



UIC St

9.00m ←

6 REV Be 3.9.08

Db-97

# Eine Nacht im Rangierzirkus

Bei klirrender Kälte begleitete «via» die Arbeiter des Rangierbahnhofs Lausanne-Triage eine Nacht lang inmitten der tonnenschweren Güterbahnwagen. Ein Bericht über die ausgeklügelte Choreografie einer elefantösen Logistik in surrealer Kulisse und die Musik in den Ohren der Bahnarbeiter.



Lausanne-Triage zwischen Renens und Morges:  
Die wichtigste Drehscheibe für den Westschweizer  
Wagenladungsverkehr.



**Präzisionsarbeit im warmen Führerstand:  
Der Rangierlokführer Jean Mpoy arbeitet seit  
25 Jahren bei der SBB.**



**B**onjour!» Mit gutgelaunten Morgen-  
grüssen trudeln die Bahnarbeiter des  
Rangierbahnhofs Lausanne-Triage ein.  
Es ist 19 Uhr 30, die Nachtschicht beginnt. In  
den Garderoben im ersten Stock des Haupt-  
gebäudes machen sich die Männer für eine  
lange, kalte Nacht bereit. Sie ziehen dicke Pul-  
lover an, darüber die orangen Hosen und Wes-  
ten, fassen Handschuhe und Helme aus dem  
Spind und gehen in ihren schweren Arbeits-  
schuhen die Treppe hinunter. Mehr Material  
tragen sie nicht, ihre wichtigsten Werkzeuge  
sind die Hände und der Kopf. Vor dem Eingang  
versammeln sich die 25 Arbeiter der Nachts-  
chicht. Dann verteilt sich die orange Truppe  
aus Rangierern, Lokomotivführern und Vorar-  
beitern auf dem weiten, kilometerlangen Ran-  
gierfeld. Über Funk bleiben sie miteinander in  
Kontakt.

#### Von Ablaufbergen und Kupplerstangen

Yanick Perron (27) begibt sich zur «Einfahr-  
gruppe», wo die Züge ankommen. Dort wartet  
eine Kolonne von Wagen mit Zuckerrüben da-

rauf, auseinandergenommen zu werden. Ya-  
nick hängt zuerst die Lokomotive ab und lässt  
aus den Wagen die Bremsluft entweichen.  
Dann macht er den Zug «lang». Der Rangierer  
steigt dabei zwischen jene Wagen, deren Wege  
sich diese Nacht im Rangierbahnhof trennen.  
Mit raschen Handgriffen lockert Yanick die  
Schraubenkupplungen. Eine Liste zeigt ihm,  
wie viele Wagen jeweils beisammen bleiben.  
Sobald er fertig ist, wird der Zug von einer  
Rangierlokomotive über den «Ablaufberg»  
gestossen. Kollege Mile Trpkovski (22) steht  
dort mit einer Kupplerstange bereit. Während  
die Wagen an ihm vorbei fahren, hebt er mit  
dem Hebel die gelockerten Kupplungen aus  
den Ösen und trennt die Güterwagen just vor  
dem «Abhang». Die Wagen rollen so einzeln  
oder paarweise den Hügel hinab auf das Gleis  
ihrer Bestimmung.

#### Ein Wald rollt vorbei

Die Nacht macht den Rangierbahnhof zu  
einem speziellen, fast surreal anmutenden  
Arbeitsort. Unter dem Flutlicht wirkt das

## Rangierbahnhof Lausanne-Triage

**Der Güterbahnhof Lausanne-Triage** ist die wichtigste Drehschei-  
be für den Wagenladungsverkehr  
der Bahn in der Westschweiz.  
Die 3 Kilometer lange und 300 Me-  
ter breite Sortieranlage für Güter-  
wagen liegt auf dem Gemeindege-  
biet von Denges zwischen Renens  
und Morges, südlich von Lausanne.  
Der Rangierbahnhof besteht aus  
62 Kilometern Gleisen, die auf einer  
Fläche von 730 000 Quadratme-  
tern verteilt sind. Die Geleisegrup-  
pen sind mit 188 Weichen zu einem  
ausgeklügelten System verknüpft.

