Zeitschrift: Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald

Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg

Band: 14 (2001)

Artikel: Einsteigen - abfahren : aus dem Berufsleben des Kondukteurs

Autor: Schwendener, Jakob

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-893052

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: 10.01.2026

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

Einsteigen – abfahren

Aus dem Berufsleben des Kondukteurs

Jakob Schwendener, Buchs[1]

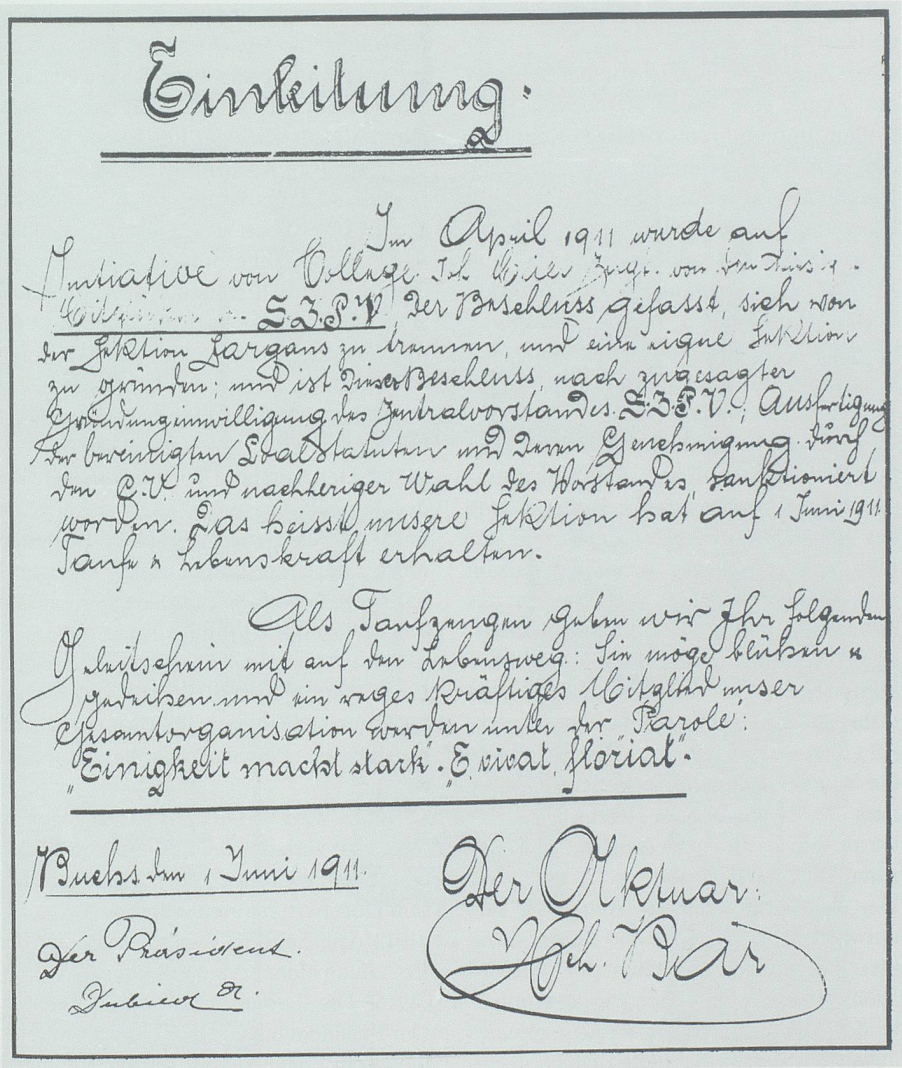
Bis in die siebziger Jahre des 20. Jahrhunderts, als das Auto für jedermann sozusagen zum Wertmassstab der Zivilisation aufstieg, war die Eisenbahn als Transportmittel für praktisch alle Zeitgenossen so selbstverständlich wie heute der lackglänzende PW. Vielleicht träumen kleine Buben jetzt davon, Flugzeugpilot zu werden – damals gab es wahrscheinlich kaum einen Knaben, für den nicht der Lokomotivführer das Symbol für Kraft und Lebensmeisterung darstellte.

Das Erscheinungsbild der Bahn hat sich gründlich gewandelt; die vertrauten Dorfbahnhöfe sind, falls überhaupt noch Züge halten, zu raschen Durchgangszonen geworden, das Personal wurde reduziert und verschwindet hinter Glasfenstern. Die Uniform, einst der Ausweis der Zugehörigkeit zu einer eigenen Berufswelt und der Stolz ihrer Träger, hat nicht nur ihre steifen Krägen verloren, sondern auch das Prestige und tritt nur noch diskret auf. Auch die Kondukteure haben sich verändert; seit einigen Jahren gibt es sie zudem auch in weiblicher Form… Grund genug, die alte, heute vergangene Bähnlerwelt nochmals in Erinnerung zu rufen.

Bereits früher sind viele typische Eisenbahnerberufe verschwunden. Nur die älteren Zeitgenossen erinnern sich noch an die Heizer und Bremser oder an die Barrierenwärterinnen. Die fortlaufenden Rationalisierungen und Automatisierungen steuern tendenziell auf einen automatisierten Bahnbetrieb hin, bei dem der Reisende möglichst wenig in Kontakt mit dem Bahnpersonal kommt.

Eine Fahrt in den modernen Eisenbahnwagen mit Polstersitzen und textilem Bodenbelag lässt sich nur noch wenig vergleichen mit dem Schütteln und Rattern auf den harten Holzbänken der alten Vorkriegswagen. Heute wendet sich das Zugspersonal zumeist mit den Lautsprecheransagen an die geschätzten Passagiere. Auf manchen Strecken gibt es Selbstkontrolle oder nur noch sporadischen Besuch der «Kondis», und Fahrten in unbegleiteten Lokalzügen zu später Stunde werden für ältere oder weibliche Fahrgäste zu Angsterlebnissen. Der Zwang zur Rationalisierung hat eben seinen Preis.

Protokoll der Gründungsversammlung der Sektion Buchs des Zugpersonalverbandes. Aus Kreuzmann 1990.



Einleitung.

Im April 1911 wurde auf Initiative von College Joh. Wies Zugf. von der Sektion Wildhaus des S.Z.P.V. der Beschluss gefasst, sich von der Sektion Sargans zu trennen, und eine eigene Sektion zu gründen; und ist dieser Beschluss, nach zugesagter Gründungseinwilligung des Zentralvorstandes S.Z.P.V., Ausfertigung der provisorischen Statuten und deren Genehmigung durch den C.V. und nachheriger Wahl des Vorstandes sanktioniert worden. Das heisst unsere Sektion hat auf 1 Juni 1911 Taufe u. Lebenskraft erhalten.

