



Rhätische Bahn

Ferrovie retica Viafier retica

Nr. 1 / März 2008

InfoRetica

Mitarbeiterzeitung der Rhätischen Bahn
Periodico della ferrovia retica
Periodica da la viafier retica



In dieser Ausgabe

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008

Editorial/Editoriale	3
Die Stimme der Geschäftsleitung	4
La Voce della Direzione	5
Beschaffung neues Rollmaterial Glacier Express	6
Neue Triebzüge	8
Neue Bremssteuerung für neue Triebzüge	10
Laserscannertechnik	12
Schienultrashallmessungen	14
Versuch mit neuem Stromabnehmer	16
TGV am Bahnhof Chur	17
Diplomarbeit über Neukonstruktion Schüttgutkippwagen	18
Bahnhof Chur	20
BGM	21
Haltestelle Chur Wiesental	22
Walking	24
Mitarbeiteraktion «Sicher unterwegs»	25
Die Medienbahn	26
Damals, vor 30 Jahren	27
Beilhack-Schneesleuder wird 50 Jahre	28
Neues CI/CD	30
Kaderanlass Arosa	32
Neues in Kürze	34
login Rückblick	38
login Ausblick	40
login infomarket	42
Wedding am Bernina	43
Bahnfieber	44
Pensionskasse RhB	46
Die Beti-Generation	48
IV-Revision	50
Mitarbeiteranlass Surselva	51
Pensioniertenfeier	52
Personalchronik	54
RhB In-Team	56
Spontan	57
Dankurkunde	58
Wortspiel	59

Herausgeber:	Geschäftsleitung der Rhätischen Bahn 7002 Chur
Redaktion:	Peider Härtli (hä), p.haertli@rhb.ch Sandra Beeli (be), s.beeli@rhb.ch Walter Frei (Fr), w.frei@rhb.ch
Frontbild:	Glacier Express beim Kloster in Disentis/Mustér Bild Tibert Keller, Trin
Nächster Redaktionsschluss:	15. Mai 2008
Auflage:	3'100 Exemplare, 4-farbig
Abonnement:	Inland: Fr. 50.- / Ausland: Fr. 60.-
© by RhB:	Weiterverwendung und Nachdruck erwünscht, jedoch nur unter Quellenangabe Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Hand aufs Herz: Wie würden Sie als frischgebackene(r) Lotto-Millionär(in) reagieren? Würde der Geldsegen Ihr Leben fundamental verändern? Oder eine unerwartete Erbschaft? Nebst der Anteilnahme und gebührendem Ab- und Anstand dürfte auch in diesem Fall Begeisterung ausbrechen. Ohne Zweifel werden hingegen Krankheiten, finanzielle Verluste, persönliche Niederlagen das Gegenteil bewirken – auch sie beeinflussen unser Leben, bzw. unsere Lebensweise. Dabei müssen Ereignisse gar nicht so dramatisch und spektakulär sein wie eben beschrieben – auch kleinere, alltägliche Begebenheiten können unser Befinden beeinflussen: das Wetter, ein Glückwunschtelegramm, ein Blumenstrauss, eine unfreundliche Verkäuferin, ein aufmunterndes Kompliment am Arbeitsplatz, ein schlechtgelaunter Mitarbeiter...

Damit spanne ich den Bogen zu Ihnen, liebe Mitarbeiterin, lieber Mitarbeiter. Wir alle sind permanent Einflüssen ausgesetzt – auch am Arbeitsplatz. Entscheidend ist dabei, wie wir mit solchen Einflüssen umgehen. Haben wir die nötige Gelassenheit, einen schlechten Tag des Chefs zu ertragen? Oder besser noch: gelingt es uns, seine miese Laune in ein Strahlen umzupolen? Wie begegnen wir dem erzürnten Fahrgast, der eben mit hochrotem Kopf über die mangelhafte Zugheizung reklamiert? Gelingt uns ein freundliches Lächeln (nicht Lachen!) und ein aufrichtiges Bedauern, um unser Mitgefühl und Verständnis zu zeigen – oder sollen wir ihn zu einem (warmen) Kaffee einladen?

Die laufende Umsetzung der Strategie Offensive 2012 beeinflusst viele Bereiche unseres Unternehmens. Sie ist auf gutem Weg – sie wird die Zukunft der Rhätischen Bahn beeinflussen und damit auch Ihre. Sie verlangt eine grosse Flexibilität von uns allen. Sind wir auch bereit, unseren persönlichen Beitrag für eine erfolgreiche Fahrt unserer Bahn zu leisten – ein Beitrag, der nicht zwingend Budgetkosten verursacht, aber vieles beeinflussen kann: ein Lächeln, eine freundliche Information, ein spontanes, kräftiges Zupacken beim Ein-, Aus- oder Umsteigen, ein Kaffee zur richtigen Zeit...

Ihr

Peider Härtli

Gentili collaboratrici e stimati collaboratori

In tutta franchezza: quale sarebbe la vostra reazione dopo aver vinto qualche milione al lotto? La benedizione monetaria rivoluzionerebbe la vostra esistenza? E che dire di un'eredità inattesa? Oltre alle condoglianze, al distacco e alla comprensione del caso dovrebbe farsi largo anche un certo entusiasmo. Senz'ombra di dubbio invece le malattie, le perdite finanziarie, gli smacchi personali hanno l'effetto contrario. Anch'essi influenzano la nostra vita, il nostro modo di essere. Gli eventi non devono neppure essere tanto drammatici o spettacolari come appena descritto, anche le piccole cose quotidiane influenzano il nostro stato d'animo: la meteo, un telegramma di auguri, un mazzo di fiori, una commessa sgarbata, un complimento motivante sul posto di lavoro, un collega con il broncio...

E così posso passarvi la palla, gentili collaboratrici e stimati collaboratori. Noi tutti siamo costantemente esposti ad ogni sorta di influsso, anche sul posto di lavoro. L'importante comunque è come riusciamo ad affrontarlo. Abbiamo la pacatezza necessaria per sopportare la giornataccia del nostro superiore? O meglio ancora: siamo in grado di fargli passare la luna e strappargli un sorriso? Come reagiamo di fronte al viaggiatore infuriato che con il viso rosso dalla collera reclama a causa del riscaldamento difettoso? Ce la facciamo a sorridere garbatamente (non deridere!) e a scusarci con comprensione, dimostrandogli di essere dalla sua, e magari invitarlo a bere un bel caffè (bollente)?

L'applicazione attualmente in corso dell'Offensiva 2012 influenza molti comparti della nostra azienda. Avanza a tutto vapore, e condizionerà il futuro della Ferrovia retica e quindi anche il vostro. Esige grande flessibilità da noi tutti. Siamo pronti anche a noi a fornire il nostro contributo personale al futuro radioso della nostra ferrovia – un contributo che non comporta forzatamente dei costi, ma che può influenzare molto: un sorriso, un'informazione rilasciata con garbo, un aiuto deciso al momento di salire in carrozza, scendere o cambiare treno, un caffè al momento giusto...



Danke für die grosse Mannschaftsleistung

Von Erwin Rutishauser

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Wir sind mit unserer Strategie «Offensive 2012» gut unterwegs. Unser Jahresresultat 2007 ist sehr erfreulich und ein überaus wichtiges Etappenziel in unserem Vorwärtkommen. Die Erträge im Reiseverkehr sind 4,9 % über Budget, der Güterverkehr liegt im anvisierten Bereich und im Autoverlad Vereina durften wir einen weiteren Frequenzrekord verzeichnen. Hinzu kommt, dass wir die Kosten im Griff haben – ein Erfolg, der auf harter Knochenarbeit basiert.

Tag für Tag; Stunde für Stunde während 365 Tagen im Jahr erleben unsere Kunden die kompetente Arbeit und das grosse Engagement der RhB-Mitarbeitenden. Aber auch die vielen im Jahr 2007 realisierten Projekte in allen Bereichen zeugen von einer hoch stehenden Leistung. Diese Leistung können nicht einzelne Mitarbeitende oder einzelne Funktionsgruppen erbringen. Dazu braucht es ein gut funktionierendes Räderwerk mit vielen Zahnrädern, die ineinander greifen. Oder anders gesagt: eine grossartige Mannschaftsleistung.

Dafür danke ich Ihnen herzlich.

Den für Verwaltungsrat, Geschäftsleitung und alle Mitarbeitenden wichtigen Firmenarbeitsvertrag (FAV) konnten wir nicht mehr 2007 abschliessen – er wurde vom Schweizerischen Eisenbahnerverband (SEV) im Dezember knapp abgelehnt. Am 20. Februar 2008 fand eine konstruktive Nachverhandlung statt, in der sich RhB, SEV und transfair auf die wenigen noch offenen Punkte konzentrierten. Die Atmosphäre war offen und lösungsorientiert – niemand wollte das bereits geschnürte Gesamtpaket mit seinen vielen Vorteilen gefährden.

Sowohl die Spitzenvertreter der Gewerkschaften SEV und transfair als auch die Geschäftsleitung der RhB stehen klar hinter dem in der Nachverhandlung erzielten Resultat (wir haben Sie in der Zwischenzeit umfassend darüber orientiert). Ein Ja der Gewerkschaftsmitglieder im April 2008 würde für alle Mitarbeitenden der RhB fortschrittliche Arbeitsbedingungen für die nächsten vier Jahre bringen.

Ich zähle auf ein positives Abstimmungsresultat.

Im bereits angelaufenen Jahr 2008 geht es mir darum, dass wir als Mannschaft gemeinsam weiter wachsen. Es geht darum, weiter Tag für Tag an der Front unsere Kundinnen und Kunden mit einer Super-Dienstleistung zu überzeugen und mit Top-Angeboten zu begeistern. Sie sollen sich willkommen fühlen; und sie sollen unsere Freundlichkeit, Offenheit, Kompetenz und Verbindlichkeit spüren. Dafür braucht es nicht nur eine Mannschaftsleistung, sondern auch den Einsatz jedes einzelnen Mitarbeiters und jeder einzelnen Mitarbeiterin – denn Sie alle sind Teil des RhB-Zahnradwerks. Auf diese Weise werden wir auch hohe Hürden meistern und unsere Ziele 2008 erreichen. Für Ihren grossen persönlichen Einsatz auch im Jahr 2008 danke ich Ihnen bereits jetzt vielmals.

Als RhB-Mannschaft sind wir stark!

Ihr

Erwin Rutishauser



Grazie per l'immane lavoro di squadra

Von Erwin Rutishauser

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1/2008

Gentili collaboratrici, stimati collaboratori

Con la nostra strategia «Offensiva 2012» vantiamo buoni tempi di percorrenza. Il risultato d'esercizio 2007 è assai rallegrante e costituisce un traguardo di tappa di tutto rispetto. I proventi del traffico viaggiatori si attestano del 4,9% sopra le attese, il trasporto merci oscilla sui livelli auspicati e il treno navetta attraverso il Vereina registra un nuovo record di utenza. A tutto ciò si aggiunge il controllo dei costi, un successo che deriva da un duro e sapiente lavoro.

Giorno dopo giorno, ora dopo ora, per 365 giorni all'anno i nostri clienti toccano con mano la competenza e l'indefesso impegno dei collaboratori della FR. Non soltanto: numerosi progetti portati a termine nel 2007 in tutti i settori testimoniano di una performance di alto livello. Un rendimento che non può derivare da collaboratori singoli o gruppi di funzione. Per giungere a tanto serve un ingranaggio ben oliato e con molte rotelle, inanellate una nell'altra. O per dirla altrimenti: un prodigioso lavoro di squadra.

Grazie per tutto questo.

Nel 2007 il Contratto aziendale di lavoro (CAL), documento di primaria importanza per il Consiglio di amministrazione, la Direzione generale e l'organico tutto, non ha potuto essere tenuto a battesimo per un soffio. In dicembre il Sindacato del personale dei trasporti SEV lo ha bocciato di misura, rimandando al 20 febbraio scorso le ulteriori trattative, durante le quali la FR, il SEV e transfair si sono concentrati sulla manciata di punti ancora contesi. I lavori si sono svolti in un clima aperto e conciliante, nella volontà collettiva di preservare il pacchetto globale con tutti i suoi vantaggi.

Sia i rappresentanti di punta dei sindacati SEV e transfair sia la Direzione generale della FR sostengono chiaramente il risultato delle ulteriori trattative (su cui nel frattempo vi abbiamo ampiamente informati). Per i collaboratori della FR un sì da parte dei membri dei sindacati il prossimo mese di aprile significherebbe condizioni di lavoro avanzate per il prossimo quadriennio.

Da parte mia conto su un esito positivo dello scrutinio.

Per il 2008 vorrei porre l'accento sull'ulteriore crescita del nostro lavoro di squadra. Concretamente, giorno per giorno, si tratta di convincere ed entusiasmare la nostra clientela mediante un servizio eccellente e un'offerta ai massimi livelli. Un approccio per veicolare il nostro caloroso benvenuto, la cordialità, l'apertura, la professionalità e la precisione che ci contraddistinguono. Un obiettivo che centreremo non già con una performance collettiva, bensì pure con l'impegno di ogni singolo componente della squadra, tutti inanellati nell'ingranaggio della FR. In questo modo saremo in grado di superare anche ostacoli impegnativi e raggiungere le mete che ci siamo prefisse per il 2008. Permettetemi dunque di anticiparvi i miei migliori ringraziamenti per l'impegno che avrete la bontà di approfondire anche quest'anno.

FR: assieme siamo una solida squadra!

Vostro



Erwin Rutishauser



Glacier Express wird noch attraktiver

Von Peider Hürtli

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008

Der weltbekannte Paradezug Glacier Express der Partnerbahnen Rhätische Bahn und Matterhorn Gotthard Bahn erhält nochmals einen entscheidenden Attraktivitätsschub. Um die Positionierung des Glacier Express als Premiumprodukt weiter zu entwickeln, haben beide Partner beschlossen, gemeinsam zusätzliche Panoramawagen zu bestellen. Damit werden ab Sommer 2009 vier gleichwertige Züge täglich zwischen St. Moritz/Davos und Zermatt und umgekehrt im Einsatz stehen. RhB und MGBahn investieren dazu insgesamt rund 20 Millionen Franken in neues Rollmaterial. Die Beschaffung der neuen Panorama- und Servicewagen erfolgt bei Stadler Rail AG in Altenrhein.

Aufholbedarf auf der Strecke Davos- Zermatt

Mit der neuen Panorama-Flotte deckt der Glacier Express heute die hohen Bedürfnisse der Fahrgäste auf der Strecke St. Moritz – Zermatt vollumfänglich ab. Auf der Strecke Davos – Zermatt verkehrt bislang jedoch

Ab 2009 wird der Glacier Express als vollwertiger Premiumzug – mit Servicewagen – über den Wiesner Viadukt nach und von Davos rollen! Bild: Andrea Badrutt



noch nicht durchgehend neues Rollmaterial und auch das Verpflegungskonzept ohne Verpflegung am Sitzplatz erreicht nicht dasselbe hohe Niveau wie auf der Strecke Zermatt – St. Moritz. In Zukunft soll die Gesamtpositionierung des Glacier Express als Premium Produkt und Aushängeschild des Schweizer Tourismus jedoch weiter gestärkt werden.

Ab 2009 vier gleichwertige Panoramazüge

Genau hier setzen die Partner RhB und MGBahn an. Gemeinsam beschlossen deren Verwaltungsräte in zusätzliches, neues und modernes Rollmaterial zu investieren und somit die Qualität des Glacier Express auf allen eingesetzten Zügen gleichwertig zu etablieren. Erwin Rütishauser, Vorsitzender der Geschäftsleitung der RhB: «Durch die Beschaffung der neuen Panoramawagen sichern wir das hohe Image und die Positionierung des Glacier Express als Premiumzug im Sinne der Produktstrategie und auch des Schweizer Tourismus». Hans-

Rudolf Mooser, Vorsitzender der Geschäftsleitung der MGBahn ergänzt: «Ein wichtiger Schritt in der Weiterentwicklung des Glacier Express nach dem umfassenden Relaunch des Erfolgsprodukts im 2006». Mit sechs zusätzlichen Panoramawagen, davon zwei der 1. Klasse und vier der 2. Klasse, sowie zwei Servicewagen mit Barbereich im Wert von insgesamt 20 Millionen Franken sollen diese Ziele erreicht werden.

Das neue Rollmaterial wird erneut bei Stadler Rail bestellt, wobei die RhB vier Panoramawagen und einen Servicewagen im Betrag von rund 12 Millionen Franken und die MGBahn zwei Panoramawagen und ebenfalls einen Servicewagen zu insgesamt 8 Millionen Franken beschaffen. Damit die Partner ihre Ziele gemäss dem neuen Konzept erreichen, müssen jedoch auch die Marketing- und Verkaufsaktivitäten unter Einbezug der touristischen Partner, besonders für die Verbindung Davos – Zermatt, intensiviert werden.

GLACIER EXPRESS 2008

Standard Glacier Express Komposition ab St. Moritz:



Situation Glacier Express Komposition ab Davos:



- Alte PS-Panowagen und alte Verstärkungswagen im Einsatz,
- Servicekonzept kann nicht durchgängig angeboten werden
- keine Reservewagen

Fazit: Dies entspricht nicht dem beworbenen und verkauften Standard.
→ Enttäuschte und frustrierte Kunden!

Hightech für unsere Lokführer

Von Walter Frech und Urs Burger

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008

Für die neuen Zweispannungstriebzüge wurde in der Hauptwerkstätte Landquart eine ca. 10 Meter lange Maquette (Modell) aus Holz aufgebaut. Sie zeigt im Massstab 1:1:

- den Führerstand
- das 1. Klasse-Abteil
- die Einstiegsplattform mit Darstellung der Einstiegsverhältnisse
- sowie die erste Sitzgruppe des 2. Klasse-Abteils.

Obwohl in der heutigen Zeit, dreidimensionale (3D)-Zeichnungen zum Standard gehören, ist eine Vorstellung mittels Maquette äusserst wertvoll. Sie dient dem Projektteam bei der detaillierten Gestaltung des Führerstandes und beim Innendesign.

Führerstand

Die wichtigsten Bedienelemente sind im Führerpult eingebaut. Alle übrigen Komponenten, wie Bildschirme, Instrumente, Tasten und Meldelampen sind als Zeichnung oder Foto im Massstab 1:1 aufgeklebt.

Während rund fünf Wochen konnten die Lokführer ihren neuen Arbeitsplatz eingehend besichtigen, ausprobieren und dazu Stellung nehmen.

- Wie sind die Sichtverhältnisse?
- Ist der Führerstuhl richtig positioniert? Ist eine genügende Bewegungsfreiheit garantiert?
- Können sich die grössten und kleinsten Lokführer bezüglich Sitz, Fusspedal, Pult und Bedienelementen optimal «einrichten?»
- Stimmt die Ergonomie als Ganzes?
- Liegen die Fahr- und Bremshebel «gut in der Hand?»
- Sind alle Schalter, Tasten, Meldelampen, Instrumente und Bildschirme zweckmässig angeordnet, d.h. gut erreichbar und ablesbar.
- In welcher Anordnung bringen die Sonnenstoren die beste Wirkung?
- Ist der Führerstand gross genug?
- Ist der Fluchtweg optimal?
- Wo lässt sich das Inventar, vom Feuerlöscher bis zum Meldeblockhalter, am besten platzieren?
- Sind alle Elemente für den Unterhalt gut zugänglich?
- Macht der ganze Führerraum auch ästhetisch einen ansprechenden Eindruck?

Innendesign

In einer ersten Phase wurden mögliche Produkte eingebaut und vorgestellt:

- Sitze 1. Klasse und 2. Klasse,
- Gepäckträger, Beleuchtungskörper, Wandtische, KIS-Anlage usw.
- Decke, Seitenwand und Fensterverkleidung in verschiedenen Varianten
- Einstiegverhältnis im Hochflurbereich
- Anordnung der Apparateschränke
- Veloaufhängung, Skiverstauung, Notsitze in diesem Bereich

Augenschein Maquette: Geschäftsübergreifende Meinungen unter einen Hut bringen.



Mit der Maquette konnte originalgetreu gezeigt werden, wie die Platzverhältnisse aussehen, was für ein Raumgefühl entsteht, wenn Veränderungen vorgenommen werden in der Anordnung z. B. bei der Beleuchtung, dem Gepäckträger usw.

Das Projektteam hat geschäftsbereichsübergreifend das Design beurteilt und auf eine gemeinsame Stossrichtung gebracht.

In einer zweiten Phase wird die Innenfarbgebung erarbeitet und ebenfalls in der Maquette dargestellt, damit ein Gesamt-Erscheinungsbild des Innendesigns und des Raumgefühls erlebt werden kann.

Alle diese Punkte und noch viele mehr, lassen sich am einfachsten an einer Maquette in Augenschein nehmen, beurteilen und optimieren. Änderungen und Umbauten an den fertigen Fahrzeugen sind unvergleichlich viel aufwändiger und teurer, wenn nicht sogar unmöglich!

Nach den letzten Optimierungen wird das «Gut zur Konstruktion/Fabrikation» erteilt. Damit sind die besten Voraussetzungen geschaffen, ohne teure Nacharbeiten ein bedienungsfreundliches und allseits akzeptiertes Fahrzeug zu erhalten.

Stimmt die Ergonomie als Ganzes?



Neue Bremssteuerung für neue Triebzüge

Von Roberto G. Paravicini

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008

Im Rahmen der Entwicklung der neuen Triebzüge, haben die Liefer-Firmen Stadler und Facto der RhB eine neue EP-Bremssteuerung vorgeschlagen. Vorteile der neuen EP-Bremssteuerung sind:

- Ergonomisch bedingte, weniger ermüdende Bedienung
- Kleinerer Platzbedarf im Führertisch
- Einsatz einer modernern, branchenüblich eingesetzten Bremssteuerungs-Technologie

Die neuartige EP-Bremssteuerung steuert über manuelle, elektrische und pneumatische Signale die Vakuum-Hauptleitung (Bremssteuerleitung) des Zuges. Bisher wird die Funktion durch ein direkt wirkendes Vakuum-Bremsventil realisiert. Es ermöglicht eine schnelle und genaue Regulierung der Zugsbremse. Durch das Luft-einströmgeräusch am Ventil, erhält der Lokführer eine schnelle Rückmeldung zu seiner manuellen Steuerung.