**Die Güterzüge** kommen auf der  
sogenannten Einfahrgruppe mit  
11 Gleisen an. Mithilfe der Schwer-  
kraft rollen die einzelnen Wagen  
dann über den Ablaufberg, werden  
auf die 37 Geleise der Ausfahrgrup-  
pe verteilt und dort zu Güterzügen  
zusammengestellt. Pro Jahr werden  
hier rund 280 000 Güterwagen sor-  
tiert, in der Stunde sind dies bis zu  
150 Güterwagen.

**Die Einfahrgruppe** wurde be-  
reits im Vorfeld der Expo 1964 in  
Lausanne gebaut und vorerst als  
«Parkplatz» für die Sonderzüge der  
Landesausstellung benutzt. 1971  
wurde die Anlage Lausanne-Triage  
dann vollständig in Betrieb genom-  
men. Seitdem hat der Rangierbahn-  
hof mehrere technische Erneuerun-  
gen erlebt. So ist der Ablaufbetrieb  
heute computergesteuert und die  
Gleisbremsen am Ablaufberg funk-  
tionieren automatisch. Sämtliche  
Gleise von Lausanne-Triage sind  
elektrifiziert.

**100 Mitarbeiter von SBB** Infra-  
struktur betreiben den Rangierbahn-  
hof Lausanne-Triage, der für weite-  
re 160 Angestellte von SBB Cargo  
ebenfalls Arbeitsort ist. Auf dem  
Gelände befindet sich zudem ein  
Depotgebäude für den Lokomotiv-  
unterhalt mit 20 Angestellten.



Ein Rangierer auf dem Fahrrad pfeift sein Lied in die Nacht hinaus.



Gleisfeld in dieser Nacht jedenfalls wie eine ausserirdische Landschaft. Ständig rumpeln irgendwelche Güterbahnwagen vorbei, Funken schlagen von den Fahrleitungen, und immer wieder quietschen die Gleisbremsen am Fuss des Ablaufbergs. Die ferngesteuerten Bremsplatten stoppen die Wagen vom Boden her genau so stark, dass sie an der richtigen Stelle zum Stillstand kommen. Falls der Wagen zu weit rollt, legt ein Rangierer einen «Hemmschuh» auf das Gleis. Während wir mit Bahnhofleiter Max Fanelli (36) zwischen den Gleisen ans Ende der «Ausfahrgruppe» gehen, überholt uns ein Rangierer auf dem Fahrrad. Er pfeift ein Lied in die Nacht hinaus und nähert sich einer Reihe von Zisternenwagen, die er zu einem Güterzug kuppeln soll. Drei Wagen voll frisch geschlagenem Holz rollen an uns vorbei. Es riecht wie mitten im Wald.

#### Bremsdefekt ohne Unfallfolgen

Zwei Gleise nebeneinander stehen fünf metallene Riesen still. Die Wagen stoppen in der Mitte des Feldes. Zu früh – doch die nächsten zwei

Güterwagen des Zuges sind schon unterwegs. Niemand kann die rollenden Wagen jetzt noch bremsen, der Zusammenstoss ist unausweichlich. Fanelli runzelt die Stirn. Ein Knall: Heftig prallen die Puffer gegeneinander. Sofort wird der Betrieb unterbrochen, aus dem Nichts tauchen eilends zwei Rangierer auf. «Eine Bremse ist blockiert», stellt François Neuhaus (60) die Ursache der Kollision fest. Bei einem Wagen war nicht alle Luft aus der Bremse entwichen. Nun muss eine Lokomotive her, um die Wagen wegzuziehen. Zum Glück ist kein Schaden entstanden. Doch die Szene hat gezeigt, wie wichtig die Sicherheit im Umgang mit den schweren Güterwagen ist. Seit elf Tagen hat es keinen Arbeitsunfall mehr gegeben, stand am schwarzen Brett des Servicegebäudes.

