



Rhätische Bahn

Ferrovia retica Viafier retica

Nr. 2 / Juni 2026

InfoRetica

Mitarbeitendenzeitung der Rhätischen Bahn

Periodico della Ferrovia retica

Periodica da la Viafier retica



Infrastruktur und Rollmaterial

**Bernina 36 und
Flottenkonzept**

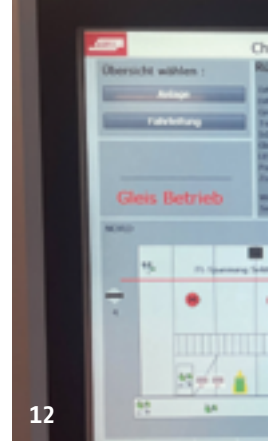
Infrastruktur

**Fahrleitungssteuerung
Werkstattinfrastruktur
(WIS) Landquart**

Interview

**«Die RhB hat
mich schon
immer fasziniert»**

Inhalt



Info

6

Novitads aus der Direktion
«Gemeinsam können wir viel erreichen»
«Insieme possiamo ottenere grandi risultati»

Renato Fasciati

8

Auf einen Blick
Faszinierend anders unterwegs

diverse Fotografen

10

Infrastruktur und Rollmaterial
Bernina 36 und Flottenkonzept

Flavio Modetta und Martin Moser

12

Infrastruktur
Fahrleitungssteuerung Werkstattinfrastruktur (WIS) Landquart

Ronny Berry

14

Interview
«Die RhB hat mich schon immer fasziniert»

Simon Rageth

16

Nachhaltigkeit
Durch Maschinenlesbarkeit zu mehr Transparenz

Simeon Eichelmann und Cédric Landolt

17

Nachhaltigkeit
Klimatisierung nach Fahrplan

Danilo Dorizzi und Simeon Eichelmann

18

Personal
Renato Fasciati: 10 Jahre RhB

Redaktion

20

Ausbildung
Auf dem Weg an die «WorldSkills Shanghai»

Andreas Roth

21

Nachhaltigkeit
Ensa: Erste Hilfe für psychische Gesundheit

Nadine Cotti

22

Angebote
Bernina Express Pullman Class

Sabrina Colotti

Impressum

Herausgeber: Rhätische Bahn, 7001 Chur; **Redaktion:** Simon Rageth, simon.rageth@rhb.ch (Leitung); Sandra Beeli, sandra.beeli@rhb.ch; Lea Kaspar, lea.kaspar@rhb.ch; Lea Bernhard, lea.bernhard@rhb.ch; **Foto:** Yanik Bürkli; **Nächster Redaktionsschluss:** 03.08.2026; **Auflage:** 3 250 Exemplare, 4-farbig; **Ausgabe:** 253; © by RhB; Weiterverwendung und Nachdruck erwünscht, jedoch nur unter Quellenangabe; Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.

Die InfoRetica erscheint 4-Mal jährlich und ist eine Zeitschrift von Mitarbeitenden für Mitarbeitende. Berichte mit Bildern sind also immer willkommen und können in Deutsch, Romanisch oder Italienisch verfasst werden.

Die Autorinnen und Autoren dieser Ausgabe

rot: RhB-Mitarbeitende inklusive Pensionäre | grau: externe Autoren

Lea
Bernhard

Ronny
Berry

Werner
Caluori

Roman
Cathomas

Sabrina
Colotti

Nadine
Cotti

Danilo
Dorizzi

Simeon
Eichelmann

Wilson
Ferretti





14

23
Angebote
Neues aus der bahntastischen Welt von Clà Ferrovia
Fabienne Guntli

24
Bündner Güterbahn
Miniaturwelt Smilestones am Rheinfall
Sari Patzen

26
Personal
Besuch bei den Schwedischen Staatsbahnen
Franco Romana

28
Personal
Ausflug Quereinsteigende Zugpersonal im Fach Geografie
Daniel Wollenmann

29
Ausbildung
Einführungswoche für quereinsteigendes Zugpersonal
Claudio Henz

30
Ausbildung
Mein Praktikum im Prozessmanagement: Eine Lernreise quer durch die RhB
Wilson Ferretti

31
Personal
Team Railservice und Team Vereina am Bündnerhof Cup
Lyne Good

32
Ein Tag mit...
...Annina Lüthy-Flury, Reiseberaterin
Lea Bernhard

34
Die Medienbahn
Train 04/2025
Redaktion

35
Damals, vor 30 Jahren
RhB-Nachrichten 02/1996
Redaktion

36
Bahnkultur
Bahnkultur RhB – Aktuelle Themen
Roman Cathomas und Werner Caluori

Retica

37
Zahl des Quartals
3
Redaktion

38
Das zweite Quartal
Neues in Kürze
Redaktion

40
Kundenrückmeldungen
Was unsere Fahrgäste bewegt
Redaktion

41
Kundendialog
Der Kundendienst sagt Danke
Redaktion

42
Nachgefragt
Deine spontane Meinung...
Riccarda Flütsch
Gianluca Lardelli

43
Wettbewerb
RhB-Rätsel
Redaktion

Lyne Good

Fabienne Guntli

Claudio Henz

Cédric Landolt

Flavio Modetta

Martin Moser

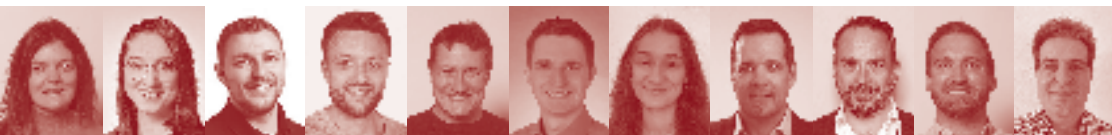
Sari Patzen

Simon Rageth

Franco Romana

Andreas Roth

Daniel Wollenmann



Editorial

Editoriale

Von Sandra Beeli, Unternehmenskommunikation

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

An der diesjährigen Bilanzmedienkonferenz sowie an der Generalversammlung wurden im Personenverkehr erneut beeindruckende Rekorde präsentiert. Das Wachstum bei den Personenkilometern und Erträgen ging im Jahr 2025 weiter und führt sich aktuell auch im Jahr 2026 fort. Das ist das Ergebnis der engagierten Arbeit, die ihr tagtäglich leistet. Dafür gebührt allen ein grosses Dankeschön.

Es spricht für uns und zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind, unsere Kundinnen und Kunden mit unseren Angeboten immer wieder aufs Neue zu begeistern und zu faszinieren. Mit der Einführung des neuen Produkts «Pullman Class» setzen wir ein weiteres Zeichen wie das Reisen auch zu einem eleganten und komfortablen Erlebnis gemacht werden kann. Wir sind gespannt darauf, wie dieses neue Produkt von unseren Gästen aufgenommen wird.

Gleichzeitig behalten wir die Bedürfnisse unserer Kundinnen und Kunden im Berufs- und Pendlerverkehr stets im Blick. Auch in diesem Bereich sind wir gefordert, den unterschiedlichen Ansprüchen gerecht zu werden.

Die Hochsaison steht nun vor der Tür – eine schöne, aber auch anspruchsvolle Zeit. In diesem Sinne wünsche ich euch allen einen angenehmen Sommer und dass ihr euch auch die Zeit für euch und eure Familien nehmt, um eure Batterien wieder aufzuladen.

Sandra Beeli



Di Sandra Beeli, Comunicazione aziendale

Gentili collaboratrici e stimati collaboratori

Alla conferenza stampa di bilancio e all'Assemblea generale di quest'anno, nel traffico viaggiatori sono nuovamente state presentate cifre record. Nel 2025 la crescita dei passeggeri-chilometro e dei ricavi è proseguita e continua a farlo anche nel 2026. Questo risultato riflette l'impegno che consacrate giorno dopo giorno al vostro lavoro. A tutti voi giunga un sentito ringraziamento.

Si tratta di un punto a nostro favore e conferma che siamo sulla strada giusta per continuare ad entusiasmare e affascinare la nostra clientela con il nostro ventaglio di offerte. Il lancio del nuovo prodotto «Pullman Class» dà un ulteriore segnale di come viaggiare con noi possa trasformarsi in un'esperienza elegante e confortevole. Siamo curiosi di vedere come sarà accolto questo nuovo prodotto dalla nostra clientela.

Parallelamente teniamo sempre d'occhio le esigenze della nostra clientela nel settore dei viaggi d'affari e del traffico pendolare. Anche in questi ambiti siamo chiamati a soddisfare richieste di vario tipo.

L'alta stagione è ormai alle porte: un bel periodo, che tuttavia risulta anche molto impegnativo. In questo senso auguro a tutti un'estate piacevole e spero possiate staccare la spina e ritagliarvi del tempo da trascorrere anche con le vostre famiglie per ricaricare bene le batterie.



Info

Foto von Yanik Bürli, Fotograf



InfoRetica
Nr. 2 / 2026
Info

«Gemeinsam können wir viel erreichen» «Insieme possiamo ottenere grandi risultati»

Von Renato Fasciati, Direktor

Allegra, liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Vor fast genau zehn Jahren durfte ich am 11. Juni 2016, an meinem ersten Arbeitstag bei der Rhätischen Bahn, gemeinsam mit dem damaligen Verwaltungsratspräsidenten Stefan Engler den ersten Alvrä-Gliederzug in Thusis einweihen. Gut zwei Wochen später konnten wir mit Stadler den Vertrag zur Beschaffung der ersten 27 Capricorn-Triebzüge unterzeichnen. Heute, zehn Jahre später, stelle ich fest: Zehn Jahre sind im Alltag extrem rasch vorüber. Nur wenn man sich einen Moment Zeit nimmt und zurückschaut, so wird sichtbar, wie viel sich in dieser Zeit verändert und weiterentwickelt hat. Wir durften gemeinsam unzählige Projekte anstossen, umsetzen und weiterentwickeln. Viele davon prägen unser Unternehmen nachhaltig und kommen unseren Kundinnen und Kunden in allen Segmenten zugute.

Wir haben unser Angebot stark verbessert, bestehende Infrastrukturen modernisiert und neue umgesetzt, haben einen wesentlichen Teil unserer Fahrzeugflotte erneuert, Areale entwickelt und die Digitalisierung stark vorangetrieben. Gleichzeitig haben wir Wert auf die Ausbildung unserer Mitarbeitenden und Kader gelegt und die Attraktivität der RhB als Arbeitgeberin erhöht. Schliesslich haben wir in Qualität, Sicherheit und Innovation investiert und damit unsere Position als verlässliche Anbieterin im öffentlichen Verkehr gestärkt. Und nicht zuletzt haben wir mit dem längsten Personenzug auch einen Weltrekord aufgestellt.

Der grosse Einsatz wurde belohnt mit einer stark überdurchschnittlichen Entwicklung der Fahrgastzahlen und Verbesserung der Kostendeckungsgrade. Diese Entwicklung ist das Ergebnis gemeinsamer Arbeit. Sie basiert auf Fachwissen, Erfahrung und der Bereitschaft, Verantwortung zu übernehmen und Neues zu wagen. Vor allem aber basiert sie auf dem Engagement jeder einzelnen Mitarbeiterin und jedes einzelnen Mitarbeiters. Tag für Tag leisten wir alle einen Beitrag dazu, dass die RhB funktioniert – im Betrieb, in den Werkstätten, in den Büros, auf den Zügen und an unseren Standorten im ganzen Kanton und darüber hinaus.

Ich weiss, dass diese Leistungen nicht selbstverständlich sind. Gerade in einem Umfeld, das sich laufend verändert und hohe Anforderungen stellt, braucht es Verlässlichkeit, Flexibilität und Einsatzbereitschaft. Dass wir uns in den vergangenen Jahren so positiv entwickeln konnten, ist einerseits keine Selbstverständlichkeit, und andererseits insbesondere euer Verdienst.



Dafür möchte ich allen Mitarbeitenden ausdrücklich danken. Für eure tägliche Arbeit, für eure Identifikation mit der RhB und für die Bereitschaft, auch in anspruchsvollen Situationen die notwendigen Schritte mitzutragen. Ich bin enorm stolz auf unsere ganze RhB-Familie. Dieses Engagement ist die Grundlage unseres Erfolgs.

Der Blick nach vorne zeigt, dass wir weiterhin vor wichtigen Aufgaben stehen. Die Rahmenbedingungen im öffentlichen Verkehr verändern sich, die Erwartungen unserer Kundinnen und Kunden steigen, und auch technologisch befinden wir uns in einem stetigen Wandel. Es wird entscheidend sein, diese Entwicklungen aktiv zu gestalten und dabei unsere Stärken gezielt einzusetzen.

Ich bin überzeugt, dass wir dafür gut aufgestellt sind. Die vergangenen zehn Jahre haben gezeigt, dass wir gemeinsam viel erreichen können. Wenn wir diesen Weg konsequent weitergehen, werden wir auch die zukünftigen Herausforderungen erfolgreich meistern.

Ich freue mich darauf, die Zukunft der RhB weiterhin gemeinsam mit euch zu gestalten!

Herzlichst,
Renato Fasciati, Direktor

Di Renato Fasciati, Direttore

Allegra, care collaboratrici e cari collaboratori

Quasi esattamente dieci anni fa, il 11 giugno 2016, nel mio primo giorno di lavoro presso la Ferrovia retica, ho avuto l'onore di inaugurare insieme all'allora presidente del consiglio di amministrazione Stefan Engler il primo convoglio articolato Alvro a Thusis. Poco più di due settimane dopo abbiamo potuto firmare con Stadler il contratto per l'acquisto dei primi 27 elettrotreni Capricorn. Oggi, dieci anni più tardi, mi rendo conto di quanto rapidamente scorra il tempo nella quotidianità. Solo fermandosi un istante e volgendo lo sguardo indietro, emerge con chiarezza quanto, in questo periodo, sia cambiato e si sia sviluppato. Abbiamo potuto dare vita, insieme, a innumerevoli progetti, realizzarli e portarli avanti nel tempo. Molti di essi caratterizzano in modo duraturo la nostra azienda e generano valore per la nostra clientela in tutti i segmenti.

