

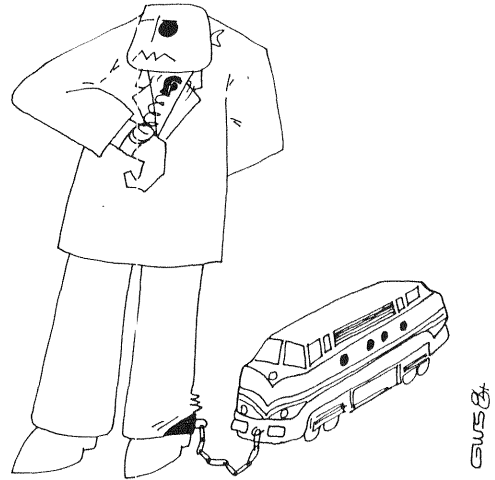
Lokführer - ein Traumberuf

Für Kinder mag dies manchmal ein Wunsch sein. Aber wie die Wirklichkeit aussieht, werde ich versuchen hier zu schildern. Also Lokführer und Beimänner gibt es bei den CFL ungefähr 300. Wir arbeiten nach einem sogenannten Wechselschichtsystem. Unser Dienstbeginn verteilt sich rund um die Uhr. Frühschicht um 2, 3 oder 4 Uhr morgens sind keine Seltenheit. Spätschichten von 16-19 Uhr und Nachtschichten ab 21 Uhr gelten als normal. Als Nachtschicht angesehen werden nur die Schichten, welche die Zeit von ein bis drei Uhr nachts komplett beinhalten.

Ich habe bewußt Dienstbeginn betont, denn eine Dienstschlußvorschrift gibt es nur insofern, daß die Schichtendezeit auf dem Papier steht, doch nicht eingehalten werden muß. Wenn unser Dienstplan dies vorschreibt, können wir neun, zehn und mehr Stunden auf der Lok verbringen. Und das bei so einem verantwortungsvollen Beruf, wo ein Augenblick Unaufmerksamkeit Menschenleben kosten kann, oder aber Unsummen an Materialschaden. Welcher Mensch ist denn nach neun oder zehn Stunden Dienst noch voll konzentriert?

Von einer 40-Stunden-Woche können wir Lokführer nur träumen. Lakonisch wird in unseren Arbeitsbedingungen festgehalten, daß wir am 10. und 17. Tag einen Ruhetag erhalten müssen. Nicht am 7. und 14. Tag, wie das in anderen Berufen der Fall ist. Zum Ausgleich erhalten wir Supplementarruhtage (RS) die im Prinzip im Arbeitsjahr eingenommen werden sollen. Diese werden nicht etwa mit dem Ruhetag verbunden, nein sie werden wahllos auf die Woche verteilt. Dabei ist noch zu erwähnen, daß ein RS um 2 Uhr nachts beginnen kann, oder auch um diese Zeit enden kann. Jedermann kann sich ausdenken, was das bedeutet, nach einem Ruhetag mitten in der Nacht aufstehen zu müssen.

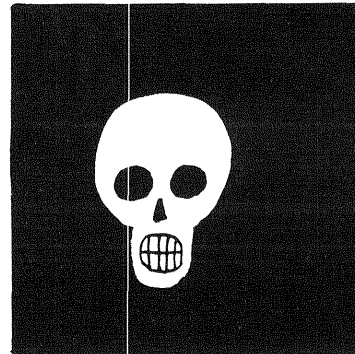
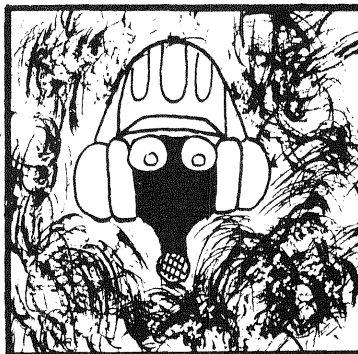
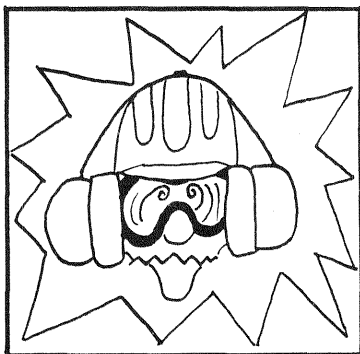
Gesundheitlich bleibt das Ganze ja nicht ohne Folgen, zumal die Arbeitsbedingungen auf den Loks auch nicht gerade optimal sind. Auf manchen Loks sitzt der Lokführer ständig in den Auspuffgasen. In andern wirbelt Asbeststaub umher. Induktionsstrom ist bei Loks nicht ohne Risiken. Auf einen Meter Entfernung zum Sitzplatz des Lokführers fließt die 25 kV Leitung zum Haupttransformator hinab. Nach Belgien fahren wir mit 98 db an Bord. Unregelmäßiges Essen zu jeder Stunde bringt natürlich den Verdauungsapparat durcheinander. Stuhlbeschwerden, Schlaflosigkeit, Gehörstörungen und psychische Überlastung sind denn auch die Quittung.



Noch schlimmer sind die dran, die den Ablösedienst verrichten. 48 Stunden vorher erfahren sie wie und um wieviel Uhr sie arbeiten. Auch die freien Tage können belegt werden. Meldet jemand sich krank, so ist es um den freien Tag geschehen. Daß das auf Kosten der Familie und des gesellschaftlichen Lebens geht, ist einleuchtend. Freizeitplanung ist praktisch unmöglich. Kaum jemand schert sich darum, wie eine Ehe oder Kontakte zu Freunden und Kollegen unter den Bedingungen leiden, die der Dienstplan zuläßt. So kann es vorkommen, daß ein Ablöser monatelang nur Spätschichten fährt.

Ein neues Problem steht nun ins Haus. Ab 1985 fährt der Lokführer ohne Beimann. Ein weiterer Anstieg des seelischen Problems ist zu befürchten, schon hervorgerufen durch Hetze, Stress und Rationalisierung durch immer mehr Loks und kompliziertere Vorschriften. Früher hatte der Lokführer 1 Lok, jetzt sogar 3 verschiedene pro Schicht.

Manche werden sagen: Ihr bekommt ja ein schönes Gehalt und noch eine Nacht- und Sonntagsprämie dazu. Ich muß dagegen Einspruch erheben. Ein schönes Gehalt haben viele beim Staat, doch wenige begnügen sich mit unserm Gehalt für eine so hohe Verantwortung. Es bestehen auch keine Zweifel daran, daß der Wechseldienst einen Teil unseres Lebens kostet, und das ist ja bekanntlich unbezahlbar. Eine Nacht im Bett verbringen ist mehr wert als manche Entschädigung. Lebensqualität



...

mit Familie und Freunden ist auch nicht zu ersetzen. Zu diesem Punkt drohen noch weitere Verschlechterungen, sollte die Forderung einer Gewerkschaft sich durchsetzen, aus wirtschaftlichen Gründen Güterzüge nur mehr nachts fahren zu lassen.

Haben wir Lokführer kein Recht, Menschen zu sein, Menschen von 1984, die in ihrer Zeit arbeiten und leben wollen?

L. Palgen