

# INFO RETICA

MITARBEITERZEITUNG DER RHÄTISCHEN BAHN  
PERIODICO DELLA FERROVIA RETICA  
PERIODICA DA LA VIAFIER RETICA

 **Rhätische Bahn®**

NR.1/ MÄRZ 2006

**ENGADIN SKIMARATHON...  
...UND DIE RhB MITTENDRIN**



Editorial/Editoriale .....	3
Die Stimme der Geschäftsleitung/La voce della Direzione .....	4
Kandidatur UNESCO Welterbe .....	6
Neubau Viadukt Val Tasna .....	8
Neubau Galerie Sassal .....	13
Lärmsanierung am Rollmaterial .....	14
Infoveranstaltung .....	17
Grundkurs Lösch- und Rettungszug .....	18
Arbeitssicherheit Ziel 2005 .....	19
Interview zum BGM .....	21
Die Bahn und die Drogen .....	23
Personalkommission stellt sich vor .....	24
Neue Billettautomaten .....	25
Regionaler Workshop – Offensive 2012 .....	27
Am Puls .....	28
Unsere Partner: Demag/Goodyear/ZF Fördertechnik .....	30
Neues in Kürze .....	32
HCD Event .....	35
38. Engadin Skimarathon .....	36
Wagenreinigung in Davos Platz .....	37
Reduzierung der Flachstellen .....	39
Aus dem Pressewald: Ruhr Nachrichten .....	40
Lehrlings-Skilager in Laax .....	41
Projekt einer Schmalspurbahn .....	42
Damals vor 30 Jahren .....	43
Europameisterschaft Ski Nordisch .....	47
Neue Ära für Arnoldo Tuena .....	48
Pensioniertenfeier 2005 .....	49
Deal or no Deal .....	50
Zum Gedenken .....	51
Personalchronik vom 1. Dezember 2005 – 1. März 2006 .....	52
RhB In-Team .....	54
Spontan .....	55

<b>Herausgeber:</b>	Geschäftsleitung der Rhätischen Bahn 7002 Chur
<b>Redaktion:</b>	Peider Härtli ( <i>hä</i> ), p.haertli@rhb.ch Sandra Beeli ( <i>be</i> ), s.beeli@rhb.ch Walter Frei ( <i>Fr</i> ), w.frei@rhb.ch
<b>Frontbild:</b>	Engadiner Skimarathon 2006 Foto: Andy Mettler
<b>Nächster Redaktionsschluss:</b>	5. Mai 2006
<b>Auflage:</b>	3'200 Exemplare, 4-farbig
<b>© by RhB:</b>	Weiterverwendung und Nachdruck erwünscht, jedoch nur unter Quellenangabe

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

Laut eines namhaften Banken-Chefökonomen wächst die Schweizer Wirtschaft stärker als vorausgesagt. Mann und Frau haben die Zurückhaltung satt. Jetzt ist Schluss mit Sparen. Schweiz, du hast es gut! Es wäre jedoch förderlich, wenn die Schweizer wieder fröhlicher – etwa wie die Österreicher – in die Zukunft schauen würden. Der Pessimismus in den letzten Jahren war eher schädlich. Zudem hat der Markt gezeigt, dass ein Unternehmen mit nur einem Top-Produkt leicht – aus welchen Gründen auch immer – in Schieflage geraten kann.

Und – wie sieht unsere Pipeline aus? Ist sie voller Innovationen? Hat sie genügend Druck? Ja, bei uns werfen grosse Ereignisse ihre Sonnenstrahlen voraus. Ich denke an die nigel-nagelneuen Glacier Express-Züge mit der Stärkung der Destination Davos. Auch der neue Vertrag mit der Firma RailGourmino swissAlps AG verspricht neue Befruchtung im kulinarischen Bereich. Der legendäre Bernina Express wird geliftet und erhält mehr Panoramawagen und der Anschluss ab Davos wird eingebunden. Sogar das Aussendesign erscheint neu. Etwas weiter hinten in der Pipeline ist die Kandidatur bei der Unesco. Wenn wir hier durchkommen, werden die Medien auch unsere Angebotspalette voll auf den Weltmarkt pumpen. Nicht umsonst hat die Geschäftsleitung die Gruppe Reiseverkehr nicht nur in Marketing umgetauft, sondern sich auch hierarchisch näher zur Brust genommen. All diese Tatsachen werden früher oder später unseren Markt intensiv tränken.

Die Rote Bündnerbahn ist in der Wachstumsphase. Die Strategie «Offensive 2012» gibt ihr reichlich Nahrung. Glücklicherweise, wer eine solche Firma seinen Arbeitgeber nennen darf. Wer will da schon im Offside stehen? Gehen wir doch mit einem Lächeln den Sonnenstrahlen entgegen – in die Offensive.

Herzlichst Ihr

Walter Frey

Secondo un rinomato economista di una Banca, l'economia svizzera cresce più di quanto previsto. Donne e uomini sono stupefatti di praticare moderazione. Adesso basta col risparmiare. Svizzera – stai bene! Sarebbe in ogni modo giovevole se la popolazione svizzera affrontasse il suo futuro con più allegria, come ad esempio gli austriaci. Il pessimismo degli ultimi anni è stato piuttosto nocivo. Il mercato ha inoltre dimostrato che un'impresa che possiede un solo prodotto leader può facilmente vacillare – per qualsiasi motivo.

E la nostra pipeline, in che condizioni si trova? È ricca d'innovazioni? La pressione è sufficiente?

Sì. Disponiamo di importanti eventi che brillano come raggi di sole. Penso ai treni del Glacier Express – nuovissimi di zecca – con il consolidamento della destinazione Davos. Anche il nuovo contratto stipulato con la ditta RailGourmino swissAlps SA promette un arricchimento in ambito culinario. Il leggendario Bernina Express subirà un lifting ed otterrà più carrozze panorama, includendo la coincidenza da Davos. Anche il design esteriore farà una nuova apparizione. Più indietro nella pipeline si situa la candidatura all'Unesco. Se riusciamo ad imporci in questo ambito, i media lanceranno sul mercato anche la nostra gamma di offerte. Non per niente la Direzione, non soltanto ha ribattezzato il gruppo traffico in Marketing, bensì lo ha avvicinato a se anche dal profilo gerarchico. Tutte queste circostanze serviranno – prima o dopo – ad imbevvere intensamente il nostro mercato.

Il Trenino rosso grigionese si trova in fase di sviluppo. La strategia «Offensiva 2012» offre nutrimento sufficiente. Fortunato colui che può avvalersi di un datore di lavoro del genere. Nessuno vuole ritrovarsi offside. Lasciateci andare incontro ai nostri raggi di sole con un sorriso sulle labbra, passando all'offensiva.

Cordialmente

Walter Frey





## Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Persönliche Kontakte sind eine Bereicherung. Gemeinsame Gespräche und Diskussionen bringen neue Erkenntnisse und fördern das gegenseitige Verständnis. Dies durfte ich persönlich, aber auch meine Kollegen der Geschäftsleitung und des Höheren Kaders in den letzten Wochen erleben. Bekanntlich übernehmen die Kader bis zum Sommer verschiedene ihnen unbekannte Funktionen als «Stift». Die Eindrücke und Erfahrungen sind durchwegs positiv. Ich selbst konnte im Übergang einen Tag Rangierdienst unter der erfahrenen Leitung von Rangiermeister Martin Klaas absolvieren. Für mich war dies ein harter, aber beeindruckender Tag. Ich habe viel dazugelernt; es hat mir Spass gemacht. Auf die weiteren Einsätze in den nächsten Monaten freue ich mich sehr. Von jedem Puls-Tag erhalte ich von meinen Kollegen einen Kurzbericht. Die wichtigsten Erfahrungen sind:

- ◆ hohe Professionalität
- ◆ hohe Motivation und Identifikation
- ◆ Kennen lernen von vielen und unterschiedlichen Aufgaben, die hinter den Kulissen als einfach und selbstverständlich gelten
- ◆ tolle Gespräche und besseres gegenseitiges Verstehen
- ◆ Erkennen, dass nicht alle Informationen alle Mitarbeitenden erreichen

Die vielen Erkenntnisse werden dazu beitragen, dass wir weitere Verbesserungen machen können. Die im Rahmen der Aktion «Am Puls» gewonnenen Anregungen werden ernst genommen. Das gegenseitige Verständnis stärkt unser Unternehmen und hilft, Barrieren abzubauen.

Es gibt natürlich auch einzelne Begegnungen, die nachdenklich stimmen; wenn zum Beispiel ein Mitarbeiter sagt, dass er seinen Job seit x Jahren ausübt und darum nichts mehr dazu lernen müsse oder ein Kunde nicht mit der notwendigen raschen und kompetenten Art bedient und informiert wird. Das sind in unserem Unternehmen zum Glück Einzelfälle, doch jede solche Begebenheit belastet unser Image und ist vor allem auch gegenüber denjenigen, die einen super Job machen ungerne. Wie gesagt, zum Glück nur Ausnahmen.

Die grosse Mehrheit verdient Respekt und ein ganz grosses herzliches Dankeschön für die tollen Leistungen.

Am Puls sein heisst auch, gegen aussen die Nase vorn zu haben. Unsere Kunden spüren dies sehr rasch. Wenn wir tagtäglich, ja stündlich dem Kunden immer ein wenig mehr bieten, als er erwartet, dann werden wir als Profibahn wahrgenommen. Dann erhalten Sie Komplimente; dann dürfen Sie für Ihre tolle Leistung ein aufmunterndes Zunicken oder Lächeln entgegen nehmen. Das ist für unsere Kunden, aber auch für uns selbst das Salz in der Suppe. Am Puls sein heisst auch, unsere Leistungen gut verkaufen. Freundlich, kompetent, aber auch etwas hartnäckig. Da sind wir alle gefordert, nicht nur der Verkäufer an der Front, sondern jeder von uns. Wann haben Sie in Ihrem Verein, in Ihrem privaten Umfeld oder bei Kollegen anderer Firmen unsere vielfältigen Produkte angeboten? Wir brauchen Mehrerträge, also bleiben wir am Ball.

Am Puls sein heisst auch persönliche Entwicklung. Das müssen nicht grosse Sprünge sein, sondern erfordert die Bereitschaft, dazu zu lernen, offen zu sein für Neues. Zum Beispiel einen Tipp eines Kollegen aufnehmen oder vielleicht sogar einen Kurs besuchen. Entwicklung endet nie. Im Gegenteil: Entwicklung bringt sogar neue Impulse. Wir alle sind privilegiert, in einem Unternehmen zu arbeiten, das nicht stillsteht, sondern Perspektiven hat. Packen wir sie.

Sie sehen liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, am Puls sein, hat verschiedene wichtige Facetten. Am Puls sein, ist ein Erfolgsfaktor. Dies wollen wir gemeinsam nutzen. Ich freue mich auf viele Begegnungen mit unseren Kunden und Ihnen persönlich.

Ihr

Erwin Rutishauser

## **Stimate collaboratrici, egregi collaboratori,**

I contatti personali comportano un arricchimento! Con le conversazioni e le discussioni si raggiungono nuove conoscenze, favorendo una migliore comprensione reciproca. Questo è quanto abbiamo potuto constatare di persona, sia io che i miei colleghi della direzione e i quadri, nel corso delle ultime settimane. Come Vi è già noto, fino in estate i quadri assumeranno diverse funzioni finora a loro sconosciute nell'ambito di attività di «apprendisti». Le impressioni ricavate e le esperienze fatte sono del tutto positive. Io stesso, munito dell'apposita tuta, ho potuto trascorrere una giornata di lavoro, affidandomi all'esperto capo manovratore Martin Klaas. Per me è stata una giornata dura ma impressionante. Ho imparato tante cose e in più mi sono anche divertito. Mi rallegro al pensiero di svolgere ulteriori funzioni nel corso dei prossimi mesi. I miei colleghi mi consegnano un breve rapporto per ogni giornata trascorsa alla base. Le più importanti esperienze fatte sono:

- ◆ Alta professionalità
- ◆ Alta motivazione e identificazione
- ◆ Apprendere numerosi e differenti compiti che, dietro le quinte, sono considerati semplici e ovvi
- ◆ Fantastici colloqui e una migliore comprensione gli uni con gli altri
- ◆ Dover riconoscere che non tutte le informazioni raggiungono tutte le collaboratrici e tutti i collaboratori

Le innumerevoli informazioni ottenute serviranno a mettere in pratica ulteriori miglioramenti. Gli impulsi conseguiti nell'ambito dell'azione «Am Puls» (all'altezza dei tempi) verranno seriamente considerati. La comprensione reciproca fortifica la nostra impresa e aiuta ad abbattere barriere.

Naturalmente sono anche state fatte esperienze che danno da pensare; ad esempio quando un collaboratore afferma di svolgere il suo lavoro per anni ed anni e quindi di non avere più bisogno di imparare cose in merito. Oppure nel caso in cui un cliente non viene servito o informato in modo adeguato, competente e svelto. Nella nostra impresa – fortunatamente – queste sono delle eccezioni. Ogni incontro del genere però grava la nostra immagine il

che è ingiusto soprattutto nei confronti di coloro che svolgono un ottimo lavoro. Come detto: per fortuna sono casi unici. Alla stragrande maggioranza rivolgiamo di tutto cuore un **grazie** per le fantastiche prestazioni.

Trovarsi all'altezza dei tempi, significa anche precedere gli altri di qualche passo. I nostri clienti lo avvertono subito. Se ogni giorno e addirittura ogni ora offriamo ai nostri clienti sempre un po' di più di quanto si aspettano saremo considerati una ferrovia di professionisti. Allora riceverete complimenti. Otterrete un sorriso o un simpatico cenno col capo per le Vostre straordinarie prestazioni. Per i nostri clienti ma anche per Voi questo è il puntino sulla i. Trovarsi all'altezza dei tempi significa anche vendere adeguatamente le nostre prestazioni. Sempre gentili e competenti, ma anche un po' ostinati. Queste sfide valgono per tutti e non solo per i venditori a contatto in prima linea bensì per ognuno di noi. Avete già presentato i nostri variegati prodotti ad amici o a colleghi di altre imprese? Abbiamo bisogno di entrate addizionali e quindi non possiamo mollare.

Trovarsi all'altezza dei tempi significa anche sviluppo personale. Non deve sempre trattarsi di grandi passi. A volte basta la disponibilità ad imparare cose nuove, ad essere aperti alle nuove idee. Si può, ad esempio, seguire il consiglio di un collega o addirittura frequentare un corso. Lo sviluppo non cessa mai. Al contrario: lo sviluppo porta nuovi impulsi. Noi tutti possiamo considerarci privilegiati di poter lavorare per un'impresa sempre in movimento, mai ferma e per la quale si aprono continuamente nuove prospettive. Affrontiamo queste sfide.

Vedete, care collaboratrici, stimati collaboratori, trovarsi all'altezza dei tempi comprende diverse ed importanti sfaccettature. Trovarsi all'altezza dei tempi è un fattore di successo. Uniti vogliamo sfruttare queste cognizioni. Mi rallegro in vista di numerosi incontri con i nostri clienti e con Voi personalmente.

*Il Vostro*



*Erwin Rutishauser*



Von Walter Anderau  
Überarbeitet von der Redaktion

Am 28. Februar 2006 besuchte Bundesrat Pascal Couchepin das Bündnerland. Ziel der Reise des «Kulturministers» war es, sich mit dem bestehenden Weltkulturgut und neuen UNESCO-Kandidaten vertieft auseinander zu setzen. Zu diesem Augenschein lud er auch den Venezianer Francesco Bandarin ein, den bei der UNESCO verantwortlichen Direktor des Welterbe-Zentrums.



Bundesrat Pascal Couchepin schaut sich auf der Bündner Landkarte die Route an.

Den Anfang machte eine Reise im Sonderzug der Rhätischen Bahn. Eine historische Komposition, gezogen von einem der legendären Krokodile bildete die Plattform für die Erläuterung der Rhätischen Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina. Der Gesamtbundesrat hat der Aufnahme dieser Kandidatur in die Vorschlagsliste zugestimmt. Regierungsrat Hansjörg Trachsel hob bei seiner Begrüssung die Einzigartigkeit des Projektes hervor: ein gelungenes Nebeneinander der Rhätischen Bahn als Kernstück der UNESCO-Kandidatur und deren Einbettung in die einzigartige Kulturlandschaft entlang der Strecke Thusis – St. Moritz – Campocologno. Für den Direktor der Rhätischen Bahn, Erwin Rutishauser, bilden die Kunstbauten der Albula- und Berninastrecke mit der besonderen Topographie eine

Einheit. Es ist aber die Wahl der Linienführung, insbesondere der Berninastrecke, die massgeblich von der Vermittlung touristischer, landwirtschaftlicher Attraktionen geleitet ist und bei ihrem Bau das Oberengadin dem internationalen Tourismus erschloss und heute zum touristischen Erlebnis geworden ist.

Der Sonderzug verlangsamte seine Fahrt an verschiedenen Stellen. Dr. Hans Rutishauser, der Denkmalpfleger des Kantons Graubünden, erläuterte in seiner fesselnden Art die Kirche Mistail, den Landwasserviadukt und den noch in seiner ursprünglichen Ausprägung erhaltene Bahnhof Stuls. In Samedan bestieg die Delegation einen Helikopter, um aus der Luft die besonders eindrückliche Berninastrecke bis zur Landesgrenze zu überfliegen.



Erwin Rutishauser, Direktor RhB, Francesco Bandarin, Direktor UNESCO und Ernst Iten, UNESCO-Delegierter der Schweiz.

Schon auf dem Flugplatz erläuterte Grossrat Georg Fallet, der Präsident der Corporaziun Regiunala Val Müstair, in Anwesenheit auch von Nationalrat Andrea Hämmerle, dem Präsidenten der Eidgenössischen Nationalparkkommission, das Projekt Biosfera Val Müstair. Die intakte Natur, die direkt an den Nationalpark angrenzende gut erhaltene Kulturlandschaft und das Weltkulturgut Kloster St. Johann in Müstair, bilden zusammen ideale Voraussetzungen für eine zukunftsgerichtete, dem Qualitätstourismus verpflichtete Weiterentwicklung der Talschaft.

Die Gemeinde Müstair und die Vertreter der ganzen Talschaft bereiteten Bundesrat Pascal Couchepin und Direktor Francesco Bandarin

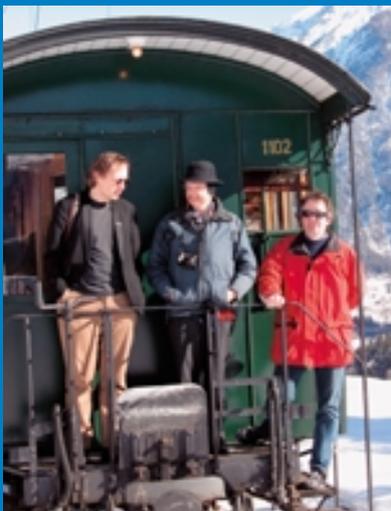
einen festlichen Empfang. Es ist ja nicht alltäglich, dass eine so hochkarätige Delegation Südbünden einen Besuch abstattet.

## Internationale Experten als Autoren

*Von Andreas Bass*

Im Rahmen der Erarbeitung des Dossiers für die UNESCO-Kandidatur ist unter anderem eine vergleichende Analyse der Albula- und Berninastrecke mit anderen internationalen Eisenbahnstrecken anzustellen. Als Autoren für diesen wichtigen Abschnitt des Kandidaturdossiers konnten mit Professor Robert Lee (Australien), Dr. Hans-Peter Bärtschi (Winterthur) und Günter Dinhobl (Wien) zusätzlich drei renommierte Eisenbahnexperten gewonnen werden. Robert Lee hat unter anderem die Welterbestätte Darjeeling Himalayabahn und die dazugehörige Erweiterung der Nilgiri-Bahn im Auftrag der UNESCO als Gutachter vorgeprüft. Günter Dinhobl hat die Kandidatur der Semmering-Bahn begleitet, welche seit 1998 als erste Eisenbahn in die Welterbeliste der UNESCO aufgenommen ist. Dr. Hans-Peter Bärtschi betreibt in Winterthur ein Büro für Industriekultur und hat als ausgewiesener Eisenbahnkenner, die meisten Bahnen auf unserem Globus auch bereits selber befahren. Die drei für die vergleichende Analyse beigezogenen Autoren verfügen somit über ausgezeichnete, auch international anerkannte Fachkenntnisse. Zwecks Koordination ihrer Aufsätze und Informationsaustausch haben sich die drei Fachleute kürzlich im Februar auf einer Fahrt auf der Albulastrecke getroffen. Anlässlich dieser Besprechung wurde unter anderem auch bestimmt, dass der internationale Vergleich der Albula- und Berninastrecke mit folgenden Bahnen bzw. Eisenbahnstrecken vorgenommen werden soll:

- ◆ Yünnan-Bahn (Vietnam – China)
- ◆ Darjeeling- und Nilgiri-Bahn (Indien, bereits UNESCO-Welterbestätte)
- ◆ Eritrea-Bahn
- ◆ Ecuador-Bahn
- ◆ Cumbres & Toltec (USA)
- ◆ Cerdagne-Bahn (Train Jaune, Frankreich)
- ◆ Gotthard-Bahn
- ◆ Semmering-Bahn (Österreich, bereits UNESCO-Welterbestätte).



