



Beginn einer Bildergalerie

- □

Ob brütende Hitze oder Regenguss: Sicherheit geht vor

#Eisenbahnfans #Mitarbeitende #Region West #Instandhaltung

Der Sommer stellt die Fahrbahn auf eine harte Probe. Die Streckeninspektoren der SBB kontrollieren ihre Funktionstüchtigkeit Meter für Meter zu Fuss. Schienenrisse, gebrochene Schwellen, Schottermangel, unlesbare Schilder – nichts entgeht ihnen. Eine Gleisbegehung mit Moreno Galdo.



-
-
- [Bahn & Mobilität](#)
-
- [Ob brütende Hitze oder Regenguss: Sicherheit geht vor](#)

29.07.2020 | 29.07.2020 | Text: [Katharina Balande](#) | Fotos: Anouk Ilg

Ob brütende Hitze oder Regenguss: Sicherheit geht vor

Der Sommer stellt die Fahrbahn auf eine harte Probe. Die Streckeninspektoren der SBB kontrollieren ihre Funktionstüchtigkeit Meter für Meter zu Fuss. Schienenrisse, gebrochene Schwellen, Schottermangel, unlesbare Schilder – nichts entgeht ihnen. Eine Gleisbegehung mit Moreno Galdo.

29.07.2020 | 29.07.2020 | Text: [Katharina Balande](#) | Fotos: Anouk Ilg

-
-
-
-
-
-

- [Download als PDF](#)

Beginn einer Bildergalerie

- □

«Heute steht eine eher kurze Runde an», erklärt Moreno Galdo lächelnd. Auf dem Programm: die Strecke Saxon–Martigny, 8 Kilometer. Der Streckeninspektor ist längere Fussmärsche gewohnt: durchschnittlich 11 bis 13 Kilometer legt er pro Tag zurück. «Manchmal hab ich am Abend schwere Beine.» Das Gehen auf den Gleisen ist durch das ständige Balancieren zwischen Schotter und Schwellen allerdings sehr anstrengend.

Beginn einer Bildergalerie

- □

(Lightbox öffnen) Klicken, um zu vergrössern

Ein sehr spezieller und unbekannter Beruf

Moreno gehört zu einem 60-köpfigen Team von Streckeninspektoren. «Die Leute kennen meinen Beruf nicht und verstehen nicht, was ich tue. Wegen der orangen Sicherheitsmontur werde ich manchmal von Kundinnen im Bahnhof angesprochen». Lachend fügt er hinzu: «Einmal wurde ich gefragt, ob ich den «Kies» kontrollieren würde.» Die Inspektoren prüfen tatsächlich den Schotter, aber nicht nur: Schienen, Schienenbefestigung, Weichen, Schwellen oder auch die Vegetation entlang der Strecke. «Wenn ich zum Beispiel sehe, dass ein Baum über das Gleis hängt, gebe ich den für Grünflächen zuständigen Kollegen Bescheid.» Alles, was mit der Sicherheit der Fahrbahn zu tun hat, gehört zu Morenos Pflichtenheft.

Beginn einer Bildergalerie

- □

Das iPad dient als Notizblock. (Lightbox öffnen) Klicken, um zu vergrössern

Die Inspektoren notieren ihre Beobachtungen in dem dafür vorgesehen System auf ihrem iPad, damit die Informationen direkt zu den Anlagenverantwortlichen gelangen. «Ich muss die Dringlichkeit der Reparaturarbeiten einschätzen, damit die Verantwortlichen diese in Auftrag geben können.» Schlimmstenfalls können Moreno und seine Kollegen eine Strecke sperren lassen, wenn sie den entdeckten Schaden für zu gefährlich halten.

Die Überwachung der Fahrbahn wird auch durch Diagnosefahrzeuge unterstützt. «Diese Daten finde ich in meinem iPad. Oft braucht es aber noch ein menschliches Auge vor Ort, um die richtigen Schlussfolgerungen zu ziehen.»

