

Pfad

BERUFE

- 8a Vorspannbub
- 8b TramführerIn
- 8c Kondukteur
- 8d Troubleshooter

- 9a Spetter
- 9b MechapraktikerIn
- 9c Bahnmeister
- 9d KundenberaterIn

- 10a VerkaufsberaterIn
- 10b Handwerker
- 10c Anlagen- und ApparatebauerIn
- 10d Ablöser

Der Pfad: Sie halten den Wegführer zum thematischen Pfad «Berufe» in der Hand. Folgen Sie den Plaketten, und lassen Sie sich Geschichten erzählen.

Das Spiel: Erweitern Sie dieses Kartenset durch einen oder mehrere andere Wegführer zu einem Quartett. **Variante 1:** Die Karten werden gemischt und an alle Spieler verteilt. Die Person, die links vom Kartengeber sitzt, fängt an und fragt einen Mitspieler nach einer Karte, die ihr zur Vervollständigung eines Quartetts (vier zusammengehörende Karten) fehlt. Hat der Gefragte die Karte, muss er sie herausgeben. Der Spieler darf weiter fragen, bis ein Gegenspieler eine geforderte Karte nicht besitzt. In diesem Fall muss er eine Karte vom betreffenden Mitspieler ziehen. Dieser ist nun an der Reihe. Wer ein Quartett gesammelt hat, legt es auf den Tisch. Gewinner ist, wer die meisten Quartette besitzt. **Variante 2:** Jeder legt seine Karten mit der Bildseite nach unten auf einen Stapel und nimmt die oberste Karte. Der erste Spieler bestimmt eine beliebige Kategorie (Action, Style, Heiterkeit, Nostalgie). Alle nennen ihre Punktzahl. Der Spieler mit der höchsten Zahl gewinnt alle Karten der Runde und legt diese unter seinen Stapel. Er nimmt die nächste Karte auf und wählt eine Kategorie. Haben zwei Spieler die gleiche Punktzahl, so wählt der Spieler, der an der Reihe ist, eine weitere Kategorie. Gewinner ist, wer am Schluss alle oder – nach einer vorgegebenen Zeit – die meisten Karten besitzt.

8b TramführerIn • 8c Kondukteur • 8d Troubleshooter



Es war einmal ...

A. Blattmann erzählte 1956, wie er vor der Umstellung auf elektrischen Betrieb als Vorspannbub arbeitete. Er blieb 48 Jahre bei der Strassenbahn und wurde später Wagenführer:

«Im Jahre 1895 trat ich als 16jähriger Kneisel in den Dienst des anno 1882 ins Leben gerufenen Zürcher Rösslitrams. [...]

Die Anstellung beim Rösslitrām erfolgte als «Vorspannbub». Als solcher fiel mir die Aufgabe zu, auf dem Streckenabschnitt Gotthardstrasse (Enge)-Sternenstrasse mit einem Vorspannpferd für die eintreffenden Kurse bereit zu stehen, damit die dortige Steigung überwunden werden konnte. Nach sechs Minuten musste ich immer wieder am Ausgangspunkt sein, um dem nächsten Wagen vorzuspannen. Der Betrieb erstreckte sich von 6 bis 22 Uhr. Die erwähnte Arbeit teilten wir uns zu zweit. Jeder arbeitete den einen Tag von 6 bis 12 und 17 bis 22 Uhr und den anderen von 12 bis 17 Uhr. Wer den Früh/Spätdienst hatte, musste morgens das Pferd aus der Stallung im Seefeld holen und es abends wieder zurückbringen. Jene Zeit wurde nicht bezahlt. Das hinderte mich aber nicht, stolz wie ein König zur Arbeit oder zum Feierabend zu reiten. [...] Die Entlöhnung für einen Vorspannbuben betrug im Tag Fr. 2.40, was auch für jene Zeit recht wenig war. Die 30 «stolzen» Wagen, über die die Gesellschaft damals verfügte, waren primitive Kisten. Im geschlossenen Innenraum wiesen sie sechs Sitze auf, über denen bei Dunkelheit eine anmächlich riechende Petroleumfunzel flackerte.» (Kontakt Nr. 1. 1956)

