Zeitschrift: Rheinfelder Neujahrsblätter
Herausgeber: Rheinfelder Neujahrsblatt-Kommission
Band: - (1959)

Artikel: Unser Bahnhof
Autor: Gremlich, W.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-894997

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.12.2025

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

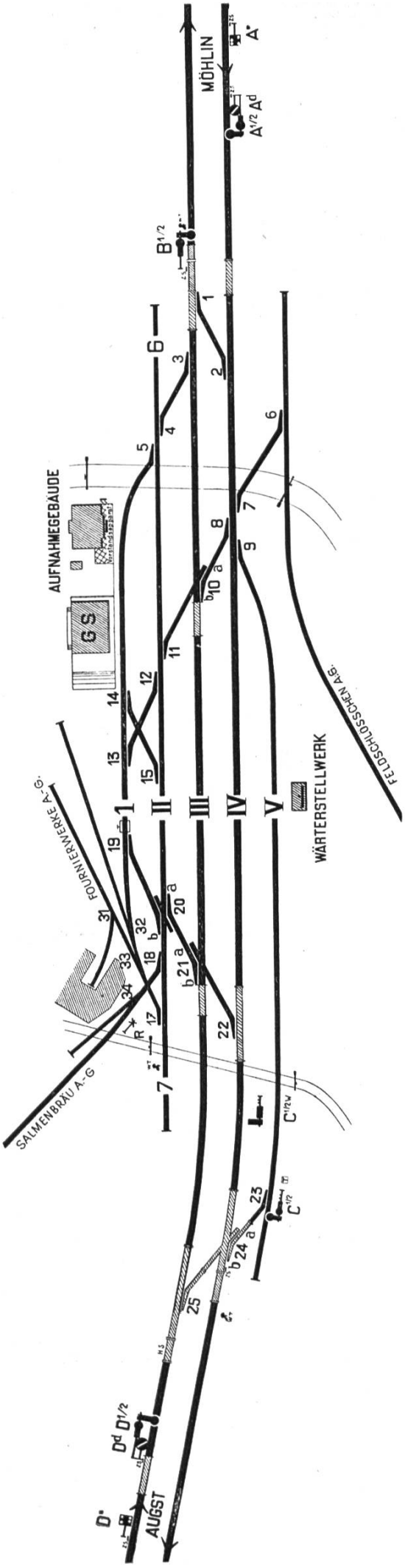
Unser Bahnhof

Nachdem in den Neujahrsblättern 1958 über Planung, Bau und Entwicklung der Bözbergbahn das Wichtigste zusammengefasst wurde, wollen wir uns heute eingehender mit dem Bahnhof Rheinfelden befassen. In groben Zügen schildern wir Gebäude und Anlagen, wie sie früher waren, und so, wie sie sich heute präsentieren. Dann werden wir auch einen Einblick in die Aufgaben und Pflichten jedes einzelnen Dienstzweiges erhalten.

Seit der Eröffnung der Bözbergbahn im Jahre 1875 zeigen sich Bahnhofgebäude und Güterschuppen im mehr oder weniger gleichen äusseren Kleide. Nur die Innenräume haben durch bauliche Änderungen und Ergänzungen im Laufe der Zeit eine grundlegende Renovation erfahren. So wurden in den dreissiger Jahren das ehemalige Stationsbüro und der Wartsaal 2. Klasse vollständig umgebaut. Die alte Anordnung der Räume war die folgende: Der heute noch bestehende Eingang von der Stadtseite führte geradeaus zu den Schaltern. Rechts davon befand sich der Wartsaal 2. Klasse und links der Wartsaal 3. Klasse mit dem Durchgang auf den Perron zu den Zügen. Beim Umbau wurde nun der heutige Quergang auf die Gleisseite, direkt von den Schaltern weg, und links, im damaligen östlichen Teil des Stationsbüros, der Wartsaal 2. Klasse geschaffen (heute Nichtraucher). Im westlichen Teil des alten Stationsbüros, in Verbindung mit dem nun aufgehobenen Wartsaal, entstand das neue Büro.