Beginn einer Bildergalerie

- □

Moreno untersucht eine Schiene. (Lightbox öffnen) Klicken, um zu vergrössern

Extrarunde bei grosser Hitze

Die Inspektionshäufigkeit hängt von den Anlagen und ihrem Einsatz ab. Die Strecke Saxon–Martigny wird alle zwei Wochen begangen – einmal hin und einmal zurück. Im Sommer kommen noch die «Hitzerunden» dazu. Diese werden ab einer Aussentemperatur von 33 Grad durchgeführt. «Im Gegensatz zu den normalen Begehungen machen wir diese im Führerstand. So können wir allfällige Schienenverwerfungen besser erkennen.» «Schienenverwerfungen» sind von Bähnlern gefürchtete Schienendeformationen. Glücklicherweise kommen sie nur selten vor. «Ich habe während meiner gesamten Laufbahn nur eine einzige gesehen.» Auf den rund 7000 Schienenkilometern der SBB werden jährlich fünf bis zwanzig Verwerfungen registriert und behoben. Als Sofortmassnahme reicht meist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der betroffenen Strecke. In einem nächsten Schritt wird die Gleisgeometrie korrigiert und, wenn nötig, werden die Schienen ersetzt.

Beginn einer Bildergalerie

- □

(Lightbox öffnen) Klicken, um zu vergrössern

Vorsorgen ist besser als Nachsorgen

Mit ihrer Arbeit tragen Moreno und seine Kollegen dazu bei, solche Schienenverwerfungen zu vermeiden. Im Sommer achten sie besonders auf die so genannten «weissen Schwellen». Inmitten der Gleise ist ein Teil des Schotters weiss. Ist der neu? «Nein. Das hängt mit dem Untergrund zusammen. Wenn es zu viel Spiel hat, spritzt der Schotter gegen die Schienen. Dadurch wird er weiss.» Wenig später erscheint ein Zug am Horizont. Wir bringen uns in Sicherheit. «Schau gut hin», sagt Moreno. Der Zug kommt. Schiene und Schwelle geben unter dem Gewicht nach, werden ein kleines bisschen angehoben und vom nächsten Rad wieder hinuntergedrückt. «Bei grosser Hitze arbeitet das Material. Diese Bewegungen können zu Schienendeformationen führen.» Um die Bewegung einzuschränken, müssen solche Stellen rasch gestopft werden. Vorsorgen ist besser als Nachsorgen.

Beginn einer Bildergalerie

- □

1/2 Im Sommer achten die Streckeninspektoren besonders auf «weisse Schwellen». Diese begünstigen die Entstehung von Schienendeformationen.

(Lightbox öffnen) Klicken, um zu vergrössern

2/2 Ein Vorzeichen: Der weisse, «geschliffene» Schotter, der durch die Bewegung des Materials entsteht. [\(Lightbox öffnen\) Klicken, um zu vergrössern](#)

Gerne draussen

Moreno ist ein richtiger Bähnler. 1989 begann er seine Lehre als Gleismonteur. «Damals gehörten auch Gleisbegehungen dazu.» Heute sind das zwei verschiedene Berufe. Seit zehn Jahren führt er nur noch Begehungen durch. Seine grösste Motivation? Er liebt es draussen zu sein. «Ein Bürojob wäre nichts für mich.» Ausserdem schätzt er die Unabhängigkeit und die grosse Verantwortung.

Beginn einer Bildergalerie

[\(Lightbox öffnen\) Klicken, um zu vergrössern](#)

Gerne draussen zu sein, ist eine wichtige Voraussetzung für diese Arbeit: Die Streckeninspektoren müssen bei jedem Wetter raus. Bei grosser Hitze beginnt Moreno seinen Rundgang frühmorgens. Denn leicht bekleidet auf den Gleisen herumspazieren, das geht natürlich nicht: Neben Sicherheitsschuhen und langen Hosen muss auch zwingend ein Helm getragen werden. Immerhin sind kurze Ärmel erlaubt.

Beginn einer Bildergalerie

Wenn ein Zug kommt, verlässt Moreno das Gleis, begibt sich in Sicherheit und hebt die Hand, um den Lokführer zu grüssen.

[\(Lightbox öffnen\) Klicken, um zu vergrössern](#)

«Routine ist gefährlich.»

Moreno Galdo

Moreno trägt zwar zur Sicherheit des Bahnverkehrs bei, muss aber zunächst einmal für seine eigene Sicherheit sorgen. Streckeninspektionen sind ein einsames – und gefährliches – Metier. Vor jeder Begehung meldet er der Betriebszentrale das Gleis, das er inspiziert. «Die Kollegen sorgen dafür, dass mir die Züge entgegenkommen», sagt er. Für einen Streckeninspektor ist das lebenswichtig. Er muss vertrauen, aber vor allem jederzeit aufmerksam bleiben und vermeiden, sich unnötig lange im Gleis aufzuhalten. «Wenn das Telefon klingelt oder ich umfassendere Notizen machen muss, begeben mich in Sicherheit.» Aber hundertprozentige Sicherheit gibt es nicht. «Einmal konnte ich mich gerade noch retten.» Moreno schätzt die Arbeit an unterschiedlichen Orten und ist überzeugt, dass diese Abwechslung zu seiner Sicherheit beiträgt. «Routine ist gefährlich.»