Action: ★★★★★

Style: ★★★★★

Heiterkeit: ★★★★★

Nostalgie: ★★★★★

8a Vorspannbub • 8c Kondukteur • 8d Troubleshooter



An der Spitze

«Sämtliche Pferdetrampführer haben in letzter Zeit auch eine kurze Lehrprobe als Führer der elektrischen Wagen durchmachen müssen, damit gegebenen Falls stets Ersatzleute vom Pferdebahnpersonal eingestellt werden können.»
(Zürcher Wochen-Chronik vom 19.5.1900)

Wer einen Führerschein besitzt, mindestens 24 Jahre alt ist und verschiedene Abklärungen – u.a. einen psychologischen Test und eine ärztliche Untersuchung – bestanden hat, darf die Ausbildung beginnen. Die Basisausbildung dauert vier Wochen. In dieser Zeit fahren die zukünftigen Wagenführer mit Ausbildnern und leeren Tramzügen durch die Stadt. Danach folgt die Hauptschulung. Jetzt sind die Tramfahrer mit Fahrgästen unterwegs. Dabei werden sie von Fahrtrainern begleitet und betreut. Nach einer theoretischen und technischen Prüfung findet noch die Führerprüfung statt. Ab der neunten Woche fährt der neue Tramführer dann allein durch Zürich.

Die Mitarbeiterin H. Seewer berichtete 2001 über ihre ersten Erfahrungen auf Schienen:

«Eine Falschfahrt darf ich auch noch verbuchen! Am Milchbuck habe ich eine Doppelweiche zu früh gedrückt, und schon stand ich mit dem 14er in der Schleife. Da ich meine Zeit zum Weiterfahren abwarten musste, schauten mich alle Kolleginnen und Kollegen fragend und lachend an. Weil es mir extrem peinlich war, löschte ich einfach das Licht im Fahrzeug, damit mich niemand mehr sehen konnte ...» (Regenbogen Nr. 2. 2001)

Action: ★★★★★

Style: ★☆☆☆☆

Heiterkeit: ★★★★★

Nostalgie: ★☆☆☆☆

8a Vorspannbub • 8b TramführerIn • 8d Troubleshooter



Ausgestorben!

«Bei der Städtischen Strassenbahn Zürich finden intelligente Männer Verwendung als Kondukteure im Sonntagsdienst.» (Zürcher Adressbuch-Zeitung vom 21.1.1899)

So wurde vor langer Zeit ein heute ausgestorbener Beruf beworben. Der Kondukteur verkaufte Billette, rief die Haltestellen aus, gab Auskunft und überwachte die Türen. Seine Uniform musste perfekt sitzen. Nicht einmal den obersten Haken am Stehkragen durfte er öffnen! J. Meyer erzählte 2001:

«Mein Eintritt als Kondukteur-Aspirant in die damalige Städtische Strassenbahn Zürich erfolgte knapp vor dem heissen Sommer 1946. Mass genommen für die während der Aspirantenzeit einzigen Uniformstücke – einen Stehkragenkittel und eine eisenharte Schirmmütze – hatte man mir aber bereits Wochen zuvor, und so erhielt ich einen dick gepolsterten, steifen Winterkittel. Wie oft habe ich diese Zwangsjacke samt Mütze in der Folge verflucht, wenn mir der Schweiss aus allen Poren rann und unter dem «Dampfkochtopf» der Schädel brummte!