Steuerwagen 1753 (typengleich) an Pendelzug Landquart-Davos.



Um die Regulier- und Bedienbarkeit der neuen EP-Bremse untersuchen und vergleichen zu können, hat die RhB die neue EP-Bremssteuerung als Versuch in den Steuerwagen 1758 eingebaut (Bild 1). Der Steuerwagen verkehrt seit dem 22. Dezember bisher störungsfrei und mit guten Erfahrungen auf der Linie Landquart–Davos.

Zentrale Elemente der neuen EP-Bremssteuerung sind:

- Elektropneumatisch gesteuertes Vakuum-Steuerventil
- Zentralrechner für Verarbeitung der Steuer-Signale
- Bremshebel für Bremsansteuerung im Führerstand

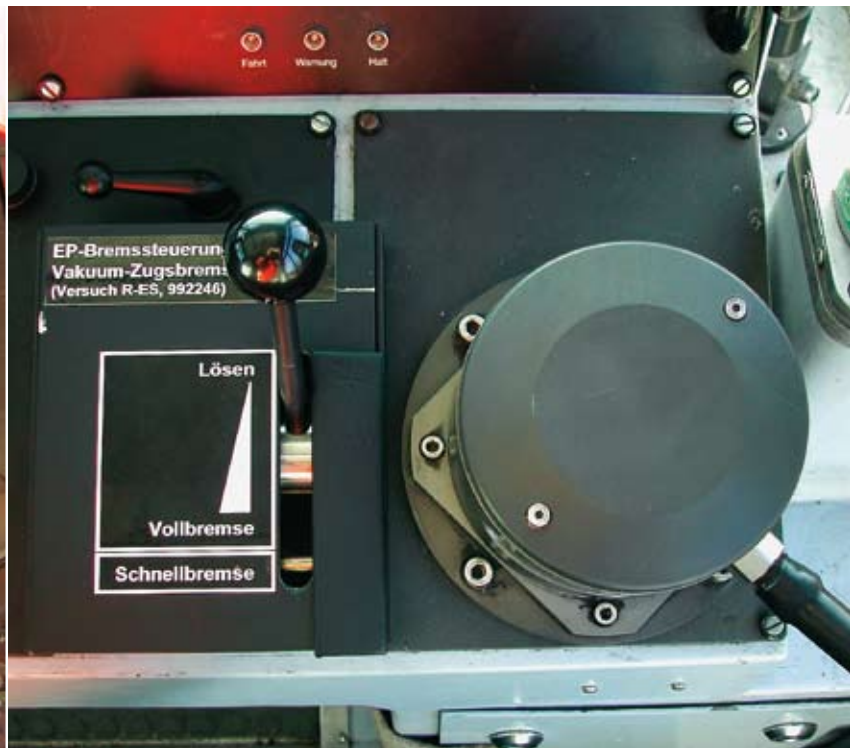
Nebst der Montage der erwähnten Baugruppen waren für die Funktionsintegration diverse pneumatische und elektrische Schaltungen anzupassen.

Vor der Betriebsübergabe wurde der Umbau mit Extra-zügen überprüft und dem Bundesamt für Verkehr vorgeführt.

Versuchseinbau: Pneumatische Bremstafel mit integriertem Steuerventil.



Versuchseinbau: Links Bedienhebel für EP-Bremssteuerung und rechts für direkt wirkendes Vakuum-Bremsventil.



Lasershow im Tunnel...

Von Paul Loser

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008

Dank dem Einsatz modernster Laserscanner-Technik konnten 2006 / 2007 alle Tunneln der Rhätischen Bahn in kurzer Zeit vermessungstechnisch erfasst werden (31.2 km exkl. Vereinalinie). Die digitalisierten Anlage-daten eröffnen neue Möglichkeiten zum gezielten Ein-satz der Ressourcen.

Die Tunneln auf dem Netz der Rhätischen Bahn stam-men zu einem Grossteil aus der Zeit des Bahnbaus um 1900. Seither wurden die Tunneln laufend den sich än-dernden Anforderungen angepasst, die Gleislage fahr-dynamisch optimiert und Schäden an der Tragstruktur repariert. Mit der Scanneraufnahme wurde jetzt der IST-Zustand erfasst und damit die Basis für weitere Pro-jektentwicklungen gelegt.

Für die Aufnahme der Tunneln wurde die Vermessungs-einheit mit Scanner, Spurweiten- und Überhöhungs-messer auf einem gleisgängigen Trolley aufgebaut. Wäh-rend der Trolley im Schritttempo von ca. 2.5 km/h durch die Tunneln geschoben wird, rotiert der Laserscanner mit 100 U/Min und registriert dabei 5'000 (!) Bildpunk-te pro Umdrehung. Dadurch entsteht eine flächenhafte Aufnahme der Tunnelverkleidung. Durch die Einbin-dung ins RhB-Fixpunktnetz sind die Daten zudem geo-referenziert und stehen in Landeskoordinaten zur Ver-fügung.

Die Kontrolle und Gewährleistung des Lichtraumprofils ist ein zentrales Anliegen. Auf der Basis der Scannerauf-nahmen können SOLL-IST-Vergleiche durchgeführt und Massnahmen diskutiert werden: Profilierung Gewölbe, Korrektur Gleislage. Die Auswirkungen einer möglichen

Aufgebauter Laserscanner auf Trolley mit Vermessungsfixpunkt an Tunnelwand



Gleisverschiebung können mit «Toporail 5», einem Gleistrassierungsprogramm, computergestützt verifiziert werden. Die Entscheidungsfindung wird dadurch erheblich zuverlässiger und schneller. Zukünftig werden mit dem System auch virtuelle Fahrten zur Abklärung von Güterverkehr-Sondertransporten möglich sein.

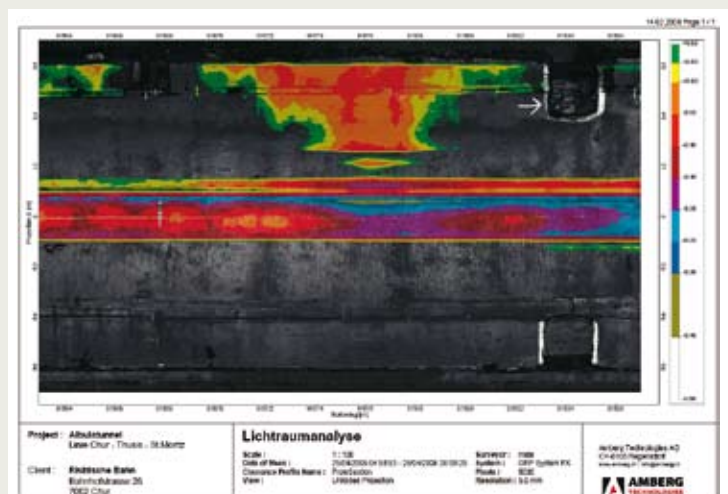
Beim angewendeten Verfahren ist zusätzlich zur Scaneraufnahme ein Graustufenbild der Tunneloberfläche erstellt worden. Das ‚Digitalfoto‘ bildet die Grundlage für die Hauptinspektionen der Tunnels. Die hohe Bildauflösung erlaubt die Detektion von Nass- oder Feuchtstellen und schadhafte Fugen oder Rissen in der Verkleidung. Selbstverständlich sind alle bahntechnischen Einbauten wie Fahrleitungsanlage, Signalanlage, Kabeltrassen etc. zu erkennen.

Zur Zeit wird die riesige Datenmenge von ca. 1 Gbyte/100 m Tunnel aus den Aufnahmen aufbereitet, in die Datenbank der RhB übernommen und dort für interne und externe Anwender zur Verfügung gestellt. Die Arbeiten laufen voraussichtlich bis Ende 2008.

Gut zu wissen

Daten: alle Tunnels exkl. Vereinalinie
Unternehmung: Amberg Technologies AG
Bewirtschaftung: I-Logistik/Services
Kontakt RhB: Christoph Lauper

Graustufenbild mit Lichtraumanalyse gemäss Farbskala. Das Tunnelgewölbe wird in der Grafik aufgeklappt und als Grundriss dargestellt.



... Ultraschall auf der ganzen Linie

Von Christoph Lauper

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008

Am Abend des 3. Oktober machte sich eine besondere Zugkomposition auf den Weg von Landquart Richtung Tirano.

Für Bahnkenner war es offensichtlich, dass es sich hier um einen Zug handelte, der so noch nie auf dem RhB-Netz eingesetzt wurde.

Des Rätsels Lösung war, dass es sich bei einem der Fahrzeuge um einen Messwagen der Firma Sperry Rail handelte, der zum ersten Mal in der Schweiz eingesetzt wurde.

Die Firma Sperry Rail hat ihren Hauptsitz in den USA und den europäischen Sitz in England. Sie ist auf Schienenuntersuche spezialisiert und hat eine Flotte von über 150 Fahrzeugen.

Das bei der RhB eingesetzte Fahrzeug wurde speziell für die Londoner U-Bahn hergestellt, aber dort nie eingesetzt. Später wurde es vor allem in den skandinavischen Ländern eingesetzt. Für Messungen in Spanien wurde ein Radsatz für Meterspur entwickelt, welcher nun auch für den Einsatz bei der RhB eingesetzt wurde.

Nach einem Transport von Schweden nach England und dem Umbau auf die Bedürfnisse der RhB, (Kupplungen, Vakuumleitungen und Radsatzanpassungen), kam der Messwagen nach einigen Zollproblemen am 2. Oktober auf einem Tieflader in Landquart an.

Bei den Ultraschalluntersuchungen der Schiene handelt es sich um ein System, welches mittels reflektierten Schallwellen feststellt, ob innerhalb oder an der Schie-

Ankunft des Messwagens von England.



nenoberfläche Risse vorhanden sind. Diese Risse können, wenn man sie nicht frühzeitig entdeckt, zu Schienenbrüchen führen.

Wie eingangs erwähnt, machten wir uns am Abend des 3. Oktobers auf die Suche nach solchen Rissen oder Fehlern. Während den nächsten vier Nächten wurde das gesamte Netz der RhB inklusive den Doppelspurabschnitten und der Strecke Disentis – Zermatt untersucht. Schlussendlich waren es rund 500 km Gleis, die kontrolliert wurden. Derzeit prüfen wir die Resultate.

Die von der RhB eingesetzte Komposition bestand aus zwei RhB-Dienstwagen und dem dazwischen angeordneten Ultraschallmesswagen. Es gab zwei Gründe für diese Anordnung:

Im Hinblick weiterer Einsätze auf Meterspurnetzen der Schweiz wurde der Wagen mit GF-Kupplungen ausge-

rüstet. Diese können bei der RhB nur mittels dieser RhB-Dienstwagen, welche über beide Kupplungssysteme verfügen, an unsere Loks gekoppelt werden.

Da der normalerweise auf Normalspurbahnen eingesetzte Messwagen nur über Druckluftbremsen verfügt, musste der Wagen auf eine andere Weise gebremst werden. Die am Messwagen angebrachte Vakuumtransferleitung erlaubte es sowohl den hinteren, wie auch den vorderen Wagen zu bremsen und somit die nötige Bremskraft aufzubringen, um auf dem ganzen RhB-Netz verkehren zu können.

Wenn das Überprüfen der Resultate gute Ergebnisse zeigt, planen wir diese Messungen in regelmässigen Abständen zu wiederholen, um eine möglichst hohe Sicherheit unseres Schienennetzes zu gewährleisten.

Eine besondere Zugskomposition ...



Neuer Stromabnehmer im Test

Von Leo Fäh

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008

Die grossen Traktionsleistungen auf der Bernina-Strecke verursachen zusammen mit der dort üblichen Fahrleitungsspannung von 1000 V grosse Fahrleitungsströme. Beim Übergang des Stromes von der Fahrleitung über den Stromabnehmer in das Triebfahrzeug steckt sehr viel Knowhow. Mit einem optimalen Stromübergang können der Verschleiss beim Schleifstück und somit die Betriebskosten massiv reduziert werden.

Die neuen Zweispannungstriebzüge erhalten voraussichtlich zwei Gleichstrom-Stromabnehmer für die Bernina-Strecke und einen Wechselstrom-Stromabnehmer für das Stammnetz. Aus Kostengründen erhält der Triebzug zwei Stromabnehmer mit je drei Schleifstücken. (Für eine vergleichbare Leistung von einer Doppeltraktion von zwei Triebwagen der Serie ABe 4/4 51 – 56 wären heute drei Stromabnehmer mit je zwei Schleifstücken üblich.)

Um allfällige Probleme mit den neuen Stromabnehmern rechtzeitig abschätzen zu können, wurden im November 2007 an den beiden Triebwagen ABe 4/4 51 + 56 je ein Stromabnehmer mit je 3 Schleifstücken montiert. Bei schweren Winterbedingungen kann nun das neue System ausgiebig getestet werden. Der Betriebseinsatz der Teststromabnehmer verlief in den ersten Monaten problemlos und die Resultate stimmen das Projektteam zuversichtlich.

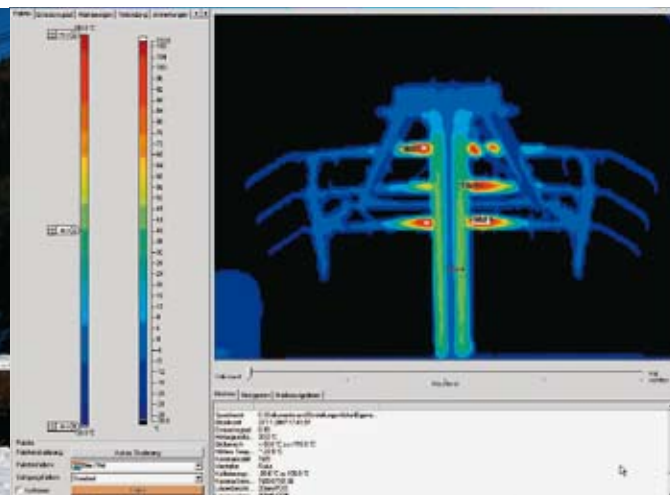
Neuer Stromabnehmer mit drei Schleifleisten.



Versuche mit ABe 4/4 51 und 56.



Thermografische Abklärungen beim Versuch mit dem neuen Stromabnehmer (warme Zonen sind rot, kalte Zonen sind blau). Bei den Lastversuchen wurden maximale Temperaturen von 90 – 110 Grad bei den wärmsten Zonen in der Mitte der Schleifleisten gemessen.



TGV Est: was bedeutet dies?

Von Agnes Grünenfelder

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1/2008

- Mit 320 km/h die höchste kommerzielle Geschwindigkeit, die im Schienentransport angeboten wird
- Ankunft im Bahnhof Paris Gare de l'Est, ganzheitlich renoviert und den Bedürfnissen des TGV Est angepasst
- Direkter Anschluss aus der Ost- und Zentralschweiz an die bevölkerungsreichste Zone Frankreichs
- Eine neue TGV-Welt mit moderneren und bequemeren Zügen, im neuen Look von Christian Lacroix und MBD Design
- Zwei- oder Dreisprachige Mitarbeiter an Bord
- Grenz- und Zollformalitäten während der Fahrt
- Stromanschluss in der 1. Klasse und individuelle Sitzlampen
- Neue komfortable Sitze
- Spezielle Familien-Zonen
- Besondere Bereiche für Rollstuhlfahrer und Fahrräder

TGV Est erstmals nach Chur

Seit dem 10. Juni verkürzt der neue TGV Est die Reisezeiten von Paris in die Schweiz erheblich, da er Geschwindigkeiten bis 320 km/h erreicht. Beispielsweise ist Zürich in 4 h 30' und Chur in nur noch 6 h (-2 h gegenüber heute) von Paris erreichbar, einer riesigen Agglomeration mit grossem Potential auch für Graubünden (11,1 Mio. Einwohner). Seit Mitte Dezember verkehrt der neue TGV Est an Samstagen in der Wintersaison von Paris zudem direkt bis nach Chur. Die RhB führt Anschlusszüge ab Landquart und Chur ins Engadin und nach Arosa. Damit erhält endlich auch die grösste touristische Region der Schweiz – der Kanton Graubün-

den – Anschluss an das TGV-Netz. Das Produkt braucht nach der durchaus erfreulichen Anfangsphase eine gewisse Zeit, um sich voll entfalten zu können. Sehr erfreulich ist die TGV-Zugsauslastung in die Schweiz, wo mit 90% Auslastung der höchste Wert aller TGV-Est Relationen erreicht wurde!

Mit der absehbaren Fertigstellung weiterer Neubaustrecken (TGV Rhin-Rhône) wird das Potential des Marktes Frankreich (63 Mio. Einwohner) noch verstärkt für Graubünden genutzt werden können.

Testen Sie den TGV – Angebot für Mitarbeiter der RhB

Jeder Mitarbeiter der RhB, welcher einen FIP besitzt kann zu sehr günstigen Konditionen nach Paris reisen.

In 1. Klasse (nur mit FIP 1. Klasse):

CHF 33.– pro Person und Strecke

In 2. Klasse:

CHF 22.– pro Person und Strecke

Die Tickets sind nicht kontingentiert und bis zur Abfahrt an allen bedienten Bahnhöfen der RhB und SBB in Graubünden erhältlich. Auch gültig für die TGV ab Zürich und Basel.

Erwin Rutishauser, Vorsitzender der Geschäftsleitung RhB und Hans-Jürg Spillmann, Verwaltungsratspräsident RhB vor dem soeben in Chur eingetroffenen TGV.

Agnes Grünenfelder mit Christian Rossi, Direktor Lyria.



Neukonstruktion Schüttgutkippwagen

Diplomarbeit von Raphael Bösch, Praktikant ETH, Lausanne

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008

Die bestehenden Schüttgutkippwagen des Typs Xa-u der Rhätischen Bahn (RhB) weisen diverse Schwachpunkte auf. Am schwerwiegendsten sind die zu schmalen Schürzen an den Wagenlängsseiten, die es nicht erlauben den Muldeninhalt neben das Gleis zu kippen, ohne den Schotter zu verschmutzen. Zum anderen die Gewichtsmessung, die über die Einfederungsdistanz am Drehgestell erfolgt. Dies birgt grosse Ungenauigkeiten, so dass es zu Überladungen kommen kann und die Achssicherheit nicht mehr gewährleistet ist.

Mittel- und langfristig sollen die bestehenden Wagen durch Neukonstruktionen ersetzt werden. Die Diplomarbeit des Autors bildet den Anfang dazu. Dabei ist eine Lösung erarbeitet worden, die die Anforderungen der Rhätischen Bahn erfüllt und gleichzeitig die oben genannten Schwachstellen eliminiert.

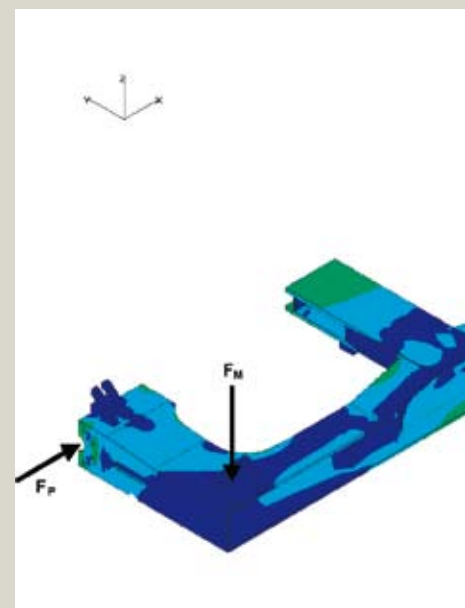
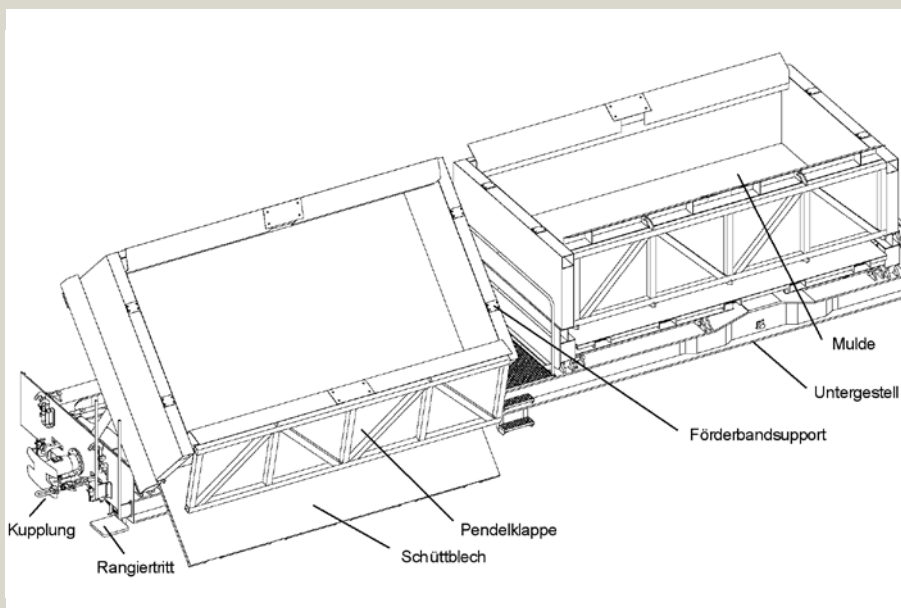
Diese neuen Wagen müssen mit zwei hydraulisch kippbaren 10m³-Mulden ausgestattet sein und die Möglichkeit bieten, bis zwei Meter neben die Gleisachse zu

kippen. Ferner muss die Förderbandstrasse auf den Wagen montiert werden können. Diese Spezifikation legt die Muldenlänge sowie den Abstand zwischen Schienenoberkante (SOK) und Muldenoberkante fest. Unter der Mulde befindet sich eine Art doppelter Boden, der mit Hilfe eines Hydraulikmotors über eine Zahnstange bis 1000 mm zur Wagenlängsseite ausgefahren werden kann. Dank diesem Schüttblech wird es möglich, das Schüttgut die geforderten zwei Meter neben die Gleisachse zu kippen.

