

Ein bleibender [Gleisbau] Eindruck bei Infra-Rail und Eiffage!!

Peter Maile hat den Gleisbauer über die Schulter geschaut und mit Hand angelegt. Die Gleisbauer staunten nicht schlecht als der Betriebsseelsorger tatsächlich sein Versprechen einlöste und an einem Montag im März in Arbeitsmontur auf der Baustelle stand.

Peter Maile, wollte wissen, wie Gleisbau funktioniert. Als Laie weiß ich, dass sich Stahl im Sommer aufgrund der Hitze dehnt, es zu Verwerfungen kommen kann und im Winter er aufgrund der Kälte schon auch mal reißen kann. Vermutlich wissen die, wenigsten Zugreisenden vom komplexen Bauwerk unterhalb des Zuges Bescheid.

Sehr angetan war der Betriebsseelsorger vom Bau einer einfachen Weiche. Warum? Weil im übertragenen Sinne immer wieder vom Weichen legen die Rede ist – auch in



der Kirche und Gesellschaft.

Das Zentrale im Gleisbau ist die Weiche: Da ist Zunge die auf den Gleitstuhlplatten gleitet, sich parallel zum Innengleis bewegt und eine Fahrtrichtungsänderung einleitet. (Wie der Name schon verrät sie sie vorne spitzt und wir nach hinten breiter) Sie gewährleistet eine reibungslose Änderung des Zuges. Im Mittelstück finden wir auf der Seite den so genannten Radlenker der dafür sorgt, dass der Zug, wenn er eine Weiche einfährt in der Spur bleibt. Gegenüber vom Radlenker befindet sich das Herzstück wo zwei Gleise in einer Spitze zusammengeführt werden und sich seitlich 2 Innengleise befinden. An das Herzstück schließt sich das End Teil an, welches in ein normales Gleis übergeht. Doch es gibt da noch die Innenbogen – Außenbogenweiche, die Doppelweiche (zwei Weichen in einer und die Kreuzungsweichen. Je nach Lage und Einsatzbereich der Weiche gibt es verschiedene Nummerierungen z. B jene, die 500'er die für den S-Bahnverkehr geeignet ist und für eine bestimmte Befahrungsgeschwindigkeit steht.

Doch bis die Weiche eingebaut ist, vergehen einige Tage und der Einbau benötigt Maschinen und erst recht Mannpower. Die Entwicklung im Gleisbau, gerade was die Maschinen angeht, begrüßen die Gleisbauer sehr. Gleichwohl die Brechstange nach wie vor zum Einsatz kommt z. B. beim Ausrichten der Schwellen und die Arbeit muss man mögen. Die Schwellen haben eine unterschiedliche Länge d h die LDS (letzte Durchgehende Schwelle) ist bei den Weichen die längste Schwelle. Die klassische Maurerschnur dient zur Orientierung. Sehr hilfreich ist der zwei Wege Bagger (ZWB) der die Schienen zusammen mit dem Kettenbagger in die Rippenplatten einführt. Die Schienen sind zwar unterschiedlich lang aber die Angabe 60E2 gibt Auskunft über die Schienengröße und Güte, d h Z.B der Schienenfuß beträgt 150 mm und 1 Meter Schiene wiegt 60 Kilo. Das ist schon eine geniale Erfindung meint Stephan der vor über 30 Jahren als Quereinsteiger in den Gleisbau kam. Stephan hat den Gleisbau von der Pike auf gelernt und ist reich an Erfahrung. Früher war der Gleisbau was für die Sträflinge und hatte nicht den besten Ruf.

Dabei ist der Beruf des Gleisbauers ein interessanter und die frische Luft, sowie der Wind und das Wetter wirken sich auf die Gesundheit positiv aus.