[...] Als ich später nebst zwei Paar Hosen auch noch einen «Sommerschoppen» erhielt, war der Winterkittel durch das stete Schwitzen ruiniert. Gelockert wurden die überrissenen Tenuvorschriften erst, als die damals zum Stadtbild gehörenden «winkenden» Verkehrspolizisten in einem besonders heissen Sommer zur Selbsthilfe griffen und die Kittel eigenmächtig ablegten.» (Regenbogen Nr. 1. 2001)

Action: ★★★★★

Style: ★★★★★

Heiterkeit: ★★★★★

Nostalgie: ★★★★★

8a Vorspannbub • **8b** TramführerIn • **8c** Kondukteur

Allzeit bereit!

Die tapferen Ritter des Schienennetzes haben stets zur rechten Zeit am rechten Ort zu sein; denn ein Troubleshooter ist für alle möglichen kleineren und grösseren Probleme zuständig. Mit seinem Fahrzeug ist der Troubleshooter schnell vor Ort und hilft. Ob es sich um eine verklemmte Bustüre handelt oder um eine verwirrte Person, die nach Hause gebracht werden muss – der Troubleshooter wird's schon richten.

Die Troubleshooter – auch Serviceleiter genannt – reparieren kleinere mechanische Defekte, sind verantwortlich für die Organisation von Umleitungen und die Fahrgastinformation bei Unfällen. Sie suchen auch Ersatz, wenn ein Wagenführer aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr weiterfahren kann. Ausserdem entscheiden die Troubleshooter, auf welchen Strecken eine Fahr- ausweiskontrolle stattfindet. Ein Beruf mit viel Action.

Action: ★★★★★

Style: ★★★★★

Heiterkeit: ★☆☆☆☆

Nostalgie: ★☆☆☆☆

9b MechapraktikerIn • 9c Bahnmeister • 9d KundenberaterIn



Auf der Ersatzbank

Wenn im Winter viele Angestellte krank sind oder wenn an einem Tag mehr als einer den Wecker nicht gehört hat, muss manchmal auch noch der Spetter einspringen. A. Good berichtete 1953:

«Es gibt nicht nur in Haushaltungen Spetterinnen, die aushelfen, wenn sich die Arbeit der Hausfrau häuft, die einspringen, wenn es nötig ist und denen man einfach rufen kann, wenn man in die Stadt will und das Haus betreut sein sollte. Spetter sind auch die Wagenreiniger unseres Betriebes, die als Kondukteure oder Wagenführer ausgebildet sind und dann einspringen müssen, wenn irgendwo im Dienstbetrieb ein Loch verstopft werden muss. [...] Zuerst rückt natürlich das Pikett aus, aber oft kommt es vor, dass alles weg ist, und dann kommt der Spetter dran. [...] Der Spetter ist heilfroh, wenn niemand reklamiert und er nicht gestehen muss, dass er das und jenes gar nicht weiss. Dafür haben die Fahrgäste meistens kein Verständnis. Sie wissen ja nicht, dass sie es mit einem Pseudo-Kondukteur zu tun haben, der gelegentlich auf den depoteigenen Linien fährt, aber im übrigen Netz nicht durchwegs Bescheid weiss. So wurde ich zehn Tage nach der Eröffnung der neuen Anlage am Central nach Wollishofen geschickt, um auf der Linie 7 als Wagenführer eine Ablösung zu machen. Noch schnell auf der Hinfahrt studierte ich das Plänchen, um herauszufinden, auf welchem Geleise die Linie zu fahren hat.» (Kontakt Nr. 5. 1953)

9a Spetter • 9c Bahnmeister • 9d KundenberaterIn



In der Werkstatt

Lehrstellenbeschrieb der Verkehrsbetriebe Zürich VBZ (2007):