Durch das Schüttblech unter der Mulde wird diese höher im Vergleich zu den bestehenden Wagen. Die Muldenoberkante muss sich aber aus Kompatibilitätsgründen auf gleichem Niveau wie bei den bestehenden Wagen befinden. Das heisst, das Untergestell muss tiefer gelegt werden, was eine Neukonstruktion bedingt. Unter Berücksichtigung diverser Lastfälle ist mittels eines Finite-Elemente Modells der Festigkeitsnachweis für das Untergestell erbracht worden.

3D Ansicht des Schüttgutkippwagens (ohne Drehgestelle).

Berechnung: Viertelmodell des Untergestells, auf das ein Rangierstoss von 800 kN am Puffer (FP) und die Last einer 200% gefüllten Mulde (FM) wirkt. Die verschiedenen Farben zeigen die Spannungen im Material an.



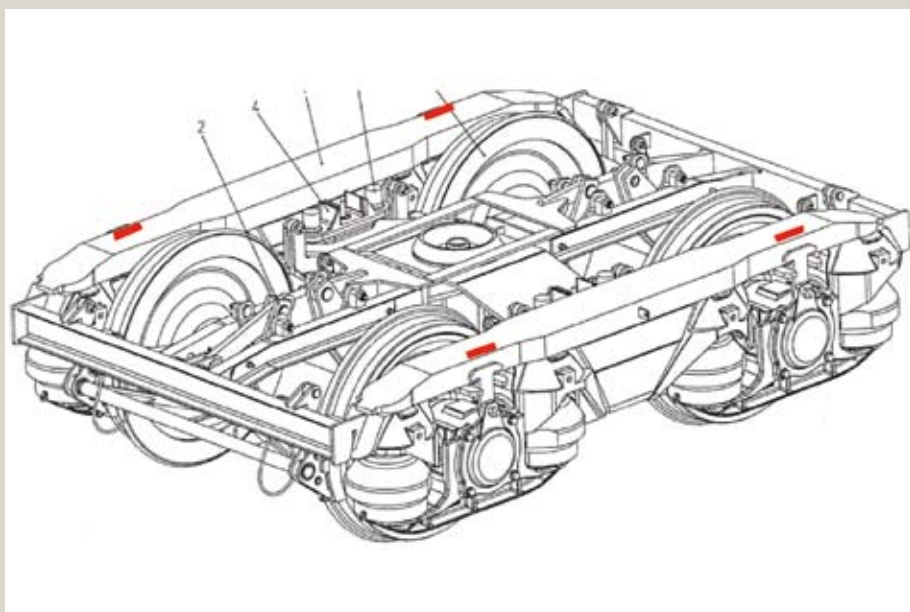
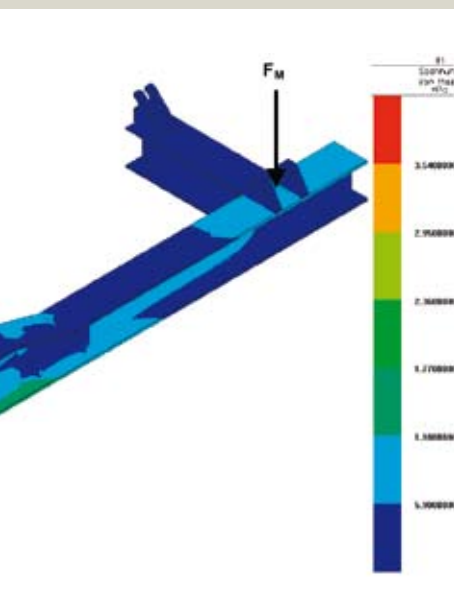
Aufgrund diverser Kraftnebenschlüsse kann die Gewichtsmessung nicht einfach über die Einfederungsdis- tanz an der Primärfeder erfolgen. Stattdessen werden an vier Messstellen je ein Dehnungsmessstreifen (DMS) oben und unten am Drehstelllängsträger appliziert. Die so gemessene Durchbiegung des Drehstellrah- mens gibt Aufschluss auf das Wagengewicht.

Weiter kann mit den gewonnenen Daten festgestellt werden, wann das Rad den Schienenkontakt verliert. Dies ist insbesondere beim Kippen der Mulden interes- sant. Durch eine entsprechende Regelung der Hydrauliksteuerung kann kurz vor dem Verlust des Wagen- gleichgewichts der Kippvorgang automatisch gestoppt werden. Dies ist nötig, denn die Berechnung der Kipp- sicherheit zeigt, dass die Mulden nicht in jedem Fall die vollen 45° gekippt werden können, ohne dass der Wa- gen aus den Schienen fällt.

Möchte man die Kippstabilität des Wagens verbessern, müsste man grössere Veränderungen in der Geometrie vornehmen. Dies ist aber nur dann möglich, wenn auf die Montierbarkeit der Förderbänder oder auf die Mög- lichkeit, zwei Meter neben die Gleisachse zu kippen, verzichtet würde.

Das Fazit der Arbeit ist, dass die Konstruktion zweier ver- schiedener Wagentypen am sinnvollsten wäre. Zum ei- nen solche, die mit dem Förderbandsystem kompatibel sind, dafür aber keine speziellen Entlademöglichkeiten bieten. Zum anderen solche, die für den Entlad von Schüttgut auf offener Strecke optimiert sind. Anstelle der Schüttbleche könnte sogar ein Förderband unter dem Wagen installiert werden, welches erlauben würde, ne- ben der Schüttweite auch noch die Menge zu steuern.

Neues Güterwagendrehgestell mit rot eingezeichneten Messstellen für die Gewichtsmessung mittels Dehnungsmes- streifen.



Zwei Fliegen auf einen Schlag...

Von Peider Hürtli

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008

Mit der neu erstellten und Ende 2007 in Betrieb genommenen Verbindung von Perron 5 zum Postautodeck konnten zwei Bedürfnisse gleichzeitig befriedigt werden: Einerseits gelangen die Kunden nun ohne Hindernisse direkt ab Perron 5 zum Postautodeck und andererseits konnte mit der Aufstockung der Lokremise dringend benötigter Platz für Büro- und Aufenthaltsräumlichkeiten geschaffen werden.

Perron 5 führt wegen der zusammenlaufenden Gleise 12 und 13 nicht bis unter das Postautodeck. Die sicherheitstechnisch notwendige, direkte Verbindung dieser beiden Umsteigebereiche ist deshalb nicht möglich. Durch die Raumbedürfnisse der RhB eröffnet sich die Möglichkeit einer indirekten Anbindung. Dabei durchstösst ein Aufzug das Perrondach und ist auf einer Höhe von 6m mittels einer verglasten Passarelle mit der neu erstellten Aufstockung der Lokremise verbunden. Die restlichen 1.2m Höhendifferenz zum Postautodeck werden mit einer Rampe überwunden. Angedockt an diesen neuen Erschliessungsbereich sind die Räume der RhB für die Lokführer und Zugbegleiter. Eine interne Treppe schafft die betrieblich notwendige Verbindung zu den bestehenden Räumlichkeiten der Remise.

Erschwerte Zugangsverhältnisse und eine wegen des Bahnbetriebs möglichst kurze Bauzeit machten eine Elementbauweise zur sinnvollen Konstruktion. Weiter sollen die bestehenden Bauteile möglichst wenig tangiert werden und die spätere Erweiterung darf nicht eingeschränkt sein.

Die Rampe ist einseitig auf der Aussenwand abgestützt und auf der anderen Seite über 20m frei gespannt. Sie ist durch das Streckmetall vor Wind und Regen geschützt, erlaubt aber dennoch den Blick auf Bahnhof und Postautodeck und kann ausserhalb der Betriebszeiten abgeschlossen werden.

Die notwendigen haustechnischen Installationen können an die bestehenden Systeme angeschlossen werden.

Die Erweiterungen sind gestalterisch klar als neue Teile zu erkennen, farblich jedoch auf den bestehenden Bau abgestimmt. Die verschiedenen Nutzungen mit den unterschiedlichen Belichtungsanforderungen werden mit einem vorgehängten Schirm aus stehenden Lamellen zusammengefasst, was einer unerwünschten Kleinteiligkeit entgegen wirkt.

Eine elegante Verbindung! Rechts aufgestockte Räumlichkeiten für das RhB-Zugpersonal.

Blick vom Postautodeck.



5 am Tag

von Simone Widmer, Ernährungstherapeutin

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1/2008

Starten Sie gesund in den Tag

Ein gesundes Frühstück versorgt Ihren Körper schon am frühen Morgen mit wichtigen Mineral- und Vitalstoffen. Der Organismus kommt auf Touren, Ihre Leistungsfähigkeit nimmt zu und das bekannte Hungerloch um 09.00 bleibt aus. Ein gesundes Frühstück kann zum Beispiel so aussehen:

Frühstücksmüsli

Ein Müsli ist in kurzer Zeit zubereitet. Weichen Sie 2 bis 3 EL Haferflocken in Milch oder besser in Wasser ein. Zerkleinern Sie eine oder mehrere Früchte Ihrer Wahl oder Saison und geben Sie diese zu den Flocken. Verfeinern Sie die Mischung mit einem Naturjoghurt. Zum Süssen können Sie Birnel oder Honig verwenden. Auch eine Fertigmischung von Flocken ist eine gute Variante. Achten Sie dabei darauf, dass die Mischung nicht gezuckert ist.

Oder mögen Sie lieber etwas Salziges?

Rührei

Schlagen Sie zwei Eier auf, geben Sie dazu zerkleinerte Champignons oder zerkleinertes Gemüse Ihrer Wahl. Würzen Sie die Masse mit frischen Kräutern, Pfeffer aus der Mühle, etwas Salz oder geriebenem Käse und braten Sie die Masse in etwas Olivenöl.

Füllen Sie zwischendurch Ihre Vitalstoffdepots

Probieren Sie zum Znüni einen frischen Apfel oder eine Frucht Ihrer Wahl. Oder darf es auch mal rohes Gemüse sein? Einige von Ihnen denken, dass sie davon nicht satt werden. Dann essen Sie eine Frucht oder eine Karotte als Ergänzung zu Ihrem Sandwich. Auch ein Einklemmtes kann einfach, gesund und rasch zu Hause zubereitet werden. Vielleicht hilft Ihnen dabei Ihr/e PartnerIn? Ein Vollkorn- oder Kernenbrötchen enthält wertvolle Ballast- und Mineralstoffe und sättigt um ein Vielfaches mehr als ein Weissbrötchen. Bestreichen Sie Ihr «Brötli» mit etwas Butter, belegen Sie es mit Truthahn- oder Pouletaufschnitt, Bündnerfleisch oder etwas Käse sowie einem Anteil Gemüse. Das kann eine aufgeschnittene Tomate oder ein Salatblatt sein sowie

«Gurkenrädli», Gewürzgurken, Radieschen, etc. «Gourmets» garnieren Ihr Sandwich mit wertvollen und energiereichen Sprossen.

Plagt Sie der Hunger zwischendurch noch immer, bieten sich Datteln, diverses Dörrobst, Nüsse oder Mandeln als sehr gute Alternativen an. Probieren Sie's aus!

Essen sie mittags mindestens eine Portion Gemüse

Dies kann in Form eines frischen Salates sein. Schöpfen Sie im Personalrestaurant nicht nur Pommes und ein Stück Fleisch. Geben Sie sich und dem Gemüse eine Chance, denn «du bist, was du isst»... Darf es als Vorspeise auch mal eine pürierte Gemüsesuppe sein?

Auch die Trinkmenge beachten!

Ebenso wichtig wie eine gesunde Ernährung ist die Trinkmenge. Der Mensch besteht zu 50–70% aus Wasser. Zur Aufrechterhaltung des Stoffwechsels benötigt der Körper zwei bis drei Liter Flüssigkeit pro Tag. Dazu zählt das Feierabendbier ebenso wenig wie Süssgetränke (Cola, Sprite etc.). Ideal ist die Zufuhr von stillem Wasser. Durch das Trinkverhalten beeinflussen wir die Zufuhr von Mineralstoffen, aber mehr noch die Entgiftungsfunktion unseres Organismus. Wasser hilft chemisch gebundene oder physikalisch gelöste Stoffe zuzuführen und Schadstoffe sowie nicht mehr verwendbare Endprodukte des Stoffwechsels auszuscheiden.

Die Schweizerische Gesellschaft für Ernährung empfiehlt **mindestens fünf Portionen Früchte oder Gemüse am Tag** zu essen. Zu diesem Verzehr zählen nebst frischem Gemüse und Früchten sowohl Tiefkühlkost, Gemüsesuppen, getrocknete Früchte wie auch frische Gemüse- oder Fruchtsäfte. Der Gesundheitseffekt ist dabei längst bewiesen: Wer viel Früchte und Gemüse isst, unterstützt seine Gesundheit und fördert das Wohlbefinden. Versuchen Sie die obgenannten Tipps umzusetzen. Ergänzen Sie den Menüplan mit einem frischen Saft oder abends einer Gemüsesuppe oder beispielsweise «Gschwelli» mit Käse, dann kommen Sie relativ leicht auf die «5 am Tag».



Wenn Partner zusammenspannen ...

Text von Peider Härtli und Geni Rohner, Fotos von Tibert Keller

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008

Neue RhB-Haltestelle zu Gunsten des Agglomerationsverkehrs

Mit der Inbetriebnahme der Haltestelle Chur Wiesental setzt die Rhätische Bahn deutliche Zeichen für den Pendlerverkehr. Seit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 halten hier die RhB-Züge im Halbstundentakt und erschliessen damit dieses wichtige Wohn- und Geschäftsquartier von Chur mit einem attraktiven Angebot. Gleichzeitig ermöglicht die Haltestelle Chur Wiesental den Pendlern interessante Varianten für Fahrten innerhalb der Stadt.

Die Haltestelle wurde in nur vier Monaten gebaut und kostet 1.2 Millionen Franken. An den Kosten beteiligten sich Bund, Kanton, die Stadt Chur, die RhB und der Anstösser Manor Maus AG.

Von Ardez direkt ins Shopping Center

58 Züge bedienen täglich die Haltestelle Chur Wiesental. In den Hauptverkehrszeiten halten die Züge im Halbstundentakt. Damit erhält das Wohngebiet im Norden der Stadt eine attraktive Einbindung in den öffent-

lichen Verkehr und das grosse Einkaufszentrum Manor einen praktischen «Gleisanschluss». Die «S-Bahn» in der Agglomeration Chur (Schiers-Landquart-Chur-Thusis) wird attraktiver. Auch für die Fahrt innerhalb der Stadt bieten sich interessante Alternativen: Für Fahrten von Chur Wiesental nach Chur West benötigt der Zug nur sechs Minuten, in der Gegenrichtung acht. Selbst für Besucher aus dem Unterengadin hält stündlich ein Zug in Chur Wiesental.

Chur West als Erfolgsgeschichte

Die Eröffnung der Haltestelle Chur West im Jahr 2000 galt als Pilotprojekt für den Ausbau des Agglomerationsverkehrs im Gebiet der Stadt Chur. Die Frequenzen übertrafen von Beginn an die Erwartungen; heute steigen täglich über 300 Pendler an dieser Haltestelle im Industriequartier Kalchbühl ein und aus. Entsprechend hoch sind auch die Erwartungen in die Haltestelle Chur Wiesental. Erwin Rutishauser, Vorsitzender der Geschäftsleitung der Rhätischen Bahn: «Die Bahnerschliessung dieses Quartiers ist eine Bereicherung des

Empfang des Eröffnungszuges durch den Samichlaus und den Schmutzli.



Angebots im öffentlichen Verkehr. Sie bietet den Pendlerinnen und Pendlern interessante Alternativen für die Benützung der Verkehrsmittel». Die RhB setzt bei der Umsetzung der Strategie 2012 klar auch auf die Stärkung des Pendlerverkehrs. Mit der kürzlich beschlossenen Beschaffung von fünf modernen Einspannungstriebzügen für den Agglomerationsverkehr wird die RhB auch bezüglich Rollmaterial eine markante Verbesserung für die Pendler realisieren.

Ein Perron für alle!

Im Gegensatz zur Haltestelle Chur West, wo zwei Perrons richtungsgetrengt angeordnet sind, wurde in Chur Wiesental ein einziger Perron gebaut – eine wesentliche Vereinfachung für den Bahnbetrieb und für die Bahnkunden. Bei der Gestaltung der Publikumsanlage wurde besonders auf einen behindertengerechten Ausbau geachtet. Hochperrons und Rampen steigern den Komfort auf den neuen Anlagen für körperbehinderte Menschen erheblich, aber auch die Benützung der Züge mit Kinderwagen wird wesentlich vereinfacht

Die Eröffnung

Zur Eröffnung nutzten rund 700 Personen die Gelegenheit, um mit der RhB gratis (zwischen Rhäzüns und Schiers) nach Chur Wiesental zu reisen. Jedem Bahnfahrer überreichte der Samichlaus zudem einen kleinen «Chlaussack» mit zahlreichen Überraschungen.

Die Marktverantwortlichen für das «BüGA» nutzten natürlich die Gunst der Stunde und präsentierten beim Haupteingang zum Shopping-Center das neue Monats-BüGA. Der Slogan «Ferrari-Rot und doch wintertauglich» wurde mit der Präsenz eines echten «Ferrari 355 Berlinetta» unterstrichen. Ebenfalls grossen Zuspruch fand bei den Jugendlichen die PlayStation 3 mit dem «Grand-Prix F1 von Monza». Der Gewinner der schnellsten Runde reist nun am 14. September 2008 nach Monza und kann vor Ort das Rennen hautnah miterleben.

Die beteiligten Partner, der Kanton Graubünden, die Stadt Chur, die Manor AG und die RhB liessen es sich nicht nehmen, gemeinsam die Haltestelle dem Betrieb zu übergeben.

Eröffnungszereonie mit den Herren Tresp (Stadt Chur), Rutishauser, Glünkin (Fachstelle ö.V.) und Thöny (Manor).



Der gesunde Mitarbeiterzug – Steigen Sie ein!

Von Jolanda Guntern

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008

Wissen Sie wie schön es ist, mit Nordic Walking einen Berg zu erklimmen? Nein? Wissen Sie wie schön es ist, nach dem Aufstieg ins Tal hinunterzublicken, vor Freude laut zu schreien und stolz zu spüren, dass man es selbst geschafft hat? Nirgendwo anders als beim Sport, bekommen wir die Möglichkeit geschenkt, das eigene Selbstvertrauen und die eigene Kraft auf so gesunde Weise zu spüren und zu stärken.

Oh ja, ich weiss, wir werden im Alltag gefordert und manchmal auch kräftig durchgeschüttelt. Es sind nicht immer nur Freudentränen, die über unsere Backen kullern. Es sind nicht immer nur Freudensprünge, die uns schneller durch unsere Aufgaben im Alltag eilen lassen. Oftmals fehlt dann bei Stress und Überforderung die Lust oder die Zeit, sich auch noch mit der eigenen Gesundheit auseinanderzusetzen.

Aber... Ja, es gibt ein Aber. Aus eigener Erfahrung weiss ich, dass wir unser Leben selbst in die Hand nehmen müssen und das Geheimnis für mehr Lebensfreude und Lebensqualität in uns selber liegt. Bewegung und gesunde Ernährung spielen dabei eine elementare Rolle.

Diese Erkenntnis führte mich zu neuen Berufszielen und heute geht es mir so gut, dass ich mich einfach nur noch riesig freue, wenn ich auf einem Berg stehe, ins Tal hinunterblicke und einen schönen RhB-Zug auf seinen Gleisen tanzen sehe.

Ergreifen Sie deshalb die Chance, die Ihnen Ihr Arbeitgeber bietet. Nehmen auch Sie Ihre physische und psychische Gesundheit selber in die Hand. Ich weiss, in jedem von Ihnen steckt die Kraft dazu! Ich freue mich, jeden einzelnen von Ihnen, Mann oder Frau, persönlich kennen zu lernen.

Und übrigens, keine Angst, wir besteigen im Nordic Walking Kurs, der fünf Mal in Chur und im Engadin stattfindet, noch keine Berge. Jeder wird von mir so willkommen geheissen, wie er gerade «zwäg» ist. Die Kursdaten werden im April/Mai sein und werden noch separat publiziert. Gucken Sie doch noch auf meine Homepage www.jolandamoves.ch, dann lernen Sie das Nordic Walking und mich noch ein bisschen besser kennen. Und der Rest vom Kennenlernen und das gemeinsame Lachen folgen dann im Kurs.

Jolanda Guntern



jolanda
moves

Sicher unterwegs

Von Rico Wenk

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1/2008

In Zusammenarbeit mit DrivingGraubünden, Fahrsicherheitszentrum in Cazis, bietet Ihnen die RhB eine praktische Weiterbildung im Strassenverkehr an. Angesprochen sind Töff- und Autofahrer, insbesondere auch Mitarbeitende, die von Berufs wegen viel mit einem Strassenfahrzeug unterwegs sind.

