Zeitschrift: Bündner Schulblatt = Bollettino scolastico grigione = Fegl scolastic grischun

Herausgeber: Lehrpersonen Graubünden

Band: 12 (1952-1953)

Heft: 4

Artikel: Das Personal der Rhätischen Bahn

Autor: Wieland, O.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-355803

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: 15.07.2025

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

gen gibt das Justiz- und Polizeidepartement des Kantons Graubünden im Dezember jedes Jahres im kantonalen Amtsblatt jeweilen die Fristen und Eingabestellen für Fahrplanbegehren bekannt.

Für dienstliche Bedürfnisse werden neben dem Kursbuch der graphische Fahrplan und der Dienstfahrplan hergestellt. Anhand des Graphiks werden die Züge «konstruiert»; der fertige Graphik bildet die Grundlage für die Einteilung des Lokomotiv- und Zugspersonals, der Lokomotiven und des übrigen Rollmaterials; dem Stationspersonal dient er zur Leitung des Zugsverkehrs besonders in Fällen von Störungen im planmäßigen Fahrplanablauf. Der Dienstfahrplan enthält die Angaben über die Verkehrszeiten der Züge auf den Stationen, die Zugskreuzungen, Geschwindigkeiten, mit denen die Züge fahren dürfen, und all das, was besonders der Lokomotivführer für die Führung des Zuges wissen muß. Dr. H. Zitt.

Das Personal der Rhätischen Bahn

Die Rhätische Bahn ist mit 1267 Angestellten (Stand Ende 1952) der größte Arbeitgeber im Kanton Graubünden. Der Großteil davon, nämlich 1120, ist festangestellt und während des ganzen Jahres beschäftigt; 76 Hilfsarbeiter stehen nur im Sommer im Dienst der Bahn; 42 sind Aspiranten und Lehrlinge; 29 Aushilfskräfte stehen in einem besonders geregelten Anstellungsverhältnis. Nach der Art der Beschäftigung ist das Personal der Rhätischen Bahn folgendermaßen aufgeteilt: Verwaltung 75, Stationsdienst 327, Zugsdienst (Zugführer und Kondukteure) 89, Depotdienst (tägliche Wartung der Fahrzeuge) 47, Fahrdienst (Lokomotivführer) 91, Bahnbewachung und -unterhalt 311, Werkstättedienst 315, Energieversorgung 2.

Die Eisenbahner sind zum größten Teil Spezialisten. Es gibt keine Eisenbahnerschulen, und nur ein bescheidener Teil des Bahnpersonals bringt bei der Anstellung die für die Berufsausübung erforderlichen Kenntnisse mit.

Für die Arbeit in den Werkstätten werden neben ungelernten Arbeitern Schlosser und Mechaniker eingestellt, die ihr Rüstzeug aus der Tätigkeit in der Industrie mitbringen. Aber wer von diesen Leuten für den Lokomotivführerdienst ausgewählt wird, muß bei der Bahn einen besonderen Lehrgang durchlaufen. Er muß einige Jahre als Handwerker im Werkstättedienst arbeiten und wird hierauf in einem Lokomotivdepot im Unterhalt der Triebfahrzeuge spezialisiert. Später folgt die Instruktion im Fahrdienst, wobei der Anwärter vorerst als Beimann für die Aneignung der Streckenkenntnis mitzufahren hat und erst nach einer gewissen Zeit selbst die vielen Hebel bedienen darf. Dies geschieht zunächst unter Belehrung und Bewachung durch einen erfahrenen Lokomotivführer. Ist der Kandidat eine bestimmte Zeit unter Aufsicht gefahren und hat er eine Prüfung mit Erfolg abgelegt, so darf er allein fahren. Auch hier gehen einfachere Leistungen, wie Rangierdienst und Züge auf kürzere und einfache Strecken, dem

unbeschränkten Einsatz voran. Nach einer bestimmten Anzahl Diensttage als Selbstfahrer und Bewährung in dieser Funktion erfolgt die Beförderung zum Reservelokomotivführer, in welcher Stellung der Mann vorwiegend Fahrdienst zu leisten und nur noch nebenbei im Depot zu arbeiten hat. Bewährt er sich in dieser Stellung, so kann er zum Lokomotivführer 2. und 1. Klasse aufsteigen.

Auch das Stations- und Zugspersonal muß die Bahn selbst ausbilden. Der Stationsdienst ist dem Beruf des Kaufmanns ähnlich. Die Lehrlinge müssen mindestens 17 Jahre alt sein und außer der Primar- und Sekundarschule einige Jahre eine Mittelschule (z. B. Handelsabteilung der Kantonsschule) besucht haben. In der Prüfung, die über die Zulassung entscheidet, wird auf das Rechnen besonderes Gewicht gelegt und überdies eine gute Schrift, Beherrschung der deutschen und gute Kenntnisse wenigstens einer Fremdsprache verlangt. In der zweijährigen Lehrzeit wird der Jüngling in allen Sparten des inneren und äußeren Stationsdienstes und im einfachen Postdienst — die Rhätische Bahn besorgt auf mehreren Stationen auch den Postdienst — ausgebildet. Besteht er die Abschlußprüfung, so wird er Stationsbeamter und kann bei Fleiß und Eignung im Laufe der Jahre in die höheren Funktionen des Stationsdienstes aufsteigen.