Als Taufzeugen geben wir Ihr folgenden Gedenkspruch mit auf den Lebensweg: Sie möge blühen u. gedeihen und ein reges kräftiges Mitglied unser Gesamtorganisation werden unter der Parole: „Einigkeit macht stark". E. vivat, floriat.

Buchs den 1 Juni 1911.

Der Präsident. Dubler R.

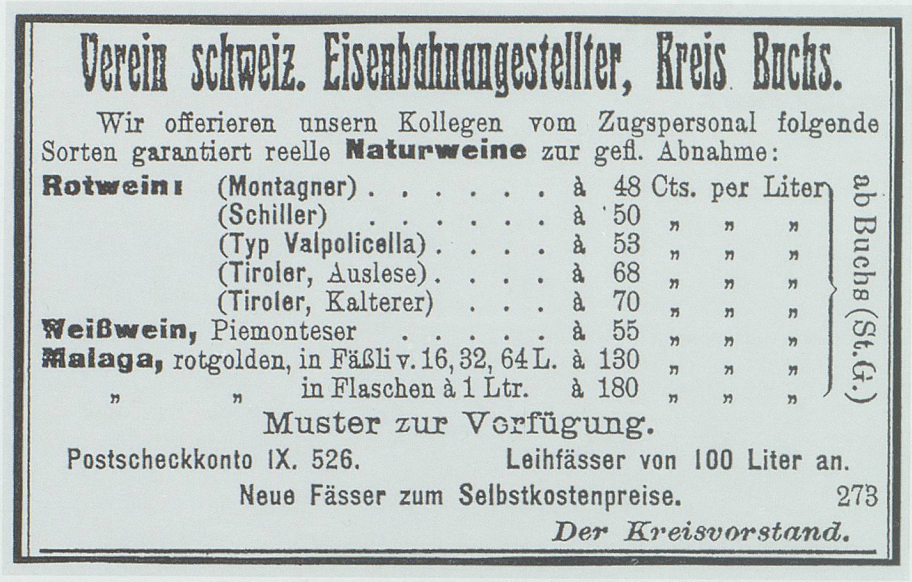
Der Aktuar: Joh. Bär

Der stolze Kondukteur

Der Zugführer – die heimliche Regierung

In der Wahrnehmung der Kinder wie der Erwachsenen waren es früher der Zugführer mit der roten Tasche oder der einfache Kondukteur, die mit ihrer alle erfassenden Billettkontrolle den Zugang in die Welt der Eisenbahnen und die Daseinsberechtigung in den meist noch lärmigen, nach Karbol riechenden, oft rauchigen Wagen

1 Die Aufzeichnungen des Verfassers, der von 1948 bis 1984 im Dienst der SBB stand, wurden bearbeitet und ergänzt von Otto Ackermann, Fontnas.



Verein schweiz. Eisenbahnangestellter, Kreis Buchs.

Wir offerieren unsern Kollegen vom Zugspersonal folgende Sorten garantiert reelle **Naturweine** zur gefl. Abnahme:

Rotwein:	(Montagner)	à 48	Cts. per Liter	ab Buchs (St. G.)
	(Schiller)	à 50	„ „ „	
	(Typ Valpolicella)	à 53	„ „ „	
	(Tiroler, Auslese)	à 68	„ „ „	
	(Tiroler, Kalterer)	à 70	„ „ „	
Weißwein,	Piemonteser	à 55	„ „ „	
Malaga,	rotgolden, in Fäßli v. 16, 32, 64 L.	à 130	„ „ „	
„ „	in Flaschen à 1 Ltr.	à 180	„ „ „	

Muster zur Verfügung.

Postscheckkonto IX. 526. Leihfässer von 100 Liter an.

Neue Fässer zum Selbstkostenpreise. 273

Der Kreisvorstand.

Gemeinsame Einkäufe sicherten den Bähnlern günstige Preise. Inserat aus dem Verbandsorgan «Das Signal». Aus Kreuzmann 1990.

der drei Klassen regelten und mit beamtenhafter Genauigkeit Bescheid wissen mussten über Abfahrts-, Durchgangs- und Ankunftszeiten, über Anschlüsse für Bahnen und Postautos sowie mehr oder weniger über jede grössere Ortschaft in der Schweiz.[2] Nötigenfalls musste der Kondukteur ausländischen Passagieren gemäss dem so genannten Kurszettel auch Fremdwährungen einwechseln. Ausserdem hatte er bahnpolizeiliche Funktionen auszuüben. Darum war jeder Kondukteur vereidigt. Zu seinen Aufgaben gehörte es, das unbefugte Überschreiten von Geleisen zu verhindern, mutwillige Beschädigungen an Wagen oder Bahnanlagen an vorgesetzte Dienststellen zu melden. Bei Unfällen hatte er bis zum Eintreffen der Polizei das Weisungsrecht am Unfallort; er musste auch einschreiten bei Tätlichkeiten von Drittpersonen gegenüber dem Eisenbahnpersonal. Dazu kam als wahrscheinlich häufigste und auch heikelste Aufgabe, die etwelches Fingerspitzengefühl und Durchsetzungsvermögen verlangte, der richtige Umgang mit Betrunkenen. Das Dienstreglement A II 31, das längstens ausser Kurs gesetzt ist, versuchte diese «Grauzone» durch klare Weisungen zu ordnen.

Da der Eisenbahnbetrieb auf die Sorgfalt und das Pflichtbewusstsein der einzelnen Angestellten angewiesen war, diese aber nicht im herkömmlichen Sinne von Vorgesetzten zu überwachen waren, wurde diese Kontrolle durch ständig wachsende und sich verändernde Reglemente ersetzt. «Hunderte von Reglementen und noch mehr Instruktionen und Dienstanweisungen waren dazu da, alle Details und Verrichtungen im Eisenbahnbetrieb zu regeln und festzuschreiben.»[3]

«Der Zugführer musste vor der Abfahrt des Zuges eine ganze Reihe von Kontrollen durchführen: richtige Kupplung der Fahrzeuge, genügend diensttaugliche Handbremsen richtig im Zug verteilt, Probe der automatischen Luftdruckbremse sowie das Vorhandensein der nötigen Ausrüstungsgegenstände und Signalmittel. Die Personenwagen mussten gereinigt, wenn nötig geheizt und beleuchtet sein, die Belastung musste den Vorschriften entsprechen. Ebenfalls hatte der Zugführer vor der Abfahrt noch einen so genannten Stundenpass auszufüllen. Darin einzutragen waren das Datum, die Beschreibung des Zuges (Nummer des Zuges und der Lokomotive inklusive Serie, Achsenzahl und Tonnenbelastung), die Namen des mitfahrenden Personals, die fahrplanmässigen Abfahrts-, Durchfahrts- und Ankunftszeiten, die fahrplanmässigen und während der Fahrt zu notierenden wirklichen Kreuzungen und Überholungen, die Bescheinigung des Stationsvorstandes, dass die durchgehende Bremse geprüft wurde, sowie die Witterung und der Zustand der Schienen ...»[4]

Der Zugführer war beim Rangieren verantwortlich dafür, dass die Komposition bis zum Sicherheitszeichen der «feindlichen» Weiche vorgezogen wurde; er musste dort die Einfahrt des Kreuzungszuges abwarten, dessen Schlusssignal beobachten und ob das Sicherheitszeichen (Profil) frei war, dann musste er dem Lokführer mit Handzeichen den Abfahrtsbefehl geben. Wenn bei einer Station trotz mehrfacher Pfeifsignale das mechanische Einfahrtssignal auf Halt blieb, veranlasste er, dass man vorsichtig und im Schritttempo bis zur Einfahrtsweiche fuhr.

