

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 1

Artikel: Bahnhof-Inspections-Dienst
Autor: St.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3824>

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: 30.01.2025

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

house selbstwirkende Bremse errungen. Jedes Experiment, dem sie unterworfen wurde, hat dieselbe gut bestanden und hat sich nicht nur als die kräftigste Vorrichtung zum Anhalten von Schnellzügen bewiesen, sondern auch als die Vorrichtung, welche auf der kürzesten Strecke und in der kürzesten Zeit einen Zug zu stellen vermag.

* * *

St. Bahnhof-Inspections-Dienst. Die Bahnverwaltungen pflegen die Stationen ihres Netzes nach einer besondern Rangordnung, je nach der Wichtigkeit, welche dieselben im Verkehre einnehmen, zu classificiren. Dabei kann die Verkehrsdichtigkeit massgebend werden, oder ein Bahnhof kann als Knotenpunkt verschiedener Linien für die Instradierung der Personen und die Manipulation der Wagen und Güter einen ersten Rang einnehmen. Kleinere Stationen von geringem Localverkehr, die nur eine Bedeutung für die nächste Umgebung haben, werden lediglich nach der Dichtigkeit des Verkehres in die Scala eingeordnet, und die Vorstände werden auch nach dieser Stufenfolge besetzt. Nun zieht sich aber eine fortwährende Bewegung durch die Tabellen der Verkehrsdichtigkeit: bald entwickelt sich eine Station in unverhältnissmässiger Weise, oder sie sinkt in der Scala; oft sind die Unterschiede unwesentlich und der Beachtung kaum werth; aber immer wacht der Beamte mit Eifersucht über die Stellung seiner Station in der Scala; er erwartet bei einer irgendwie bemerkenswerthen Zunahme ihres Verkehres auch eine Zunahme seiner Einkünfte, und lässt kein Mittel unversucht, massgebenden Ortes auf die nun gesteigerten Anstrengungen des Stationspersonales, vorab des Stationsvorstandes selbst, aufmerksam zu machen. Tritt eine Gehaltserhöhung nicht ein, so fehlt es nicht an verhaltenem Groll, an Unzufriedenheit und Störrigkeit; es treten jene Eifersüchteleien und Intriguen ein, welche in jedem grösseren Beamtenetat vorkommen und welche nothwendig zu den Leiden dieses Standes gehören. Die Verwaltungen haben ja nicht Musse und Lust, alle die „kleinen Wünsche“ jedes beliebigen Angestellten „auf der Linie draussen“ zu berücksichtigen: es gelangen so viele Bittgesuche an sie, so mancher Wunsch nach Gehaltszulage, dass man ein Herz fassen muss, und diese Schriftstücke in den Papierkorb wandern lässt. Es gibt aber auch Verwaltungen die hierin sehr gewissenhaft sind, die alljährlich bei den Budgetberathungen die Gehaltslisten einer eingehenden Prüfung und Revision unterwerfen und dabei die eingegangenen Gesuche und Beschwerden zu würdigen suchen. Jeder einzelne Angestellte wird da nach seinen Leistungen, nach seinem Eifer gemustert und je nach dem Resultate dieser Mustering bedacht.

Bei solchen Verwaltungen ist der Gehalt des Angestellten zugleich sein Zeugniß, seine Censurnote, und hier wird der Angestellte nie versucht, in „unterthänigstem Gehorsam“ anzufragen, ob vielleicht ein „Versehen“ ihn unberücksichtigt liess. Weil es für den Beamten ermuthigend ist, versichert sein zu können, dass man auf seine Leistungen aufmerksam ist, dass sein Fleiss und redliches Streben Würdigung findet, dass man auf ihn nicht bloss dann den Blick richtet, wenn er einen Fehler begangen, sondern zu aller Zeit, so erlangt eine so gewissenhafte Verwaltung auch die Befriedigung, einen strebsamen woldisciplinirten Beamtenstand herangezogen zu haben, einen Beamtenstand, in dem sich Würde und Tüchtigkeit verkörpern. Kriecherei und Schmeichelei werden weniger Erfolge erringen, als der wahre Werth des Mannes.