Internationale Experten: Günter Dinhobl und Dr. Hans-Peter Bärtschi begleitet von unserem RhB-Fachmann Gion Caprez, v.l.n.r.

v.l.n.r.: Professor Robert Lee, Günter Dinhobl und Dr. Hans-Peter Bärtschi



# NEUBAU VIADUKT VAL TASNA

8 | IR 01/2006

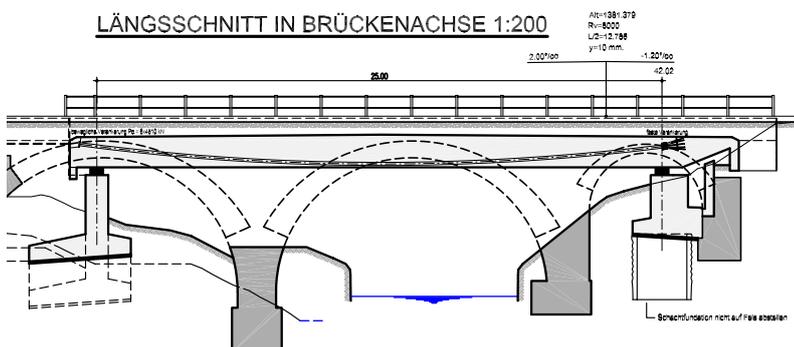
Von Karl Baumann

Der Viadukt Val Tasna befindet sich rund 2.5 km nach der Station Ardez in Richtung Scuol, unmittelbar vor dem 2.35 km langen Tasna-tunnel. Er wurde 1912 in Form einer Bruchsteinkonstruktion mit 3 Gewölbeöffnungen gebaut. Die Brücke überquert den Tasnabach und weist eine Gesamtlänge von 38 m auf.



Übersicht alter Viadukt.

Der Viadukt Val Tasna war stark beschädigt und insgesamt in einem schlechten Zustand. Das Tragwerk wurde in einer 5-stufigen Skala in die Zustandsklasse 4 «grosse Mängel und schwere Schäden» eingeteilt. Die Hauptschäden am Tragwerk bestanden aus Diagonalrissen und Verformungen verursacht durch Hangdeformationen der linken Talflanke und aus Frostschäden mit sehr stark verwitterten und ausgewaschenen Mauerwerksfugen zwischen den Kranzsteinen und der angrenzenden Gewölbeleibung.



Die linke Talflanke des Inntals, zwischen dem Val Tasna im Westen und dem Val Corgnanca liegt auf einem mächtigen Gleitkörper. Die Anrisszone befindet sich auf ca. 2400 Meter. In diesen Grundgleitkörper sind weitere, teilweise wesentlich aktivere Gleitkörper eingebettet. Das Gebiet beim Tunnelportal und dem nördlichen Widerlager der Brücke liegt auf einem solchen Gleitkörper. Die Verschiebegeschwindigkeit an der Oberfläche beträgt etwa 1.5 bis 3.5 cm pro Jahr. Die Ausbisslinie dieses Gleitkörpers folgt der Sohle des Tasnabaches.

Die ersten 325 m des Tunnels liegen teilweise in der Rutschzone und sind deshalb stark beschädigt. Der Bauwerkszustand wurde als kritisch beurteilt. Der Zeitaufwand für die Planung und Ausführung einer Tunnelinstandsetzung beträgt ungefähr 5 Jahre. Es bestand somit das Risiko, dass sich der Zustand des Viaduktes Val Tasna innerhalb dieser Zeit durch witterungsbedingt beschleunigte Hangverschiebungen stark verschlechtern könnte und eine sofortige Instandsetzung notwendig würde. Eine gleichzeitige Instandsetzung des Viaduktes und des Tunnels wäre bei den beschränkten Platzverhältnissen und der schlechten Zugänglichkeit dieser Bauwerke nicht möglich gewesen. Die Rhätische Bahn hat deshalb entschieden, den Neubau des Viaduktes vor der Instandsetzung des Tunnels im Jahre 2005 auszuführen.

## Neubau Viadukt Val Tasna

Das neue Brückentragwerk besteht aus einem einfachen Balken mit einer Spannweite von 24.50 m. Der Trägerüberstand mit dem Abschlussnocken Seite Ardez ist konventionell und weist eine Länge von 1.20 m auf. Seite Scuol wird der Überstand infolge der Hangverschiebungen vergrößert. Seine Länge erreicht 3.40 m. Damit resultiert eine Gesamtlänge von 29.10 m. Der Brückenquerschnitt wurde als Plattenbalken mit einer Stegbreite von 3.60 m und beidseitigen Kragplatten von 1.40 m Länge ausgeführt.

Das Lagerungskonzept ergab sich aus der Problematik der Hangverschiebungen Seite

Scuol. Auf beiden Widerlagern wurden jeweils zwei allseitig bewegliche Topflager für die Vertikalkräfte und je ein Führungsdorn für die Horizontalkräfte eingebaut. Der Fixpunkt der Brücke befindet sich auf der stabilen rechten Talseite.

### Erschliessung und Bauvorgang

Die Erschliessung der Baustelle war nur mit der Bahn möglich. Tagsüber, während des fahrplanmässigen Bahnbetriebes, konnten keine Zulieferungen auf die Baustelle erfolgen. Sämtliche Transporte für die Installation wie für den späteren Betrieb der Baustelle mussten in der Nachtbetriebspause durchgeführt werden.

Die Grundinstallation der Baustelle bestand aus einem Turmdrehkran mit 40 Meter Ausleger und einer Traglast von 1500 kg an der Spitze, einer Ortsbetonanlage mit einer Leistung von 20 m<sup>3</sup> pro Stunde und Stromgeneratoren mit einer Gesamtleistung von 200 kVA. Die Lehrgerüstträger bestimmten die Tragkraft des Turmdrehkranes, da ein zusätzliches Hebegerät für diese Arbeiten nicht installiert werden konnte. Die Ortsbetonanlage hatte einen Mischer mit 1000/750 Liter Inhalt, Zementsilos für 50 Tonnen Zement und ein Kiessilo mit 60 m<sup>3</sup> Inhalt. Neben der Betonanlage wurde ein zusätzliches Kiesdepot von 80 m<sup>3</sup> Betonkies angelegt. Für den Brückentrog wurde eine maximale Menge von 220 m<sup>3</sup> benötigt. Dieses Bauteil wurde in zwei Etappen hergestellt, wobei die erste Etappe

ein Volumen von 120 m<sup>3</sup> besass. Gefordert war eine Betonsorte C25/30 XF4 in einer Gesamtmenge von 800 m<sup>3</sup>. Der Betonkies gelangte als komplette Mischung vom örtlichen Kieswerk mit Kiestransportwagen auf die Baustelle. Der Zement wurde von den Bahnwagen mit dem Baustellenkompressor direkt in das Zementsilo umgeblasen. Die Erstprüfung für den Beton C25/30 XF4 basierte im Einvernehmen mit der Bauherrschaft auf einem abgekürzten Verfahren, da sich die Baustelle auf die Rezeptur des örtlichen Kies- und Betonwerkes abstützte.

Die Zusammenstellung der Bauzüge und der gesamte Materialumschlag wurden auf dem Areal des Bahnhofs Scuol durchgeführt. Mit Ausnahme der Installationsphase, wurden die Bahntransporte auf eine Nachtbetriebspause pro Woche konzentriert. Ein Abladevorgang mit der umfangreichen Menge an Material und Betriebsmitteln auf der Baustelle dauerte jeweils mehrere Stunden.

Die Fundamente für das Lehrgerüst und den Turmdrehkran waren in die beidseitigen provisorischen Auflager für das Brückenbauwerk integriert. Seite Scuol handelte es sich um ein eigentliches Betonwiderlager, das am Ende der Bauzeit hinterfüllt wurde und Seite Ardez bestand das Auflager aus einer Betonplatte, auf welcher der Lehrgerüstturm und das Kranfundament aufgebaut wurden.

Das neue Tragwerk wurde seitlich neben und die Widerlager in den Bogenöffnungen unter dem bestehenden Tragwerk hergestellt. Während eines 48-stündigen Betriebsunterbruchs der Bahn sollte das neue Bauwerk in die Lage der alten Gleisachse geschoben werden.

### Unwetterereignis 22./23. August 2005

In der Zeit vom 19. bis 23. August fielen am gesamten Alpennordhang intensive Niederschläge. Verantwortlich für diese Niederschläge war ein Tiefdruckgebiet, das aus dem Raum Genua über die östlichen Alpen nach Norden zog. Dabei wurden feuchtwarme Luftmassen aus dem Mittelmeerraum über die Alpen verfrachtet, mit nordöstlichen Winden zum Alpennordhang zurückgeführt und dort gestaut.



Übersicht Baustelle.



23. August, 08.00 Uhr

Gleichzeitig lag die Schneefallgrenze über 3000 Meter, weshalb die Wassermengen kaum in Form von Schnee gebunden wurden. Die statistische Wiederkehrdauer dieses Ereignisses wird von MeteoSchweiz auf über 300 Jahre beziffert. Die intensivsten Niederschläge fielen im Raum Engelberg – Meiringen. Die Ostalpen in Graubünden waren etwas verzögert in der Nacht vom 22./23. August betroffen. Die Niederschlagsmenge betrug hier etwa 100 mm/m<sup>2</sup> innerhalb von 24 Stunden. Die untenstehende Grafik zeigt, dass der Kanton Graubünden nur lokal im Prättigau und Unterengadin betroffen war.

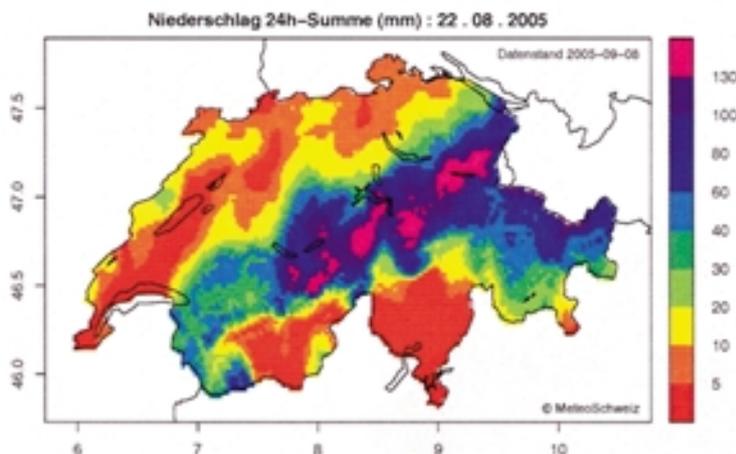
Das Val Tasna hat ein Einzugsgebiet von rund 45 km<sup>2</sup> und liegt vorwiegend über der Waldgrenze. Das Tal verengt sich im untersten Teil

bei der Einmündung ins Engadin. Der Tasnach wies am Talausgang einen Spitzenabfluss von etwa 50 m<sup>3</sup>/Sek. auf und führte eine sehr grosse Geschiebefracht mit sich.

### Brückeneinsturz 23. August 2005

Der linksufrige Pfeiler des bestehenden Viaduktes Val Tasna wurde unterspült und konnte die Lasten des Bogenschubes nicht mehr übertragen, was direkt zum Einsturz des Mauerwerkviaduktes geführt hat. Die Strecke der Rhätischen Bahn wurde kurz vor Betriebsbeginn, am Morgen des 23. August, gesperrt.

Nach der ersten Beurteilung der Schäden konnte festgestellt werden, dass der neue, im Rohbau fertig gestellte Brückenüberbau



Grafik MeteoSchweiz



24. August, 10.00 Uhr

nicht beschädigt war, dass aber die definitiven und die provisorischen Widerlager Seite Scuol leicht verkippt waren. Zusammen mit der Unternehmung wurde sofort ein Notprogramm erarbeitet, mit dem Ziel, die Bahnlinie rasch möglichst wieder zu eröffnen. Die wichtigsten Arbeitsschritte bis zu diesem Ziel waren:

- ◆ Wiederherstellung der Baustelleninstallationen, insbesondere Stromzufuhr
- ◆ Prov. Sicherung der unterspülten Fundamente
- ◆ Abbruch des eingestürzten Viaduktes
- ◆ Abdichtung des neuen Brückenträgers
- ◆ Vorbereitung und Installation der Verschiebinrichtung und Durchführung des Brückenverschubes
- ◆ Gleisbau und Wiederherstellung der Fahrleitung

### Vorbereitung und Durchführung Brückenverschub

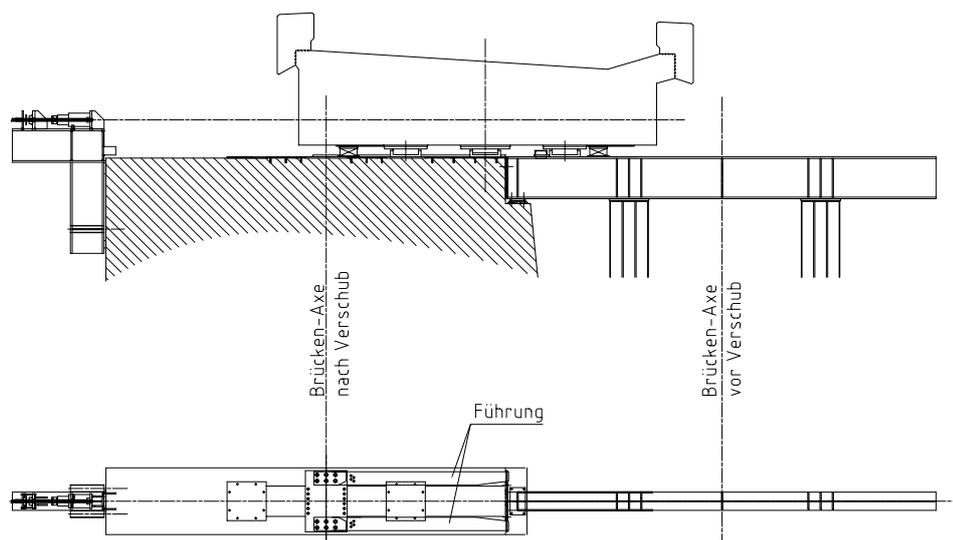
Der Einschub der neuen Brücke mit einem Eigengewicht von ca. 7500 kN war ursprünglich auf das Datum 26. – 28. September 2005 geplant. Während eines rund 48-stündigen Betriebsunterbruchs der Bahn sollte die alte Brücke abgebrochen, das neue Tragwerk eingeschoben und hinterfüllt werden. Das Konzept sah vor, das Tragwerk auf den definiti-

ven, an der Unterseite mit Bronze-Platten ausgerüsteten Lagern, auf zwei Verschiebbahnen einzuziehen. Zur Überwindung der Reibung (ca. 10% der Auflast, d.h. 750 kN) waren bei jedem Widerlager Zugeinheiten für je 4 Litzen mit einer maximalen Kraft von 800 kN vorgesehen. Zur Sicherung des Tragwerkes während des Einschubes waren Führungskonstruktionen an beiden Widerlagern vorgesehen, um Verschiebungen in der Brückenlängsachse zu verhindern. Die genaue Endlage sollte mit einer speziellen Führungsschiene und der synchronen Verschiebung mit einem zentral gesteuerten Hydrauliksystem sichergestellt werden.

Mitte Juni begannen mit dem Versetzen der beiden Verschiebbahnen die ersten Arbeiten für den Brückeneinschub. Auf der Südseite wurde ein verstärkter HEB 700 auf den Lehrgerüstturm, und im Norden ein Flachblech auf das provisorische Betonwiderlager eingemessen und versetzt. Anschliessend konnten die definitiven Lager auf den Verschiebbahnen präzise fixiert und die Brücke erstellt werden.

Durch das Unwetter vom 22./23. August änderte sich die Situation schlagartig. Der Einschub-Termin musste vorverlegt werden und differentielle Setzungen zwischen den provi-

Widerlager Süd



Verschubkonzept

sonischen und den definitiven Widerlagern führten dazu, dass die Verschubbahnen am Übergang auf das neue Widerlager einen vertikalen Knickwinkel aufwiesen. Um trotzdem einen reibungslosen Einschub sicherzustellen, musste ein alternatives Verschubsystem erarbeitet werden. Die kritischen Punkte waren die Verkippungen zwischen den provisorischen und den definitiven Widerlagern, sowie die Ungewissheit, wie sich das neue Widerlager bei erstmaliger Lastaufnahme verhalten würde. Zudem musste die Verwindung des neuen Brückenträgers in engen Grenzen gehalten werden.

Das alternative Verschubsystem sah vor, die Brücke jederzeit mittels 4 Pressen anheben, nach Bedarf richten und auch in angehobener Lage verschieben zu können. Zu diesem Zweck wurden seitlich der äusseren Lager Chromstahlbleche an die Brückenuntersicht geklebt. Damit konnten auf den mit Teflon-Platten ausgerüsteten Pressen Verschubstapfen von max. 30 cm (mit entsprechender Geschwindigkeitseinbusse) realisiert werden.



**Eingebaute Flachpresse,  
UK Brücke das aufgeklebte  
Chromstahlblech.**

Der Einschubtermin wurde auf den 12. September 2005 fixiert. Die Vorbereitungsarbeiten begannen am 9. September und beinhalteten Richt- und Sicherungsarbeiten an den Verschubbahnen, den Einbau des Alternativ-



**12. September 2005 11:12 Uhr, Beginn der Verschubarbeiten.**

systems und die Installation der gesamten Verschiebeinrichtung. Zur Reduktion der Torsionsbeanspruchung im Brückenträger musste ein Lager bereits vor dem Einschub gefuttert werden.

In Schritten von 15 cm ging der Einschub recht zügig voran. Nach 25 Minuten und 160 cm Verschubweg begann eine erste kritische Phase, als die ersten Lager die definitiven Widerlager erreichten. Hier war der durch die unterschiedlichen Setzungen aufgetretene vertikale Knick in der Verschubbahn zu überwinden. Die Lager glitten jedoch problemlos über diese Stelle und wesentliche Setzungen des neuen Widerlagers wurden nicht festgestellt. Nach weiteren 150 cm erreichte das grosse Führungslager Süd (mittleres Lager) den Knickpunkt. Diesmal musste das Alternativsystem eingesetzt werden. Die Brücke wurde mit den Flachpressen angehoben und der Einschub ging langsam in kleinen Schritten mit mehrmaligem Umsetzen der Pressen weiter, bis alle Lager den Knick passiert hatten. Um 19:00 Uhr wurde die Endlage der neuen Tasnabrücke erreicht, und dreiviertel Stunden später waren alle Lager definitiv fixiert.

Nach einem dreiwöchigen Betriebsunterbruch konnte die Bahnlinie Ardez – Scuol am 15. September wieder für den Verkehr freigegeben werden.

# EINE GEFAHRENSTELLE VERSCHWINDET

13 | IR 01/2006

Von Peider Härtli

Nach knapp einjähriger Bauzeit wurde die neue Steinschlaggalerie Sassal der Rhätischen Bahn am 19. Dezember 2005 fertig gestellt und in Betrieb genommen. Auf einer Länge von rund 40 Metern bestand ein grosses Steinschlagrisiko. Gleichzeitig wurde der Bahnübergang durch eine Lichtsignalanlage gesichert.

Die neue Galerie befindet sich eingangs des Schanfiggs, wo sich das Trasse der Arosabahn und die Strasse nach Meiersboden trennen. In diesem Bereich führt das Bahntrasse unmittelbar neben einer steilen, teilweise überhängenden Felswand vorbei. Auf einer Länge von 40 m bestand ein grosses Steinschlagrisiko. Bisher fielen jährlich mehrmals kleinere bis mittlere Blöcke bis 1 m<sup>3</sup> Grösse auf das Trasse und führten schon oft zu Betriebsunterbrüchen der Arosabahn.

