

Urs Schmidr

Mit dem Traktor auf den Geleisen

Das ziegelsteingrosse Funkgerät piepst und rauscht. Obwohl ich die Ohren spitze, bleibt mir der Sinn, der auf die Geräusche folgenden Botschaft verschlossen. Ich bin mir nicht sicher, ob es am breiten Bündner Dialekt der Stimme oder der dürrtigen Tonqualität liegt. «Ich bin Martin Sonderegger», stellt sich der Träger des Funkgeräts vor, als er den Funkruf beantwortet hat. «Betriebsangestellter der Rhätischen Bahn» nennt Martin sich selbst bescheiden. Genau genommen ist er Rangiermeister und Chef eines dreizehnköpfigen Teams. Der charismatische Endvierziger wird meiner Kollegin und mir heute den Arbeitsalltag der Rangierarbeiter etwas näherbringen.

Wir stehen im Gepäckraum des Bahnhofs Davos Platz. Die Halle wirkt kahl und leer, da die vielen Regale heute Morgen grösstenteils unbenutzt sind. Die Türe quietscht und ein Bähnler in orangefarbener Signalkleidung – dem für die Gleisarbeiter lebenswichtigen Gewand – flüchtet vor der Kälte in die Wärme der Halle. Er brummt ein kerniges „Tag wohl!“ durch seinen Schnauz und hebt zum Gruss den Hut. Eine Geste, die ich im Unterland schon lange nicht mehr gesehen habe.

Wir wagen uns raus in die Kälte, um das zu tun, was uns sonst strengstens verboten ist: ein wenig über die Geleise zu spazieren. Als Martin uns eine Weiche erklärt, beginnt ein altertümlich anmutendes Glöckchen zu bimmeln. «Das ist das Zeichen, dass der Zug in Landquart abefahren ist und in vier Minuten bei uns eintreffen wird», sagt Martin. So wissen die Arbeiter, dass sie sich nicht mehr ewig auf den Geleisen aufhalten können. Nicht nur das Glöckchen gemahnt an alte Zeiten – beim Bahnhof Davos scheint die Zeit stillgestanden zu sein: Von 27 Weichen lassen sich gerade mal drei elektronisch schalten, die restlichen verlangen Handarbeit.

Kaum ist der Zug eingetroffen und die Passagiere ausgestiegen, braust Hans Gasmer im «Traktor» herbei. Der «Traktor» ist die 24-tönnige Rangierlok, die auf dem lediglich fünfgleisigen Schienenareal regelmässig im Einsatz ist. Wir steigen zu Hans in den Führerstand. Wir werden zwei Zugwagen an eine andere Komposition anhängen. «Ig chuma», beantwortet Hans den Aufruf von Rangiermeister Martin per Funk. Die Lok setzt sich holpernd in Bewegung und meine Nase und meine Ohren bestätigen, dass wir von 324 Diesel-kW angetrieben werden. Deshalb also der Übername «Traktor». Zum meinem Schreck fährt Hans mit ziemlichem Karacho auf die Wagen zu, um dann mit bewundernswerter Präzision kurz davor seidenweich abzubremsten. Mit den beiden Wagen vor der Nase ist er seiner Sicht beraubt und blind auf die Funkdurchsagen angewiesen. Mit einem «Biep, biep, biep» in kurzen Abständen macht sich die Zugsicherung bemerkbar. Würde Hans seinen Fuss von der Sicherung nehmen, gäbe es eine automatische Notbremsung. Eine Sicherheitsmassnahme, sollte dem Lokführer etwas zustossen. «Noch eine Wagenlänge», knistert Martins Stimme aus dem Funkgerät, Hans quittiert: «Ei Wagelängi, 1/2 Wagenlänge, 4, 2, 1 halt!», sind die nächsten Durchsagen, bis die Wagen punktgenau platziert sind.

Wir verlassen den «Traktor» und besteigen mit Martin den hinteren der beiden umgehängten Wagen, wo Toni Hasler prüft, ob die SOS-Alarmfunktion funktioniert. «In den neuen Wagen können die Passagiere nicht mehr selbst eine Notbremsung vornehmen, sondern müssen über dieses System den Lokführer alarmieren», erklärt er. Die Stimme des Lokführers tönt aus dem Lautsprecher, es klappt.

Der Bahnhof scheint wie ausgestorben, nur ein paar Krähen drehen ihre Runden, als wir zu Lokführer Res in den Führerstand des Schnellzugs steigen. Res sieht aus, wie ich mir einen Lokführer vorstellte: ein sympathischer älterer

Herr mit Brille und Schnauz. Es ist etwas mehr Hightech vorhanden als im «Traktor». Das Display informiert unter anderem darüber, dass es draussen -5° Grad kalt ist, was meine Füsse bestätigen. Eine Lampe beginnt zu blinken – so zeigt sich ein Notruf unübersehbar im Führerstand. «Einen Ernstfall habe ich zum Glück noch nie erlebt», sagt Res. «Einmal hat jemand gemeint, es sei der Halteknopf. Als ich mich melden wollte, hörte ich schon, wie sich der erschrockene Fahrgast selbst massregelte.» Seine Brille vibriert, als wir alle über den Vorfall lachen.

Der Schmiermittelgeruch steigt mir in die Nase, als wir wieder bei Hans im «Traktor» an Bord gehen, um auf einer gesicherten Strecke eine Ladung Kehricht in die Verbrennungsanlage zu transportieren. Mit beinahe 50 km/h, einem für dieses Gefährt rasanten Tempo, preschen wir vorwärts. «Jetzt habe ich dann genug ‚gebhähnlet‘», sagt Hans plötzlich. Mit 63 geht er diesen März in Pension. «Ich bin nicht mehr der Jüngste, mein Körper mag nicht mehr.» Die Jahre, als er als junger «Gramper» von Hand tonnenweise Schotter umherschaukelte und Geleise schleifte, haben ihre Spuren hinterlassen – Falten in seinem Gesicht beispielsweise. «Ich bin froh, dass ich in all den Jahren keinen Unfall hatte – und Schaden habe ich auch nicht gross angerichtet», sagt er. Er lächelt, als die Sonne hervorkommt und ihm ins Gesicht scheint.