Einige Jahre nach dem Bahnhofumbau kam auch die Güterexpedition an die Reihe. Der gemeinschaftliche Eingang zum Schalter und zum Dienstraum wurde aufgehoben. Es wurde ein neuer Schalterraum mit Eingang von Norden erstellt. Gleichzeitig musste auch das Büro vergrössert werden; es erforderte eine neuzeitliche, den Bedürfnissen angepasste Einrichtung. Wie im Stationsbüro, so wurden auf der Güterexpedition die alten Stehpulte durch moderne Sitzpulte ersetzt.

Ebenfalls in diese Jahre fällt die Errichtung des verlängerten Perrondaches gegen Westen (über dem Kiosk).

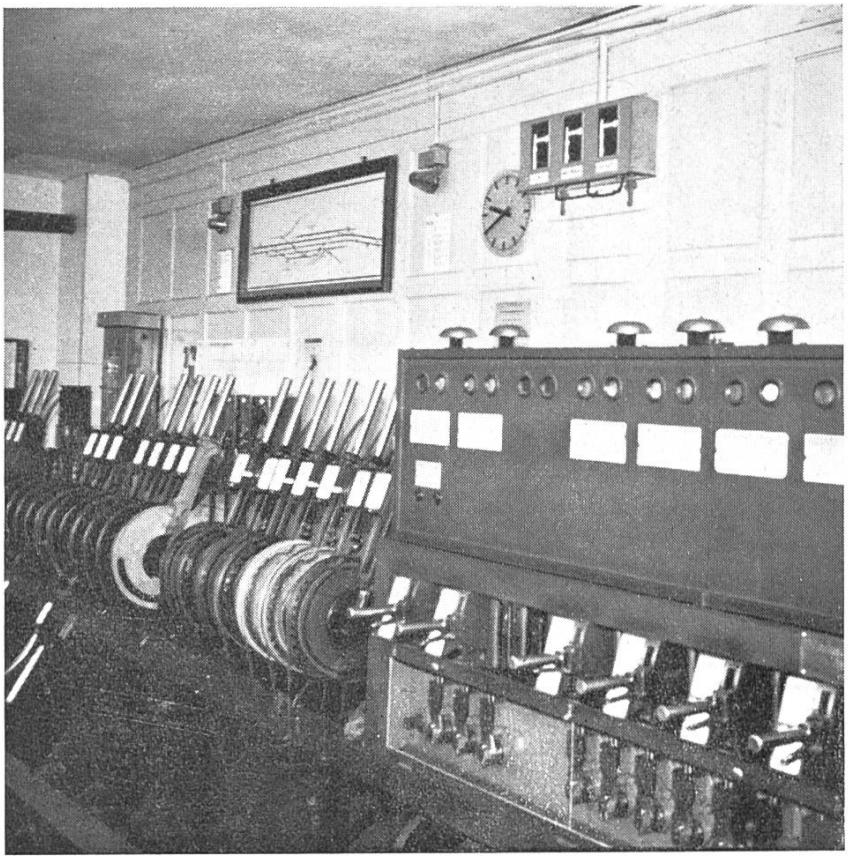

MÖHLIN
AUFNAHMEGEBÄUDE
GS
FOURNIERWERKE A.-G.
SALMENBRÄU A.-G.
WÄRTERSTELLWERK
FELDSCHLÖSSCHEN A.G.
AUGST

Die Gleise und Sicherungen

Die Gleisanlagen (siehe Plan) bestehen heute noch in derselben Grösse und Anordnung, wie sie von der Bözbergbahn erbaut wurden. Nur die Privatgleise (Anschlussgleise) nach den beiden Brauereien und nach der ehemaligen Packfassfabrik sind nachträglich erstellt worden. Die Anschlussgleise nach den Furnierwerken und der neuen VLGN sind sogar neuesten Datums. Diese wurden im Jahre 1955 respektive 1956 in Betrieb genommen.

