

**Zeitschrift:** Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** 61 (1988)

**Heft:** 4: Reisen mit der Bahn = Voyager en train = Viaggiare in treno = Travelling by rail

**Artikel:** Ballett der Nachtarbeiter = Le ballet des équipes de nuit = Il balletto notturno degli operai = Night-workers' ballet

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-773236>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

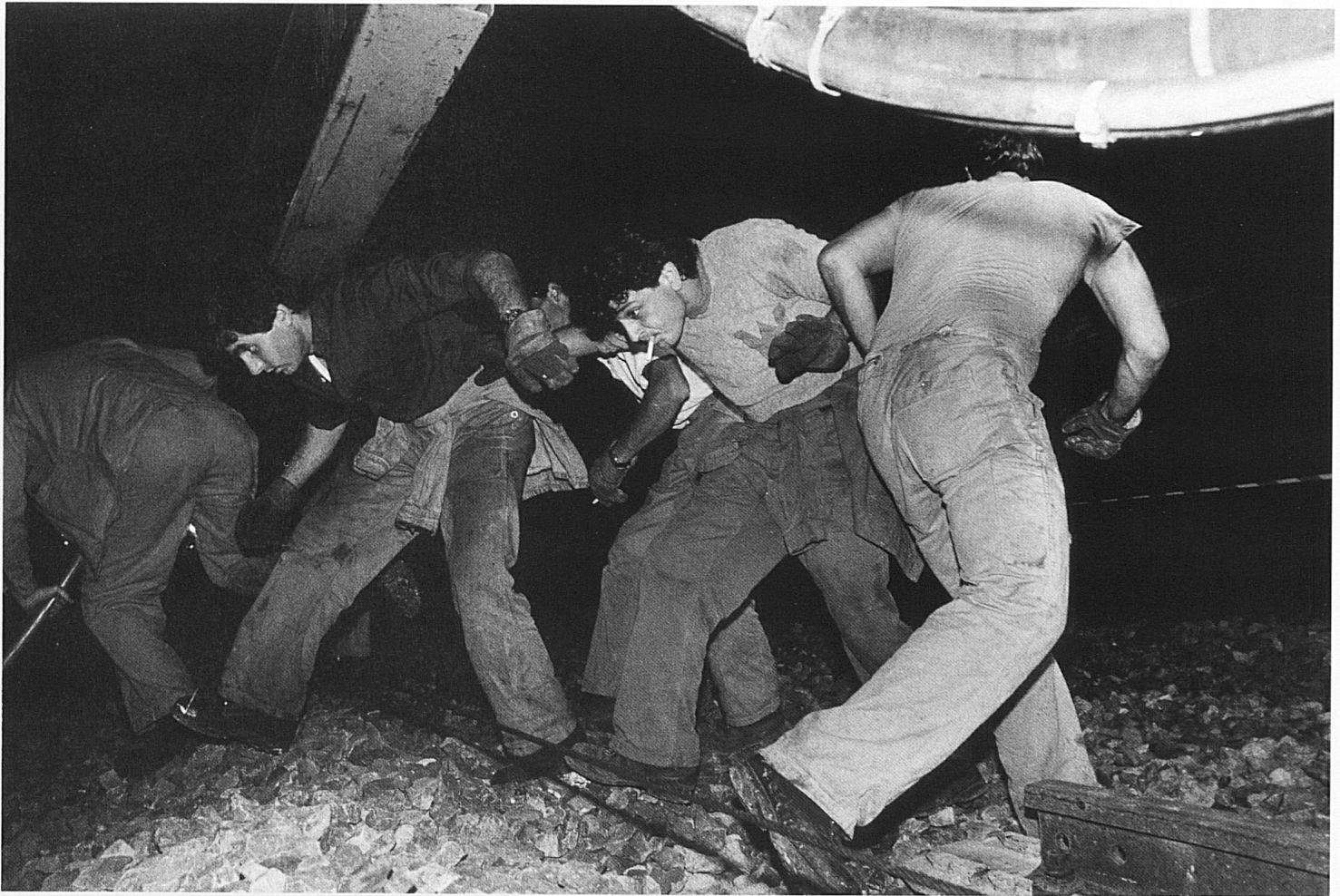
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 01.04.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



