



Die neuen Schienen werden an den ebenso neuen Schwellen festgeschraubt.



Die Schottersteine fliessen übers Laufband zurück zum Geleis.



Die zahlreichen Besucher nahmen die Möglichkeit, Infos von den Fachleuten der RhB zu erhalten, gerne wahr.



Zwei neue Schienenabschnitte werden miteinander verbunden.



Mithilfe des «Schnäggs» (rechts) wird ein altes Stück Gleis auf den «Mungg» (langes Fahrzeug, links) aufgeladen.



Die Schotterreinigungs-Maschine RM 76 im Einsatz.

Millimeterarbeit unter Zeitdruck

ad | Es war nicht etwa ein Tag, sondern eine «Nacht der offenen Baustelle», die vergangene Woche in den Islen stattfand. Was man am Tage nämlich kaum zu glauben vermag: Nachts wird auf der Zugstrecke Davos-Filisur eine Totalerneuerung der Geleise vorgenommen. Am öffentlichen Abendanlass wurde den Besuchern gezeigt, wie eine solche Herkulesaufgabe bei der RhB gemeistert wird. Damit der Zugverkehr nicht behindert wird, steht für die Arbeiten lediglich das Zeitfenster zwischen 21.30 und 5 Uhr zur Verfügung – es reicht im besten Falle, um 120 Meter Gleis zu erneuern.

Vom «Mungg» und vom «Schnägg»

Sobald der letzte Zug den zu bearbeitenden Streckenabschnitt passiert hat, rücken die Gleisbauer an. Auf dem sogenannten «Mungg» – einem Spezialfahrzeug – werden die neuen Schwellen angeliefert. Nach dem händischen Trennen der alten Geleise werden diese mithilfe des «Schnäggs» – einer Art Bagger mit Raupen – auf den «Mungg» aufgeladen, sodass sogleich die neuen Schwellen punktgenau auf den Schotter aufgesetzt werden können. Die neuen Schienen liegen derweilen bereits neben dem Trassee bereit und werden, sobald die Schwellen ihren Platz eingenommen haben, mit Manneskraft zu rechtgerückt und verbunden. Verschweisst werden sie allerdings noch nicht – dieser Schritt findet erst einige Wochen später statt. Während dieser Zeit muss das Rollmaterial über die pro-

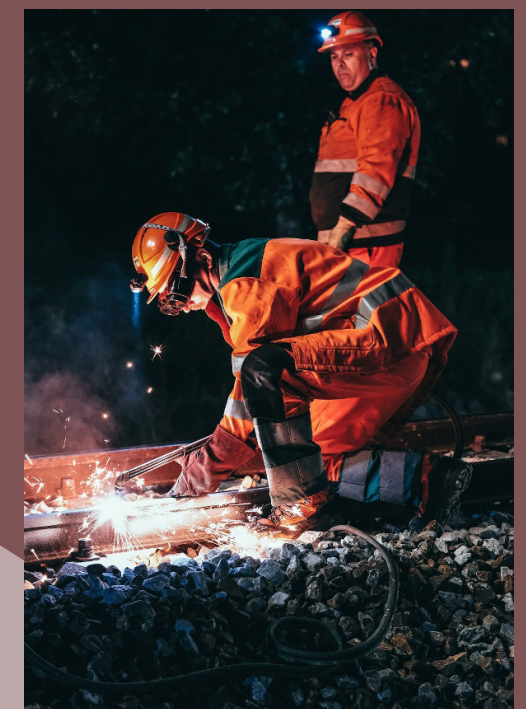
visorisch verbundenen Schienen fahren, was das typische «Ta-tam ta-tam»-Geräusch verursacht.

Während «Mungg» und «Schnägg» weiter Richtung Frauenkirch vorrücken, nähert sich die Schotterreinigungsmaschine dem frisch bearbeiteten Abschnitt. Nachdem eine mit kräftigen Zacken versehene Kette unter dem Gleis angebracht worden ist, rattert die Maschine los. Schottersteine sollten möglichst eckig sein, um die Stösse des durchfahrenden Rollmaterials möglichst gut abzufedern. Nach rund 25 Jahren wird es jeweils Zeit, die zu runden Exemplare auszusortieren, was eben Aufgabe der Schotterreinigungsmaschine ist. Die nicht mehr verwendbaren Steine werden via Förderbänder auf Schotterwagen transportiert und anschliessend entsorgt. Die Steine, die noch verwendet werden können, «fliessen» anschliessend zurück zum Gleis, wo gleichzeitig die Schwellen in den Schotter abgesenkt werden. Als nächster Arbeitsschritt erfolgt das «Stopfen» des Schotter. So nennt sich das mehrmalige Unterfüttern der Schwellen, das vertikale Unebenheiten und horizontale Verschiebungen in der Gleislage eliminieren soll. So kann die RhB wieder als Rätische Bahn, und nicht wie oft spöttisch bezeichnet als «rüttel-holper-Bahn» ihren Dienst verrichten.

Walter Dürst von wdfotografie.ch begleitete den Abend mit seiner Kamera.



Die Kette der Schotterreinigungsmaschine wird hier «eingefädelt».



Alle 15 Meter werden die alten Schienen getrennt, um anschliessend abtransportiert werden zu können.

Zahlen und Fakten

- 120 Meter Geleise können maximal an einem Abend erneuert werden.
- 1300 bis 1400 Franken kostet die Erneuerung eines Laufmeters etwa. Dies ergibt einen jährlichen Gesamtbetrag von 13 Millionen Franken, den die RhB investiert.
- Rund 20 Angestellte arbeiten pro Nacht an einem Abschnitt, darunter auch eine Frau. Fünf Arbeitskräfte wie beispielsweise die Lokführer werden durch die RhB gestellt, der Rest durch die beauftragte Gleisbaufirma.
- 50 Jahre beträgt die Lebensdauer einer Schwelle. Alle 25 Jahre müssen Schotter und Schienen ersetzt werden. Letztere werden zudem alle 5 Jahre geschliffen.
- Betonschwellen ersetzen nach und nach alte Exemplare aus Stahl, da sie einen besseren Querverschiebungs-Widerstand bieten.