Abbiamo significativamente migliorato la nostra offerta, modernizzato infrastrutture esistenti e realizzato nuove opere, rinnovato una parte importante della nostra flotta di veicoli, sviluppato aree operative e dato un forte impulso alla digitalizzazione. Allo stesso tempo abbiamo attribuito grande importanza alla formazione delle nostre collaboratrici, dei collaboratori e dei quadri dirigenti, rafforzando l'attrattiva della Ferrovia retica come datore di lavoro. Infine, abbiamo investito in qualità, sicurezza e innovazione, consolidando così la nostra posizione come partner affidabile nel trasporto pubblico. E non da ultimo, con il treno passeggeri più lungo al mondo abbiamo anche stabilito un record mondiale.

L'impegno profuso è stato premiato da uno sviluppo del numero di passeggeri nettamente superiore alla media e da un significativo miglioramento dei tassi di copertura dei costi. Questo risultato è il frutto di un lavoro condiviso, che si fonda su competenze specialistiche, esperienza e sulla volontà di assumersi responsabilità e di intraprendere nuove strade. Ma soprattutto si radica nell'impegno di ogni singola collaboratrice e di ogni singolo collaboratore. Giorno dopo giorno, ciascuno contribuisce al funzionamento della Ferrovia retica – nell'esercizio, nelle officine, negli uffici, sui treni e nelle nostre sedi distribuite in tutto il cantone e oltre i suoi confini.

So che questi risultati non sono affatto scontati. Proprio in un contesto in continua evoluzione e caratterizzato da elevate esigenze, servono affidabilità, flessibilità e spirito di dedizione. Il fatto che negli ultimi anni siamo riusciti a svilupparci in modo così positivo non è qualcosa da dare per acquisito ed è, soprattutto, merito vostro.

Desidero quindi ringraziare espressamente tutte le collaboratrici e tutti i collaboratori: per il vostro lavoro quotidiano, per il senso di appartenenza alla Ferrovia retica e per la disponibilità ad affrontare e sostenere anche situazioni complesse con le decisioni necessarie. Sono enormemente orgoglioso dell'intera famiglia della Ferrovia retica. Questo impegno è la base del nostro successo.

Lo sguardo verso il futuro ci mostra che ci attendono ancora sfide importanti. Le condizioni nel trasporto pubblico stanno cambiando, le aspettative della nostra clientela sono in crescita e anche dal punto di vista tecnologico viviamo un processo di costante trasformazione. Sarà decisivo accompagnare attivamente questi sviluppi, valorizzando in modo mirato i nostri punti di forza.

Sono convinto che siamo ben preparati ad affrontare questo percorso. Gli ultimi dieci anni hanno dimostrato che, insieme, possiamo ottenere grandi risultati. Se continueremo con coerenza su questa strada, sapremo affrontare con successo anche le sfide future.

Sono veramente felice di continuare a costruire il futuro della Ferrovia retica insieme a voi!



Cordialmente,
Renato Fasciati, Direttore

InfoRetica
Nr. 2/2026
Info

Faszinierend anders unterwegs

Fotos von Pablo Faccineto, Fotograf; Nicola Pitaro, Fotograf; Christoph Benz, Lokführer;
Simon Rageth, Unternehmenskommunikation; scanwork AG; VBZ





InfoRetica
Nr. 2/2026
Info



Bernina 36 und Flottenkonzept

Als Teil des UNESCO Welterbes «Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina» verbindet die Berninalinie das hochalpine Oberengadin mit dem mediterran geprägten Veltlin, Graubünden mit Italien – und damit unterschiedliche Lebensräume, Sprachen und Kulturen. Das Angebot entlang dieser Linie erfreut sich einer stetig wachsenden Beliebtheit. Allein in den letzten drei Jahren ist die Nachfrage um über 70 Prozent gestiegen. Obwohl diese Entwicklung positiv ist, stellt sie die RhB vor grosse Herausforderungen.

Von Flavio Modetta, Infrastruktur und
Martin Moser, Unternehmensentwicklung



Bernina-Südrampe von oben nach unten:
Galerie Grüm, Galerie Palü sopra, Galerie Palü sotto.

Die heutigen Fahrzeuge auf der Berninalinie sind nicht mehr auf dem Stand der Zeit. Sie sind kürzer als jene auf dem übrigen Netz der RhB und entsprechen den heutigen Anforderungen an Komfort, Kapazität und Barrierefreiheit nur noch eingeschränkt. Die vorhandene Infrastruktur lässt den Einsatz von längerem Rollmaterial nicht zu. Dies betrifft vor allem die Tunnel auf dieser Linie. Auch der bauliche Zustand der Infrastruktur erfordert umfassende Erneuerungsmassnahmen. Mit dem Projekt «Bernina 36» sollen die unterschiedlichen Themenfelder gesamtheitlich und zukunftsorientiert angegangen werden.

Heute sind jene Fahrzeuge, die auf der Berninalinie (St. Moritz – Tirano) verkehren, kürzer gebaut als jene, welche auf dem Stammnetz verkehren. Um die Flexibilität zu erhöhen, soll die neue Flotte möglichst einen einheitlichen Wagenkasten aufweisen. Die steigenden Passagierzahlen auf der Berninalinie machen zudem eine Erhöhung der Transportkapazitäten notwendig.

Das neue Rollmaterial der Berninalinie soll in Bezug auf die Transportkapazität dieselben Anforderungen erfüllen wie das derzeit im Einsatz stehende Stammnetz-Rollmaterial und ab Ende 2036 auf der Berninalinie eingesetzt werden. Diese Beschaffungsstrategie ergibt auch für die Infrastruktur einen grossen Handlungsbedarf. Um den daraus entstehenden Anforderungen gerecht zu werden, wurde das Projekt «Bernina 36» ins Leben gerufen.

Handlungsbedarf Infrastruktur

Um den grösseren Raumbedarf des neuen Rollmaterials auf der Berninalinie zu gewährleisten, müssen sechs Tunnel vollständig aufgeweitet werden, und an vier Galerien sind bauliche Massnahmen notwendig. Um die Zielsetzung zu erreichen, werden in den kommenden elf Jahren jeweils zwei, zeitweise sogar drei Baustellen gleichzeitig auf der Bernina-Südrampe realisiert. Ab Fahrplanwechsel Ende 2036 soll dann der Betrieb der Berninalinie mit dem neuen Rollmaterial über die gesamte Länge möglich sein. Die Erneuerungsarbeiten sind dann noch nicht abgeschlossen, einzelne Arbeiten (Innenausbau) werden auch nach 2036 andauern. Der Verkehr auf der Berninalinie soll durch die geplanten Arbeiten so wenig wie möglich eingeschränkt werden. Der Grossteil der Bauarbeiten wird in Analogie zu den vor kurzem realisierten Erneuerungen Val Varunatunnel I und II, in Nachtzugspausen durchgeführt. Punktuell werden kürzere Totalsperren notwendig, um Fahrbahn-Provisorien einzurichten oder um die Fahrbahn zu erneuern.

Handlungsbedarf Rollmaterial

Mit dem Einsatz von längerem Rollmaterial (Länge über Puffer 18.50 m anstelle der heute geltenden 16.45 m) soll die betriebliche und technische Effizienz bei tieferen Investitionskosten gesteigert werden. Bei gleichbleibender Zuglänge von maximal 185 Meter werden nur noch sechs anstelle von sieben Anhängewagen benötigt. Dadurch können zwei Drehgestelle, ein Wagenübergang und ein WC eingespart werden, bei gleichzeitiger Erhöhung der Anzahl Sitzplätze um ca. 10% gegenüber einer vergleichbaren Komposition mit kurzen Wagenkästen. Pro Sitzplatz wird zudem auch der Energieverbrauch signifikant reduziert. Um die Kurvengängigkeit und Entgleisungssicherheit zu gewährleisten, müssen die längeren Fahrzeuge mit einer automatischen Kupplung ausgerüstet werden.

- **Neue Bernina-Triebzüge (Halb-Triebzüge) mit bis zu 6 Zwischenwagen**



- Zug durchgängig begehbar, effizienter Pendelzugbetrieb (kein Umfahren in St. Moritz und Tirano)

- **Neue Bernina-Triebzüge im Mischverkehr (in Randzeiten)**



Die Flottenentwicklung am Bernina ist eng mit der RhB-Flottenstrategie 2035 verknüpft und verfolgt das Ziel, die heute heterogene und überalterte Fahrzeugflotte schrittweise durch ein zeitgemässes, kapazitätsstärkeres und barrierefreies Rollmaterial zu ersetzen. Kernelement ist dabei die Beschaffung von neuen zweispannungsfähigen Bernina-Triebzügen (BTZ) zur Erhöhung der Traktionsleistung:

- 4 anstelle von 3 Wagenkästen / 12-16 statt 8 angetriebene Achsen
- Mehr Kapazität für den regionalen Personenverkehr
- In der Mitte trennbar in 2 Halbtriebzüge (HTZ)
- An den Enden konventionelle Kupplungen, zwischen den HTZ automatische Kupplungen
- Aufnahme von bis zu 6 Einheitswagen V mit automatischer Kupplung zwischen die HTZ
- Anhängen von konventionellen Güter- und Personenwagen am Zugschluss

Die Einführung des BTZ und der neuen Zwischenwagen erfolgt etappiert und ist an die Umsetzung von «Bernina 36» gekoppelt: Solange Profilen gpässe bestehen, werden die BTZ nach der Auslieferung vorerst auf der Arosa- und Albulalinie eingesetzt. Die dadurch freiwerdenden ZTZ werden an den Bernina zur Kapazitätssteigerung verschoben und die Ge 4/4 III vom Albula lösen die Ge 4/4 II im Güterverkehr ab. Ab Ende 2036 erfolgt dann der Einsatz der BTZ am Bernina und die ZTZ werden auf die Arosa- und Albulalinie verschoben.

Logistik

Bis 2036 sind sechs Tunnel zu erneuern und aufzuweiten. Zwei weitere Tunnel folgen im Anschluss ab 2038. Im Umkreis der Alp Grüm liegen gleich fünf Tunnel (Val Pilatunnel, Stablinitunnel, Palütunnel, Scalatunnel und Dragotunnel). Die Erreichbarkeit dieser Anlagen ist mit Strassenfahrzeugen nicht zu bewerkstelligen und die Topografie verunmöglicht umfangreiche Baustelleneinrichtungen in unmittelbarer Nähe der Objekte. Das in Nachtschichten ausgebrochene Felsmaterial muss darum möglichst zeitnah von der Baustelle wegtransportiert werden, da für die Zwischenlagerung zu wenig Platz vorhanden ist. Diese aussergewöhnlichen Umstände machen die Einrichtung von umfangreichen Logistik-Anlagen im Projekt-Perimeter erforderlich. Etwas südlich des «Pozzo del Drago» soll eine projektspezifische Deponie mit Umschlagplatz sowie Gleisanschluss und zwei Abstellgleisen eingerichtet werden. Die Erschliessung der Baustellen erfolgt von dort aus über drei leistungsfähige Transportseilbahnen.

Ausblick

Die Umsetzung des Projektes «Bernina 36» stellt einen «Kraftakt» dar, der ein hohes Mass an Zusammenarbeit aller Beteiligten erfordert. Das Ziel ist klar: Ab dem Fahrplanwechsel Ende 2036 soll die Berninalinie über die gesamte Strecke mit neuem Rollmaterial betrieben werden können. Nach dem Umbau des letzten Tunnels erfüllt die Berninalinie alle Anforderungen, welche an einen zeitgemässen und modernen Bahnbetrieb gestellt werden.

Fahrleitungssteuerung Werkstattinfrastruktur (WIS) Landquart

Mit der neuen Werkstattinfrastruktur Landquart wurde auch die Fahrleitungsanlage grundlegend modernisiert. Ein besonderer Fokus lag dabei auf der Fahrleitungssteuerung (FLS) in den Hallen. Um den gestiegenen Anforderungen an Sicherheit und Betrieb gerecht zu werden, wurde eine neue Steuerung entwickelt und umgesetzt.

Von Ronny Berry, Energie/Fahrleitung

In Depots und Werkstätten mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen kommen Fahrleitungsanlagen im Innenbereich zum Einsatz. Sie dienen der Energieversorgung der Fahrzeuge, der Ein- und Ausfahrt sowie Inbetriebsetzungsarbeiten nach Instandhaltungen. Gleichzeitig erfolgen in diesen Bereichen vielfältige Arbeiten auf, an und unter den Fahrzeugen, wodurch erhöhte Sicherheitsrisiken im Zusammenhang mit der Fahrleitungsanlage bestehen.

Ziel ist es, den Schutz des Personals vor diesen Gefährdungen zu erhöhen und bewährte, bestehende Lösungen mit aktueller Technik gemäss der gültigen R RTE 27230 zu verbinden. Sie schafft eine verbindliche Grundlage für Bedienung und technischen Betrieb der Fahrleitungsanlagen in Depots und Werkstätten und ist sowohl für bestehende Anlagen (unter Berücksichtigung des Bestandsschutzes) als auch für Neu- und Umbauten anzuwenden.

Ziel des Projekts war es daher, eine Steuerung zu realisieren, die eine gezielte und sichere Schaltung einzelner Fahrleitungsabschnitte ermöglicht und sämtliche Nebenanlagen (z.B. Kran, Tore, etc.) überwacht. Gleichzeitig sollte die Bedienung vereinfacht und die Transparenz über die aktuellen Schaltzustände (in bestehenden Depots wird dies über Lichtschlangen dargestellt) verbessert werden.