Hier sind nun die Stationsvorstände selbst wieder wichtige Organe der Verwaltungen; es ist ja nicht möglich, dass die Verwaltung und ihre obersten Betriebsorgane — auch beim besten Willen — die Verhältnisse einer Station ganz und nach allen Richtungen durchblicken können. Sie muss in vielen Punkten auf den Vorstand derselben abstellen. Eine allgemeine Personalkenntniss mag von oben herab möglich sein; aber bis in alle Einzelheiten herunter nur in Ausnahmeverhältnissen: der Chef der Station tritt nothwendig als Ergänzung ein; er führt die Conduiteliste über seine Untergebenen, er allein beobachtet diese täglich und stündlich, kennt ihren Charakter, ihre Anlagen und Befähigungen, — insbesondere auf grösseren Stationen, auf Bahnhöfen, welche schon an sich einen weitläufigen Organismus bilden.

Im Allgemeinen weiss man das Amt eines Bahnhof-Inspectors wenig zu würdigen. Ich denke hier nicht an die Chefs jener grössten Bahnhöfe, welche um sich ein Heer von Assistenten sammeln und die einzelnen Functionen ausüben lassen. Das sind schon kleine Betriebsdirectoren, behäbige Herren, die mit der Feder regieren, und nur ab und zu eine Inspectionspromenade in ihr Territorium unternehmen, um so mehr, wenn ihnen als „Platzinspectoren“ auch Post und Telegraph, somit die vereinigten „Verkehrsanstalten“ unterstellt sind.

Aber jene mittleren Bahnhofinspectoren zweiten und dritten Ranges, die als Beamte des „äussern Dienstes“ allein oder unter Assistenz eines oder nur weniger Gehülfen persönlich den Betrieb zu leiten und zu beaufsichtigen haben, jene mittleren Chefs, denen unmittelbar die Verantwortlichkeit über jeden Vorfall auf ihrem Gebiete überbunden ist, die überall zu finden, überall gegenwärtig sein müssen, die persönlich die Manipulation der Züge, die Handhabung der Signalvorrichtungen, die Bewegung des Wagenparkes zu leiten haben, denen die unmittelbare Aufsicht über das auf der Station befindliche Bahnpersonal und die Disciplinargewalt über dasselbe zusteht, die dem Publikum jeden Augenblick zur Auskunfttheilung und Intervention bereit stehen müssen, jene Bahnhofinspectoren, glaube ich, sind noch nicht genügend und nach Verdienst gewürdigt.

Die Zahl der Untergebenen bleibt noch beträchtlich: 50, 100 und mehr Angestellte und Arbeiter bedarf der Betrieb eines solchen Bahnhofes. Die Güterexpedition, das Gepäckbureau, der Telegraph verlangen zahlreiche Kräfte und die Aufsicht über jeden Einzelnen, die Einsicht in seine Scripturen, in seine Buchführung, in die Behandlung von Waaren, Gepäck und Telegraph setzt Umsicht und Geschäftskentniss voraus. Und was hängt nicht alles wieder mit diesen einzelnen Dienstzweigen zusammen! Wenn auch dem Bureau der Güterexpedition ein eigener Chef vorsteht, so übernimmt er doch nur in einzelnen Fällen die volle Verantwortlichkeit über den Güterdienst, und nur in einzelnen Fällen ist dieser letztere von der Bahnhofverwaltung selbst getrennt.

Aber auch dann greifen Güterdienst und „äusserer Dienst“ in vielen Wechselbeziehungen in einander ein: es bleibt ja noch bei jedem einzelnen abzufertigenden und bei jedem angekommenen Zug eine Reihe von Manipulationen auszuführen, die lediglich auf den Güterdienst Bezug haben. Der äussere Dienst muss dem Güterdienst stets zur Disposition stehen; der erstere muss den Geschäftsgang des letztern genau kennen, und auf's pünktlichste seinen Anforderungen entsprechen.

