Funken sprühen, Maschinen laufen auf Hochtouren, und dazwischen verlegen Arbeiter beim Zürcher Vorbahnhof Gleise und Weichenteile. Es ist ein Arbeitsprozess in der Nacht, zeitlich fein abgestimmt und nichts für schwache Nerven.

GLEISBAUER

Leben zwischen den Schienen

«Die Bahn und **alles, was dazugehört,** haben mich immer interessiert.»
Urban Camenzind, Teamleiter

Text **Reto Rauber** Fotos **Marga Schuttenhelm**

Es ist 21 Uhr, kurz nach dem Eindunkeln. Taghell sticht die beleuchtete Baustelle beim Zürcher Vorbahnhof hervor. Hier beginnt ein neuer Arbeitstag: Männer in orangefarbenen Schutzkleidern mit Leuchtstreifen stellen Werkzeuge bereit, starten die ersten Maschinen oder beginnen, Streckenabschnitte auszumessen. Rund 30 Mitarbeiter der Sersa Group und etwa 20 der SBB werden in den nächsten Stunden eine dreiteilige Weiche auswechseln sowie acht Gleisjoche einsetzen – 18 Meter lange Schienenpaare, an denen die Schwellen vormontiert sind. Die Bauarbeiten sind Teil der Durchmesserlinie Zürich, der grössten innerstädtischen Baustelle der Schweiz (siehe Seite 9). Bis spätestens um 6 Uhr müssen die Weiche und die Gleisjoche verlegt sein – dann befährt der erste Zug diese Strecke. Ein enges Zeitfenster. Baustellenleiter Oliver Rieber steht zwischen zwei Gleisen und wirkt entspannt. Über Funk ist er mit seinen Mitarbeitern verbunden, während der Bauchef der SBB mit der Fahrdienstleitung und dem Sicherheitswärter in Kontakt steht. Ein kurzer Blick auf die Pläne: «Es passt, wir sind gut dran.» Schon zum dritten Mal arbeitet das Bautechnikunternehmen Sersa für die Durchmesserlinie beim Vorbahnhof Zürich, weitere Einsätze sind programmiert.

Handzeichen an Lokführer

22.10 Uhr. Ein langgezogenes Tuten durchdringt die Nacht. Sekunden später braust ein Intercity Richtung Hauptbahnhof auf dem benachbarten Gleis vorbei an den arbeitenden Männern. Manuel Gläser lässt das Alarmhorn sinken. Um sich von seinen Arbeitskollegen abzuheben, trägt der Sicherheitswärter als Einziger einen weissen Helm. Vorschriftsgemäss sind die Gleisbauer nach seinem Warnton einige Schritte zurückgetreten; die Zugluft bekommen sie dennoch deutlich zu spüren – kein ungefährlicher Job. Laut Suva ereignen sich pro Jahr rund 350 Berufsunfälle bei Gleisarbeiten. Zahlen über Unfälle in ihrem Betrieb nennt die Sersa nicht.

Einige Gleisbauer winken dem passierenden Zug zu. Das machen sie nicht zum Spass, es ist Vorschrift: Sie signalisieren dem Lokführer, dass sie ihn gesehen haben. Für den Lokführer dienen die Handzeichen als Absicherung. Dieser wisse so, dass er die Baustelle problemlos passieren kann, sagt Teamleiter Urban Camenzind. Er hat sein Berufsleben zwischen den Schienen verbracht: Bevor er zur Sersa stiess, arbeitete er über 30 Jahre lang für die SBB, vom Gleismonteur bis zum Bereichsleiter für einen Werkhof. «Die Bahn und alles, was dazugehört, haben mich immer interessiert.»

Mitternacht. Der Arbeitsprozess nimmt Tempo auf. Vom Zürcher Hauptbahnhof nähert sich ein Kran mit einem Gleisjoch, und von Altstetten her fährt die Aushub- und Schotterreinigungsmaschine vor. Chefmaschinenführer Sandro Stuber kennzeichnet mit einem Markierungsspray die Aushublinie auf den Boden, sein Kollege Hugo Klingspohn durchtrennt mit einem Schweissbrenner im Eiltempo die Schienen. Funken sprühen; es ist, als ob es lichterloh brennen würde. Er habe früher während Jahren für die Deutsche Bundesbahn gearbeitet, sagt Klingspohn. «Ich mache meine Arbeit gerne.» Es mache ihm nichts aus, in der Nacht zu arbeiten, ergänzt er, zieht die Schutzmaske ins Gesicht und wendet sich wieder den Schienen zu. Ein paar Meter entfernt beobachtet Gleisbaupolier Daniel Friedli die Arbeiten. Er ist für die Arbeitseinteilung und die Logistik mit den SBB zuständig. «Das kommt schon gut», sagt er und zündet sich eine Zigarette an. Gleisarbeiter sind wortkarge Menschen. Das mag am Lärm liegen; denn nach Mitternacht wird es so richtig laut auf der Baustelle.