39

### Die Arbeit in der Rotte

Ein korrekt liegendes, intaktes und sauberes Gleis ist Voraussetzung für die ruhige Fahrt der Eisenbahnwagen auch bei hohen Geschwindigkeiten; die Leute vom Gleisunterhalt tragen damit eine hohe Verantwortung, vor allem, wenn man bedenkt, dass ihnen auch der Kampf mit den Naturgewalten obliegt. Angefangen bei den Pflanzen, die zwischen den Schienen spriessen, Wasser anziehen und die Gleislage unliebsam verändern, bis zu den Sträuchern, die ins Lichtraumprofil wachsen, und den Bäumen, die nicht selten auf den Bahnkörper stürzen.

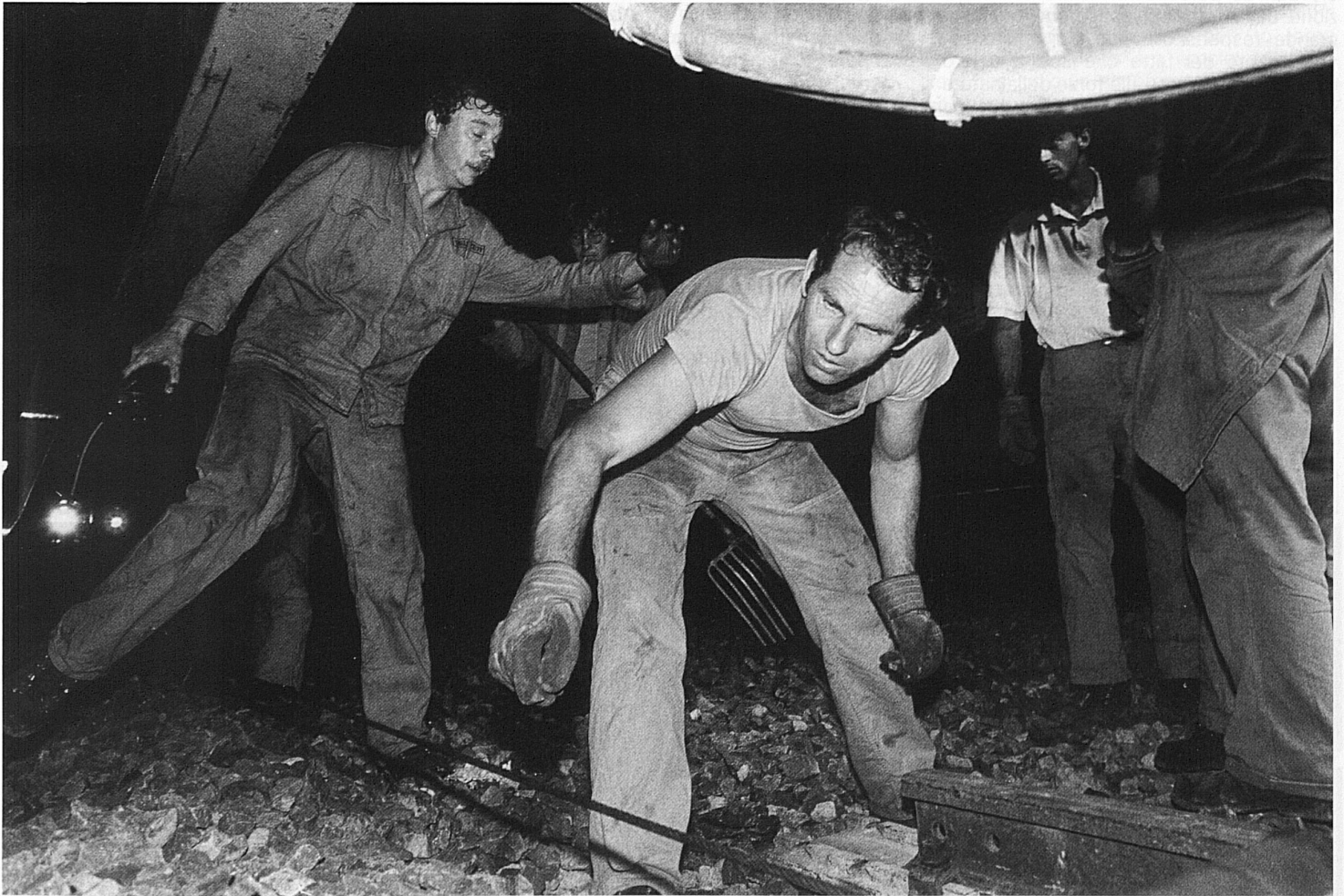
Der Grossteil der Arbeiten wird an Privatfirmen vergeben, die mit einem umfangreichen und spezialisierten Maschinenpark die