An Betriebsgleisen, das heisst Gleisen, welche durch Züge signalmässig befahren werden können, stehen zirka 2000 Meter zur Verfügung. Es sind die beiden durchgehenden Streckengleise III und IV, sowie die Überholungsgleise II und V. Die Betriebsgleise werden immer mit römischen Ziffern bezeichnet, während die übrigen Gleise arabische Ziffern erhalten (vergleiche die diversen Stumpengleise auf dem Plan). Um sämtliche Gleise befahren zu können, sind diese unter sich mit total 25 Weichen ausgebaut. Mit Ausnahme einer Handweiche werden sämtliche Weichen und Signale vom Stellwerk aus bedient. Die Bedienung der Sicherungsanlage, so werden Weichen und Signale zusammenfassend benannt, ist nun die pflicht- und verantwortungsvolle Aufgabe des Stellwerkwärters. Er kann allein von seinem erhöhten Posten aus die gesamte Anlage überblicken, und es liegt grösstenteils an ihm, durch rasche und zuverlässige Bedienung der Sicherungsanlage eine flüssige Betriebsabwicklung zu gewährleisten.

Nun noch ein Wort über die Sicherungsanlage. Diese Anlage bezweckt die Sicherung der Fahrstrasse für ein-, aus- und durchfahrende Züge. Vom Moment an, da ein Ein- oder Ausfahrsignal auf Fahrt steht, sind sämtliche im Bereiche der betreffenden Fahrstrasse liegenden Weichen im Stellwerkapparat verschlossen und können nicht mehr bedient werden. Umgekehrt kann ein Signal nur auf Fahrt gestellt werden, wenn sämtliche in der Fahrstrasse liegenden Weichen richtig stehen und durch den Fahrstrassenhebel kontrolliert sind. Ferner ist als zusätzliche Sicherung (der Strecke) der sogenannte «Streckenblock» eingebaut. Der Block



Das Stellwerk

bezweckt die Belegung des Streckengleises bei einer Zugsfahrt. Nachdem ein Zug die Station verlassen hat, fällt das Ausfahrsignal automatisch auf Halt zurück. Durch die Bedienung des Blockapparates (siehe Bild) wird das Signal gesperrt, und somit ist eine zweite Zugsfahrt nicht möglich. Sollte einmal irrtümlich eine Blockierung unterbleiben, so verhindert die sogenannte «Wiederholungssperre» ebenfalls eine zweite Bedienung des Ausfahrsignals. Erst wenn nun der Zug die nächste Station erreicht hat, kann dort das mit unserem Blockfeld in Zusammenhang stehende Blockfeld bedient werden. Dadurch wird die Strecke entblockt, und jetzt kann unser Ausfahrsignal wieder für die nächste Zugsfahrt bedient werden.

Es spielen hier also mehrere Sicherungseinrichtungen zusammen, so dass wir ruhig eine absolute Betriebssicherheit garantieren können. Sie werden sich vielleicht fragen: Was passiert, wenn

irgend etwas defekt ist, wenn eine Störung auftritt? Dann sind wiederum strenge Vorschriften zu beachten, und wenn diese genau befolgt werden, ist eine Fehlbedienung wiederum ausgeschlossen.

Der Zugsverkehr

Nachfolgend noch einige Angaben über den Zugs- und Güterwagenverkehr im Bahnhof Rheinfelden. Nach dem Statistischen Jahrbuch 1956 verkehrten auf der Strecke Basel—Stein-Säckingen im Durchschnitt täglich 126 Züge. Das bedeutet also alle 10 Minuten ein Zug, vom ersten Zug um 3.30 Uhr bis zum letzten um 0.50 Uhr berechnet.