Surreale Welt im Laserlicht

Das Herzstück dieser nächtlichen Bauetappe ist angekommen und in Betrieb: die Aushub- und Schotterreinigungsmaschine. Sie soll das alte Schotterbett zwischen den Schienen entfernen, den Schotter aufladen und reinigen, damit er

AUSBILDUNG ZUM GLEISBAUER

Drei Jahre bis zum Abschluss

FACHUNTERRICHT Jugendliche, die Gleisbauer werden möchten, bilden sich in den meisten Fällen bei der Firma «login Berufsbildung» in St. Gallen aus. Nach der Basislehre wechseln sie zu einer Gleisbaufirma, den SBB oder einer Privatbahn. Der theoretische Fachunterricht findet an der Berufsfachschule «Verkehrswegbauer» in Sursee statt. Die Ausbildung zum Gleisbauer mit dem eidgenössischen Fähigkeitszeugnis dauert drei Jahre.

WEITERBILDUNGEN Einem Gleisbauer werden verschiedene berufsspezifische Fachkurse und Spezialausbildungen angeboten:

- **Gleisbaupolier** (Berufsprüfung mit eidgenössischem Fachausweis)
- **Diplomierter Bauleiter Tiefbau** (Höhere Fachprüfung)
- **Diplomierter Techniker Bauführung Verkehrswegbau** (Höhere Fachschule)
- **Diplomierter Baumeister** (Höhere Fachprüfung)
- **Bachelor of Science in Bauingenieurwesen** (Fachhochschule)

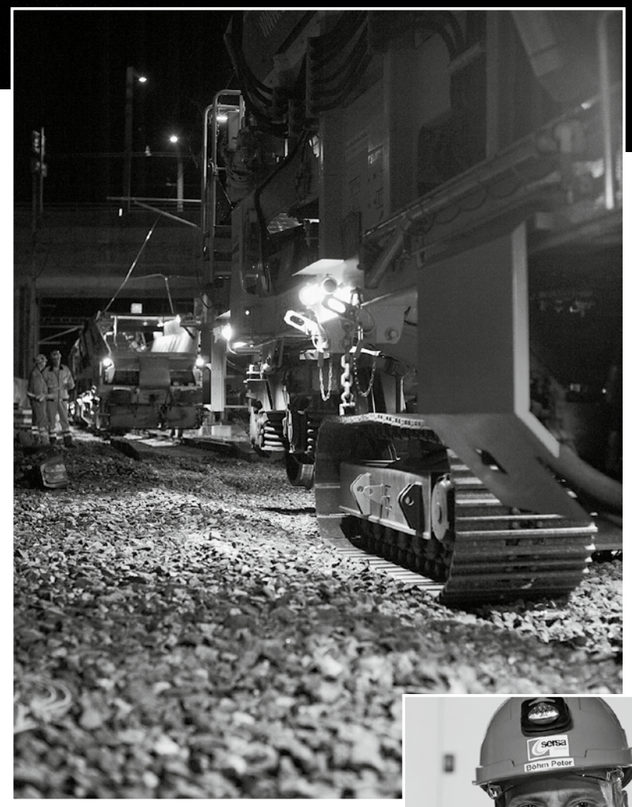
VORAUSSETZUNGEN Ein Gleisbauer arbeitet gerne mit den Händen und mit anderen zusammen. Er arbeitet selbständig und genau. In der Schule ist er gut in Mathematik und Geometrie. Man kann sich auf ihn verlassen. Er ist körperlich fit.

