Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1935)

Heft: 9

Artikel: Die Schule der Kondukteure

Autor: E.G.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-778956

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

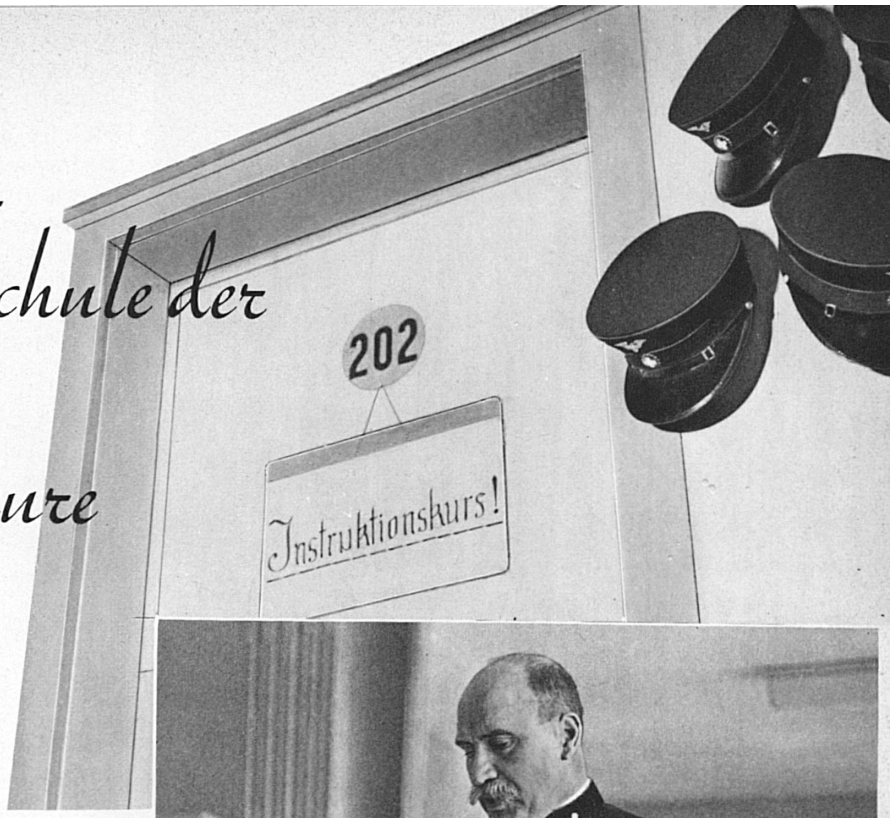
Terms of use

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: 04.07.2025

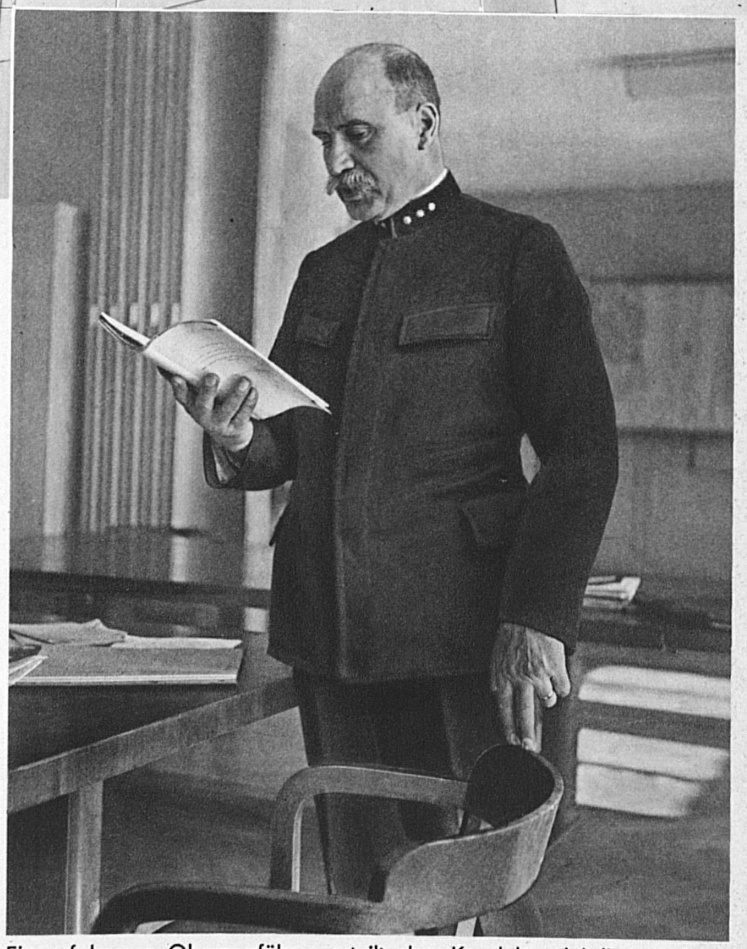
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Schule der Kondukteure