Reminiszenzen

Die «Kondis» sind, wie oben dargestellt, der Teil des Eisenbahnpersonals, der am meisten mit der Kundschaft im Kontakt steht, Ordnungsaufgaben zu erfüllen hat und deshalb auch immer mit grossem Standesbewusstsein auftrat und sich auch entsprechend organisierte. 1891, noch zu den Zeiten der Vereinigten Schweizerbahnen, wurde die Sektion Sargans des Schweizerischen Zugpersonalvereins mit einem Anfangsbestand von 26 Mann gegründet. 1911 spaltete sich die Sektion Buchs davon ab, nachdem bereits 1905 das Protokoll vermerkte, dass alle Buchser Kollegen geschlossen die Versammlung verlassen hatten, allerdings ohne weitere Folgen. Gut zwanzig Jahre später löste sich die Buchser Sektion auf und schloss sich wieder Sargans an. Anlässlich der 100-Jahr-Feier 1991 verfasste Jörg Kreuzmann im Auftrag der Sektion eine grössere, reich bebilderte Festschrift. Neben vielen internen Problemen – meist geht es um die Zuteilung von Touren – enthält sie unter «Protokollauszüge aus Sargans» beziehungsweise «Protokollauszüge aus Buchs» auch für den Zugsbenützer interessante Reminiszenzen. Einige davon sollen hier zitiert werden.

«1897: Der Vorstand wird beauftragt, bei der Verwaltung vorstellig zu werden, da unser Depot zuviele Güterzüge begleiten muss. Die Bremshütten sollen Türen erhalten. Es wird beschlossen gemeinsam einen Wagen Kartoffeln einzukaufen.»

«1910: Protest über die gesundheitsschädlichen und gesetzeswidrigen Diensteinteilungen. Die Arbeitsüberlastungen sind aus akuter Personalknappheit entstanden.»

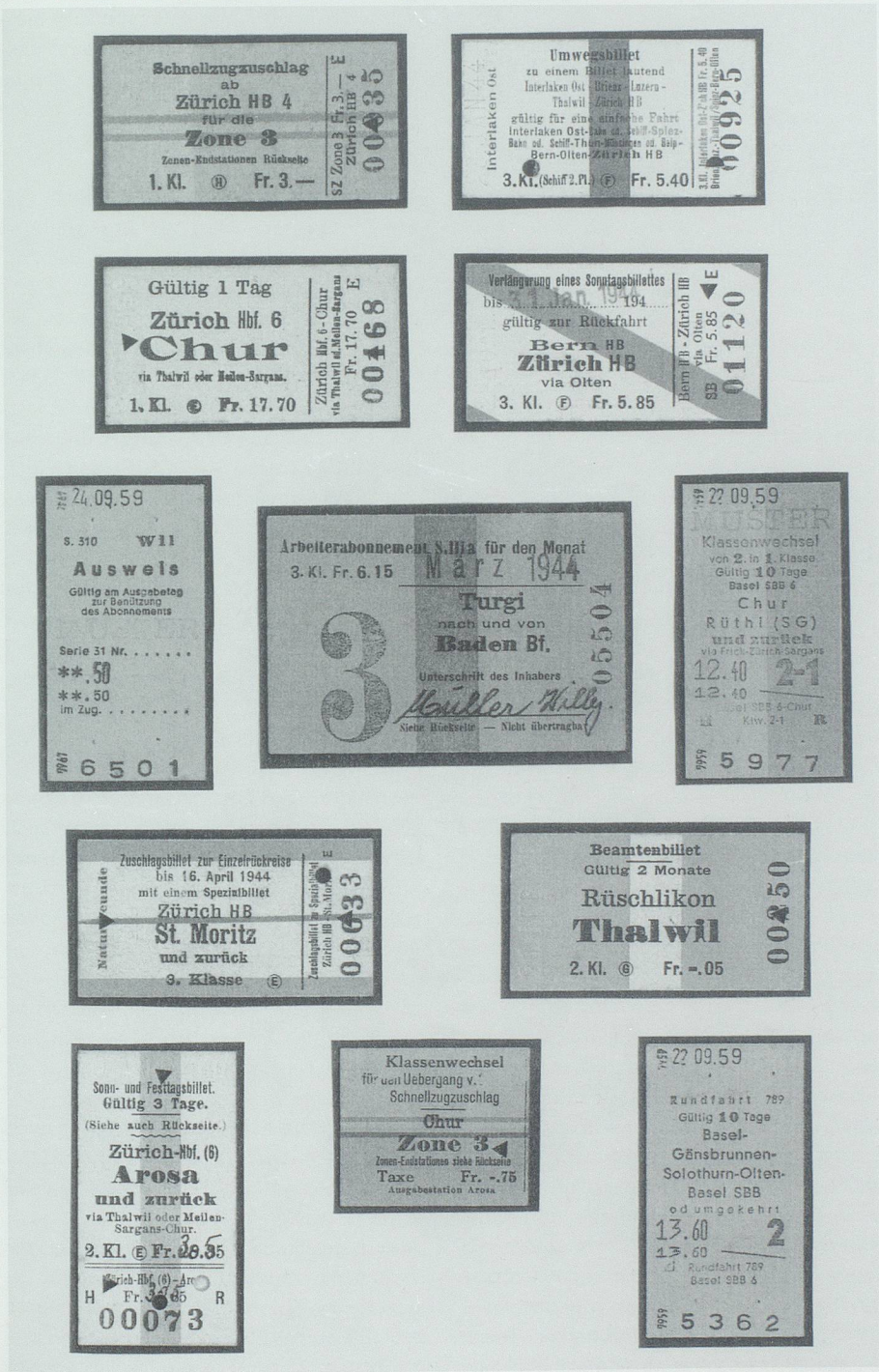
«1912: Es wird verlangt, dass der 'Ziger' in Fässer zu verladen sei und nicht in Säcke, damit man nicht noch nach Tagen mit diesem Duft herumlaufen müsse.»

