

Ich war der letzte Bahnhofsvorstand

Autor(en): **Hess, Heidi**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarauer Neujaersblätter**

Band (Jahr): **94 (2020)**

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-858450>

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.



Ich war der letzte Bahnhofsvorstand

Hans Rudolf Scheurer, Rentner
Aufgezeichnet von Heidi Hess, Bild: Heidi Hess

1998 wurde ich Bahnhofsvorstand in Aarau. Ein Bahnhofsvorstand kam meist aus der Sparte Fahrdienst, Stellwerk. Er hatte die Gesamtleitung eines Bahnhofs inne, war zuständig für alle Dienste, auch für das Personelle. Als ich aber in Aarau Bahnhofsvorstand wurde, hatte die Umorganisation der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) bereits begonnen. Es wurde reduziert, rationalisiert. Mit der Aufteilung der SBB in die drei finanziell und personell selbstständigen Einheiten Personenverkehr, Güterverkehr und Infrastruktur hatte man zunächst den Personenverkehr abgespalten. Später fiel das Rangierpersonal weg sowie die Sparte Cargo. Ich hatte immer weniger Leute. Eines Tages gab es auch die Funktion eines Bahnhofsvorstands nicht mehr. Das geschah sukzessive. Heute gibt es bei den SBB noch vier Stellwerke: in Lausanne, Olten, Zürich Flughafen und in Biasca, im Tessin.

Ich wusste, irgendwann ist fertig. Es hätte noch einen Job gegeben für mich; das Beamtengesetz verhinderte Entlassungen. Ich selbst näherte mich aber der Pensionierung. Den letzten Arbeitstag hatte ich am 3. Juni 2003. Ich war in Aarau der letzte Bahnhofsvorstand.

Die Eisenbahn hatte mich schon als Kind fasziniert. Wir wohnen in Roggwil, 500 Meter neben der Bahnlinie Olten–Bern. Mein Bruder und ich machten beide eine Stationslehre. Am 1. April 1959 begann ich in Egerkingen, danach arbeitete ich in Ballwil, Beinwil, Dulliken. In Derendingen beendete ich die Lehre. Ich lernte alles kennen: Jeder Bahnhof hatte seine Spezialität – war fahrdienstlastig, güter- oder personenverkehrslastig. Fast fünf Jahre war ich am Brünig, machte dort Ferienablösungen, von Sachseln bis Ringgenberg, mit Ausnahme von Brünig-Hasliberg. Später ging ich nach Basel zur Eilgutverwaltung. Nach einem einjährigen Aufenthalt in Locarno verbrachte ich drei Jahre in Burgdorf. 1970 kam ich zum ersten Mal nach Aarau, ich war gerade mal 29 Jahre alt. Die Züge fuhren damals mit maximal sechzig Stundenkilometer durch den Bahnhof Aarau, heute passieren sie mit 140 Stundenkilometer. Nach Aarau folgten zwei Jahre in Solothurn.

Als man mich in den 1990er-Jahren wegen des Bahnhofumbaus zurück nach Aarau holte, stand der alte Bahnhof noch. Der Ausbau der Gleisanlage hatte gerade begonnen, vierspurig, mit einem zweiten Stadttunnel. Während eines Frühdienstes in der Phase des Gleisumbaus wurde ein Gleis abgerissen. Es war stellwerkmässig nicht gesichert. An diesem Morgen fuhr ein leerer Pendelzug vom Depot her – das gab es in Aarau damals noch – Richtung Bahnhof. Weil das Gleis fehlte, fuhr der Zug in den Schotter. Wir mussten eine sogenannte Hebamme, einen Hilfswagen mit Kran, von Olten kommen lassen, um den Zug aus dem Schotter zu ziehen.

Mich faszinierte die Vielfältigkeit an meinem Beruf. Heute ist alles spezialisiert. Die sogenannten Zugverkehrsleiter sehen nicht mal mehr die Züge, alles spielt sich auf dem Bildschirm ab. Gegen Ende arbeitete ich auch so – durchaus vergleichbar mit der Arbeit eines Fluglotsen.

Ich bin immer noch ein Vollbluteisenbahner, fahre viel. Mit meiner Frau, mit Kollegen. Irgendwann habe ich begonnen aufzuschreiben, wie viele Zugkilometer ich gefahren bin. Mittlerweile bin ich bei 1 392 402 Kilometern. Ich fuhr mit der Transsibirischen Eisenbahn, durchquerte Australien, reiste in den USA mit dem Zug. 2010 war ich am nördlichsten Bahnhof der Welt, in Nikel, Russland, nordwestlich von Murmansk. Von Aarau aus musste ich dafür nur drei Mal umsteigen: in Basel, Moskau und Murmansk. Das wäre heute nicht mehr möglich.

Seit ein paar Jahren reise ich mit einem Kollegen; wir fotografieren Züge. Wir waren schon in Tschechien, in der Slowakei, in Polen. In Polen fotografierten wir Breitspurzüge, die gibt es dort noch, Güterzüge vor allem. Ich habe wohl gegen 20 000 Fotos mit Eisenbahnmotiven drauf.