Die neue Schutzgalerie Sassal besteht aus einem einhüftigen Stahlbetonrahmen, der talseits auf Pendelstützen gelagert ist. Die

Gesamtlänge des Bauwerks beträgt rund 35 m. Die lichte Höhe wurde situationsbedingt, wegen des Bahnübergangs unmittelbar vor dem Portal Seite Chur, auf 6.20 m festgelegt. Die talseitigen Stahlstützen sind 35 cm dick.

Die kritischen Sichtverhältnisse beim bisher unbewachten Bahnübergang der kantonalen Verbindungsstrasse nach Meiersboden wurden durch den Bau der Galerie zusätzlich verschlechtert. Deshalb hat sich die Rhätische Bahn entschieden, den unbewachten Bahnübergang mit einer neuen Lichtsignalanlage zu sichern. Mit dieser Massnahme können die Sicherheit der Bahn und des Strassenverkehrs wesentlich verbessert werden.

Die Gesamtkosten für die Steinschlaggalerie und die Lichtsignalanlage betragen rund 2 Mio. Franken und werden zu 82% von der Eidgenossenschaft und zu 18% vom Kanton Graubünden finanziert.



Von Roberto Giovanni Paravicini

## Steigende Lärmbelastung erfordert Lärmschutz

Der zunehmende Verkehr auf Strasse, Schiene und in der Luft verursacht immer mehr Lärm. Die Lebensqualität unzähliger Menschen leidet darunter. Ihr Wohlbefinden und ihre Gesundheit werden beeinträchtigt.

Die Schweiz will sich die Lebensqualität erhalten. Die Bevölkerung hat deshalb in mehreren Abstimmungen entschieden, dass ein erheblicher Anteil des Verkehrsvolumens von der Strasse auf die Schiene verlagert wird. Der dazu erforderliche Ausbau der Bahn bringt aber auch unerwünschte Nebeneffekte mit sich: schneller und häufiger verkehrende Züge verursachen entlang der Bahnlinien mehr Lärm. Betroffen davon sind hauptsächlich die Bahn-Anlieger, aber auch Reisende an Durchgangsbahnhöfen oder Verkehrsteilnehmer an Bahnlinien.

Gesetzliche Grundlagen der Lärmsanierung:

- ◆ Umweltschutz-Gesetz, 1983
- ◆ Verordnung zum Lärmschutz, 1987
- ◆ Gesetz zur Lärmsanierung der Eisenbahnen, 2000
- ◆ Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen, 2001

Die Finanzierung der Lärmsanierung der Eisenbahnen erfolgt gemäss Bundesbeschluss zur Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs (FinöV) über den Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FEG).

In der Lärmschutzverordnung von 1987 wurden Lärm-Belastungs-Grenzwerte definiert. Die so genannten Lärm-Immissions-Grenzwerte sind nach Lärmart, Tageszeit und Lärmempfindlichkeit der zu schützenden Gebäude oder Anlagen festgelegt. Lärmbelastungen über dem Grenzwert gelten als schädlich und erfordern Massnahmen zur Lärmsanierung. Diese werden in zwei Hauptgruppen gegliedert, wobei die Priorität sinnvollerweise wie folgt festgelegt ist:

1. Priorität: Reduktion des Lärms an der Lärmquelle
2. Priorität: Schallschutzmassnahmen wie Schallschutz-Fenster oder Lärmschutz-Wände

Nebst Normalspurbahnen, insbesondere der SBB, wurden auch die Rhätische Bahn und die Zentralbahn zur Lärmsanierung verpflichtet.

## Lärmsanierung an der Quelle

Aus früheren internationalen Forschungsarbeiten und durch Erfahrungen der SBB war 1999 der Lösungsweg für die Lärmsanierung bei der Rhätischen Bahn vorgegeben. Eisenbahnlärm entsteht durch verriffelte Eisenbahnräder. Die so genannte Riffelbildung entsteht durch das Bremsen eines aus dem Material Grauguss bestehenden Bremsklotzes auf die Radlauffläche.

Der Lösungsweg zur Lärmreduktion besteht darin, den Grauguss-Bremsklotz durch einen Kunststoff-Bremsklotz zu ersetzen. Mit Kunststoff-Bremsklötzen gebremste Räder unterliegen keiner Riffelbildung bzw. sind glatt und erzeugen somit auch deutlich weniger Rollgeräusche.

Grundsatzproblematiken des Lösungsansatzes mit der Kunststoffsohle sind:

- ◆ Glättung der Lauffläche reduziert die Haftung des Rades auf der Schiene. Gegenmassnahmen sind Änderungen in der Bremsauslegung und/oder der Einbau eines Gleitschutzes (Auto: ABS-System).
- ◆ Kunststoff-Bremsklotz leidet die beim Bremsen entstehende Wärme schlecht ab. Das Rad wird dadurch thermisch viel höher belastet und muss deshalb für den Betrieb mit hohen Temperaturen ausgelegt sein.



Rad mit Riffel auf Lauffläche.



Rad mit glatter Lauffläche, ohne Riffel.

### **Entwicklungs-Projekt (F&E-Projekt) «Lärmsanierung Rollmaterial»**

Aufgrund grosser Unterschiede beim Rollmaterial, der Spurweite, der Streckentopografie, dem Bremssystem sowie den Bremsbeanspruchungen zwischen der SBB und der RhB wurde ein neues Forschungs- und Entwicklungs-Projekt formuliert.

Inhalte:

- ◆ Entwicklung eines neuen thermo-mechanisch stabilen Radsatzes für Achslasten bis 6.25 t
- ◆ Evaluation/Entwicklung eines Kunststoff-Bremsklotzes als Ersatz für den Grauguss-Bremsklotz mit möglichst gleichen Reibwerten
- ◆ Nachweis der technisch/wirtschaftlichen und der akustischen Machbarkeit der Lärmsanierung. Grenzwert für lärmsanierte Personenwagen 84 dBA.

◆ Einhaltung des heutigen Standes der Sicherheit, der Betriebsführung und der Wirtschaftlichkeit des neuen Systems Bremsklotz-Rad-Schiene

Die Projektleitung oblag dem Bereich Rollmaterial Engineering & Support. Als Experten wurden Vertreter der SBB und der Deutschen Bahn in das Projekt eingebunden. Für die Rhätische Bahn waren viele Mitarbeiter u.a. auch aus den Bereichen Infrastruktur (Gleisbau) und Verkehr (Fahrdienst) in das Projekt involviert.

Das Projekt wurde durch die Rhätische Bahn und das BUWAL vorfinanziert. Die Kosten werden bei Projektabschluss durch das Bundesamt für Verkehr zurückerstattet.

### **Daten und Kennzahlen zum Entwicklungsprojekt**

Zeitraum:	2000–2007
Getestete Kunststoff-Bremsklötze:	8
Bremsversuche mit Wagen:	ca. 300
Bremsversuche mit Zügen:	ca. 180
Experten-Berichte:	ca. 25
Hergestellte Hilfsmittel:	- 2 Messwagen für Streckenversuche - 1 Profilmessgerät für Meterspur - 2 Messradsätze für Beanspruchungsmessungen - 1 Gleismessstelle «Albula»

**Meilensteine:**

- Herstellung der Messradsätze, des Profilmessgerätes und der Messwagen
- Streckenversuche mit Datenerhebung zu Schienenprofilen, Radprofilen, Querbeschleunigungen, Querwegen, Vertikalbeschleunigungen, Gleisverschiebekräften und Lastkollektiven am Radsatz
- Versuche mit elektrischer Triebfahrzeugbremse auf der Albula- und Berninastrecke
- Sommer/Winter sowie Nass/Trocken/Flugschnee-Bremsversuche mit Zügen bestückt mit Kunststoff-Bremsklötzen
- Bestimmung eines Ersatz-Bremsklotzes für den Grauguss-Bremsklotz
- Gefälle-Dauerbremsversuche mit Bernina- und Albula-Zügen bestückt mit Kunststoff-Bremsklötzen
- Lärm-messungen von Rollgeräuschen und Kurvenkreischen
- Provisorische Betriebsbewilligung des Bundesamtes für Verkehr
- Verfügung zur Lärmsanierung von 255 Personenwagen durch das Bundesamt für Verkehr

**Resultate:**

- Lösungskonzept zur Lärmsanierung an der Lärmquelle
- Lärmreduktion Rollmaterial Personenwagen von 8 dBA ( von 88 auf 80 dBA)
- Lösungsvorschlag zur Eliminierung des Kurvenkreischen. Gemäss Verordnung zur Lärmsanierung ist das Kurvenkreischen nicht sanierungspflichtig. Aus diesem Grund umfassen die geplanten Umbauten zur Lärmsanierung grundsätzlich keine Massnahmen zu deren Optimierung.

Ab 2007 folgen Langzeitversuche mit bereits lärmsanierten Personenwagen. Anschliessend ist noch die definitive Zulassung mit dem Bundesamt für Verkehr erforderlich.



Grauguss-Bremsklotz,  
Gewicht 6,5 kg.



Kunststoff-Bremsklotz, Gewicht 2.4 kg  
(63% leichter als Grauguss).



Messwagen in lärmempfindlicher  
Umgebung in Bonaduz. (Quelle  
Bild: T. Keller)

## Ausführungs-Projekt Lärmsanierung Rollmaterial

Ende 2005, nach erfolgreichem Projektverlauf, hat die Rhätische Bahn vom Bundesamt für Verkehr den Auftrag zur Lärmsanierung von 255 Personenwagen erhalten. Das Umbauprogramm strukturiert sich wie folgt:

### 1. Etappe 2006–2007

37 Stk. Personenwagen Einheitswagen III, IV und Bernina-Panoramawagen  
Inhalt «Umbaumodul 2»:

- Umbau der Vakuumbremse auf Druckluftbremse
- Ersatz der Radsätze und Bremsklötze
- Umbau der Handbremse

30 Stk. Personenwagen Einheitswagen I  
Inhalt «Umbaumodul 1»:

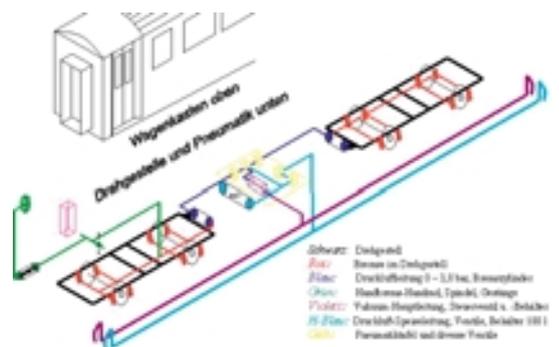
- Ersatz der Radsätze und Bremsklötze
- Umbau der Handbremse

### 2. Etappe: 2008–2010

188 Stk. Personenwagen Einheitswagen I, Steuerwagen und Speisewagen  
Inhalt: «Umbaumodul 1 oder 2», je nach Ergebnis der 1. Etappe.  
Die Menge der in der 2. Etappe umzubauenden Fahrzeuge wird dem aktualisierten Stand der Flottenpolitik der Rhätischen Bahn angepasst.

Die ca. 600 Güterwagen der Rhätischen Bahn müssen aufgrund zu geringer Kilometerleistungen nicht lärmsaniert werden. Vergleich durchschnittlicher Kilometerleistungen:

Personenwagen	ca. 100'000 km/Jahr
Güterwagen	ca. 30'000 km/Jahr



Konzept des Umbaus «Modul 2» – Prinzipielle Anordnung der vakuumgesteuerten Druckluftbremse.

## Lärmemissionen bei neuem Rollmaterial

Neues, nach 2000 inverkehrgesetztes Rollmaterial, muss gemäss geltendem Gesetz die max. Lärmemissions-Grenzwerte erfüllen. Diese betragen für Personenwagen 82 dBA. Technisch wird dies mit Kunststoff-Bremsklötzen und mit Druckluftbremsen ermöglicht. Moderne Druckluftbremssysteme sind mit einem Gleitschutz-System und mit einem System zur automatischen Lastabbremse ausgestattet.

## Bauliche Lärmsanierung

Trotz Lärmsanierung des Rollmaterials, werden die Immissionsgrenzwerte im RhB-Netz nicht überall eingehalten werden können. Die höchsten Immissionen bei der RhB entstehen in Domat/Ems, wo viele Züge mit grosser Geschwindigkeit fahren. Die mit der Sanierung des Rollmaterials immer noch zu hohen Lärmwerte werden mit Schallschutz-Fenstern reduziert. Lärmschutz-Wände kommen bei der RhB nach heutigem Wissensstand nicht zum Einsatz. Die Planung der baulichen Massnahmen beginnt voraussichtlich 2007. Die Realisierung des baulichen Lärmschutzes soll bis 2015 abgeschlossen sein.

# IHRE MEINUNG INTERESSIERT UNS

17 | IR 01/2006

Von Walter Frei

Die Mitarbeiterumfrage hat es an den Tag gebracht: Mann und Frau erwarten einen näheren Kontakt zur Geschäftsleitung. Also nicht näher im räumlichen Sinn, sondern näher zu den Informationen aus der Geschäftsleitung. Sie möchten grundsätzlich direkter und umfassender über die Ausrichtung und die laufenden oder künftigen Geschäfte informiert werden.

Die Geschäftsleitung hat dieses Anliegen erkannt und weiss, dass gerade in einer Zeit der unternehmerischen Weiterentwicklung und der Veränderungen der Dialog mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von hoher Wichtigkeit ist. Nun, man kann in der InfoRetica informieren, man kann Mails senden, Briefe schreiben und man kann auch persönlich informieren, direkt, Auge in Auge. Der persönliche Informationsweg wurde als der beste, effektivste und Erfolg versprechendste gewählt.

Daher ging Herr Rutishauser mit jeweils einem Mitglied der Geschäftsleitung in die «Fläche» und stand an verschiedenen Informationsveranstaltungen Red und Antwort. Nutzen Sie die nächsten Gelegenheiten – mit einem abschliessenden Apéro

- ◆ Im Bahnhofbuffet Thusis, 10. April, 17.15 Uhr
- ◆ Im Hotel Suisse Poschiavo, 11. April, 17.00 Uhr



Von Christoph Benz

Vom Montag, 14. bis Freitag, 18. November 2005 absolvierten die Junglokführer des Depot Samedan, Christian Fenner, Moreno Beti, Steve Nef, Remo Marchesi, Chrigi Benz, Berni Tschalär und Dani Bürgi zusammen mit dem Betriebsangestellten Bojaxhi Samedin von Davos den besonders unter dem Lokpersonal berühmt berüchtigten Vereina Lösch- und Rettungszug-Grundkurs. Dieser berechtigt die oben genannten Bähnler, im Notfall zusammen mit der Feuerwehr den in Susch stationierten Zug zu bedienen. Dass sich unsere Aufgabe primär aufs Fahren konzentriert, versteht sich dabei von selbst.



Kursleiter Jon Müller (rechts).

Obwohl wir anfänglich eher skeptisch gestimmt nach Susch reisten, konnte in den fünf Kurstagen doch sehr viel auch fürs Privatleben profitiert werden. Auch der Spass kam nicht zu kurz. Geleitet wurde der Kurs von den passionierten Feuerwehrmännern Reto Brunner und Jon Müller, welche einige spannende Übungen für uns bereithielten. Am Montag trafen wir uns im Verladebahnhof Sagliains, wo wir von Reto Brunner begrüsst wurden. Er erläuterte sogleich das ganze Katastrophendispositiv bei einem Unfall im Vereinatunnel und liess uns einen Einblick in die zukünftigen Projekte gewähren, welche vorsehen, dass der jetzige Lösch- und Ret-

tungszug Süd seinen Standort von Susch nach Samedan wechselt, um auch den Albulatunnel abdecken zu können. Ausserdem bestehen Pläne für die Anschaffung von Zweiwegfahrzeugen Schiene Strasse für die Feuerwehren Susch und Klosters, welche bei einem Alarm zwecks erster Lagebeurteilung sofort an den Portalen des 19 km langen Vereinatunnels einsatzbereit wären, bis der aufgebotene LöReZ vor Ort eintrifft. Dieser bleibt weiterhin unentbehrlich, würden doch die Löschmittelvorräte der Zweiwegfahrzeuge im Brandfall kaum ausreichen.

Das Nachmittagsprogramm bestand aus einer Besichtigung des Vereinatunnels mit einem Aufenthalt bei den Dienstcontainern im Bereich des Doppelspurabschnitts Vereina. Der zweite Kurstag fand unter dem Motto Brandbekämpfung statt, an welchem uns Jon Müller in das Geheimnis der verschiedensten Löschmittel von Wasser über Schaum bis zu Pulver und CO<sub>2</sub> einführte. Selbstverständlich konnte jede Löschart eins zu eins erprobt werden. Am Mittwoch befassten wir uns vormittags mit dem Thema Oelwehr, am Nachmittag stand Einführung in die Strassenrettung auf dem Programm, wo wir einen kleinen roten Toyota mit gewaltigen Hydraulik-Bergungszangen auseinander nehmen konnten, wie es die Feuerwehr macht, um eingeklemmte Insassen bei einem Unfall zu bergen. Brandbekämpfung mit der Motorspritzpumpe und Personenbergung waren die Schwerpunkte des folgenden Donnerstags. Und dann kam der Freitag, an welchem einige von uns lieber im Bett liegen geblieben wären, galt es doch, im kompletten Atemschutzanzug einen kurzen Marsch mit einigen kleinen Übungen zu absolvieren. Doch wir schlugen uns tapfer, war es uns doch bewusst, im Notfall mit dieser ganzen Ausrüstung in den Tunnel fahren zu müssen. Und mit diesem Kursteil ging eine interessante und feuerwehrmässig breit gefächerte Woche zu Ende, an der viel Neues gelernt und erprobt werden konnte. Doch lassen wir die Bilder sprechen ...



**Wasser marsch! Löschübung mit dem so genannten Schnellangriff des LöReZ. Dieser kann sofort eingesetzt werden, weil das vorgängige Schlauchverlegen entfällt, da sich dessen Schlauch auf einer am Zug angebrachten Rolle befindet. Das aus dem Strahlrohr schießende Wasser wird der Zisterne entnommen.**

# ZIEL 2005 ERREICHT

Von Roald Hofmann

Angesichts der – auch im Branchenvergleich – beunruhigend hohen Zahlen hat die Geschäftsleitung 2004 entschieden, dem Bereich Arbeitssicherheit 2005 volle Aufmerksamkeit zu schenken und klare Ziele zu setzen. Damit sollen nicht nur persönliches Leid und Schmerz zumindest verringert wenn nicht gar ganz vermieden werden, sondern auch die durch die unfallbedingte Abwesenheiten resultierenden Belastungen der Arbeitsteams gesenkt werden. Die Anzahl der Betriebsunfälle soll von im Schnitt der letzten 5 Jahre 9.7 pro 100 Mitarbeitende um 27% auf 7 gesenkt werden.

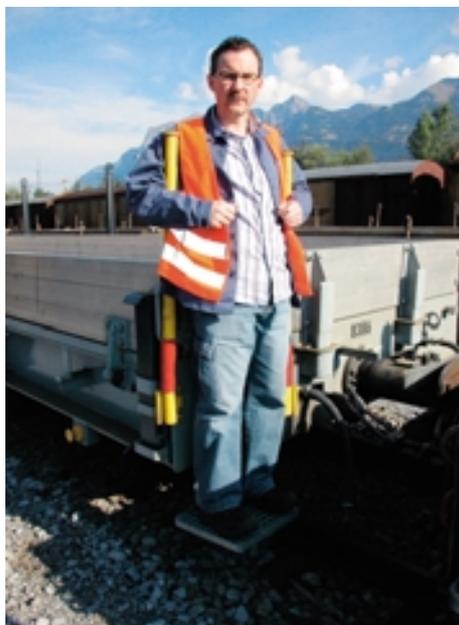
Um dieses ehrgeizige Ziel auch realisieren zu können, ist das Thema «Arbeitssicherheit» mit den zwei einprägsamen Titeln «Arbeitssicherheit ist Chefsache» – «aber sicher» positioniert worden.