Technische Anforderungen und Funktion

Die Umsetzung der neuen Fahrleitungssteuerung stellte hohe Anforderungen an Planung, Ausführung und Betrieb. Insbesondere die Abstimmung zwischen den beteiligten Bereichen erwies sich als herausfordernd, da unterschiedliche betriebliche, technische und sicherheitstechnische Anforderungen zusammengeführt und in eine praxistaugliche Lösung überführt werden mussten. Eine zentrale Zielsetzung bestand darin, die Steuerung so auszulegen, dass Fehlbedienungen weitgehend ausgeschlossen werden und in jeder Betriebssituation ein sicherer Zustand gewährleistet bleibt.

Die Fahrleitungssteuerung der Hallen dient der sicheren und kontrollierten Energieversorgung der Werkstattgleise und stellt ein zentrales Element für einen sicheren und effizienten Werkstattbetrieb dar. Pro Gleis ist eine eigenständige, SPS-basierte Fahrleitungssteuerung installiert. Diese besteht aus einem Hauptsteuerschrank sowie vier identisch ausgestatteten Bedienstellen, die sektorweise entlang des Gleises angeordnet sind. Die Gleise sind jeweils in einen Sektor Nord und einen Sektor Süd unterteilt. Dadurch ist ein sektorieller Betrieb möglich; bei belegtem Sektorübergang im Mittelbereich erfolgt die Schaltung automatisch als ganzes Gleis (Gleisbetrieb). Die Steuerung überwacht kontinuierlich den Zustand der Fahrleitung sowie eine Vielzahl sicherheitsrelevanter Nebenanlagen und Sensoren. Dazu zählen unter anderem:

- Fahrleitungs- und Erdungsschalter
- Hallentore
- Krananlagen
- Wagnervorheizanlagen
- Flurförderfahrzeuge mit Höhenüberwachung (Linde Safety Guard)
- Zugänge zu Gruben und Dacharbeitsbühnen
- Schwenkbare Deckenstromschienen
- Schutzgitter
- Belegung des Sektorübergangs im Mittelbereich mittels Ultraschallsensoren

Grundlage der Anlage bildet ein umfassendes Verriegelungskonzept. Dieses stellt sicher, dass das Einschalten der Fahrleitung nur bei definierten und sicheren Zuständen möglich ist. Dazu gehören beispielsweise geschlossene und gesicherte Zugänge, verriegelte Schlüsseldepots, korrekt positionierte Krananlagen sowie eingehaltene Höhenbegrenzungen. Umgekehrt werden bei eingeschalteter Fahrleitung potenziell gefährliche Bewegungen oder Zugänge automatisch gesperrt.

Die Bedienung der Fahrleitungssteuerung erfolgt ausschliesslich manuell über RFID-freigeschaltete Bedienstellen mit Zweihandbedienung. Ein Touch-Panel (HMI – Human Machine Interface) dient zur Visualisierung der Anlagenzustände sowie zur Anzeige von Betriebs- und Störmeldungen. Die klare und einheitliche Bedienlogik trägt wesentlich zur Betriebssicherheit bei.

Treten sicherheitskritische Zustände auf, wie beispielsweise das unerlaubte Öffnen eines Zugangs, das Überschreiten zulässiger Hubhöhen oder eine Fehlfunktion der Steuerung, löst das System automatisch eine Schnellabschaltung aus. Dabei wird die Fahrleitung geordnet abgeschaltet und geerdet. Ergänzend steht auf jeder Bedienstelle eine Not-Halt-Funktion zur Verfügung, die jederzeit einen unmittelbaren manuellen Eingriff ermöglicht.

Insgesamt verbindet die neue Fahrleitungssteuerung automatisierte Schaltprozesse, eine umfassende Anlagenüberwachung und eine klar strukturierte Bedienphilosophie zu einem hohen Sicherheitsniveau für Personal und Infrastruktur.

Fazit und Ausblick

Mit der neuen Fahrleitungssteuerung ergeben sich deutliche Vorteile für den täglichen Werkstattbetrieb. Die gezielte Spannungsfreischaltung einzelner Bereiche (sektorieller Betrieb) ermöglicht sicheres Arbeiten an Fahrzeugen, ohne den gesamten Hallenbereich ausser Betrieb nehmen zu müssen. Dies erhöht sowohl die Sicherheit als auch die Verfügbarkeit der Anlage. Darüber hinaus verbessert die optimierte Bedienbarkeit die Effizienz der Arbeitsabläufe. Klare Zustandsanzeigen und eindeutige Rückmeldungen erleichtern die Orientierung des Personals und reduzieren das Risiko von Fehlinterpretationen oder Fehlbedienungen. Auch wenn sich die Anlage aktuell noch in der Phase der Feinabstimmung befindet und einzelne Kinderkrankheiten aufweist, bewährt sie sich im täglichen Betrieb und schafft einen spürbaren Mehrwert für das Betriebspersonal.

Im laufenden Jahr wird das Gleis 803 in der Allegrahalle umgebaut und ebenfalls mit der neuen Fahrleitungssteuerung ausgerüstet und in Betrieb genommen. Die Anpassungen der Steuerungen der Unterflurdrehanlage (UDA) I und II erfolgen anschliessend schrittweise in diesem und im kommenden Jahr. Nach Abschluss dieser Arbeiten sind sämtliche für den Betrieb notwendigen Gleise innerhalb der Hallen mit einer modernen und einheitlichen Fahrleitungssteuerung ausgestattet.



Bild oben: Abgesetzte Bedienstelle zur sicheren Steuerung der Fahrleitungsanlage mit den zugehörigen Elementen sowie dem Schlüsseldepot für den kontrollierten Zugang zu den Dacharbeitsbühnen und Gruben.

Bild unten: Sektorieller Betrieb der schwenkbaren Deckenstromschiene im Gleis 805: Die Südseite ist eingeschaltet, die Nordseite ausgeschaltet, weggeschwenkt und geerdet. Im Mittelbereich ist das Schwenkgitter Nord ausgeschwenkt und bildet die Arbeitsgrenze für das Personal auf dem Dachlaufsteg resp. Zugdach, gegenüber der eingeschalteten Deckenstromschiene Süd.

«Die RhB hat mich schon immer fasziniert»

Manuela Hutter ist am 30. März 2026 bei der RhB eingetreten und hat wenig später die Leitung des Geschäftsbereichs Finanzen übernommen. Die Redaktion der InfoRetica hat nachgefragt, wie sie bei der RhB gestartet ist und was man über die Person Manuela Hutter wissen muss.

Von Simon Rageth, Unternehmenskommunikation

Liebe Manuela, herzlich willkommen bei der RhB. Was hat dich dazu bewogen, diese Position als Leiterin Finanzen anzunehmen und was reizt dich an dieser neuen Rolle?

Ich war bereits zwölf Jahre bei der Südostbahn (SOB), meine bisher längste Arbeitgeberin und hatte mir schon seit einiger Zeit Gedanken über eine mögliche berufliche Veränderung gemacht. Von der RhB bin ich schon immer fasziniert und hatte mir schon vor ein paar Jahren überlegt, ob ich da vielleicht irgendwann Finanzchefin werden kann. Ich hatte mir aber nie grosse Chancen ausgerechnet und die Idee wieder beiseitegelegt. Umso freudiger war der Moment, als es dann wirklich Realität wurde. Ich habe nun die Möglichkeit, nochmals einen Entwicklungsschritt zu machen, meine Erfahrung in einem neuen Unternehmen einzubringen und in einer wichtigen Phase die Zukunft der Rhätischen Bahn mitzugestalten. Die RhB ist fast doppelt so gross wie die SOB und hat auch noch Güterverkehr und Autoverlad. Zudem ist die RhB viel stärker im touristischen Verkehr aktiv und international tätig, was mich zusätzlich reizt.

Einige Mitarbeitende hast du wahrscheinlich bereits persönlich kennengelernt, viele aber noch nicht. Erkläre für all jene Mitarbeitenden den Menschen Manuela Hutter in einigen Sätzen.

Ich bin offen, ehrlich, klar, verantwortungsvoll, lösungsorientiert und ein positiv denkender Mensch. Auch würde ich mich als aufgestellt und fröhlich bezeichnen. Was ich gar nicht mag, ist, wenn persönliche Interessen im Vordergrund stehen. Für mich ist es wichtig, dass ich etwas bewegen und mich und das gesamte Team weiterentwickeln kann. Ich lache gerne und habe Freude an der Arbeit.

Bis zur Aufzeichnung dieses Interviews bist du erst rund sechs Wochen bei der RhB. Siehst du bereits Unterschiede zu deiner bisherigen Arbeitgeberin SOB?

Es gibt einige Unterschiede, vieles ist aber auch sehr ähnlich. Für mich als Finanzchefin ist das betriebswirtschaftliche Denken sehr wichtig; das war bei der SOB etwas ausgeprägter. Bei der SOB traf sich die Geschäftsleitung alle zwei Wochen, hier ist es wöchentlich. Auch habe ich bei der RhB mehr «Gremiensitzungen». Die RhB hat in manchen Bereichen mehr Ressourcen zur Verfügung und ist dadurch auch professioneller aufgestellt. Die SOB ist sehr «schlank» unterwegs.

Wenn du dich an deine Zeit vor der RhB zurückerinnerst, wie ist das Image der RhB gegen aussen bzw. wie hast du die RhB vorher wahrgenommen?

Als faszinierende Bahn, die sehr divers ist, durch wunderschöne Landschaften fährt, unkonventionelle Lösungen entwickelt und tolle Ideen kreiert. Ich habe die RhB so wahrgenommen, dass sie in der Schweiz einen Sonderstatus hat und auch einen Bonus beim Bundesamt für Verkehr (BAV).

Gibt es etwas, auf das du dich bei der RhB speziell freust?

Ich freue mich, dass ich Teil sein darf von dieser faszinierenden Bahn sowie von der RhB-Familie und dass ich die Zukunft unserer Bahn aktiv mitgestalten darf.



InfoRetica
Nr. 2/2026
Info

Manuela Hutter im Gespräch mit Simon Rageth.

Welche Ziele und Prioritäten hast du dir für dein erstes halbes Jahr bei der RhB gesetzt?

Ich bin nicht eine Person, die sich grosse Ziele setzt. Für mich ist es wichtiger, dass wir alle unsere Aufgaben bestmöglich, mit den uns zur Verfügung stehenden Ressourcen und den aktuellen Umständen entsprechend erfüllen. Und dabei sicherstellen, dass wir die Prozesse fortlaufend optimieren und im Sinne des Gesamten weiterentwickeln. So können wir die übergeordneten Ziele gemeinsam erreichen. Priorität hat im ersten halben Jahr für mich insbesondere, die RhB und vor allem auch die Mitarbeitenden kennenzulernen und zu verstehen, wie die Prozesse und Abläufe sind. Ich möchte rasch sehen, was für Herausforderungen und Bedürfnisse bestehen, und wo ich mit meinem Team zum Erfolg beitragen kann.

Hast du ein Lieblingsfahrzeug im Rollmaterialpark der RhB?

Nein, ein Lieblingsfahrzeug habe ich noch nicht. Die RhB hat so viele Fahrzeuge, vermutlich kenne ich noch nicht einmal alle. Bei meinem Rundgang in der Werkstätte in Landquart habe ich jedoch die erste Dampflok von 1889 gesehen, die dank Spenden instand gestellt wird. Das ist schon eindrucksvoll, dass ein so altes Fahrzeug noch vorhanden ist und am Schluss auch noch betrieben werden kann.

Und zum Schluss noch eine persönliche Frage:

Was machst du in deiner Freizeit als Ausgleich zu deiner beruflichen Tätigkeit?

Ich bin gerne draussen in der Natur am Wandern, Ski- und Velofahren. Ich lese auch sehr gerne, wenn es die Zeit erlaubt. Priorität haben jedoch meine zwei Töchter, meine Familie und Freunde.

Zur Person Manuela Hutter

Manuela Hutter ist Betriebsökonomin und diplomierte Wirtschaftsprüferin. Seit 2013 war sie bis zu ihrem RhB-Eintritt bei der SOB tätig; davon zehn Jahre als Mitglied der Geschäftsleitung. Zuletzt leitete sie dort den Geschäftsbereich Finanzen und Services, welcher die Abteilungen Finanz- und Rechnungswesen, Controlling, Immobilien, Logistik sowie ICT umfasste. Zuvor war sie als Abteilungsleiterin bei PricewaterhouseCoopers in St. Gallen beschäftigt, wo sie nach einem mehrjährigen Aufenthalt in den USA den Treuhandbereich verantwortete. Darüber hinaus war Manuela Hutter als CFO einer internationalen Softwarefirma weltweit tätig.

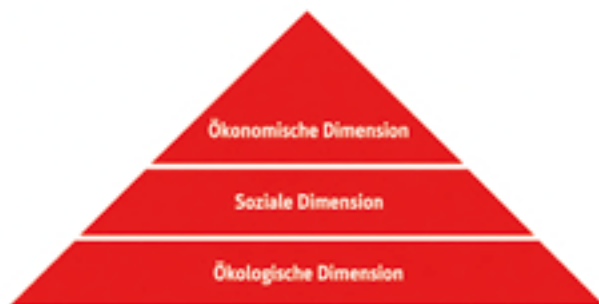
Neben ihrer beruflichen Tätigkeit ist Manuela Hutter unter anderem auch Verwaltungsrätin der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG und sammelte als langjähriges Stiftungsratsmitglied der Symova Sammelstiftung Erfahrungen im Bereich der beruflichen Vorsorge. Manuela Hutter lebt in Chur und Wittenbach SG und ist Mutter von zwei Töchtern.