Extreme Temperaturen als Herausforderung.

Die SBB ist eine Allwetterbahn. Und Trotzdem: Extreme Temperaturschwankungen bringen nicht nur Passagiere ins Schwitzen. Zwar ist das SBB Netz so ausgelegt, dass es auch an Hitzetagen funktioniert. Hohe Temperaturen verlangen Zügen und Infrastruktur aber einiges ab. [Hier finden sich mehr Informationen](#), wie sich die SBB auf die Sommermonate vorbereitet.

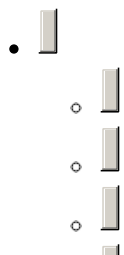
Informationen zum Text

Themen

- [#Eisenbahnfans](#)
- [#Mitarbeitende](#)
- [#Region West](#)
- [#Instandhaltung](#)

Hot Links

- [Auf Kontrollgang im Simplon-Tunnel. Eine Reportage](#)
- [Sommerdienst der SBB](#)





Das könnte Sie auch noch interessieren:



[Der Stein, auf dem die Bahn rollt](#)

[Gleisschotter ist ein wertvoller Rohstoff. Die Steine federn die Schwingungen ab, die durch die schnellen, schweren Züge entstehen. Und sie sorgen dafür, dass sich kein Regenwasser auf der Strecke sammelt. Doch woher kommt der Schotter und wohin geht er?](#)



[50 Kilometer auf dem Laufband: Im Lockdown zum Weltrekord](#)

[Matthias Kyburz, 30, ist Projektmitarbeiter im Team Nachhaltigkeit und mehrfacher Weltmeister im Orientierungslauf. Im Lockdown knackte er nun mit einer Zeit von 2 Stunden, 56 Minuten und 35 Sekunden den Laufband-Weltrekord über 50 Kilometer.](#)



[Der berufliche Wiedereinstieg lohnt sich – für alle](#)

[Erfolg gelingt mit den richtigen Talenten, doch diese sind knapp. Auch, weil viele ihre Karriere unterbrechen. Die SBB fördert deshalb mit einer Initiative den Wiedereinstieg in den Beruf und räumt mit Vorurteilen auf.](#)



[Rausgeputzt und bereit für die Fête des Vignerons](#)

[Die SBB Extrazüge stecken in den Startlöchern und dank der Speisewagen der SBB beginnt die Fête des Vignerons bereits bei der Anreise: Knapp eine Woche vor dem Start des legendären Events dekorieren die Mitarbeitenden den Speisewagen und tischen folgende Spezial-Menüs auf.](#)



[7 Fragen, welche die SBB beim Vorstellungsgespräch sicher nicht stellt](#)

[Die SBB stellt jährlich rund 3000 Personen ein. Dies sind etwa 10 000 Vorstellungsgespräche und unzählige Fragen. Es gibt aber Fragen, die die Personalabteilung nicht stellt. Warum? Ladina Bass, Hiring Partner, weiss es.](#)



[Frauen am Zug - mit Potenzial nach oben](#)

[Stolz auf die Lohngleichheit? Oder frustriert über den geringen Frauenanteil? Die Wahrheit liegt dazwischen: In Sachen Gleichstellung hat die SBB viel erreicht, doch es gibt noch einiges zu tun. Zum Frauentreiktag sechs Behauptungen, eingeordnet von Fachpersonen und Mitarbeitenden.](#)



Kontakt und zusätzliche Informationen

nach oben

Kontakt



[Kontakt](#)

Haben Sie Fragen? Wir helfen Ihnen gerne. Bitte lesen Sie auch unsere Erklärung zum [Datenschutz](#).

Bahnverkehrsinformationen



Informationen über die aktuelle Betriebslage und Störungen auf dem Schweizer Schienennetz und über wichtige Behinderungen und Streiks im Ausland.

[Aktuelle Hinweise](#)

Newsletter & Social Media



Jeden Monat über Angebote und Neuigkeiten informiert sein.

[Newsletter abonnieren](#)

-
-
-
-

Über die SBB



- [Unternehmen](#)
- [SBB Immobilien](#)
- [SBB Cargo](#)
- [Jobs & Karriere](#)
- [Medien & Dossiers](#)
- [Zahlen & Fakten](#)

- [Impressum](#)

Anmelden

[X](#)

Benutzername

Passwort