Damit hat das lange Zeit etwas im Schatten gestandene Thema plötzlich an Aktualität gewonnen und ist in allen Geschäftsbereichen auf breiter Front und mit grossem – auch kommunikativem – Engagement aufgegriffen worden. Die Figuren mit den einprägsamen Botschaften «aber sicher» wiesen monatlich auf – eigentlich im tiefen Innern bekannte – Verhaltensregeln und Gefahrenpotentiale hin – Dinge denen dem Druck des täglichen Lebens oder auch der Bequemlichkeit halber nicht immer mit der ihnen gebührenden Aufmerksamkeit nachgelebt wurde. Nach Gefahrenpotentialen wurde Ausschau gehalten und Audits wurden in allen Geschäftsbereichen und Netzteilen durch die SIBE und KOPAS durchgeführt, Schwachstellen erkannt und vorgeschlagene Massnahmen auch umgesetzt. Stichworte wie «sichere Rangierplattformen beim Rollmaterial», «fliegende Kabel», «Stolperfallen», «ungenügend breite Durchgänge», «Regallagersicherung», «Schutzbrillen» etc. wurden aufgegriffen, konkrete Projektvorgaben formuliert und Investitionsanträge – so werden beispielsweise allein im Geschäftsbereich Rollmaterial innert drei Jahren über CHF 650'000 für die Verbesserung der Rangiertritte und Haltestangen bei den Plattformen der Güterwagen und weitere CHF 140'000 für dieselben Sanierungen bei

den Speise- und Panoramawagen aufgewendet. Auch die finanziellen Anstrengungen beim GB Infrastruktur dürfen sich sehen lassen – konnten doch im vergangenen Jahr 16 Brücken und Stützmauern mit Geländern gesichert werden ... wofür die RhB 340'000 Franken investiert hat. Ausserdem sind im Bereich Infrastruktur zur Behebung von Stolperfallen im Gleisbereich der Bahnhöfe weitere CHF 50'000 und bei der Materialwirtschaft zur Erhöhung der Sicherheit bei den Logistikprozessen nochmals CHF 30'000 aufgewendet worden.

Die Zahlen zeigen es – der Einsatz hat sich nach dem uralten Prinzip, wonach sich Einsatz immer lohnt, in der Tat ausbezahlt: die «magische Zahl 7» ist nicht nur erreicht, sondern sogar unterschritten worden. Mit nunmehr 6.7 Betriebsunfällen pro 100 Mitarbeitende haben wir gegenüber den Vergangenheitszahlen einen ganz gewaltigen Schritt nach vorne gemacht und die BU Zahl gegenüber dem Schnitt der Vorjahre um etwas über 30 % gesenkt.

Die Rangliste wird vom Geschäftsbereich Rollmaterial angeführt, dort konnte die Zahl der BU-Fälle am meisten gesenkt werden, auf Platz zwei figuriert die Infrastruktur und die Bronzemedaille geht an V. Etwas schwieriger



Vorbildlich ...

ist die Bewertung der – ebenfalls sehr grossen und durch die SUVA im Sinne eines Pilotversuchs mitbegleiteten – Leistungen im Geschäftsbereich F: das Ziel ist ebenfalls mehr als nur erreicht worden und rein rechnerisch müsste der erste Platz eigentlich an F gehen. Dies darf auch so gesehen werden, mit der kleinen Einschränkung aber, dass wegen der gegenüber den anderen Geschäftsbereichen wesentlich tieferen Zahl von Mitarbeitenden das Resultat einen etwas höheren Zufallscharakter als bei den anderen drei Geschäftsbereichen hat, denn nur ein Fall mehr und F wäre beim Schlusslicht vorne.

Wie dem auch sei, gewonnen haben alle: diejenigen welche dank der Präventionsmassnahmen keinen Betriebsunfall erlitten haben und wir alle – die RhB.

Auf das Resultat dürfen wir zu Recht stolz sein – es soll uns aber nicht dazu verleiten, auf dem Erreichten auszuruhen – für das laufende Jahr haben wir uns zum Ziel gesetzt, die BU-Zahl weiter zu senken – und zwar um 13% vom bisherigen Zielwert 7 auf neu 6 Betriebsunfälle im Jahr pro 100 Mitarbeitende.

Damit wir auch dieses neue, ebenfalls ehrgeizige Ziel erreichen wird die bisherige Kampagne «aber sicher» auch dieses Jahr fortge-

führt. Gegenüber dem zurückliegenden Jahr neu ist der Umstand, dass die Arbeitssicherheit als wesentlicher Teil in das betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM) integriert wird und dass die bereits bekannten «BU-Barometer» neu – in der gleichen Aufmachung – auch über die Zahlen in den Bereichen «Nichtbetriebsunfall» und «Krankheit» informieren.

Als weitere wesentliche Elemente sind zusätzliche Ausbildungen für die KOPAS und ausgewählte Vorgesetzte vorgesehen damit Wissen, Bewusstsein und kritischer Blick für problematische Situationen in für die Arbeitssicherheit sensibleren Bereichen weiter geschärft und die Audits mit noch mehr Ergiebigkeit durchgeführt werden können.

Gesamthaft ist mit diesen und anderen zusätzlichen Massnahmen vorgesehen, dass wir die Anzahl der Ausfalltage um 25% reduzieren und die Zahl der BU-Fälle auf neu 6/100 Mitarbeitende reduzieren.

Für Ihr Mitmachen, Ihr Engagement und Ihre kritische Aufmerksamkeit danke ich Ihnen bestens. Denn «mitanand gohts besser», «aber sicher».



Interview von Peider Härtli mit Roli Hofmann und Rico Wenk

## **Alle reden vom BGM. Was ist das überhaupt?**

Roald Hofmann (RH): Wir reden vom Betrieblichen Gesundheits Management. Es handelt sich um ein Konzept zur aktiven Handhabung aller Fragen des Gesundheitsschutzes, sowohl bei Unfall wie Krankheit. Mit dem BGM soll eine Senkung der Absentzage und der Unfälle durch gezielte Massnahmen realisiert werden. Für weitere Infos: Ein Blick in unser Intranet (HR Portal) lohnt sich – hier werden zusätzliche Informationen aufgeschaltet.

## **Wie präsentiert sich die RhB in Bezug auf Absentzage und berufsunfallbedingte Ereignisse?**

RH: Mit dem Ergebnis 2005 in Sachen ‚Absentzage‘ dürfen wir noch nicht zufrieden sein. Pro Mitarbeitender registrierten wir unter allen Titeln Krankheit, Berufs- und Nichtberufsunfall durchschnittlich rund 7 Absentzage pro Jahr, mit Langzeitfällen und IV sind es rund 11.5 Absentzage. Bei den Berufsunfällen sieht es besser aus: mit weniger als 7 Unfällen pro 100 Mitarbeitende haben wir das gesteckte Ziel erreicht und dank der Anstrengungen aller und dem Motto «Arbeitssicherheit ist Chefsache» einen guten Schritt nach vorne gemacht.

## **Was will man mit dem BGM erreichen?**

Rico Wenk (RW): ... wobei wir nicht auf den Lorbeeren ausruhen wollen! Wir bleiben am Ball und wollen die Integration des Themas Gesundheitsschutz in den Alltag einbinden. Durch gezielte Prävention wollen wir eine Senkung der unfall- und krankheitsbedingten Absentzage um 25% im Jahr sowie eine weitere Senkung der Unfallereignisse auf 6 Fälle pro Mitarbeiter pro Jahr erreichen.

## **Was bringt das der RhB, bzw. dem einzelnen Mitarbeiter?**

RW: Mit jeder Erhöhung der Arbeitssicherheit senken wir persönliches Leid und Schmerz. Zudem: gesamthaft kosten alle unfall- und krankheitsbedingten Absenzen jährlich mit rund 10 Mio. eine riesige Stange Geld. Davon sind die RhB über die Lohnfortzahlungskosten und Prämienzahlungen und letztlich auch jeder Einzelne über die Prämien ganz direkt betroffen. Deshalb wollen wir mit einer Senkung der gesamten Absentzage um 25% einen spürbaren Beitrag erreichen. Längerfristig bedeutet eine Senkung der unfall- und krankheitsbedingten Ausfalltage eine Stabilisierung oder sogar Senkung der SUVA Prämien.

## **Welche Massnahmen sind zu erwarten?**

RH: Um unsere Ziele zu erreichen sind verschiedene Massnahmen vorgesehen. Vorerst wollen wir ganz gezielt eine Sensibilisierung der Eigenverantwortung aller Mitarbeitenden erreichen. Durch die Vorgesetzten sollen die Absenzen aller Mitarbeiter verstärkt aktiv bewirtschaftet werden. Zudem werden generelle Massnahmen im Rahmen des jährlichen Massnahmeplans umgesetzt.

## **Was heisst Eigenverantwortung?**

RW: Jeder erkennt, dass er mit seinem Verhalten seine Gesundheit fördern, oder eben gefährden kann. Einige Stichworte: gesund Essen, genügend Bewegung, nicht rauchen, wenig Alkohol. Durch Aufmerksamkeit und Schutzvorkehrungen können schlimme Unfälle vermieden werden

## **Was kann der Vorgesetzte konkret dazu beitragen?**

RH: Die Vorgesetzten haben eine Fürsorgepflicht gegenüber ihren Mitarbeitern, auch,



**Roald Hofmann (rechts):  
Man kann auch an  
einem Donnerstag wieder  
gesund werden ...**



**Rico Wenk:**  
**Mit jeder Erhöhung**  
**der Arbeitssicherheit senken**  
**wir persönliches Leid**  
**und Schmerz.**

oder speziell beim Unfallschutz wie auch bei Krankheitsabsenzen. Er muss sich um die Situation des abwesenden Mitarbeiters kümmern. Durch Gespräche zwischen Chef und Mitarbeiter soll eine Rückkehr zur Arbeit angestrebt werden, selbstverständlich soll ein solches Vorgehen ärztlich auch vertretbar sein. Es ist zum Beispiel nicht ‚verboten‘, mit Teilzeitarbeit wieder einzusteigen. Und: Man kann

auch an einem Donnerstag wieder gesund werden und die Arbeit wieder aufnehmen ... Und zu guter Letzt: sich täglich mit Bewegung an der frischen Luft, und sei das nur ein Abendspaziergang, fit halten ... als gesundheitsförderndes Minimum gilt der Ansatz von rund  $\frac{1}{2}$  bis  $\frac{3}{4}$  Stunden pro Tag oder einmal wöchentlich etwa 2 – 3 Stunden.

EMIL  
 von Peter Hürzeler



Von Rico Wenk

Haschisch (Shit) wird aus dem Harz des Hanfs (Cannabis) gewonnen, Marihuana (Gras) aus dessen Blüten und Blättern. Der Wirkstoff THC (Tetrahydrocannabinol) gelangt über die Lunge (Joint) oder über den Verdauungstrakt (Beigabe zu Lebensmitteln) in die Blutbahnen und entfaltet seine Wirkung im Gehirn.

Der Wirkstoff führt zu Stimmungs- und Wahrnehmungsveränderung. Farben und Töne werden verstärkt wahrgenommen. Konzentrationsvermögen und Gedächtnisleistung können beeinträchtigt werden. Die Reaktionsfähigkeit ist noch 24 Stunden nach dem Konsum beeinträchtigt.



Gesundheitliche Schädigungen entstehen beim häufigen Rauchen vor allem, wie beim Zigarettenrauch, in den Lungen. Im Gegensatz zu Alkohol ist für Cannabis keine tödliche Dosis bekannt. Körperliche Abhängigkeit entsteht durch THC nicht, wohl ist aber eine psychische Abhängigkeit möglich: das Gefühl nicht mehr ohne den täglichen Joint sein zu können.

Entgegen der «Volksmeinung» gilt Cannabis nicht als Einstiegsdroge. Fast alle «Drogenkarrieren» beginnen mit einem frühen Tabak- und Alkoholmissbrauch.

## Rhätische Bahn und Drogen

Im Firmenarbeitsvertrag (FAV), D, 1.2 heisst es: *Insbesondere ist die Arbeit ausgeruht und ohne Einwirkung von Suchtmitteln (wie Alkohol, Drogen usw.) auszuüben.*

Die Zulassungsbestimmungen für Triebfahrzeugführende (auf der Schiene; auf der Strasse noch nicht) verlangen anlässlich des medizinischen Untersuches den Drogenscreen. Ist



der Screen positiv, wird die Zulassung verweigert. Der Screen zeigt Cannabinol-Rückstände im Urin bis zu 30 Tage nach dem Konsum auf. Dabei lässt sich nicht mit Bestimmtheit sagen, wann der Konsum stattfand.

Der positive Drogenscreen wird als Verstoß gegen die FAV Bestimmung gewertet. Dieser legt auch das weitere Vorgehen fest (Anhang 8, Ziffer 2.3): Wenn die Leistungs- und Wahrnehmungsfähigkeit durch Suchtmittel beeinträchtigt ist, muss der Vorgesetzte die/den Mitarbeitende/n vom Arbeitsplatz weg weisen. Denken Sie insbesondere wenn Sie zum medizinischen Untersuch für Triebfahrzeugführende eingeladen werden daran: Bis 30 Tage nach dem Cannabiskonsum können Cannabinol-Rückstände im Urin nachgewiesen werden!

# PERSONALKOMMISSION (PEKO) STELLT SICH VOR

24 | IR 01/2006

## Peko-Ausschuss:



**Willi Hartmann  
(Präsident)**



**Andreas Mügeli  
(Vizepräsident)**



**Anne Olesen**



**Luis Collenberg**



**Daniel Frei**



**Lienli Senti**

Von *Willi Hartmann*

Liebe RhB-Mitarbeiter/innen  
Liebe Leser/innen der InfoRetica

Mit diesem ersten Beitrag möchte sich die PEKO näher vorstellen und den eigentlichen Zweck dieser am 1. Juli 2004 gegründeten Organisation aufzeigen. Künftig wird an dieser Stelle in der Info Retica eine «PEKO-Ecke» sein, welche über die aktuellen Themen, welche in den Regionen oder im Ausschuss der PEKO behandelt werden, informiert.

Vielleicht haben Sie es schon bemerkt, dass die PEKO im RhB-Intranet und ganz neu auch auf dem Internet präsent ist. Besuchen Sie zusätzlich zur Info Retica-Lektüre noch diese zwei Medienplattformen, dort können Sie näheres über die PEKO erfahren. Wir versuchen mit kurzen und klaren Informationen aktuell zu bleiben, um für jede/n Mitarbeiter/in verständlich zu sein. Da auch diese Arbeit «ehrenamtlich» ist, müssen wir jedoch auf eine Übersetzung ins Romanische oder Italienische verzichten!

Beginnen möchte ich mit dem Auszug des Kapitels «I» des RhB-Firmenarbeitsvertrags (FAV), welcher die betriebliche Mitwirkung der Mitarbeitenden fördert. Die PEKO hat durch den FAV die Aufgabe erhalten, die Interessen der Mitarbeiter gegenüber der RhB zu vertreten. Wichtig ist, dass die PEKO ein Informations- und Mitspracherecht hat, jedoch kein Mitentscheidungsrecht. Die PEKO hat auch keine gewerkschaftliche Funktion. Gespräche mit der PEKO, bzw. mit deren Mitgliedern haben nie Charakter einer Verhandlung. Sie dienen immer der Meinungsbildung. Auch personen- oder führungsbezogene Personalfragen sind für die PEKO kein Thema. Die Zuständigkeits- und Kompetenzregelungen der RhB gelten hier ohne Einschränkungen.

Mit einer Wahl durch die Mitarbeiter/innen der RhB wurden anfänglich Mitglieder für die Wahlgruppen und Wahlkreise bestimmt. Per 1. Juli 2004 wurde ich dann von diesen PEKO-Mitgliedern als Präsident für vier Amtsjahre gewählt und versuche nun, dieses «neue» Schiff (einmal vom Zug abgesehen) bei der

RhB zu steuern. Ehrlicherweise muss ich sagen, dass es anfänglich nur ein kleines und unscheinbares «Boot» war, das in meinem ersten Amtsjahr auch ziemlich stark schaukelte! Ohne grosse Vorahnung wurden wir alle mit einer neuen Aufgabe betreut, welche uns in dieser Form überhaupt noch nicht bekannt war. Durch einige «Wellenbewegungen» und teilweise auch mit «Strandungen» hat das ganze PEKO-Team das Boot über Wasser gehalten und verhalf ihm bis zum heutigen Zeitpunkt zum Status eines «Schiffes»! Der PEKO-Ausschuss und ich haben das Gefühl, dass wir auf dem richtigen Weg (Wasser) sind und mit unserer neuen Präsenz auch den Wünschen der Mitarbeiter/innen und der RhB gerecht werden. Ich freue mich täglich, auf ein gut eingespieltes Team zurückgreifen zu können, von dem ich in allen Belangen voll unterstützt werde.

Es wird immer eine Gratwanderung bleiben, besonderes in der jetzigen, hektischen Zeit bei der RhB. Wir versuchen unser Bestes und würden uns auch freuen, wenn Sie uns z.B. mit einem Telefon, Mail oder Brief Ihre Anliegen oder Ihren Kummer mitteilen. Nur so können auch wir den «Puls» beim Personal fühlen und die Vorschläge unserem Direktor mit guten Argumenten vorbringen.

Wir freuen uns auf Ihre aktive Teilnahme in der PEKO der RhB – bis bald ...

Ihr/euer PEKO Präsi

Mail: [peko-rhb@gmx.ch](mailto:peko-rhb@gmx.ch) oder interne  
RhB-Adressen der PEKO-Mitglieder  
Intranet: [rhb-intra](#)  
Internet: [mypage.bluewin.ch/peko-rhb](http://mypage.bluewin.ch/peko-rhb)

Interview von Martin Joss mit Anne Olesen

Kommt Ihnen dieser nervende Spruch nicht irgendwie bekannt vor? Von meiner Sicht aus sehr wohl. Ich bin ein ganz normaler RhB Lehrling, der morgens um 7 Uhr noch mit dem Kissen im Gesicht im Zug zur Arbeit fährt, aus dem Schlaf gerissen wird, einmal mehr sein GA herauskramt und es demselben «Sheriff» sicher nun schon zum aberhundertsten Mal vorzeigt. Ja, wie gesagt, eine uns allen bekannte Situation. Gut, zur Relativierung der ganzen Sache: wir Bahnangestellten haben ja alle die Dienstfahrkarte im Sack und daher ist es für uns reine Routine, das Portemonnaie nach Hollywood-FBI-Agent-Ikone zu zücken, lässig auf und zu schnappen lassen und dann gemütlich weiter dösen. Stelle man sich vor, man hätte kein GA, sprich man müsste jeden einzelnen Morgen den nervenaufreibenden Kampf gegen diese im Winter halb eingefrorenen und im Sommer rostenden Billettautomaten gewinnen ohne dabei den Zug zu verpassen. Denn im Normalfall kann man ja bei unserer Bahn auf Verspätung spekulieren oder direkter ausgedrückt, 5 Minuten Schlaf gewinnen. Aber ist es ethisch gesehen wirklich korrekt, dass einer, der eben kein GA besitzt, auf diese wertvollen Minuten verzichten muss, weil er eben noch an den Billettautomaten muss und sich dort sein Billet ergattern? Vielleicht hat sich unsere Führung ja genau diese Frage auch gestellt. Aus vertrauten Quellen habe ich erfahren, dass die RhB eine komplette Sanierung der Billettautomaten vorsieht. Und weiter kursiert schon seit längerem das Gerücht, dass man Bahnbillette künftig per SMS anfordern kann, was im Falle eines gestressten Anmarsches zum Bahnhof unter Zeitdruck schon sehr praktisch wäre. Um mir Klarheit sowie Gewissheit zu verschaffen, habe ich bei Frau Anne Olesen, Projektleiterin für die Beschaffung von neuen Billettautomaten, nachgefragt:

**Martin Joss: Da ich GA Besitzer bin, weiss ich im Grunde gar nicht, wie diese Automaten aus der Nähe aussehen. Sagen Sie doch, wieso man diese Blechkasten nun ersetzen muss? Was ist die Problematik?**

Anne Olesen: Auf dem Netz der RhB befinden sich zwei Typen von Billettautomaten, der Schlumberger und der Autelca Billettautomat.



**Anne Olesen: Das Ziel und die Wunschvorstellung liegt vor allem darin, dass man bei den neuen Billettautomaten ein viel umfangreicheres Angebot an Zahlungsmöglichkeiten und Sortiment haben möchte.**

Beim Schlumberger Billettautomaten kann der Kunde nur mit Münzen bezahlen. Dies ist ein Problem, da ein Billet sehr schnell einen Preis hat, wo der Kunde kaum so viele Münzen mit sich führt, dass Er oder Sie das Billet bezahlen kann. Zum Beispiel kostet ein Retourticket Landquart Ried – Klosters mit Halbtax CHF 16.80. Diesen Betrag haben die wenigsten Kunden in Münzen bei sich. Beim Autelca Billettautomaten kann der Kunde noch mit 20-Franken-Noten bezahlen. Diese Automaten sind zwischen 15 und 20 Jahre alt und es gibt bereits keine Reserveteile mehr. Damit wird der Unterhalt immer schwieriger. Zudem verfügen beide Billettautomaten nur über ein sehr begrenztes Sortiment.