regelmässigen Unterhaltsarbeiten besorgen. Die Mechanisierung geht so weit, dass nach Passieren eines der gelben Ungetüme die alten Schienen und Schwellen und der alte Schotter durch neues Material ersetzt sind. In der Regel muss in den verkehrsfreien Nachtstunden gearbeitet werden, doch werden Umleitungen auf andere Strecken oder auf die Strasse immer häufiger angeordnet, um effizienter und rascher voranzukommen.

Die SBB sind personalmässig zu etwa 20 % am Gleisunterhalt beteiligt, wo sie vorwiegend den Kleinunterhalt und den anspruchsvollen Weichenbau besorgen. Der Kleinunterhalt ist keinesfalls zu vernachlässigen: Ausbessern von Schwachstellen, Entwässern des Bahnkörpers wo nötig, Pflege der Böschungen und ihres Pflanzenwuchses, Vor- und Nacharbeiten nach dem Passieren

der privaten Gleisbaumaschinen, Kontrolle des Gleises und des Mauerwerks in den Tunneln, Räumung der Fahrbahn von Schnee und Eis (herabhängende Eiszapfen an Steilwänden und Tunnelmündungen inbegriffen). Durch die Mechanisierung konnte der SBB-eigene Personalbestand in den letzten 20 Jahren um rund die Hälfte herabgesetzt werden. Die einst rhythmisch daherpickelnden Gruppen von «Grampern» sind verschwunden; die neue Bezeichnung «Gleismonteur» lässt erahnen, dass die Ansprüche an die Mannschaft gestiegen sind. Weil die geschweissten Langschienen die früheren, besonders unterhaltsbedürftigen Schienenstösse zum Verschwinden gebracht haben, vermindert sich der Kleinunterhalt, wogegen die Montage von Weichen – mit Hilfe fahrbarer Krane – an Bedeutung gewonnen hat.

## Il balletto notturno degli operai / Night-workers' Ballet



40

In den 62 Bahnmeisterbezirken der SBB sind je 2-3 Rotten zu 5-12 Mann tätig, wobei jeder Rotte je ein Unterkunfts- und ein Werkzeugwagen zugeteilt sind. Die SBB-Rottenköchinnen sind für den Einkauf der Speisen und Getränke besorgt und kochen auf den gas- oder ölgefeuerten Herden. Unter ihren dankbaren Gästen gibt es nicht wenige ausländische Saisoniers.

Der Bahndienst ist mit eigenen Traktoren ausgerüstet, die unter Beachtung der besonderen Sicherheitsregeln Materialtransporte besorgen. Sicherheit wird grossgeschrieben: Die Fahrplanzüge dürfen nicht gefährdet werden, und auf den Gleisbaustellen warnen Aufseher und automatisch betätigte Signalhörner und Blinklichter rechtzeitig vor durchfahrenden Zügen.