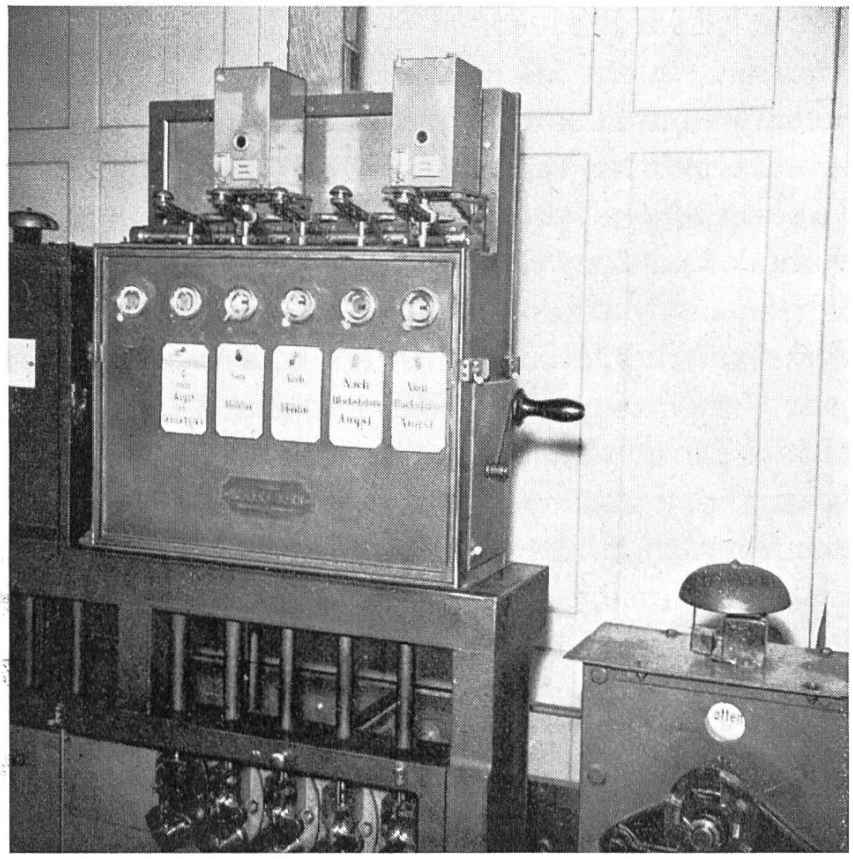
Über den Wagenverkehr entnehmen wir der Verkehrsstatistik pro 1957: Die Zahl der mit Güter- und Personenzügen zu- und abgeführten Wagen betrug im Jahr 22 316 Güterwagen. Davon entfällt der Hauptanteil auf die beiden Brauereien und die Furnierwerke. Hievon der tägliche Durchschnitt berechnet (nur Werktage) ergibt 72 Wagen, welche fast sämtliche mit unserem Rangierfahrzeug manövriert werden müssen.

Die Dienststellen

Nachdem wir über Bahnhof und Gleisanlagen das Wichtigste gegeben haben, möchten wir noch einen kleinen Überblick vermitteln von den Aufgaben der einzelnen Dienststellen.

Für den Laien bedeutet «Bahnhof» in der Regel einen einzigen Begriff. Für den Eisenbahner ist der Bahnhof jedoch der Sammelnamen für die verschiedenen Dienststellen, respektive Grössenordnung nach Verkehrspunkten, zum Beispiel Rheinfelden ist Bahnhof III. Klasse. Hier unterscheiden wir: Einnehmerei, Gepäckexpedition, Geldwechsel, Abfertigung und im Güterschuppen die getrennte Güterexpedition.

Beginnen wir nun mit dem Einnehmereidienst, verbunden mit der Gepäck- und Expressaufgabe, als einer rechnungspflichtigen Stelle. Aufgabe der Einnehmerei ist der Verkauf sämtlicher Fahrausweise, wie: gewöhnliche Billette des schweizerischen Verkehrs,



Der Block

Streckenabonnemente, Kollektivbillette und Ferienbillette, ferner die Ausfertigung von Verlängerungsraten für Generalabonnemente. Im internationalen Verkehr sind nach sämtlichen an die Schweiz angrenzenden Ländern inklusive den Beneluxstaaten (Belgien, Niederlande, Luxemburg) Fahrscheine erhältlich, ebenso werden Platzreservierungen in internationalen Zügen vermittelt.

Bestellungen für Generalabonnemente, Netzabonnemente usw. werden sofort an die Ausfertigungsstellen (Basel SBB) weitergeleitet und sind innert 24 Stunden zum Verkauf wieder in Rheinfelden.

Die Tarife

Um nun unsere Kundschaft auf das rascheste bedienen zu können, ist eine umfassende Kenntnis der Einnehmerei mit all ihren Tarifvorschriften unumgänglich. Eine grosse Erleichterung sind einmal die fertig gedruckten Billette und Abonnemente.