Durch Maschinenlesbarkeit zu mehr Transparenz

Die Rhätische Bahn hat dieses Jahr zum ersten Mal einen maschinenlesbaren Klimabericht veröffentlicht. Damit erleichtert sie das Reporting, macht es zugänglicher für KI-Anwendungen und bewirkt damit, dass die Daten für unterschiedliche Anspruchsgruppen nutzbar sind.

Von Simeon Eichelmann und Cédric Landolt, Nachhaltigkeit

Der Nachhaltigkeitsbericht dokumentiert die erreichten Fortschritte und bestehenden Herausforderungen bei der Umsetzung der notwendigen Massnahmen in zentralen Bereichen wie Energie, Klimawandel und Förderung von Diversität.



Modell der starken Nachhaltigkeit

Aktuelle Entwicklungen mit Fokus auf starke Nachhaltigkeit

Im Jahr 2025 vollzog die RhB einen wichtigen strategischen Schritt hin zu starker Nachhaltigkeit, bei der die ökologische Dimension bewusst priorisiert wird. Die Natur wird dabei als Grundlage für soziales Wohlergehen und wirtschaftlichen Erfolg verstanden. Mit folgenden Fortschritten leistete die RhB einen Beitrag zum Erhalt der Bündner Bergwelt und fördert eine natur- und klimafreundliche Mobilität.

Im Bereich Umwelt:

- Die direkten Emissionen konnten gegenüber dem Vorjahr um 6,7 Prozent reduziert werden.
- Jedoch konnte der ambitionierte CO₂-Absenkpfad nicht eingehalten werden.
- Flüchtige Gase konnten um 14 Prozent reduziert werden.
- Die Eigenproduktion von Solarstrom konnte um 16 Prozent gesteigert werden.
- Zum Schutz des Uhus machte die RhB 90 Fahrleitungsmasten vogelsicher.

Auch im sozialen Bereich gab es Fortschritte – die Weiterbildungsstunden sind stark gestiegen.

Maschinenlesbares Reporting

Maschinenlesbar ist ein Bericht, dessen Inhalte nicht nur für Menschen, sondern auch für Computer auswertbar sind. Dies hat folgende Vorteile:

- Ein einfacherer Verweis auf die Reporting-Standards wird ermöglicht.
- Stakeholder können Daten leichter vergleichen.
- Künstliche Intelligenz kann die Daten besser auswerten.

Durch das maschinenlesbare Format ist das Reporting der RhB für die Zukunft gewappnet.



Neugierig, was bei der RhB in Sachen Nachhaltigkeit vergangenes Jahr so lief?

Unter folgenden QR-Codes lassen sich detailliertere Informationen zum **aktuellen Nachhaltigkeitsbericht** sowie dem **maschinenlesbaren Klimabericht** abrufen:



Nachhaltigkeitsbericht



Maschinenlesbarer Klimabericht

Klimatisierung nach Fahrplan

Die RhB steigert weiter die Energieeffizienz im Betrieb: Mit der Einführung der automatischen Klimatisierung können unsere Züge eine Stunde vor Fahrtbeginn klimatisiert werden. Das System erkennt, ob ein Fahrzeug gemäss Dispositionssystem (Trapeze) eine Zugleistung geplant hat und aktiviert die Klimatisierung nur dann. Damit wird unnötiger Energieverbrauch vermieden.

Von Danilo Dorizzi, Systeme Engineering, und Simeon Eichelmann, Nachhaltigkeit

Früher: Hoher Verbrauch

Früher wurden viele Fahrzeuge pauschal bereits ab 5 Uhr morgens vorgeheizt. Unabhängig davon, ob sie überhaupt eine Fahrt hatten. Das bedeutete: Auch Züge, die erst am Nachmittag unterwegs waren, liefen stundenlang im Heizbetrieb. Diese Praxis war zwar komfortorientiert, aber wenig effizient.

Heute: Bedarfsgerechte Klimatisierung

Dank der intelligenten Steuerung wird nur gezielt das klimatisiert, was auch tatsächlich fährt. Das System prüft automatisch, ob ein Fahrzeug für eine Zugleistung eingeplant ist. Ist das der Fall, startet die Klimatisierung bis zu einer Stunde vor Abfahrt. So ist der Zug zu Fahrtbeginn angenehm temperiert, ohne unnötigen Energieverbrauch.

Dabei wird auch die aktuelle Aussentemperatur berücksichtigt. Ist die Aussentemperatur nahe der Soll-Innentemperatur, so braucht es nur wenige Minuten zum Vorheizen. Ist die Aussentemperatur sehr kalt bei -30°C , so muss die Innentemperatur von 5°C im Schlummermodus auf 22°C geheizt werden. Dies kann dann bis zu einer Stunde dauern.

Für die Capricorn-Triebzüge (RTZ) ist diese Funktion bereits seit vier Jahren in Betrieb. Für die Allegra-Stammnetztriebzüge (STZ) ab 2026 und für die Allegra-Zweispannungstriebzüge (ZTZ) ab 2027. Bei STZ und ZTZ muss zuerst das Refit des Kundeninformationssystems (KIS) gemacht sein. Die STZ sind zu drei Fünfteln gemacht und die ZTZ starten im Oktober. Bei anderen Fahrzeugen kann die Bereitstellungszeit, an welcher der Zug warm sein soll, auch per Eingabe im Führerraum durch den/die Lokführer/in für den nächsten Tag eingestellt werden.



Die Capricorn-Triebzüge werden bereits seit vier Jahren nach Fahrplan klimatisiert.

Die neue Klimafunktion leistet einen wichtigen Beitrag zur Energieeffizienz: Sie reduziert den Energieverbrauch im Betrieb, ohne den Fahrkomfort zu beeinträchtigen. Dies zeigt, wie technische Innovation und Nachhaltigkeit bei der RhB Hand in Hand gehen.



Klima- und Energiestrategie RhB

Die Klimatisierung nach Fahrplan leistet einen wichtigen Beitrag zur Klima- und Energiestrategie RhB. Durch Massnahmen wie diese konnte der Verbrauch pro Zugskilometer seit 2017 um 16,2 % reduziert werden. Dadurch ist die RhB effizienter und umweltfreundlicher unterwegs.

Renato Fasciati: 10 Jahre RhB

Mitte Juni war Renato Fasciati, der zehnte Direktor der RhB, seit zehn Jahren im Amt. Die Redaktion der InfoRetica nutzt diese Gelegenheit, ihm zehn kurze Fragen zu stellen.

Fragen von der Redaktion



1. Welches war dein schönster Moment?

Es gibt unzählige schöne Momente in den 10 letzten Jahren. Der emotionalste war sicher der geprüfte Weltrekord inmitten Tausender Fans der RhB und Hunderter Mitarbeitenden. Unvergesslich waren auch die Eröffnung des neuen Albula-tunnels, diverser Bahnhöfe und Brücken sowie die Rollouts der neuen Züge. Am schönsten sind für mich aber vor allem die Begegnungen mit den Mitarbeitenden sowie Kundinnen und Kunden aus der ganzen Welt.

2. Welches war deine speziellste Begegnung?

Ganz speziell war sicher die persönliche Unterhaltung mit dem chinesischen Präsidenten Xi Jinping im Januar 2017 in Chur. Nachdem wir mit der Regierungspräsidentin den Gast am Vortag offiziell empfangen hatten, erfuhr ich am Folgetag fünf Minuten vor Ankunft des Gasts mit dem RhB-Salonzug, dass das Protokoll einen für uns unerwarteten Empfang in Chur vorsah. So kam ich in den Genuss eines ca. 10-minütigen Gesprächs mit dem Präsidenten, der sich sehr beeindruckt über die Rhätische Bahn und Graubünden zeigte.

3. Auf was bist du am meisten stolz?

Es freut mich am meisten, dass es uns gelungen ist, die Zuversicht, das Selbstvertrauen und den Innovationsgeist innerhalb der RhB zu steigern. Dies führte zusammen mit der grossen Unterstützung der Besteller dazu, dass wir die Infrastruktur, das Rollmaterial und die Prozesse stark erneuern und die Nachfrage im Personenverkehr und im Autoverlad stark steigern konnten. Die RhB wächst seit 10 Jahren dreimal stärker als der Durchschnitt der Bahnbranche.

4. Welches war dein ärgerlichster Moment?

Im Jahr 2024 mussten wir zum Schutz des Personals und wegen hoher Überzeitguthaben während ca. 9 Monaten 2% der Transportleistung im Personenverkehr auf Busbetrieb umstellen. Der Personalengpass entstand insbesondere aufgrund höherer Fluktuation, grösserer Ausfallzeiten des Personals sowie einem moderaten Angebotsausbau. Dies hatte uns einige Sympathien gekostet und war für alle Beteiligten ärgerlich. Trotzdem wurden sehr gute Übergangslösungen dank der Flexibilität aller Bereiche gefunden.

5. Würdest du heute etwas anders machen?

In einzelnen Projekten gibt es sicher einige Dinge, die ich im Nachhinein anders angehen würde. Grundsätzlich würde ich jedoch dieselben Schwerpunkte setzen und zusammen mit der Geschäftsleitung und dem ganzen Führungsteam die Vorwärtsstrategie zur Modernisierung und Neuausrichtung der RhB vorantreiben.

6. Welches war die schwierigste Entscheidung, die du treffen musstest?

Gerade als wir die Erweiterung der Capricorn-Flotte um 20 Fahrzeuge von den Bestellern bestätigen lassen wollten, brach die Corona-Pandemie und damit eine Zeit voller Unsicherheiten aus. Es stellte sich die Frage, ob die Ausweitung des Rollmaterials noch sinnvoll war, und ich entschied mich zusammen mit meinem Team für eine Vorwärtsstrategie, die vom Verwaltungsrat und letztlich auch von Bund und Kanton unterstützt wurde. Ohne diese Züge könnten wir heute die Nachfrage nicht bewältigen. Gleichzeitig konnten wir die Züge zu äusserst guten Finanzierungsbedingungen beschaffen, womit die RhB bzw. die Besteller viel Geld eingespart haben.

Bild 1: Anlässlich des World Economic Forums 2017 durfte Renato Fasciati den Chinesischen Staatspräsidenten Xi Jinping bei der RhB begrüßen.

Bild 2: Es ist geschafft: Am 29. Oktober 2022 wurde der RhB das Guinness Weltrekord Diplom überreicht.

Bild 3: Im Juni 2024 eröffneten Verwaltungsratspräsident Mario Cavigelli, Regierungspräsident Jon Domenic Parolini, Bundesrat Albert Rösli und Direktor Renato Fasciati feierlich den neuen Albulatunnel.

Bild 4: Eröffnung des Bahnhofs Ilanz im Juni 2019, gemeinsam mit der damaligen Gemeindepräsidentin und heutigen Regierungsrätin Carmelia Maissen.



7. Was motiviert dich jeden Tag zur Arbeit zu kommen?

Ich darf die für mich schönste Aufgabe im Bahnbereich ausüben und erhalte jeden Tag sehr viel Wertschätzung für die Arbeit und Leistungen unserer Unternehmung. Am meisten motivieren mich die Fronteinsätze mit den Gesprächen mit den Mitarbeitenden, Kunden und Partnern. Meine Arbeit ist sehr vielfältig und beinhaltet strategische, personelle, marktseitige und technische Aspekte, die äusserst spannend sind. Zudem ist die RhB in einer ausgesprochen produktiven und transformativen Phase, was es nochmals spannender macht.

8. Was wünschst du dir von deinen rund 1800 Mitarbeitenden?

Ich wünsche mir weiterhin den sehr engagierten Einsatz für unsere Kundschaft, eine starke bereichsübergreifende Zusammenarbeit und ein Fokus auf Sicherheit, Pünktlichkeit, Innovation und Wirtschaftlichkeit. Zudem erhoffe ich mir, dass die Identifikation und Zufriedenheit auch zukünftig so einmalig hoch bleiben, wie wir dies bei der RhB heute schätzen.



9. Welches war die grösste Veränderung im letzten Jahrzehnt?

Ich denke, dass die Dynamik und Marktorientierung stark zugenommen haben. Zudem konnte die RhB in allen Bereichen tiefgreifend modernisiert und auf die neuen Herausforderungen ausgerichtet werden.

10. Was nimmst du dir für die nächsten 10 Jahre vor?

Das Umfeld und die Herausforderungen der RhB ändern sich ständig. Ich nehme mir vor, zusammen mit dem ganzen Führungsteam und den Mitarbeitenden die Unternehmung optimal dafür auszurichten. Die Modernisierung und insbesondere die digitale Transformation wird weitergehen. Ich werde zudem alles dafür geben, dass die RhB auch in Zukunft eine Traumarbeitgeberin bleibt, damit wir unsere hochgesteckten Ziele auch zukünftig erreichen können.



Auf dem Weg an die «WorldSkills Shanghai»

Die Vorbereitungen für die Berufsweltmeisterschaften in Shanghai, welche vom 22. bis 27. September 2026 stattfinden, laufen auf Hochtouren. Unser Mitarbeiter **Massimiliano Pellegrini**, der gemeinsam mit Gianin Schneller von der EMS-Chemie teilnehmen wird, gibt einen Einblick in das intensive Training.

Von Andreas Roth, Employer Branding

Massimiliano, bald schon steht mit den WorldSkills euer grosses Ziel bevor. Wo steht ihr aktuell in euren Vorbereitungen?

Wir sind gut auf Kurs. In den letzten Wochen haben wir noch einige Anpassungen an unserer Ausrüstung vorgenommen, die wir beim nächsten Probewettkampf gezielt testen möchten. Es gibt zwar noch einzelne Ziele, die wir bis dahin erreichen wollen, aber die grössten Optimierungen haben wir bereits erfolgreich umgesetzt.