Berufsbeschreibung

MechapraktikerInnen arbeiten meist in kleineren und mittelgrossen Betrieben, die in einem der folgenden Bereiche aktiv sind: Elektromaschinenbau, Kunststofftechnik, Landtechnik, Mechanik, Metallbau. Zu den Aufgaben gehören die Anfertigung von Einzelteilen für Geräte, Instrumente und Maschinen, das Verarbeiten von hochwertigem Stahl und anderen Metallen oder Kunststoffen und das Lesen notwendiger Daten aus technischen Zeichnungen. Für die Fertigung setzen MechapraktikerInnen verschiedene Maschinen ein, die sie auch warten und reparieren können. Werden Teile serienmässig auf Produktionsanlagen hergestellt, überwachen MechapraktikerInnen den Produktionsvorgang, greifen wenn nötig ein, prüfen die gefertigten Teile oder bauen die Einzelteile zu grösseren Einheiten zusammen. Je nach Arbeitsplatz liegt das Schwergewicht eher bei der Fertigung oder der Montage, wobei auch Reparatur- und Wartungsarbeiten anfallen.

Anforderungen

Guter Realschulabschluss, Freude an Hand- und Maschinenarbeit sowie an der Metallbearbeitung, technisches Verständnis, praktische Veranlagung, handwerkliches Geschick, Genauigkeit, Ausdauer.

9a Spetter • 9b MechapraktikerIn • 9d KundenberaterIn



Die Fäden in den Hand

Das Schienennetz muss immer überwacht, oft repariert, verbessert und ausgebaut werden. Die Aufgaben eines Bahnmeisters um 1956:

1. Kontrolle des gesamten Gleisgebietes und Gewährleistung des betriebsfähigen Zustands der Bahnanlagen.
 2. Leitung der auszuführenden Arbeiten.
 3. Besprechungen mit den Bauunternehmern betreffend die Übertragung und Besorgung von Arbeiten an den Gleisanlagen.
 4. Anordnung und Überwachung der Arbeiten während der Nacht.
 5. Bestimmung, Aufsicht und Einteilung des gesamten Schneeräumungsdienstes.
 6. Fühlungnahme und Koordinierung der Bauarbeiten mit folgenden Dienststellen: Strasseninspektorat, Gaswerk, Tiefbauamt, Wasserwerk, Elektrizitätswerk, PTT.
 7. Besprechungen mit den Polizeibehörden über die jeweilig vorzunehmenden Strassen- und Baustellenabsperungen.
 8. Ausmessen der fertig erstellten Bauten und materielle Prüfung der Rechnungen.
 9. Erledigung des Rapportwesens von betriebseigenen Leuten sowie der Unternehmer.
 10. Führung und Betreuung des gesamten Mannschaftsbestandes.
- (Kontakt Nr. 4. 1956)

Action: ★★★★★

Style: ★★★★★

Heiterkeit: ★★★★★

Nostalgie: ★★★★★

9a Spetter • 9b MechapraktikerIn • 9c Bahnmeister

Alle Billette vorweisen bitte!



Schwarzfahrer aufgepasst: Früher nannte man sie Kontrolleure, heute heissen sie dezent «KundenberaterInnen».

Ein Lohnvergleich aus dem Jahre 1900:

«Die Stellen zweier Kontrolleure der städtischen Strassenbahn sind mit einer Jahresbesoldung von Fr. 2000–2800 zur Bewerbung ausgeschrieben.»

(Zürcher Wochen-Chronik vom 17.2.1900)

«Die neugeschaffenen Stellen eines Direktors, eines Ingenieurs und eines Betriebsinspektors an unserer städtischen Strassenbahn sind zur Bewerbung ausgeschrieben. Die Besoldungen variieren zwischen Fr. 4500 und 7000.»