Diese sind im Billettkasten (siehe Abbildung) untergebracht, und zwar sind sie, um das Auffinden zu erleichtern, alphabetisch nach Bestimmungsstationen eingereiht. Zuerst folgen sich die Fahrausweise interner Verkehr (nur nach SBB-Stationen), Einfach und Retour), Billette ab andere Stationen, Verlängerungs-, Klassenwechsel- und Umwegsbillette, sowie Kontrollmarken zu Kollektivbilletten. Nachher kommen die DV-Billette (DV = direkter Verkehr nach schweizerischen Privatbahnstationen), ausgeschieden nach Verwaltungen, zum Beispiel: Aarau—Schöftland (AS) oder BLS usw. In den beiden grossen Schränken befinden sich ausserdem die fertig gedruckten Streckenabonnemente, oben die Arbeiterabonnemente der Serien 30 und 31 und unten solche der Serien 10 bis 26. Im kleinen Kasten rechts sind die Abonnemente der Serie 31 mit ermässigter Taxe (Ausgabe im Laufe des Monats) und nachfolgend die Postautobillette. Ferner in Griffnähe die PP-Blocks für handgeschriebene Fahrausweise (Einfach, Retour, Suppléments, Ferienbillette und die internationalen Fahrscheine). In diesen drei Billettkasten sind rund 580 verschiedene Billette und Abonnemente untergebracht.

Aus einem sogenannten Handtarif, in welchem sämtliche schweizerischen Eisenbahn- und Schiffstationen mit Kilometern, Wegevorschrift und Fahrpreisen (Einfach, Retour, 1. Klasse und 2. Klasse, aufgeführt sind, müssen die Angaben für die handgeschriebenen Fahrausweise entnommen werden. Für die ausländischen Strecken besteht für jedes Land ein besonderer Stationstarif.

Nun ist aber mit dem Verkauf dieser Fahrausweise das Arbeitspensum eines Beamten keineswegs erfüllt. Er hat einmal durch erschöpfende Auskunftgabe den Reisenden in Sachen Fahrplan und vorteilhafteste Fahrausweise beratend beizustehen. Dann muss sich ein jeder mit dem gesamten umfangreichen Rechnungswesen vertraut machen.

Die vorerwähnten Ausführungen gelten sinngemäss auch für den Gepäckdienst.

Als Illustration geben wir noch einige Zahlen über verkaufte Billette, befördertes Reisegepäck und Expressgut bekannt. Im

Jahre 1957 wurden ausgegeben: 121 211 Billette des schweizerischen Verkehrs, 1306 internationale Fahrscheine und 16 642 Abonnemente und Ferienbillette. Das entspricht einem täglichen Durchschnitt von 381 Fahrausweisen. Die Verkehrsstatistik, aus welcher diese Angaben entnommen sind, gibt uns über den Gepäck- und Expressgutverkehr, ebenfalls 1957, folgende Auskunft: Im Versand gelangten 28 954 Sendungen im Gewichte von 739 Tonnen zur Aufgabe. Im Empfang wurden 28 567 Sendungen mit 496 Tonnen gezählt. Hiezu kommen noch die gemäss Ausnahmetarif 4 beförderten Sendungen (Brot, Eier, Fleisch) mit 2274 Speditionen und 126 Tonnen im Versand und Empfang zusammen. Rechnen wir nun wiederum den Durchschnitt, erhalten wir folgende Ergebnisse pro Tag: 163 Sendungen mit 3,7 Tonnen. Hier sei noch festgehalten, dass alle Sendungen (eine Sendung umfasst oft mehrere Stücke) vom Handwagen in die Züge und umgekehrt verladen werden müssen. Dazu gehört auch die Kontrolle der Gutsstücke in Bezug auf die Übereinstimmung der Adressen auf dem Gute selbst mit den Abfertigungspapieren, eventuelle Gutbeschädigungen festzustellen, Bekleben der Versandstücke mit den Abfertigungsnummern usw.

Zum Schlusse noch einige Angaben über den Geldwechseldienst. Der Geldwechsel soll in erster Linie ein Kundendienst sein und dem reisenden Publikum die Möglichkeit bieten, ausserhalb der Geschäftszeit der Banken, in den grösseren Bahnhöfen ihre Devisen zu wechseln. Es werden sämtliche Währungen Westeuropas sowie der USA und Kanada in Schweizer Franken umgetauscht. Nach Möglichkeit wechseln wir auch Schweizer Franken in die obgenannten Währungen. Ist dies ausnahmsweise im Moment nicht möglich, so können wir durch die nächstgelegene Wechselstube (Basel) Fremdgeld besorgen. In der Saison kommen wir sehr oft in die Lage, Bankschecks entgegenzunehmen. Die Schecks lauten in der Regel auf Schweizer Franken; es werden aber auch solche auf US-Dollar oder englische Pfund vorgewiesen.