Vom Kondukteuraspiranten, der 20 Jahre alt sein muß, wird etwas weniger Schulbildung verlangt. Hingegen wird hier großes Gewicht auf die Fremdsprachen gelegt, so daß Bewerber, die nicht zwei Fremdsprachen wenigstens sprechen, kaum in Frage kommen. Neben dem theoretischen Unterricht über den Eisenbahnbetrieb, der den Aspiranten durch höhere Funktionäre erteilt wird, werden sie durch erfahrene Zugführer praktisch ausgebildet. Man wird in nächster Zeit wieder einige solche Schüler sehen, denen der Meister vorerst die Billettkontrolle und die übrigen Aufgaben des Zugsbegleiters vordemonstriert. Später werden sie erst unter Kontrolle und dann allein selbst Hand anlegen. Den Abschluß ihrer einjährigen Ausbildung bildet eine Prüfung.

Sogar beim Bahnunterhalts- und Bewachungsdienst bildet die Bahn ihr Personal weitgehend selbst aus, wenn es sich hier auch nicht um eine eigentliche Lehre handelt. Die jungen Kramper werden vorerst nur im Sommer beschäftigt, da zu dieser Zeit der Arbeitsanfall größer ist. Bewähren sie sich, so werden sie je nach Bedarf als Linienarbeiter fest angestellt und damit in die Gruppen eingereiht, die streckenweise für den Unterhalt von Geleise, Schwellen, Schotterbett, Stützmauern, Brücken, Tunnels und Verbauungen zu sorgen haben. Da aus diesen Gruppen die späteren Vorgesetzten hervorgehen, wird schon der Hilfsarbeiter im Rechnen und Schreiben geprüft. Der Linienarbeiter erlernt die verschiedenen Spezialarbeiten des Bahnunterhaltes. Selbstverständlich muß er auch den ganzen Bahnbetrieb kennen und sich bei seiner Arbeit diesem anpassen. Ist er tüchtig, so kann er Streckenwärter, Vorarbeiter und schließlich Bahnmeister werden. Der Bahnmeister ist der Mann, der für die ständige Befahrbarkeit einer Strecke von rund 40 km weitgehend die Verantwortung trägt. Wie wir gesehen haben, hat er seinen Beruf nicht etwa auf einem Technikum, sondern durch praktische Arbeit im Bahndienst erlernt. Natürlich ist ein Ingenieur da, der

ihm dabei behilflich ist und ihm die technischen Kenntnisse vermittelt. — Als zweite Variante bietet sich dem tüchtigen Linienarbeiter die Möglichkeit, Stationswärter zu werden und damit zum Betriebsdienst überzutreten. Geistig bewegliche Leute haben auch in dieser Richtung noch gewisse Aufstiegsmöglichkeiten.

Die Bahn bildet also nicht nur ihr Personal weitgehend selbst aus; sie besitzt auch ein ausgeklügeltes System, um es auf Grund der beruflichen Leistungen und der Charaktereigenschaften für den Aufstieg auszuwählen. Auf Zuverlässigkeit und Ehrlichkeit wird besonderes Gewicht gelegt, und Angestellte, die in dieser Hinsicht enttäuschen, können nicht auf große Nachsicht rechnen.

Da nur vollständig gesunde Leute beschäftigt werden können, wird jeder Bewerber vor der Anstellung ärztlich untersucht. Das Zugs- und Lokomotivpersonal hat sich überdies mit zunehmendem Alter periodischen Prüfungen zu unterziehen. Beim Personal, das mit dem Zugsverkehr zu tun hat — und das ist außer der Werkstättebelegschaft der ganze Personalkörper —, spielen die Sehschärfe und der Farbensinn — mit Rücksicht auf die farbigen Signale — eine besondere Rolle. Mancher sonst geeignete Jüngling muß abgewiesen werden, weil er beispielsweise grün und rot nicht einwandfrei unterscheiden kann.

Das Personal der Rhätischen Bahn zeichnet sich allgemein durch ein starkes Zugehörigkeitsgefühl aus. In Stoßbetriebszeiten und bei außerordentlichen Vorkommnissen hat es immer wieder seine Treue zum Unternehmen und seine Einsatzbereitschaft unter Beweis gestellt. Verwaltung und Direktion sind froh, sich auf ihre Eisenbahner verlassen zu können.

Dr. O. Wieland.

Eisenbahn und Schule

Nach den vorausgehenden, fachmännisch glänzenden Aufsätzen über die verschiedenen Zweige der Bahn scheint es mir ein gewagtes Unterfangen, eine Brücke zu bauen von der Bahn zur Schule. *«Wie können die Belange der Bahn im Unterricht nutzbar gemacht werden?»* So ungefähr lautet der Titel der Arbeit, worüber geschrieben werden soll.

An Stoffgebieten fehlt es ja nie. Nicht jedem Unterrichtenden liegt aber dasselbe Gebiet gleich gut. Darum wähle er. Er versuche es einmal mit dem Sachgebiet Bahn. Bei genauerem Überlegen erkennt er darin leicht die unversiegbare Fundgrube für alle Unterrichtszweige und Altersstufen. Mit Recht wird das Heute das Zeitalter der Technik genannt. Nehmen wir das heraus, was für unsere Zwecke möglich, anregend und nutzbringend ist. Leben und Bewegung erfassen und interessieren die Jugend immer mehr als eine tote Sache.

In den folgenden Zeilen seien einige Andeutungen und Hinweise gegeben zur praktischen Anwendung.