(Zürcher Wochen-Chronik vom 3.3.1900)

Die Kontrolleure hören heute die gleichen Ausreden wie früher. Da ist die ältere Dame, die entsetzt ruft: «Jee – grad jetz hät de Charly mis Billett gfrässe!», und dabei einen unschuldigen Pudel im Arm schüttelt. Oder der Herr mittleren Alters, der in seinem besten Schulfranzösisch wild gestikulierend stottert: «Ne pas comprendre, ne pas comprendre ...!» Nur mit Fahrausweiskontrollen lassen sich die Verluste durch nicht bezahlte Fahrleistungen begrenzen. Die Aufgabe der KundenberaterInnen ist es nach wie vor, die Tickets zu prüfen. Und sie dürfen auch bei einem vergessenen Abonnement kein Auge zudrücken. Wer ohne gültigen Fahrausweis erwischt wird, hat den Zuschlag zu bezahlen.

10b Handwerker • 10c Anlagen- und ApparatebauerIn • 10d Ablöser**Am Schalter**

Über ihre Arbeit in der Ticketeria schrieb V. Metzger 2001 ein Gedicht:

Am Schalter

Träge schleicht die Zeit dahin, ein heisser Samstag und ich bin
 am Schalter an dem nicht viel läuft. Kaum ein Kunde, der Billette kauft.
 Tram um Tram vorüberrollt und die Menschen mit sich holt.
 Tauben bleiben allein zurück, suchen Körner, welch Gepick.
 Mann mit Glace, Mann mit Glatze, Mann mit Bauch auch.
 Frau mit Tasche, Frau mit Masche, Frau mit Busen am Schmusen,
 solches seh' ich durch die Scheiben, denn ich muss ja drinnen bleiben.
 Gut betucht und kaum bekleidet, einer, der die Augen weidet,
 weisser Kopf und schwarzer Kopf und so mancher arme Tropf,
 Cola trinkend, ins Handy sprechend, Gummi kauend, Zigi rauchend,
 ziehen Scharen hier vorbei, denen bin ich einerlei.
 Doch warts ab, am Montag morgen kriegen die dann ihre Sorgen.
 Oh Schreck! Da sind Abos abgelaufen! Eilige Kunden kommen und schnaufen.
 Befehl: Verlängerung! Sofort! Meckern über die Preise da und dort.
 Schlag auf Schlag, Stress lass nach. Beweg dich «Fräulein», komm mach, mach.
 Scharen ziehen hier vorbei, doch die sind mir einerlei.
 Hier drin rauchts und ratterts und um die Nerven flatterts.
 Uhrzeit, Wetter, all's vergessen, gearbeitet wird fast wie besessen.
 Plötzlich ist der Spuk vorbei, kurzer Morgen, dann bin ich frei!
 (Regenbogen Nr. 4. 2001)

Action: ★★★★★**Style:** ★★★★★**Heiterkeit:** ★★★★★**Nostalgie:** ★★★★★

10a VerkaufsberaterIn • 10c Anlagen- und ApparatebauerIn • 10d Ablöser



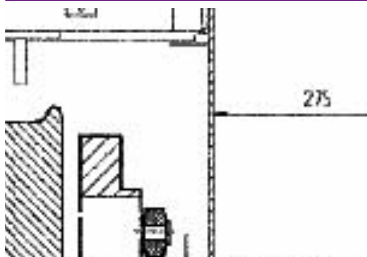
Auf dem Weg in den Ruhestand

E. Spach berichtete 1951 von seinem allerletzten Arbeitstag:

«Noch einmal sah ich mich um in der weiten Halle, wo die Räder surrten und die Hämmer dröhnten. Auch ich war ein Rad darin, das nun plötzlich stillgelegt wird. Und es kam mir in den Sinn, dass ja das Leben ein ewiges Abschiednehmen ist. Nein, ich wollte jetzt nicht an das Problematische dieses Schrittes denken. Nur freuen wollte ich mich und danken. Aber der Gedanke liess sich nicht wegschieben. Immer wieder stand die Frage vor mir: Bist du nun alt? Nein, alt fühlte ich mich nicht. Ich würde jetzt nur Zeit haben, fast zuviel Zeit für einen gesunden Menschen. Aber ein anderer Gedanke tröstete mich: Ich habe mancherlei lernen müssen mein ganzes Leben hindurch und bin jung geblieben dabei. Nun würde ich auch noch lernen, Zeit zu haben und ihr einen Sinn zu geben. [...]

