

Mein Büro ist die Schweiz

Autor(en): **Suter, Gabriela**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarauener Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **94 (2020)**

PDF erstellt am: **20.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-858458>

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.



Mein Büro ist die Schweiz

Morad Ghezouani, Lokführer
Aufgezeichnet von Gabriela Suter, Bild: Luis Hartl

Das Schönste an meinem Beruf ist das Unterwegssein. Ich könnte nicht mehr in einem Büro arbeiten und jeden Morgen zur gleichen Zeit mit den gleichen Leuten in einem Raum sitzen. Lokführer wollte ich eigentlich schon immer werden. Trotzdem machte ich nach der Fachmittelschule zuerst den Fehler, Kommunikation zu studieren. Auch viele meiner Berufskollegen sind Quereinsteiger.

Zugfahren gibt mir ein Gefühl von Freiheit. Jeder Arbeitstag ist anders, es gibt keinen «normalen» Tagesablauf. Im Führerstand erlebt man die Jahreszeiten, das Wetter hautnah mit. Du fährst zum Beispiel am Abend in den Sonnenuntergang nach Genf und kehrst unter einem klaren Sternenhimmel zurück. Schon sehr schön.

Heute habe ich einen Güterzug mit Gleisschotter nach Gettnau gefahren und dann in Willisau in der Mittagssonne Pause gemacht. Am Nachmittag habe ich die entladenen Wagen wieder zurück nach Hause gebracht. Je nachdem gibt es wie heute eine längere Pause, dann habe ich Zeit für einen kurzen Ausflug in die jeweilige Ortschaft. Manchmal reicht es hingegen nur für ein Sandwich. Auf jeden Fall bietet mir dieser Beruf nur schon vom Arbeitsalltag her viel Abwechslung.

In den Bahnhöfen kennt man sich manchmal. Zugpersonal, andere Lokführer, Rangiermitarbeiter. Der Lokführerberuf ist nach wie vor eine Männerdomäne. Bis in die 1990er-Jahre konnten Frauen und Männer nur Lokführerinnen und Lokführer werden, wenn sie vorher die RS gemacht hatten. Dies schloss Frauen natürlich indirekt vom Beruf aus. Das ist heute anders: In meiner zwölfköpfigen Ausbildungsklasse waren immerhin drei Frauen.

Ich habe zwei Teilzeit-Arbeitsverträge: einen bei SBB Cargo in Olten und einen beim Personenverkehr in Brugg. Aarau liegt etwa in der Mitte und ist deshalb als Wohnort für mich ideal gelegen. Dass ein Lokführer sowohl Güter- wie auch Personenzüge fährt, ist seit der Bahnreform nicht mehr selbstverständlich und mit zusätzlichem Aufwand verbunden, wie er auch sonst bei doppelten Arbeitsverhältnissen auftritt. Dafür gibt es mehr Abwechslung im Beruf: Es ist total anders, einen Güterzug zu fahren als einen Personenzug. Güterzüge sind meist schwerer und deshalb träger beim Bremsen. Man muss sehr vorausschauend fahren. Ein Personenzug ist dazu im Vergleich ein eher sportliches Fahrzeug. Ihn muss man mit viel Gefühl aus hohen Geschwindigkeiten am gewünschten Ort am Perron zum Stehen zu bringen – im Idealfall möglichst angenehm für die Reisenden. Auch die Dienste unterscheiden sich sehr: Im Güterverkehr hat man am Wochenende meist frei, dafür arbeitet man mehr in der Nacht.

Mein Job ist trotz seinen schönen Seiten nicht immer einfach. Das Mühsamste ist, dass so viele Menschen auf den Gleisen unterwegs sind. Es gibt viele Leute, die meinen, sie könnten einfach mal kurz die Schienen überqueren. Die allermeisten tun das nicht mit Hintergedanken, sondern einfach, weil sie die Gefahr falsch einschätzen. Züge sind schnell, ein Personenzug darf zum Beispiel zwischen Aarau und Rapperswil 160 km/h fahren. Niemand würde einfach über eine Autobahn rennen, aber bei Gleisen scheint es oft keine Hemmungen zu geben.

Auch Störungen gibt es ab und zu. Im Personenverkehr braucht es dann Durchsetzungsvermögen. Im Zug hast du ein paar hundert Personen, die natürlich alle zum wichtigsten Termin auf Erden müssen. Dann gibt es manchmal Leute, die versuchen auszusteigen – auf offener Strecke! Das kann schon gefährlich werden. Im Regionalverkehr gibt es meist keine Zugbegleitung mehr, man ist dann alleine und braucht einen kühlen Kopf.

Was übrigens auch extrem nervig ist: Sobald ich sage, dass ich Lokführer bin, wollen alle wissen, ob ich schon jemanden überfahren habe. Aber wirklich alle! Das ist völlig deplatziert. Ich frage ja auch keinen Chirurgen, kaum lerne ich ihn kennen, ob ihm schon mal jemand auf dem Operationstisch weggestorben ist.

Auch privat bin ich gern mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Klar, wenn ich Frühdienst habe und schon morgens um vier in Brugg sein muss, nehme ich gezwungenermassen das Auto. Aber wenn ich Feierabend habe, bin ich froh, wenn ich dann nicht auch noch fahren muss und mich stattdessen jemand chauffiert.