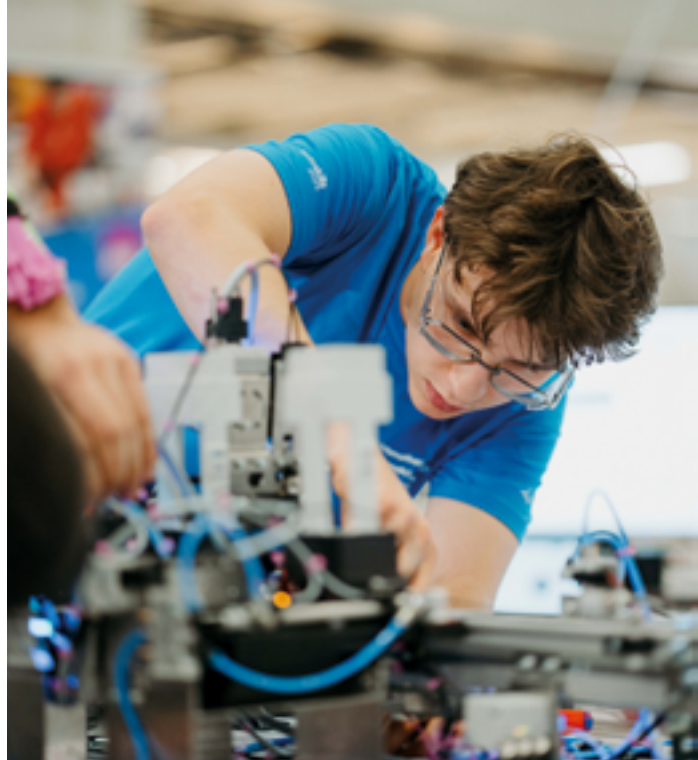
Wo findet euer Training statt und wie oft seid ihr ca. am Trainieren?

Aktuell trainieren wir drei Tage pro Woche bei der EMS-Chemie. Zusätzlich nehmen wir an Vorbereitungswettkämpfen in der Schweiz sowie an zwei internationalen Wettkämpfen teil. Ab August steigern wir unser Trainingspensum auf fünf Tage pro Woche, um uns in der finalen Phase optimal auf die WorldSkills vorzubereiten.

Wer unterstützt euch in euren Vorbereitungen? Kann man sich dies wie im Spitzensport vorstellen, mit verschiedenen Coaches?

Ja, die Vorbereitung ist durchaus mit dem Spitzensport vergleichbar. Wir werden von einem ganzen Team unterstützt: Unser Hauptcoach ist Nicolas Godel, Chefexperte in unserem «Skill» an den WorldSkills. Zusätzlich begleitet uns Patrik Reichmuth, Experte an den SwissSkills. Von beiden erhalten wir gezielte Übungsaufgaben und fachliches Feedback.

Ergänzend unterstützen uns **Dominic Cadruvi** (mein ehemaliger Berufsbildner) sowie Benjamin Rumpel (Berufsbildner meines Teampartners). Sie begleiten uns punktuell im Training. Ein wichtiger Bestandteil ist auch die mentale Vorbereitung: Dabei werden wir von Mentalcoach Renate Wigger unterstützt, die uns gezielt auf die Wettkampfsituation vorbereitet.



Massimiliano anlässlich der SwissSkills 2025.

Zudem profitieren wir vom SwissSkills Nationalteam, welches uns unter anderem in den Bereichen Medienauftritte, mentale Stärke und Organisation begleitet. Der SwissSkills Supporter Club hilft uns finanziell, während uns verschiedene Sponsoren mit Material und finanziellen Beiträgen unterstützen. Auch unser Berufsverband Swissmem trägt einen wichtigen Teil bei, indem er Vorbereitungswettkämpfe organisiert und unterstützt.

Zusätzlich haben wir noch Unterstützung von verschiedenen Sponsoren, welche uns grosszügig mit Ausrüstung und Material ausstatten.

Im Training selbst arbeiten wir sehr strukturiert: Für jeden Trainingstag setzen wir uns konkrete Ziele, die wir anschliessend auswerten, um kontinuierlich Verbesserungen zu erzielen.

Habt ihr euch konkrete Ziele für Shanghai gesteckt?

Ja, unser Ziel ist ein Podestplatz!

Vielen Dank, Massimiliano. Wir wünschen euch schon heute viel Erfolg und Freude in Shanghai und drücken euch die Daumen!

Vorbereitungswettkampf in Chur

Möchtest du bei den letzten Vorbereitungen dabei sein? Der Branchenverband Swissmem, die RhB und die EMS-Chemie organisieren den letzten Vorbereitungswettkampf in Chur, bevor es nach Shanghai geht:

Vorbereitungswettkampf für die WorldSkills Shanghai
Donnerstag, 13. August 2026, 9 bis 17 Uhr
Freitag, 14. August 2026, 9 bis 17 Uhr
Titthof Chur, Eintritt frei

Wir freuen uns auf zahlreiche Besucher/innen aus dem RhB-Umfeld.

Ensa: Erste Hilfe für psychische Gesundheit

«Nur nichts tun ist falsch!» – Einer der Sätze, der mir vom diesjährigen ensa-Präsenzkurs hängen geblieben ist. An den Freitagen, 13. und 20. März 2026, durfte ich zusammen mit 13 weiteren Mitarbeitenden der RhB an diesem Kurs teilnehmen. Wir lernten, wie wichtig es ist, gerade bei psychischen Belastungen nicht wegzuschauen, sondern zu handeln und Unterstützung anzubieten.

Von Nadine Cotti, Personal- und Organisationsentwicklung



Kursleiter Manuel Zehr-Bättig.

Jeder zweite Mensch in der Schweiz erleidet einmal im Leben eine psychische Erkrankung. Fast alle Menschen kennen in ihrem persönlichen Umfeld Personen, denen es psychisch nicht gut geht oder eine Zeit lang nicht gut gegangen ist. Der ensa-Kurs von Pro Mente Sana vermittelt grundlegendes Wissen über häufige psychische Erkrankungen und hilft, Warnsignale frühzeitig zu erkennen. Durch das Angebot möchte das betriebliche Gesundheitsmanagement der RhB (BGM) eine Kultur des Hinschauens fördern und aktiv zur Entstigmatisierung von psychischen Erkrankungen beitragen.

Am Freitagmorgen versammelten wir uns also im Verwaltungsgebäude, offen und neugierig, welche neuen Erkenntnisse wir mitnehmen würden. Mitarbeitende aus fast allen Geschäftsbereichen waren vertreten. Nachdem wir uns darüber geeinigt hatten, welche Rahmenbedingungen wir innerhalb des Kurses leben wollten, startete der Kursleiter, Psychologe Manuel Zehr-Bättig, mit den inhaltlichen Themen. Schnell lernten wir auch das «ROGER»-Prinzip kennen; eine Eselsbrücke für jede Erste Hilfe-Situation.

Parallel zum vermittelten Inhalt fand sich jeweils die Möglichkeit, das Gelernte direkt in Kleingruppen auszutesten. Wir lernten anhand von Fallbeispielen, wie wichtig aktives und unvoreingenommenes Zuhören ist und wo wir ansetzen können, um Menschen mentale Unterstützung anzubieten. Im Anschluss reflektierten wir das Gespräch gemeinsam und konnten so auch voneinander gut lernen. In einem weiteren Teil des Kurses bot sich die Möglichkeit, von eigenen Erlebnissen zu erzählen und direkt durch die Gruppenmitglieder unterstützt zu werden. So entstanden Gespräche mit Personen, die man so vorher vielleicht gar nicht gekannt hatte.

Natürlich gab es auch Platz für Fragen: «Was mache ich, wenn sich jemand nicht helfen lassen will?», «Wie schaffe ich den Einstieg ins Gespräch?» und «Wie formuliere ich meine Sätze am besten?». Das waren nur einige der Fragen, die im Laufe der beiden Tage an Manuel gestellt wurden.

Weiter sahen wir kurze Ausschnitte, die uns erklärten, wie Suchterkrankungen, Zwangsstörungen oder auch Psychosen funktionieren, und konnten uns so noch ein besseres Bild davon machen, was es heisst, Betroffene/r zu sein. Umso wichtiger war es für uns, zu verstehen, dass gerade im Arbeitsleben jede/r vierte Mitarbeitende im Laufe des Arbeitslebens Anzeichen von Stress, Burnout oder Krisen zeigt, jedoch zwei von drei Betroffenen nicht die notwendige Unterstützung erhalten. Die sogenannte «Hilfe zur Selbsthilfe» setzt hier an, indem sie dazu befähigt, Unterstützung anzubieten und Betroffene zu ermutigen, diese auch anzunehmen.

Nach zwei intensiven Tagen durften wir dann nach erfolgreichem Abschluss der Prüfung unser Zertifikat entgegennehmen. Ich kann den Kurs nur weiterempfehlen und finde es super, dass die RhB auf dieses wichtige Thema aufmerksam macht.

InfoRetica
Nr. 2/2026
Info

Bernina Express Pullman Class

Die Pullman Class erweitert den Bernina Express seit 1. Juni um eine dritte, eigenständige Reiseklasse. Ziel dieser neuen Klasse ist es, ein hochwertiges, eng abgestimmtes Gesamterlebnis zu schaffen, das sowohl die historische Bahnkultur der RhB als auch die touristische Nachfrage nach Premiumprodukten verbindet.

Von Sabrina Colotti, Produktmanagement Vertrieb

Die Bernina Express Pullman Class wird täglich vom 1. Juni bis 25. Oktober 2026 angeboten und umfasst eine Kombination aus Bahnerlebnis, Kulinarik und regionaler Kulturvermittlung. Die Reise findet im historischen Pullman-Wagen statt, einem Salonwagen aus den 1930er-Jahren, der zwischen St. Moritz und Tirano eingesetzt wird. Den Gästen stehen zwei Reise-Varianten zur Auswahl: die Hin- und Rückfahrt St. Moritz – Tirano – St. Moritz oder eine einfache Fahrt in eine Richtung. Während der gesamten Reise werden die Gäste der Bernina Express Pullman Class von einem Concierge persönlich betreut.



Ein zentraler Bestandteil des Angebots ist das gastronomische Erlebnis. Auf der Strecke St. Moritz – Tirano erwarten die Gäste Getränke, Champagner und ein Apéro mit Häppchen. Auf der Rückfahrt wird das Angebot mit Kaffee und Petit Fours abgerundet. In Tirano führt die Reise weiter zum renommierten Weingut La Gatta, wo ein dreigängiges Mittagessen mit Weinbegleitung sowie eine Führung durch den historischen Weinkeller stattfinden. Ein besonderer Höhepunkt bildet zudem der exklusive Zugang zum offenen Aussichtswagen, welcher auf der Strecke Tirano – St. Moritz zusätzlich mitgeführt wird. Pro Fahrt stehen maximal 32 Plätze zur Verfügung.

Das detaillierte Tagesprogramm sieht wie folgt aus:

- **09.17 Uhr:** Abfahrt in St. Moritz
- **11.32 Uhr:** Ankunft in Tirano
- **11.45 Uhr:** Abfahrt Tirano zum Weingut La Gatta (Fahrzeit: 15 Minuten und Treffpunkt für Reisende, welche die einfache Fahrt Tirano – St. Moritz gebucht haben)
- **12.00 Uhr:** Ankunft Weingut La Gatta, Mittagessen inklusive Weinbegleitung sowie Führung durch den Weinkeller
- **13.45 Uhr:** Erste Rückfahrtmöglichkeit vom Weingut La Gatta nach Tirano (individuelle Stadtbesichtigung Tirano)
- **15.15 Uhr:** Zweite Rückfahrtmöglichkeit vom Weingut La Gatta nach Tirano
- **16.06 Uhr:** Abfahrt in Tirano
- **18.25 Uhr:** Ankunft in St. Moritz

Preislich wird die Bernina Express Pullman Class als Pauschalangebot geführt, welches sowohl Reise, Gastronomie als auch das Rahmenprogramm beinhaltet. Die Preise liegen, je nach Reisevariante sowie Ermässigung, zwischen 440 und 625 Schweizer Franken. Für Gäste mit GA, Swiss Travel Pass und ähnlichen Abos gilt ein separater Fixpreis.

Das Angebot kann seit dem 1. April 2026 über den Webshop sowie alle üblichen Verkaufskanäle gebucht werden. Zur Vermarktung stehen eine eigene Landingpage, ein Factsheet und diverse PR-Texte sowie Werbemittel zur Verfügung. Zusätzlich sind mehrere Kommunikationsmassnahmen auf internen und externen Kanälen geplant.

Mit der Einführung der Pullman Class setzt die RhB einen wichtigen Akzent im Premiumsegment und erweitert das Angebot des Bernina Express um eine neue, hochwertige Erlebnisstufe. Das Produkt verbindet historische Wagenkultur der 1930er-Jahre, kulinarische Höhepunkte und die Einzigartigkeit der Berninalinie.

Bild oben: Pullman-Wagen.

Bild unten: Weingut La Gatta.

Neues aus der bahntastischen Welt von Clà Ferrovia

Tunnels, Viadukte und Lokomotiven – das ist die Welt von Clà Ferrovia. Der Kinderkondukteur der RhB ist auch 2026 wieder auf den RhB-Linien unterwegs und sorgt mit seinen Einsätzen im Regelverkehr sowie zwei Extrafahrten für leuchtende Kinderaugen. Seit März 2026 ergänzt zudem eine Neuheit das Angebot: Clàs «Mission Geheimcode».