Reservierte Daten, exklusiv für RhB Mitarbeitende sowie Partner und Freunde:

Ganztageskurse PW: 27. Mai und 30. Juni 2008

Ganztageskurse Töff: 30. Mai 2008

Konditionen

DrivingGraubünden gewährt für alle Anmeldungen, die über die RhB eingehen, einen Spezialrabatt. Zudem bieten verschiedene Versicherungen eine Prämienreduktion, wenn ein solcher Kurs bei DrivingGraubünden besucht wird.

Weitere Infos betreffend Kursdauer, Programm etc. unter www.Drivinggraubuenden.ch

Kosten

PW Basiskurs 2 Ganztageskurs, (inkl. Mittagessen):
Fr. 330.–

Junglenker bis 30 Jahre erhalten vom Fonds für Verkehrssicherheit eine Rückerstattung von Fr. 100.– pro Kurstag. Diese Rückerstattung wird dem Teilnehmer zurückerstattet, bzw. von der Rechnung abgezogen. Der Kurs kostet inkl. Spezialrabatt netto Fr. 197.–.

Moto Basiskurs 2 Ganztageskurs, (inkl. Mittagessen):
Fr. 330.00

Jeder Kursteilnehmer erhält eine Rückerstattung von Fr. 200.00 für diesen Kurs.

Diese Rückerstattung wird dem Teilnehmer zurückerstattet, bzw. von der Rechnung abgezogen.
Der Kurs kostet inkl. Spezialrabatt netto Fr. 97.00.

Anmeldung per E-Mail xund@rhb.ch mit folgenden Angaben:

- Personalnummer
- Name / Funktion / Arbeitsort
- Heimadresse

Anmeldefrist ist der 15. April 2008

Die Teilnahme erfolgt in der Freizeit auf eigene Kosten. Die Verrechnung erfolgt über den Zahltag.

Viele Unfälle könnten vermieden werden, wenn sich die Fahrer richtig verhalten würden. Leider ist es ja so, dass auch wir in der Vergangenheit von tödlichen Unfällen von Mitarbeitenden nicht verschont geblieben sind. Passen Sie auf sich auf und sehen Sie sich vor – vielleicht mit einer Teilnahme an diesem Kurs.

Nach dem Schleuderkurs fahren auch Sie wie auf Schienen.



Wintersport für Faule

Schöner als Skifahren ist in der Schweiz nur das Bahnfahren – von Zermatt über St. Moritz nach Poschiavo **VON MONIKA FUTSCHÖGL**

Diese Spitzen, Scharten, Zacken, diese Grate und Gipfel, diese ganze weiße Weltensprache. Zum Gefallen nah nicht sie vorbei. Ich strecke die Arme aus, so weit es geht. Als könnte ich ihn dann berühren, diesen Fast-Viertausender da drüben. Der Schnee wiebt mit ins Gesicht, das vor Begierde glüht. Ich fühle Zug. In der Schweiz. Lasse den Winter einfach an mir vorbeigleiten. Ich muss nur schauen und gelegentlich umsteigen. Das ist Wintersport für Faule und umweltchonend auch noch.

Die Schweiz eignet sich dazu vorzüglich: Ihr Schienennetz reicht bis in alpine Höhen, und der Swiss Pass gibt für vier bis 22 Tage freie Fahrt im ganzen Land. Mir genügen eine knappe Woche und zwei Strecken, die unser Kernnetz verbindet: von Zermatt im Wallis nach St. Moritz im Graubünden. Und weiter von St. Moritz über den Berninapass in Richtung Italien.

Nach Zermatt kommen alle mit dem Zug. Weil der Ort autofrei ist und man seinen Weg ohne ein bisschen Umlaufzeit muss. Ich spaziere durch die Bahnhofstraße, um bewundernd zum Matterhorn aufzuschauen wie zu einem Promi, dem man endlich mal live trifft. Doch ständig muss ich hupeln, um den Kohorten schwer gerüsteter Skifahrer auszuweichen und den bienenartig herumwirbelnden Elektromotoren der Hotels und Touristenzentren. Jetzt steht das nächste Haus auch noch eine rote Pfendelkugel ein. Das Pferd rutscht aus, die Nase neigt mir abhin. Und ich drücke sich mit ihren zwei schweren Einkaufstaschen an die Hirtwand, das Pferd ruppelt sich im letzten Augenblick hoch, ein äussertes Umlaufpaar entseigt der Kinnche und sieht verlegen aus.

Das soll die Rhone sein? Hier heißt sie Rotten

Am nächsten Morgen rümpf Zermatt blendend frisches Weiß. Das sieht ihm gut. Ich könnte nach St. Moritz den Glacier Express nehmen. Er ist ein Touristenmagnat. Im Sommer verkehrt es viermal am Tag, im Winter nur ein- bis zweimal. Im Winter führt nur eine, Durchgänge auf Deutsch und Englisch. Man schaut durch Panoramaschleifen und bekommt Tisler am Platz serviert. In nur 7,5 Stunden sind 38 Minuten in es ist Zeit. Ich aber will es in Trappen steigen, also mit Regionalbahn. Da kann man sich am dem Fenster lehnen und das viele Umsteigen zu kleinen Erkundungsaufgängen nutzen.

Der Regio der Matterhorn Gotthard Bahn verlässt Zermatt um 8.39 Uhr. Der Bergzug gleicht bei Randa sich auf dem Hügel wie eine Kirsche aus. Jetzt verleiht der Neuschnee ihm Dramatik. Zug am Hang entlang, als suche er Halt, schleibt sich der Zug nach unten, um dann bald wieder nach oben zu ruppeln.

Ich lehne sich entspannt zurück, während es draußen unermüdlich weiterrollt. Langläufer schreuen an mir vorbei und alte Bauernhäuser aus dunklen Holz. Nur dieses Fläschchen irritiert mich. Das soll die Rhone sein? Ich frage den Schaffner. Sie ist es wirklich. Man nennt sie hier aber Rotten. Der Fluss ist im Gletsch auch im Kieselgeröll und weit weg von Marseille.

In Andermatt muss ich umsteigen. Der Bahnhof ist winzig, aber selbst hier kann man ein Gepäck rufen. Das kostet nur drei Franken. In Hamburg sind es drei Euro. Für mein halbes Fekundungspäckchen muss ich kulanterweise gar nichts bezahlen. Darum komme ich

wie versprochen pünktlich zurück, statt länger durch diesen heimatlichen Ort zu summen, in dem mich jeder freundlich grüßt.

So schau ich vom gut getretenen Zug aus hinunter auf Andermatt. Es schneit noch immer. Aber die Matterhorn Gotthard Bahn stimmt unbeeinträchtigt ihren Weg. Sie muss zum Oberalpen hinaus. Auf 2033 Meter. Anfangs sehe ich noch die Lösser mit Skistation Niesen; die hier im Wind schaukeln, danach kommt nur noch Weiß. Ich fühle mich, als wären wir bei der Erstbesichtigung eines Berges. Der Zug und ich. Sogar niemand. Gleich werden wir die Wolken durchbrechen und im blauen Himmel landen. Am Bahnhof Oberalpen hält die Bahn an und verschwindet. Ich verlasse sie ein Stück weiter unten in Disentis.

Der Grund ist das barocke Benediktinerkloster, das sich oberhalb des Bahnhofs sich beherrschend ausbreitet. Mit der Klosterkirche stimmt irgendwas nicht. Der Hochaltar kam als Geschenk aus dem niederbayrischen Deggendorf, als der in Disentis mal wieder abgebrannt war, hier ich. Aber das hat in barocke Bild passen. Der Bruder eines Klosterbruders hat sie vor rund 80 Jahren gemalt. Sie zeigen Szenen aus der Klostergeschichte im Stil eines Comice: den kopflösen heiligen Placidus, sein Haupt in Händen den Einfall der Sazzenos, sehr schauig. Es ist spät geworden. Die Kirchenruine strahlt in den nachblauen Himmel, als wollten sie mir sagen, dass sie bedeutsamer sind als die Berge rundum.

In der Nähe von Disentis nimmt der vorletzte Rhein seinen Weg auf. Und gleich auf den nächsten Kilometern der Bahnstrecke, die er begleitet, rümpf es, was ich schon alles draufhat. Linke Seite, für der Schaffner. Aber für mich gibt es kein Haltes mehr. Ich springe von einem Fenster zum anderen. In seiner Bainsaia, dem Grand Canyon der Schweiz, kämpft sich der Rhein hinter 15 Kilometer durch einen urzeitlichen Felsschlucht. Er sprudelt aufgeregt, macht plötzlich Platz für eine Insel in seinem Lauf, rascht an gewaltigen Felsen vorbei, die aussehen wie ein Müllberg.

In Reichenau-Tamins muss ich wieder umsteigen. Spektakuläres an Kehlen, Viadukten und Landschaft verspricht nun das Begleitstück zur Strecke. Doch über die Szenerie verstreut Tamsin, hoher Berge und tiefer Schlucht legt sich ein dicht gewobener Flockenschleier. Als er sich lichtet, ist es langweilig geworden. Die Landschaft hat sich gewandelt. Mehrfamilienhäuser gleiten vorbei.

Endstation St. Moritz. Gleich beim Bahnhof liegt ein neues Parkhaus. Eine lange Rolltreppe führt an einer Plakatausstellung vorbei nach oben. Das wirkt großstädtisch-delegant. Oben wird es proustig. Vulten hat goldene und silberne Taichen im Schaufenster und bogen goldene Ziegen. Badruti Palace Hotel sieht aus wie eine Feinart für Reiche. Das Haus, in dem ich bei meinem letzten Besuch gewohnt habe, gehört jetzt der Credit Suisse. Sie hat es erkauft und eine von lauten Fontänen für glimmende Filiale heringeworfen. Schöner in St. Moritz nicht geworden, nur das Stil-Kaddeimittel noch größer. Ich flühe eine Bahnstation weiter nach Pontresina, in dem ich noch einen Hauch Belle Époque spüre.

Am nächsten Morgen ist der Himmel blau. Der ferriative Zug der Rhätischen Bahn, Schneepflug voran, schnurrt wie aufgezogen zu den Seilbahnstationen Lagab und Diavolena und weiter am steigungslosen Lago Bianco entlang. Ich fahre dem 2255 Meter hohen Berninapass entgegen und vorbei an Berggipfeln, -händen, -nadeln, fühle mich auf gleicher Höhe mit

den Majestäten der Schweiz, öffne das Fenster, grüße hinüber, anse den Winter. Der Himmel hat ein bisschen Orange aufgemipft, damit die Kette weiß glitzernd scharfes Zacken am Horizont noch besser zur Geltung kommt. Eine Stunde lang führt sich das gleitende Spinnband aus allen Blickwinkeln vor. Es sind die Berggarnituren Alpen. Vor Italien liegt noch ein letztes, südliches Stück Graubünden, das Valposchiavo. Ein breites Tal, hat jeder Schneeflocke. In seiner Mitte liegt ganz wie ein Kägel eine kleine Stadt. Sie macht mich neugierig.

In der Kathedrale von Chur sitzt ein Murreltier

Die Stadt heißt Poschiavo. Auf der Piazza comunale glaube ich mich verirrt zu haben. Palastarchitektur, pastellfarbene Häuser umrahmen den Platz. Ich schnappe italienische Sprachfetzen auf. Die Sonne taubert eine Ahtung von Frühling in den Ort. Poschiavo scheint nur aus Viren zu sein, die verächtliche Schweizer Bergwelt gefallen zu sein. Ich laufe herum, als hätte ich einen Schatz entdeckt, und staune über jedes neue Stück: ein winziger Laden, in dem Spaghetti produziert werden, ein Beinhaus mit aufgetragenen Totenschädeln, eine Platanen zu groß getaner Stadtvillen, die sich in der Fremde reich gepflanzte Zierbäume gebaut haben. Auf dem Rückweg zum Bahnhof stoppe mich ein eleganter Palazzo, in dem das Heilmannmuseum untergebracht ist. Und eine Handwerker. Endlich, nach all dem Touristenstand, entdecke ich Souvenir, Tischdecken, Schuhe, Läufer, die das Mundstücken können.

Um 14.25 Uhr verlässt mein Zug Poschiavo. Ich will nach Chur und muss dazu ein Stück meine Wegstrecke wieder zurück. Der Bernina Express ist ein Sonderzug wie der Glacier Express. Ich mache es mir bequem, um noch einmal die schönsten Szenen zu genießen, dieses Mal durch Panoramafenster. Alp Getüm mit dem Blick auf den Paläogletscher, eine Schneise aus ewigen Eis, die räumlich aus dem Himmel zur Erde zu gleiten scheint. Die Aussicht auf den Piz Palù, den Piz Bernina und den Moosengletscher, wenn sich vor Pontresina der Zug in eine Schleife legt. Die Spinnachmittagsseme lässt die Berge leuchten, als wären sie weiß lackiert. Die Strecke soll bald Unteroberlande werden. Zu Recht.

Wie ich auf der Halbfahrt bei St. Moritz nur durch einen Schneefelder erahnt habe, zeigt sich jetzt in des Kontur der Dämmerung. Von Preda an überwindet die Bahn 416 Höhenmeter auf 12,5 Kilometern und dreht sich deshalb in Schleifen und Tunneln hinunter nach Bergün. Ich liebe am Fenster. Kurz nach Filisur fährt der Zug aber ein Fotomodell, das hochbeinige Landwasseriadukt, das auf unzähligen Werbeplakaten posiert. Man kommt aus dem Tunnel, sieht es für Sekunden und verschwindet im nächsten Tunnel.

In Chur ist Schluss. In der Stadt bin ich bisher immer nur schnell umgezogen. Dieses Mal will ich ein bisschen bleiben. Das wird belohnen. Ich reise von einer Überraschung in die nächste. Das Kassensystem steht in einem barocken Palais, das anzuschauen ist wie ein Museum. Stufen öffnen sich zu brunnentenden Plätzen. Gassen werden innenhöflich, und in der Kathedrale fühlt sich sogar ein Murreltier unheimlich wohl. Es ist aus Stein und sitzt unten an der ersten Stule links vom Hauptgang. Ich verpasse meinen Zug nach Hause.



Das Landwasseriadukt bei Filisur ist ein Paradestück der Rhätischen Bahn

Information

ANREISE: Nach Zürich zum Beispiel mit Swiss oder mit der Bahn, von Zürich über Visp nach Zermatt.

SWISS PASS: Für 4, 8, 15, 22 Tage 161 bis 325 Euro zweite Klasse, 241 bis 487 Euro erste Klasse, Kinder von 6 bis 16 in Begleitung eines Elternteils gratis

SONDERZÜGE: Glacier Express 10.00 Uhr ab Zermatt, 9.04 Uhr ab St. Moritz, Bernina Express (im Februar) 8.58 Uhr ab Chur ab Poschiavo 14.25 Uhr

HOTELS: Parkhotel Beau Site, Zermatt (Tel. 0041-37/966 68 68, www.parkhotel-beausite.ch), DZ in der Hochalpen ab 136 Euro, Hotel Saratz, Pontresina (Tel. 0041-81/839 40 00, www.saratz.ch), DZ in der Hochalpen 400 CHF, etwa 250 Euro, Hotel Albrici, Poschiavo (Tel. 0041-81/844 01 73, www.hotelalbrici.ch), DZ 95-98 Euro

AUSKUNFT: Schweiz Tourismus, Tel. 00800/10 02 00 30, www.myswitzerland.com



NORWEGISCHER WINTER ZUM REINSCHNUPPERN!

Norwegen ist zur Winterzeit pure Magie. Versteckte Klammern und kleine Höfen, die gläserne Polarluft und die spektakulären Nordlichter im zauberhaften Nordnorwegen werden Sie ebenso begeistern wie unsere attraktiven Landesaufträge. Erst recht dank der sensationell günstigen Schnupperreisen, die Ihnen den Einstieg in die einseitige Welt der HURTIGRUTEN erleichtern. Ein Tipp: Verlängen Sie Ihren Aufenthalt doch einfach, es lohnt sich HURTIGRUTEN – Faszination Seefahrt seit 1993.

Die HURTIGRUTEN TOP ANGEBOTE IM WINTER!

- 3-Tage-Schnupper-Siegen - 1100,- € p.P.*
- 4-Tage-Schnupper-Siegen - 1495,- € p.P.*



Über Essen und Trinken im Speisewagen

Vor einiger Zeit erschien im Tages-Anzeiger eine ausführliche Reportage über Erlebnisse im schweizerischen Speisewagen. Unter anderem wurden unkorrektes Verhalten des Personals wie auch die "Abfertigung" in der angelegten Speisefolge gerügt. Bei der Direktion der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft in Olten ist man sich bewusst, dass gelegentlich Serviceleistungen zu wünschen übriglassen können. Trotz Instruktion und Kontrollen würden immer wieder Fälle bekannt, die auf "menschliches Versagen" zurückzuführen seien. Jede schriftliche oder telefonische Beschwerde werde gründlich untersucht. Die Forderung nach einer freundlichen, aufmerksamen und raschen Bedienung stehe an erster Stelle.



Dr. Heinrich Fueter-Blanc, Präsident des Verwaltungsrates der Concor-Film AG, wurde als regelmässiger Leser des Tages-Anzeiger auf die oben erwähnte Reportage aufmerksam und reagierte mit nachstehendem Leserbrief zu Gunsten des Personals der Speisewagen auf der Rhätischen Bahn:

"Im RhB-Speisewagen ist der Service sehr gut

Seit 30 Jahren fahre ich regelmässig die Strecke Chur - St. Moritz - Chur. Auch nach der Uebernahme des Speisewagendienstes im Rahmen der Rhätischen Bahn durch die Schweizerische Speisewagengesellschaft ist der Service hervorragend geblieben. Es scheint, dass hier der alte, im Dienste des Gastes stehende persönliche Service beibehalten wurde. Ich habe in all diesen Jahren nie erlebt, dass man von einem Tisch vertrieben wurde, gleichgültig ob die Konsumation reichlich oder bescheiden war. Die drei- bis viersprachige Bedienung ist sogar so flexibel, dass Vorschläge für Aenderungen innerhalb eines Menüs ohne Zuschlag gemacht werden. Es täte mir leid, wenn dieses fleissige, den fremden Gästen aus aller Welt die Reise angenehm gestaltende und auch kinderliebende Personal durch Ihren erwähnten Artikel seine gute Laune verlieren würde."

Dr. Heinrich Fueter-Blanc, St. Moritz

RhB-Beilhack-Schneesleuder wird 50-jährig

Von Gian Brüngger, Chur

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008

Bis im Jahre 1958 standen der RhB nebst diversen veralteten Schnee- und Spurpflügen vier Dampfschneesleudermaschinen, zwei für das Stammnetz und zwei für die Berninalinie sowie eine kleine elektrische Schneesleuder für die Berninalinie zur Verfügung.

Der Einsatz der Dampfschneesleudern war zeit- und personalintensiv. Während längeren Schlechtwetterperioden im Winter mussten die Dampfschneesleudern bei Sparfeuer über längere Zeit einsatzbereit sein.

Die kleine elektrische Schneesleuder am Bernina hatte gezeigt, dass diese ausser in extremen Situationen meistens genügte und auf das Bereithalten der Dampfschneesleudern über längere Zeit verzichtet werden konnte.

In Zusammenarbeit mit der Firma Beilhack in Rosenheim Südbayern, welche auf den Bau von Schneeräumungsfahrzeugen spezialisiert war und der Firma Robert Aebi in Küsnacht ZH, gelang es eine leistungsfähige und wendige Dieselschneesleuder zu bauen. Diese Schneesleuder hatte als erste seitlich ausfahrbare Schleuderaggregate, welche später für viele von der gleichen Firma gebaute Schleudermaschinen zur Anwendung gelangten. Damit konnte auf grosse Schubkraft erfordernde Rafferbleche verzichtet werden.

Initiant einer neuen Schneesleuder-Technik war 1956/57 der damalige RhB Oberingenieur Conradin Mohr. Er war der Ansicht, die von den Fahrzeugpflügen und von den Schnee/Spurpflügen aufgeworfenen Bord-

wälle zu beseitigen und damit Platz zu schaffen für den weiteren Auswurf durch die Triebfahrzeuge der regulären Züge.

Zunächst standen zwei Systeme zur Auswahl. Rolba propagierte ein Walzenfrässystem, während Beilhack eine schluckfähige Stirnradsleuder besass. Der Entscheid fiel sehr rasch auf Beilhack mit dem erstmaligen Versuch des Ausfahrens der Schleuderaggregate bis auf eine Gesamtbreite von 4m. Angetrieben werden die Schleuderaggregate von einem Deutz Dieselmotor mit einer Leistung von 162 kW oder 220 PS. Damit die Sicht nach vorne auch bei staubigem Schnee noch möglich war, erhielt die Schleuder in beiden Stirnfenstern rotierende und heizbare Bullaugen. Später kam noch eine Fernsehkamera auf den Rahmen der herausfahrbaren Aggregate.

Vor fünfzig Jahren, am 14. April 1958, ist die Maschine in Betrieb genommen worden. Erste Versuche fanden am Bernina statt. Gegenüber der grossen Dampfschneesleuder kam die kleine Dieselschneesleuder sehr mickrig daher und so hatte sie auch gleich den Übernamen «Schleuderina».

Sie hat sich aber trotz allem sehr gut bewährt und nachdem die Mannschaft sich an die neue Schneesleuder gewöhnt hatte, war jedermann sehr zufrieden damit. Die beiden Stammnetz-Dampfschneesleudern Xrotd 9211 und 9212 standen seither kaum mehr im Einsatz und weil Kesselrevisionen fällig waren, sind sie ausrangiert worden.

Xrotd 9216 in Aktion auf ihrer «Stammlinie» Chur – Arosa mit ausgefahrenem Aggregaten.

Die Führerkabine der Schneesleuder mit den heizbaren rotierenden Bullaugen.



Später hat die Rhätische Bahn noch drei weitere Schneeschleudern von Beilhack beschafft. Ähnliche Schneeschleudern sind in grösserer Zahl in verschiedenen Ländern Europas anzutreffen.

