Der Zugdoktor

Autor(en): **Bürkler, Philipp**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin**

Band (Jahr): **29 (2022)**

Heft 328

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1035661

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Der Zugdoktor

Samuel Kier ist Automatiker und Fahrzeug-Diagnostiker bei der SOB in Herisau. Er hält die Eisenbahn im Schuss und kratzt schon mal Gewebereste unter dem Zug hervor.

Von Philipp Bürkler

«Etwa alle 30'000 Kilometer kommen die Züge hierher zu uns», sagt Samuel Kier. Der 23-jährige St.Galler steht vor der riesigen Werkhalle, dem Servicezentrum der Schweizerischen Südostbahn in Herisau. Dieses ist für Züge Wellnessbereich und Operationssaal zugleich. Hier werden sie kosmetisch aufgefrischt und gereinigt, aber auch renoviert, repariert und überprüft.

An diesem Morgen steht ein 150 Meter langer Zug auf einer Gleisgrube, die das Stehen und Arbeiten unter den Wagen ermöglicht. Es ist laut. Die Geräusche sind typisch für eine industrielle Klanglandschaft. Das rhythmische Hämmern auf Metall sowie der ohrenbetäubende und gellende Sound aufeinanderprallender Eisenstangen hallt wie ein Sample von Front 242 durch den Raum.

Fast wie ein Autoservice

Obwohl es laut ist und nur mit Sicherheitsausrüstung gearbeitet werden darf, kann sich Kier einen anderen Arbeitsplatz nicht vorstellen. Züge im Speziellen und die Eisenbahnästhetik im Allgemeinen haben ihn schon immer fasziniert. Bereits sein Vater habe sich für Züge interessiert und ihn jeweils mitgenommen. Bei ihm sei die Faszination jedoch fast noch stärker ausgeprägt als beim Vater. «Das ist mein absoluter Traumjob, bereits als Kind war ich von Zügen angefressen.» Seit acht Jahren arbeitet er nun bei der Bahn, zuerst vier Jahre als Automatikerlehrling bei der Rhätischen Bahn und nun ebenso lange bei der SOB.

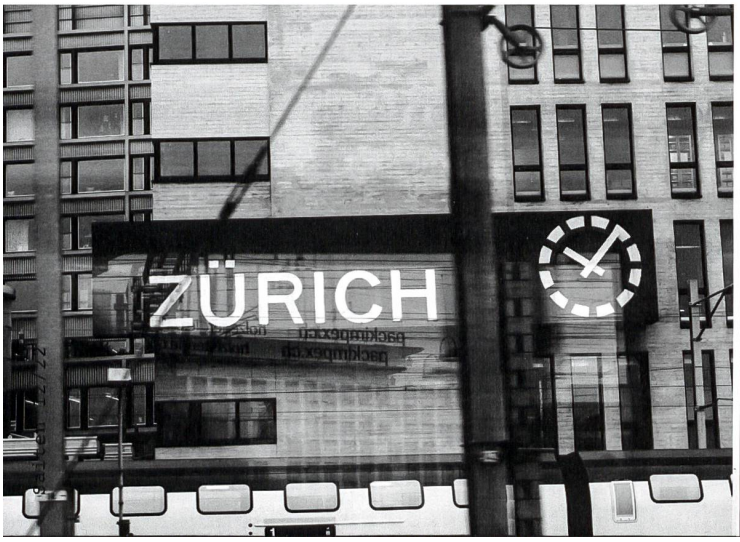
«Das Arbeitsklima ist sehr angenehm. Alle hier sind gediegen drauf», lobt er seine Arbeitgeberin. Instandhaltung und Reparatur von Zügen sei eine der spannendsten Aufgaben bei einem Bahnunternehmen. Langweilig wird es ihm nie. An einem Tag sucht Diagnostiker Samuel Kier nach einer elektrischen Störung oder wechselt die Klimaanlage aus, am nächsten Tag muss das Team der Instandhaltung einen Sitz oder eine Fensterscheibe ersetzen. «Wir machen alles von A bis Z. Unsere Arbeit lässt sich mit dem Service eines Autos vergleichen, es gibt tatsächlich Parallelen.»

Wie ein Auto braucht auch ein Zug Pflege, Revisionen und Kontrollen. Alle 30'000 Kilometer gibt es eine kleinere Revision, nach einer Million Kilometer wird das gesamte Fahrwerk ausgetauscht. Nach 15 Jahren findet ein sogenannter Refit statt, dann wird jede technische Komponente überprüft und aufgefrischt, beispielsweise werden alle Böden und Sitze ausgetauscht. Damit sind sie für ihre zweite Lebenshälfte von weiteren 15 Jahren bereit, bevor die Züge ausrangiert werden.