«1912: Die Sektion Buchs beschliesst die Erstellung einer ersten Sektionsfoto.»

«1916: Die Lebensmittel werden teurer. Der Präsident hat von der Teigwarenfabrik Steiger in Lugano einen Teigwarenkatalog

mit Preislisten kommen lassen. Es wird beschlossen, die Teigwaren gemeinsam einzukaufen, das Kilo Nudeln zu 92 Cts.»
«1917: Es wird bemängelt, dass beim Stückgüterzug in Mühlehorn oft bis zu 15 Tonnen Mehl von Hand eingeladen werden müssen.»
«1918: Auch das hiesige Zugpersonal hat sich dem Generalstreik angeschlossen, was einige Geschäftsleute veranlasste, den Eisenbahnern keine Lebensmittel mehr zu verkaufen.»
«1919: Der Vorstand wird beauftragt, an der Dienstplankonferenz in Zürich gegen den 16-Stunden-Tag zu intervenieren.»
«1921: Die Sektion [Sargans] unterstützt die streikenden Textilarbeiter von Azmoos mit Fr. 50.–.

Vor der Einführung der elektronischen Fahrkartenausgabe bestanden die Billette aus farbigen Kartonmarken, die von den Kondukteuren eingesammelt und zur Kontrolle an den Verkauf zurückgestellt wurden. Aus Kreuzmann 1990.



Unsere Sektion lehnt einen neuen Uniformkittel ab, welcher statt eines Stehkragens einen Anlegekragen gebracht hätte.»
«1922: Der Personalbestand der Sektion Buchs begträgt 12 Mann und es ist ein Vermögen von Fr. 652.50 in der Kasse.»
«1926: Die Versammlung in Buchs beschliesst, den streikenden Bergarbeitern in England Fr. 50.– zu überweisen.»
«1929: Es wird gefordert, dass offene Bremshütten im Winter nicht mehr zu bedienen seien. Ebenso wird bei 'Luxuszügen' der 2. Mann gefordert.»
«1958: Zum ersten Mal wird auf Abonnentenzügen massiv Personalabbau betrieben.»
«1968: Im Frühjahr wird der letzte Bremser in Sargans pensioniert. Damit stirbt diese Kategorie von Zugpersonal im Sarganserland.»

Der Kondukteur

«Vom autoritären Kondukteur zum kundenorientierten Zugbegleiter» – so lautete der Titel eines Artikels einer Reisezeitschrift, der die neuen Aufgaben und Erscheinungsformen des Kondukteurs beschreiben sollte. Bis heute aber ist der Beruf des Kondukteurs durch das Biga nicht anerkannt; auch Frauen üben ihn heute aus, vor 50 oder mehr Jahren war das noch kaum vorstellbar. In den siebziger Jahren stellte eine Westschweizer Nationalrätin den Antrag, es seien Frauen als Kondukteusen bei Schnellzügen einzusetzen, das heisst, sie sollten die sauberste und interessanteste Arbeit belegen, den Rest den Männern überlassen. Diese Idee hat sich nie durchgesetzt.
Der Beruf des Kondukteurs ist auch sauberer geworden, beschmutzte Hände und verschmierte Bähnlerblusen gehören praktisch der Vergangenheit an, ob es deshalb heute schöner ist, Kondukteur zu sein, soll als Frage offen bleiben.
Der Kondukteur der heute pensionierten Generation musste vor seinem Eintritt bei den SBB die Rekrutenschule absolviert haben, über gute Kenntnisse einer zweiten Landessprache verfügen und sich dazu über seine bisherige Tätigkeit ausweisen. Auch ein Auszug aus dem Zentralstrafregister war für die Einstellung nötig, damit man sicher war, dass keine Vorstrafen vor-