Der damalige Bahnmeister 6 in Samedan, Matthias Bundi, war sehr von dieser Schneeschleuder begeistert. Er setzte sie sehr wirtschaftlich ein. Da die Schneeschleuder auf dem eigenen Fahrgestell um 180° abdreht, liess er sie morgens am Schluss des ersten Personenzuges von Landquart über Chur ins Engadin überführen. Bevor die Schneeschleuder in Samedan angekommen war, mussten die Gleise fünf bis A2 frei von Fahrzeugen sein. Nach dem Abdrehen der Schleuder erfolgte der Einsatz. Zuerst mit geschlossenen Aggregaten räumte sie Gleis 5. Anschliessend ebenfalls mit geschlossenen Aggregaten Gleis 6 und nochmals Gleis 6 mit offenen Aggregaten. Bei den Weichenlaternen und Weichenstellhebeln mussten diese eingezogen werden. Auf diese Weise ging es Gleis um Gleis weiter.

Irgendwann, zwischen Gleis 8 und Gleis A1, als die gesamte Mannschaft ziemlich auf die neue Schleuder abgestimmt zu sein schien, tönte es plötzlich laut wie ein Maschinengewehr. Nach dem Abstellen der Maschinen lachten alle herzlich.

Zwischen Gleis 8 und Gleis A1 hatten die Wagenwarte (wie die Visiteure damals hiessen), Bremsklötze aufgestapelt, welche unter dem Schnee nicht sichtbar waren. Die Schleuder hatte beinahe alle in die Weide unterhalb des Bahnhofes geworfen. Häuser standen an dieser Stelle noch keine.

Der Winter 1959/60 war sehr schneereich. Lawinen gingen keine nennenswerten nieder, hingegen hatte es bereits Anfang Januar eine für das Engadin beachtliche Schneehöhe von über einem Meter und es schneite immer wieder. Damit beim nächsten Schneefall die Züge nicht stecken blieben, liess Bahnmeister Bundi wieder die Dieselschneeschleuder kommen. Unterwegs von Samedan nach St. Moritz war bei der Ausfahrt in Celerina das linke Aggregat nicht eingezogen, so dass es den Fahrleitungsmasten erwischte. Die Schleuder stand quer zum Gleis und der Mast auf der Schleuder. Die Strecke war für ca. 3 Stunden unterbrochen. Sobald die Schleuder aufgegleist und die Gleise repariert waren, liess man den Zugverkehr mit Dampf wieder fahren, bis die Fahrleitung auch repariert war. Zur Beförderung der Züge 79 Chur – St. Moritz und 94 St. Moritz – Chur kam zwischen Samedan und St. Moritz die einzige in Samedan stationierte grosse Dampflokomotive G 4/5 107 zum Einsatz.

In den fünfzig Betriebsjahren hatte die Xrotm 9216 diverse Einsätze. Grosse Störungen hat es eigentlich nicht gegeben. In der Zwischenzeit sind an der Maschine diverse Anpassungen und Verbesserungen vorgenommen worden. Im Jahre 1981 kam eine weitere, vierachsige Dieselschneeschleuder von Beilhack hinzu, so dass die Xrotm 9216 seither praktisch vorwiegend auf der Linie Chur – Arosa eingesetzt wird. Sie steht normalerweise im Depot Sand, von wo aus sie eingesetzt wird.

9216 nach einem Einsatz 1976 zum Abtauen im Depot Landquart. Die Schleuder muss von einem Triebfahrzeug geschoben werden, hier von einer C'C'.



Die selbstbewusste Rote

Von Caspar Coppetti*

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008

Die Rhätische Bahn ist eine weltweit einmalige Bahn. Auf die grossartige Geschichte und die täglich vollbrachten Spitzenleistungen im Dienste ihrer Kunden darf sie zu Recht stolz sein. Doch die RhB ruht sich nicht auf ihren Lorbeeren aus. Die in den letzten Jahren eingeleiteten Massnahmen der Offensive 2012 greifen und zeigen bereits erste Resultate: Die RhB ist fitter geworden und entwickelt sich erfolgreich weiter.

Diese Botschaft möchte die RhB auch gegenüber ihren Kunden und Partnern vermitteln und beschloss deshalb 2006, ihren Unternehmensauftritt unter die Lupe zu nehmen. Schnell zeigte sich, dass die Corporate Identity, das Erscheinungsbild der RhB über die Jahre etwas Staub angesetzt hatte. «Wir wollen unseren Kunden ein einmaliges Erlebnis und den typischen Bündner Charakter vermitteln» sagt Andreas Bass, Leiter Stab und Unternehmensentwicklung, «das kam im alten Auftritt zu wenig zur Geltung.» Mit Hilfe von Marktforschung in der Schweiz und den Zielmärkten Deutschland und Norditalien wurde untersucht, wie die RhB und ihre

Top-Produkte Bernina Express und Glacier Express wahrgenommen wurden. Als begleitende Agentur überraschte uns das Ergebnis dieser Befragung nicht: Die RhB verfügt über Top-Marken, die Sehnsucht nach den Bergen und Jugenderinnerungen weckten. Gleichzeitig wurde in der Befragung jedoch die Qualität und das zu erwartende Erlebnis nur als mittelmässig bewertet.

Was macht die Rhätische Bahn einzigartig? Woran erkennt man die RhB? Was soll die RhB ihren Kunden versprechen? Mit diesen und weiter Fragen beschäftigten sich in der Folge die Geschäftsleitung, die Kader und der Verwaltungsrat. Ein wichtiger Meilenstein wurde vor einem Jahr im Kaderworkshop von Vulpera genommen, wo in Arbeitsgruppen die gemeinsamen Werte der RhB diskutiert wurden, wie Erwin Rutishauser erklärt: «Der Kern eines starken Unternehmens sind die Mitarbeiter. In Vulpera hat sich gezeigt, dass wir alle die gleiche Vision für die Marke RhB haben: Die RhB ist die leistungsstarke und offensive Erlebnisbahn in der einzigartigen Berglandschaft Graubündens. Wir wollen ein

Workshop Vulpera: Alle vertreten die gleiche Vision für die Marke RhB.



Schriftfamilien

Fago Tf: Für Drucksachen

Die Hausschrift der Rhätischen Bahn ist die Fago Tf. Sie wird in allen Drucksachen verwendet, die an Kunden und externe Interessenten gerichtet sind (Prospekte, Plakate, Flyer, Inserate, InfoRetica etc.)

ABCDEFGHIJKL
abcdefghijkl
0123456789

ABCDEFGHIJKL
abcdefghijkl
0123456789

RhB weiter am Puck!

Von Peider Härtli

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008

Nach den nun bereits traditionellen und an Überraschungen kaum mehr zu überbietenden Kaderanlässen bei Stadler Rail im Jahr 2005 und bei HCD 2006, (ent-)führten uns Brigitta Jäger und Sonja Lubini namens des im Vorjahr per Akklamation bestimmten Geschäftsbereich Infrastruktur nach Arosa. Und die Crew um Christian Florin schaffte es tatsächlich, die schier unerreichbarhochangesetzte Messlatze zu übertreffen – zumindest, wie Christian Florin betonte, bezüglich Höhe über Meer...

Die Fahrt in den Bernina Express-Panoramawagen nach Arosa diente als Aufwärmprogramm für den bevorstehenden Abend: die rund 100 Kadermitarbeitenden wurden mit Snacks und Getränken – und mit einem sehr professionell aufgemachten Programm bei Laune gehalten. Selbstverständlich entbrannten bereits zum Auftakt heisse Diskussionen zu allerlei möglichen Themen.

Hans Kaspar Schwarzenbach, der etwas andere Kurdirektor

Viel Beachtung fand der Auftritt von Hans Kaspar Schwarzenbach als Gast- (oder besser: Heim-) Referent in der Tschuggenhütte. Dass Arosa eine Sonderstellung in der Tourismuslandschaft einnimmt, ist auch für die RhB längst klar: Zu kaum einer anderen Tourismusdestination wählt der Gast häufiger die Bahn als Transportmittel (365 Strassenkurven zwischen Chur und Arosa lassen grüssen...). Und auf diese Karte setzt Hans Kaspar Schwarzenbach unermüdlich. So konnte er die

Arosener Bevölkerung, den Vorstand von Arosa Tourismus und die Lokalpolitiker von der Idee einer «All-Inclusive-Card» überzeugen. Ein Projekt, welches von vielen weiteren Destinationen übernommen, bzw. kopiert wurde. Am meisten Lacher auf seiner Seite hatte er jedoch bei seinen Ausführungen zu den «Nacktwerbbesenen» auf Mallorca. Damit schaffte er es, Arosa mit einem Schlag medial in Szene zu setzen. Die nichtvorhandenen Werbebudgetmittel versuche er mit «pragmatischen Auftritten zu kompensieren» so seine lapidare Erklärung.

Eine redaktionelle Anmerkung: In der Zwischenzeit wurde Hans Kaspar Schwarzenbach als Direktor von Davos Tourismus gewählt. Dazu gratulieren wir ganz herzlich und hoffen, dass er der RhB auch da wacker die Stange hält. Mit der beschlossenen Attraktivitätssteigerung beim Glacier Express mit neuem Rollmaterial ab und nach Davos ab 2009 hat er eine erste Gelegenheit, seine Zuneigung zur Bahn unter Beweis zu stellen...

«Zum Sieg mit einer perfekten Teamleistung»

Traditionell aber bei weitem nicht minder spannend waren auch die Ausführungen von Erwin Rutishauser. Der obligate Blick in den Rückspiegel kurz vor Jahresende deutete auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr (zum heutigen Zeitpunkt dürfen wir sogar noch weiter gehen und von einem sehr erfolgreichen 2007 sprechen) hin: Ein satter Gewinn in der Erfolgsrechnung, Personalkosten unter Budget, Abschreibungen unter den Erwartungen, dafür hingegen bei der Pünktlichkeit unserer Züge das Soll nicht ganz erreicht – so sein grobes Fazit zum

Bild Tibert Keller



Geschäftsjahr 2007. Selbstverständlich wurden die Höhepunkte nochmals Revue passiert – vom grossen Glück im Unglück anfangs Jahr in Valendas bis hin zu der grossartigen Bahnhofseinweihung in Tirano mit Lancierung des Trenino Rosso, vom Fertigbau der VEOLIA-Fahrzeuge bis hin zu den umfangreichen Sanierungsarbeiten an den Infrastrukturanlagen. Der grosse Dank für das erfolgreich bewältigte Jahr gehört klar den 1'300 Mitarbeitenden, welche mit einer perfekten Teamleistung die RhB auf Kurs halten, betonte Erwin Rutishausser.

«Soll es Johnny UNESCO richten?»

Unvermittelt, aber mit voller Absicht mutierte Erwin Rutishausser – ausgerüstet mit Trainermütze und HCD-Schal – zum Eishockey-Coach. Ein kleiner Auszug aus seiner «Kabinen-Predigt» an seine Teamstützen nach dem «ersten Drittel»: «Wir haben im ersten Drittel überzeugt – aber wir müssen endlich auch Tore schiessen. Unser ‚Verein‘ hat seine strategischen und finanziellen Hausaufgaben gemacht – die Basis, Meister zu werden, ist realistisch! Nun müssen wir jedoch energiegeladen aufs (GI)Eis stürmen und auch die Goals schiessen! Sie sind die Vorbilder für die jüngeren, unerfahrenen Spieler und von Ihnen erwarte ich, dass Sie die ganze Mannschaft mitreissen und zum Erfolg führen! Wir dürfen uns nicht einfach an den eingeleiteten Transfer von Weltklasse-Stürmer Johnny UNESCO klammern – ein Mann alleine kann es nicht richten. Für die Teamleistung sind Sie alle hier in der Garderobe mitverantwortlich! Wir wollen Meister werden!»

Für den weiteren Verlauf des «Spiels» gab «Trainer Erwarno del Rutiscurto» folgende Botschaften an sein Team mit auf den Weg: Glaubwürdigkeit – Verbindlichkeit – Vertrauen.

- Glaubwürdigkeit: Wir müssen sagen, was wir tun – und dann tun, was wir gesagt haben
- Verbindlichkeit: Wenn wir eine verbindliche Aussage machen, halten wir uns auch daran, sowohl intern als auch extern
- Vertrauen: Haben unsere «jungen Spieler» Vertrauen in ihre Bezugspersonen? Haben unsere «Spieler» Vertrauen untereinander?

«Affentheater» mit Lorenz Keiser

Als krönender Abschluss der Kadertagung 2007 die «grosse Überraschung»: Besuch des Humorfestivals im Tschuggen-Zelt, wo sich Lorenz Keiser um aufgestaute, hochbrisante Fragen kümmerte. Warum werden die Alten immer jünger und die Jungen immer älter? Oder: Wenn es hinter uns tickt – ist es der Terrorist mit der Bombe, oder Frau Zwygart beim Nordic Walking...?

Infrastruktur sei Dank!

Christian Florin und sein Team verdienen für die professionelle Organisation des interessanten, spannenden Kadertages Höchstnoten und ein ganz dickes: Danke schön! Grazcha fich! Mille grazie!

Hans Kaspar Schwarzenbach als Gastreferent.



Erwin Rutishausser: «Wir wollen Meister werden!»



Neues in Kürze

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008



Lawinenwarnung à la Rada

Text von Rita Wasescha-Platz und Rita Wenzin-Haas
Bild von Mario Rada und Karikatur von Peter Haas

Mitte der 50er Jahre hatte Zugführer Mario Rada an einem Wintertag einen Zug von Tirano nach Pontresina zu begleiten. Kurz nach der Station Poschiavo kam ein Mann zu ihm und sagte: «Bitte bringen Sie meine Frau zum Schweigen, sie nervt mich so sehr mit ihrem Geplapper.» Rada fragte ihn, wie er das denn bewerkstelligen solle. Der Mann erwiderte: «Lassen Sie sich etwas einfallen ...»

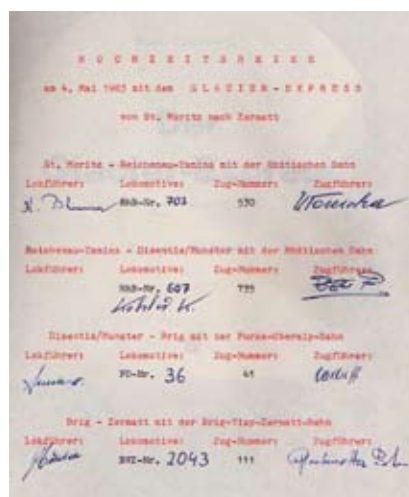
Rada überlegte nicht lange, betrat das Abteil und sagte in einem Ernst zu den Passagieren: «Auf dieser Passfahrt herrscht im Moment grosse Lawinengefahr! Diese Tatsache verlangt, dass die Passagiere jetzt muckmäuschenstill sein müssen. Jeder unnötige Lärm könnte unwillkürlich eine Lawine auslösen, und die Folgen davon wären für uns alle natürlich fatal!» Sogleich herrschte im Wagen totale Stille und dies über eine längere Strecke. Der Ehemann dieser Plappertante gratulierte später dem einfallsreichen Zugführer und bedankte sich herzlich bei ihm.



Modernisierung

Von Paul Giger

RhB Mitarbeiter gehen mit der Zeit.



Eine kleine Hochzeitsreise

Von Günther Klebes

Am 4. Mai 1983, also vor 25 Jahren, erhielt meine Frau anlässlich unserer Hochzeitsreise das Buch «Der Glacier Express» von Paul Caminada.

Darin eingeklebt sind die nebenstehenden Seiten.

Rocken auf der Schlittelbahn

Von Claudio Föhn

Am 17. Januar war es wieder soweit. Mitarbeiter der Region Davos/Albula reisten nach Bergün/Bravuogn ins Schlittler-Mekka Graubündens. Bereits die erste Abfahrt kündigte einen stimmungsvollen Abend an. Mit spektakulären Überholmanövern holten die Teilnehmer alles aus den rassigen Rennrodeln heraus. Nach der ersten Abfahrt und dem Apéro begab sich die fröhliche Truppe ins Restaurant Weisses Kreuz zu einem prächtigen Käsefondue.

Als die Teller leer und die Kräfte neu gebündelt waren, stieg die Gruppe erneut in den Zug nach Preda, um sich ein weiteres Mal der abenteuerlichen Schlittenfahrt zu stellen.

Es war wieder einmal ein wundervoller Abend im idyllischen Bergün mit viel Spannung, Spass und Abenteuer.



Vote for Willy – Terra Grischuna Preis 2008

Von der Redaktion

Jeweils drei KandidatInnen und ihre Beiträge zum Wohle Graubündens werden in den Terra Grischuna-Ausgaben 1 – 3 näher vorgestellt und in der August-Ausgabe zur definitiven Wahl ausgeschrieben. Die endgültige Wahl des Preisträgers oder der Preisträgerin wird von den Terra-Grischuna-LeserInnen per Abstimmung vorgenommen und von einer unabhängigen Jury begleitet. Die Wahl wird in der Dezember-Ausgabe publiziert.

Das Engagement von Willy Hochstrasser, die Salonwagen vor dem Abbruch zu retten, sind längst eine Visitenkarte für stilvolles Reisen in Graubünden und Zeuge für seinen unermüdlichen Einsatz zur Rettung des historischen Kulturgutes der RhB.

Mit Überzeugung empfehlen wir deshalb die Wahl von Willy Hochstrasser.



Mit dem «Bernina-Ungeheuer» unterwegs

Von Eugen Rohner

Exkursionen mit der einzigen, noch betriebsfähigen Dampfschneesleuder zählen zu den Höhepunkten jeder Wintersaison in Graubünden. Die 1910 beschaffte Xrotd 9213 ist die letzte einsatzbereite Dampfschneesleuder in Europa. Umso mehr wird sie gehegt und gepflegt, um für besondere Anlässe noch unter Dampf gesetzt zu werden. Die diesjährige Premiere fand am 19. Januar 2008 für eine Gruppe aus Frankreich statt.



Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008



Kustausstellung mit Bahnanschluss

Von Jolanda Picononi

Der berühmte Schweizer Künstler Max Zuber präsentierte vom 15. bis 24. Februar 2008 in St. Moritz eine feine Auslese seines vielseitigen Schaffens. Durch die enge Zusammenarbeit mit der Rhätischen Bahn (RhB) und im speziellen mit dem Bahnhof St. Moritz war dieser einzigartige Kunst-Event die erste Kunstausstellung auf Schienen. Die Tatsache, dass die Objekte des Künstlers in drei traditionellen Zugwagons der Rhätischen Bahn präsentiert wurden, lässt nicht nur die Nostalgie zur Region aufblühen, sondern unterstreicht gleichermaßen die unerschöpfliche Kreativität von Max Zuber. So meint denn der Künstler zu seinem neuen Kunst-Projekt: «Das Konventionelle langweilt das Aussergewöhnliche interessiert mich. So suche ich immer nach dem Besonderen, wie zum Beispiel auch nach Ausstellungs-örtlichkeiten, wo andere nie Bilder präsentieren würden. Die Ausstellung war ein voller Erfolg.»



Neues Direktionsfahrzeug?

Text von Peider Härtli

Bild von Giuditta Hartmann-Poli

Im Rahmen der Strategie 2012 ist auch viel Kreativität bezüglich der Neubeschaffung der RhB-eigenen Strassenfahrzeuge für die Geschäftsleitung und Mitarbeitenden der Bahnhofstrasse 25 gefragt. Das abgebildete Modell erfüllt alle Kriterien inklusive BGM-Bestimmungen und Umweltauflagen. Zudem kann das Parkplatzproblem mit einem Schlag gelöst werden ...

*Für's Bahnhof-Team
St. Moritz !!
Alles gute
"GOTTHARD"
Steve Lee*

Prominente Kundschaft

Von Sven Arquisch

Am 7. Februar 2008 hatte der Bahnhof St. Moritz prominente Kundschaft. Niemand geringeres als der Lead-Sänger der erfolgreichsten Schweizer Rockband «Gott-hard», Steve Lee, buchte eine Bahnfahrt mit der Rhätischen Bahn. Spontan gab er uns noch ein Autogramm mit den besten Wünschen.

1 Million Lichter

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1/2008

Von Peider Härtli

Bereits als Tradition öffnet die Rhätische Bahn jeweils kurz vor Weihnachten ihr Haupttor für einen guten Zweck. Zusammen mit vielen weiteren Städten und Institutionen präsentiert sich die Caritas Schweiz und wirbt für Solidarität. Dies kann mit dem Anzünden einer Kerze manifestiert werden. Insgesamt brennen an diesem Tag in der ganzen Schweiz eine Million Kerzen.

V.l.n.r. Doris Caviezel-Hidber, Brigitta Gadiant und Maria Walliser-Anesini



Auftrag erfüllt

Von Peider Härtli

Als krönender Abschluss des Drittauftrages Veolia wurde das letzte Fahrzeug im Rahmen einer Feier verabschiedet. Einmal mehr hat die RhB den Beweis erbracht, dass ihre Werkstätten hochwertige Arbeiten ausführen und auch bei den Festivitäten ihren Mann bzw. ihre Frau stehen.



Alles neu macht(e) der ... August!

Von Markus Cadosch

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008

Seit August 2007 bildet login für die Rhätische Bahn Lernende in den Bereichen Technik, Logistik und KV aus.

Vor allem die Lehre «Kaufleute öffentlicher Verkehr (KVöV)» ist für die RhB neu und ersetzt die bisherigen Lehren in den Bereichen Betriebsdisponenten, Zugbegleitung und ergänzt die bisher schon angebotenen KV-Lehren.

Doch was machen die KVöVler eigentlich so den ganzen Tag und was ist das Spezielle in dieser Ausbildung?