All die schönen Gaben wurden nun von meinen Arbeitskollegen in den kleinen Lastwagen der Zentralwerkstatt verstaut, und wie ein König nach seiner Krönung fuhr ich damit heimzu, der neuen Aufgabe entgegen, die ich auch lösen werde. Und wenn ich nun zurückschauen, ist nur Dank in mir. Dank an all jene, die um mich waren in meinen Werktagen, die mir nun wie Sonntage vorkommen, weil alles Ungute untergegangen ist. Dank auch, weil ich einmal so richtig fühlen durfte, dass ich meinen Nebenmenschen etwas wert gewesen bin.» (Kontakt Nr. 4. 1951)

10a VerkaufsberaterIn • 10b Handwerker • 10d Ablöser



Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung

Eine Stellenausschreibung der Verkehrsbetriebe Zürich (2007):

«Als Anlagen- und ApparatebauerIn in unserer Abteilung Detailschlosserei & Blechfertigung führen Sie sämtliche anfallenden Blech- und Schweissarbeiten aus.

Zu Ihren Aufgaben gehören ausserdem CAD-Programmierungen und -Konstruktionen an einem modernen PC-Arbeitsplatz. Sie erstellen Produkte nach Konstruktionszeichnungen und Skizzen. Im Weiteren führen Sie anfallende Aufträge mit unserem CNC-Nibbler und -Stanzcenter aus, indem Sie Ihre eigenen Kenntnisse einbringen. Die CNC-Maschine wird im halbjährlichen Intervall von Ihnen bedient.

Voraussetzung für diese Tätigkeit ist eine abgeschlossene Berufslehre als Anlagen- und ApparatebauerIn sowie einige Jahre Berufserfahrung. Ausserdem verfügen Sie über gute Schweisskenntnisse in den Arten: WIG / TIG Schweißen in Stahl, Chromstahl und Aluminium.

Sind Sie selbständig, teamfähig und offen für Neues? Dann steigen Sie um. Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung.»

10a VerkaufsberaterIn • 10b Handwerker • 10c Anlagen- und ApparatebauerIn

**Greenhorn ohne Uniform**

Wenn man um 1910 in den Dienst der Städtischen Strassenbahn Zürich trat, wurde man zunächst als Ablöser angestellt. E. Friedli erinnerte sich 1951 an seine Anfangszeit:

«Zu diesem Dienste wurde er von der Verwaltung vorerst nur mit Rock und Mütze ausgestattet und musste sich – in seinen Zivilhosen den Dienst versehend – den Schmeichelnamen «Greenhorn» gefallen lassen. Manchmal hatte ein Kollege Mitleid mit ihm und überliess ihm gratis oder gegen ein kleines Entgelt ein Paar ausgetragene Diensthosen. Im zweiten Dienstjahr rückte er zum Reservisten vor, und erst im dritten Jahre, nach bestandener Prüfung, wurde man fest angestellt.

Mit dem Verdienst eines Ablösers war es damals armselig bestellt, bestand doch die bezahlte Dienstleistung oft nur aus 2 Stunden Pikett zwischen 5 und 7 Uhr. Nur wenn einer zu spät kam, Unfall hatte oder sich krank meldete, bot sich dem Ablöser eine Chance. Wenn man Glück hatte, konnte man noch – trotz des Frühdienstes am nächsten Tag – den letzten Anhängewagen der Linie 4 bedienen. Kein Wunder, wenn die vierzehntäglichen fälligen Zahltage oft bedenklich mager waren. Die freie Zeit vertrieb man sich auf alle erdenkliche Weise. Etliche fischten, pflegten ihre Gärten oder trieben Kleintierzucht, während andere jassten.» (Kontakt Nr. 5. 1951)