Nicht missen möchten die Kollegen zwei Geräte: Das Gleishebe und Richtgerät [genannt Mammut], das die vormontierten Gleise mit den darunterliegenden Schwellen anhebt, damit die Schwellen ausgerichtet werden können. Ist dies geschehen kommt die Eindrehmaschine (umgangssprachlich Robbel genannt), die auf der Schiene geschoben wird, zum Einsatz. Ein sehr sensibles (weil es schnell aus dem Gleis fallen kann, wohlgermerkt passiert dies meistens nur den Anfängern) aber unentbehrliches Teil, das im Alltag Robel genannt wird. Um das Längs- Quer und Höhenprofil im Millimeter Bereich zu gewährleisten kommen verschiedene Messinstrumente und Parameter zum Einsatz z. B. das RCA-Messgerät (umgangssprachlich Gleiswage) mit dem man die Spur messen kann. Diese liegt hier im Deutschen Schienennetz bei 1435 mm. Um die Längshöhe zu überprüfen, benutzt man ein Nivelliergerät.

Sind die Weichen und die Gleise eingebaut ist die Abschlussmessung erfolgt, kann die Stopfmaschine anrücken und die Gleise werden auf Höhe gebracht und an gestopft. Nach dem die Gleise auf die Endgültige Höhe und Richtung gebracht wurden können die Schweißer kommen und können die Schienen verschweißen.

Dabei wird die gesamte Schienenbefestigung noch einmal gelöst und wieder verspannt, um eventuell auftretende Spannungen im Gleis zu neutralisieren.

Das Team: Die Männer arbeiten seit weit über 10 Jahren zusammen sind ein sehr eingespieltes Team wo jeder Handgriff sitzt und jeder die Abläufe kennt. So muss das Material bereits im Vorfeld an die richtige Position auf dem Bankett abgelegt werden (das betrifft besonders die Schwellen). Das fachliche Knowhow der Männer kann sich sehen lassen alles sind gelernte Gleisbauer die wissen was sie tun. Gerade die fachliche Kompetenz und der 100% Verlass ist sehr wichtig, wenn Du in der „Hölle“, [eine bereits bestehende Röhre, wo der Platz sehr begrenzt ist, das Arbeitstempo sehr hoch und die Sperrpause nicht viel Fehler verzeiht] arbeitest meint Bojan. Er ist der Vorarbeiter im Team hat den übernächsten Arbeitsschritt im Kopf, ist für die Arbeitssicherheit zuständig und hat den Betriebsseelsorger eingelernt. Im Hintergrund arbeiten Stephan und Holger zwei klasse erfahrene Poliere, mit Kompetenz und Führungsqualität. Bezüglich des Wetters meint Andy: Es gibt kein schlechtes Wetter wohl aber die falsche Kleidung. Der Gleisbau ist besser als sein Ruf und auch da fehlt der kompetente Nachwuchs.





In der Zwischenzeit kamen die Kollegen mit der Stopfmaschine über das Bahnnetz angefahren und haben den Schotter verdichtet und die Gleise absolut (auf die Höhe) ausgerichtet. Diese sind wieder weitergefahren und die Schweißer verbinden nun die Schienen. Der nächste Schritt: Oberleitungen werden eingezogen und der Innenausbau kann beginnen.

Fazit

Wer ein Blick hinter die Kulissen wirft, oder gar im Gleisbau hospitiert, der wird Verständnis haben, dass Weichen ein komplexes Bauwerk sind, Gleise sich ausdehnen und der Gleisunterbau enorme Zugkräfte aufnehmen muss.

Wer im Gleisbau, sowie der Betriebsseelsorger von einer Kurve spricht hat keine Ahnung, (was auch stimmt), es nennt sich Kurve.

Die Gleisbauer, sind sehr gute Männer, die vieles auf sich nehmen (z.B. die lange Fahrt), die sich nicht aus der Ruhe bringen lassen, ihren Beruf sehr mögen und die Kollegen der Verleiher Firma (z.B. Mannheim Gleisbau) sehr gut aufnehmen und sehr gut anleiten.

Für den Betriebsseelsorger waren dies sehr gute und wichtige Erfahrungen die er nicht missen möchte. Dieser Arbeitseinsatz zeigt, wenn die Tunnelbauer weg sind, fährt noch lange kein Zug! Es ist faszinierend zu beobachten wie alles ineinandergreift!

Im Mai 2023 Diakon Peter Maile, Betriebsseelsorger