Das Gebiet der Change ist ebenfalls sehr interessant und mannigfaltig. Es setzt eine umfassende Kenntnis der ausländischen

Währungen voraus, was sich jedoch nur durch ausreichende Praxis erwerben lässt. Dazu gehört auch ein ständiges Studium der immer wieder neu erscheinenden Vorschriften in Bezug auf Ausgabe neuer Noten, Rückzug alter Emissionen, Fälschungen, gestohlene oder in Verlust geratene Reiseschecks, deren Einlösung sofort gesperrt wird.

Damit möchte ich das Thema «Einnehmerei, Gepäck und Geldwechsel» schliessen und übergehen zum Güterdienst.

Der Güterdienst

Der Güterdienst ist eigentlich der wichtigste und umfangreichste Dienst der Bundesbahnen in jeder Beziehung. Wir haben in Rheinfelden eine von den übrigen Dienststellen getrennte Güterexpedition. Auch die Arbeit der GE, wie die dienstliche Abkürzung heisst, ist überaus vielseitig. Den Beamten der GE obliegt: Entgegennahme und Taxierung der Frachtbriefe (Eilgut, Frachtgut, schweizerischer und internationaler Verkehr). Dann gibt es verschiedene Verrechnungsarten, wie frankiert oder unfrankiert, Barzahlung und Konto-Korrent, Stückgutsendungen und Wagenladungen, welche alle genau auseinanderzuhalten sind, ebenso Versand und Empfang. Der Chef GE ist verantwortlich für die vorschriftsgemässe Verbuchung aller dieser Sendungen. Er überwacht die richtige Verrechnung aller Nachweise Ende des Monats, Zusammenstellung derselben und er erstellt Bilanz und Kassenabschluss.

Im Güterdienst sind ausserdem unverhältnismässig viele Unregelmässigkeiten zu behandeln. Es sind dies täglich fehlende und überzählige Güter, dann Beschädigungen, Verlust und Minderung. Dann sind in den Gütertarifen, hauptsächlich in den internationalen, sehr viele Änderungen durchzuführen. Um eine richtige Frachtberechnung zu gewährleisten, ist es nötig, dass die im wöchentlich erscheinenden Eisenbahnamtsblatt angeführten Berichtigungen, sowie die übrigen Änderungen, beachtet werden.

Dann gehört auch der äussere Güterdienst zu den Aufgaben des GE-Personals. Darunter fallen: Vermittlung von bahneigenen

Lademitteln (Ketten, Seile und Behälterwagen [Containers]) und der Versand von verfügbaren Wagendecken. Benötigte Decken werden durch das Stationsbüro bestellt. Das Arbeiterpersonal ist für das ordnungsgemässe Verladen und Entladen der besonderen Kurswagen (Sammelwagen für Frachtstückgut) verantwortlich. Schonliche Behandlung der Transportgüter ist immer oberstes Gesetz, was jedoch gelegentliche Beschädigungen durch falsche Verpackung oder durch «Unfall» nicht ausschliesst. Auf Grund der Transportpapiere sind auch die Gütersendungen, wie im Gepäckdienst, genau zu vergleichen. Auch im Güterschuppen sind für Empfangs- und Versandgüter, Gepäck- und Expressgutsendungen je besondere Plätze vorgesehen, um stets eine genaue Übersicht und Ordnung zu gewährleisten.

Zur Illustration des Güterverkehrs entnehmen wir wiederum einige Zahlen der Statistik pro 1957: Im Empfang und Versand wurden 63 849 Frachtbriefe (schweizerischer und internationaler Verkehr) behandelt. Das durch das Arbeiterpersonal manipulierte Gewicht betrug 4469 Tonnen. Errechnen wir ebenfalls den Tagesdurchschnitt (nur Werktage), ergibt das 246 Frachtbriefe und 14,4 Tonnen. In der Anzahl der Frachtbriefe sind auch die Wagenladungen inbegriffen, nicht aber im Gewicht. Dieses betrug 108 683 Tonnen, wonach der Durchschnitt pro Werktag 351 Tonnen ausmacht. Aus diesen Angaben ersehen wir, dass der Güterverkehr, wie erwähnt, im Bahnbetrieb eine ausserordentliche Stellung einnimmt. Mit diesen Ausführungen hoffen wir einen grösseren Einblick in die inneren Dienste der SBB respektive des Bahnhofes Rheinfelden gewährt zu haben.