Mehr denn je muss heute jedes kaufmännisch geleitete Unternehmen auf die Zufriedenheit seiner Klienten bedacht sein. Sie haben ein feines Gefühl dafür, ob sie als « Publikum » — was den etwas peinlichen Beigeschmack behördlicher Unpersönlichkeit hat — oder als « Kunden » — dieses Wort birgt bereits den Begriff der Individualität — behandelt werden. Es ist daher keineswegs absichtslos, wenn die Schweizerischen Bundesbahnen in einem Leitfaden für die Zugsbeamten das Wort Publikum ausgerottet haben und statt dessen von der Kundschaft sprechen, die nicht « abgefertigt », sondern « bedient » werden soll. Hierin offenbart sich der Geist, in dem die Bahnangestellten den Reisenden gegenübertreten sollen, und der die Maxime jeder dienstlichen Handlung sein muss. So etwas lernt sich nicht von heute auf morgen: der vollkommene Eisenbahnkondukteur ist in seinem Spezialgebiet in gleichem Sinn ein Produkt der Erziehung — wobei die guten Anlagen eine selbstverständliche Voraussetzung sind — wie der bildungsfähige Mensch im allgemeinen. So ist es begreiflich, dass die Bundesbahnen der Ausbildung des Nachwuchses grosses und entscheidendes Gewicht beimessen.

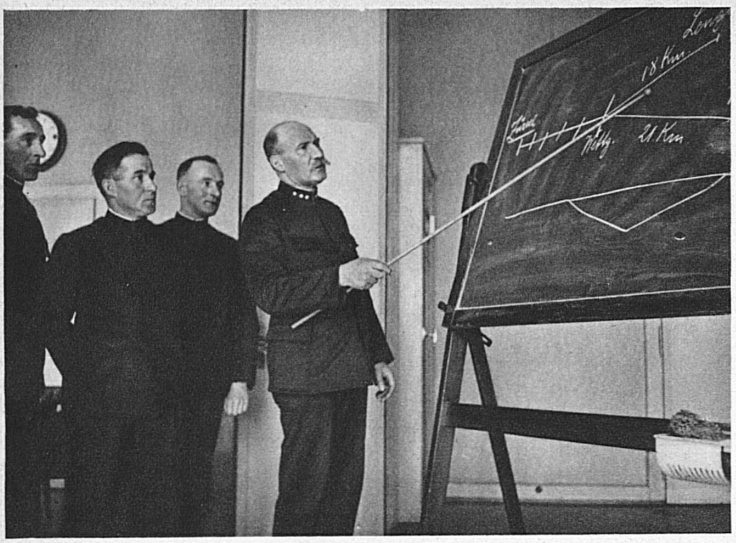
Hier sitzen die Schüler im Alter von 20 bis 25 Jahren in ihrem Schulzimmer . . .



Ein erfahrener Oberzugführer erteilt den Kondukteurlehrlingen den theoretischen Unterricht

. . . und man sieht, dass sie sich nicht mit dem Zuhören begnügen, sondern auch Zwischenfragen stellen

Schon bevor die jungen Kondukteuranwärter — von denen übrigens ein erheblicher Teil aus dem Hotel- und Gastgewerbe stammt — in ein Lehrverhältnis übernommen werden, haben sie eine Reihe von Bedingungen zu erfüllen. Der Zugdienstlehrling muss neben der kör-



Da wird z. B. ein recht verzwicktes Problem behandelt : Ein Reisender aus Zürich hat ein Billet nach Lenzburg genommen, entschliesst sich aber, da er in Wettingen keinen Anschluss bekommen hat, statt dessen von dort nach Wildegg zu fahren, doch ist diese Strecke 3 Kilometer länger. Wann braucht er nur die Kilometerdifferenz nachzuzahlen, und wann muss er die ganze Strecke Wettingen—Wildegg berappen ?

perlichen Eignung für den Beruf des Eisenbahners auch die notwendigen geistigen Fähigkeiten mitbringen. Die Aufnahmeprüfung ist streng. Die Kandidaten haben sich über ihre Gewandtheit in der Muttersprache durch einen Aufsatz auszuweisen, sie müssen sich ferner der Kommission zum fremdsprachlichen Examen — verlangt werden gründliche Kenntnisse der französischen, sowie der italienischen oder englischen Sprache — und zur Geographie- und Rechenprüfung stellen. Sehr genaue psychotechnische Teste geben endlich über die Intelligenz, das Gedächtnis und die Arbeitsintensität der Bewerber Auskunft.