Last but not least ist, dass vermehrt Züge unbegleitet verkehren und nicht alle Bahnhöfe über eine Verkaufsmöglichkeit verfügen. Das heisst, es gibt kein Verkaufspersonal vor Ort und es gibt keinen Billettautomaten.

**Was sind denn die wesentlichen Erneuerungen und Fortschritte der neuen Billettautomaten im Vergleich zu den alten Modellen?**

Das Ziel und die Wunschvorstellung liegt vor allem darin, dass man bei den neuen Billettautomaten ein viel umfangreicheres Angebot an Zahlungsmöglichkeiten und Sortiment haben möchte. Beispielsweise möchten wir, dass der Kunde mit Kredit- sowie Debitkarten wie Postkarte, EC-Direkt Karte und mit Noten bezahlen kann. Weiter soll der Kunde die diver-

sen Spezialangebote wie das attraktive 1-Fränkler-Vergnügen kaufen können. Rundfahrten, Mehrfahrtenkarten usw. sollen ebenfalls mit ein paar einfachen Knopfdrücken dem Billettautomaten zu entlocken sein.

**Und wann denken Sie, dass die ganze Geschichte vollendet ist?**

Wenn es gut läuft, im Jahr 2007 bis 2008.

**Lohnt sich denn die ganze Sache überhaupt? Hat nicht jeder ein Mobiltelefon mit SMS, MMS, Fotokamera usw.? Ist es nicht möglich, ein simples Billett mit dem Handy zu lösen oder gleich zuhause in der warmen Stube? Man kann ja ganze Möbel per Internetverkauf bestellen. Kommen solche Internetbillettautomaten für unsere Bahn gar nicht in Frage?**

Doch, im Vorprojekt «Billettautomaten» wurde die Thematik diskutiert. Beim Onlinekauf über Internet muss man mit Kreditkarte bezahlen und sich registrieren lassen. Nicht alle Fahrgäste verfügen über eine Kreditkarte wie z.B. die meisten Lehrlinge, Jugendliche und Kinder sowie viele ältere Kunden.

Das SMS Ticket ist noch in der Entwicklungsphase. Die SBB führen Tests mit diesen Tickets durch. Wir verfolgen diese Entwicklung mit grossem Interesse.

**Na gut, jetzt weiss ich, wie es mit den Billettautomaten bei der RhB in Zukunft aussieht. Aber ist das sehr innovativ?**

Nein, innovativ wäre zum Beispiel, wenn Augenerkennungsdiktatoren beim Betreten und Verlassen des Zuges die Iris des Kunden scannen und registrieren würden. Ende Monat wird der Betrag vom Konto des Kunden automatisch abgebucht und das jeweilige Transportunternehmen erhält seinen Anteil für die Dienstleistung. Technisch wäre dies vermutlich jetzt schon möglich, aber die Frage ist, ob die Fahrgäste das wirklich wollen. Hollywood hat diese Problematik schon in X Filmen verfilmt und dabei auch den Missbrauch mit solchen Systemen aufgezeigt ...



Autelca



Schlumberger

# WORKSHOP ST. MORITZ

Von Albi Strohbach

In Anlehnung an die Offensiv Strategie 2012 haben wir im Oberengadin am 30. Januar 2006 zu einem regionalen Workshop am Bahnhof St. Moritz geladen. Der Anlass fand an Bord der verschiedenen Panorama- und Charterwagen statt. Dabei ging es darum, dem Frontpersonal aus Hotellerie und Tourismus das RhB-Angebot näher zu bringen. Ziel ist, dass sich der Gast bereits im Hotel oder im Kurverein umfassend über die Produkte informieren kann.



Der Anlass stiess auf reges Interesse. Es fanden sich rund 40 Teilnehmer aus Hotellerie und Kurvereinen von über 20 Betrieben aus dem Oberengadin ein.



Im brandneuen Panoramawagen des Glacier Express (der noch nicht in Betrieb ist und eigens dafür nach St. Moritz überführt wurde) wurden dem interessierten Publikum die RhB Produkte und Angebote präsentiert und erläutert. Eine geführte Besichtigung der verschiedenen Charter- und Panoramawagen sowie ein Apéro in den rollenden Beizen rundeten den Anlass ab.



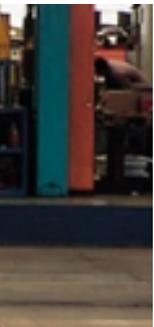
*Text von Peider Härtli*

*Bilder: Walter Järmann, Basil Venzin, Luis Maisen, Andreas Badrutt*

Wie wäre es, wenn der Direktor einmal einen Tag als Betriebsangestellter im Manöverdienst in Davos Wagen kuppelt und Perron reinigt, oder der Personalchef am Vereina-Autoverlad in klirrender Kälte Autos am Laufmeter auf die Bahnwagen einweist? Solchen und ähnlichen Situationen sind unsere Geschäftsleitung und Höheres Kader in diesen Tagen und Wochen ausgesetzt. Mit gutem Grund: Unter dem Titel «am Puls» soll das gegenseitige Verständnis gestärkt werden. Auch imaginäre Barrieren sollen damit abgebaut werden. «Am Puls» sein, bedeutet jedoch nicht nur klamme Finger und schmerzende Rücken, sondern heisst auch, die Nase vorne zu haben. So sollen unsere Mitarbeiter an der Front einerseits den Respekt und das Verständnis für ihre grosse Arbeit spüren und andererseits auch Verständnis für die zurzeit laufende Ausrichtung der Unternehmung spüren. Mehr zum Thema «am Puls» finden Sie, liebe Mitarbeiterin, lieber Mitarbeiter, unter der Rubrik «Die Stimme der Geschäftsleitung» auf Seite 4 und 5 von Direktor Erwin Rutishauser.

**Stellvertretend für vollen Einsatz «am Puls»:** Erwin Rutishauser, Thomas Baumgartner, Sonja Lubini und Fritz Hefti.





# UNSERE PARTNER: GUZO VERKAUFT ZUSATZLEISTUNGEN

30 | IR 01/2006



Von Urs Hugentobler

Im GUZO verkaufen wir nebst Gütertransporten auch Leistungen aus dem Personenverkehr. Sei dies nun weil sich ab und zu Personenverkehrskunden aufgrund des Eintrags im Twixtel ins GUZO verirren, oder weil wir unseren Kunden nebst den reinen Bahntransporten das Reisen mit dem Zug schmackhaft machen wollen.

Dieses Jahr haben wir mit den Kunden Demag Event Marketing, Goodyear und ZF Förder-technik Schlittelausflüge gemacht. Diese PR Massnahme hat in der Freizeit stattgefunden und ermöglicht uns zukünftig einen besseren Kundenkontakt.

Die Firma Demag Event Marketing transportiert bekanntlich von Thusis nach Samedan GUZO mit uns Autos verschiedenster Marken wie Porsche, Maseratti, Volvo und anderen für ihre Fahrsicherheitstrainings. An der Rampe im GUZO können die Wagen unmittelbar neben dem Testgelände abgeladen werden.

Die Firma Goodyear transportiert mit uns Container ab Bettembourg. Der Transport muss möglichst knapp vor Testbeginn stattfinden, damit die pressfrischen Pneus mit den letzten Testerkennnissen im Engadin zum Ein-

satz kommen. Dies ist jeweils in der letzten Woche des Jahres der Fall. Das organisatorische Problem besteht darin, dass die beteiligten Bahnen relativ kurzfristig ihre Festtagszüge bekannt geben und die genaue Ankunftszeit später in Landquart nicht immer einfach vorherzusagen ist.

Die Firma ZF Getriebetechnik ist diesen Winter bereits zum zweiten Mal in Samedan und testet ihre Autos in von uns bereitgestellten Kühlboxen im minus 25 Grad Celsius Bereich. In diesem Winter konnten wir die 40 Fuss Iso Kühlcontainer vermieten.

Am Dienstag, 10. Januar ging ich mit der Mannschaft von Goodyear und Personal von ZF Fördertechnik zum Schlittelausflug. Treffpunkt war der Bahnhof Samedan. Mit dem einfachen Mittel «Flippchart» habe ich die Leute an den von mir gewünschten Sammelpunkt gelotst.

Wie die Gruppe am vereinbarten Treffpunkt beisammen war, konnte ich mit dem Überraschungsauftritt «Alphorn» auftrumpfen. Nach einer kurzen Begrüssung und der Verdankung der Transporte stiessen wir mit einem klaren Wasser aus der Kinderbettflasche an. Weil das gemeinsame Nachtessen ja noch in weiter Ferne lag, überreichte ich der Kundenschaft die Spezialität «GUZO- Nusstorte», eine



in Stücke geschnittene und in Aluminiumfolie verpackte Engadinernusstorte. Jedes Tortenstück war mit einem selbst fabrizierten «trastgiargiada da martganzia» Kleber und einem Dankeschön versehen.

Im Anschluss wurde den Gästen die Zugleitstelle Samedan von Seraina Alig kompetent und leicht verständlich erklärt. Danach hiess es ab in den Zug. Mit ein paar kurzen Worten über die RhB und den Bahnbau am Albula verging die Zeit wie im Fluge. Schon hiess es in Preda die Schlitten von Mark Sport in Empfang zu nehmen. Die Gruppe freute sich riesig auf den bevorstehenden Schlittelspass und es kam schon gleich zu Beginn weg ein Rennfieber auf.

Nach der rauschenden Abfahrt genossen wir im Hotel Weisses Kreuz ein Fondue. Zwei der Teilnehmer gaben an, grundsätzlich keinen Käse zu essen, wagten aber trotzdem das kulinarische Abenteuer. Und siehe da, die beiden rührten was der Käse hergab und fanden es lecker. Zum Abschluss gab es die obligaten Gruppenfotos.

Auch der Ausflug mit dem Personal von Demag Event Marketing wurde ein Erfolg. Am Samstag der gleichen Woche ging ich mit den Fahrlehrern und den Vertretern von Subaru das gleiche Programm durch. Im Unterschied zum Dienstag stellte Duri Thöni die Zugleitstelle vor. Anstatt Engadinertorte in Alufolie gab es diesmal bereits verpackte Törtli und das Nachtessen fand im Kurhotel Bergün statt. Die Hotelpächterin selbst kam an unseren Tisch und erzählte bildreich die Geschichte des Hauses. Die von Mark Sport gratis zur

Verfügung gestellten Rennrodel liefen diesmal wesentlich besser, als die günstigeren «Davoser» vom Dienstag. Aber für den Spass trägt der Schlittentyp nur eine untergeordnete Rolle. Wichtig ist die gute Laune im Team selbst. Bei Marronisuppe, einem Bergüerteller und einem Glas «Primitivo» liess es sich die Gruppe im Kurhotel gut gehen. Rechtzeitig reisten wir zurück und genehmigten uns in der Hotelbar einen Drink, wo jeder nach bestem Können einen oder mehrere Witze zum Besten gab.

Mit diesem Bericht möchte ich all jene ermuntern, welche es in der Hand haben, nebst dem täglichen Kundenkontakt auch einen Zusatzverkauf an Bord zu ziehen.



Heisser Käse nach kalten Kufen.



## Winter-sicher ABO Samichlaus-Aktion

Von Patricia Demarmels

Wer sind die beiden, die am 03.12.2005 in Chur bei vorweihnachtlichem Regenwetter als Samichlaus und Schmutzli Flyer für das Winter-sicher ABO und Mandarinli unter die Leute brachten?

Dank des «freiwilligen» Einsatzes des Leiter Betrieb Landquart Werni Hefti als Samichlaus und des Leiter Bahnhof Untervaz Marc König als Schmutzli konnte das neue Angebot auch bei (noch) Nichtbahnkunden bekannt gemacht werden!

Die Freude war – bei Gross und Klein – jedem ins Gesicht geschrieben. Vielen Dank für Euer Engagement!



## Klassentreffen Bd 1990–1993

Von Patricia Demarmels

Am 24.09.2005 trafen wir uns zum alljährlichen Klassentreffen der Betriebsdisponenten-Lehrklasse 1991–1993. Doch in diesem Jahr sollte es etwas besonderes sein: Immerhin feierten wir unser 15-Jahr-Jubiläum. Also gingen wir an den Ort zurück, «wo alles begann» – in die Klosterser Schwendi. Dort hatten wir gemeinsam unser Skilager verbracht.

Wir erlebten ein amüsanter Wochenende und es gab viel zu lachen und zu erzählen. Vielen Dank an Carmen Müller Leiterin Bahnhof Tiefencastel, welche den Ausflug organisiert hat. Wir freuen uns schon aufs nächste Treffen!

v.l.n.r. Carmen Müller, Martin Vital, Patricia Demarmels, Eugen Cantieni, Nicole Dubuis, Rolf Müller, Andreas Brot, Duri Thöni, Luis Maissen



## Die kleine RhB hilft der grossen Schwester SBB wieder auf die Beine ...

Von Christoph Benz

... aufgenommen anlässlich einer Aufgleisaktion der Hilfswagenmannschaft Landquart, da der SBB-Güterwagen wegen vereisten Rillenschienen beim Manöver im Bahnhof Untervaz entgleiste.



## Mit Volldampf rauchfrei!

Von Bernhard Willen

Die Nichtraucherwelle hat die RhB erfasst. Nicht nur in den Reise-wagen sondern sogar auf dem kohlengefeuerten Dampfross darf man nicht mehr rauchen!

### «Aber sicher!»

Von Christoph Benz

Als ich letztthin privat mit dem Zug unterwegs war, entdeckte ich zu meinem grossen Erstaunen in unserem Wagen einen höheren Angehörigen der Armee, welcher auf seinem Sturmgewehr 90 ein Kleber der «Aber sicher!»-Kampagne angebracht hatte. Darauf angesprochen meinte er trocken, er habe sein Gewehr auf Reisen immer sauber gesichert – aber sicher! Es scheint, als hätte sich die Armee vom guten Ergebnis unserer Kampagne anstecken lassen ...



### Oberengadiner Kegelabend 2006

Text: Tanja Felix; Foto: Christian Ticar

Am Freitagabend, 13. Februar 2006, trafen sich wieder 27 begeisterte Bähnler zum Kegeln im Hotel Aurora in S-chanf.

Motto des Abends: Spannende Wettkämpfe und gemütliches Zusammensein. Herzlichen Dank allen Teilnehmern und bis im nächsten Jahr.

Rangliste:	1. Michi C / Gian	7. Hampi / Hitsch
	2. Fadri / Ferdi	8. Franco / Antonio
	3. Andri / Gaudi	9. Arno, Moreno und Simone
	4. Michi N / Urs	10. Corina / Beat
	5. Molo / Hans	11. Corinne / Max
	6. Conradin / Rene	12. Luis / Piero



### Neigezug auf der Arosalinie

Auszug aus dem Polizeirapport

Am 7. Februar 2006, 22.05 Uhr, ist es auf der Engadinstrasse, Höhe Tivolistrasse zu einem Verkehrsunfall zwischen einem Linienbus und der Arosabahn gekommen. Verletzt wurde niemand.

Der Linienbus fuhr auf der Tivolistrasse abwärts in Richtung Bushaltestelle Bahnhof. Zur gleichen Zeit ist die Arosabahn vom Obertor herkommend, über die Engadinstrasse abwärts zum Bahnhof gefahren. Als sich der Bus der Engadinstrasse näherte, bemerkte er die von rechts kommende Arosabahn. In der Folge kam es auf der Engadinstrasse zu einer heftigen, frontal-/seitlichen Kollision zwischen der Arosabahn und dem Linienbus. Durch die Wucht der Kollision entgleiste der Steuerwagen der Arosabahn und verkeilte sich mit dem Linien-/Gelenkbus.



### Geschäftsleitungsworkshop

Von Andreas Bass

Im Rahmen eines intensiven Workshops in Klosters hat sich die Geschäftsleitung eine Durchlüftungspause im Schlitten gegönnt.





## Original und Modell

Von Hendrik Hauschild



## Die RhB an der ITB

Einmal mehr konnten wir uns international in Szene setzen. Anlässlich der diesjährigen Internationalen Tourismus Börse ITB in Berlin vom 8.-13. März 2006 präsentierten wir uns am Schweiz Stand zusammen mit unserer Partnerbahn MGB. Im Zentrum des Interesses standen natürlich unsere Panoramazüge Bernina- und Glacier Express. Während den Fachtagen sowie auch an den Publikumstagen war der RhB/MGB-Stand ein Magnet. Als wirkungsvollen Blickfang diente die Modellanlage der Firma Bemo. Darauf zirkulierte pausenlos ein Glacier Express von «St. Moritz» über den «Landwasserviadukt» nach «Zermatt». Höhepunkt war wie jedes Jahr der Besuch von Botschafter Dr. Werner Baumann und Schweiz Tourismus Direktor Jürg Schmid.

Prominenter Besuch: v.l.n.r.: André Brugger; Jürg Schmid, Direktor ST; Annette Fink; Dr. Werner Baumann, Botschafter der Schweiz und Peider Hürtli.

## EMIL VON PETER HÜRZELER



Von Peider Härtli

Die Rhätische bahn begibt sich neuerdings aufs Glatteis! Seit Beginn der Eishockeysaison 2005/06 pflegt sie eine ganz besonders sportliche Partnerschaft. Genauer gesagt: sie ist Co-Sponsorin beim amtierenden Eishockeymeister HC Davos! Wie kommt es dazu, dass sich die Bündner Bahn in der Sportszene engagiert? Welche Gemeinsamkeiten haben Eishockey und Eisenbahn ausser dem Wörtchen «Eis»? Direktor Erwin Rutishauser lacht: «Eishockey begeistert durch Kampfkraft, Kondition, taktisches Verhalten, Emotionen. Mit einer gesunden Offensive wird der Erfolg angestrebt. Eigenschaften, die durchaus auch bei unserer Bahn zum Erfolg führen werden». In der Tat lassen sich zwischen dem HCD und der RhB interessante Parallelen finden. So wie sich der HCD auf sportlichem Gebiet als Botschafter weit über die Bündner Grenze hinaus präsentiert, so positioniert sich die RhB mit ihren Angeboten in der ganzen Welt – auch als touristischer Motor für ganz Graubünden. Mit der laufenden Strategie «Offensive 2012» sind wir auf dem richtigen Weg, uns noch verstärkt in den Märkten zu zeigen und unsere Produkte wie Bernina- und Glacier Express noch bekannter zu machen.



Die grosse «Offensive» am Tresen der Stiva Retica.

Am 3. Februar haben wir als Sponsoring-Partner des HCD anlässlich des Spiels zwischen dem HCD und den Kloten Flyers zahlreiche Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Tourismus eingeladen – eine ideale Plattform, uns als innovatives, offensives Unternehmen zu präsentieren.

Wie geht die Partnerschaft zwischen HCD und RhB nun weiter? Wird eine weitere «Spielzeit» angehängt? Erwin Rutishauser lässt sich nicht ganz in die Karten schauen: «Die Partnerschaft findet sicher eine Fortsetzung. Demnächst werden wir gemeinsam ein ‚gewichtiges‘ Projekt aufgleisen. Darüber wollen wir aber heute noch nichts verraten. Wir bleiben jedoch am Puck und werden das Geheimnis zur gegebenen Zeit lüften ...».

Anmerkung der Redaktion: Zum Zeitpunkt der Drucklegung der vorliegenden Nummer der InfoRetica befand sich der HCD auf Kurs. Wir drücken natürlich die Daumen und hoffen, dass wir auch in Zukunft mit dem Prädikat «Sponsor des Schweizermeisters» auftreten dürfen ...



Erwin Rutishauser: «Mit der laufenden Strategie ‚Offensive 2012‘ sind wir auf dem richtigen Weg.»

# MARATHONLEISTUNG DER RHÄTISCHEN BAHN

36 | IR 01/2006



Genuss in «vollen Zügen».