Hierüber wacht nun die Bahnhofinspection. Wenn sie auch einzelne Angestellte mit bestimmten Functionen und Befugnissen ausgerüstet hat, so darf sie sich auf dieselben nicht verlassen; sie muss immer selbst nachschauen, sich selbst überzeugen, jeden Fehler entdecken und heben; denn auf sie läuft zuletzt alle Verantwortung hinaus.

Aehnliche Schwierigkeiten bietet der Gepäkdienst, der auf mittleren Bahnhöfen meistens unmittelbar der Bahnhofinspection unterstellt ist. Während der Güterdienst seine eigenen Gebäulichkeiten in Anspruch nimmt, wird der Gepäkdienst im Aufnahmsgebäude, also in unmittelbarer Nähe der Bahnhofinspection selbst besorgt.

Einen Zug abzufertigen, ohne das Gepäck der Passagiere mitgehen zu lassen, und wenn es auch nur ein einzelnes Stück wäre, das im Gepäckbureau oder — auf einer Umladestation — in einem andern Zuge geblieben, ist ein grosses Vergehen, wenn man nicht nachweisen kann, dass man persönlich in's Gepäckbureau gelaufen, persönlich die Umlader gefragt, ob „das Gepäck in Ordnung“ sei. Wenn nun aus 2, 3 Zügen, aus einem oder zwei Gepäckbureaus das Gepäck zusammengetragen werden muss, so wird die Controle — wenn sie auch nur eine allgemeine bleibt — viel Umsicht und Gewandtheit erfordern, — um so mehr, da bei der Anwesenheit von Zügen auf dem Bahnhöfe so Vieles und Verschiedenartiges zu beobachten und auszuführen ist.

Wenn das Ankommen eines Zuges von den Wärtern signalisirt wird, so öffnet — falls kein Hinderniss vorhanden — die Bahnhofinspection eigenhändig die Einfahrtssignalscheibe vermittelt einer electrischen Leitung. Sie ist für die richtige Handhabung und Stellung dieser Scheibe persönlich verantwortlich! Sie lässt durch ein Pfeifensignal den Zug anhalten, die Passagiere aussteigen, unter Umständen Wagen oder Maschinen auswechseln, vielleicht auch das Begleitpersonal, sie lässt Güterwagen ein- und ausordnen, Eilgut, Gepäck und Postgegenstände umladen, sie macht die Eintragungen in den Zugführerreport, sie besorgt die Depeschen über Ankunft und Abfahrt der Züge, leitet bei Hafenstationen die Hafenfahrten der Züge, orientirt sich über Ankunft und Abfahrt der Schiffe, den Umlad aus den Zügen in dieselben, und dies Alles im Zeitraume weniger Minuten, nicht nur bei einem, sondern bei zwei, drei und vier Zügen nach verschiedenen Richtungen, die alle ihre Signalwerke, ihre Stationsdeckungssignale haben, die ihre genauen Abfahrtszeiten beobachtet wissen wollen, die vielleicht unter verschiedenen Verwaltungen mit verschiedenartigen Instructionen, verschiedenartigem Wagen- und Maschinenmaterial, verschiedenartigem Personal, verschiedenartigen Signalvorschriften, Güterbehand-

lungen, Post- und Zollvorschriften alle eine gleichmässige Fürsorge beanspruchen. Unter solchen Umständen ist es eine wahre Wohlthat für unsere schweizerischen Bahnhofsinspectoren, dass sie keine rothen Mützen tragen müssen; denn sie können sich doch wenigstens unter die Bescheidenheit ihrer Uniformirung vor den tausend verständlichen und confusen, anständigen und unanständigen, ruhigen und stürmischen, französischen, deutschen, englischen und italienischen Fragen und Interpellationen der Passagiere flüchten. Bis man bei uns zu Lande einen Bahnhofsinspecteur ausfindig macht, muss man schon vorerst ein Dutzend Gepäckler, Portiers und Wagenschieber umgerannt haben.