Am besten erklären gleich zwei der «neuen» Lernenden selbst von ihren bisher gemachten Erfahrungen im Schosse der RhB und zeigen, welche Elemente ihre Ausbildung so beinhaltet!

Sonja Gantenbein



Meine bisherige Lehrzeit

Von Sonja Gantenbein

Mein Name ist Sonja Gantenbein, ich wohne in Zizers und arbeite seit dem 14. August 2007 im Vertrieb in Klosters.

Die erste Woche meiner Lehre, verbrachte ich in Sursee mit rund 300 anderen Lernenden aus der ganzen Deutschschweiz. Ich lernte viele meiner Mitlernenden kennen. Nach dieser aufregenden Woche, hatte ich einen Begrüssungstag bei der RhB und schon am nächsten Tag begann ich an meinem Lehrplatz zu arbeiten.

Die Umstellung von der Schule in die Lehre war schon ein wenig gewöhnungsbedürftig. Jeden Montag und Dienstag besuche ich die KV-Schule in Chur. In meiner Klasse bin ich die einzige Lernende von login, doch sind wir im Raum Graubünden etwa 20 neue Lehrlinge. Das Bahnhofsteam in Klosters hat mich vom ersten Tag an gut aufgenommen und es gefällt mir sehr gut im Kontakt mit Kunden zu arbeiten.

Doch was noch zusätzlich zu der Lehre als KVöV dazu kommt ist, dass wir jedes Jahr eine Prozesseinheit (PE) sowie zwei Arbeits- und Lernsituationen (ALS) schreiben müssen. In der ALS beobachtet mich mein Lehrmeister drei Monate lang zu 16 verschiedenen Punkten, wie z. B. das Eingehen auf Kundengespräche oder das Arbeiten mit diversen Geräten. Diese Punkte sind je nach Arbeitsplatz (Büro oder Schalter) natürlich verschieden. In meiner ALS, die ich bereits zum ersten Mal abgeschlossen habe, wurden auch geografische Kenntnisse und Dienstleistungen abgefragt.

Ich denke, es ist für alle neuen Lernenden ein grosser Schritt in die Berufswelt. Doch bin ich froh, dass ich von meiner Familie, vom ganzen Bahnhofsteam in Klosters und auch von unserem Ausbildungsleiter Markus Cadosch unterstützt werde.

Meine bisherige Lehrzeit

Von Pascal Fehr

Mein Name ist Pascal Fehr, ich wohne in Chur und arbeitete vom 14. August 2007 bis am 27. Januar 2008 im Geschäftsbereich Rollmaterial in Landquart als Lernender Kaufmann im öffentlichen Verkehr.

Der Geschäftsbereich Rollmaterial (GB R) ist für die Beschaffung, Erneuerung und den Unterhalt des gesamten Rollmaterials zuständig.

Mein erster Tag im Geschäftsbereich Rollmaterial in Landquart: es war toll wie herzlich ich willkommen geheissen und mir alles gezeigt wurde.

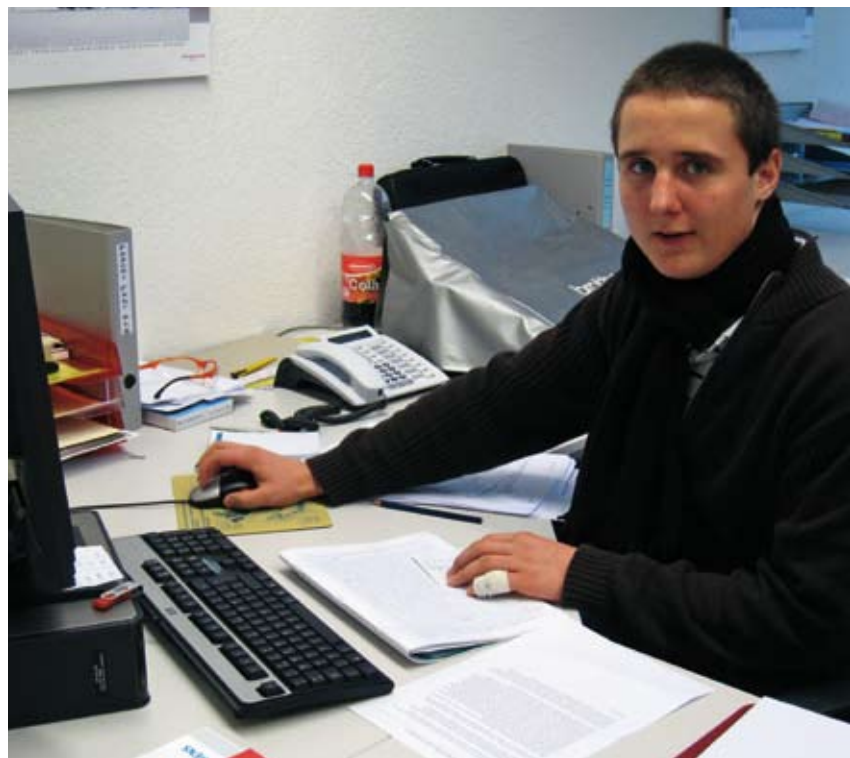
Ich fühlte mich vom ersten Tag an wohl, die Zeit die ich seit dem ersten Tag mit meiner Berufsbildnerin Erna Odermatt und allen anderen Mitarbeitern verbracht habe war grandios. Ich bin froh, dass ich solches Glück hatte und an so einem tollen Ort starten durfte. Es gab selten Tage, an denen ich mich motivieren musste, um zur Arbeit zu gehen. Ich bin sehr erleichtert, dass ich die Lehrstelle bei login Berufsbildung bekommen habe, denn diese Arbeit, die ich hier machen kann, gefällt mir wirklich sehr. Nun habe ich gerade meine erste Arbeits- und Lernsituation (ALS) abgeschlossen und startete bereits mit meiner ersten Prozesseinheit (PE). Bei der Prozesseinheit wird ein Prozess ausgewählt den man am Arbeitsort häufig macht. Ich habe den Prozess «Führungen organisieren und verwalten» ausgewählt. Am Schluss der Prozesseinheit stelle ich mein Endprodukt im Betrieb und im überbetrieblichen Kurs vor. Das Dossier und der Vortrag geben schlussendlich die Note.

Unterdessen habe ich vom Bereich Rollmaterial Abschied nehmen müssen, denn seit dem 28. Januar arbeite ich im Bahnhof Bad Ragaz. Dieser Wechsel war für mich mit dem berühmten «lachenden und weinenden

Auge» verbunden, denn einerseits freute ich mich sehr darauf in den Verkauf zu wechseln, andererseits fand ich es aber natürlich etwas schade, dass ich das tolle Team vom Rollmaterial verlassen «musste».

An dieser Stelle danke ich allen, natürlich meiner Familie, die mich auf dem Weg ins Berufsleben super unterstützt hat, Frau Tanja Pulfer vom Rekrutierungszentrum von login möchte ich für das Telefon, das mein Leben verändert hat, danken. Markus Cadosch dafür, dass er so ein cooler Ausbildungsleiter ist und natürlich danke ich auch Erna Odermatt und dem ganzen Team im GB Rollmaterial für die gute Zusammenarbeit und die tolle Zeit.

Pascal Fehr



Wenn die Zukunft plötzlich ganz nah rückt

Von Stephanie Kriesel

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008

«Am Anfang war's ein bisschen komisch so unter dem Motto ‚Männer unter sich‘. Aber es hat dann wirklich Spass gemacht.» Wie Patrick Pfenninger, angehender Gleisbauer, absolvieren alle login-Lernenden im letzten Lehrjahr einen Impulstag namens «Profil plus». Dort beschäftigen sich die jungen Frauen und Männer getrennt voneinander mit ihrer Lebensplanung.

Barbara Schlüchter möchte bei der SBB die Karriereleiter im Bereich Personal hochsteigen.



Plötzlich ist er da: der letzte Tag der Lehrzeit. Die Prüfung geschafft, alle Möglichkeiten offen. Und jetzt? Damit es bei den login-Lernenden gar nicht erst zu dieser Ratlosigkeit kommt, hilft ihnen der Profil plus-Impulstag dabei, sich ganz persönlich auf den Übertritt ins Berufsleben vorzubereiten. Und das getrennt nach Geschlechtern.

Evelin Rechsteiner, die als Produktmanagerin bei login das Programm mitentwickelt hat, begründet diesen Entscheid: «Die Erfahrungen zeigen, dass Männer und Frauen ihre Zukunft ganz anders planen: Frauen möchten bis zur Geburt eines ersten Babys arbeiten und nach dem Mutterschaftsurlaub wenn überhaupt nur als Teilzeitkraft wieder einsteigen. Männer denken oftmals über Familienplanung gar nicht nach. Wir möchten den Lernenden Impulse geben, wie sie die Zukunft auch anders angehen können.» Entsprechend unterscheiden sich die Profil plus-Tage in ihrem Ablauf voneinander.

Bei den Frauen stehen die Stärkung des Selbstbewusstseins und eigene «Verkaufsstrategien» im Mittelpunkt. «Schon im Motivationsschreiben muss ich die Gelegenheit ergreifen, mich so speziell zu präsentieren, dass ich

nicht gleich in der ersten Runde rausfliege», resümiert Barbara Schlüchter, die ihre Ausbildungsplätze als KVöV bei der SBB und bei der BLS hatte, ihre Erkenntnisse. «Und generell habe ich gelernt zukunftsorientierter zu denken. Öfter einmal darüber nachzudenken, was in fünf Jahren ist.» Lara Schwab, ebenfalls angehende Kauffrau, ergänzt: «Sehr gut war es zu erfahren, dass es heute viel einfacher ist, nach einer Babypause wieder einzusteigen und man nicht zuhause bleiben muss».

Bei den Männern beginnt der Tag mit einer Analyse der Herkunftsfamilie. Von welchen Familienmustern bin ich geprägt? Welche Lebensformen sind heute für Männer möglich? Und welche Pläne habe ich persönlich? «Die Diskussion über die Work-Life-Balance war sehr interessant», fasst Philippe Schawalder, angehender Logistikkassistent, den Tag zusammen.

Die Diskussion mit anderen Lernenden hilft dabei, sich über die eigenen Ziele klar zu werden. «Es tat gut, meine Pläne mit anderen zu diskutieren. Der Austausch hat mir Sicherheit gegeben, dass ich auf dem richtigen Weg bin», sagt Martin Joss, als Lernender Polymechnik derzeit im Einsatz bei der Rhätischen Bahn in Landquart.

Die Impulse sind gesetzt, doch für alle der knapp 20-jährigen ist klar: in den nächsten Jahren stehen vorerst ganz sicher Arbeiten und Weiterbildung im Vordergrund. Dafür haben sie sich am Profil plus-Tag auch über Fortbildungsmöglichkeiten informiert und Bewerbungstrainings absolviert. So ist das Rüstzeug parat und der Nachwuchs der Verkehrswelt fit für die Herausforderungen der Zukunft – Familienplanung inklusive.

Martin Joss genoss den Austausch mit anderen Lernenden und möchte nach dem Lehrabschluss die Berufsmatura machen.



Winterzauber aus Graubünden

Von Diva Deplazes, überarbeitet von Sandra Beeli

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008

Am 19. Januar 2008 fand in Murten der login infomarket statt. Hier bekommen alle Mitgliedfirmen im login-Verband die Gelegenheit, einen individuellen Stand zur Anwerbung von login-Lernenden fürs dritte Lehrjahr und von Lehrabgängern zu gestalten. Wir waren das zweite Mal dabei. Unser Motto lautete: Je auffälliger und origineller, desto mehr Aufmerksamkeit kommt uns zugute.

Die Rhätische Bahn hat sich deshalb für dieses Jahr etwas ganz besonderes einfallen lassen. Wir haben nämlich ein Stück ‚Bündner Wald‘ mitgebracht um den Anwärtern zu zeigen, wie schön es in Graubünden und in unseren Bündner Bergen ist. Dem infomarket-Projektteam der RhB, zusammengesetzt aus kreativen und fleissigen Mitarbeitenden und Lernenden, ist es gelungen, Graubünden nach Murten zu transportieren. Insgesamt 20 frische Tannen mit einem Hauch von Schnee auf den Ästen verströmten einen Duft, als stünde man mitten im Wald. Die Stimmung war sehr angenehm und «heimelig». Sogar der Steinbock reiste mit uns nach Murten.

Die RhB setzte sich für diesen login infomarket drei Ziele: Erstens soll die RhB von Lernenden als attraktiver Ausbildungspartner und Arbeitgeber wahrgenommen werden. Zweitens soll die Neugier der Lernenden im 2. Lehrjahr für die Absolvierung des dritten Lehrjahres, dem so genannten Schwerpunkt-Lehrjahr, bei der Rhätischen Bahn AG gewonnen werden. Das dritte Ziel richtet sich auf die Lehrabgänger. Diese sollen sich für unsere ausgeschriebenen Stellen bewerben.

Da wir viele verschiedene Stellen zu vergeben haben, und diese in einem tollen Kanton, dem Schweizer Ferienkanton anbieten, war es nicht allzu schwer, die Auf-

merksamkeit der Lernenden zu gewinnen und dadurch Pluspunkte zu sammeln. Natürlich trug auch die kompetente Beratung durch das Info-Team unter der Leitung von Patrizia Demarmels dazu bei, dass die Fragen der Besucher beantwortet werden konnten.

Sehr viele KVöV-Lernenden besuchten uns im Wald und informierten sich über ihren «Traumberuf». Sie fragten auch uns Lernende, wie es uns bei der RhB gefällt. Da konnten wir natürlich sehr ausführlich Auskunft geben und die RhB in einem guten Licht darstellen, zumal unser Unternehmen wirklich gute Lehrplätze zu bieten hat.

Ich war dafür zuständig, die jungen Besucher zu interviewen und sie über ihre Motivation an unseren Stand zu kommen auszufragen. Die Jungs waren in dieser Hinsicht etwas zurückhaltender als die Mädchen. Gedreht wurde das Ganze wie auf einem richtigen Set, vor unserer dekorativen Bernina Express- und Glacier Express-Wand. Die Freiwilligen beantworteten unsere Fragen meist positiv.

Natürlich durfte ein Wettbewerb mit tollen Preisen, wie eine Glacier Express-, Bernina Express-Uhr oder ein Schweizer Taschenmesser, nicht fehlen. Die Fragen waren meiner Meinung nach sehr einfach. Aber es gab natürlich schon ein paar «Unwissende».

Dank unserem schlichten Dresscode (schwarze Kleidung; roter RhB-Schal) waren wir der absolute ‚Hingucker‘. Wir bekamen sehr viele positive Feedbacks! Wir standen eindeutig im Rampenlicht.

Vielen Dank dem Projekt – Team!

Ein Stück Graubünden in Murten.



Kompetente Beratung auf der ganzen Linie.



... und action!



Wedding am Bernina

Von Walter Frei

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1/2008

Heiraten, das höchste aller Gefühle. Besonders jetzt im Frühling spielen die Hormone ganz verrückt. Man hört wieder Aussagen wie «bist eingefärbt», «Deine Augen scheinen so glasisg» oder «mein Gott, mein Herz ist wieder in die Hose gerutscht».

Auf der rationalen Ebene hat sich bezüglich Heiraten viel verändert. In der Kirche werden die Versprechen «bis dass der Tod uns scheidet» immer seltener. Und wer zieht noch ein weisses Kleid an, welches an die Jungfräulichkeit erinnern soll. Da bekommt sogar der Bräutigam rote Wangen. Doch alle wollen trotzdem einen Moment erleben, wo sie zu glauben scheinen, dass sich deswegen die friedlichen Tauben erheben und die romantische Musik im Hintergrund die Basis fürs einmalige Ja von sich gibt.

Nun hat das neue Produktmanagement vom GB Verkehr reagiert und ein neues Angebot lanciert: HEIRATEN AM BERNINA. Angeboten wird ein ganzes Paket zum individuellen Preis. Das Hauptangebot umfasst die Fahrt mit den restaurierten Charterwagen Buccunada oder Filisurer Stübli. Das wird manch ältere, heiratswillige Person

ansprechen, welche sich ja vielleicht auch da oder dort etwas restaurieren liess. Dann die Heirat auf höchster Ebene, auf dem Bernina, auf 2'253 Metern über Meer, dem 7. Himmel ja so nah, mit Weitsicht in die kräftige Bergwelt. Dazu wird auch gleich die entsprechend softe Begleitmusik offeriert. Als Nebenleistung empfehlen sie gegen einen kleinen Aufpreis, die schönsten Steinböcke der umliegenden Bergwelt herzulocken, welche den Kampf um ihr Weibchen gleich hautnah zelebrieren werden. Danach gibt's Fondue, Buccunada-Teller oder was das Herz begehrt. Ach ja, die Bündner Nusstorte bekommt natürlich auch noch etwas Sahne. Aber bitte mit einem Lächeln.

Ja, die Weichen für innovative Produkte bei der Rhätischen Bahn im neuen roten Kleid sind gestellt, alles ist aufgegleist. Haben Sie selbst Interesse oder haben sie Bekannte, welche sich so im 7. Himmel fühlen, dann reservieren Sie bitte baldmöglichst einen Termin beim Event-Manager e.rohner@rhb.ch. Die Interessenten werden ab Dienstag, den 1. April, nach Eingangsdatum bedient und erhalten die entsprechenden Detailinfos.



Bahnfieber

Von Heinz Bühler

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008

Anfang Dezember 2007 tauchte in einer Ostschweizer Regionalzeitung eine kleine Meldung auf, wonach die RhB Führerstandsfahrten über Albula und Bernina anbieten würden! Bei allem Respekt für die «grosse Eisenbahn» am Gotthard: die RhB ist halt irgendwie romantischer, familiärer, wobei man nicht vergessen darf, dass auch die Kleine Rote über starke Loks verfügt und grosse Leistungen erbringt auf der Schiene! Denkt man dann aber an die Landschaft und die grandiosen Linieneinführungen im Albulatal und im Puschlav, dann wird dieser Ausflug zum Muss! Dann verblasst der Gotthard zwar nicht, aber er hat nicht so viele Postkartenmotive zu bieten wie Graubünden.

Wenn Engel reisen... Ab Landquart besserte die Wetterlage mit jedem Kilometer und in Chur waren erste blaue Löcher in den Wolken auszumachen. Nach einem nervösen Coffee-Break, trotz der Gotthard-Erfahrung war ich etwas zappelig, machte ich mich auf zum Perron 10, wo schon der Zug samt «meiner» Ge 4/4 III stand. Leider hatte mir der Umlaufplan nicht die HCD-Maschine beschert – die freundlichen Leute von der RhB meinten, ich hätte halt was sagen sollen... – doch mit der EMS-Variante konnte ich trotz gewisser Verbindungen in anderen Sachgebieten leben. Nach herzlichem Empfang durch Peider Härtli, Hans Ködderitzsch und Willy Hartmann ging es schliesslich mit 8 Minuten Verspätung los; den SBB-Zubringern sei Dank... Interessantes wie Beginn und Ende des Dreischienen-Abschnitts, Imposantes wie die riesige Holzfabrik hinter Domat/Ems und Aussergewöhnliches wie die zeitweilige Parallelfahrt

mit dem Zug in die Surselva waren ein gelungener Einstieg und ab dem Domleschg spielte das Postkartenwetter voll mit.

Ganz spannend wurde es dann ab Filisur. Erst folgte in Stuls tatsächlich die Kreuzung mit der G 4/5 107 «Albula» samt Sonderzug. In Bergün warteten begeisterte Schlittler auf uns und in Muot kam die Lehre dazu, dass Züge Richtung Engadin, wenn sie erst mal eine gewisse Verspätung haben, warten müssen auf jene Züge, die nordwärts fahren und in Chur Anschluss an die SBB bieten sollen. Angesichts der Erfahrung vom Morgen eine etwas einseitige Rücksichtnahme der RhB, Bravo! Die Fahrt durch den Albula-Zirkus war dann in der Lok noch viel imposanter als hinten in den Wagen und man versteht die Linieneinführung viel besser aus der Sicht des Lokführers!

Der Ausgang aus dem Albulatunnel bot das Eintauchen in eine Art Märchenwelt mit Ansichten, die schon fast kitschig sind. Es war weise, sich eine Fahrt im Winter zu gönnen, auch wenn Graubünden zweifellos auch sonst und/oder vor allem im Herbst sehr fotogen ist. In Samedan wurden wir aufs hinterste Perrongleis geführt und nachdem 3 Züge abgewartet waren, kam der Endspurt nach St. Moritz, vorbei am Zielgelände der Natureisbahnen hinter Celerina. Im Zielbahnhof durfte ich noch etwas an den Rangiermanövern teilhaben und nach der Verabschiedung des regulären Lokführers wurde gar noch ein Kaffee spendiert, vielen Dank Herr Ködderitzsch!

In freudiger Erwartung auf die bevorstehende Fahrt: Heinz Bühler (links), Lokführer Willy Hartmann und Begleiter Hans Ködderitzsch.



Nach einer eindrücklichen Fahrt im Regiozug nach Tirano nahm mich am nächsten Tag Mario Costa freundlich in Empfang. Bald setzte sich der Zug in Bewegung und nach kürzester Zeit war ganz klar, was man eigentlich schon wusste. Die Reihenfolge Gotthard, Albula, Bernina stellte eine Art logischer Wandlung von einer ganz grossen Alpenbahn über eine kleinere Version einer grandiosen Gebirgsbahn zur alle Facetten einer Schmalspurbahn bietenden Passüberquerung dar. Rasch kam der Eindruck auf, man befinde sich auf einer Modelleisenbahn – einfach einer ganz grossen.

Kurvenradien, die man als Passagier im Zug nur erahnen (oder erlesen) kann, Situationen wie bei der Kirche in Tirano oder der Strassenquerung in Campocologno, der Kreisviadukt in Brusio und der anschliessende Slalom durch die Bergwiesen; das gibt es nur an der Bernina und eben; allenfalls auf der Modellbahn. Da wurde einem klar, warum so viele Hobbybähnler sich für die RhB entschieden haben!