*39/40 Ballett der Nachtarbeiter: Hier sind Männer einer privaten Gleisbaufirma mit dem Legen neuer Schienen beschäftigt. Die Zusammenarbeit untereinander und mit der sichtbaren Gleisbaumaschine muss auch bei diesem grossen Lärm exakt und zuverlässig vor sich gehen. Alles spielt sich im Freien, bei Nacht, in beengten Verhältnissen und auf hindernisreichem Boden ab. Am nächsten Morgen fahren Züge und Passagiere auf neuen Schienen und neuem Schotterbett*

*39/40 Ballet des travailleurs de nuit: les ouvriers d'une entreprise privée de construction de voies ferrées sont en train de poser de nouveaux rails. La coordination du travail entre eux et avec l'engin – bien visible – qui pose les rails doit coïncider exactement et sûrement avec le bruit de la machine. Tout se déroule en plein air et de nuit dans un espace restreint et sur un sol encombré d'obstacles. Le matin, des trains avec leurs passagers rouleront sur des rails neufs et sur un nouveau ballast*

*39/40 Balletto notturno degli operai: l'obiettivo ha colto gli operai di un'impresa privata durante la posa delle rotaie. Malgrado la rumorosa presenza della macchina posabinari, la collaborazione fra gli uomini deve essere perfetta e coordinata. Tutto il lavoro si svolge all'aperto, di notte, in uno spazio esiguo e su un terreno irto di ostacoli. Il giorno seguente, i treni e i viaggiatori transitano sulle nuove rotaie posate sulla nuova massicciata*

*39/40 Night-workers' ballet. The crew of a private track-laying company is fitting new rails. Their cooperation with each other and with the track-laying machine, part of which is visible here, must be exact and reliable in spite of the noise. All the work has to be done outside at night, in a confined space and on ground thick-set with obstacles. By next morning trains will be able to carry passengers over new rails and a new track bed*

31

## Il lavoro nella squadra

Binari perfettamente sistemati, intatti e puliti sono la premessa indispensabile per permettere alle carrozze di correre senza scosse anche quando il treno raggiunge velocità elevate. Le persone addette alla manutenzione delle rotaie si assumono quindi una grande responsabilità, in particolare se si tiene conto del fatto che spetta a loro il compito di far fronte alle forze della natura. Il personale in questo settore deve occuparsi delle erbacce che spuntano fra le rotaie, attirano l'acqua e modificano la posizione dei binari; dei cespugli che ostacolano il profilo dello spazio libero, nonché degli alberi che in non pochi casi cadono sulla massicciata.

I lavori vengono in gran parte assegnati a ditte private che con l'impiego di un vasto parco di macchine speciali si occupano dei regolari lavori di manutenzione della linea. La meccanizzazione è giunta ad un punto tale che, dopo il passaggio delle gigantesche macchine di color giallo, le vecchie rotaie e le

traversine, come pure la ghiaia delle massicciate, sono già state sostituite da materiale nuovo. I lavori si svolgono di regola di notte quando il traffico riposa; tuttavia, sempre più spesso i treni vengono deviati.

Le FFS partecipano alla manutenzione dei binari nella misura del 20% circa per quanto riguarda il personale e del 30% sul piano finanziario; esse si occupano prevalentemente dei lavori di minore entità e delle opere più esigenti di posa delle rotaie. Anche se si parla di lavori minori, il termine non deve essere frainteso: in effetti, fra questi lavori possiamo annoverare i miglioramenti da apportare in qualche punto debole, il deflusso delle acque dalla massicciata quando ciò si rende necessario, la cura delle scarpate e delle piante che vi proliferano, i lavori preliminari e quelli che seguono il passaggio della speciale macchina per la posa delle rotaie, il controllo dei binari e dei muri nelle gallerie, nonché lo sgombero della neve e del ghiaccio (compresi i ghiaccioli che scendono dalle pareti e all'imboccatura dei tunnel). Grazie alla meccanizzazione, negli ultimi

venti anni è stato possibile ridurre di circa la metà il personale delle FFS addetto a queste mansioni. Sono spariti gli operai della squadra che un tempo calavano il piccone nella ghiaia provocando un caratteristico suono ritmico; la nuova denominazione di «operai addetti al montaggio dei binari» lascia sottintendere che anche le esigenze poste alla squadra sono aumentate. Le rotaie di un tempo, con gli innumerevoli giunti che richiedevano costanti cure, sono state sostituite dalle lunghe rotaie saldate ed è anche per questo motivo che sono diminuiti i lavori di manutenzione di piccola entità; ha invece guadagnato importanza il montaggio degli scambi mediante l'impiego di gru mobili.