2 Zum Werdegang des Zugführers vgl. den Abschnitt «Der Kondukteur» in diesem Beitrag.

3 Hasenfratz 1997, S. 309.

4 Hasenfratz 1997, S. 310.

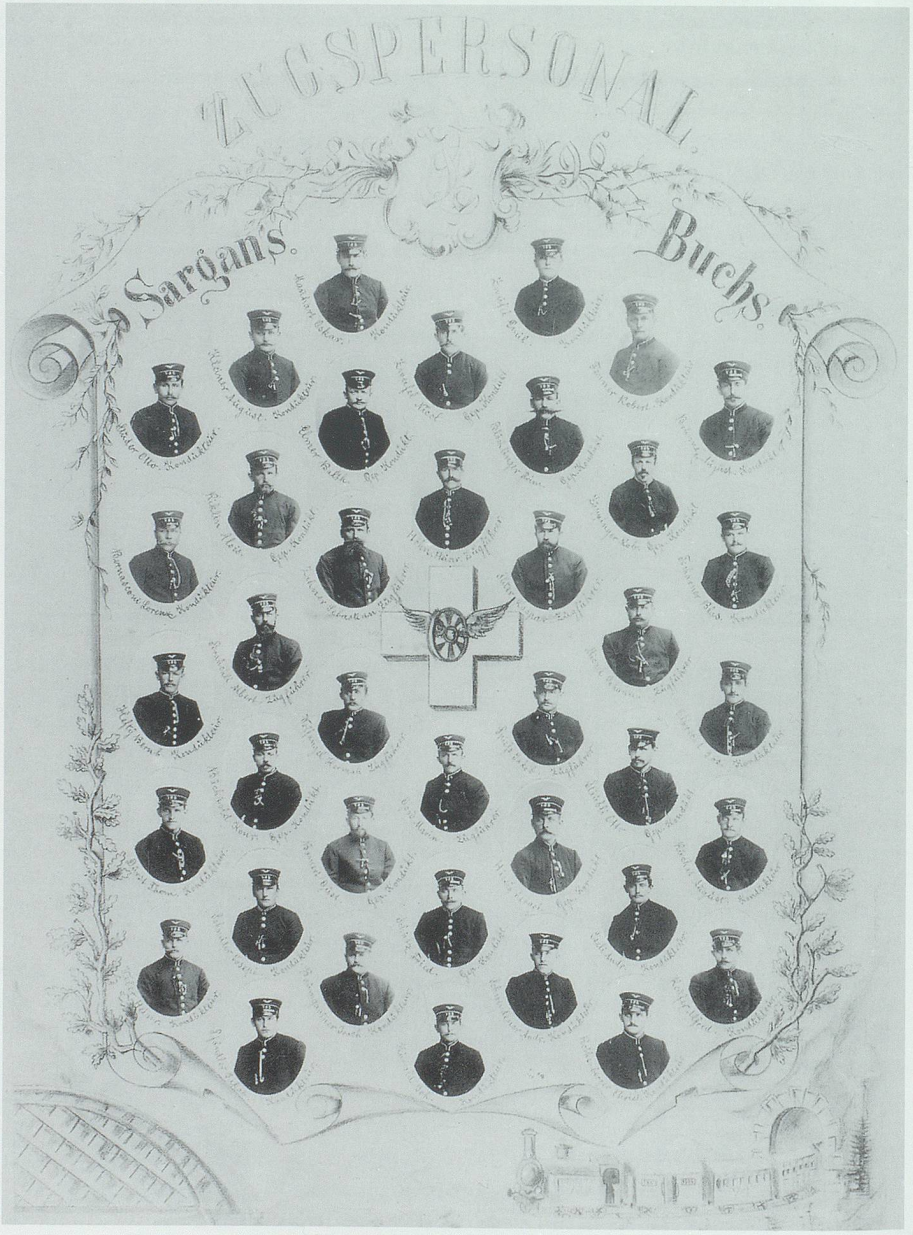
lagen. Es wurden Leute eingestellt, die bereits über etwas Lebenserfahrung verfügten. Dies galt als Voraussetzung, um in gewissen Situationen auch bestimmt auftreten zu können.
Die Ausbildung erfolgte bei einem Lehrzugführer und Lehrkondukteur und dauerte sieben Monate. Dazu kamen theoretische Instruktionen durch einen Oberzugführer. Nach einer sogenannten Selbständigkeitsprüfung waren ohne Ausbildner zwei Monate praktische Arbeit zu leisten; nach neun Monaten erfolgte die Abschlussprüfung, und nach Bestehen derselben wurde man Kondukteuraspirant. Erst nach insgesamt drei Jahren bei den SBB wurde man Kondukteur
Als besonderes Merkmal trug der Kondukteur einen silberfarbigen Stern am Kragen der Uniform. Nach mindestens zehn Jahren Dienst gab es die Möglichkeit, die Zugführerprüfung zu machen und – falls freie Stellen vorhanden waren – befördert zu werden. Selbstverständlich war damals, dass die Vorbereitung auf Prüfungen in der Freizeit und auf eigene Kosten erfolgte – heute werden die Möglichkeiten hierfür vom Arbeitgeber geboten.
Zum Vergleich und als pikantes Detail aus den Gepflogenheiten im Ausland: Im kaiserlichen Deutschland hatte ein Feldweibel, wenn er seinen Dienst beim Heer verliess, Anspruch auf eine Stelle im Rang eines Zugführers bei der Reichsbahn.
Da Zugführer und Kondukteure es mit sehr verschiedenen Reisenden zu tun hatten, mussten sie oftmals autoritär auftreten, denn schon in früheren Jahren gab es Reisende, die sich gegenüber Mitreisenden und Personal anstössig benahmen; eine Bahnpolizei gab es damals nicht, also musste halt das Zugspersonal eingreifen, und je nachdem fiel dies etwas aus dem Rahmen der heutigen Vorstellung von höflichem Umgang.

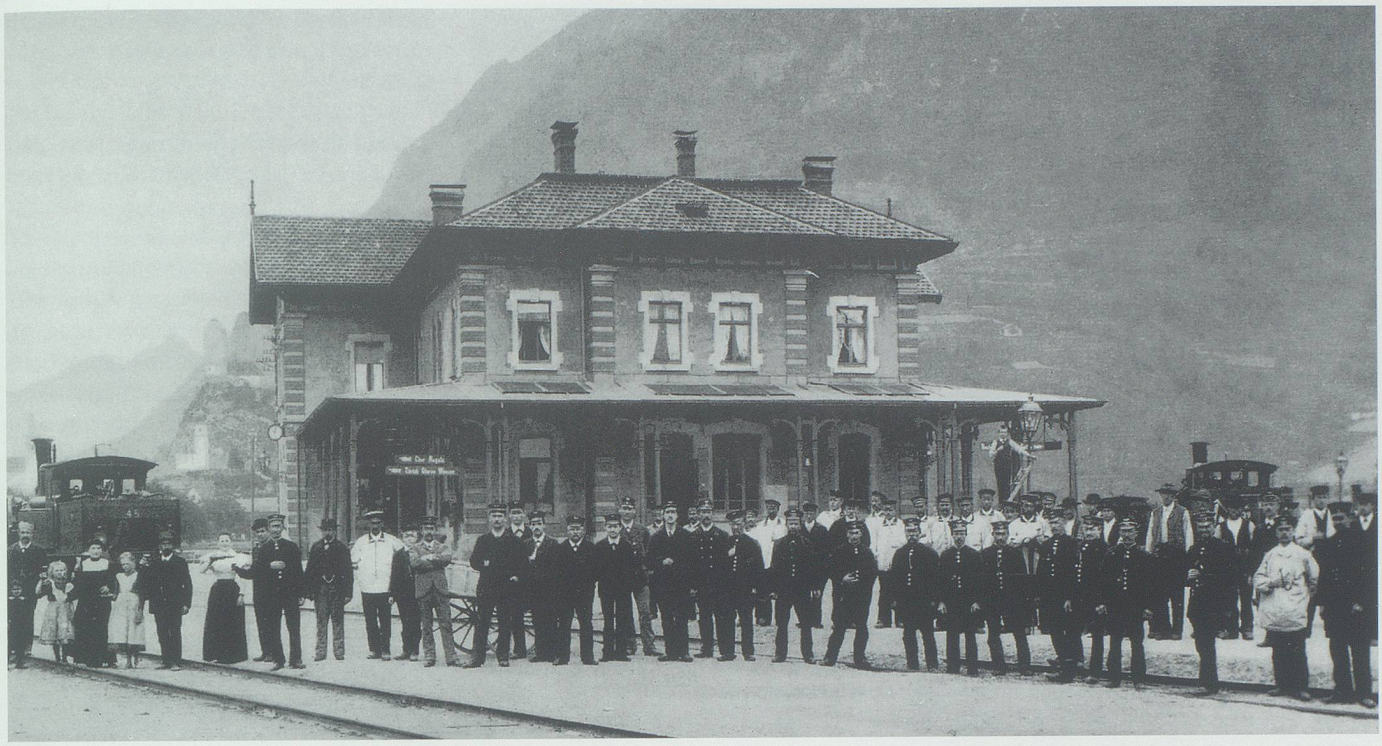
Berufsbild anno 1915

Im Organ des Schweizerischen Zugspersonalvereins «Das Signal» erschien 1915 der folgende «Werbespot» für die Arbeit bei der Bahn:

«Wer will zu den Zugsangestellten?
Kannst du frohen Mutes aufstehen um Mitternacht, um 2 Uhr oder um 4 Uhr morgens, zur Sommers- wie zur Winterszeit?
Kannst du zu solch ungewohnter Stunde frühstücken, um 10 Uhr morgens oder 3 Uhr nachmittags zu Mittag speisen und um 5 Uhr oder 10 Uhr abends dein Nachtessen einnehmen?
Kannst du tagsüber schlafen, nachts arbeiten und dich mit sechs Stunden wirklichen Schlafes begnügen?
Kannst du bei größeren Anlässen, Vaterlandsfesten, Ausstellungen, öffentlichen Lustbarkeiten, Jahrhundertfeiern aller Art usw. stets mit Eleganz erneute Anstrengungen machen, den Leibgurt sogar enger schnallen und dich mit einem je in 20–30 Minuten zu verschlingenden Essen überglücklich erklären?
Bist du imstande, ein 150 kg schweres Faß behende fortzutragen, Wagen zu stoßen und anzuhängen, flink mit Zementsäcken, frischen Häuten oder auch Petrolfässern zu hantieren?
Hast du das Zeug dazu, eine Kiste wieder zu vernageln, einen Sack wieder zuzunähen und Kälber oder andere Tiere zu verladen?
Hast du eine spezielle Vorliebe für jenen Wintersport, der darin besteht, zehn Stunden lang tagsüber oder nachts an der Bremse eines Güterwagens still dazusitzen oder zu stehen bei einer Temperatur von 10–15 Graden unter Null?
Kann deine allerliebste Person z. B. morgens einen gehörigen Platzregen mit Wohlbehagen aufnehmen und dann bis auf die

Die Sektionsfotos wurden sorgfältig eingerahmt und dokumentierten die Zusammengehörigkeit der Berufskollegen. Aus Kreuzmann 1990.





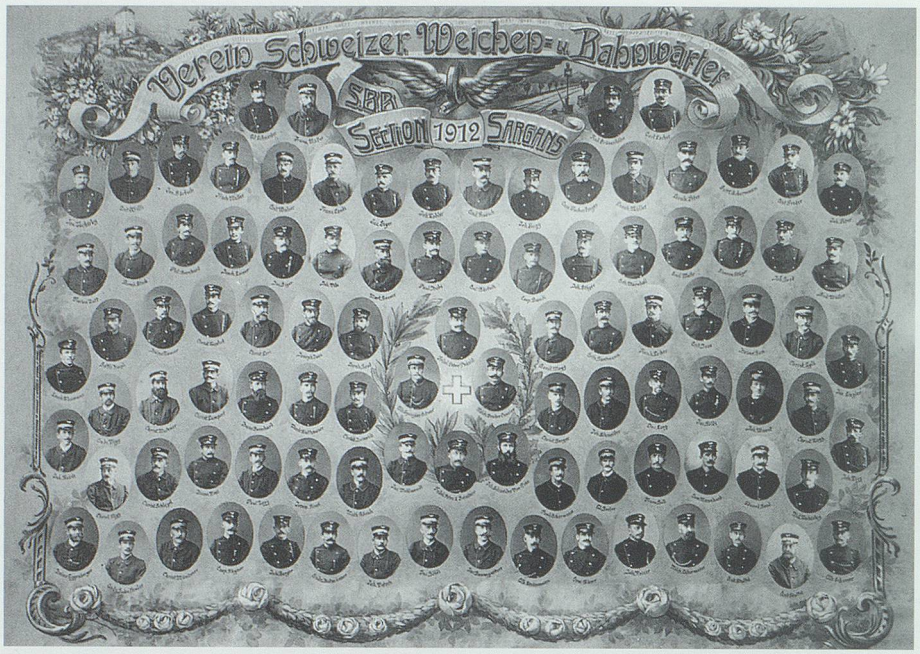
Stolz präsentiert sich das Bahnhofspersonal der Vereinigten Schweizerbahnen vor «ihrem» Bahnhof Sargans. Aufnahme aus dem Jahr 1897. Aus Kreuzmann 1990.

Knochen durchnäßt stoisch bis abends mit dem Kleiderwechseln zuwarten? (Ausgezeichnet gegen Rheumatismus.)
Bist du nach alledem noch imstande, vor einem Schnellzug deine schönen Beine zu zeigen und dich mit Erfolg in die Brust zu werfen?
Und bist du fähig, in diesem Schnellzuge, ohne auch nur eine Miene zu verziehen, die Fahrscheine zu kontrollieren, welche dir von gnädigen Herrschaften, z. B. Fürsten, Herzoginnen, Ambassadoren, Hochstaplern, Krämern, Kuhhändlern oder andern Notabilitäten, welche schmachtend in ihren Luxuscoupés schlummern, vorgewiesen werden?
Hast du die nötige Dreistigkeit, um dir von den wichtigen und gewichtigen Inhabern ihre Jahresfreikarten vorweisen zu lassen und ihren niederschmetternden Blicken zu widerstehen?
Wenn du Frau und Kinder hast, kannst du dich darein schicken, bloß einen Drittel deiner Existenz mit ihnen zu verbringen (10 Jahr von 30)?
Und zu guter Letzt, verstehst du Hochdeutsch, Berntütsch, Züritütsch, Freiburger Patois, Pariserisch, Piemontesisch usw., und kannst du dich in all diesen Sprachen ausschimpfen lassen, ohne dein seelisches Gleichgewicht und dein Lächeln auf den Lippen zu verlieren?
Wenn du glaubst, all diesen Erfordernissen gewachsen zu sein, und zwar zu jeder Jahreszeit, 30 Jahre lang ohne den geringsten Schwächeanfall, dann allerdings bist du der richtige Mann. Dann beeile dich und nimm Dienst bei der Eisenbahn!»

