Graubünden

Vom Berufstraum zum Traumberuf

Viele von uns nutzen ihn jeden Tag, ob zur Arbeit, auf einen Ausflug, zum Besuch bei Freunden oder zum Geniessen unserer schönen Landschaft – den Zug. Rund zehn Millionen Reisende fahren jährlich mit der Rhätischen Bahn, dessen Streckennetz 384 km umfasst. Um die Leserschaft einmal hautnah auf eine Reise mitzunehmen, hat sich P&H letzte Woche in den Führerstand einer Lokomotive gesetzt.

Der konzentrierte Johannes Gerig bringt den Zug sicher nach Landquart. *Fotos: L. Beck*

Ich sitze auf einem gepolsterten Sitz im Führerstand, rechts neben mir der junge Lokomotivführer Johannes Gerig aus Landquart, einer der rund 1500 Mitarbeitenden der RhB. Es sind noch fünf Minuten bis zur Abfahrt. Geduldig schaut er auf die Uhr vor sich. Der Zugbegleiter draussen auf dem Perron pfeift und steigt ein. Gerig schaut in den grossen Seitenspiegel und sieht jemanden rennen. Er wartet noch kurz, bis der eilende Passagier eingestiegen ist und setzt wortwörtlich alle Hebel in Bewegung, um loszufahren. Die 50 km lange Fahrt nach Landquart beginnt.

Jetzt, da der Zug fährt, fällt mir erst auf, wie hoch wir hier eigentlich sitzen. Die Aussicht ist sensationell: Die zwei Schienen vor mir und das eindrückliche Bergpanorama um mich herum. Die Geschwindigkeit fühlt sich höher an und ich merke deutlich, wie anders das Fahrgefühl zu demjenigen in einem Auto ist. Hier drinnen sehe ich einen Ventilator, ein Telefon, ein Handrad, ein Mikrophon und jegliche Knöpfe, Anzeigen, Hebel und Blinklichter. Trotzdem hat es weniger Knöpfe, als ich mir vorgestellt hatte. Denn ich hatte mich mental schon auf ein Flugzeug-Cockpit vorbereitet. Direkt vor mir befindet sich ein Kästchen, das mit «Selbstretter» angeschrieben ist. «Dort ist eine Sauerstoffmaske drin», erklärt der Landquarter. Diese werde bei einem Notfall, zum Beispiel bei einem Brand im Tunnel, gebraucht.

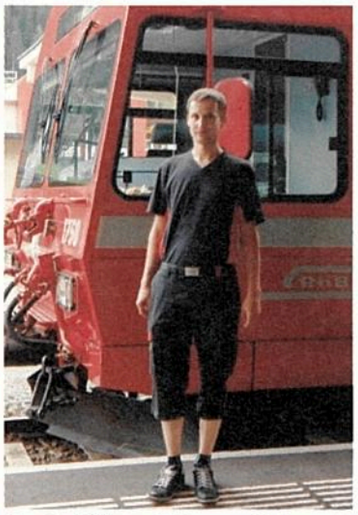
Wir kommen schon zum ersten Bahnhof, Davos Dorf. Bevor der Zug einfährt, piepst etwas. «Das ist nur ein Warnsignal», beruhigt mich der Lokführer. «Es warnt mich, dass das nächste Signal, das kommen wird, rot ist.» Zudem müsse er immer seine Füsse auf der sogenannten Sicherheitssteuerung haben. Früher habe es «Totmannpedal» geheissen. Dieses überprüfe, ob der Lokführer anwesend und handlungsfähig sei und bringe den Zug andernfalls nach fünf Sekunden zum Halten. «Das Handrad, welches wir Lokführer benutzen, ist nur für das Bremsen und das Beschleunigen der Lokomotive zuständig. Der Hebel daneben macht dies für den ganzen Zug. Übrigens ist hier die ‹richtige Lokomotive› in der Mitte, doch vom Führerstand zuvorderst werden die Signale nach hinten gesendet.»

Nun fährt der Zug bei Davos Wolfgang vorbei. Dies sei der höchste Punkt der Davoserlinie, denn von nun an gehe es nur noch abwärts. Gerig erklärt, dass die Rhätische Bahn hier mit einer Geschwindigkeit von nur 45 bis 50 km/h fahre, aber die letzten 15 bis 20 km für 90 km/h zugelassen seien. Vor der Haltestelle Cavadürli befindet sich ein oranges 30er-Signal. «Diese Schilder sind nur für die ganz schweren Züge, aber ich habe meine Geschwindigkeitsvorgaben auf einer Tabelle meines Planes.»