Der Fahrdienst

Um unsere Bahngäste zu befördern, die Güter ihren Bestimmungen zuzuführen, ist es auch nötig, dass die Räder rollen, und hier übernimmt der Fahrdienst seine Aufgabe. Der Fahrdienst des Stationspersonals umfasst: Zugsabfertigung und die damit verbundenen Aufgaben, Überwachen des Rangierdienstes usw. Um

auch hier noch einen kleinen Einblick zu vermitteln, wollen wir das Tagewerk eines Abfertigungsbeamten kurz beleuchten.

In der Regel beginnt der Frühdienst an Werktagen um 4.20 Uhr, mit dem Öffnen der Schalter und zur Bedienung der Reisenden auf den ersten Personenzug. Doch schon lange vorher verkehren die ersten Güterzüge. Wenn nun ein Zug fällig ist, das heisst von der Nachbarstation aus mit dem Glockensignal dessen Durch- oder Abfahrt angezeigt wird, hat der Abfertigungsbeamte sofort das vom Zuge zu befahrende Gleis zu kontrollieren, dass sich nicht Personen oder unter Umständen auch sonstige Hindernisse im Gleis befinden. Nach der Gleiskontrolle ist unverzüglich am Freigabewerk die Ein- und eventuell auch Ausfahrt freizugeben, worauf im Stellwerk durch den Stellwerkwärter die zutreffenden Signale auf Fahrt gestellt werden können. Durch Beachtung der Signalrückmelder, welche uns die genaue Stellung der Signale anzeigen, haben wir uns zu vergewissern, dass diese tatsächlich bedient wurden. Ebenfalls ist der Bedienung der Barriere, was durch den Bahnhofarbeiter besorgt wird, alle Aufmerksamkeit zu schenken. Auf die Zeit der Ankunft oder Durchfahrt des Zuges hat sich der Abfertigungsbeamte vor dem Aufnahmegebäude (Bahnhof) so aufzustellen, dass er das vom Zuge zu befahrende Gleis wiederum voll überblicken kann. Es kommt immer wieder vor, dass bei Reisezügen einzelne Reisende zu nahe an das Gleis treten und durch den einfahrenden Zug gefährdet werden könnten. Ebenso sind die Hand- und Postwagen zu beachten. Der ein- wie der durchfahrende Zug ist dann genau zu kontrollieren auf eventuelle Unregelmässigkeiten, wie: offene Seitentüren, hängende Kupplungen, fehlende Zugschlussignale, glühende Bremsklötze oder heisslaufende Achsen usw. Anhaltende Reisezüge dürfen erst abgefertigt werden, wenn das Ausfahrsignal auf Fahrt steht, das heisst die zu befahrende Strecke frei ist (siehe Sicherungsanlagen, Block), wenn die Abfahrzeit da ist und von Zugspitze bis Schluss die Fertigmeldungen vom Zugspersonal zum Abfertigungsbeamten gelangt sind. Ausserdem ist vor Zugsabfahrt respektive Durchfahrt das Glockensignal zu bedienen. Damit

wird der Zug der nächsten Station und ebenfalls den dazwischenliegenden Schrankenposten angezeigt.

Für anhaltende Güterzüge, welche Wagen zu- und abzuführen haben, ist eine entsprechende Aufenthaltszeit vorgesehen. Die dabei auszuführenden Rangierbewegungen werden durch den Rangierarbeiter und das beteiligte Zugspersonal ausgeführt. Ist das Manöver beendigt und der Zug abfahrbereit, so kann er, wenn die Voraussetzungen für den Abfahrbefehl wie bei den Reisezügen erfüllt sind, bis 30 Minuten vor der fahrplanmässigen Abfahrtszeit verkehren. Hat er nach Fahrplan die Überholung durch einen andern Zug abzuwarten, sind jedoch die Bedingungen zur Abfahrt bereits vor Ankunft oder Durchfahrt des überholenden Zuges erfüllt, so darf der Güterzug bis 30 Minuten vor der Verkehrszeit des Überholungszuges bis zur nächsten Station vorrücken.

