

Nicole Wyss

Anders als anderswo

Bahnhof ist nicht gleich Bahnhof. Es gibt grosse, kleine, unübersichtliche und überschaubare, solche mit und ohne Charme. Der Bahnhof in Davos Platz, das wusste ich sofort, ist speziell. Vielleicht, weil er in den Bergen liegt? Hat ein Bahnhof auf 1560 Metern über Meer nicht von Natur aus einen ganz anderen Charakter als einer im Unterland? Der Bahnhof ist abgelegener; wichtiger, weil konkurrenzloser; muss extremsten Witterungen trotzen. Und die Ankommenden sind nicht rastlose Pendler, sondern unterschiedlichste Gäste aus den unterschiedlichsten Ländern. Mit einem gemeinsamen Nenner: Sie wollen ein paar Tage nach Davos: Wunsch- und Endstation.

Es ist Freitag, der 9. Januar, kurz nach 9 Uhr, ein Tag wie im Bilderbuch, bitterkalt aber klar und der Himmel stahlblau. Ich besuche den Bahnhof Davos Platz, will sehen, ob die Idylle trägt, erfahren, was hier anders ist als anderswo.

Markus Meier, der Leiter des Bahnhofbetriebs, begrüsst mich freundlich in bergischem Bündnerdialekt. Er wirkt trotz der geschätzten 44 Jahre jugendlich, verschmitzt, ist guter Laune und erzählt gerne. Zum Beispiel, dass der im Jahre 1890 erbaute Bahnhof Davos Platz unter Heimatschutz stehe. Zum Glück! Denn der kleine Bahnhof hat Charme, Nostalgie. Das lange Dach über dem Mittelperron wird gestützt von vielen weissen gebogenen Säulen. Zusammen mit den rot leuchtenden Zügen der rhätischen Bahn vor dem blauen Himmel ein Postkartenbild.

In der kleinen Betriebszentrale direkt neben den Gleisen überwacht und regelt Aldo Cortesi den Bahnverkehr. Seine Hilfsmittel sind ein Computerbildschirm und eine veraltete Stellwerktafel: gross und grün, mit vielen Linien, Knöpfchen und Lämpchen. Über dieses altmodische Ungetüm setzt Cortesi die Signale für die ankommenden Züge, rot oder grün, und weist sie auf die freien Gleise. Zu viel mehr ist die Tafel nicht zu gebrauchen. Das meiste ist hier noch Menschenarbeit. Rausgehen und selbst schauen: ob die Weichen richtig gestellt sind, welche Geleise frei sind. Es scheint, die Technologisierung habe es noch nicht in die Berge geschafft. «Gut für uns!», freut sich Meier. So könnten sie mehr Menschen Arbeit geben.

Was einen Bahnhof auf 1500 Metern über Meer von einem im Unterland unterscheidet, will ich wissen. Er lacht. «Es fällt über Nacht ein halber Meter Schnee und wir fahren pünktlich nach Fahrplan, im Unterland fallen 5 Zentimeter Schnee und die Züge stehen still.» Die Rhätische Bahn sei eine Gebirgsbahn. Sie arbeiten in der Kälte und über Nacht und befreien mit Schneeschleuder und Spurpflug die Geleise von der weissen Pracht.

Es piepst. Der Zug aus Klosters meldet seine Ankunft. Cortesi gibt grünes Licht, der Zug fährt ein. «Sehr geehrte Fahrgäste, herzlich willkommen in Davos!» Cortesis Stimme informiert die Aussteigenden über die Lautsprecher über ihre nächsten Anschlüsse. Live, persönlich, ausschliesslich für die gerade Ankommenden. Nicht wie anderswo, wo solche Ansagen ab Band gespielt werden.

Draussen mit Meier will ich sehen, wer ankommt. Wir nähern uns der Unterführung und hören das Poltern von Weitem. Von Skischuhen, aber auch von Koffern, die die Treppen hochgeschleift werden. Eine Gepäckkrampe fehlt. So unmodern ist der Bahnhof.

Es ist kurz nach 10 Uhr, die meisten Anreisenden stapfen uns im Skianzug und den Skiern auf der Schulter oder dem Snowboard unter dem Arm entgegen. Tagestouristen. Auf dem Mittelperron erzählt Meier weiter. Mein Kugelschreiber will vor Kälte fast nicht mehr schreiben, meine Füsse sind kalt, Meier hat warm. Seit 1989 in Davos ist er sich die Kälte gewohnt. Wir treffen auf Männer in Orange. Betriebsarbeiter. Sie stellen die Weichen, bereiten die Züge für die Weiterfahrt vor, hängen Wagen ab oder an, laden Gepäck aus. Vor uns öffnet sich eine Zugtür und ein weiterer Mann in Orange schaut uns an, als ob wir ihn bei der Arbeit ertappt hätten. Er hält einen grossen Abfallkübel gefüllt mit Bananenschalen, Kaffeebechern und Zeitungen in der Hand. Yasin Engez ist Zugreiniger. Gerne hätte ich eine solche Aufräumtour mitgemacht, aber dieser Zug ist bereits geputzt.

Andere Männer in Orange laden Gepäck aus dem Zug, wir folgen ihnen in den beinahe leeren Gepäckraum. «Januarloch», meint Meier. Genauer: das Loch zwischen dem vergangenen Spengler-Cup und dem bevorstehenden World Economic Forum.

Zurück im Verkaufsbüro. Im Radio läuft DRS 3, die Lehrtochter verkauft einer Kundin im Pelzmantel ein Zugticket, zwei andere Mitarbeiterinnen arbeiten am Bildschirm. Mein Kugelschreiber freut

sich über die Wärme und schreibt wieder. Da trifft der Zug aus Filisur ein. Wer kommt diesmal an? Wir springen hinaus. Genau eine Skifahrerin verlässt den Zug. «Mager», meint Meier. Januarloch. In einem anderen Zug erspähe ich Engez, den Wagenreiniger. Und folge ihm auf seiner Reinigungstour. Engez arbeitet speditiv, er darf keine Zeit verlieren. In Windeseile leert er Kübel, liest liegen gebliebenen Abfall auf, füllt in den Toiletten WC-Papier nach. Bereits seit sechseinhalb Jahren macht er das. Es gefällt ihm sehr in Davos, sagt er mit türkischem Akzent. Sein Arbeitstag beginnt um 4 Uhr. Im Winter hätte er mehr zu tun als im Sommer. Im Sommer kämen der Bernina Express und der Glacier Express, das möge er, die «schön zu machen.» Aber vor einer Woche am Spengler Cup, da habe er nach der Arbeit viel geweint – «zu viel Stress.»

In der Zwischenzeit hat Betriebsdisponentin Regula Groll Cortesi abgelöst. Sie weist Züge ein, begrüsst die Gäste übers Mikrofon. Zwischendurch lotst sie den Davoser Abfall mit der Bahn nach Untervaz. Was ihr an ihrer Arbeit gefalle, frage ich. Ihre Antwort unterscheidet sich nicht von den Antworten Meiers und Cortesis: die Abwechslung, der Kontakt mit den Menschen. Man spürt. Hier arbeiten Menschen für Menschen und mit viel Herz.

Ich verabschiedete mich und bin zutiefst beglückt. Mein Bild hat sich bestätigt: Hier ist es anders als anderswo.