#### Rangierbahnhof-Karrieren

«Die harte Arbeit draussen in der Nacht ist mühsam und anstrengend. Mit der Zeit wird der Körper müde», sagt Max Fanelli. Er leitet Lausanne-Triage seit gut einem Jahr. Die meisten seiner Leute arbeiten viel länger im

## Flächendeckendes Schienennetz

**Täglich werden im Wagenladungsverkehr** in der Schweiz über 2000 Güterzüge über das Netz der SBB bewegt. 40 Prozent davon im grenzüberschreitenden Import- oder Exportverkehr, 60 Prozent als Inlandtransporte. Jeden Tag transportiert allein SBB Cargo 9000 Güterwagen auf der Schiene von Anschlussgleis zu Anschlussgleis. Nebst den heute 8 grossen Rangierbahnhöfen von SBB Infrastruktur gibt es 28 über das ganze Land verteilte regionale Teams von SBB Cargo. Diese bringen und holen die Wagen von den Kunden aus der näheren Umgebung und stellen sie zu Güterzügen zusammen. Das fein verzweigte Güternetz der SBB beinhaltet schweizweit 323 Bedienpunkte. Von dort werden nach festem Fahrplan von Montag bis Freitag total über 3000 Anschlussgleise bedient. Insgesamt hat die Schweiz damit das dichteste Netz in Europa. Die wichtigsten Kunden stammen aus den Branchen Handel, Bau, Industrie und Landwirtschaft.

**Die Funktion eines Rangierbahnhofs** kann mit einem Verteilzentrum der Post verglichen werden. In diesem Herzstück des Systems werden die am Abend abgeholten Güterwagen in der Nacht nach ihrem Ziel sortiert und zu neuen Zügen gebündelt. Im Schnitt wird ein Wagen in der Schweiz über eine Distanz von 120 Kilometer befördert. Der zuverlässige Transport grosser Warenmengen über Nacht ist für viele Kunden unverzichtbar.

**Der weitaus grösste Player** im Bahngüterverkehr in der Schweiz ist das SBB-Tochterunternehmen SBB Cargo. Im Geschäftsbereich Schweiz arbeiten 2100 SBB-Cargo-Mitarbeitende, über 400 davon sind Lokführer. Die Rhätische Bahn und die BLS bieten ebenfalls Wagenladungsverkehr-Dienstleistungen an.



Um 04:30 Uhr kehren die Arbeiter in die Garderobe zurück: Kurz bevor es hell wird, sagen sie sich «gute Nacht».

Betrieb. So auch Franco Fabani (47). Der Tessiner fand 1989 einen Job in Lausanne und ist seither vom Rangierer zum Teamleiter aufgestiegen. «Ich bin hier aufgewachsen», sagt Franco lachend. Wenn Not am Mann ist, hilft er immer noch auf dem Rangierfeld aus. Franco erinnert sich an die Umstellung von der Nachtschicht auf normale Bürozeiten: «Das Aufstehen war kein Problem, aber nach dem Mittag war ich komplett fertig.» Nun sei er umgekehrt nach einer Nachtschicht um 10 Uhr schon wieder wach – schlafen bis am Nachmittag geht nicht mehr. Vor dem schmalen Kabäuschen zwischen Gleis 23 und 24 wartet Franco auf die Papiere, die für den nächsten Zug ausgedruckt werden. Bei Wind oder Wetter ist hier der einzige Ort, wo sich die Gleisarbeiter zwischendurch aufwärmen können. Immer schön warm hat es dagegen Jean Mpoy (54). Der Schweizer mit kongolesischen Wurzeln steht im gut geheizten Führerstand der grossen Rangierlok, die vor mehr als 50 Jahren von Brown-Boveri hergestellt wurde. Mpoy selbst ist schon 25 Jahre bei der SBB, zuerst als

Güterzuglokfürer und seit drei Jahren hier in Lausanne-Triage. Er schätzt die gesellige Stimmung auf dem Rangierbahnhof, die Nachtarbeit mache ihm nichts aus: «Man ist hier nicht allein und arbeitet miteinander.» Ein Gaspedal gibt es nicht im Führerstand. Mpoy bedient die Lokomotive beidhändig mit zwei Steuerrädern. Der Lokführer selbst sieht beim Rangieren oft nicht viel. Er hält sich an den über Funk empfangenen Alarmton. Dieser wird von Franco ausgelöst, der draussen Wagen um Wagen anhängt. Solange es regelmässig piepst, kann Mpoy fahren. «Franco gibt die Musik und macht die Augen für mich», wie es im Rangierer-Jargon heisst. Die letzten Meter sagt Franco an: «Noch ein Wagen, halb, 4 Meter, 2, 1, stopp!» Und wieder rückwärts, um den nächsten Wagen auf Gleis 32 zu holen.