Die Bremser

Ein Teil der Kondukteure rekrutierte sich früher auch aus Bremsern. Diese hatten ihre wichtige Funktion auf den Dampfbahnen des 19. Jahrhunderts, vor der Einführung der automatischen Druckluft- beziehungsweise Vakuumbremse. Diese setzte sich zuerst bei den Personenzügen durch, so dass noch lange Bremser benötigt wurden. «Sorgte der Heizer für Dampf und Geschwindigkeit, so half der Bremser, das 'Dampfross' zu zähmen und die Geschwindigkeit zu drosseln durch das Anziehen der Kurbelbremse. Für Züge ohne automatische Druckluftbremse […] brauchte es entsprechend dem Gefälle und der Maximalgeschwindigkeit mehrere Bremser pro Zug für eine sichere Fahrt. […] Der Zugführer war dafür verantwortlich, dass das nötige Personal zur Bremsbedienung vorhanden war. Reichte sein Personal nicht aus, so verlangte er vom Stationsvorstand Verstärkung. Die Schlussbremse war durch einen erfahrenen Bremser zu besetzen, sie sollte als erste angezogen werden …»[5]
Der Bremser musste beim Dienstantritt oder bei der Zugsübernahme die Güterwagen auf technische Mängel kontrollieren, etwa ob die Handbremsen – damals noch Spindelbremsen – funktionierten. Auf der Fahrt musste er die Signale beobachten und nötigenfalls rechtzeitig die Handbremse betätigen. Dies setzte eine genaue Kenntnis der einzelnen Steigungen und Gefälle der Strecke voraus. Auch auf besondere Pfeifsignale des Lokomotivführers hin musste gebremst werden.
Der Zugführer bestimmte für jeden Bremser, welche Handbremse er zu bedienen hatte. Er musste für die Berechnung der Bremsverhältnisse des Zuges und die damit zusammenhängende Geschwindigkeit die Bremswirkung ermitteln und dem Lokomotivführer Abweichungen schriftlich melden. Auf Nahgüterzügen musste er auf den Stationen Rangierdienste leisten und beim Ein- und Ausladen behilflich sein. An gewissen Stationen wurden tonnenweise Güter umgeladen, zum Beispiel Garnkisten, Sauerstoffflaschen, landwirtschaftliche Produkte, insbesondere Milch, Früchte und Vieh. Durch die sukzessive Einführung der Luftbremse verschwand dieser Beruf.

5 Hasenfratz 1997, S. 309.



Auch das «stationäre» Personal hatte schon früh seinen Verein: die Sektion Sargans des Vereins Schweizer Weichen- und Bahnwärter von 1912. Bild in der Sammlung von Michael Berger, Haag.

Vor allem im Kreis I der SBB gab es relativ viele sogenannte «Taschenbremser», also Männer, die vorwiegend als Bremser und nur ausnahmsweise als Kondukteur tätig waren. In Buchs ist der letzte Bremser/Zuggehilfe 1966 pensioniert worden.

Die Kondukteure von Buchs

Der Bahnhof Buchs bot früher Arbeitsplätze für etwa 300 Personen, heute nur noch für einen Bruchteil davon. Zugspersonal war zur Zeit der Güterzüge ohne Luftbremse in stattlicher Anzahl vorhanden; diese wurde aber durch die Einführung der Luftbremse stark verkleinert, so dass die Zugspersonalsektion Buchs des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes (SEV) aufgelöst und als Gruppe der Sektion Sargans zugeteilt wurde. Diese Massnahme hat anscheinend nicht überall Begeisterung ausgelöst, denn für das Buchser Personal blieben die Brosamen, die Kollegen aus Sargans hatten die besseren Arbeitsbedingungen. Heute hat sich die Situation geändert. In Buchs ist wieder mehr Zugspersonal stationiert, während die Bedeutung von Sargans abnimmt.

Während heute der Kondukteur nur bei Reisezügen und vorwiegend in Schnellzügen tätig ist, sah dies vor dreissig, vierzig Jahren anders aus: Güterwagen rangieren, Vieh- oder Milchkannen und Güter aller Art ein- und ausladen gehörten genauso dazu wie Billettkontrolle und Aufsicht. Der Kondukteur hatte die Mitverantwortung bei Zugskreuzungen auf Einspurstrecken ohne Streckenblock, sogar das Umlegen einer Weiche für den Gegenzug war vereinzelt vorgeschrieben; überhaupt gab es eine grosse Anzahl von Vorschriften gemäss Fahrdienst oder Signalreglement, die heute durch den Fortschritt der Technik weitgehend ausser Kraft sind. Billettcomputer, Funk und Handy waren damals natürlich unbekannt. Darum darf man ruhig sagen, dass der frühere «autoritäre» Kondukteur seine Autorität auch aus einem beachtlichen Wissen über die grosse Anzahl Vorschriften des Fahrdienstes und der Signalreglemente bezog.

Die Arbeit der Buchser Kondukteure hat sich wenig von der anderer Depots unterschieden, höchstens dass man kurze Kontakte mit ausländischen Kollegen pflegte oder dass vor dem Zweiten Weltkrieg internationale Züge bedient werden mussten. Intensiver registrierte man die Flüchtlingszüge, auch die Agenturzüge, die während der Winterferien Hunderte von Kindern aus Frankreich ins Tirol transportierten. Später beobachtete man die Gastarbeitertransporte und erlebte aus der Nähe, wie sie im Handgepäck Mengen von Waren mit sich schleppten, die bei uns jederzeit in den Läden erhältlich waren.

Wer hätte wohl damals nur davon geträumt, dass Buchser Zugspersonal einst Züge bis nach Innsbruck bedienen würde und Innsbrucker Personal umgekehrt Dienst nach Zürich leistet, wie dies in Bälde erfolgen soll!

Gewerkschaftliche Organisation

Bei meinem Eintritt 1949 bestand Anspruch auf 56 Ruhetage und eine Woche Ferien pro Jahr. Die wöchentliche Arbeitszeit betrug 48 Stunden, Zulagen für Sonntagsdienst zum Beispiel waren völlig unbekannt, nur eine bescheidene Nachtdienstzulage wurde bezahlt. Vor allem beim Dienst mit Güterzügen machte die Kälte auf den Bremshütten die Arbeit sehr schwer, und man fror häufig, weil besondere Regenschutzkleider noch nicht vorhanden waren. Zu leiden hatte man als Anfänger auch, weil Vorgesetzte die Jungen teilweise mit Rekruten verwechselten!

So ist es nicht verwunderlich, dass sich die Leute des Zugspersonals sowohl gewerkschaftlich wie politisch engagierten und dabei oft als «enfants terribles» der SBB bezeichnet wurden. Diese «Sonderstellung» erklärt sich auch daraus, dass die Kondukteure bereits andere Tätigkeiten ausgeübt hatten und daher nicht nur die Vorteile einer sicheren Staatsstelle zu schätzen wussten, sondern auch die Nachteile deutlich erfuhren; so war es zum Beispiel fast unmöglich, im streng reglementierten Dienstbetrieb persönliche Ideen zu verwirklichen.

Im Ganzen gilt, dass besonders in einer wirtschaftlich eher armen Region, wie es das Werdenberg war, die Bediensteten bei der Bahn, beim Zoll oder der Post als die «Herren» unter den Arbeitern galten; in den wirtschaftlichen Krisenjahren traf dies sogar für die untersten Lohnklassen zu, weil diese Arbeit gesichert war.