Von Fabienne Guntli, Produktmanagement Vertrieb

«Guata Tag liabi Fahrgäscht, bitte guati Luuna vorwies!» – dieser fröhliche Willkommensruf wird bald wieder in den RhB-Wagen zu hören sein. Mit seiner Uniform, seiner offenen Art und seinem unverwechselbaren Charme ist Clà Ferrovia eine echte Erscheinung. Er freut sich auf zahlreiche Begegnungen mit unseren Fahrgästen und viele kleine und grosse Abenteuer entlang der RhB-Linien.

Abenteuerreisen mit Clà Ferrovia

Ob im Alvra-Familienabteil auf der Albulalinie, auf dem Historischen Zug zwischen Davos und Filisur, auf dem Erlebniszug Bernina Glaciers, in der Rheinschlucht oder in Richtung Arosa – Clà wird im Sommer und Herbst in zahlreichen Regelzügen unterwegs sein und sich einem breiten Publikum präsentieren.

Auf dem Programm stehen die **Reise ins Farbenland am Sonntag, 20. September** und die geheimnisvolle **Reise ins Lichterland am Samstag, 5. Dezember 2026**.

Für die Begleitfahrten im Regelverkehr genügt ein gültiger Fahrausweis. Für die Erlebnisreisen sind separate Tickets erforderlich.

Neues Angebot: Mission Geheimcode

Seit mehreren Jahren gehört die digitale Clà-Schnitzeljagd mit rund 40 Posten im Kanton Graubünden zum festen Bestandteil des Clà-Angebots. Während der Corona-Pandemie stieg die Zahl der neu registrierten Accounts stark an; inzwischen hat sich die Nutzung stabilisiert. Gleichzeitig zeigt sich bei Familien ein wachsendes Bedürfnis nach bildschirmfreier Zeit. Als Antwort darauf wurde ein neues, vollständig analoges Produkt entwickelt: die **Mission Geheimcode**.



Clà Ferrovia mit einer Familie vor dem Historischen Zug zwischen Davos und Filisur.

Bei den beiden Missionen «Die Legende der Schlucht» und «Das Geheimnis des Passes» entdecken Clà-Fans Chur, die Rheinschlucht, Ilanz, Disentis/Mustér, St. Moritz, Pontresina, Alp Grüm, Cavaglia und Poschiavo auf spielerische Weise. Ausgerüstet mit einem physischen Rätsel-Booklet lösen sie unterwegs zehn spannende Fragen pro Mission – einige bequem im Zug, andere direkt vor Ort. Schritt für Schritt führt jede richtige Antwort zum geheimen Symbolcode. Und das Beste: Wer den Geheimcode knackt, darf sich auf eine kleine Überraschung freuen.

Wer es weiterhin lieber digital mag – die Posten der digitalen Clà Schnitzeljagd sind aktiviert und warten darauf, von Spürnasen entdeckt zu werden. Findet die Clà QR-Codes und scannt sie, um zu den Abenteuergeschichten von Clà und spannenden Räselfragen zu gelangen und fleissig Clà-Punkte zu sammeln.



Alle Informationen zu Clà Ferrovia und seinen Angeboten unter rhb.ch/cla

Verlosung

Für die Clà-Reise ins Farbenland vom Sonntag, 20. September 2026 wird ein Familienticket (max. 2 Erwachsene und 3 Kinder) verlost. Wer teilnehmen möchte, sendet bitte eine E-Mail mit dem Betreff «InfoRetica Farbenland» an Fabienne.Guntli@rhb.ch

Teilnahmeschluss ist der 31. Juli 2026. Die Gewinnerin oder der Gewinner wird im Anschluss per E-Mail benachrichtigt.

Miniaturwelt Smilestones am Rheinfall

Seit September 2025 fahren drei Wagen der Bündner Güterbahn durch die faszinierende Miniaturwelt Smilestones. Die Zusammenarbeit entstand, nachdem wir Smilestones eine Anfrage per E-Mail geschickt hatten. In einem anschließenden Gespräch konnten wir die Details klären, und kurz darauf wurde eine dreijährige Kooperationsvereinbarung abgeschlossen. Die Zusammenarbeit mit Smilestones bietet der Bündner Güterbahn eine ideale Plattform, um den Güterverkehr der Rhätischen Bahn einem breiten Publikum näherzubringen.

Von Sari Patzen, Bündner Güterbahn



Die Bündner Güterbahn fährt durch die Miniaturwelt Smilestones.

Smilestones ist die grösste Indoor-Miniaturwelt der Schweiz und präsentiert ikonische Landschaften wie das Alpsteingebiet, das Berner Oberland, den Rheinfall und viele mehr. Die moderne Miniaturwelt zeigt einige der bekanntesten Schweizer Destinationen und begeistert sowohl Erwachsene als auch Kinder. Seit September 2025 fahren neu auch zwei Wagen der Bündner Güterbahn durch diese faszinierende Miniaturwelt.

Die Smilestones Miniaturwelt in Neuhausen am Rheinfall ist ein beliebtes Ausflugsziel für Gross und Klein. Auf über 250 Quadratmetern entsteht eine lebendige Schweiz im Kleinformat – mit Stadtkulissen, Wäldern, Weinbergen, Schlössern und unzähligen humorvollen Details. Mehr als 23 000 Miniaturfiguren und 12 000 Bäume machen die Anlage zu einem dreidimensionalen Wimmelbild, das immer wieder neue Szenen entdecken lässt.

Die Ausstellung ist klimatisiert, barrierefrei und ganzjährig geöffnet – ideal bei jedem Wetter. Ein Bistro, ein Souvenir-Shop sowie interaktive Elemente wie Aktionsknöpfe runden das Erlebnis ab. Zudem können Besucherinnen und Besucher an Führungen teilnehmen und exklusive Einblicke hinter die Kulissen dieser einzigartigen Miniaturwelt erhalten.

Neueröffnung im März 2026

Nach einem umfassenden Umbau ist Smilestones an seinen neuen Standort umgezogen. Am 28. März 2026 wurde die Ausstellung im Rhyfall Village in Schaffhausen feierlich eröffnet. Die Liegenschaft wurde seit Oktober 2025 modernisiert und für die Neueröffnung vorbereitet. Im Rhyfall Village stehen nun helle, moderne Räume zur Verfügung, die optimale Bedingungen für den weiteren Ausbau der Miniaturwelt bieten.

Der Umzug gilt als einer der bedeutendsten Schritte in der Geschichte von Smilestones. Noch nie zuvor wurde in der Schweiz – und vielleicht sogar weltweit – eine komplette Miniaturwelt dieser Grösse an einen neuen Standort verlegt. Das Projekt zeigt eindrucksvoll, wie viel Aufwand, Präzision und Innovationskraft hinter der Weiterentwicklung der Anlage steckt.



Gregory Engesser

Interview mit Gregory Engesser – Leiter Marketing Smilestones

Können Sie sich kurz vorstellen und erzählen, welche Rolle Sie bei Smilestones haben?

Mein Name ist Gregory Engesser und ich bin seit über zwei Jahren dafür zuständig, dass die Welt von Smilestones erfährt.

Wie würden Sie Smilestones jemandem beschreiben, der noch nie davon gehört hat?

Smilestones ist eine Indoor-Miniaturwelt, welche durch verschiedene Regionen der Schweiz führt und mit einem Augenzwinkern kleine Geschichten – die typisch für die Schweiz sind – erzählt.

Welcher Themenbereich ist Ihr persönliches Highlight und weshalb?

Mir gefallen sehr viele Szenen und Orte auf unseren Anlagen. Ein grosses Highlight ist unsere Lindt & Sprüngli Schokoladenfabrik, bei welcher auf Knopfdruck der Prozess der Schokoladenherstellung dargestellt wird und die Gäste am Ende eine echte Lindorkugel erhalten. Optisch finde ich den Rheinfall sehr gelungen. Aber aus Sicht eines Marketingfachmanns ist mein Highlight die kleinste Lidl-Filiale der Welt. Auf Knopfdruck gehen Kunden darin mit dem Einkaufswagen einkaufen und man hört den Jingle (d. h. das musikalische Markenzeichen) von Lidl. Vor der Filiale zeigen mit Lidl gebrandete Kühe und Hühner, dass Lidl-Schweiz seine Waren aus der Schweiz bezieht. In der gesamten Szene sind sehr viele coole Details verpackt, welche die Positionierung von Lidl-Schweiz gut abbilden.

Wie lange dauert es, einen einzelnen Themenbereich zu planen und zu bauen?

Das hängt natürlich von der Grösse und vom technischen Aufwand des Abschnitts ab. Unser neuer Heidi-Abschnitt wurde z. B. in einem halben Jahr geplant und umgesetzt. Andere Abschnitte sind technisch anspruchsvoller, bieten mehr Aktion und sind daher zwar optisch schnell geplant, benötigen aber mehr Zeit in der technischen Umsetzung. Man muss sich immer bewusst sein, dass wir viele Dinge selbst konzipieren, da es diese so vorher noch nicht gab. Das bedeutet, dass wir einiges selbst erfinden, das benötigt teils mehr, teils weniger Zeit.

Welche Berufsgruppen arbeiten bei Ihnen zusammen?

Bei Smilestones arbeiten Techniker:innen, Hochbauzeichner:innen, Shopmitarbeiterinnen, eine Buchhalterin, ein Event Manager, ein Ingenieur, der Geschäftsleiter, meine Marketingassistentin und natürlich ich.

Gibt es eine Region der Schweiz, die Sie unbedingt noch nachbauen möchten?

Wenn ich träumen und wünschen dürfte, würde ich entweder das Tessin oder Genf wollen. Mir wäre es wichtig, dass wir nicht «more of the same» zeigen, sprich, dass die Regionen sich optisch gut voneinander unterscheiden. Ausserdem müssen darin witzige Geschichten präsentiert werden können. Da wir aber erst umgezogen sind, liegt das Thema Ausbau aktuell in weiter Ferne.

Welche Vision haben Sie für Smilestones in den nächsten Jahren?

Meine Vision ist, dass Smilestones in die gleiche Riege wie ein Conny-Land oder Technorama aufsteigt. Man soll unseren Namen mit einem tollen Freizeitprodukt assoziieren, das jederzeit besucht werden kann – ob im Sommer oder Winter – oder im Herbst oder Frühling.

Wettbewerb – Gewinne Eintrittskarten fürs Smilestones

Wir verlosen 3 x 2 Eintrittskarten! Beantworte die Fragen und sende sie per E-Mail an Sari.Patzen@rhb.ch. Mit etwas Glück gewinnst du! Teilnahmeschluss: 17. Juli 2026

Fragen

1. Welche Stadt ist im Smilestones als detailgetreues Miniaturmodell dargestellt?
 - a. Zürich
 - b. Luzern
 - c. Schaffhausen
 - d. Chur
2. Was bewegt sich im Smilestones tatsächlich automatisch?
 - a. Die Miniaturwolken
 - b. Die Wasserfälle in den Bergen
 - c. Figuren im Freizeitpark
 - d. Die Züge und Seilbahnen
3. Wie viele Figuren stehen ungefähr in der gesamten Smilestones-Anlage?
 - a. 100
 - b. 5'000
 - c. 12'000
 - d. Über 20'000
4. Wie viele Modellzüge sind im Smilestones insgesamt im Einsatz?
 - a. 100 Modellzüge
 - b. 70 Modellzüge
 - c. 120 Modellzüge
 - d. 300 Modellzüge
5. Welche besondere Funktion sorgt im Smilestones für wechselnde Stimmung?
 - a. Ein Tag-Nacht-Zyklus
 - b. Temperaturwechsel
 - c. Ein integriertes Duftsystem
 - d. Echte Wasserläufe

Besuch bei den Schwedischen Staatsbahnen

Im Sinne eines Austauschs konnten wir – als Gegenbesuch zum Aufenthalt der schwedischen Lokführerin Annelie Persson im April 2025 bei uns – einige Tage nach Nordschweden reisen und die Malmbanan (Erzbahn) kennenlernen.

Von Franco Romana, Lokpersonal

Nachdem die schwedische Lokführerin Annelie Persson im April 2025 eine «Visita» bei uns absolvierte (Artikel in der InfoRetica 2/2025), war es nun im Februar 2026 soweit und wir durften nach Schweden reisen, um uns ein Bild der Arbeitsbedingungen vor Ort zu machen. **Carlo Custer, Leiter Lokpersonal** und ich reisten am 9. Februar 2026 nach Luleå. Am späten Nachmittag verliessen wir schon im Dunkeln das Flughafengebäude und bezogen unser Hotel, wo wir Annelie wieder trafen. Nach einem gemeinsamen Abendessen verabredeten wir uns für den nächsten Morgen.

Kurz vor 05:00 Uhr trafen wir bei eisigen minus 25 Grad am Bahnhof in Luleå ein. Eine lange, aber sehr spannende Reise nach Narvik in Norwegen lag vor uns. Als kurzer lokbespannter Zug starteten wir in Luleå und kamen 30 Minuten später in Boden an, wo wir auf den Nachtzug aus Stockholm warteten. «Heute haben wir Glück, er kommt nur 45 Minuten zu spät», rief mir Michael zu und lächelte freundlich. Etwas erstaunt fragte ich nach, ob dies normal sei oder er diese Info doch etwas ironisch meinte. Die Nachtzüge sind auch in Schweden leider häufig von Verspätungen betroffen und auf dieser unglaublich langen Fahrt von Stockholm bis nach Narvik keine Seltenheit. Als der Zug dann endlich eintraf, durften wir den ganzen Rangierablauf begleiten und beobachten. Was uns sofort auffiel, war die Zusammenarbeit im Team. Das Zugteam führte alle Aufgaben selbständig aus. Die Zugbegleiterin übernahm dabei die Rangier und Kupplungsarbeiten der Schlafwagen, während der Lokführer die Lok kuppelte. Nach erfolgter Bremsprobe ging die Fahrt los und wir fuhren in die Weiten Nordschwedens.