Imposant war die Steigung ab Poschiavo! 70 Promille ohne Zahnrad, Hut ab! Auch vor der Linienführung hinauf nach Cavaglia und Alp Grüm, wo man sich fast auf einer Passstrasse wähnte. Dann kam auch noch ein bestätigendes Aha-Erlebnis dazu als festgestellt werden durfte, dass der Eindruck der aufgeschnittenen Weichen aus der DVD stimmt! Es werden zwar laufend weniger, aber es gibt sie noch. Hinter Alp Grüm lernte ich den Winter aus Sicht des Lokführers kennen. Der starke Wind verwehte die Trasse, einmal waren sogar gar keine Schienen mehr zu sehen! Augen zu und durch war die

Devise, kein Problem! Lediglich die Sicht für den Fotografen war danach mild gestört.

Die erneute Passage der Xrot auf Ospizio Bernina nahm ich schon fast gelassen hin, mehr Interesse weckten die Kite-Surfer auf dem Lago Bianco, die aber auch die Sorge des Lokführers weckten, weil die Jungs und Mädels offenbar ab und an auf dem Gleiskörper herumlaufen ohne sich umzusehen... Bei Bernina Lagalb wurde sogar noch der Spurflug vorgeführt, vielen Dank RhB! Und damit ich mich nicht zu schnell wieder beruhigte, präsentierten mir RhB und der Lokführer die Montebellokurve so, wie sie jeder Eisenbahnfreund auch einmal gerne erleben würde!

In Pontresina setzte der Endspurt ein. Ein Endspurt, der noch einmal den Eindruck weckte, man befinde sich in einem Modellzüglein und der noch einmal Bilder brachte, wie man sie sonst nur in Werbe- und oder Bollywoodfilmen sieht. Schnee, blauer Himmel, verschneite Bäume und mittendrin die Gleise der Berninabahn... Zum Träumen! Irgendwie war die Zeit so schnell vorbeigegangen, dass man meinte, gerade erst in Tirano losgefahren zu sein. Und eigentlich merkte ich erst jetzt richtig, dass ich die ganzen 2.5 Stunden einen Stehplatz hatte. Das ist ein untrügliches Zeichen dafür, dass es spannend, abenteuerlich und sehr schön war!

Vielen Dank RhB und seid versichert, dass sich jeder der 850 Franken lohnt! Spätestens wenn ich im Lotto gewonnen habe, komme ich wieder! Dann aber bitte über die Albula mit der HCD-Lok.

Herrliche Aussichten während der Fahrt über den Bernina



101-jährig (ein nicht alltäglicher Geburtstag)

Von Urs Brunett

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008

Frau Katharina Rutschmann feierte im Kreise ihrer Verwandten am 31. Dezember 2007 ihren 101. Geburtstag und ist damit die älteste versicherte Rentnerin in unserer Pensionskasse. Frau Rutschmann lebt seit einigen Jahren im Alters- und Pflegeheim Oberengadin in Samedan. Dank ihrer guten geistigen und körperlichen Gesundheit konnte sie sich über die zahlreichen Gratulanten freuen. Es war für uns alle eindrücklich, mit welcher geistigen Frische sich Frau Rutschmann an den Gesprächen beteiligen konnte. Zum Abschluss unseres Besuches wünschte sie der Pensionskasse für das Jahr 2008 «gute Geschäfte».

Wir wünschen ihr auch an dieser Stelle weiterhin alles Gute und vor allem möge sie ihre ausgezeichnete Gesundheit bewahren.

Lebenserwartung

Aufgrund der vorliegenden Daten des Jahres 2005 liegt die Lebenserwartung (Berechnung ab der Geburt) in der Schweiz für Männer bei 78.7 Jahren und für Frauen bei 83.9 Jahren. Durch die Messung der Sterblichkeit der Geburtsjahrgänge kann die Sterblichkeitsentwicklung

in der Vergangenheit nachvollzogen werden. Zudem ermöglicht eine solche Messung, Zukunftstendenzen vorauszuschätzen und die Folgen der demografischen Alterung und ihre Auswirkungen auf das Gesundheitswesen, die Versicherungen oder Renten vorherzusehen.

Auf 1000 geborene Männer des Geburtsjahrgangs 1900 wurden rund zwei Hundertjährige gezählt, auf 1000 geborene Frauen des gleichen Geburtsjahrgangs deren 7. Über 10% der Männer und beinahe 17% der Frauen des Geburtsjahrgangs 2000 werden wahrscheinlich ihren 100. Geburtstag feiern können. Das Leben ist also um einiges länger geworden, und dies für eine immer grössere Anzahl Personen. Studien über die Sterblichkeit im hohen Alter zeigen, dass das höchstmögliche Lebensalter noch nicht definiert ist.

Seit 2000 ist der Anteil an der Gesamtbevölkerung der über 65-jährigen von 15.4% auf 16.2% (2006) gestiegen. Die nachfolgende Grafik zeigt die Lebenserwartung auf, wenn jemand das 65. Alterjahr erreicht hatte.

V.l.n.r.: Urs Brunett, Geschäftsführer Pensionskasse RhB; Katharina Rutschmann; Marco Margadant, Präsident Pensionskasse RhB.

Katharina Rutschmann mit ihren Urenkeln.

Katharina Rutschmann mit ihrer Enkelin.



Frauen leben länger als Männer, und diese wohlbe- kannte Tatsache dürfte bestehen bleiben. Seit 1900 ist die Lebenserwartung der Frauen, die das 65. Altersjahr erreicht haben, von 82.5 Jahren auf heute beinahe 92.7 Jahre und jene der Männer von 78.6 auf 89.6 Jah- ren angestiegen (2006). Diese starke Zunahme zwischen den Jahren 1900 und 2006 entspricht einem Lebenser- wartungsanstieg von je einem Jahr alle 3 Jahre. Die Le- benserwartung nimmt im Laufe der Jahre regelmässig zu und wird im gleichen Rhythmus weiter ansteigen. Die nachfolgende Grafik zeigt die Alterstruktur der Rentnerinnen und Rentner, die bei der Pensionskasse versichert sind.

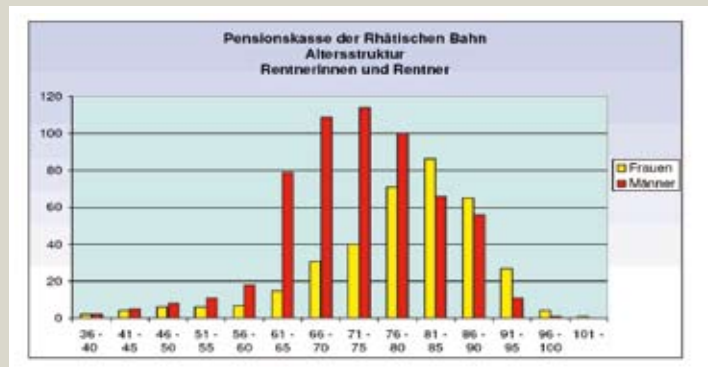
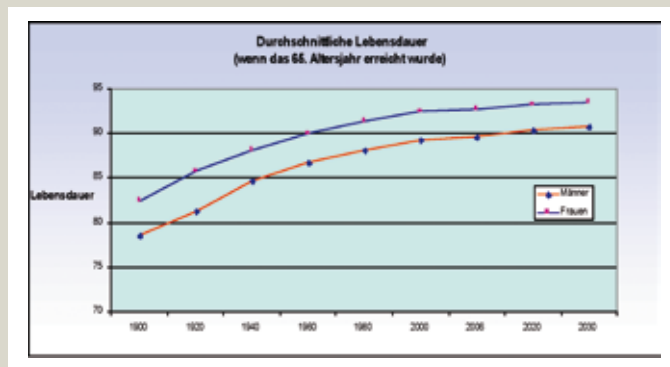
Frau Rutschmann ist zurzeit die einzige Person, die das 100. Altersjahr überschritten hat. Die Altersstruktur zeigt aber auf, dass dies in den nächsten Jahren ver- mehrt vorkommen dürfte.

Renten und Lebenserwartung

Im Zusammenhang mit dem Rentenumwandlungssatz ist die Lebenserwartung der in der Pensionskasse ver- sicherten Personen von entscheidender Bedeutung. Je höher die Lebenserwartung steigt, desto mehr muss der

Umwandlungssatz bei Rentenbeginn gesenkt werden. Der Prozentsatz, mit dem aus dem Altersguthaben die jährliche Rente berechnet wird, betrug bis vor kurzem von Gesetzes wegen mindestens 7.2%. Dieser Satz ent- sprach weder der gegenwärtigen bzw. zukünftigen Le- benserwartung. Das Parlament beschloss deshalb 2003 eine schrittweise Senkung des Mindestumwandlungs- satzes auf 6.8% bis zum Jahr 2014. Eine Rente würde dann bei einem Altersguthaben von CHF 450'000.- statt CHF 32'400.- (Umwandlungssatz 7.2%) noch CHF 30'600.- (Umwandlungssatz 6.80%) betragen. Nicht zuletzt unter dem Eindruck ständig sinkender Renditen der risikoarmen Anlagen hat der Bundesrat dem Parlament 2006 nochmals eine weitere Senkung auf 6.4% und zwar bereits bis 2011 vorgeschlagen. Die Einschätzung des Bundesrates, dass eine erneute Kor- rektur nötig ist, wurde von einzelnen Parteien in Zwei- fel gezogen, nicht aber von der Fachwelt. Die Frage nach dem korrekten Umwandlungssatz ist und bleibt bei der heutigen gesetzlichen Regelung ein Dauerthe- ma. Das Parlament wird sich in den nächsten Jahren zur Frage des Mindestumwandlungssatzes nochmals äus- sern.

Anzahl der Rentnerinnen und Rentner in den verschiedenen Altersklassen.



Quelle: Bundesamt für Statistik, Neuchâtel 2007

Un secolo di storia ferroviaria

di Mario Costa

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008

Nel corso dell'anno 2010 saranno ricordati i cento anni della prestigiosa linea ferroviaria del Bernina, una lunga storia di vicende, nell'intento di mantenere in esercizio questo importante collegamento per la Val Poschiavo e verso la vicina Italia. Durante l'inverno, fino al 1965, la Ferrovia era l'unico tratto d'unione fra la Val Poschiavo e l'interno della Svizzera. Dapprima quale Ferrovia del Bernina e dal 1943 dopo l'assunzione nel seno della Ferrovia retica, quest'opera pionieristica ha dato alla Val Poschiavo notorietà e lavoro a molte famiglie.

Cento anni di vita rappresentano una pietra miliare degna di nota. Con l'assunzione della linea del Bernina quale patrimonio mondiale dell'UNESCO e i festeggiamenti di giubileo, si dovrebbe scrivere anche la storia di tanti collaboratori che hanno vissuto gli avvicendamenti iniziati nel ventesimo secolo e che offrono la loro preziosa collaborazione oggi ed in futuro.

La famiglia Beti, di Poschiavo, La Rasiga opera in questo ambito da ormai 100 anni. L'attività iniziata da Francesco Beti è diventata continuità e tradizione per ben quattro generazioni.

Un pensiero di gratitudine particolare va rivolto a questa famiglia, che ha contribuito al raggiungimento dei traguardi odierni. Presentiamo in succinto la loro storia, quale avvenimento più unico che raro.

Francesco Beti, 1892–1964

Francesco Beti ha visto nascere la Ferrovia del Bernina essendo stato assunto già a 16 anni quale aiuto del geometra nella picchettazione della linea ferroviaria. Verso il 1920 egli fu nominato caposquadra dapprima con sede a Pontresina e in seguito a Poschiavo. Egli ha vissuto le intemperie dell'inverno Bernina, usando mezzi di sgombero ancora rudimentali.

I mezzi di comunicazione si riducevano ad un telefono Morse portatile, che poteva essere agganciato a due fili fissati lungo i pali di legno della linea di contatto. La lotta con l'inverno a quei tempi era durissima, nell'intento di dare alla valle perduta un accesso continuo verso la Svizzera.

Francesco era sposato e aveva 6 figli. Il figlio Bruno, che seguendo la tradizione familiare, dopo la formazione professionale fu istruito quale macchinista della linea Bernina. Purtroppo nel luglio del 1953 dovette soccombere nello scontro fra un treno passeggeri e un treno merci poco dopo l'uscita dalla stazione d'Ospizio Bernina. La linea ferroviaria mancava a quei tempi d'ogni impianto di sicurezza per la circolazione dei treni.

Francesco Beti fu pensionato nel 1956.

Erno Beti, 1919

Erno Beti, figlio di Francesco, fu assunto con il servizio manutenzione della linea Bernina a Pontresina all'età di 22 anni. Dopo 5 anni fu trasferito a Poschiavo con la squadra del padre Francesco. Quale primo grande intervento partecipò nel 1941 alla costruzione della galleria di protezione situata a monte della galleria in Val Pila. Nel 1951 assunse il compito di guardia linea all'Ospizio Bernina, qui residente con tutta la famiglia. Nel 1956 ottenne la nomina di caposquadra a Pontresina, attività che svolse fino al 1966. In seguito fu trasferito in Val Poschiavo con il compito di caposquadra sud, incarico portato avanti fino al 1984, ossia fino all'età del pensionamento. Erno Beti ha vissuto i gravi incidenti dell'inverno 1951 e dell'inverno 1962, con la morte in seguito alla caduta di slavine, dei capilinea Kerle e Caduff. La sua storia è molto lunga e sarebbe opportuno descrivere le vicende che hanno mantenuto ai Poschiavini «Via libera» verso il Nord.

Adriano Beti, 1952

Adriano Beti, nato nel 1952, allorché la famiglia risiedeva sul passo del Bernina. Una grossa incognita per una donna nell'attesa di un figlio, residente a 2253 m.s.l.m., con un collegamento invernale verso il mondo non completamente garantito. Persone coraggiose al servizio di un Ente e di una regione periferica.

Nel corso degli anni 1968–1972 Adriano segue l'apprendistato di fabbro a Poschiavo.

Terminato il tirocinio nel 1972 è assunto quale impiegato presso le officine di Landquart, attività che durò fino al 1973. In seguito fu trasferito al deposito di Pontresina in qualità di meccanico, deposito che lo formò

Francesco Beti

Erno Beti



in seguito quale macchinista. Nel 1995 può occupare un posto libero di macchinista al sud del Bernina, a Poschiavo, attività che svolge a tutt'oggi. Adriano ha due figli, Moreno e Alan. Il figlio Moreno ha voluto seguire le orme dei suoi predecessori.

Moreno Beti, 1977

Moreno, nella discendenza Beti, rappresenta la quarta generazione al servizio di un Ente che ha promosso lo sviluppo in Val Poschiavo.

Egli è nato a Samedan il 22 settembre 1977 ed è oggi sposato con due figli, che potranno nell'evenienza continuare la tradizione e un giorno portare avanti l'attività in seno alla ferrovia.

Moreno è cresciuto e ha frequentato le scuole a Pontresina, vivendo con i genitori e il fratello Alan. Ebbe l'opportunità di imparare la professione di montatore elettricista, che gli diede la possibilità dapprima di essere impiegato quale montatore specialista presso il servizio degli impianti di sicurezza I-EA-SAS di Samedan.

All'inizio della primavera 2003 iniziò la formazione d'aspirante macchinista a Landquart. Dal 2004 egli presta il suo lavoro quale macchinista a Samedan, guidando i treni verso Coira, l'Engadina Bassa e Tirano.

La storia della «Ferrovia del Bernina» è un po' la storia della famiglia Beti, che da quasi un secolo collabora al buon funzionamento della stessa.

Un atleta con i suoi successi può diventare famoso in pochi minuti.

Nel campo del lavoro, le attività legate alla fedeltà e alla tradizione raggiungono il successo solo dopo lungo tempo.

Adriano Beti



Moreno Beti



Ein Jahrhundert Eisenbahngeschichte, 100 Jahre Tradition

Zusammenfassung von Peider Härtli

Die Familie Beti aus Poschiavo, La Rasiga ist seit 100 Jahren bei der Bahn tätig. Mit Francesco Beti hat die Geschichte ihren Ursprung gehabt und nach 4 Generationen geht die Tradition weiter.

Francesco Beti war bereits zu Beginn des Bahnbaues, als Hilfskraft bei der Vermessung des neuen Trasses dabei und somit hat er als 16-jähriger das Entstehen der Gebirgsbahn Bernina miterlebt.

Erno Beti, Sohn des Francesco, wurde mit 22 Jahren in Pontresina beim Strecken-Unterhaltsdienst beschäftigt. Fünf Jahre später wurde er nach Poschiavo als Mitarbeiter, in die vom Vater Francesco geführte Unterhaltsgruppe versetzt. Die letzte Versetzung erfolgte 1984 als er die Unterhaltsgruppe in Poschiavo übernahm und bis zur Pensionierung 1984 führte.

Adriano Beti absolvierte zwischen 1968 und 1972 eine Schlosserlehre in Poschiavo. Nach Abschluss dieser Ausbildung wurde er in der Hauptwerkstätte in Landquart bis 1973 berufstätig. Nach dieser Erfahrung ausserhalb der heimatlichen Gefilde, kehrte er wieder als Mechaniker nach Pontresina zurück; anschliessend wurde er hier als Lokomotivführer ausgebildet. Eine weitere Versetzung erfolgte im Jahre 1995 nach Poschiavo, auf die Bernina-Südseite, als Lokomotivführer. Eine Tätigkeit welcher er heute noch mit Freude tag täglich nachgeht.

Moreno Beti ist Mitarbeiter der vierten Familiengeneration im Dienste des Bahnbetriebes.

Moreno wurde in Samedan am 22. September 1977 geboren. Er ist heute verheiratet und hat zwei Söhne, welche allenfalls die Familientradition in der fünften Generation weiterführen könnten. Im Frühling 2003 wurde er als Lokführeraspirant in Landquart zugelassen. Seit dem Jahr 2004 ist er befähigt als Lokführer, Züge nach Chur, Vereina, Unterengadin und Tirano zu führen.

IV-Revision

Von Rico Wenk und Urs Brunett

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008

Die Betreuung der Mitarbeitenden bei Unfall und Krankheit ist der RhB ein wichtiges Anliegen. Der persönliche Kontakt während der Krankheitszeit wird primär durch die Vorgesetzten hergestellt. Zeichnet sich aber eine Langzeitabwesenheit ab, wird sehr bald der Personaldienst involviert. Dieser unterstützt die Vorgesetzten und Mitarbeitenden im Kontakt mit Ämtern und Institutionen und sucht, über die Bereiche hinaus, nach möglichen Integrationslösungen. Meist wirkt es auf die erkrankten Mitarbeitenden schockierend, wenn schon bald von IV-Anmeldung für Umschulung oder Reintegration die Rede ist. Den wohl nicht glücklich gewählten Namen «IV» assoziieren viele mit «unbrauchbar sein», «Krüppel» etc. Dabei geht es lediglich darum, die Versicherer rechtzeitig auf sich anbahnende oder bereits vorhandene gesundheitliche Einschränkungen hinzuweisen. Dies durchaus auch im Sinne der Versicherten, die so, im schlimmsten Falle der Berentung, rechtzeitig über einen IV-Entscheid verfügen.

Mit der 5. IV-Revision werden neue Instrumente zur Förderung der Eingliederung und der sozialberuflichen Integration eingeführt, wodurch die Ausrichtung einer Rente vermieden werden soll. Zu beachten ist, dass die versicherte Person bei allen Massnahmen, die ihrer Integration dienen und ihrem Gesundheitszustand angepasst sind, aktiv mitwirken muss.

Mit der ab 1.1.2008 gültigen IV-Revision werden die Arbeitgeber noch stärker zur Zusammenarbeit motiviert

Früherfassung und Frühintervention

Ziel der Früherfassung ist es, Personen, die ihre Arbeit wegen Krankheit oder Unfall unterbrechen und bei denen die Gefahr einer Invalidisierung besteht, so früh wie möglich zu erfassen.

Die Senkung der Anzahl Neurenten wird teilweise mit der Früherfassung erzielt. Ärzte, Familienangehörige und Arbeitgeber erhalten die Berechtigung, eine Person bei Anzeichen einer möglichen Invalidität der IV zu melden.



Zur Meldung berechtigt sind: die versicherte Person oder ihr gesetzlicher Vertreter, der Arbeitgebende der versicherten Person, die behandelnden Ärzte/Ärztinnen. Die versicherte Person muss über die Meldung informiert werden.

Die Frühintervention beinhaltet diverse Massnahmen, betroffene Personen im Arbeitsprozess zu behalten oder eine baldige Rückkehr in den Arbeitsmarkt zu ermöglichen.

Integrationsmassnahmen

Mit den Integrationsmassnahmen soll die Durchführung der beruflichen Eingliederung vorbereitet bzw. ermöglicht werden. Sie richten sich an versicherte Personen mit einer Arbeitsunfähigkeit von mindestens 50% seit sechs Monaten oder länger.

Die Integrationsmassnahmen sind als Vorstufe zur beruflichen Eingliederung gedacht und richten sich vor allem an psychisch kranke Personen. Sie sollen mit einem schrittweisen Aufbau der Leistungsfähigkeit den Einstieg in den Arbeitsmarkt vereinfachen.

Es gibt zwei Arten von Massnahmen:

1. Die Massnahme der sozialberuflichen Rehabilitation dienen der Erreichung oder Wiederherstellung der Eingliederungsfähigkeit und der Angewöhnung an eine Tätigkeit in der freien Wirtschaft.
2. Die Beschäftigungsmassnahmen sollen den Betroffenen eine Tagesstruktur vermitteln und ihre Restarbeitsfähigkeit erhalten.