Der Engadin Skimarathon (ESM) erfordert jedes Jahr auch vom öffentlichen Verkehr Marathonleistungen. An diesem «Grosskampftag» ist praktisch jedes Rad der Rhätischen Bahn und vom Engadin Bus in Bewegung. Das Transportangebot wurde laufend den neuen Bedürfnissen angepasst und optimiert. So bietet die RhB den Teilnehmern auch bei der diesjährigen Auflage die Gratis An- und Rückfahrt an.

Willi Speck wartet auf seinen grossen Einsatz.



«Ohne eine ausgeklügelte Logistik wäre die Durchführung des Engadin Skimarathons in der heutigen Dimension undenkbar» beurteilt Claudio Chiogna, OK-Mitglied und Mediensprecher des ESM, die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs rund um den ESM. In der Tat konnte das Transportangebot dank enger und kooperativer Zusammenarbeit aller Beteiligten laufend optimiert und den Bedürfnissen entsprechend angepasst werden. Gemäss einer von der HSG St. Gallen erstellten Wertschöpfungsstudie benützen rund 70 Prozent der Marathonteilnehmer und -besucher den öffentlichen Verkehr. Ein eindrücklicher und wissenschaftlich abgestützter Beweis für die Leistungsfähigkeit von Bahn und Bus.

Alle Billette bitte!

## 4150 Ankünfte in 1 1/2 Stunden

Auch an diesem Marathontag lief die RhB auf dem letzten Zacken. Praktisch sämtliche verfügbaren Ressourcen wurden eingesetzt, galt es doch, nebst diesem Grossanlass auch einen recht starken allgemeinen Verkehr zu bewältigen. In Extrazügen ab Chur, Landquart, Davos und Zernez beförderte die Bündner Bahn innerhalb von knapp 1 1/2 Stunden 4150 Personen nach St. Moritz.

## Check-in in S-chanf Marathon

Seit 1999 profitieren die Teilnehmer und Zuschauer von der neuen Haltestelle S-chanf Marathon in Zielnähe. Mit den in den letzten Jahren mit Erfolg eingesetzten Check-in-Karten werden die Wettkämpfer bei der Effektenrückgabe über die Abfahrtszeit des gewünschten Zuges für die Rückfahrt informiert.



Von Matthias Rohner

Es ist 10 Uhr morgens. Herrliches Winterwetter. Auf dem Bahnhof von Davos-Platz herrscht emsiges Treiben.

Yasin Engez steht mit seinem Kübel auf dem Perron bereit – die Zugreinigung steht kurz bevor. Noch fünf Minuten bis zur Einfahrt des Zuges.

Yasin ist Türke, 41-jährig, verheiratet und hat einen kleinen Sohn. Er wohnt gerade neben dem Bahnhof. Seit 16 Jahren lebt er schon in Davos. Zuerst arbeitete er in den Hotels «Terminus» und «Belvédère» als Hausdiener, die letzten drei Jahre hier am Bahnhof als Bahnreiniger.



Während er mit seinem Kübel so dasteht, neigt sich sein Blick auf die Stelle auf dem Perron, wo vor einem Jahr ein älterer Mann über sein Gepäck stolperte, auf das Gleis stürzte und vom einfahrenden Zug erfasst wurde. Dieser tödliche Unfall beschäftigt ihn noch sehr. Er spricht davon mit gedrückter Stimme, seine Augen sind wässrig. In all diesen Jahren war dies der erste tragische Unfall, den er hier miterlebte.



Yasin Engez: «Es ist manchmal schon ein bisschen dreckig in den Zugabteilen.»

Vergnügt erzählt er von seiner Arbeit, seine Augen leuchten – er lächelt. «Es ist manchmal schon ein bisschen dreckig in den Zugabteilen, besonders bei Eishockey-Spielen, wenn die Fans anreisen. Die lassen alles liegen: Bierflaschen, Konservendosen usw. Glücklicherweise sind dies nur Ausnahmen. Im Allgemeinen hinterlassen die Fahrgäste die Zugabteile ziemlich sauber!»

Noch drei Minuten bis der Zug von Landquart einfährt. Er schaut auf die Uhr. Wenn der Zug angekommen ist, bleibt ihm nicht viel Zeit. In maximal vier Minuten muss er im Eiltempo in allen Wagen die Toiletten säubern, die Skiständer in den Zwischenabteilen hochklappen und alle Abfalleimer und Aschenbecher leeren.

Es bimmelt plötzlich. Die Barrieren senken sich – der Zug fährt ein. Hektik bricht aus. Im Laufschrift gibt sich Yasin zum ersten Wagen. Dann geht alles sehr schnell: Toiletten-tür auf, das Lavabo kurz reinigen, Türe zu, ins Zugabteil, Aschenbecher und Abfalleimer entleeren, weiter ins nächste Abteil. Er rennt fast durch die Wagen. Trotzdem findet er Zeit, zwischendurch Bekannte mit einem herzlichen «Guten Tag» zu begrüßen. Er macht seinen Job gerne, das sieht und hört man.

Vier Wagen hat er jetzt gereinigt – geschafft! Mit seinem vollen Kübel springt er aufs Perron hinunter und ruft: «Fertig!» Das Zeichen, dass der Zug wieder abfahren kann. Yasin ist zwar ganz ausser Atem, aber er lächelt verschmitzt. Er marschiert auf dem Perron zu-

rück, um den gesammelten Abfall – getrennt nach PET-Flaschen, Glas, Altpapier, Aludosen und sonstigem Kehrriech – in die entsprechenden Container beim kleinen Bahnhofshäuschen zu leeren.

Auf dem Weg dorthin hilft er noch schnell einer älteren Dame, die mit der Bedienung des Schliessfachs nicht zu Recht kommt. «Schauen Sie, das geht so», erklärt er ihr freundlich. Er öffnet das Schliessfach und schiebt den schweren Koffer rein. «Sehr nett, vielen Dank!», sagt die Frau erleichtert. Yasin hilft gerne, wo er kann. Er ist immer auf der Hut, um sofort eingreifen zu können.

Mittlerweile ist es 11 Uhr geworden. Zeit für eine kurze Pause von zehn Minuten – bevor der nächste Zug kommt ...

Längere Pausen könne er sich nicht leisten. Auch keine längere Essenspause. Jeden Morgen steht er um 3 Uhr 30 auf. Um 4 Uhr beginnt seine Arbeit auf dem Bahnhof: Alle Waggons müssen gereinigt werden. Diesmal gründlicher: Bänke, Böden, Hutablagen. In den Toiletten ersetzt er leere WC-Rollen, legt Papierservietten auf und füllt Seife nach.

Die Kaffeepause ist vorbei – in drei Minuten kommt der nächste Zug. Er öffnet die Tür des Aufenthaltsraums. Ein eisiger Wind pfeift ihm um die Ohren. Er streift sich die Handschuhe über und schnappt sich seinen Kübel. Auf dem Perron erzählt ein Lokführer dem Rangiermeister etwas von einer defekten Heizung. Gelächter. Obwohl Yasin zu weit weg ist und das Gespräch nicht mitbekommt, lacht er trotzdem. Es sind seine Kollegen – er fühlt sich wohl in dieser verschworenen Gemeinschaft.

Der Zug fährt ein, und für Yasin läuft das gleiche Prozedere wie wohl schon 1000 Mal wieder ab. Diesmal bleibt ihm mehr Zeit. Kurz bevor der Zug sich in Gang setzt, stürmt Yasin aus dem letzten Wagen, rennt zum Vorratskasten am Ende des Perrons, nimmt eine WC-Rolle heraus und spurtet zurück zum Wagen. «Warum nicht? Wenn ich früher fertig bin mit der Reinigung, kann ich doch noch da und dort eine WC-Rolle ersetzen!», sagt er mit energischer Stimme.

Der Zug fährt ab – Ruhe kehrt wieder ein. Es ist jetzt 12 Uhr 02. Für Yasin ist Arbeitsschluss. Er verabschiedet sich von seinen Arbeitskollegen und macht sich auf den Weg nach Hause.



**Yasin Engez, zweiter von rechts:**  
Fühlt sich wohl in dieser verschworenen Gemeinschaft.

Von Eric Wyss

Im letzten Jahr wurden wir aufgefordert, etwas zu unternehmen, um die Anzahl der Flachstellen an Wagenrädern zu reduzieren. In Samedan wollten wir das Problem auf eine unkonventionelle Art anpacken und nicht einfach ein Schreiben veröffentlichen, indem wir zu mehr Aufmerksamkeit aufrufen. Wir veranstalteten einen Wettbewerb unter den Mitarbeitern des Bahnhofs Samedan um ihre Ideen zu erfahren, was für Möglichkeiten aus ihrer Sicht bestehen, um diese mit hohen Kosten verbundenen Schäden in den Griff zu kriegen. Als Preis winkten verlockende Preise wie ein Kaffee, ein Gipfeli oder ein Znüni!

Als Sieger wurde Marco Kollegger erkoren. Seine Idee war, eine Skulptur aus einem verschliffenen Rad mit Bremsklotz zu schaffen, welche die Mitarbeiter zu Diskussionen und zum Nachdenken anregen soll. Der Effekt «was soll das, hast Du das gesehen?» soll, neben dem Schmunzeleffekt, auf die Problematik hinweisen. Dieser Beitrag in der InfoRetica bringt die Auflösung des Rätsels und den «Aha Effekt».

Auf diese Wintersaison, rechtzeitig, bevor die ersten Schäden zu vermehren sind, zielt die Skulptur «Wagenrad mit Bremsklotz» nun den Bahnhof Samedan und ruft die Problematik der «Klopfer» in Erinnerung.

Dieser Beitrag soll den Sinn der Skulptur erklären. Es ist nicht die Absicht, ein zusätzliches Schreiben zu verfassen, es erreicht uns täglich eine Flut von Weisungen, Vorschriften und Erlassen. Auf diese Weise soll die Sensibilisierung auf eine unkonventionelle Art erfolgen.



Gewinner des Wettbewerbes  
Marco Kollegger mit der Skulptur.

## EMIL VON PETER HÜRZELER



Samstag, 25. Februar 2006

# Die kleine Rote kommt

### Hans Peter Schlegel macht die Bahn frei für die Albulalinie in Graubünden



Wie im Bilderbuch: Auf der Albulalinie wendet sich die Rhätische Bahn mitten durch eine märchenhafte Winterlandschaft.

John Käfer

Von Christina Römer

Die Bahngläse dämpfen. Der schmelzende Schnee steigt als weisse Wölfe in die Luft und deckt die darunter verborgenen Schienen auf. Etwas zufriedener als noch einige Minuten zuvor blickt Hans Peter Schlegel auf die Bergschauläden Gleise. Hier hätte heute ein Zug bestanden können - wenn er nicht erstreckt hätte, dass die ansonsten beliebten Weichen kalt geblieben und festgefroren waren. Ohne ihren Streckenwärter wäre die Rhätische Bahn des schweizerischen Kantons Graubünden vielleicht nicht ganz so stolz auf ihre Albulalinie. So stolz ist sie, dass sie die mehr als 100 Jahre alte Bahnverbindung von Thusis nach St. Moritz auf die Liste der Unesco-Weltkulturerbe setzen will.

Streckenwärter Hans Peter Schlegel kümmert diese Berührung wenig. Der 57-Jährige ist sowieso überzeugt davon, dass seine Bahnstrecke zu den schönsten Orten der Welt gehört. Einmal in der Woche fährt er die Gleise zwischen Preda und Bergün ab. Immer auf der Suche nach Schienenbrüchen oder anderen Gefahren für Zug und Passagiere. Das macht er seit 30 Jahren.

„Die kleine Rote“ wird die Rhätische Bahn genannt, und Hans Peter leuchtet ebenso zufrieden wie die Züge aus der weissen Schneelandschaft hervor. Mit einer warmen roten Fleecemütze auf dem Kopf, einer orangefarbenen Jacke am Körper und einem ebenso knallig orangefarbenen Rucksack mit Werkzeug, Werk- und Verbandzeug auf dem Rücken steigt er um kurz nach 6 Uhr in Filisur in den Zug. Eine Halbstunde weiter, ab Bergün, ist sein Blick konzentriert auf dem Fenster gerichtet. Er muss die Strecke nach Preda. Neuschnee ist gefallen - ein paar Zentimeter. Einen ganzen Arbeitstag wird er brauchen, um den 12 579 Meter langen Weg von Preda zurück nach Bergün zu laufen.

Diese Strecke ist vielleicht der schönste und interessanteste Teil der Albulalinie. Über neun Viadukte und durch sieben Tunnel und zwei Galerien müssen die Züge fahren. Deshalb trägt sie den Namen der Streckenwärter jeden Montag.

Er ist der einzige Fahrgast, der an diese Zeit aus dem Zug in Preda aussteigt. Am späten



Sich beleuchteten Bahnschweig steht er seine Goretex-Gamaschen an, damit keine Feuchtigkeit in seine Schuhe dringt. Mühsam stapft er durch zum Teil knietiefen Schnee auf die Gleise zu. Es dämmert bereits, und um ihn herum erscheinen die Bergspitzen der Rhätischen Alpen aus dem Dunkel. Von Schwelle zu Schwelle beginnt seine Wanderung. Sein Körper schwankt leicht, und sein Fuß macht immer wieder einen Schritt zur Seite. Eine alte Narbe behindert seinen Gang: Vom Knie bis zum Bauch zieht sie sich - die Folge eines Unfalls, den Hans Peter Schlegel in den 70er Jahren als Stationswärter in Filisur hatte.

Schleudern der 57-Jährige als Streckenwärter arbeitet, hat er die Züge aber fast im Griff. Die Wanderung an drei Gleisen entlang ist nicht ungewöhnlich, doch Hans Peter weiß, was wichtig ist: der Fahrplan. „Den hab ich im Kopf“, sagt er stolz. Eine stark artikulierte Version trägt er in seinem Jackentasche. Außerdem hält er ständig Funkkontakt mit der Zugmaschine.

„Der Schlegel“, ruft sich der 57-Jährige bei der Lokomotive, als der Zug vorbei geräuscht ist. Der Zweidrittel-Tunnel liegt vor ihm, und Hans Peter muss die Strecke sperren lassen. Einmal im Inneren des Berges, gibt es keine Möglichkeit, einem Zug auszuweichen. Die

Wenn die Schienenheizung versagt, sorgt Streckenwärter Hans Peter Schlegel per Schaufel für freie Fahrt (links). Im knietiefen Schneewasser erndt den nächsten Zug (rechts).



Tunnel bilden das Herzstück der Albulalinie. Spätfliegend ziehen sie sich durch die Bergschneebänke die Bahn allmählich in die Höhe, um die 400-Meter Höhenunterschied zwischen Bergün und Preda zu überwinden. Mehr als 20 Prozent des Wegs führen durch die Felsen.

Im 511-Meter-Langen Tunnel beleuchtet Hans Peters Taschenlampe die Wände. An einer Stelle blüht der Lichtkegel stehes: Ein Einsparplan mit fast einem halben Meter Umfang hat sich an der Tunnelwand gebildet. In einer Nische ganz in der Nähe wartet eine Spitzhucke auf den Streckenwärter. In alle Richtungen fliegen die Eisplättchen, als Hans Peter auf das Gebilde einschlägt, das für den Zug gefährlich werden kann. „Bei zunehmendem Mond wächst das Eis“ - nach dieser Regel entscheidet Hans Peter welcher Einblock noch eine Woche warten kann.

Zurück im Tageslicht erstrahlt die Schönheit der Albulalinie. Mitten durch die wilde Landschaft wendet sich ein roter Zug, bewältigt eine Distanz, die 1899 - beim Bau der Bahn - unüberwindbar erschienen musste. Zu unbeschreiblich die Naturgewalten, zu gefährlich die Lawenberge unterhalb des Plu Muot, zu unheimlich die dicht bewaldeten Berglandschaft. Trotzdem: Keine fünf Jahre später war

die gesamte Strecke der 63 Kilometer langen Albulalinie vollendet.

Vor allem Hans Peters Streckenwärter erfüllt die Aufgabe des Kantons. Die anstehende Landschaft verlangt eine ebenso abenteuerliche Streckenführung. Insgesamt vier Mal wechselt die „Kleine Rote“ innerhalb kurzer Zeit die Talweite. Weicht drei Lawenwegen und möglichem Steinschlag aus. Das Viadukt „Albulas III“ führt sie in einem eleganten Halbkreis über das Tal. An diesem Teil der Strecke ist die Albulalinie stets in mehreren Ebenen aus dem Wagenfenster zu sehen.

An der Kreuzungsstation Muot ändert sich die Landschaft. Hier macht Hans Peter Mühe: In einem kleinen Raum mit einer funktionierenden Heizung. Er holt Schienen und Best, ein Schweizer Taschenmesser und eine Thermoskanne aus seinem Rucksack. Früher war diese Station mit einem Bahnhofsmeister besetzt, damals lief Hans Peter die Strecke noch mehrmals in der Woche ab. Heute arbeitet er die meiste Zeit als Sicherheitswärter im Gleisbau - die Schienen sind stabiler als früher.

Am 29. Juli 1993, einem warmen, sonnigen Tag, waren sie das allerdings nicht. Gut, dass Hans Peter bei der Tischplatte kurz vor Muot genau hingehaut hat: ein Bruch am inneren Bereich der Schwellen, obwohl diese gerade erneuert wurden. Einer von rund 20 Brüchen in den vergangenen 30 Jahren, die er entdeckt hat.

Auf diesen Gleisen fährt die Rhätische Bahn heute sicher. Deshalb rechnen sich die Mitarbeiter der Bahn gute Chancen auf das „Label“ Unesco-Weltkulturerbe aus. Die Bahn sei einfach etwas besonderes, sagt Pädler Käfer, Sprecher der Bahn: „Heute würde wohl einfach ein langer Tunnel gebaut und nicht so mühsam den Berg hochgekarrt.“

2008 könnte es soweit sein. Dann wird Hans Peter Schlegel 60 Jahre alt. 44 Jahre wird er dann für die Rhätische Bahn gearbeitet haben - sogar ein Jahr länger als sein Vater. „Ob Unesco oder nicht, die Arbeit ist dieselbe“, findet er. Und die „Arbeit“ ihm schon immer „pass“. Na ja - fast immer. Als der Streckenwärter die kalt gebliebenen Weichen entdeckt, schneift er laut: „Ich weiß nicht, was die studieren.“ Doch er lacht und wackelt die Schneeschaukel, bis die Stahlteile frei liegen. Er muss weiter gehen, um 15:49 Uhr kommt sein Zug.

### Aus dem Inhalt

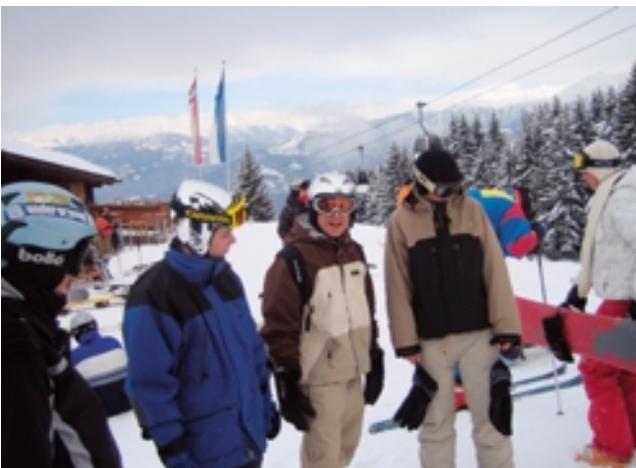


Tessin

Seiserloch  
In den kalten Dörfern in

Von Irene Hofer

Am Montag, dem 27.02.2006 war es soweit: (mehr oder weniger) pünktlich trafen 20 1. Lehrjahr Stifte (die, die einen am Keks haben, und die, die einem auf den Keks gehen) mit dem Postauto in Laax ein. Wie schon Jahre zuvor hausten wir im Garni Cathomen. Bevor wir unsere Zimmer bezogen, wurden wir von den Leitern über die Lagerregeln informiert. Bald danach genossen wir ein gutes Mittagessen im Restaurant nebenan. Nun waren wir gestärkt und es hiess: Ab auf die Piste!



Obwohl das Wetter während der ganzen Woche nicht wirklich mitspielte (trüb, Schnee – ein bisschen von allem), traf man uns während der ganzen Woche auf den Pisten und knapp daneben in den Restaurants der Weissen Arena an.