So wiederholen sich die Vorgänge bei sämtlichen Zügen. Bei Dienstantritt hat man sich über alle ausserordentlichen Zugsanordnungen usw. zu orientieren. Extrazüge werden in der Regel mit Dienstbefehl (Zirkular) durch die Betriebsabteilung angeordnet, während die fakultativen Züge gewöhnlich durch die betreffenden Zugsausgangsstationen mit Diensttelegramm bekanntgegeben werden. Eine Verständigung der mitbeteiligten Stellen des Bahnhofes (Stellwerk und Barrierenposten) ist dann wiederum Sache des Abfertigungsbeamten.

Sämtliche verspäteten Züge werden in die sogenannte Verspätungskontrolle eingetragen, um bei späteren Rückfragen über die damalige Zugslage noch Bescheid zu wissen. Ebenso sind alle zu- und abgeführten Wagen genau zu notieren mit Eigentumsmerkmalen (zum Beispiel SBB), Wagentyp, Nummer, Ladung, Versand- oder Empfangsstation.

Mit der Zugsabfertigung allein ist aber das Arbeitspensum nicht erfüllt. In den Zugspausen sind im Stationsbüro gewöhnlich schriftliche Arbeiten zu erledigen, teilweise regelmässige Terminarbeiten, die täglich, wöchentlich usw. gemacht werden müssen, oder sonstige Erledigungen. Auch ist oft die Mithilfe am Schalter notwendig, dessen Bedienung übrigens am Morgen und Abend allein

dem Abfertiger überlassen bleibt. Ein anderes Kapitel stellen die Unregelmässigkeiten im Zugsverkehr dar.

Die Ursachen der Unregelmässigkeiten können verschiedenen Ursprungs sein: Verspätungen durch das Abwarten von Anschlusszügen, verspätete Ankunft der Zugslokomotiven (von einem andern Zug, das heisst Übertragung von Verspätungen), dann aussergewöhnliche Frequenzen über Feiertage usw. Leider kommen auch immer wieder betriebliche Störungen vor, wie: Defekte an Triebfahrzeugen, Heisslaufen von Wagenachsen, Fahrleitungs- und Gleisbeschädigungen durch höhere Gewalt, Blockierung von Weichen und Signalen bei starkem Schneefall usw. In solchen Fällen ist es wichtig, durch sofortige Massnahmen seitens des Abfertigungsbeamten eine Störung oder einen Schaden so rasch wie möglich beheben zu lassen. Bei Reisezügen ist ausserdem eine Verständigung der Reisenden über die zu erwartende Verspätung, wenn möglich mit Grundangabe, unerlässlich. Je nach dem Ereignis sind mehrere Dienststellen zu verständigen: Bahnmeister, Stellwerkmeister, eventuell vorgesetzte Stellen wie Betriebsabteilung, zutreffender Betriebsinspektor usw. Betriebliche Unregelmässigkeiten bedeuten auch immer eine gewisse Einbusse der Sicherheit. Daher gilt es in solchen Fällen, die praktisch für jeden Fall vorgesehenen Dienstvorschriften aufs genaueste zu beachten.

Damit möchte ich die Ausführungen über den Bahnhof sowie über die Aufgaben der einzelnen Dienste schliessen. Es sei nur noch beigefügt, dass sich ein jeder, ohne Ausnahme, mit Beginn der Lehrzeit bis zu einem gewissen Alter oder Dienstzeit in sämtlichen Belangen des Eisenbahndienstes, sei es nun Einnehmerei, Gepäck-, Güterdienst, Geldwechsel oder Abfertigung, auskennen muss. Auf kleineren Dienststellen hat man die Möglichkeit, sich dauernd auf allen Gebieten zu betätigen, währenddessen sich der eine oder andere, seinen Neigungen entsprechend, auf einen besonderen Dienstzweig spezialisieren wird. Selbstverständlich wäre über den Beruf des Eisenbahners noch viel zu schreiben. Doch hoffe ich mit diesen Worten einen Einblick in die Vielfalt des Bahnhofes vermittelt zu haben. *W. Gremlich*