Jetzt fährt der Zug beim Bahnhof in Klosters ein. Alle Bremsen bei jedem Wagen kommen zum Einsatz, doch das Quietschen der Räder fällt schon gar nicht mehr auf. Die Ampel wechselt auf grün und weiter geht's. Es beindruckt, dass alles so scheinbar normal funktioniert und dass praktisch nie Fehler bei der Weichenstellung passieren. Gerig informiert mich über die acht bis zehn Angestellten in Landquart, die dafür sorgen, dass die Weichen immer richtig gestellt sind. «Eigentlich sollte alles automatisch funktionieren, die Weichen sind entsprechend programmiert», so Gerig. Bei Verspätungen müsse man die Weichen aber manuell stellen.

Während ich den jungen Lokführer neben mir beobachte, frage ich mich, ob das Klischee «Traumberuf Lokführer» auch auf ihn zugetroffen hatte. «Ja, bei mir war es wirklich so, dass ich schon als

Der einmal etwas andere Blick aus dem Zugfenster.



Der Lokführer Johannes Gerig ist in Davos startbereit.

Kind Lokführer werden wollte», sagt er. «Aber ich habe andere Sachen auch interessant gefunden. Um Lokführer zu werden, gab es damals die Bedingung, einen technischen Beruf zu haben, dann habe ich Elektroniker gelernt und blieb auch auf diesem Beruf bis ich 29 Jahre alt war. Dann ist mir irgendwann wieder in den Sinn gekommen, dass ich ja einmal etwas anderes machen wollte. Und da habe ich mir gesagt, wenn ich Lokführer werden will, muss ich es jetzt tun.» Was macht aber der Traumberuf eigentlich zum Traum? «Ich bin gerne unterwegs» Als Elektroniker sei man immer im Labor und den ganzen Tag vor dem Computer oder man repariere etwas am Arbeitsplatz. Aber so sei man in der Natur aber trotzdem im Trocknen. «Schöne Landschaften und auch das Technische ist das, was mich fasziniert.»

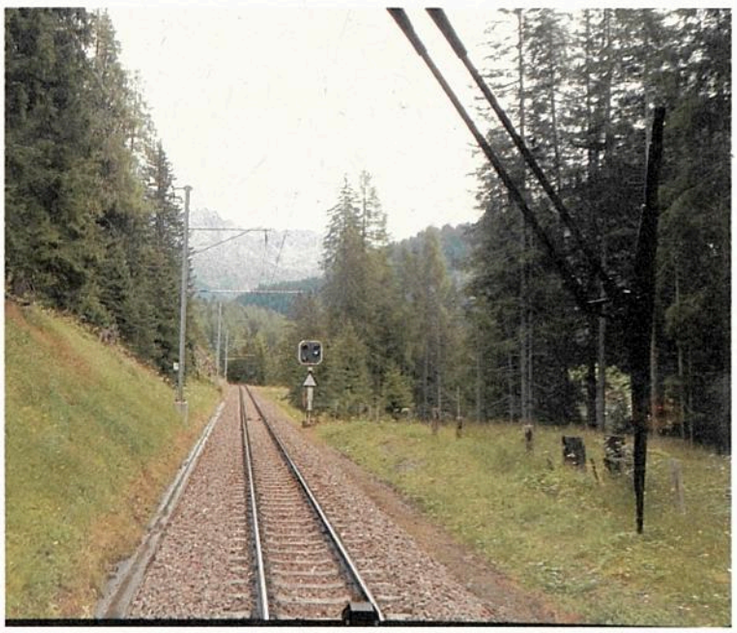
Um bei der Rhätischen Bahn Lokführer sein zu können, sind die Voraussetzungen eine 3-jährige Lehre oder eine bestandene Matura, sehr gute Deutschkenntnisse und dass man ein hohes Sicherheits- und Verantwortungsbewusstsein sowie geographische Flexibilität mitbringt. «Man bewirbt sich, muss medizinische und psychologische Tests machen und führt darauf ein Vorstellungsgespräch. Wenn man eingestellt wird, kommt man bei der RhB in eine Klasse und ist rund 15 Monate in der Ausbildung. Wie bei der Polizei ist das eine bezahlte Zweitausbildung», klärt Gerig auf. Als Lokführer müsse man aber auch fit sein und alle vier Jahre zum Arzt-Check gehen. Auf die Frage, ob die unregelmässigen Arbeitszeiten nicht manchmal mühsam sind, schmunzelt er. «Das ist schon eine Schattenseite des Berufes. Man arbeitet samstags und sonntags und wirklich jeden Tag unterschiedlich und kann sich deshalb auch nicht an einen Rhythmus gewöhnen. Wir haben ein System, bei dem man spät anfängt und dann jeden Tag wieder früher beginnt. Vor allem für regelmässige Hobbies ist es schwierig. Man müsse einfach gut vorausplanen. «Die freien Tage wissen wir bereits ein Jahr im Voraus, was sehr gut ist. Und den definitiven Arbeitsplan erhalten wir jeweils am 20. des Monats für den Folgemonat.»