Am Donnerstag morgen durften wir etwas über die Arbeit der Patrouilleure im Skigebiet erfahren. Wir wurden anhand einer Powerpoint-Präsentation über die Ausbildung, die Unfälle, die Gefahrenzonen, die Lawinen etc. informiert. Des weiteren durften wir auch Rettungsschlitten beäugen und nach Rucksäcken im Nebel buddeln. Diese suchten wir anhand von Barivox-Geräten und Sondierstangen. Der Morgen wurde sehr interessant gestaltet und später schnallten wir uns wieder unsere Schneesportgeräte an die Füsse und machten die Piste unsicher.

Das Mittagessen nahmen wir jeweils im Bergrestaurant Curnius ein, ausser am Mittwoch, da wir den Nachmittag zu unserer Verfügung



hatten, und deshalb im Restaurant Seehof assen. Manche fuhren nach Ilanz oder Flims, andere relaxten im Schwimmbad. Die Sauna, das Dampfbad, alles wurde ausprobiert, sogar das Solarium... Am Abend sasssen viele verstreut, manche zerstreut, auf dem Gang und taten, was man halt so tut. Andere vergnügten sich mit Jasskarten («Hosa-Aba», «Palermo» etc.). Auch die Leiter beteiligten sich, was die Sache spannender machte, denn es ging zu und her wie in einem Casino – es wurde um (wenig) Geld gespielt. Ein paarmal durften wir in den Ausgang, jedoch das erste Mal nur im Dorf selber, was die Sache relativ erschwerte, da es kaum interessante Möglichkeiten gab. Jedoch die anderen Male durften wir uns auch bis Murschetg begeben. So landete man in der Crap Bar oder im Riders Palace.

Nun, obwohl das Wetter nicht ganz so mitspielte, kann man abschliessend doch sagen, dass es eine erlebnisreiche und spannende Woche war.

Danke



Gian Brüngger, Chur

## Ausgangslage

Mittels Eingabe vom 27. April 1905 ersuchte ein Initiativkomitee für eine elektrische Schmalspurbahn von Landquart über Maienfeld – Ragaz – lichtensteinische Grenze bis Schaan, mit Anschluss an die Österreichische Staatsbahn, den Bundesrat um Erteilung einer Konzession. Ziel und Zweck dieser Eisenbahnverbindung war, das Fürstentum Lichtenstein und die Arlbergbahn mit der Rhätischen Bahn zu verbinden. Der Kurort Ragaz war sehr an eine direkte Verbindung mit dem Netz der Rhätischen Bahn interessiert. Der Verkehr zwischen Ragaz und den Stationen der Rhätischen Bahn hatte sich seit der Eröffnung der Albulabahn wesentlich entwickelt. Hierzu gehörte vor allem die Möglichkeit, dem reisenden Publikum schon in Ragaz Gelegenheit geben zu können, direkte Züge der Rhätischen Bahn oder wenigstens direkte Wagen nach Davos und dem Engadin zu benutzen und besonders für Gäste mit Gepäck, das lästige Umsteigen in Landquart und Chur zu vermeiden. In Erkenntnis dieser Sachlage hatten die Brüder Simon in Ragaz bereits im Jahre 1903 ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Strassenbahn von ihren Kuranstalten über die Tardisbrücke nach Landquart eingereicht. Später ist das Konzessionsgesuch auf die Linie Ellhorn – Landquart ausgedehnt worden, nachdem die Gesellschaft im Fürstentum Lichtenstein bereits eine Konzession erhalten hatte.

Mit Bundesbeschluss vom 24. April 1907 erhielt die Gesellschaft vom Bundesrat die Bundeskonzession für den schweizerischen Streckenabschnitt.

## Linienbescrieb

Die Linie hätte ihren Ausgangspunkt am Bahnhof Schaan-Vaduz der königlich, kaiserlichen österreichischen Staatsbahn (k.k.St.B) und das ganze Fürstentum Lichtenstein durchzogen, vorwiegend der Talebene zwischen Rhein und Landstrasse folgend. Am Ellhorn, der steil ins Rheintal vorspringenden Felswand, wäre die Schweizergrenze überschritten worden und weiterhin dem rechten Rheinufer bis zur Station Fläsch gefolgt. An der Rheinbrücke bei Ragaz hätte sie den Bahnkörper der SBB er-

reicht und wäre diesem bis Landquart gefolgt. Mittels einer Dreieckstrecke wäre Ragaz erschlossen worden.

## Bahnhöfe und Distanzen

Die Planung sah folgende Haltepunkte zwischen Schaan und Landquart vor:

Km	0	Schaan, Abfahrt beim Bahnhof der kkStB
Km	3.9	Vaduz
Km	7.2	Triesen
Km	12.6	Balzers
Km	19.0	Fläsch
Km	21.2	Ragaz, damals noch ohne Bad
Km	23.4	Mayenfeld, noch mit y geschrieben
Km	25.4	Jenins
km	27.9	Landquart, auf dem Bahnhofplatz, zusammen mit der RhB

Mit Ausnahme von Jenins war überall ein Ausweichgleis vorgesehen. Da die Bahn eine Gegend mit intensiver Landwirtschaft durchfahren hätte, war die Beförderung von Gütern vorgesehen. Die meisten Bahnhöfe hätten mindestens ein Ladegleis und am Aufnahmegebäude wäre ein Güterschuppen angebaut worden.

In Artikel 8 des Konzessionsbeschlusses hiess es: Die Bahn wird mit einer Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt und mittels Elektrizität oder Dampf betrieben.

Artikel 9 weist darauf hin, dass Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medailen usw., Eigentum des Kantons sind, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern. Für den Personenverkehr mussten die II. und III. Klasse geführt werden und die Ansätze für die Taxen durften pro Kilometer Bahnlänge bis auf den Betrag von 12 Rappen in der zweiten Wagenklasse und 6 Rappen in der dritten Wagenklasse berechnet werden. Für Hin- und Rückfahrten war ein Rabatt von 20% zu gewähren.

Traglasten (Handgepäck und landwirtschaftliche Erzeugnisse) durften bis zu einem Gewicht von 25 kg frachtfrei befördert werden.

In Artikel 18 hiess es: Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen. Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 2,5 Rappen und deren niedrigste nicht über 1,5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Auch Tiertransporte waren auf der Schaan – Landquart Bahn vorgesehen.

### Reaktion der Schweizerischen Bundesbahnen SBB

Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, welche mit Rücksicht auf die ihr durch die neue Linie erwachsende Konkurrenz zur Vernehmlassung eingeladen worden war, sprach sich am 23. Juni 1905 gegen die Erteilung der Konzession aus, indem sie zur Begründung folgendes anführte:

Wenn es sich bei diesem Eisenbahnprojekt lediglich um eine Fortsetzung der Rhätischen Bahn von Landquart über Maienfeld bis Ragaz zur Bedienung des lokalen Verkehrs handeln

würde, könnten die Bundesbahnen darauf verzichten, gegen dasselbe Stellung zu nehmen, trotz des Ausfalls, der ihnen durch die parallel laufende Konkurrenzlinie im Personen- und Güterverkehr verursacht würde.

Anders gestalte sich die Frage, da der Anschluss an die österreichische Staatsbahn gesucht und sogar in den Vordergrund gestellt und die internationale Bedeutung der neuen Linie betont werde. Es handle sich dabei für die Bundesbahnen nicht bloss darum, dass ihnen für den Verkehr von und nach der Arlbergbahn gegenüber der Route via Buchs eine Konkurrenz geschaffen werde. Viel gefährlicher sei die Erstellung einer direkten Verbindung mit dem Bodensee und weiter mit Süddeutschland unter Umgehung der Bundesbahnen und der Schweiz überhaupt.

In seiner Entgegnung vom 18. Oktober 1905 bemerkte das Initiativkomitee, die von der Generaldirektion erhobenen Einwendungen möchten allenfalls zutreffen, wenn es sich um den Bau einer Normalspurbahn handelte.

Von den Regierungen der beteiligten Kantone Graubünden und St. Gallen empfahl diejenige Graubündens das Konzessionsgesuch, während die Regierung des Kantons St. Gallen am 2. Dezember 1905 Ablehnung beantragte, indem sie zu dem Schlusse kam, dass mit

## Kosten für die Erstellung der Bahn

### Schweizer Teil

Organisation und Verwaltungskosten	Fr. 75'000.00
Verzinsung des Baukapitals	Fr. 25'000.00
Expropriation (Enteignungen)	Fr. 80'000.00
Unterbau	Fr. 697'000.00
Oberbau	Fr. 286'000.00
Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen	Fr. 200'000.00
Elektrische Leitungen	Fr. 130'000.00
Signale, Einfriedungen und Verschiedenes	Fr. 12'000.00
<b>Total, Bahnanlage und feste Einrichtungen</b>	<b>Fr. 1'505'000.00</b>

Rollmaterial und Transformatorenstationen	Fr. 220'000.00
Mobiliar und Gerätschaften	Fr. 12'000.00
<b>Gesamtanlagekosten</b>	<b>Fr. 1'737'000.00</b>
oder per Bahnkilometer Fr. 147'000.00	

<b>Lichtensteinischer Teil</b>	Fr. 1'980'000.00
<b>Total der ganzen Linie</b>	<b>Fr. 3'717'000.00</b>
oder per Bahnkilometer Fr. 134'000.00	

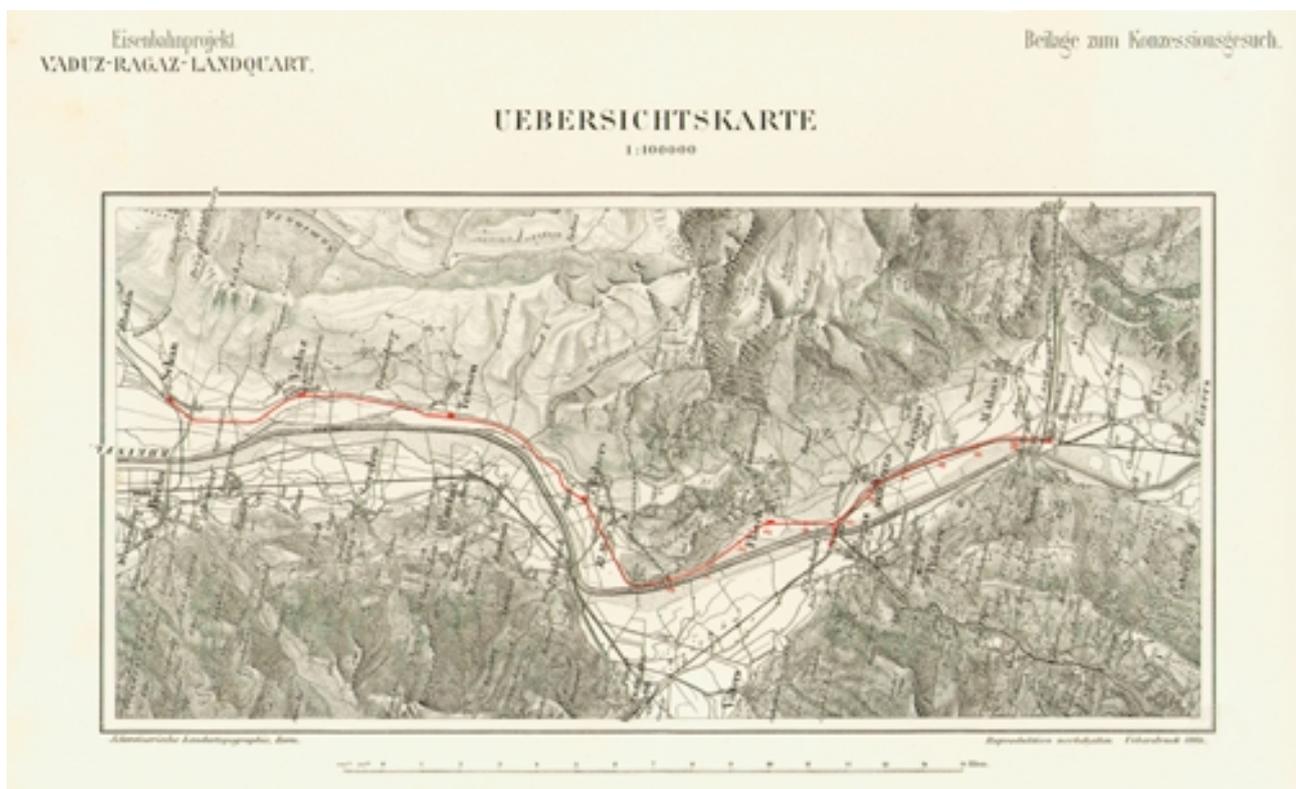
Verwirklichung der neuen Linie, welche für die Rhätische Bahn, den nördlichen Teil des Kantons Graubünden, sowie namentlich für das Fürstentum Lichtenstein und dem österreichischen Vorarlberg Wert habe, nicht nur kantonale, sondern infolge merklicher Benachteiligung der Bundesbahnen und deren Entwicklung, wesentliche schweizerische Interessen recht empfindlich benachteiligt würden. Am 23. Oktober 1906 kam die Regierung des Kantons St. Gallen nochmals auf das Projekt zurück und vertrat den Standpunkt, die Situation hätte sich wegen der ablehnenden Haltung des Kantons St. Gallen geändert und das Initiativkomitee wäre zum Schluss gekommen, eine direkte Linie Schaan – Landquart ohne Berührung von St. Galler Boden und Ragaz zu bauen. Würde dieser Gedanke, wie es den Anschein habe, zur Verwirklichung gelangen und die direkte Linie Landquart – Schaan die Konzessionierung erlangen, so ergäbe sich folgendes:

Die aus der Konkurrenzstellung der Liechtensteinerbahn zur Bundesbahnlinie Landquart – Sargans – Buchs sich ergebenden Nachteile

für letztere würden gleichwohl eintreten. Dagegen wäre der Kanton St. Gallen nun insofern benachteiligt, dass er keinen Anschluss an die neue Linie bekäme, und besonders der Kurort Ragaz die Vorteile nicht erhalten würde, die zweifellos eine direkte schmalspurige Verbindung desselben mit den bündnerischen Kurorten im Engadin, Davos, Oberland usw. mit sich bringen müsse. Dem Kanton St. Gallen und seinem Kurort Ragaz würden aus seiner bisherigen ablehnenden Haltung und aus seiner Rücksichtnahme auf die Interessen der Bundesbahnen durch den Bau der Direkten Landquart – Schaan schwere Nachteile erwachsen, ohne dass den Schweizerischen Bundesbahnen hieraus irgend ein Vorteil erwüchse.

In seiner Botschaft vom 19. November 1907 an die Bundesversammlung schreibt der Bundesrat:

Zur Bemessung des Verlustes in den einzelnen Verkehren wurden die Entfernungen von Schaan, Bregenz, Lindau, Friedrichshafen und Radolfzell bis und ab Ragaz über die projektierte Linie und die über die bestehenden



Routen zu Rate gezogen. Der gesamte mutmassliche Verlust im Personen- und Gepäckverkehr stellt sich auf Grundlage des Jahres 1906 auf rund Fr. 115'000.–.

Für den Personenverkehr würde also eine neue Verbindung geschaffen, welche den Linien der Bundesbahnen gegenüber durchaus konkurrenzfähig wäre. Die Entfernungen sind, für gewisse Relationen überhaupt kürzer, für andere durchaus zur Aufnahme des Wettbewerbs befähigt. Der Spurwechsel von Normalspur auf Schmalspur und umgekehrt bildet im vorliegenden Falle kein Hindernis, da dieser Wechsel bei Fortsetzung der Reise aus Österreich nach der Rhätischen Bahn sowie so einmal eintreten muss, sei es in Chur oder in Schaan oder (bei Verlängerung der Schmalspur, welche in kürzerer Zeit notwendig kommen wird) in Feldkirch.

Der Umstand, dass die fragliche Bahn als Schmalspurbahn projektiert ist, bildet kein wesentliches Hindernis ihrer Konkurrenzfähigkeit. Die Rhätische Bahn ist ein glänzendes Beispiel, was eine Schmalspurbahn leisten kann. Bei zweckmässiger Wahl des Trassees lässt sich eine durchaus konkurrenzfähige Zugsgeschwindigkeit erreichen. Die Anwendung des projektierten elektrischen Betriebes kann auch in dieser Richtung nur vorteilhaft wirken. Es wäre somit eine gleichwertige Verbindung von der Arlbergbahn einerseits und vom Bodensee andererseits (Süddeutschland und weiter) nach Chur und weiter geschaffen.

Es wäre eine grosse Täuschung, sich durch die Darlegungen des Initiativkomitees beruhigen zu lassen und zu glauben, die Bundesbahnen «seien ganz zweifelsohne im Falle, der vermeintlichen Konkurrenz im Durchgangsverkehr durch entsprechende Gestaltung der Fahrpläne und Anschlüsse entgegenzutreten». Bei Taxgleichheit, – und diese würde ja sicher hergestellt –, wird der vom Ausland kommende Reisende, der nach Ragaz, Landquart, Davos, St. Moritz usw. will, unzweifelhaft die direkten Wagen der Rhätischen Bahn benützen, welche Verwaltung solche Wagen wohl schon von der Betriebseröffnung an in Schaan bereit stellen würde; ebenso in umgekehrter Richtung. Alle internationalen Schnellzüge würden in Schaan anhalten müssen, die Rhätischen Bahn würde ab Schaan ebenfalls Schnellzüge einlegen oder die

Schmalspur würde österreichischerseits nach dem Knotenpunkt Feldkirch fortgesetzt. Nichts hindert die elektrische Schmalspurbahn von Anfang an so zu bauen, dass bedeutende Fahrgeschwindigkeiten erreicht werden können. In Verbindung mit den österreichischen Staatsbahnen und der Regierung des Kantons Graubünden dürfte es ihr ohne Schwierigkeiten gelingen, den Fahrplan ihren Zwecken dienlich einzurichten. Auf den Personenverkehr via Arlberg und via Bregenz (für Ost- und Norddeutschland) nach Graubünden und später nach der Ostalpenbahn verlieren die Bundesbahnen allen Einfluss, indem ihre ganze Rheinlinie St. Margrethen – Buchs – Chur umgangen wird. So würden die Bundesbahnen hinsichtlich des Reisendenverkehrs ganz erheblich konkurrenziert.

Am 19. November 1907 empfiehlt der Bundesrat der Bundesversammlung die Konzession einer Bahn Schaan – Landquart abzulehnen.

In den archivierten Unterlagen wird von einer elektrischen Bahn gesprochen, mit welchem Stromsystem diese elektrifiziert worden wäre ist nirgends auffindbar. Wahrscheinlich mit Gleichstrom. Wäre die Verbindung Schaan – Landquart tatsächlich gebaut worden, hätte die RhB Anschluss an eine weitere Gleichstrombahn mit möglicherweise nochmals einer unterschiedlichen Stromspannung wie Chur – Arosa und Bernina bekommen.

## Linienverlegung Schiers-Furna



Während die Frühlingssonne die kurz vor Wintereinbruch betonierte Brücke über die Landquart vom restlichen Schnee befreit ....

.... wird im ca. 500 m vorgetriebenen Fuchswinkeltunnel die Sohle betoniert.



Vor der Werkstatt wird die Bohrmaschine für den nächsten Einsatz bereit gestellt.

W. A.

# RENNPARCOURS STATT DER GEWOHNTEN SCHIENEN

47 | IR 01/2006

Von Beatrice Bollhalder

Mitglieder des Schweizerischen Sportverbandes öffentlicher Verkehr (SVSE) nahmen an den Europameisterschaften teil.

Je acht Skifahrer und Langläufer vom SVSE, dem Schweizerischen Sportverband öffentlicher Verkehr, bildeten das «USIC-Team» und konnten sich einem europäischen Vergleich stellen. Der gebürtige Amdener Karl Büsser holte dabei je eine Silber- und eine Bronzemedaille.

Während längerer Zeit mussten sie sich in Ausscheidungswettkämpfen bewähren, bis die grössten Talente des SVSE schliesslich an die grossen Wettkämpfe (die Alpinen nach Frankreich, die Nordischen nach Italien) fahren durften. Und dort erwarteten die Schweizer harte Gegner. Vor allem die Langläufer hatten nicht sehr viele Chancen, hatten doch die Sportler aus dem Osten Europas stets die Nase ein wenig schneller im Ziel.

