



Mit dem «Puscal T» wird der neue Schotter aufgeschüttet.

«Beim Gleisbau wird der Mensch zur Maschine»

Wenn diese Ausgabe von «die baustellen» erscheint, sollten die anspruchsvollen Arbeiten auf der Gleisbaustelle Därligen-Leissigen gerade beendet worden sein. Wir haben Werner Schenk, Personaldisponent des Zofinger Bauunternehmens Vanoli, Ende Mai zum Gespräch getroffen und mit ihm über die Herausforderung Gleisbau gesprochen.

Text und Interview: Valery Lorenz // Fotos: Aline Lorenz

Herr Schenk, seit wann gibt es die Baustelle Därligen-Leissigen?

Seit dem 30. April, und noch bis Mitte Juni 2018. Das sind 30 Nachtschichten. Als Subunternehmer von Scheuchzer liefern wir die Manpower für den grossen Umbauzug «Puscal T». Mit Scheuchzer arbeiten wir schon seit vielen Jahren gut zusammen. Bauherrin ist die BLS.

Wie viele Personen sind auf der Baustelle beschäftigt?

Von uns sind es zwölf Gleismonteure und ein Vorarbeiter, dazu zwölf Mitarbeiter von Scheuchzer und zehn von BLS. Unsere Leute sind während der Bauzeit in Hotels vor Ort einquartiert.

Wie lang ist die Strecke?

Rund 2000 Meter. Das sind 72 Meter Schichtleistung pro Nacht, in vier Etappen zu 18 Meter. Die Schichten beginnen jeweils am Sonntagabend und dauern bis Freitagmorgen.

Können Sie Ihre Aufgabe beschreiben?

Es wird eine komplette Gleissanierung mit neuen Schwellen, neuem Schotter und neuem Untergrund durchgeführt. Der Gleisumbauzug der Scheuchzer SA, der «Puscal T», kann auf dieser etwas felsigen Strecke zur Not Felsen abspitzen. Sobald die Arbeiten mit dem «Puscal T» beendet sind, werden mit dem Schienenwechselzug alte Schienen durch neue ersetzt.

Wie wird da vorgegangen?

Vorgängig wurde das Gleis alle 18 Meter aufgeschnitten, damit die Maschine in einem Schritt 18 Meter Aushub machen und danach einbauen kann. Das ausgehobene Gleis kommt auf den hinteren Teil des «Puscal T», wo die neuen Schwellen montiert werden. In dieser Zeit wird der Aushub mit dem Bagger gemacht: Der alte Schotter kommt weg und wird via Förderband auf den vorderen Teil des Umbauzugs transportiert. Zwischendurch werden Hilfsgleise montiert, damit der «Puscal T» fahren kann, wenn die alten Gleise abmontiert sind. Danach werden die Sandeinlage und der neue Schotter aufgeschüttet sowie die neuen Schwellen mit den alten



Baustelle Därligen-Leissigen. Vom 30. April bis Mitte Juni 2018 wechselten die Gleisbauer in 30 Nachtschichten die alten Holzschwellen mit neuen Betonschwellen aus.

Schienen eingesetzt. Hintendran wird mit einer Stopfmaschine noch einmal verdichtet, damit am Morgen bereits wieder die ersten Züge fahren können. Nach dem Umbau kommt, wie erwähnt, der Schienenwechszug zum Einsatz. Die alten Holzschwellen hatten eine Lebensdauer von 15 bis 20 Jahren, die neuen Betonschwellen sollten 30 bis 40 Jahre halten.

Was ist hier besonders anspruchsvoll?

Schwierig an dieser Situation ist, dass man nie genau weiss, ob und wo es Felsen im Untergrund hat. Da wir hier von Holz- auf Betonschwellen wechseln, müssen wir viel tiefer hinunterkommen. Da kann es schon passieren, dass Fels zum Vorschein kommt. Deshalb wird hier der «Puscal T» verwendet.

Und Sie arbeiten nur in der Nacht?

Nicht nur. In der Logistikschicht am Tag wird das alte Material abgeladen und mit dem neuen Material wieder aufgerüstet.

Der Zeitplan muss wegen des Zugverkehrs genau eingehalten werden. Was würde bei Komplikationen passieren?

Es kommt darauf an, ob eine Etappe schon angefangen wurde. Sonst könnte man auch mal eine der vier Etappen auslassen. An-

« Wir betreiben 30 Nächte lang je vier mal 18 Meter Schichtleistung. »

derfalls arbeiten wir am Morgen etwas länger. Das ist aber kein Idealfall, weil wir so Zugausfälle in Kauf nehmen müssten.

Wer entscheidet?

Der Sicherheitschef der BLS, gemeinsam mit dem Maschinenchef von Scheuchzer. Es gilt ausserdem zu bedenken, dass die Maschine nur mit einem Tempo von 20 km/h wegfahren kann, wenn sie aufgerüstet ist. Das muss einberechnet werden.

Ein komplexes und sehr interessantes Tätigkeitsfeld.

Ja, der Gleisbau ist anspruchsvoll und anstrengend. Jedes Individuum ist für den Erfolg mitentscheidend. Das Team muss absolut eingespielt sein, Zeit zum Verschnaufen gibt es selten, da das Tempo von der Maschine vorgegeben wird. Hier wird also quasi der Mensch zur Maschine, und die ganze Mannschaft muss reibungslos miteinander funktionieren und harmonisieren.

Vielen Dank für Ihre Zeit, Herr Schenk. ■



Persönlich

Werner Schenk (links neben Valery Lorenz) ist seit 22 Jahren bei Vanoli AG. Als Personaldisponent ist er für die rund 130 Mitarbeitenden der Abteilung Bahninfrastruktur und Gleisbau mitverantwortlich. Die Vanoli AG ist nebst im Heimmarkt Schweiz auch weltweit im Bereich Bergbahnen tätig, unter anderem in Kanada, Frankreich, Italien, Skandinavien, Aserbaidschan und Israel. Neben dem Hauptsitz in Zofingen unterhält sie Filialen in Luzern, Epalinges und St-Légier-La Châssaz. Für die Firma Scheuchzer sind sie in den Regionen Basel, Bern, Wallis und Westschweiz unterwegs.