In dieser Anhäufung von Zügen, von Wagen und Maschinen, diesem Gedränge der Passagiere, das den Beamten ihre Stellung ausserordentlich erschwert, muss sich der „Beamte des äusseren Dienstes“ kaltes Blut, Ruhe und Besonnenheit wahren; denn es steht nicht nur bei jedem vorfrühen oder unrichtigen Commando in jedem Augenblick ein einzelnes Menschenleben auf dem Spiele, sondern hunderte; ja oft das eigene! Und wenn nun in diesen Augenblicken der höchsten Spannung des Nervensystem's, der gewaltsamen Beherrschung jeder Lebensfaser und des intensivsten Bewusstseins der Verantwortlichkeit sich noch die Chicane von Seite angeheiterter und arroganter Passagiere Luft macht, was Wunder, wenn ein derbes und kurzes Wort die Erwiderung einer vielleicht anständigen Anfrage ist! Man halte es dem Betriebspersonale zu Gute, wenn es den Passagieren nicht stetsfort entgegenkommende Miene und Kratzfüsse bereit hält und oft in trockenem kargen Amtston, wie es dieser ernste Dienst mit sich bringt, sich vernehmen lässt. Das reisende Publikum ist sich ja gewöhnt, die Höflichkeit und Bereitwilligkeit als die vorzüglichste Eigenschaft des Bahnbeamten zu betrachten: ein freundlicher Bahnhofsinspecteur ist der tüchtigste!

Das könnte man noch so hinnehmen, so lange sich der Betrieb normal bewegt!

Wenn jedoch Unregelmässigkeiten entstehen! Wenn ein Zug verspätet ankommt; wenn einer unterwegs stecken bleibt; wenn unerschöpfliche Regengüsse, ausserordentlicher Schneefall den Verkehr hemmen; wenn Telegraphenleitungen unterbrochen sind, und ein Bahnhof vom telegraphischen Verkehr mit den nächsten Stationen ausgeschlossen wird, wenn der Bahnhof unter Wasser, die Linie unterspült, der Bahnkörper zerstört ist, wenn die lang gewohnte und geübte Bahnhofordnung nicht mehr ausreicht und von einem Augenblick auf den andern die Einfahrt der Züge, die Vertheilung derselben in die Geleiseanlage, die Manövers mit dem Wagenpark ganz umgestaltet werden müssen, dann fallen jene freundlichen Rücksichten gegenüber dem Publikum weg und der Bahnhof wird in „Kriegszustand“ erklärt!

Solche Momente sind dann allerdings geeignet, dem Laien im Eisenbahnfach eine Leuchte aufgehen zu lassen, ihm zu zeigen, dass die Eisenbahn ein ganz unheimliches Ungethüm sein muss.

* * *

Berichtigung. (Corresp.) Im Sprechsaal der „Schweizer Handelszeitung“ Nr. 159 (vom 5. Juli) wird die vor einigen Tagen erfolgte Entgleisung eines Personenzuges der Tössthalbahn bei Oberwinterthur in einer Weise besprochen, welche einer Erwiderung resp. Berichtigung des unrichtig dargestellten Sachverhaltes ruft. Es wird nämlich daselbst behauptet, die Tössthalbahn zweige auf „offener Linie“ aus der einspurigen Bahn der Vereinigten Schweizerbahnen ab, und es wird bei diesem Anlass den Behörden ihre Pflicht in Erinnerung gebracht, solche Einrichtungen im Interesse der Sicherheit des Publikums nicht zu gestatten. Hierauf ist zu bemerken, dass jene Abzweigung der Tössthalbahn keineswegs auf offener Bahn, sondern in einer gehörig bedienten Anschlussstation mit Aufnahmsgebäude und Nebengebäude geschieht, wo sämtliche Züge anhalten und sich somit überzeugen können, ob die Weiche richtig gestellt sei. Auch der eventuell vorgesehene provisorische Anschluss der Linie Winterthur - Singen - Kreuzlingen an die Nordostbahn wird nicht auf offener Bahn, sondern in der Station Oberwinterthur bewerkstelligt werden.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 2. Juli 1875. Der Eisenbahngesellschaft Lausanne-Echallens wird die Ausschreibung der Errichtung eines Pfandrechts von Fr. 65,000 bewilligt.