Sind diese Klippen erst einmal umschifft, so beginnt die eigentliche Ausbildung. Erfahrene ältere Lehrmeister nehmen sich des Eisenbahnbeflissenen an und weihen ihn in seine zukünftige Tätigkeit ein. Ein Oberzugführer, der selbst einmal als Kondukteurlehrling begonnen hat, hält seinen theoretischen Unterricht in einem grossen Schulzimmer der Kreisdirektion ab, ohne allerdings in der trockenen Theorie zu versanden, sondern in geschickter Anlehnung an praktische, aus dem Tagesgeschehen gegriffene Beispiele. Das Transportreglement wird in seine Urbestandteile zerpflückt, der Lehrling lernt die Fahrpläne und Beförderungsvorschriften, die Verschiedenartigkeit der Fahrtausweise kennen, er muss über die wichtigsten Uebereinkommen der Bahn mit Post und Schiffahrt Bescheid wissen, mit den Anschlüssen vertraut werden und die Notwendigkeiten des komplizierten Apparates nicht nur mechanisch erfassen, sondern auch verstehend begreifen. Auch die hauptsächlichsten Handgriffe bei der ersten Hilfe werden ihm in diesen Kursen beigebracht. Der Lehrer führt den Novizen ferner in die Geheimnisse des Schienenstrangs und der technischen Betriebseinrichtung ein, zu denen u. a. der Signaldienst gehört. Besonders sind es die verschiedenen Bremssysteme — die Luftdruckbremse vor allem — mit denen auch der Kondukteur umzugehen imstande sein muss. Den grössten Teil der Ausbildung aber nimmt die Zugbegleitung in Anspruch: Unter der Obhut eines Kondukteurs versieht der Lehrling im fahrenden Zuge den eigentlichen Kontrolldienst und wird so allmählich zur Selbständigkeit erzogen. Hier kommt er mit dem Reisenden, dem Kunden der Bahn, in lebendige Berührung, und hier hat er zu zeigen, ob er willens und fähig ist, praktischen Kundendienst, so wie ihn die Bundesbahn verlangt, auszuüben. Er soll der Betreuer der Reisenden in allen Nöten, er soll nicht nur korrekt, sondern auch verbindlich sein.

Die Wahlfähigkeitsprüfung, die den Abschluss der einjährigen Lehrzeit bildet, sorgt dafür, dass nur eine Auslese des wirklich geeigneten Nachwuchses zum ständigen Dienst auf den Schweizer Eisenbahnstrecken zugelassen wird.

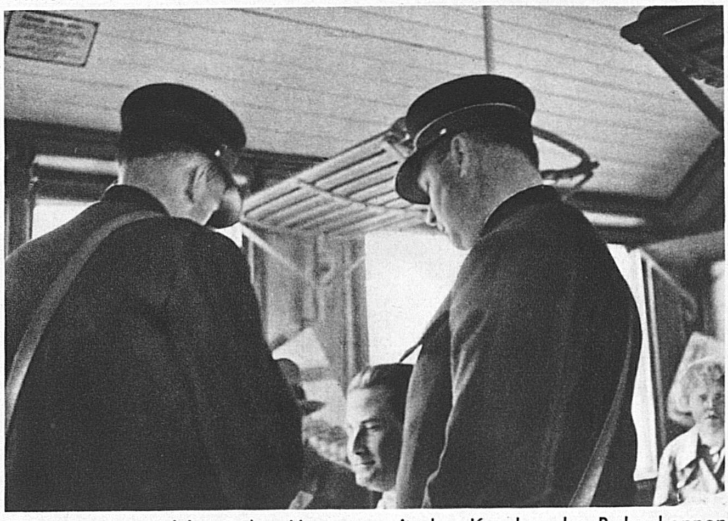
E. G.

Phot. Baumgartner

Der zukünftige Kondukteur muss auch etwas von den Bremseinrichtungen verstehen

In jedem Gepäckwagen befindet sich eine Sanitätskiste. Die Lehrlinge werden mit deren Inhalt vertraut gemacht, denn Kenntnisse der ersten Hilfe sind immer nützlich

Unter der Obhut eines Lehrmeisters (mit einem Stern am Kragenaufschlag) ... den praktischen Kondukteurdienst eingeführt ...



... und lernt den Umgang mit den Kunden der Bahn kennen