

Auf den Spuren der Rhätischen Bahn

Rüstige Männer in orangen und gelben Westen schreiten zu den haltenden Zügen, um sie zu kontrollieren und zu warten. Ich bin beeindruckt von der Schnelligkeit und Sorgfalt, mit der dies vonstatten geht. Pünktlichkeit und Sicherheit sind die obersten Gebote der RhB-Mitarbeitenden. Es ist faszinierend, rund 60 bis 70 Güter-, Dienst- oder Sportzüge halten täglich an der Station Davos-Platz.

Zug um Zug

Ich stehe vor der Eingangstür des geschichtsträchtigen Bahnhofs Davos-Platz. Markus Meier, der Betriebsleiter vor Ort, begrüsst mich mit sattem Bündner-Dialekt und erklärt voller Stolz: «Das Gebäude hier wurde bereits 1890 erbaut und steht unter Denkmalschutz.» In den kommenden drei bis vier Jahren soll der Bahnhof im Innern renoviert werden. «Ich freue mich auf ein moderneres Gebäude», sagt Herr Meier und teilt mir seine Vision vom künftigen Bahnhof mit. «Am schönsten wäre es, wenn sich der Tourismus-Verein, die Skischule sowie der Bahnhof in einem Gebäude vereinen könnten», schwärmt er.

Rangierer aus Leidenschaft

Mittlerweile scheint die Sonne, der Nebel hat sich aufgelöst. Es knackt hörbar und die nächste Ansage zu den eintreffenden Zügen dröhnt durch die Lautsprecher. Ein Mann mit einem breiten Lachen gesellt sich zu Markus Meier und mir. Es ist Herr Bruno Torogrosso, einer der Rangierer. Seit 20 Jahren lebt er nun in Davos. Einen anderen Ort könnte er sich nicht mehr vorstellen. Seine Augen glänzen, wenn er von seinem Job bei der RhB erzählt. Er gesteht allerdings: «Am Anfang waren die Temperaturen im Winter schwer zu ertragen.»

Euphorisch und hoch erhobenen Hauptes erklimmt er die DMF116 – einen gelben Traktor. Da fühlt er sich wohl. Mit charmantem Akzent erklärt er mir: «Ich übe diesen Beruf schon seit 19 Jahren aus und es macht mir noch so viel Spass wie am ersten Tag.» Kaum hat er diesen Satz beendet, piepst auch schon sein Funkgerät mit einem Kommando des Rangiermeisters. Vier Wagen des 1025 Zuges müssen «rangiert», also umgehängt werden.

Bruno Torogrosso drückt einige Knöpfe und Schalter auf dem Armaturenbrett und bringt den Koloss in Fahrt. «Gleis 3» lautet sein erstes Ziel. Mit grosser Präzision lenkt er den Traktor auf den quietschenden Gleisen. «Wagenlang», schallt es währenddessen durch das Funkgerät. «Wagenlang», wiederholt Bruno. Während ich noch mit einem «Wie-und-was-bitte-Gesichtsausdruck» neben dem aufgeweckten Italiener stehe, verlangsamt er die Geschwindigkeit des DMF116 schlagartig. Mit dem Kommando «Wagenlang» macht ihn der Rangiermeister auf die Entfernung des Zuges auf dem Gleis aufmerksam und lotst ihn damit auf die richtige Höhe.

Wir nähern uns im Schritttempo der Zugkomposition, dann ein Ruck - Stillstand. Zwei Rangiermitarbeiter tauchen auf. Sie befestigen im Eiltempo die vier Waggons am Traktor. Ruhe erfüllt die Führerkabine und kurze Zeit später geben die beiden winterlich eingepackten Arbeiter ein Handzeichen. Ihr Werk ist vollbracht und die Waggons sind befestigt. Bruno Torogrosso legt den Rückwärtsgang ein. Der Traktor zieht die roten Wagen scheinbar mühelos vom Gleis 3 zurück bis zur nächsten Weichenstellung und stösst sie danach vorwärts auf Gleis 2. Am Ziel angekommen, setzt er zwei von ihnen ab. Sie werden später für die Weiterfahrt nach Klosters benötigt. Die noch angehängten Gepäckwagen platziert Bruno nach Anweisung des Rangiermeisters auf Gleis 1, damit die Betriebsmitarbeiter die Gepäckstücke mühelos ausladen können. Bruno Torogrosso's Arbeit für den Zug 1025 ist getan.

Er gesellt sich zu seinen Kollegen. Für einmal dürfen sie gefahrlos ihre Westen ausziehen und sich entspannen, denn es ist Mittagszeit.