Officierswahlen für die Eisenbahn-Abtheilung des Generalstabes:
Oberst: Grandjean Jules, in Bern, bisher Oberstlieutenant im Artilleriestab.
Oberstlieutenants: Zschokke, Olivier, in Aarau, bisher Oberstlieut. im Geniestab.

Müller, Hermann, in Zürich, bisher Commandant.

Majore: Mohr, Rudolf, in Basel, bisher Major im Geniestab.
Aldorfer, Heinrich, in Basel, bisher Major im Generalstab.
Arbenz, Caspar, in Zürich.
Bridel, Gustav, in Biel.
Rodieux, in Yverdon.
Meyer, in Lausanne.
Piaget, Jules, von Neuenburg, in Magdeburg, bisher Infanterie-Hauptmann.
Hauptleute: Hidber, Heinrich, in St. Gallen.
Schneider, Johann, in St. Gallen.
Keller, Alfred, in Zürich.
Weyermann, Rudolf, in Bern.
Leu, Friedrich, in Bern.
Stähelin, Fr. Anton, in Romanshorn.
Aehlin, Alois, in Rorschach.
Sonderegger, Johann, in St. Margrethen.
Steinmann, Arnold, in Zürich.

— Vom 5. Juli. Der Bundesrath ordnet die Bekanntmachung und soweit nöthig Mittheilung an wen Rechtsens zu folgenden Bundesgesetzen und Bundesbeschlüssen (mit Referendumsfrist) an:

Metervertrag; Fristverlängerung für Eisenbahn-Unternehmungen; Betriebsvertrag für die Eisenbahn Bern-Luzern; Verschmelzung der Unternehmungen Winterthur-Singen-Kreuzlingen und Winterthur-Zofingen; Concession Genferney und Gingsins-Nyon etc; der Aargauischen Südbahn auf Luzern und Zugergebiet; Bern-Neuenburg.

— Vom 7. Juli. Der Bundesrath hat die Planvorlagen der Nordostbahndirection für die Bauausführung der Eisenbahn Niederglatt-Baden von Profil 0⁸⁶ bis 0⁸² (Aargauer Gebiet) und für die damit zu verbindende Verlegung der Bahn Baden-Zürich auf der Strecke Wettingen-Neuenhof von dem linken auf das rechte Limmatufer mit einigen Vorbehalten betreffend Strassenlagen u. s. w. genehmigt.

In eintretender Vollziehung des Bundesbeschlusses vom 29. v. Mts. betr. die in Philadelphia zur hundertjährigen Feier der Unabhängigkeitserklärung der Verein. Staaten von Amerika 1876 stattfindende Weltausstellung hat der Bundesrath Herrn Oberst H. Rieter in Winterthur zum Generalcommissär für die schweizer. Abtheilung besagter Ausstellung ernannt.

— **Centralbahn.** An der ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Centralbahn vom 29. Juni nahmen 72 Actionäre Theil mit 525 Stimmen, zusammen 8805 Actien repräsentirend. Der Verwaltungsbericht pro 1874 wurde unter Verdankung abgenommen, ebenso die Rechnung gemäss dem Antrag der Rechnungsrevisoren. Als solche wurden pro 1875 erwähnt die HH. Gemeinderath Reisinger in Bern und Riggenbach-Iselin in Basel. Die im periodischen Austritt befindlichen HH. Verwaltungsräthe J. J. Schuster-Burekardt in Basel, J. Nager in Luzern und E. Salvador in Paris wurden bestätigt, und drei im Verwaltungsrath erledigte Stellen wurden besetzt mit den HH. Geigy-Merian in Basel, Jules Marquard in Paris und Director Wilhelm Speiser in Basel.