#### Tägliche Prise Achterbahn

Nachdem alle Wagen angehängt sind, klettern wir mit Franco über die Leiter vorne auf die Stehbrücke am Bug der Rangierlok. Nun kommen wir in den Genuss einer rasanten Fahrt

über die Wendeschleife auf die andere Seite des Gleisfelds. Dies ist tägliche Prise Achterbahn im Job der Rangierer: Mit maximal 60 Sachen rattert der Rangierzug über die Schienen, durch Unterführungen und über Weichen. Kalte Luft bläst uns dabei ins Gesicht, die Finger gefrieren am Geländer, und Franco ruft fröhlich: «Richtig lustig ist das erst, wenn es schneit!» Auch ohne Schnee schon ordentlich durchfrozen, halten wir vor dem Dienstgebäude. Es ist 23:30 Uhr. Die halbe Nachtschicht ist um und die Männer versammeln sich für eine kurze Pause in der Kantine. Einige essen etwas Warmes, die vier schnellsten sichern sich einen Platz am Töggelikasten. Aus den roten Gesichtern liest man keine Spur von Müdigkeit, um Mitternacht sind die Rangierer hellwach. Mit Spässen halten sie sich warm und bei Laune, bis es für die zweite Halbzeit wieder nach draussen geht.

Nur die fünf Leute im Stellwerk bleiben im Haus. Sie überwachen den Betrieb im Kommandoposten im obersten Stock. Intern heisst die Zentrale «Ausguck» oder «Tower».

Tatsächlich hat man durch die grosse Scheibe des Turms einen prächtigen Blick auf das Lichtermeer des Rangierbahnhofs. Doch die Leute im Stellwerk haben vor allem ihre Bildschirme im Auge. Konzentriert leiten sie den Verkehr, kontrollieren am Telefon die Angaben über Gewicht, Ladung und Ziel der Güterzüge und stellen die Papiere zusammen. Zugnummern und Zahlen bestimmen ihre Kommunikation. Auf einem Modell des Rangierbahnhofs leuchten unzählige Lämpchen. Mit einem farbigen Magnet ist darauf die Lage jeder Lokomotive markiert. Ganz vorne an der Glasscheibe sitzt der Bremser Eric Monnard (38). Er überwacht den Ablaufberg und reguliert wenn nötig die automatisch berechnete Bremsung der Wagen. «Regen macht nichts, aber der Wind hat manchmal einen Einfluss», sagt der Profi. Mit dem roten Notfallknopf auf seinem Pult kann Eric den Betrieb augenblicklich unterbrechen.

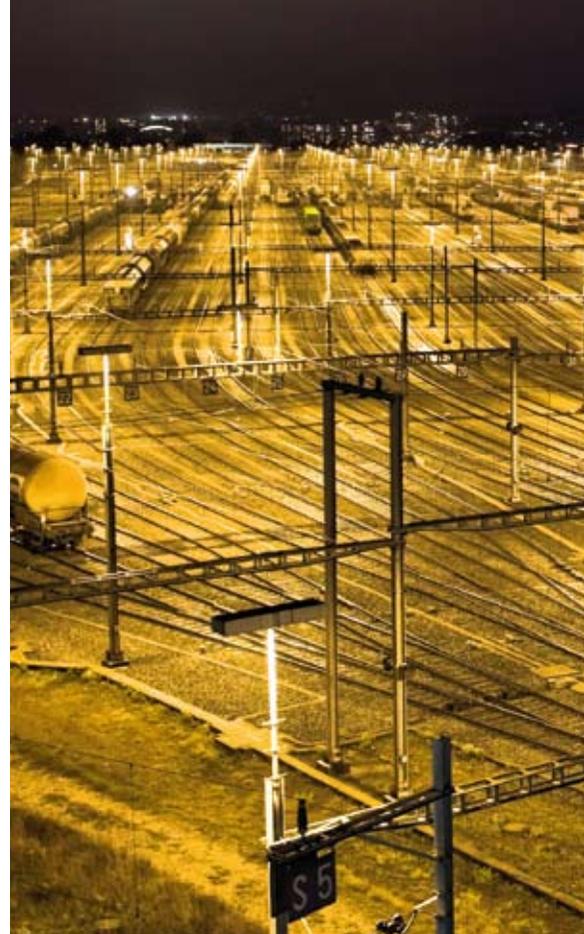
Kurz nach ein Uhr schalten die Männer auf dem Rangierbahnhof noch einen Gang höher: Die Stosszeit beginnt. In dieser Phase werden die meisten Güterwagen noch einmal zurück auf den Ablaufberg gezogen und ein zweites