AUCH DAS GEHÖRT DAZU Der Arbeitsort ist manchmal weit weg. Gleisbauer arbeiten oft in der Nacht. Unregelmässige Arbeitszeiten können ein geregeltes Familienleben schwierig machen. Gleisbauer sind bei jedem Wetter draussen. Gleisbau ist trotz Maschinen eine körperlich anstrengende Arbeit. *www.gleisbauer.ch*

DURCHMESSERLINIE ZÜRICH

Innerstädtische Baustelle Nummer eins

Die Durchmesserlinie ist die grösste innerstädtische Baustelle der Schweiz. Sie verbindet ab 2014 die Bahnhöfe Wiedikon und Oerlikon und ab 2015 zusätzlich die Bahnhöfe Altstetten und Löwenstrasse. Die Durchmesserlinie soll den Hauptbahnhof Zürich entlasten, bestehende Verbindungen zwischen West- und Ostschweiz beschleunigen und neue Direktverbindungen schaffen. Herzstück ist ein zweiter unterirdischer Durchgangsbahnhof Zürich. Gleichzeitig entsteht eine neue Passage. Richtung Westen führen die Gleise der Durchmesserlinie über zwei neue Brückenbauwerke von der Langstrasse bis Zürich Altstetten. In Oerlikon wird das Gleisfeld zwischen dem Tunnelportal und dem Bahnhof Oerlikon erweitert, um Platz für die zwei neuen Gleise zu schaffen.



Sersa Group

Die Sersa Group mit Hauptsitz in der Schweiz gehört mit ihren rund 1000 Mitarbeitenden zu den führenden Bahntechnikunternehmen Europas und Nordamerikas. Tochterunternehmen in der Schweiz, Deutschland, Grossbritannien, Irland, Spanien, den Niederlanden und in Kanada werden durch Vertretungen und Partnerschaften in ganz Europa ergänzt. CEO und Inhaber der Sersa Group ist Konrad Schnyder.

Gründungsjahre Gegründet 1948 im Kanton Neuenburg als «Soudage électrique des rails S.A.», konzentrierte sich die Firma als Partner von Bahnen auf Unterhaltsarbeiten in der Region Zürich und den Bereich Schienenschweissen. 1986 übernahm Konrad Schnyder das Unternehmen und entwickelte es zu einem beachteten Partner der schweizerischen Eisenbahnunternehmen.

PRODUKT-UND DIENSTLEISTUNGSANGEBOT

Bahninfrastruktur Alle gängigen Gleistypen und Spurweiten (Normalspur, Schmalspur, Meterspur, Breitspur), unter anderem öffentlicher Nahverkehr, Hochgeschwindigkeitsnetze, Gebirgsbahnen

Gleisunterhalt Schleifen, Fräsen, Schraubenlochsanierung, Nivellieren, Richten, Stopfen, Messen

Fahrwegbau Gesamterneuerung Weichen, Gleiserneuerung, Schotterreinigung

Schienenschweissen Abbrennstumpfschweissen, Verbindungsschweissen, Auftragsschweissen an Weichen und Rillenschienen

Personalverleih Verleih von Bauführern, Vorarbeitern, Sicherheitspersonal, Gleis- und Bahntechnikfacharbeitern, Lokomotivführern, Zugbegleitern und Maschinisten

www.sersa-group.com

wiederverwendet werden kann. Bis zu fünf Mann braucht es, um den Mehrtönner in Betrieb zu halten. Die Aushubmaschine beeindruckt mit ihrem Schaufelrad von gut drei Metern Durchmesser, das bis zu 120 Zentimeter tief graben kann. Ein Mitarbeiter auf einem Bagger hilft zusätzlich beim Aushub. Der abgetragene Schotter fällt auf Förderbänder, fliesst nach hinten zum Schüttelsieb und kommt als gereinigter Schotter auf dem Band zurück. Ein Arbeiter auf einer Walze verdichtet die Vorschotterung. Der Neuschotter für den Zürcher Vorbahnhof stammt laut Teamleiter Camenzind aus dem Kanton Schwyz. Jetzt fährt der Gleiskran das erste mit Gurten befestigte Gleisjoch vor. «Abhängen!», ruft der Kranbegleiter, und der Kranführer lässt das Gleisjoch ins neue Schotterbett gleiten, zwei Gleisbauer lösen die Gurten. Jeder Griff sitzt, die Männer wechseln kaum ein Wort.