— **Vereinigte Schweizerbahnen.** Die Generalversammlung der Actionäre vom 30. Juni genehmigte die sämtlichen Rechnungen über das Jahr 1874 und setzte demgemäss auch die Dividende für die Prioritätsactien auf 10 Fr. per Actie fest; sie überwies ferner eine Motion zur Begutachtung und Berichterstattung an den Verwaltungsrath, dahin gehend, durch eine stärkere Belastung des Oberbauerneuerungsfondes womöglich in Zukunft eine grössere Dividende zu erzielen. Die im Austritt befindlichen Mitglieder des Verwaltungsrathes wurden einstimmig wieder gewählt.

— **Nationalbahn.** Am 1. Juli hat die Vorecollaudation der Strecke auf badischem Gebiet durch Hrn. Oberbaurath Stimm in Carlsruhe zur besten Zufriedenheit des Experten stattgefunden. Die Erprobung der Aachbrücke durch Belastung mit zwei Locomotiven à 800 Centner ergab eine elastische Einsenkung von bloss 18, eine bleibende von nur 1 1/2 Millimeter. Der Collaudationszug ging mit einer Maximalgeschwindigkeit bis auf 35 Kilometer per Zeitstunde von Singen bis Hemmishofen vor die Rheinbrücke.

Auch die Vorecollaudation auf dem schweizerischen Gebiet (Oberwinterthur-Ramsen und Etzweilen-Constanz) ist vor sich gegangen und den 8./10. Juli die definitive Collaudation und die Belastungsproben mit der Thur- und Rheinbrücke.

— **Bötsbergbahn.** Die von der Firma Gubser & Comp. in Wyl erbaute grosse Aarbrücke bei Brugg hat am 28. Juni die angeordnete Probe, Belastung mit 7 Locomotiven, bestanden; anlässlich fand auch die erste Befahrung der Bahnstrecke bis zum grossen Tunnel mit grossen Locomotiven statt, darauf folgten die Erprobungen der eisernen Brücken über die Ergolz und bei Mumpf. Die amtliche Collaudation der ganzen Linie, welche mit Ausnahme von zwei kurzen Strecken schon jetzt fahrbar ist, und deren Eröffnung wird nächstens stattfinden. Das Personal derselben trat mit 1. Juli in Dienst.

— **Eisenbahn Wald-Rüti.** Letzten Sonntag fand die Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Wald-Rüti in Wald statt unter dem Vorsitz des Hrn. Bühler-Honegger in Rüti. Der Geschäftsbericht und die letztjährige Rechnung wurden einstimmig genehmigt.

— **Broyethalbahn.** Von Bern aus wird dem „Echo de la Broye“ geschrieben, dass man die Hoffnung hege, noch im Laufe dieses Jahres ein Stück der Broyethalbahn dem Verkehr zu übergeben und zwar die Strecke Lyss - Murten, vielleicht auch diejenige von Murten nach Payerne. Nach diesem Berichte würde die Eröffnung bereits am 1. September nächstkünftig stattfinden können.

— **Westbahn.** Die Verwaltung der Westbahnen hat die Erstellung der Kunstbauten (Bahnhöfe, Stationen, Wärterhäuschen etc.) der Querbahn Freiburg-Yverdon den HH. Bachelin & Comp. in Yverdon übertragen.

— **Simplonbahngesellschaft.** Der Verwaltungsrath der neuen Gesellschaft hat sich constituirt und zu ihrem Präsidenten den früheren Gesandten in Paris, Hrn. Oberst Barmann, gewählt, zum Vicepräsidenten den Hrn. Regierungspräsidenten Weck-Reynold in Freiburg. Die Wahl des dritten Mitgliedes der Direction wurde verschoben.

— **Gotthardbahn.** Am 1. Juli fand in Chiasso eine Conferenz von Delegirten der „Alta Italia“ und der Gotthardbahngesellschaft statt, welche sich über verschiedene die Dienstlocaie der mit Eröffnung der Linie Camerlata-Chiasso in Betrieb tretenden internationalen provisorischen Station Chiasso betreffende Punkte verständigten. Die definitive Einrichtung der internationalen Station daselbst soll zugleich mit Eröffnung des grossen Gotthardtunnels vollendet sein.