Der grösste Teil war im Schweizerischen Eisenbahnerverband (SEV) organisiert, ebenso traten viele der Sozialdemokratischen Partei bei und stellten sich auch für die Übernahme von öffentlichen Ämtern zur Verfügung. Verschiedene Mitglieder des Zugspersonals haben sich auch in bürgerlichen Organisationen betätigt.[6]

So finden wir Buchser Eisenbahner in allen lokalen und regionalen Ämtern, also in den Gemeinde-, Schul- und Ortsverwaltungsräten oder in den Kirchenvorsteherschaften, in den Geschäftsprüfungskommissionen oder als Vermittler, im Bezirksgericht oder als Vertreter des Bezirks im Kantonsrat. Natürlich leiteten Eisenbahner zeitweise auch die lokalen Sektionen von politischen Parteien, nicht nur bei

der SP. In diesem Punkt waren die Eisenbahner gegenüber den Privatarbeitern gewissermassen privilegiert, denn sie mussten bei der Übernahme eines Amtes nicht mit Sanktionen des Arbeitgebers rechnen, höchstens mit spöttischen Sprüchen der Arbeitskollegen.
Daneben waren Eisenbahner in den örtlichen Vereinen aktiv oder bildeten eigene Organisationen. So gab es Modelleisenbahner, einen Club der Eisenbahnamateurfotografen und einen Eisenbahnermännerchor. Als Festangestellte wirkten die Bähnler in der Baugenossenschaft des Bundespersonals aktiv mit.

Auch gesellschaftlich trat das Zugspersonal in Erscheinung: Die Sektion Sargans an einem Festumzug im Jahr 1912. Aus Kreuzmann 1990.

Erinnerungen und Erlebnisse aus dem Berufsleben

Die besondere Stellung der fest angestellten Eisenbähnler ist mir als Jugenderfahrung in Erinnerung geblieben: Mein Vater war Steinbrucharbeiter, ich hatte aber einen Onkel, der Kondukteur war. Wie haben wir doch unsere Cousins und Cousinen beneidet, wenn sie in Zeiten, da unsere Familie nur knapp über die Runden kam und froh war, wenn die Mutter jeden Tag etwas auf den Tisch stellen konnte, ihre Freifahrscheine benutzen konnten und damit verbilligt reisen durften!
Erinnerungen an lustige, ernste und traurige Ereignisse prägen meine Rückschau auf meine Berufstätigkeit. In den ersten Tagen meiner Ausbildung im Personenzug weigerte sich ein Passagier, ein Billett zu zahlen und rempelte den älteren, eher kränklichen Kondukteur an. Dieser suchte Hilfe beim Zugführer, der Reisende wurde am Bestimmungsort vom Zugführer überwiesen, der Stationsvorstand verwarf die Hände, «Wie soll ich von dem Geld eintreiben?!», worauf mein Lehrzugführer, ein kräftiger Mann in den besten Jahren, dem Zahlungsunwilligen Ohrfeigen und einen Tritt in den Hintern verpasste und ihm riet, sich nie mehr ohne Geld in den Zug zu setzen. Mir, seinem Auszubildenden, erklärte er darauf, dass dies nicht etwa die übliche Methode der Überweisung zwecks Taxerhebung sei, aber in diesem Falle, wo sowieso nichts zu holen sei, wäre dies die einzig richtige Lösung. Im Nachhinein, 50 Jahre später betrachtet, bin ich überzeugt, dass mein inzwischen längst verstorbener Lehrzugführer richtig handelte, dass eine Ohrfeige zur rechten Zeit durchaus nützlich sein kann.
Als junger Kondukteur war ich an einem 24. Dezember innerhalb von vier Stunden Zeuge von zwei absolut vermeidbaren tödlichen Unfällen. Zuerst verunfallte ein Passagier, als er vom fahrenden Zug absprang; dann versuchte jemand, mit seinem Elektrowagen die geschlossene Barriere zu heben und die Durchfahrt zu erzwingen; trotz dieser schrecklichen Vorfälle hatte ich am nächsten Tag normalen Dienst, psychologische Betreuung war damals ein Fremdwort.
Erinnerungen an Originale kommen immer wieder auf, etwa an das Hausiererdreigestirn aus dem Toggenburg, an jene drei Hausierer, die am Morgen gemeinsam wegfuhren und abends in feuchtfröhlicher Stimmung gemeinsam zurückkamen, egal ob das Geschäft gut oder mager gewesen war. Ich denke auch an eine Hausiererin aus dem Rheintal, die mit der Hygiene etwas auf dem Kriegsfuss stand, dafür mit ihren kernigen Sprüchen für Heiterkeit sorgte. Oder die Erinnerung an jenen verkaterten Generalabonnenten, der am Neujahrsmorgen aus dem ersten Schnellzug von Zürich her in Chur ausstieg und lästerte: «Gopferdeggel Chur, debii het ig ja uf Solodurn sölle, aber Durscht hani trotzdem; Kundi, chunscht au mit eis go ha?»
Ohne Funk und Natel musste man früher dringende Meldungen auf ungewöhnlichem Wege übermitteln: Ein Reisender erlitt im Schnellzug Zürich–Chur nach Ziegelbrücke eine Herzattacke. Sollte ich mit der Notbremse den Zug in Walenstadt stellen oder – äusserst riskant – eine Meldung aus dem durchfahrenden Zug werfen? Das Zweite erschien mir als die bessere Möglichkeit, denn es wurde jeder Zug bei der Durchfahrt durch Stationspersonal überwacht – und es klappte. In Sargans stand ein Arzt bereit und hatte vorsorglich bereits ein Taxi organisiert; der Reisende und seine Gattin waren überrascht, dass alles so reibungslos ging. Was weiter geschah, habe ich nie erfahren.
Nachdenklich machte es mich, wenn ich erleben musste, wie heimreisende Saisonarbeiter von gut organisierten Taschendieben im grossen Gedränge ausgeplündert wurden. Mancher Bestohlene hat erst auf der Reise, wenn er das Billett vorzeigen sollte, bemerkt, dass mit dem Billett auch das monatelang gesparte Geld weg war!

6 Während des Ersten Weltkriegs stellten die Festbesoldeten im Bezirk Werdenberg für die Kantonsratswahlen eine eigene Liste auf und eroberten in der Wahl vom 7. April 1918 sogar ein Mandat. Amtsblatt Kt. St.Gallen, Nr. 17/ 26. 4. 1918. Hinweis von Werner Hagmann, Sevelen.

Quellen und Literatur

Hasenfratz 1997: GEORG HASENFRATZ, *Arbeitsplatz Eisenbahn. Keine Technik ohne Mensch.* – In: *Kohle, Strom und Schienen. Die Eisenbahn erobert die Schweiz.* Hg. Verkehrhaus der Schweiz. Zürich 1997.

Kreuzmann 1990: JÖRG KREUZMANN, *100 Jahre Zugpersonalverband Sargans-Buchs. Eine Chronik über Höhen und Tiefen der Sektion Sargans und der Gruppe Buchs.* Hg. ZPV Sargans-Buchs. Sargans 1990.