I 62 ispettorati circondariali delle FFS dispongono ciascuno di 2-3 squadre con 5-12 uomini; ad ogni squadra viene assegnato un carro per gli utensili e una carrozza-dormitorio. Le cuoche assunte dalle FFS per le squadre di operai si occupano dell'acquisto del cibo e delle vivande e cuociono sulle stufe a gas o a nafta. Fra i loro ospiti riconosciuti non pochi sono operai stagionali stranieri.

41



41/42 Weitere Nachtaufnahmen: In gespenstischer Umgebung mühen sich die Gleisarbeiter mit Schotterportionen, Schwellen und Schienenstücke ab – alles eingezwängt in den Rahmen gewaltiger Maschinen und Güterwagenreihen

41/42 Autres clichés de nuit: dans un environnement fantomatique, des ouvriers de la voie s'évertuent autour de monceaux de ballast, de traverses et de rails

32

## Working with the Crew

A rightly laid, intact and clean track is essential if railway carriages are to run smoothly and at high speeds. Those who look after the tracks therefore have a heavy responsibility, especially if it is considered that they also have to contend with the forces of nature. These include the weeds that germinate between the rails, absorb water and have a deleterious effect on the bed of the track, the bushes that grow into the path of carriages, and trees that occasionally fall on to the line.

Most of the work is farmed out to private companies which keep an extensive range of special machines for carrying out the regular maintenance work. Mechanization is today so far advanced that after one of the yellow behemoths has passed by, the old rails, sleepers and ballast material have all been replaced. As a general rule the work must be done in the night when no trains are running, but diversions on to other lines or

the temporary use of road services are today resorted to more and more frequently in order to permit speedier and more efficient work.

Swiss Federal Railways provide about 20 per cent of the personnel and up to 30 per cent of the financing for track maintenance. They mostly handle the minor upkeep jobs and the demanding task of points construction themselves. And even the minor upkeep jobs are no small matter: consolidation of weak places, draining of the track bedding where necessary, control of the bank vegetation, preparation and cleaning-up work before and after the passage of private track-laying machines, supervision of the tracks and masonry in tunnels, clearing the tracks of snow and ice (including icicles hanging from steep embankments or tunnel portals). Mechanization has enabled Swiss Federal Railways to reduce their own personnel by about a half in the last twenty years. The groups of railway workers swinging rhythmic picks have disappeared; they have been replaced by "track fitters", a new name

which shows that the demands made on the qualifications of the crew have risen. Because welded lengths of rail have replaced the shorter sections formerly used, which required far more maintenance, less detail work is necessary, while more time is now spent on the mounting of points with the aid of travelling cranes.

In each of the 62 track maintenance regions of Swiss Federal Railways two to three crews of 5-12 men are employed. Each crew has its own accommodation car and tool truck. The crew cooks buy food and drinks and cook meals on gas or oil fired stoves. Their grateful guests include large numbers of seasonal foreign workers.

The track services are equipped with their own tractors which transport material, observing strict safety regulations. Safety is in general writ large: passenger and goods trains must never be endangered in any way, and wherever work is done on the track, monitors, automatic horn signals and flashing lights are provided to warn workers of the approach of trains.



*41/42 Altre immagini scattate di notte: in un ambiente quasi spettrale, nell'esiguo spazio fra le gigantesche macchine e la fila di carri merci, gli operai addetti alla posa stendono lo strato di pietrisco e si occupano delle traversine e dei binari*

*41/42 More night shots: in a dramatic-looking setting track workers are busy with ballast, sleepers and rail sections, shut in between rows of freight trains and huge track-laying machines*



43

### Le travail en équipe

Un rail intact, propre et posé correctement est la condition préalable pour que le train roule tranquillement. Les hommes chargés de l'entretien de la voie assument donc une grande responsabilité, surtout si l'on pense qu'il leur appartient aussi de combattre les forces de la nature, à commencer par la mauvaise herbe qui pousse sur la voie, retient l'humidité et modifie la position des rails, jusqu'aux buissons qui croissent dans le voisinage et aux arbres qui assez fréquemment s'abattent sur la voie.

