals in dem ihm zugeteilten Gebiet richtig ausgeübt wird. *Depotinspektor*, *Depotchef*, *Depotaufseher und -arbeiter* kontrollieren, pflegen, reinigen, reparieren und revidieren die Lokomotiven, nachdem diese von ihren Fahrten ins Depot zurückgekommen sind. *Bahningenieur*, *Bahnmeister* und *Bahnarbeiter* befassen sich vor allem mit dem Bau und Unterhalt (z. B. Krampen) der Geleise.

Bei kurzen Zwischenhalten steigt der Lokomotivführer oder sein Beimann aus dem Wagen. Mit prüfendem Blick und tastender Hand vergewissert er sich, dass alles in Ordnung ist.

Der Eisenbahnerberuf umfasst noch eine Reihe anderer Arbeitsgebiete. Bei der Generaldirektion der SBB in Bern, bei den drei Kreisdirektionen in Lausanne, Luzern und Zürich und bei den Privatbahndirektionen befassen sich tüchtige Köpfe mit der Betriebsleitung, den Tarifen, dem Fahrplan, dem Personal, dem Rechnungswesen, den Bauten, den Kraftwerken, den Werkstätten und viel anderem mehr. Allein den Schweizerischen Bundesbahnen leihen gegen 40 000 Personen ihr Können, ihre Arbeitskraft und ihre Arbeitsfreude. Wenn man in der ganzen Welt die Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Sauberkeit und technische Höhe der schweizerischen Eisenbahnen rühmt, so darf jeder pflichtbewusste Eisenbahner dieses Lob für sich in Anspruch nehmen. Auch der kleinste Mann an seinem Posten bildet einen Teil des grossen Ganzen, ein Steinchen im Mosaik, ein Glied in der Kette. Weil jedermann an seinem Platze unentbehrlich ist, erfüllt der Eisenbahnerberuf jeden Berufenen trotz unregelmässiger Arbeitszeit, trotz Regen und Schnee, trotz aufregender Augenblicke mit Stolz und Freude. str./jb.

Der Pensionierte, von Paul Gross.
(Paul Gross ist von Beruf Rangierarbeiter und malt in seiner freien Zeit als Amateur.)

Der Kondukteur, Gemälde von Friedrich Traffelet, 1897–1954, Bern.

Ein DC-6 B der Swissair in Genf-Cointrin vor seinem Abflug. Diese Maschinen dienen dem Langstreckenverkehr. Der Flight Simulator ist eine genaue Nachbildung des DC-6 B (siehe Seite 229).

Bug des Hafenschleppers ZUG, welcher die Frachtschiffe im Basler Rheinhafengebiet von einer Umschlagstelle zur andern verbringt. Im Hintergrund: Dieselschlepper URI und zwei Getreidesilos, von denen jeder 16 000 t Getreide fasst. Rechts: Berge von Kohlen, die im Hafen eingelagert sind, bis sie vom Verbraucher in der Schweiz benötigt werden.