

## Wagen verkuppeln in Davos Platz

Einsam wartet er auf seinen nächsten Einsatz. Noch haben ihn keine Sonnenstrahlen erreicht, aber die Kälte des Wintermorgens macht ihm nichts aus. Ruhig und gewichtig steht er auf Gleis 2. Man fragt sich, wie man ihn je übersehen konnte, denn seine orange Farbe leuchtet von Weitem. Gegenüber seiner klobigen Gestalt wirken die roten, aerodynamisch geformten Passagierzüge geradezu elegant. Die Passagiere würdigen ihn keines Blickes. Aber für uns steht er heute im Mittelpunkt: der Rangiertraktor DMF 116, seit 2006 im Dienste des Bahnhofs Davos Platz.

Orange ist auch die Arbeitskleidung von Bruno Torregrossa, Betriebsangestellter des Bahnhofs Davos Platz, für uns einfach «Rangierer». Er nimmt uns heute mit auf ein paar Rangierfahrten. Zwei Stufen bis zum Führerstand und schon geht es los. Vom Tagesplan, der in Landquart erstellt worden ist, erfahren wir unsere erste Aufgabe: Auf Gleis drei müssen wir vier Wagen abholen, denn diese werden für andere Kompositionen gebraucht. Nur, wie kommen wir von Gleis 2 – wo wir ja immer noch stehen – auf Gleis 3? Bruno Torregrossa zeigt uns, wie es geht: Er betätigt den Schalthebel und gemächlich fahren wir rückwärts. Nicht aber ohne das O.K. vom Rangiermeister, das Torregrossa per Funk erhält.

Es ruckelt ein bisschen und quietscht laut beim Bremsen. Wir haben auf dem Hauptgleis vor dem Bahnhof angehalten; ein gelber Stock am Gleisrand markiert den Stopp. Jetzt können wir die Zugkomposition auf Gleis 3 ansteuern. Während Torregrossa den Rangiermeister laufend über seine Handlungen informiert, fallen uns die farbigen Knöpfe, die Hebel und die Messzeiger auf. Für uns sind sie ein Rätsel, aber Torregrossa hat sie völlig im Griff. Schliesslich arbeitet er bereits seit fast zwei Jahrzehnten hier. «In 6 Tagen sind es 19 Jahre», präzisiert er stolz. Seinen strahlenden Augen merkt man ihm die Freude am Beruf an. Ja, er arbeite sehr gern hier, es gefalle ihm einfach alles an der Arbeit im Traktor, bestätigt er. Nicht einmal die Kälte hier im winterlichen Davos mache ihm etwas aus – obwohl er aus Sizilien stammt.

Jetzt aber Konzentration: Gleich sind wir bei den Wagen auf Gleis 3. «Wagenlang» tönt es aus dem Lautsprecher, begleitet von einem stetigen Piepsen. Was das wohl heissen mag? Aha, noch

eine Wagenlänge bis zum stehenden Zug. Das Gefühl für die Distanz einer «Wagenlänge» kommt mit der Erfahrung.

Jetzt muss der Traktor Tempo reduzieren und direkt vor dem Zug stehen bleiben. In unglaublich raschem Tempo werden die vier Wagen von der Komposition ab- und an den Traktor angehängt. Wieder fahren wir rückwärts ins Hauptgleis und den vier Wagen bleibt nichts anderes übrig als mitzukommen. Zwei stellen wir auf Gleis 2 ab, wo sie ihres Schicksals harren. Die anderen beiden Wagen sind Gepäckwagen, sie werden auf Gleis 1 gebraucht. Die abreisenden Kurgäste – die in Davos, gemäss Betriebsleiter des Bahnhofs, immer noch zahlreich sind, wollen ihr Gepäck ja untergebracht haben.

Vor- und zurückfahren, Wagen irgendwo wegnehmen und an einem anderen Ort hinzufügen: es ist wie ein Spiel und macht auch genauso viel Spass. Manchmal sind die Fahrten auch länger, zum Beispiel, wenn Torregrossa den Kehricht in Containern von Davos zur Verbrennungsanlage bringt. Da wird nämlich auch der Traktor eingesetzt. In die eine Richtung bis nach Klosters, in die andere bis nach Filisur darf er fahren.

Die Tour ist nun zu Ende, und wir gehen unkonventionell – zwischen den stehenden Zügen hindurch - zurück zum Bahnhofsgebäude. Zufällig sind zwei Rangierer gerade daran, zwei Wagen zu verbinden und erst jetzt sehen wir genau, was es alles braucht, dass es hält: Kabel für Kupplung, Vakuum, Bremse, Druckluft, Heizung. So können wir unsere Eindrücke noch komplettieren. Währenddessen verabschiedet sich Bruno Torregrossa, die erste Hälfte seines Arbeitstags ist vorüber.