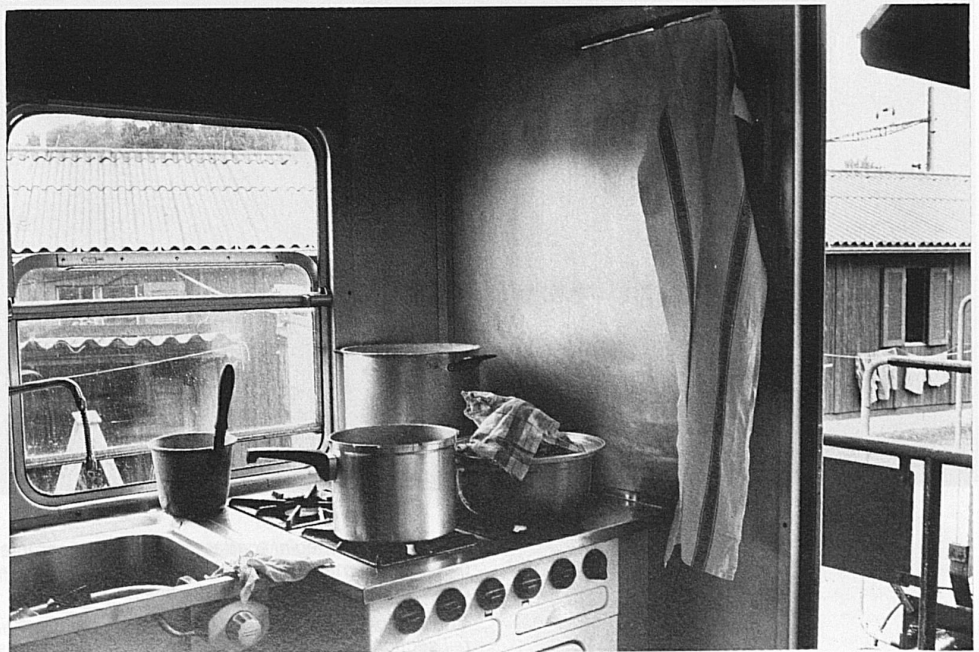
La plus grande partie des travaux est confiée à des entreprises privées qui effectuent les travaux réguliers d'entretien à l'aide d'un vaste parc de machines spécialisées. La mécanisation a progressé aujourd'hui au point que, à chaque passage d'une des énormes machines jaunes, un nouveau matériel de rails, de traverses et de ballast est posé en remplacement de l'ancien.

Les CFF engagent dans l'entretien des voies environ 20 % du personnel, qui est affecté principalement à l'entretien courant et à la mise en place particulièrement difficile des aiguillages. L'entretien courant n'est d'ailleurs pas une bagatelle. Il comprend le renforcement des tronçons plus faibles, l'assèchement de la voie en cas d'humidité excessive, l'entretien des talus et de leur revêtement végétal, les travaux avant et après le passage des machines pour la pose des

43-46 Ruhender Pol sind die Rottenwagen mit der verantwortlichen Köchin, auf unseren Bildern Frau Fürst. In diesen Fahrzeugen sind einerseits alle nötigen Werkzeuge aufbewahrt, andererseits ist ein Unterkunftswagen mit Küche vorhanden. Nach «nouvelle cuisine» ist wohl weniger Bedarf als nach kräftiger Kost und Getränkenachschub – hier unter dem Wäscheil (45)

43-46 On se délasse dans le wagon du personnel où officie la cuisinière. Ces véhicules sont équipés d'un dépôt pour les outils et d'un wagon d'habitation avec cuisine. On a, certes, moins besoin de la «nouvelle cuisine» que d'une nourriture substantielle et d'une bonne réserve de boissons ... ici sous la corde à lessive (45)