Nun sind wir bald in Küblis. Vor dem Dorf steht eine rote Ampel. Hier müssen wir halten, um einen Gegenzug abzuwarten. Gerig drückt auf einen Knopf. Aus den Lautsprechern ertönt die wohlbekannte Computerstimme, die dies den Passagieren mitteilt. Die beiden Lokführer winken sich gegenseitig und es kann weitergehen. Bei Jenaz fahren wir deutlich schneller als vorhin. Ich habe mir vorgestellt, dass es lauter wäre bei einer höheren Geschwindigkeit, doch das merke ich erst im Tunnel Richtung Schiers. Es ist erstaunlich, wie wenig man jetzt sieht. Bei den kürzeren Tunnels war das zuvor nicht so dunkel wie jetzt. Meine Augen brauchen mindestens 10 Sekunden, um sich an die Dunkelheit zu gewöhnen. Ich bewundere Gerig, wie gelassen er weiterfährt. Er wird sich das wohl gewohnt sein, schliesslich gibt es im RhB-Gebiet 115 Tunnels.

In seinen fünf Jahren bei der RhB hatte Gerig noch nie einen Personenunfall gehabt. Dafür seien ihm schon Tiere – vom Hirsch bis zum Eichhörnchen – vor den Zug gesprungen. Einmal habe er beim Autoverlad in Sagliains einen Unfall gehabt, bei dem er nichts dafür konnte. Als er mit dem Autozug abgefahren sei, sei ein nicht gesicherter Lastwagen mit einem Zirkusanhänger mit einer hohen Geschwindigkeit rückwärts gerollt und beim zweiten Lastwagen aufgeprallt. Danach habe es den Anhänger quer gestellt und dieser habe gleich die Signale und die Fahrleitungsmasten umgeworfen. «Zum Glück war es nur Materialschaden. Doch von 13.20 Uhr bis zum Abend lief nichts mehr. Der Strom konnte nicht mehr eingeschaltet werden», erinnert er sich. Unfälle können ab und zu passieren, aber dennoch sei die Bahn immer noch eines der sichersten Verkehrsmittel. Trotzdem informiert er, wie man als Lokführer bei einem Tier- oder Personenunfall vorgeht: «Bei einem grösseren Tier, wie einem Hirsch oder Reh, schaue ich zuerst genau, bei welchem Kilometer dies passiert ist. Das sieht man am Gleis entlang, wo es alle 100 Meter eine Kilometertafel hat. Danach muss ich dem Fahrdienst anrufen und sagen, wo was passiert ist und dieser bietet sogleich den Wildhüter auf.», schildert Gerig. Bei einem Menschen müsse man anhalten und es dem Fahrdienst melden. Wenn man das Gefühl habe, man könne dem Menschen noch helfen, kann man dies tun. Es sei jedoch dem jeweiligen Lokführer selber überlassen. Doch meistens sei es zu spät. Es besteht die Möglichkeit, nach einem Personenunfall einen Traumaverarbeitungskurs zu besuchen und wenn nötig ein paar Tage zu Hause zu bleiben, um den Vorfall zu verarbeiten.

Im Führerstand der roten Bahn gibt es viele Knöpfe und Hebel.

Vor dem Schierser Bahnhof wartet ein Zug, bis wir vorbeigefahren sind. Momentan haben wir zwei Minuten Verspätung wegen des Zuges, auf welchen wir in Küblis warten mussten. So wird die Verspätungszeit immer dem nächsten wartenden Zug angehängt. Doch der «Bähnler» verspricht, dass wir trotzdem pünktlich in Landquart sein werden. Und er hat Recht. Pünktlich um 14.13 Uhr trifft der Zug in Landquart ein. Johannes Gerig macht noch das Nötigste, um die Arbeit abzuschliessen. Für heute hat er Feierabend. Für mich war dies eine sehr interessante Erfahrung und ich werde von nun an das Zugfahren mit anderen Augen betrachten. (bel)



Unterwegs im Gebiet Laret-Cavadürli.