Froh wieder in der Wärme zu sitzen, unterhielten wir uns angeregt über die doch schwierigen klimatischen Bedingungen. Michael erklärte uns, dass sie mit diesen Bedingungen gelernt haben umzugehen und der Fokus komplett anders liegt als in stark bewohntem Gebiet. Der Fahrplan steht nicht im Zentrum ihrer Gedanken, sondern vielmehr die Funktionalität aller wichtigen Komponenten.

So sind Stromabnehmer und Stromversorgung, sowie die Kompressoren der Loks die heiligen Anlagen, die unter keinen Umständen ausfallen dürfen. «Wenn du mitten im Nirgendwo stehen bleibst und die nächste Ortschaft Stunden entfernt liegt, dann kämpfst du schnell ums Überleben deiner Fahrgäste», sagt uns Michael mit seiner entspannten Art und weist auf die in die Jahre gekommenen Wagen hin, die in kurzer Zeit ohne Heizung zum Tiefkühler mutieren. Carlo spricht die Zusammenarbeit im Team an, die uns am Bahnhof in Boden aufgefallen war. Michael und Annelie bestätigen uns, dass sie keine Hierarchien leben und jeder im Team wichtig ist. Die Aufgabenteilung gehört dazu und Rangieraufgaben sowieso. Während dem Gespräch fällt uns auf, dass das gesamte Personal dieselben Dienstkleider trägt. «Wir sind Eisenbahner und das mit Stolz», versichert uns Annelie. Mit dieser grossartigen Aussage erreichen wir mit immer noch derselben Verspätung Kiruna. Dort wird die Lok umgesetzt, weil wir Kiruna wieder in gleicher Richtung verlassen müssen, wie wir eingefahren sind. Wir beobachten erneut die Rangierbewegungen und staunen über die unglaubliche Kälte, die uns hier in Empfang nimmt und man fragt sich, wie die Menschen hier leben mit monatelang hohen Minustemperaturen.

Ohne an die Verspätung zu denken, halten die «Eisenbahner» mit uns einen Schwatz auf dem Perron, bevor wir uns nun auf dem Führerstand der alten Lok einfinden dürfen. Mit viel Vorfreude nehme ich auf dem «Anwärtersitz» platz und kann es kaum erwarten, die Fahrt nun an vorderster Front mitzuerleben. Die Lok kann mit unserer Ge 4/4 II (BoBo II) verglichen werden. Sie bildet hier im Norden, wo ausschliesslich noch lokbespannte Züge verkehren, das Rückgrat der schwedischen Staatsbahn. Wir fahren auf der bekannten Malmbanan in Richtung norwegische Grenze. Die Malmbanan ist die Erz-Bahn. Das wichtige Eisenerz wird mit unglaublich langen und schweren Zügen von Kiruna nach Narvik gebracht und dort auf die Schiffe verladen.

Bild oben: (v.l.n.r.) Carlo Custer, Annelie Persson und Franco Romana mit einem frostigen Lächeln.

Bild unten: Blick auf Narvik.



Da im Winter die Häfen in Schweden, hauptsächlich in Luleå zufrieren und keine Schiffe einfahren können, bringt man das Eisenerz nach Narvik, wo der Hafen aufgrund des Golfstroms ganzjährig befahren werden kann. Diese Züge sind nicht selten bis 8500 Tonnen schwer und werden in der Regel von zwei 6-achsigen Loks gezogen. Beeindruckt von diesen Zahlen erreichen wir mit inzwischen gut einer Stunde Verspätung Narvik. Die grösste Herausforderung beim grenzüberschreitenden Verkehr sind die verschiedenen Signalsysteme. So sind diese teilweise genau gegenteilig, was das Lokpersonal besonders fordert. «Man muss plötzlich umdenken und die Signale gegenteilig interpretieren», erklärt uns Michael. Müde aber mit vielen Eindrücken und spannenden Informationen verbringen wir eine Nacht in Narvik, bevor wir anderntags wieder zurück nach Luleå reisen.

Nach einer weiteren Nacht in Luleå, treffen wir uns am Donnerstagmorgen mit Josefin, der Vorgesetzten der Mitarbeitenden von Luleå. Sehr freundlich und offen empfängt sie uns und erklärt uns, dass wir wirklich Glück gehabt haben, dass wir die Fahrt durchführen konnten. Ab Freitag sollen die Temperaturen nochmals deutlich sinken und Werte unter minus 30 Grad erreichen. Josefin erzählt uns, dass ab minus 30 Grad genau geprüft wird, ob die Züge nach Narvik geführt werden oder nicht. Die Kompressoren kommen ab diesen Temperaturen an ihre Leistungsgrenze und das Risiko eines Ausfalls steigt stark an. Carlo und ich begreifen, dass es hier nicht darum geht, ob ein Zug mit 3 oder 13 Minuten Verspätung fährt, sondern ob er überhaupt fährt und ein Ankommen realistisch ist. Genau diese Erkenntnis erklärt uns die schon fast mediterrane Gelassenheit, welche die Leute hier haben. Wir haben gelernt, dass es Orte auf der Welt gibt, die den Fokus auf lebenswichtige Punkte setzen müssen und Pünktlichkeit oder Taktfahrplan zum Luxusproblem degradiert werden.

Mit unglaublichen Eindrücken und grossem Respekt vor den erbrachten Leistungen unter diesen Bedingungen, traten wir die Heimreise nach Zürich an. Wir haben unser Netzwerk ausbauen können und profitieren von vielen Erkenntnissen der schwedischen Kolleginnen und Kollegen.



Ausflug Quereinsteigende Zugpersonal im Fach Geografie

Am 22. April 2026 fand der Ausflug der Quereinsteigenden des Zugpersonals statt.

Von Daniel Wollenmann, Zugpersonal

Hintere Reihe: Lorenzo Sciarrillo, Michael Forrer, Fabienne Graf, Gianni Brot, Stefan Glaus, Dana Perevoznyk, Fritz Unholz und Slavka Dzadonova.

Vordere Reihe: Daniel Wollenmann, Tamara Sprecher, Maite Córdova, Didier Wetzler, Philip Held und Astrid Thönnissen.



Die Nordklasse fuhr mit dem IC 3 nach Zürich und machte dort den Hauptbahnhof (HB) unsicher. Wir genossen eine spannende Führung durch die Überwachungszentrale, das Herz des HB. Dort kommen alle Fäden zusammen. Einmal spannend die «andere Seite» kennenzulernen. Es war ruhig an diesem Morgen und doch kam immer wieder ein Alarm hinein. Ein Fahrgast ohne gültigen Fahrausweis trifft bald mit dem Zug auf Gleis 33 ein. Und so wurde eine Patrouille organisiert, welche in diesem Fall Hilfe leistet. Für uns ging es weiter in Richtung St. Margrethen, wo wir uns feine Pizzen bestellten.

Für die Südklasse gings von Samedan aus per Bahn in Richtung Rheintal. In Altstätten startete die schöne Fahrt mit der Appenzeller Bahn durch die hügelige und heimelige Landschaft. An Gais vorbei ging es weiter nach St. Gallen wo ein längerer Aufenthalt für einen Stadtrundgang und eine gemütliche Pause auf dem Programm standen.

Auch dieser Ort ist in unseren Geografie-Unterlagen enthalten und so konnten diese Sehenswürdigkeiten gleich vor Ort besichtigt werden. Nach dem Mittag trafen sich beide Gruppen in St. Margrethen zu einer Besichtigung der Firma Stadler Rail. Die faszinierende Technik und Präzision machten uns allen grossen Eindruck. Die letzten SBB-Fahrzeuge vom Typ 512 sind zurzeit in Produktion. Im Weiteren konnten wir zuschauen, wie am neuen Dosto-Railjet der ÖBB gearbeitet wurde. Unsere RTZ-Züge, die bald geliefert werden, haben wir leider nicht gesehen. Diese werden im Werk Altenrhein zusammengebaut. Am Schluss durften wir noch das riesengrosse Warenlager besichtigen. Drei Staplerfahrer waren im Einsatz und besorgt, die richtigen Teile für die Montage bereitzuhalten. Ein ereignisreicher Tag ging langsam zu Ende und wir fuhren mit schönen Stadler-Fahrzeugen in Richtung Bündnerland nach Hause.

Einführungswoche für quereinsteigendes Zugpersonal

Sechs Quereinsteigerinnen und Quereinsteiger sind am Montag, 2. Februar 2026, in ihre Ausbildung beim Zugpersonal der RhB gestartet. Die Einführungswoche bot einen kompakten, abwechslungsreichen Einstieg und legte die Basis für die kommende Ausbildungszeit.

Von Claudio Henz, Support Zugpersonal



Bild 1: (v.l.n.r.) Daniela Wipf, Abeesh Balasingam, Serkan Gürses, Yi Jungkind, Andreas Stärk, Selin Spechtenhauser.

Bild 2: Einblick in die Hauptwerkstätten Landquart.

Bild 3: Schlittelpausch mit anschließendem Besuch im Bahnmuseum Bergün.

Zum Auftakt traf sich die Gruppe im Infrastrukturstützpunkt (ISP) in Landquart, wo diese offiziell willkommen geheissen wurde. Neben einer Einführung standen insbesondere die Ausbildungsstruktur und die wichtigsten Anlaufstellen im Vordergrund. Der persönliche Austausch sowie erste Gespräche mit Verantwortlichen sorgten für einen gelungenen Start.

Der Dienstag war ganz den praktischen Vorbereitungen gewidmet: Die neuen Mitarbeitenden richteten ihre digitalen Arbeitsgeräte ein und erhielten gleichzeitig das notwendige Material. Damit waren alle Teilnehmenden technisch und organisatorisch bestens vorbereitet für die nächsten Ausbildungsschritte.

Am Mittwoch folgte ein Blick hinter die Kulissen der RhB. Bei einem Besuch der Hauptwerkstätte in Landquart erhielten die Quereinsteiger/innen einen unmittelbaren Eindruck von den technischen Abläufen und der Fahrzeug-Instandhaltung.

Die Nähe zur Praxis machte deutlich, wie viele Prozesse im Hintergrund für einen reibungslosen Bahnbetrieb zusammenspielen.

Zum Abschluss der Woche wartete ein besonderes Highlight: Die Gruppe begab sich nach Preda, wo die Schlittelfahrt nach Bergün für Action und gemeinsame Erlebnisse sorgte. Nach dem Mittagessen rundete ein Nachmittagsbesuch im Bahnmuseum Bergün das Programm ab und vermittelte spannende Einblicke in die Geschichte der Albulalinie.

Die Einführungswoche bot den sechs neuen Quereinsteiger/innen eine gelungene Mischung aus Information, Praxisnähe und Teamgeist. Ein motivierender Start, der Lust auf die bevorstehende Ausbildungszeit macht. Wir wünschen allen einen erfolgreichen und erfüllenden Weg bei der Rhätischen Bahn.

Mein Praktikum im Prozessmanagement: Eine Lernreise quer durch die RhB

Von langweiligen Büroaufgaben bis zu aktiven Workshops: Was ich gelernt habe – und warum Prozesse den Alltag leichter machen.

Von Wilson Ferretti, Prozessmanagement



Prozesse modellieren war eine von vielen Aufgaben im Praktikum von Wilson Ferretti.

Mein Praktikum im Team Prozessmanagement (S-SQN-QP) war für mich eine intensive Lernreise und gleichzeitig ein Blick hinter die Kulissen der RhB. Vom ersten Tag an fühlte ich mich willkommen, ernst genommen und war schnell Teil des Teams. Die Integration in die RhB verlief dadurch nahtlos: kurze Wege, offene Türen und viel Bereitschaft, Erfahrung und Wissen zu teilen. Dies ergab einen umfassenden Einblick, den ich nicht erwartet habe.

Was mich besonders begeistert hat: Prozessmanagement ist ein Querschnittsthema und bedeutet nicht «am Schreibtisch zu bleiben». Wer hier arbeitet, lernt nicht nur Diagramme, sondern die RhB in ihrer Vielfalt kennen: vom Betrieb über Werkstätten, der Infrastruktur bis zu Supportfunktionen. Mein Aufgabenbereich war entsprechend abwechslungsreich.

Von administrativen Fleissarbeiten, dem Aufbereiten von Daten bis hin zum Erarbeiten von Konzepten und der aktiven Mitwirkung in Workshops durfte ich aktiv mithelfen. Konkrete Beispiele gefällig? Die Grundlagen für eine einheitliche Erarbeitung der Prozesse mussten aktualisiert werden. So galt es für die Lancierung der ersten Prozessmodellierer-Schulung die Unterlagen und das Konventionenhandbuch zu aktualisieren, damit Regeln und Vorgehen für alle nachvollziehbar sind. Für weitere Zielgruppen konnte ich das Drehbuch für einfache E-Learnings und Videos zur Vermittlung der Theorie schreiben. Du findest diese einfachen Erklärungen zusammen mit dem eingeführten Release-Beitrag zu den Prozessveröffentlichungen auf der Intranet-Seite «Prozesse».

Ebenso konnte ich bei der Erhöhung der Datenqualität im Prozessmanagement meinen Beitrag leisten. Unter anderem mit der Bereinigung von Benutzern nach Austritten und der Definition der Verantwortlichkeiten bei anderen Systemobjekten. Diese Detailarbeit klingt trocken, hat aber einen sehr praktischen Effekt: Wenn Daten sauber sind, findet man Dinge schneller und Missverständnisse werden seltener. Stehen bleiben gilt nicht, auch nach dem Ende meines Praktikums müssen die Daten laufend bereinigt werden. Datenpflege ist kein einmaliger Effort, sondern gehört zur nachhaltigen Prozessarbeit dazu.