## Langläufer haben sich tapfer geschlagen

Die SVSE Ski Nordisch-Mannschaft fuhr für ihre Bewerbe ins italienische Dobbiacco. Bei eisiger Kälte wurde der erste Wettkampf, ein klassisches Rennen über 30 Kilometer ausgetragen. Etwas war bereits bei der Besichtigung klar, die USIC würdige Strecke entsprach jener eines Weltcups im Langlauf und würde den Athleten sicher alles abfordern. Für den SVSE waren Thomas Hafner (ESV Luzern), Mario Vinzens (ESV Chur), Eugene Benoit, (CSC Neuchâtel) und Alois Achermann (ESV Schaffhausen) beim ersten Langlaufrennen am Start. Die anspruchsvolle Fünfkilometer-Runde war sechsmal zu absolvieren und stellte die Techniker um Martin Frankiny und Walter Kalbermatten vor grosse Wachsprobleme. Die Teilnehmer aus Russland und Weissrussland haben dem Rest der Welt getrotzt und haben mit grossem zeitlichem Vorsprung die ersten sieben Plätze belegt. Mario Vinzens klassierte sich auf dem sehr guten elften Rang, Thomas Hafner wurde vierzehnter, Alois Achermann 40. und Eugene Benoit 61. Sechs Schweizer Athleten bestritten bei klirrender Kälte (-15° C) den 15 km Freistil-Langlauf. Am

Start waren 13 Nationen mit insgesamt 71 Läufern. Der beste Schweizer, Hansruedi Meyer, ESV Luzern, klassierte sich im sehr starken Teilnehmerfeld im guten 36. Rang. Alois Achermann wurde 42., Kurt Wyss (Pontresina) 44., Edwin Lombris (Haldenstein) 49., Hanspeter Kiener (Gündlischwand) 53. und Eugene Benoit 65. Zusammen mit Mario Vinzens und Thomas Hafner wurde schliesslich zum Staffellauf über 4 mal 10 Kilometer gestartet. Mit dem erreichten achten Rang hat das nordische Team das angepeilte Ziel knapp verfehlt. Die zweite SVSE Staffel platzierte sich wie erwartet im hinteren Teil des Teilnehmerfeldes. Leider ohne Medaillen aber mit der Erinnerung an faire Wettkämpfe wurde schliesslich wieder der Heimweg angetreten.

Von links nach rechts: Kurt Wyss, Hansruedi Meyer, Mario Vinzens, Thomas Hafner.



# FÜR ARNOLDO TUENA BEGINNT EINE NEUE ÄRA

48 | IR 01/2006

Von Geni Rohner



Ende Januar 2006 hat Arnoldo Tuena die Rhätische Bahn verlassen, um vorzeitig in Pension zu gehen. Nach 44 Jahren Einsatz für die Prosperität des «Trenino rosso» kann der geborene Verkäufer und Marketingfachmann den Blick erneut nach vorne richten und seinen kommenden Lebensabschnitt neu gestalten.

Als junger Stationslehrling hat Arnoldo Tuena am 1. September 1962 seinen Dienst bei der Rhätischen Bahn aufgenommen. Erster Stationierungsort war Pontresina. Und wie er rückblickend einmal erwähnte, war der Beginn schon etwas hart: weg aus seinem Puschlav in ein fremdsprachiges Gebiet... Es folgten zahlreiche Einsätze auf den verschie-



densten Dienststellen im ganzen Kanton. Sehr gerne erinnerte er sich jeweils an die Ablöser-Dienste im italienischsprachigen Misox. Der «Verwaltung in Chur» war der junge Mann schnell einmal aufgefallen – natürlich im positiven Sinne! Aufgrund seiner Fähigkeiten wurde er am 15. August 1975 als Verwaltungsbeamter nach Chur gewählt.

In der Seele war und ist er ein «Eisenbahner». Ein Eisenbahner mit einem aussergewöhnlichen Weitblick in die Zukunft und mit immensen Kenntnissen des Wirtschafts- und Tourismusmarktes sowie des zum Teil sehr komplexen, aber nicht weniger faszinierenden Transportsystems «Bahn». Sehr am Herzen lag ihm das italienische Marktgebiet. Als Representante della ferrovia retica war er für die Vermarktung des trenino rosso verantwortlich. Gleichzeitig nahm er auch noch die



Funktion eines Kundenberaters «Güterverkehr Italien» wahr. Ebenfalls massgeblich beteiligt war er am Aufbau der «RhB-eigenen Busverbindung Tirano – Lugano»! Von der ersten Probefahrt erzählt er noch heute ... Zahlreiche interne Umstrukturierungen und Reorganisationen konnte er miterleben und auch mitgestalten. Zum Höhepunkt seiner beruflichen Karriere wurde Arnoldo Tuena am 1. Juli 2000 zum Leiter Reiseverkehr gewählt.

Mit seiner immer aktiven Mitarbeit in unzähligen Kommissionen und Arbeitsgruppen in Graubünden und in der Schweiz, hat er bei den Schweizer Bahnen wichtige Weichenstellungen und weittragende Entscheidungen gefordert und mitgetragen und damit den Bündner Tourismus gefördert und mitgeprägt.

Für Arnoldo Tuena beginnt nun ein neuer Lebensabschnitt. Endlich kann er sich seinen zahlreichen Hobbys widmen, die in den letzten Jahren wegen Zeitmangel etwas zurückgestellt werden mussten. Für den kommenden Lebensabschnitt wünschen wir ihm Freude, Gesundheit und Wohlergehen.



# PENSIONIERTENFEIER 2005

49 | IR 01/2006

Von Reto Fischer

Wie jedes Jahr hat die Geschäftsleitung auch dieses Jahr alle im Jahr 2005 pensionierten Mitarbeitenden zur Pensioniertenfeier eingeladen. Beinahe alle der 17 pensionierten Mitarbeitenden sind der Einladung zur gemeinsamen Abschiedsfeier vom 18. Januar 2006 nach Davos gefolgt.

Nach der Anreise mit dem Salonwagen von Chur nach Filisur wurden die in guter Laune angereisten Pensionierten in Davos Platz von der Blasmusik RhB mit einem Platzkonzert standesgemäss empfangen. Die Pensionierten erfreuten sich am gelungenen musikalischen Gruss. Wir bedanken uns nochmals ganz herzlich bei der Blasmusik im Namen der Geschäftsleitung und der Gästegruppe.

Nach dem obligatorischen Fototermin begaben sich die Pensionierten und die Mitglieder der Geschäftsleitung ins Hotel Terminus. Dort erwartete die Gesellschaft ein Begrüssungssapéro zur Einstimmung auf die kommenden gemeinsamen Stunden.

Erwin Rutishauser nutzte die Pausen zwischen den Gängen des ausgezeichneten Mittagessens für verschiedene Informationen zu ak-



RhB-Musik

tuellen Themen der RhB und zur Verabschiedung jedes einzelnen Pensionierten mit einer kurzen persönlichen Würdigung und einem kleinen Präsent. Danach blieb bei guter Stimmung noch genügend Zeit für die persönlichen Kontakte und den Austausch von Erinnerungen. Nach dem Ausklang war es dann aber wieder Zeit Abschied zu nehmen und die Heimreise anzutreten.

An dieser Stelle wünschen wir allen Pensionierten 2005 einen erfüllten neuen Lebensabschnitt bei guter Gesundheit und viel Gfreutem.



**Meinrado Andri, RL Zugleitstelle, Pontresina; Adriano Braun, Fachleiter BW, Pontresina; Christian Casanova, Gleismonteur, Ilanz; Brigitte Christoffel, Zugführerin, Landquart; Mario Costa, Ingenieur, Campocologno; Reto Dolf, Zugführer, Landquart; Robert Fuchs, Spezialhandwerker, Landquart; Luis Furger, Zugführer, Chur; Remo Gees, Leiter Dienstbereich, Landquart; Bonifazi Mark, Leiter Bahnhof Stv., Filisur; Werner Meuli, Leiter Bahnhof, Klosters; Leo Nay, Disponent, Landquart; Giovanni Lardelli, Zugführer, Poschiavo; Konrad Zingg, Leiter Fachbereich, Chur; Erwin Rutishauser, Direktor, Chur; Reto Fischer, Leiter G-PE, Chur; Thomas Baumgartner, Leiter GB Verkehr, Chur; Christian Florin, Leiter GB Infrastruktur, Chur; Johann Georg Bühler, Leiter GB Rollmaterial, Landquart**

**Nicht teilnehmen konnten: Imer Murtaĵ, Gleisonteur, Thusis und Rabit Ibrahim, Gleisonteur, Landquart**

Von Walter Frei

Da bin ich konzentriert an der Arbeit, habe meine Gedanken bei dieser einen Sache und – da erscheint oben am Bildschirm die Meldung eines neuen E-Mails. Ein kurzer Blick. Den Absender kenne ich nicht. Doch wenig später, während der Drucker die eben getane Arbeit ausdruckt, sehe ich das neue E-Mail an. Ah, da hat wieder ein InfoRetica-Leser die 6 Fehler gefunden. Und – was schreibt er?

- Bin etwas spät dran und habe auch noch ein wenig länger gebraucht
- Das Geländer hat keinen Halt mehr
- Der Wald wirft mehr Schatten, weshalb der Sonnenfleck weg ist

- Ein Grafitti-Künstler hat auf dem Wagen Enziane und Edelweiss gesprayed
- Die schnell gewachsene kleine Tanne neben der alten grossen Tanne
- usw.

Dazu kamen noch freundliche Grüsse aus dem Unterland oder sogar die besten Wünsche zum Jahreswechsel.

## Auflösung

Die sechs Unterschiede waren bei der zusätzlichen Tanne, der fehlenden Brückenstütze, der Bemalung zweier Wagen, einem Brückenpfeiler und dem Sonnenschein im Schneefeld.

**Die folgenden, ausgelosten Gewinner erhalten wie versprochen je ein Buch «Erlebnisse eines Lokführers» zugestellt:**

- ♦ Walter Brogle, Weidholzstrasse 4, 8624 Grüt
- ♦ J. & A. Jehli, Plätzlistrasse 14, 7205 Zizers
- ♦ Antonio Platz, Ponte San Bartolomeo, 7742 Poschiavo

Deal or no Deal geht mit einer Innenaufnahme mit Blick in den Bergfrühling in die 5. Runde. Finden Sie die 6 Unterschiede, mailen diese an [w.frei@rhb.ch](mailto:w.frei@rhb.ch) oder schreiben Sie eine Karte an: Rhätische Bahn, Info Retica, Bahnhofstrasse 25, CH-7002 Chur.

Wir freuen uns auf Ihre Einsendungen und verlosen 3 Caps «75 Jahre Glacier Express».



## Ignaz Vincenz †

02. Januar 2006: Wie viele Menschen auf dieser Welt fragten sich noch an diesem Morgen, wohin der vorgezeichnete Weg des Schicksals sie dieses Jahr führen möge?

Für meinen Freund und Kameraden Ignaz Vincenz stellte sich diese Frage nicht mehr. Um 07.40 Uhr zeigte ihm der Schöpfer den Weg, indem er Ignaz nach langer und qualvoller Leidenszeit zu sich rief.

Die heimtückische Krankheit begann schon im 2001. Ein Jahr darauf musste er für Monate seinen geliebten Arbeitsplatz verlassen, erholte sich aber und konnte später die Arbeit wieder aufnehmen.

Leider währte die Freude nicht lange, und er musste den Dienst endgültig aufgeben.

Ignaz war für mich immer ein treuer und lieber Kollege, der mir in seiner ruhigen und dienstbereiten Art stets zur Seite stand. Als ehemaliger Vorgesetzter empfinde ich den Verlust besonders schmerzlich.

Ignaz Vincenz wurde am 14. Januar 1946 geboren. Er wuchs mit drei Geschwistern in Rueun auf und besuchte auch dort die Schule.

Ein erster schwerer Schicksalsschlag traf seine Familie im Jahr 1975, als sein Bruder Willi, der bei der RhB als Stationsbeamter arbeitete, im Alter von erst 28 Jahren tödlich verunglückte.

Ignaz Vincenz liess sich nach der Schule zum Briefträger ausbilden. Er arbeitete bis 1970 bei der PTT in Zürich und in Chur, danach zwei Jahre beim Eidg. Zeughaus in Chur und Rueun.

Im Jahr 1972 begann er die Lehre bei der RhB und war danach an verschiedenen Orten stationiert: Trun, Bonaduz, Rueun, Samedan, Klosters, Klosters Dorf und ab 1980 in Disentis. Im Jahre 1974 heiratete er Marianna Spescha. Der Ehe entsprossen vier Kinder.

Nebst seiner Tätigkeit bei der RhB stellte er sich auch für verschiedene Ämter zur Verfügung, unter anderem in der Katholischen Kirchgemeinde und in der Sektion Rhätia der Gewerkschaft GCV, heute «transfair». Entspannung fand er bei seinen Hobbys Schiessen, Wandern, Volkstanzen, Skifahren, Reisen und Holzen sowie beim Arbeiten im Garten.

Den Hinterbliebenen entbiete ich im Namen der Rhätischen Bahn mein herzliches Beileid und bitte, Ignaz in ehrendem Andenken zu bewahren.

*Georg Mani*



### Eintritte

<b>als Spezialmonteur:</b>	Fadri Werro, Samedan
<b>als Ingenieur:</b>	Paul Loser, Chur
<b>als Projektleiter:</b>	Patrik Disch, Landquart
<b>als Leiter Dienstbereich:</b>	Thomas Leuener, Landquart
<b>als Köchin:</b>	Agathe Caduff, Landquart
<b>als Spezialhandwerker:</b>	Simone Cramer, Samedan
<b>als Leiter Fachbereich:</b>	Roman Cadalbert, Chur
<b>als Leiter Fachbereich:</b>	Sandro Pfammatter, Chur
<b>als Mitarbeiter Controlling:</b>	René Vogel, Chur
<b>als Lokführer Anwärter:</b>	Thomas Büchler, Landquart
<b>als Lokführer Anwärter:</b>	Reto Gfeller, Landquart
<b>als Lokführer Anwärter:</b>	Martin Jost, Landquart
<b>als Lokführer Anwärter:</b>	Urs Kuhn, Landquart
<b>als Lokführer Anwärter:</b>	André Müller, Landquart
<b>als Lokführer:</b>	Marco Jörimann, Landquart
<b>als Mitarbeiter Kundenbefragung FQ:</b>	Peter Felix, Samedan
<b>als Mitarbeiterin Kundenbefragung FQ:</b>	Petra Puorger, Chur
<b>als Kondukteuse:</b>	Anna Maria Britt, Samedan
<b>als Kondukteur:</b>	Islam Gharib-Huber, Samedan
<b>als Praktikant V-PC:</b>	Robert Dedecius, Chur

**Herzlich willkommen!**

### Austritte

Jorge Manuel Almeida Oliveira, Wagenreiniger, Chur  
Stefanie Camenisch, Praktikantin, Bergün/Bravuogn  
Reto Fischer, Leiter Geschäftsleitung Personal, Chur  
Dominic Hüni, Lokführer Rangierdienst, Landquart  
Gerhard Meister, Bahnbetriebsdisponent, St. Moritz  
Annamargrit Putzi, Köchin, Landquart  
Patrick Rubitschun, Betriebsangestellter, Landquart  
Reto Scherrer, Lernender Anlage- und Apparatebauer, Landquart  
Stefan Schmid, Betriebsangestellter, Landquart  
Madeleine Schöb-Pache, Raumpflegerin, Trin  
Marco Stutz, Spezialhandwerker, Landquart

**Alles Gute für die Zukunft!**

### Beförderungen und Ernennungen

<b>zum Leiter Dienstbereich:</b>	Urs Deragisch, Landquart
<b>zum Leiter Bahnhof:</b>	Rolf Müller, Disentis/Mustér
<b>zum Stv. Leiter Bahnhof:</b>	Erich Cadonau, Disentis/Mustér

**Herzliche Gratulation!**

## 25 Dienstjahre

Cemal Aliji, Gleismonteur, Landquart  
Marcel Albertini, Visiteur, Pontresina

## 40 Dienstjahre



**Peter Pfister**  
Mitarbeiter Bahndienst,  
Samedan



**Johann Georg Mani**  
Disponent Reisezug-  
wagen, RCC Landquart



**Peter Randegger**  
Sachbearbeiter,  
Landquart

Jubiläum am 4. Juni 2006  
Wir bedauern die verspätete  
Veröffentlichung

**Herzlichen Glückwunsch!**

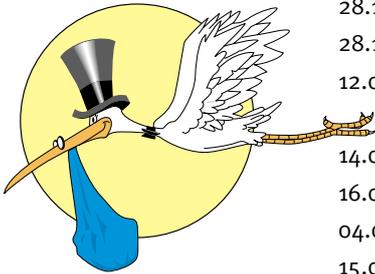
## Pensionierungen

Roberto Della Vedova, Gleismonteur, Pontresina  
Anton Flury, Gleismonteur, Ilanz  
Rabit Ibrahim, Gleismonteur, Landquart  
Hans Joos, Spezialhandwerker, Landquart  
Arnoldo Tuena, Leiter Fachbereich, Chur

**Alles Gute und beste Gesundheit  
im Ruhestand!**



13.01.2006 Robert Hagmann, Lokführer, Landquart, mit Raffaella Schmucki  
24.02.2006 Aluis Carisch, Betriebsangestellter, Chur, mit Renata Jenni



03.10.2005 Gabriele, des Nello Della Cà, Spezialhandwerker, Samedan  
28.11.2005 Rebecca, des Urs Hugentobler, Leiter GUZO, Samedan  
28.12.2005 Gino, des Andreas Alig, Lokführer, Chur  
12.01.2006 Christian, des Steve Nef, Lokführer, Samedan  
14.01.2006 Elena, des Enio Pagnoncini, Lokführer, Poschiavo  
16.01.2006 Fabio, des Philipp Meury, Lokführer Rangierdienst, Landquart  
04.02.2006 Sereina, des Beat Antener, Vermessungsingenieur, Chur  
15.02.2006 Séverine, des Robert Hagmann, Lokführer, Landquart  
26.02.2006 Namfohn, des Douang Phommarath, Zugführer, Chur



**Gian Schocher**  
Vorarbeiter Rangierdienst  
Samedan



**Willi Speck**  
Bahnbetriebsdisponent  
Pontresina



**Ferreira Antonio Teixeira**  
Wagenreiniger  
St. Moritz

## Deine spontane Meinung ...

### ... zum Abschneiden der Schweizer Athleten an der Olympiade in Torino?

---

Ich bin zufrieden, ich habe nicht erwartet, dass die Schweizer so erfolgreich sind.

Angenehme Überraschung.

Super, weiter so!

### ... zum Engadin Skimarathon?

---

Grösster Anlass im Engadin, sogar in der Schweiz.

Sehr guter Anlass als Werbeträger des Langlaufsports im Engadin.

Bringt viele Leute und viel Geld.

### ... zur Kokainszene in St. Moritz?

---

Früher war die Szene in Samedan, jetzt ist sie in St. Moritz. Es ist keine Schande.

Jedem das «Seine». Für St. Moritz sicher nichts Neues.

Ist mir nicht bekannt.

### ... zu den laufenden netzweiten Infoveranstaltungen unseres Direktors?

---

Ich muss arbeiten wenn er in Samedan ist, aber die Idee ist sicher nicht schlecht.

Sicher eine gute Sache.

Es ist immer gut, laufend und aus erster Hand informiert zu werden.

### ... zur InfoRetica?

---

Wieso kann die InfoRetica nicht in den Zügen für unsere Fahrgäste aufgelegt werden?

Gut gemachte Personalzeitung!

Gute Sache, bitte weitermachen.

### Mit wem würdest du gerne ein feines Essen im Gourmino geniessen?

---

Mit meiner Familie.

Michael Schumacher.

Mit meiner Frau.

### Und mit wem nicht?

---

Mit Politikern.

G.W. Bush.

Osama Bin Laden.

Wollten Sie schon immer wissen, wie die Züge der Rhätischen Bahn gewartet und unterhalten werden oder wie die Güter auf die Bahn kommen? Werfen Sie einen Blick hinter die Kulissen unserer Werkstätten, Depots und Güterumschlagszentren und schauen Sie dabei den Profis über die Schultern. Erleben Sie Schnupperfahrten mit dem brandneuen Glacier Express Panoramazug in Landquart und mit den neuesten Bernina Panoramawagen im Engadin. Für die Anreise zu den Tagen der offenen Tür gilt «Einfach für Retour».

[www.rhb.ch](http://www.rhb.ch)

Rhätische Bahn, Bahnhofstrasse 25, 7002 Chur  
Tel. 081 288 61 04, Fax 081 288 61 05, [contact@rhb.ch](mailto:contact@rhb.ch)

 Rhätische Bahn®

# TAGE DER OFFENEN TÜR

LANDQUART, 29. APRIL 2006

SAMEDAN, POSCHIAVO, 10. JUNI 2006