1 Uhr. Vor Ort ist in dieser Nacht auch Bereichsleiter Peter Böhm. Er besuche ab und zu die Baustellen, «um zu spüren, wie es draussen läuft. Ich sehe die Maschinisten und Gleisbauarbeiter sonst fast nicht.» Zudem könne er Probleme oder spezielle Anliegen gleich an Ort und Stelle besprechen. Böhm führt bei der Sersa rund 140 Mitarbeitende, die auf circa 65 Maschinen tätig sind. Das Bild, das sich einem jetzt auf der Baustelle präsentiert, wirkt surreal. Die unzähligen Scheinwerfer, die in die Zürcher Nacht leuchten, die Strahlen des Flächenlasers und anderer Messgeräte, die vielen Maschinen, der ohrenbetäubende Lärm und die leuchtend orangefarben gekleideten Arbeiter täuschen eine virtuelle Welt vor. Doch ist alles real: Hier wird hochpräzise gearbeitet, wie nach einem Baukastenprinzip, aufeinander abgestimmte Puzzleteile fügen sich zu einem Ganzen zusammen. Jeder Handgriff sitzt, jede Maschine kommt auf den Punkt genau zum Einsatz, jeder Arbeitsschritt baut auf dem vorherigen auf. Es ist ein perfektes Zusammenspiel zwischen Mensch und Technik.

Wie im Militär

Auf dem Schotterbett bei der Aushubmaschine steht Dario De Pascalis, Chefmaschinenführer der Stopfmaschine, einen Messstab in der Hand. Er kontrolliert die Höhe der Vorschotterung, die von den SBB vorgegeben ist. Dabei hilft ihm ein Flächenlaser, der ein paar Meter weiter weg positioniert ist und mit seinem Laserstrahl die Höhe vorgibt. Mit dem Messstab führt er Stichproben durch. «Bevor die Vorschotterung fertig planiert ist und ein Gleisjoch montiert werden kann, muss die Schotterhöhe stimmen.» De Pascalis arbeitet seit 16 Jahren bei der Sersa, meist abends und nachts. Das komme ihm gelegen. «Dafür kann ich am Morgen richtig lange ausschlafen.»

Ein Gleisbauer verschraubt die neuen Gleisjoche mit Laschen. Er zieht die Schrauben mit einem Schlagschrauber fest; bald fliesst der Schweiss. «Für diese Arbeit muss man fit sein», sagt Teamleiter Urban Camenzind. Und präzise arbeiten: Die Gleisteile müssen exakt aneinanderpassen. Ein Gleisbauer beobachtet das Ganze und wirkt ein wenig verloren. «Es ist ja nicht so, dass wir während neun Stunden permanent im Stress sind», meint Gleisbaupolier Daniel Friedli trocken. Manchmal sei es wie im Militär. «Es gibt Wartezeiten, doch dann kommt plötzlich der Moment, wo man effizient sein muss.»

Pause im «Santo Grampo»

Um 1.30 Uhr treffen sich einige Mitarbeiter im «Santo Grampo», einem zum Pausenraum umfunktionierten Materialwagen. Drei Arbeiter sitzen auf einer Bank und trinken Kaffee, ein Gleisbauer wärmt sich einen Teller Pasta auf. «Gleisbauer sind ein spezieller Menschenschlag», sinniert Bereichsleiter Peter Böhm. Dieser Job sei bestimmt nicht jedermanns Sache. «Die unregelmässigen Arbeitszeiten, die schweizweit wechselnden Baustellen und vor allem die Nachtarbeit müssen einem gefallen. Das Maschinenpersonal und die Gleisbauer müssen extrem flexibel sein.» Die sozialen Kontakte können leiden. Er spricht von einem eingespielten Team, das am Werk sei. Viele der Männer seien schon seit mehreren Jahren dabei. «Normalerweise ist es so: Hält ein Neuankömmling zwei Jahre durch, bleibt er. Dann hat er sich etabliert und gehört fest zum Team.»

Millimetergenaue Gleisgeometrie

3 Uhr. Der Endspurt naht. Ein weiteres Mal kommt eine Maschine zum Einsatz, jetzt ist es eine sogenannte Stopfmaschine. Die Sersa setzt dabei auf ein Mess- und Richtsystem, das die Maschine millimetergenau führt. Die Sicherheit der Züge wird unter anderem durch die Gleislage bestimmt. Ist diese nicht korrekt – oder wie hier bei einer Erneuerung –, kommt eine so genannte Nivellier-Richt-Stopfmaschine zum Einsatz. Diese erstellt die von den SBB vorgegebene Geometrie, die die Basis für eine exakte Positionierung der Gleise ist.

6 Uhr. Die Scheinwerfer sind aus, es ist hell. Der erste Zug fährt über die neue Weiche und die Gleise. Für tausende beginnt ein neuer Arbeitstag. Die 30 Mitarbeiter der Sersa und ihre 20 Kollegen von den SBB treten den Heimweg an. Zum wohlverdienten Schlaf. ■

«Normalerweise ist es so: Hält ein Neuankömmling zwei Jahre durch, **bleibt er.**»
Peter Böhm, Bereichsleiter