44



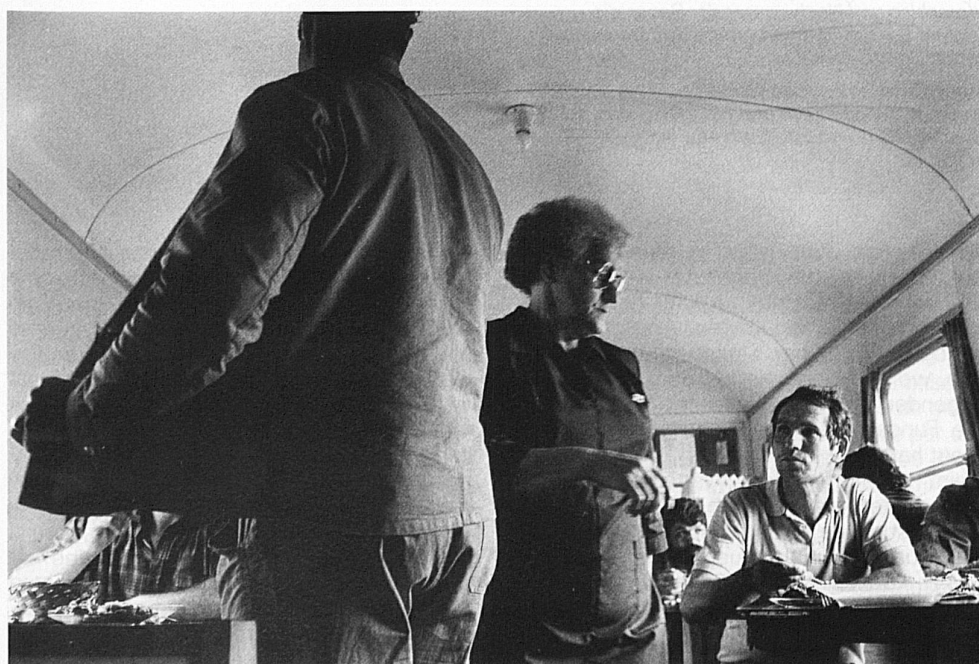
34



45

43-46 Il treno riservato agli operai della squadra dispone di una propria cucina e costituisce un'oasi di pace per chi svolge un'attività tanto pesante. Ovviamente qui non è richiesta la «nouvelle cuisine», ma piuttosto un cibo genuino e nutriente accompagnato dalle bevande preferite, come si vede nell'immagine scattata accanto alla corda per stendere la biancheria (45)

43-46 The ever-present refuge is the crew carriage with its kitchen, and with a cook in charge. There is little need here for "nouvelle cuisine"; what is required is good and plentiful food with enough drinks to quench a healthy thirst. There is also a special truck carrying all the tools that may be needed. Meanwhile outside, the washing dries on the line (45)



46

rails, l'inspection de la voie et des murs à l'intérieur des tunnels, l'évacuation de la neige et de la glace (y compris les glaçons sur les murs de protection et à l'entrée des tunnels). Grâce à la mécanisation, les CFF ont pu réduire de moitié leur personnel au cours des derniers vingt ans. Les anciennes équipes de terrassiers qui piochaient en cadence ont disparu. La nouvelle désignation, «monteur de rail», indique que l'on exige davantage des équipes. Les longs rails soudés ayant éliminé les joints de rail qui réclamaient beaucoup de soins, l'entretien courant a diminué, mais en revanche la mise en place d'aiguillages au moyen de grues motrices a augmenté.

Dans les soixante-deux districts ferroviaires des CFF, deux à trois équipes de cinq à douze hommes sont à l'œuvre et disposent chacune d'un wagon d'habitation et d'un wagon atelier. Les cuisinières affectées aux équipes s'occupent d'acheter les boissons et les aliments qu'elles cuisent sur des réchauds à gaz ou à pétrole. Au nombre de leurs clients reconnaissants se trouvent de nombreux saisonniers étrangers.

Le service ferroviaire possède ses propres tracteurs, qui transportent le matériel conformément à des règles de sécurité rigoureuses. La sécurité en effet s'écrit en lettres majuscules: rien ne doit menacer celle des trains et, sur les chantiers de construction de voies, des surveillants ainsi que des sirènes et des clignotants automatiques avertissent à temps du passage des trains.

35