Anreize für Arbeitgeber

Arbeitgeber, die eine Person aus dem Integrationsprogramm beschäftigen, erhalten einen Einarbeitungszuschuss. Ausserdem erhält das Unternehmen eine Entschädigung, falls durch die Beschäftigung des Behinderten eine Erhöhung der Krankentaggeldversicherung ausgelöst wird.

Die rechtzeitige Information (mittels IV-Anmeldung) bringt nur Vorteile:

- Die betroffenen Mitarbeitenden haben die grösseren Chancen in den Arbeitsprozess reintegriert zu werden
- Für den schlimmsten Fall einer Frührente ist die Finanzierung gesichert
- Die Arbeitgeberin kann von der finanziellen Unterstützung durch die IV profitieren

Die RhB, mit dem betrieblichen Gesundheits- und dem Absenzenmanagement, tut alles dafür, dass es überhaupt nicht so weit kommt. Sie sicher auch, da Ihnen Ihre Gesundheit wichtig ist.

Mitarbeiteranlass Surselva

von Beat Gansner

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1/2008

Am 20. November 2007 lief die Frist für die Anmeldung des Mitarbeiteranlasses ab. Eingeladen waren alle Mitarbeiter/innen von P-CS und V-CS. Die Anmelde-liste war schlussendlich 75 Namen lang. Die Teilnehmerzahl war vielleicht deshalb so erfreulich hoch, weil auf dem Ein-ladungsschreiben nur spärlich Informationen über die Art des Anlasses gegeben wurden und somit das Inter-esse zusätzlich geweckt wurde.

Am 30. November 2007 war es dann soweit. Die 8-köp-fige Crew durfte um 19.10 Uhr auf Gleis 14 in Chur die tatsächlich vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die der Einladung folgten, zum Anlass begrüßen. Man konnte die Vorfreude und die spannende Erwartung auf das Bevorstehende an den Gesichtern ablesen.

Es hiess dann sogleich Platz zu nehmen. Und zwar im RegioExpress Richtung Davos entweder in der gemüt-lichen Stiva Retica oder in dem schmucken Gourmino Speisewagen, die extra für diesen Anlass gechartert wurden. Beim Einstieg erhielten alle ein kleines An-denken in Form eines edmonsonschen Erinnerungsbil-lettes.

Auf der Strecke Chur-Landquart wurde durch die Crew der Apèro in Form von hors d'oeuvre und einem guten Tropfen Weisswein gereicht. Es wurde herzlich zuge-griffen, gelacht und angeregt diskutiert. Auch die Crew-Mitarbeiter konnten sich hin und wieder eine kleine Auszeit nehmen, um hier und da einen Schwatz zu hal-ten oder ein Gläschen zu geniessen.

Die Hauptspeise wurde den Gästen nach der Abfahrt des Zuges ab Landquart serviert. Die Fleisch- und Käseplat-ten, der geräucherte Lachs und die aus ehemaligen Trauben gefertigten Getränke fanden guten Absatz.

Nach einer Stunde Fahrt erreichten wir das Ziel des

Ausflugs: Davos Wolfgang im winterlichen Kleid. Alle, bis auf diejenigen Crewmitarbeiter, die mit Aufräumen beschäftigt waren, wurden gebeten auszusteigen. Nach einem kurzen Fussmarsch auf dem mit Fackeln be-leuchteten Pfad erreichten wir das Hotel Kulm. Dort wurden wir auf der weihnachtlich geschmückten und beleuchteten Terrasse von den Inhabern des Hotels Kulm herzlichst in Empfang genommen. Wir wurden mit einem Glühwein der Sonderklasse sowie orientali-schen Trockenfrüchten verwöhnt.

Es folgte eine kurze Ansprache von L-P-CS Patricia De-marmels und von L-V-CS Enzo Schäffeler.

Kurz darauf machten wir uns wieder auf den Weg zu-rück zur Station Davos Wolfgang, wo wir den Zug zurück nach Landquart gerade noch erreichten. Zusätzlich zu unseren zwei Wagen konnte man nun auch noch im Star(c)ken Stück Platz nehmen. Bei Kaffee und Kuchen neigte sich der durch und durch gelungene Anlass lang-sam aber unaufhaltsam dem Ende zu.

Die Bestätigung zur Durchführung dieses (und hoffent-lich weiteren) Anlasses folgte von den ausschliesslich positiven Rückmeldung von Teilnehmenden.

Besten Dank an das OK für die super Organisation.



Pensioniertenfeier 2008

Von Sandra Beeli

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008

Die Geschäftsleitung lud am 22. Januar 2008 alle Mitarbeitenden, die im Jahre 2007 pensioniert wurden, zu einer etwas anderen Feier ein. Insgesamt 28 pensionierte Mitarbeitende sind der Einladung zur gemeinsamen Abschiedsfeier gefolgt.

Für einmal durften sie Gäste ihrer Unternehmung, der sie so lange treu gewesen sind, sein. Empfangen wurden die Pensionierten nach alter Tradition beim RhB-

Verwaltungsgebäude in Chur von der RhB-Musik. An dieser Stelle im Namen der Geschäftsleitung und der Gäste herzlichen Dank für den musikalischen Leckerbissen.

Anschliessend präsentierte Erwin Rutishauser das vergangene Geschäftsjahr, gewährte einen kleinen Einblick in die Zukunft und bedankte sich zusammen mit seinem Führungsteam mit einem Präsent bei den ehemaligen Mitarbeitenden.

Toni Bass, Gleismonteur, Ilanz; Julius Cagienard, Gleismonteur, Ilanz; David Camenisch, Mitarbeiter Kundendienst, Küblis; Sigisbert Cavegn, Zugführer, Disentis/Mustér; Armin Derungs, Zugführer, Chur; Rolf Dietenheim, Zugführer, Davos Platz; Franz Egger, Leiter Fachbereich, Chur; Heinrich Felix, Gruppenleiter, Zuoz; Anton Gadola, Gruppenleiter, Ilanz; Christian Hanselmann, Sachbearbeiter, Landquart; Robert Hobi, Spezialmonteur, Landquart; Franco Marchesi, Stv. Leiter Bahnhof, Poschiavo; Heinrich Marugg, Mitarbeiter Kundendienst, Schiers; Bruno Menghini, Bahnmeister, Poschiavo; Felix Murk, Betriebsdisponent, Davos Platz; Martin Mutzner, Lagermeister, Landquart; Hans Mutzner, Betriebsangestellter, Küblis; Silvio Pappa, Gleismonteur, Landquart; Ruedi Plattner, Zugführer, Davos Platz; Werner Post, Sachbearbeiter, Chur; Peter Reber, Meister, Landquart; Armin Rufer, Kondukteur (Reiseleiter), Chur; Rubio Benito Torres, Wagenreiniger, Chur; Markus Vetsch, Leiter Bahnhof, Schiers; Christian Walther, Gleismonteur, Ilanz; Heinz Wäspi, Lokführer, Samedan; Dumeng Zanchetti, Stationsangestellter, Sgallains und Bernhard Zimmermann, Spezialhandwerker, Landquart.

Geschäftsleitung vertreten durch: Erwin Rutishauser, Thomas Baumgartner, Johann Georg Bühler, Christian Florin, Jacques Hefti und Daniel Grünenfelder. Silvio Briccola musste sich leider infolge Krankheit entschuldigen.

Nicht teilnehmen konnten: Tranquillo Betti, Gleismonteur, Ospizio Bernina; Gion Melchior, Zugführer, Samedan; Martin Pfister, Lokführer, Samedan.



Nach dem obligatorischen Fototermin begaben sich die Pensionierten und die Mitglieder der Geschäftsleitung zum Bahnhof, wo sie ein Panoramawagen des Glacier Express erwartete. Die Fahrt führte Richtung Disentis durch die wunderschöne Rheinschlucht. Während der Reise wurden die Gäste kulinarisch vom Team der Rail Gourmino swissAlps AG verwöhnt. Kurz vor dem Dessert erwartete die Teilnehmer dann das Highlight im Theatersaal des Klosters Disentis/Mus-

tér, wo die Compagnia Rossini einige ihrer Stücke zum Besten gab. Man konnte die Begeisterung in den Gesichtern aller sehen. Die Gänsehaut kam unweigerlich bei gewissen Darbietungen und Tonlagen. Danach ging die Reise mit dem Panoramawagen und guter Stimmung zurück nach Chur. Bei einem feinen Dessert blieb noch genügend Zeit für die persönlichen Kontakte und den Austausch von Erinnerungen.

Wir wünschen allen Pensionierten 2007 beste Gesundheit und viele frohe Stunden im neuen Lebensabschnitt.



Personalchronik

vom 2. Dezember 2007 – 1. März 2008

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008

Eintritte

Monika Angelini-Flütsch	als Bahnbetriebsdisponentin, Zuoz
Federico Bontognali	als Lokführer Anwärter, Landquart
Reto Caspar	als Spezialhandwerker, Landquart
Carla Monica Deflorin	als Mitarbeiterin Controlling, Chur
Beat Drittenbass	als Projektleiter, Chur
Tobias Dornbierer	als Lokführer Anwärter, Landquart
Mattia Grazia	als Lokführer Anwärter, Landquart
Christian Heiniger	als Spezialhandwerker, Landquart
Sandro Huonder	als Leiter Fachbereich, Chur
Markus Isler	als Lokführer Anwärter, Landquart
Fernando John	als Auftragsleiter, Landquart
René Kast	als Fachspezialist, Landquart
Marc König	als Fahrdienstleiter, Landquart
Christoph Kramer	als Lokführer, Samedan
Roland Krause	als Ingenieur, Chur
Regula Longatti	als Mitarbeiterin Kundenbefragung FQ, Chur
Sandro Schett	als Netzelektriker, Landquart
Cedric Steiner	als Lokführer Anwärter, Landquart
Daniel Stieger	als Leiter Dienstbereich, Landquart
Reto Tanner	als Projektleiter, Landquart
Ursula Valer	als Hostess, Chur
Markus Zaugg	als Lokführer Anwärter, Landquart
Nachträge	
Marcel Eggenberger	als Lokführer, Samedan (01.11.2007)
Mauro Franzini	als Betriebsangestellter, Samedan (12.11.2007)

HERZLICH WILLKOMMEN!

Austritte

Marco Baier	Bahnbetriebsdisponent, St. Moritz
Jakob Baltermi	Gleismonteur, Thusis
Hansueli Bianchi	Spezialhandwerker, Landquart
René Brand	Fachmeister, Landquart
Jasmin Caglia	Kondukteuse, Samedan
Roger Châtelain	Gleismonteur, Klosters
Roger Decurtins	Betriebsangestellter, St. Moritz
Georg Federspiel	Spezialhandwerker, Landquart
Yves Hüsler	Kondukteur, Samedan
Marcel Jäger	Spezialhandwerker, Landquart
Andreas Klaas	Spezialhandwerker, Landquart
Flurina Küng	Kondukteuse, Samedan
Matteo Liver	Spezialmonteur, Samedan
Philipp Meury	Lokführer, Samedan
Luca Raselli	Lokführer, Samedan
Gian Riedi	Bahnbetriebsdisponent, Arosa
Su San Riedi-Wee	Bahnbetriebsdisponentin, Arosa
Ursula Risch	Kondukteuse, Chur
René Schaad	Gleismonteur, Landquart
Antje-Katrin Schaniel	Kondukteuse, Davos Platz
Rebecca Scherrer	Disponentin, Landquart
Arno Vassella	Spezialmonteur, Poschiavo
André Willi	Spezialhandwerker, Landquart

ALLES GUTE FÜR DIE ZUKUNFT!

Pensionierungen

Alfons Ernst, Lokführer, Scuol-Tarasp
Christian Hanselmann, Sachbearbeiter, Landquart
Franco Marchesi, Stv. Leiter Bahnhof, Poschiavo
Felix Murk, Betriebsdisponent, Davos Platz
Hans Mutzner, Betriebsangestellter, Küblis
Markus Vetsch, Leiter Bahnhof, Schiers

ALLES GUTE IM RUHESTAND!

Beförderungen und Ernennungen

Aldo Castellazzi	Spezialhandwerker, Landquart zum Technischen Supporter, Landquart
Dino Godenzi	Betriebsdisponent, Poschiavo zum Stv. Leiter Betrieb, Poschiavo
Alexander Graf	Praktikant, Landquart zum Technischen Supporter, Landquart
Enrico Iseppi	Spezialhandwerker, Landquart zum Lokführer-Anwärter, Landquart
Almir Jkeljic	Betriebsangestellter Landquart zum Vorarbeiter Rangierdienst, Landquart
Robert Kalberer	Fachleiter, Landquart zum Leiter Dienstbereich, Landquart
Simon Künzler	Spezialmonteur, Landquart zum Fachmeister-Stv., Landquart
Roland Pethö	Fachleiter, Landquart zum Leiter Dienstbereich, Landquart
Kurt Salvator	Fachmeister-Stv., Landquart zum Fachmeister, Landquart

HERZLICHE GRATULATION!

Dienstjubiläen

25 Dienstjahre

Stefan Ackermann, Leiter Fachbereich, Landquart
Reto Maissen, Fachleiter, Landquart
Linard Marugg, Lokführer, Scuol-Tarasp
Franco Rada, Lokführer, Poschiavo

40 Dienstjahre



Calvin Baeder
Betriebsdisponent
St. Moritz



Walter Ammann
Lokführer
Landquart

HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH!

RhB in-team

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1 / 2008



30.11.2007 Elvira Koch Pally, Zugführerin, Chur, mit Reto Pally
21.12.2007 Mario Oliveira Meira Jose, Gruppenleiter Stv., Landquart, mit
Barbara Florinett
28.12.2007 Rudolf Antoniazzi, Betriebsangestellter, Reichenau-Tamins, mit
Jacqueline Kaufmann
11.01.2008 Jürg Hertner, Projektleiter, Chur, mit Corina Niggli
01.02.2008 Nicole Tschirky-Mazenauer, Kondukteuse, Chur, mit
Roger Tschirky, Kondukteur, Chur



15.11.2007 Sophia, des Robert Hagmann, Lokführer, Landquart
22.11.2007 Peter, des Silvio Tischhauser, Lokführer, Landquart
31.12.2007 Gianluca, des Domenic Depeder, Mitarbeiter Güterwagendienst, Landquart
06.01.2008 Selina, des Thomas Glükler, Sachbearbeiter, Chur
10.01.2008 Delia, des Reto Jäger, Fachleiter, Landquart
12.01.2008 Laura, des Markus Sulser, Spezialhandwerker, Landquart
24.01.2008 Fabio Alessio, des Donato Branchi, Lokführer, Poschiavo



Ursula Wenk
Direktionssekretärin
Chur



Giuditta Hartmann-Poli
Direktionssekretärin
Chur

DEINE SPONTANE MEINUNG...

... zum neuen Polizeigesetz in Chur?

Etwas streng, aber nötig.

Bin zu wenig informiert darüber.

... zum Derby Hillary Clinton versus Barack Obama?

Verfolge es zu wenig um mich dazu zu äussern.

Schwarz und jung, wär mal was neues!

... zur Doppelbelastung Familie und Beruf?

Bin mittlerweile zum Organisationsprofi geworden.

Nicht immer ganz einfach, aber wir sind ja flexibel ;-)

... zum aufsteigenden Skistern Lara Gut?

Kenne ich nicht.

Müsst ich sie kennen?

... zur InfoRetica?

Freue mich jedesmal, wenn sie erscheint.

Freue mich auf jede neue Ausgabe ...

Mit wem würdest Du gerne ein feines Essen im Gourmino geniessen?

Mit meinem Schatz.

Mit meinen Freunden.

Und mit wem nicht?

Georg W. Bush.

Oh, da gäbe es einige ...

Dankurkunde

Von J. Bundy

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1/2008



DANKURKUNDE



*Die Teilnehmer an der Themenreise
„SCHWEIZER EISENBAHNEN“
bedanken sich beim Personal
des Bahnhofs Davos Dorf
für die Unterstützung bei der
Vorbereitung des Vorhabens*



Bundeswehr Sozialwerk
Hier scheint die Sonne!

Davos Dorf,
im Sommer 2007

Wortspiel

Von Heinz Maurer, Kondukteur, Chur

Per Bahn durch Europa: Jenbach – Salzburg HB

M	A	I	S	C	H	W	A	R	Z	H	C	A	Z	R	A	W	H	C	S	R	A	P	E	H
B	G	D	K	C	U	R	B	U	A	D	N	I	W	F	G	N	I	L	R	E	G	S	B	O
R	R	N	A	W	K	E	N	N	E	L	B	F	O	I	R	G	O	E	L	R	C	I	R	C
I	U	I	H	O	R	C	H	E	N	J	I	U	E	E	N	O	I	E	I	H	S	A	U	H
X	B	U	X	G	H	C	U	P	F	E	T	S	R	B	E	B	D	S	E	C	E	M	C	F
L	Z	A	U	E	R	E	I	R	B	R	A	C	G	E	T	A	T	N	H	F	F	G	L	I
E	L	H	G	V	N	D	O	E	B	L	E	H	N	A	T	R	A	O	E	L	T	N	G	L
G	A	G	R	N	U	N	R	E	T	R	K	W	X	R	E	U	F	R	A	T	I	I	R	Z
G	S	I	E	A	I	B	E	S	L	U	E	E	R	H	U	S	K	A	L	B	S	L	E	E
Z	U	A	N	B	R	L	N	T	C	T	N	T	C	R	H	T	S	U	N	R	A	E	O	N
E	L	U	A	U	O	E	L	H	T	H	N	O	T	O	A	U	R	N	N	O	X	R	W	E
L	Z	T	N	L	F	B	L	O	O	A	L	U	F	I	A	F	A	D	G	D	I	E	M	H
L	A	N	D	R	F	F	N	P	G	Z	R	E	K	R	M	H	P	G	O	S	L	G	O	T
R	U	I	A	L	I	E	F	T	T	U	N	A	H	I	O	P	F	R	N	E	N	C	G	E
E	L	W	U	L	N	G	L	I	A	E	B	C	T	J	F	B	A	U	H	I	H	R	N	B
T	T	O	Z	H	A	X	K	D	M	R	R	T	O	A	E	S	Z	E	G	F	T	I	A	S
S	R	E	A	R	E	U	I	F	E	I	E	H	F	B	E	N	U	L	I	M	N	E	G	L
N	U	H	T	N	N	H	B	R	K	N	A	F	U	I	S	B	B	E	A	G	R	Z	O	E
E	S	E	G	E	C	Y	U	E	B	N	E	H	R	S	Z	U	L	A	D	S	E	R	E	N
U	N	I	D	S	N	A	Z	W	N	N	P	G	G	T	A	D	J	H	C	S	B	O	L	D
M	N	I	E	T	S	N	U	A	G	I	V	W	I	E	S	E	N	U	A	H	I	L	F	E
S	E	I	R	G	R	E	B	H	C	R	I	K	H	A	L	L	E	I	N	E	F	R	E	W

JENBACH
 MUENSTER-WIESING
 BRIXLEGG
 RATTEN-BERG-KRAMSACH
 KUNDL
 WOERGL
 BRUCK-HAEUSL
 HOPFGARTEN
HOPFG.BERG-LIFT
 WINDAU
 WESTENDORF
 BRIXEN IM THALE
 KIRCHBERG IM TIROL
 SCHWARZ-SEE

KIRTZB.-HÄHNEN-KAMM
 KITZBUEHEL
 WIESEN-SCHWANG-OBERDORF
 ST. JOHANN IM TIROL
 GRIES-WIRT
 FIEBERBRUNN
 PFAFFEN-SCHWENDT
 HOCHFILZEN
 HUETTEN
 LEOGANG
LEOG. STEIN-BERGE
 SAALFELDEN
 GERLING IM PINZGAU
 MAIS-HOFEN-SAALBACH

ZELL AM SEE
 BRUCK-FUSCHL
 GRIES IM PINZGAU
 TAXEN-BACH-RAURIS
 ESCHENAU
 LEND
 SCHWRZACH-ST. VEIT
ST. JOHANN IM PONGAU
 MITTER-BERGHUETTEN
 BISCHOFSHOFEN
 PFARRWERFEN
 WERFEN
 TENN-ECK
 SULZAU

GOLLING-ABTENAU
 KUCHL
BAD VIGAUN
 HALLEIN
 PUCH-OBERALM
 ELSBETHEN
SBG. SUED
SBG. AIGEN
SBG. PARSCH
SBG. GNIGL
 SALZBURG HB

Achtung! In der Wortliste Unterstrichenes ist im Buchstabengitter nicht aufgeführt

www.rhb.ch

Kulinarische Fahrten



Osterfahrt nach Disentis

Ostermontag, 24. März 2008

Der Ostermontag stellt das Ende der katholischen Fastenzeit dar. Ideal für eine beschauliche Fahrt durch den jahrtausende alten «Bündner Grand Canyon». Vorbei an tiefen Schluchten aus Kalkfels, marineblauem Wasser und zerklüfteten, bizarren Felsformationen. Kulinarisch begleitet von einem wahrlich österlichen Menü.

Fünf Kontinente und ihre Weine

Samstag, 5. April 2008

Asien, Afrika, Australien, Europa und Amerika – begleiten Sie auf diese kulinarischen Reise durch die Welt. Geniessen Sie das sorgfältig zusammengestellte Menü inklusive den dazu passenden Weinen und Mineralwasser. Erleben Sie die Vielfalt der Kontinente.

Vier Jahreszeiten – «Frühling»

Samstag, 26. April 2008

«Wenn der April Spektakel macht, gibts Korn und Heu in voller Pracht». Steigen Sie ein und verfolgen Sie das Erwachen der Natur auf einer der schönsten Bahnstrecken der Welt. Spüren Sie den Unterschied vom Tal in die Berge auf 1856 m Seehöhe und stärken Sie sich auf Ihrer Reise mit einem frisch zubereiteten 5-Gang-Menü.