Im Innern des Zuges bietet sich ein ungewohnter Anblick. Im Fahrgastbereich sind zahlreiche Schränke an den Wänden geöffnet, überall schauen bunte Kabel und Steckdosen heraus, so als sei der Zug von einem Bösewicht aus einem Hollywood-Film entführt worden. Kier erläutert die technischen Details: «Ein Zug kann wie ein Auto auf halber Strecke stehen bleiben, wenn es beispielsweise einen Kurzschluss gibt». Lokführer:innen könnten in einem solchen Fall meistens nicht viel ausrichten. «Früher waren sie ausgebildete Mechaniker und konnten selber entscheiden, ob der Zug noch fährt, heute geht das nicht mehr.» Ein Zug ist heute mehr Computer und Software als eine mechanische Maschine.

Auf dem Sitz pinkeln und in der Toilette rauchen

Zuvorderst im Führerstand erklärt Kier einige verkehrs- und betriebstechnische Dinge: Etwa dass die Lokführer:innen Gelblichter jeweils manuell bestätigen müssen, ansonsten wird eine automatische Schnellbremsung eingeleitet wird und der Zug kommt vor dem Rotlicht zu stehen. Oder dass die SOB-Züge mit maximal 160 Kilometern pro Stunde unterwegs sind. Währenddessen taucht einer seiner Arbeitskollegen auf. Er muss einen Sitz austauschen. Nicht weil dieser kaputt ist, sondern weil offenbar ein Fahrgast



SOB SÜDTBAHN

draufgepinkelt hat. «Das kann täglich passieren, Leute machen das teilweise absichtlich», sagt Kier. Erstaunlich ist, dass sich einige Leute zu solchen schamlosen Handlungen hinreissen lassen, obwohl es in den Zügen Überwachungskameras gibt.

Kier und seine Teamkolleg:innen müssen sich oft mit einem weiteren leidigen Thema herumschlagen: dem Rauchen auf der Toilette. Dies kann nicht nur unangenehm werden, weil die Sprinkleranlage losgeht und die Zigarette auslöscht, sondern auch sehr teuer. Denn sobald die Sprinkleranlage losgeht, stehen aufwändige Arbeiten an. «Auf dem Dach des Zuges gibt es eine Box gefüllt mit Wasser und Stickstoff. Diese muss in einem solchen Fall ausgetauscht werden.» Für diese Arbeiten fällt der Zug mindestens einen Tag aus. Das kostet Geld. Toilet-Smokers werden aufgrund der Videoüberwachung übrigens fast immer erwischt und zur Verantwortung gezogen. Alleine in diesem Jahr haben Raucher:innen die Sprinkleranlage bereits mehr als 20 Mal unfreiwillig ausgelöst.

Auch Vandalismus ist keine Seltenheit. Die Beseitigung der Schäden gehört zu den Aufgaben von Samuels Kiers Equipe. Zu den harmloseren Praktiken gehört beispielsweise das Bewerfen der Züge mit Eiern an Halloween. Aufwändiger seien jedoch Reinigungsarbeiten bei Graffiti oder Tagging. Die SOB macht den Sprayern das Leben allerdings ziemlich schwer. Anders als in amerikanischen oder deutschen Grossstädten, fahren in der Schweiz praktisch keine Züge mit Graffiti durch die Landschaft. Die SOB handelt rasch und konsequent: Spätestens nach 24 Stunden ist die Farbe wieder weg, so jedenfalls das Ziel. «Wir wollen dieser Szene keine Plattform bieten, um die Züge zu filmen und die Aufnahmen ins Netz zu stellen.»

Die unangenehme Seite des Berufs

Zu den Arbeiten im Servicezentrum gehört es nicht nur, Farbe oder Eiweiss von den Wänden der Züge zu waschen, sondern gelegentlich auch Blut und Gewebereste zu entfernen – von Tieren genauso wie von Menschen. Über letzteres sprechen die Bahnunternehmen ungern, weil die Betroffenheit in der Belegschaft bei Suiziden natürlich jedes Mal gross ist und auch um Nachahmungen zu vermeiden. Solche Reinigungsarbeiten seien der «eher eklige Teil» seines Berufs, der aber einfach dazugehöre, sagt Kier. «Genauso wie das Reparieren der WCs mit üblen Gerüchen und Bakterien.» Handschuhe und Schutzbrille dürfen deshalb in keiner Schicht fehlen.

Der Rundgang endet auf dem Dach des Zuges. Die Fahrleitung ist logischerweise ausgeschaltet. Also alles sicher hier oben? «Arbeiten auf dem Dach sind immer risikoreich, man kann herunterfallen.»

Mit seinem Beruf hat sich Samuel Kier ein Stück weit auch den Traum des Lokführers verwirklicht. «Ich habe die sogenannte Kategorie A40, mit der ich Züge im Bahnhof rangieren darf», erzählt er nicht ohne Stolz. Man glaubt ihm sofort, wenn er sagt, dass er bei der SOB nicht arbeite, sondern täglich sein Hobby auslebe. Ein weiteres ist die «Fahrbar», eine Bar, die er in einem ehemaligen Postwagen betreiben will.

projekt-fahrbar.ch

Philipp Bürkler, 1977, ist Künstler und Journalist.