

Immer mit der Ruhe:

Zug teilen, rangieren, wieder verbinden. Und dann?

Vier Männer schweigen sich an. Sie warten. Einzig das Radio und die Bohrmaschine der Handwerker, die in der Nähe etwas installieren, stören die andächtige Stille. Hanspeter und Valum machen mit zwei Kollegen Pause. Alle vier sind Logistiker der Rhätischen Bahn (RhB). Ihr Pausenraum liegt versteckt im gelben Gebäude des Bahnhofs Davos Platz. Die Wände des kleinen Raums sind voll behängt mit Einsatzplänen und Veranstaltungshinweisen – drei Lokführer laden zu ihrem Abschiedsfest ein. «Gehst du hin?», fragt einer der Kollegen. «Nein, ich habe dann Spätdienst», antwortet Hanspeter knapp. Das Radio übernimmt wieder.

Der Januarmorgen bringt Neuschnee. Die Perrons sind bereits wieder zugeschneit, obwohl vor Kurzem die Kollegen vom Bahndienst mit der Schneefräse durchgefahren sind. Um 9.25 Uhr ist der Zug aus Klosters eingefahren. Im Bahnhof Davos Platz teilen und verbinden elf Logistiker im Schichtbetrieb die Zugteile. Ein Teil des Zugs fährt 25 Minuten weiter nach Filisur, zur Endstation. Eine halbe Stunde später kehrt dieser Teil wieder zurück, wird mit dem zurückgebliebenen wieder verbunden. Anschliessend fährt der Zug zurück nach Klosters. Jede Stunde wiederholt sich dies. Kurz vor halb elf schlendern Hanspeter und Valum in ihren orangen Sicherheitsjacken und -hosen in Richtung Gleis 2. Dort steht der Zugteil, der vor rund einer Stunde aus Klosters gekommen und in Davos geblieben ist.

Valum steigt in den letzten Wagen und Hanspeter zuvorderst in den Traktor – keinen landwirtschaftlichen. Der Traktor ist eine bereits etwas in die Jahre gekommene Rangierlokomotive. Ihre Fahrerkabine riecht nach Öl. Bildschirme und Elektronik wären hier fehl am Platz. Hanspeter startet den Dieselmotor. Der Traktor beginnt zufrieden zu brummen. «Traktor vorwärts Gleis 1», quäkt es aus dem Funkgerät. Valum hat vom Stellwerk in Klosters die Erlaubnis erhalten, den Zugteil aufs nebenstehende Gleis zu bewegen. Alle Davoser Weichen werden von Klosters aus ferngesteuert. Noch bis vor wenigen Wochen mussten die Logistiker einzelne Weichen von Hand bedienen. Langsam setzt Hanspeter den orangen Traktor, der wie der kleine Bruder einer grossen Krokodillok aussieht, in Bewegung. Hinein in das stille Schneetreiben. «Anhalten», funkt Valum. Der letzte Wagen hat die Weiche passiert. Jetzt kann Hanspeter zurück auf Gleis 1 fahren, auf dem vor wenigen Minuten der Zugteil aus Filisur eingetroffen ist. Hanspeter Rykens ist in Filisur aufgewachsen. Heute wohnt er in Davos. Mit 22 Jahren ist er der jüngste gelernte Logistiker am Bahnhof Davos Platz. Den Traktor fährt er wie ein alter Routinier. Sogar blind rückwärts. Seelenruhig. Wieder knackt das Funkgerät: «Wagen lang, halbe, vier, zwei, eine, anhalten», sagt Valum mit jeweils vier Sekunden Pause. Ein kurzes Rucken und die beiden Zugteile sind wieder vereint. Hanspeter setzt seinen Helm auf, steigt vom Traktor hinunter und trennt die Bremsschläuche. Valum gibt dem Lokomotivführer das Zeichen: «Bügel auf!». Lebensgefährliche 11'500 Volt setzen den 90 Meter langen Zug in Bewegung.

Die Kaffeemaschine zischt, das Radio übernimmt wieder. Hanspeter und Valum sind zurück im Pausenraum. Das Rangiermanöver hat knapp 15 Minuten gedauert. In 15 Minuten kommt der nächste Zug aus Klosters, den sie trennen müssen. In 45 Minuten wiederholt sich das Manöver mit dem Zugteil aus Filisur. Dazwischen: warten. In ihren Gedanken versunken. Valum Potoku träumt davon, nach seiner Lehre als Logistiker eine Ausbildung zum Zugbegleiter zu absolvieren. Zuerst muss er jedoch die Logistikerlehre abschliessen. Von den drei Lehrjahren hat er bereits zwei. Ein Jahr kann er noch in Ruhe warten.