Mal sortiert. Diesmal folgt die Triage parallel auf zwei Gleisen. Yanick Perron ist noch immer im Schuss. Das muss er auch sein, denn jetzt geht es Schlag auf Schlag. Auf allen Seiten rollen Wagen um Wagen den Berg hinab. Die einzigen, die zu schlafen scheinen, sind die neun roten Lokomotiven, die hintereinander auf einem Abstellgleis stehen und auf ihren Einsatz warten. Es geht nicht mehr lang, dann werden sie die frisch formierten Güterzüge in alle Richtungen ziehen.

#### **Bevor es hell wird, sagen sie sich gute Nacht**

Um 3 Uhr 49 wird der letzte Zug über den Ablaufberg gestossen. Unten kuppeln die Rangierer die Wagen wieder zusammen und hängen sie an eine Lokomotive. Die Bremsen werden aufgepumpt und die reisefertigen Güterzüge schliesslich an den Lokführer übergeben. Erst wenn alle Züge weg sind, es ist unterdessen 04:30 Uhr, kehren die Arbeiter in die Garderobe zurück, um sich die schwarzen Hände zu waschen. Kurz bevor es hell wird, sagen sie sich «gute Nacht» und machen sich auf den Heimweg.

Text: Claudio Zemp; Fotos: Niels Ackermann



Vom «Tower» hat man einen prächtigen Blick auf das Lichtermeer des Rangierbahnhofs Lausanne-Triage.



## Güterbahnlandschaft im Umbruch

**Die Bahn erlangt am Schweizer Güterverkehr** einen Anteil von rund 30 Prozent – das ist europaweit ein Spitzenwert. Im Transitverkehr durch die Alpen beträgt der Anteil der Schiene rund zwei Drittel. Inzwischen fahren mehrere Güterbahnen ihre Züge durch die Schweiz. SBB Cargo befördert jeden Tag rund 220 000 Tonnen Güter – dabei werden gegen 25 000 LKW-Fahrten eingespart. Die positive CO<sub>2</sub>-Bilanz ist neben Zuverlässigkeit und Effizienz für viele Kunden ein wichtiges Argument, um auf die Bahn zu setzen.

**Der klassische Wagenladungsverkehr** bildet das Basisangebot von SBB Cargo und gilt als Rückgrat des Schweizer Güterverkehrs. Für internationale Transporte ist das Netz eng mit den Netzen der Nachbarländer verzahnt. Das umweltfreundliche System ist jedoch aufwendig und die Transportkapazitäten sind tagsüber durch den Personenverkehr stark limitiert. Der Ausbau der Bahninfrastruktur ist

dringend notwendig, um auch für den Güterverkehr in Zukunft die notwendigen Kapazitäten zur Verfügung stellen zu können. Damit das Binnennetz im Schuss bleibt, braucht es zudem langfristig Ersatzinvestitionen in Wagen, in Loks und auch in die Anschlussgleise. Der Trend zu Containern im Wagenladungsverkehr erfordert schliesslich veränderte Umschlagprozesse.

**Um den neuen Bedürfnissen** gerecht zu werden, führte SBB Cargo per Ende 2008 ein Express-Netz ein. Die Rangierleistungen von «Cargo Express» werden auf drei «Hubs» in Zürich-Müllingen, Däniken (SO) und Renens (VD) konzentriert. Im Rangierbahnhof Olten/Däniken wird seither nur noch in der Anlage Däniken rangiert. Die SBB plant in einem nächsten Schritt, voraussichtlich per Ende 2009 mit Biel einen weiteren veralteten Rangierbahnhof umzunutzen und den Wagenladungsverkehr hauptsächlich noch über sieben Rangierbahnhöfe abzuwickeln.