Ein weiteres Highlight waren die Prozesseigner-Workshops. Als unterstützende Kraft war ich an allen Terminen dabei und erlebte einen Austausch über alle Funktionsstufen auf Augenhöhe. Genau dort wurde mir klar, worum es im Prozessmanagement letztlich geht: Eingespielte Abläufe aus dem Alltag aufzeigen, Klarheit schaffen, Verantwortlichkeiten sichtbar machen und Unklarheiten beseitigen.

Aus dem Praktikum nehme ich eines mit: Prozesse sind kein Selbstzweck. Wenn wir sie gut gestalten, machen sie unseren Arbeitsalltag einfacher – für alle in einer prozessorientierten Organisation. Ich freue mich, dass ich mein Wissen auch weiterhin bei der RhB einsetzen, weitergeben und im Geschäftsbereich Rollmaterial vertiefen kann. Die gute Zusammenarbeit und der Austausch mit dem Team Prozessmanagement bleibt bestehen.

Team Railservice und Team Vereina am Bündnerhof Cup

Eine Feierabendwette zwischen **Duri Thöni** und **Andreas Brot** führte zwei RhB-Teams nicht nur aufs Curlingfeld, sondern mitten ins Geschehen des Bündnerhof Cups 2026 – mit sportlichem Ehrgeiz und einem versprochenen Abendessen als Einsatz.

Von Lyne Good, Verkauf Bahnhof Scuol-Tarasp

Auf dem Autozug muss man die Autos so nahe wie möglich verladen. Somit hatte auch das Team Vereina gute Chance, die Curling-Steine so nahe wie möglich zu platzieren. Nebst diesen beiden RhB-Teams spielten noch sechs weitere Teams. In der ersten Runde traten beide RhB-Teams gegen externe Teams an. Die Curlingsteine konnten sie noch nicht wie gewünscht platzieren. Beide RhB-Teams haben knapp verloren. Dafür wurden sie jeweils vom Sieger-Team zum Apéro eingeladen.



Norma Frey, Duri Thöni, Simon Rohner, Andreas Brot, Davide Rüetschi, Martina Wyss und Gregori Maiolo (extern)

An einem Feierabend machten Duri Thöni und Andreas Brot eine Wette ab. Beide mussten ein Curlingteam aus ihren Geschäftsbereichen zusammenstellen und gegeneinander antreten. Wenn das Team Railservice gewinnt, bezahlt Duri ein Abendessen und wenn das Team Vereina gewinnt, bezahlt Andi ein Abendessen. Somit nahmen am 15. März 2026 ein 4er-Team vom Railservice und ein 3er-Team vom Vereina am Curlingturnier «Bündnerhof Cup» in Davos teil. Im Team Railservice stand Andi als Skip, Davide Rüetschi, Martina Wyss und Gregori Maiolo (extern) auf dem Eis. Als Troubleshooters bei ihrer Arbeit im Railservice hatten sie gute Chancen, auch die Curlingsteine vom Team Vereina aus dem Weg zu schiessen. Für das Team Vereina spielte Duri als Skip, Norma Frey und Simon Rohner.

Danach ging es frisch gestärkt und motiviert in die zweite Runde. Beide RhB-Teams spielten wieder gegen externe Teams. Im Team Railservice schoss Davide zwei eigene Steine aus dem Haus. Dies machte er sicher extra, damit er den Apéro nach der zweiten Runde nicht bezahlen musste. Beim Team Vereina lief es auch noch nicht so rund. Beide Teams verloren wieder knapp. Somit blieb es weiterhin spannend, wer die Wette gewinnt. In der dritten Runde galt es ernst, denn das Team Vereina spielte gegen das Team Railservice. Beide Teams freuten sich auf dieses Highlight und gaben ihr Bestes. Schlussendlich gelang es dem Team Vereina, die Steine besser zu schiessen und die dritte Runde zu gewinnen. Somit gewann Duri auch die Wette. Nach dem Turnier gingen alle Teams gemeinsam zum Apéro und liessen den Tag mit einem gemütlichen Abendessen und einer Siegerehrung ausklingen. Es machte allen sehr Spass. Wer weiss, vielleicht gibt es nächstes Jahr eine Revanche. Die Artikel-Schreiberin darf dann auch dabei sein.

Ein Tag mit Annina Lüthy-Flury, Reiseberaterin

Reiseberaterinnen und -berater haben einen persönlichen Kontakt zu unseren Kund/innen und begleiten sie bei der Planung und Buchung Ihrer Reisen und unterstützen sie bei Fragen oder Anliegen zu Abonnements, Fahrten und noch vielem mehr. Am 20. April 2026 durfte ich **Annina Lüthy-Flury, Reiseberaterin**, begleiten und selbst erleben, wie ein Tag am Bahnhofschalter aussehen kann.

Von Lea Bernhard, Unternehmenskommunikation

Annina Lüthy-Flury bei ihrer Arbeit am Bahnhofschalter.



Wir trafen uns um 7.15 Uhr am Bahnhof in Landquart, um gemeinsam alles vorzubereiten, bevor der Schalter um 7.30 Uhr geöffnet wurde. Annina zeigte mir alle Aufgaben, welche sie vor Tagesbeginn erledigt. Unter anderem ist dies die Kasse für den Tag vorzubereiten, das Fremdgeld zu zählen und die Bildschirme zu starten. Das Licht am Schalter wird erst um 7.30 Uhr eingeschaltet, wenn zeitgleich die Glastür zum Schalter geöffnet wird.

Eine weitere Aufgabe, die morgens erledigt werden muss, ist zu kontrollieren, ob die stornierten Billetts vom Vortag alle vorhanden sind und korrekt abgelegt wurden. Auch E-Mails müssen abgearbeitet und beantwortet werden. Beispielsweise werden Anfragen für Gruppenreservierungen per E-Mail zugestellt. Denn bei einigen Zügen und Unternehmen müssen Gruppenreservierungen zuerst angefragt werden und bei anderen können die Reservierungen direkt abgeschlossen werden. Annina zeigte mir ein Beispiel einer Reservation für einen Zug der Schweizerischen Südostbahn (SOB). Diese wird im System von ihr angefragt und wenn sie dann die Bestätigung erhält, kann sie diese dem Antragstellenden direkt weitersenden.

Train (Japan)

04/2025



2025年3月21日に行われたGe4/4 II特別塗装の除幕式。左はグラット夫人、右はRhB社長のレナート・ファシアティ氏



青い奇跡—RhBサロン・フルマンカーの復活運行

Beat Muggli / 翻訳・まとめ: 嶋野 崇文

上: Alby Glattサインの下で集合写真。左からグラット夫人 (Martina Glatt)、内装装飾グループのPeter Kasli氏、元SBBのダニエル事業 (Daniel Gleler)、VPS RhB理事のBeat Muggli氏

ワゴン・リ客車の保存活動に尽力された放アルビー・グラット氏の功績を称えて、2025年3月にデビューした新たなRhBサロン・フルマンカーの牽引機に同氏の名前が付けられました。これを記念して、保存団体である「レーティッシュ鉄道フルマン・サロンカー協会 (Verein Pro Salonwagen RhB: 略称VPS RhB)」のペイト・ムグリ氏から御披露の模様を寄稿されました。あわせて発売されたLGBの模型とともに紹介しましょう。(嶋野)

1. Alby Glatt

読者の皆さん、アルビー・グラット (愛称 Alby Glatt、本名 Albert Glatt) を覚えていませんか? 現在40代以上の方でないか記憶にないかもしれませんが、いや、もう少し若い方でも記事や文庫などで目にした方もいらっしゃるでしょう。

私が初めてグラットさんを知ったのは1982年にフジテレビで放送された『夢のオリエント急行』というドキュメンタリー番組です。1977年に運行を終了したワゴン・リ社 (CIWL) によるイスタンブール行のオリエント急行を保存したいと考えたグラット氏は、1970年代後半から様々な方法でワゴン・リ車輻を収集し、1976年からNostalgic Orient Expressの運行を開始しました。

また、グラット氏と競ってワゴン・リ車輻を収集したシャーウッド氏 (James B. Sherwood) が1982年5月から Venice Simplon Orient Express (VSOE) の運行を開始しました。

1982年の『夢のオリエント急行』は、このVSOEの運行開始を機に放送されたオリエント急行のドキュメンタリー番組で、番組の後半ではイントラフルク社により、原形を変えてしまうような大きなレストアを加えず、古きよき時代のワゴン・リ車輻を使用してイスタンブールまで復活運行されたオリエント急行の旅が紹介されました。その番組の中でイントラフルク社の社長、古きよき時代のワゴン・リ車輻オーナーとして、その想いをインタビューで答えていたのがグラットさんでした。



晩年までフルマンカーの保存活動に尽力したAlby Glatt氏 撮影: Sylvia Heldstab



3編を牽引して、撮影地として有名なシュトルゼー 2025-10-8 写真: Georg Trub

34 **enki** レーティッシュ鉄道フルマン・サロンカー協会 <https://verein-pro-salonwagen.ch/>



RhBで保存されている元ワゴン・リのフルマンカー。左はサロンカー As 1142 (元MOB Golden Mountain Pullman Express用サロンカー-AB 40103~106で、後のRhB As 1141~1144)。右上はピアノ・パー車 WR-S 3820、右下はサロンカー As 1161 写真提供: VPS RhB



右: LGBからGゲージで発売されたRhBフルマンカー編成の模型製品。Ge4/4 II 626 (品番 28448)、荷物車 (40844)、Pullman Car (36658、36659 各2編セット) をラインナップ



左から、LGBブランドアンバサダーのHendrik Hauschild氏、RhB社長、Beat Muggli氏、LGBブランドアンバサダー Andreas Franz氏 2024-6-9

RhB-Nachrichten

02/1996

Gourmino Graubünden



Am 24. Mai 1996 fand im Bahnhof Chur der offizielle „Tentativ“ des Gourmino-Speisewagens statt. Als Taufpatin konnte unsere erste und zur Zeit einzige Veranstaltungsfrau, Frau Margareta Linder gewonnen werden.
Foto: W. Bachmann

Restauriertes Erscheinungsbild

Rechtzeitig zum Sommerfest vor Beginn der Sommerferien konnte Gourmino Graubünden der renommierte Nostalgie-Speisewagen der Rätischen Bahn die Werkstätten in Landquart verlassen. In völlig neuem, restauriertem und restauriertem innerem Erscheinungsbild wird er ersichtlich im RhB-Speisewagenprogramm zwischen Chur und St. Moritz eingesetzt. Mit dem Markenprodukt Gourmino Graubünden setzt die Rätische Bahn eine zentrale Fokussierung der Strategiekonzeption FUTURE in die Tat um, sie legt einen weiteren Baustein in ihre Markenstrategie.

Rollendes Restaurant

Der Einsatz von Speisewagen hat für die RhB eine lange Tradition. Seit 1929 besteht zwischen Chur und St. Moritz das Angebot eines rollenden Restaurants. Nach Kriegsende bestanden die Schwarz-

rot-Speisewagenesellschaft, heute SSG Speisewagen AG, als deutsche METROPA als Betreiberin dieser Dienstleistung an Bord der Speisewagen der Rätischen Bahn.

Qualität hoch im Kurs

Wenn Sie mit Ihren Produkten nicht zu den Besten gehören, die auf dem Markt sind, dann gehören Sie gar nicht dazu. Soweit die markige Aussage des wohl renommiertesten Professions für Marketing, Philip Kotler. Die Rätische Bahn setzt auch in einer wirtschaftlich sehr angespannten Zeit auf Qualität. So werden auch heute in allen Speisewagen die Mahlzeiten frisch zubereitet. Und diese Philosophie setzt sich auch bei der Restaurierung und beim zukünftigen Betrieb dieses Wagens aus der Belle Époque der Rätischen durch. Gourmino Graubünden vollzieht für das besondere kulinarische Erlebnis auf der Fahrt durch

eine einmalige Landschaft vorrücken. Die hervorragenden Qualifikationen für kundlich den RhB-Speisewagen von verschiedenen Konzernunternehmenssituationen erlegt wurden, zeigen, dass dieses Konzept auch auf eine erfolgreiche Zukunft des Gourmino Graubünden hinweist.

Umfassende Restauration

Der im 1929 gebaute Speisewagen 3512 verlor in seinen jahrzehntelangen Einsatz einige technische Veränderungen bevor er sich heute in neuem, restauriertem und restauriertem innerem Erscheinungsbild präsentieren kann. So erfolgte 1974 ein Totalumbau in den Werkstätten der RhB in Landquart, nachdem bereits in den Jahren 1968 bis 1972 die Laufgeschichten verbessert und die Abköhlergeschwindigkeit von 45 km/h auf 80 km/h angehoben wurde. Nach über zwanzigjährigem Betrieb musste der Speisewagen erneut einer umfassenden Revision unterzogen werden. Mit über ein Viertel (1992/96) durchgeführte Revision und Umbauarbeiten in den RhB Werkstätten wurde der Wagon nicht nur erneuert, sondern auch wieder dem Pulverstaub der zwanziger Jahre angepasst. Dazu gehörte Wartungsforderungen mit echten Nassbrotbacker Messingarmaturen und Ventilschneide auf der Seite. Auch die Küche wurde vollständig erneuert. Sie ermöglicht heute die rationelle Zubereitung frischer Speisen während der Fahrt. Der Probierkonzept entsprechend und innerhalb des geplanten Kostenbudgets realisieren werden.

Bahnkultur RhB – Aktuelle Themen

Das Team Bahnkultur RhB informiert über laufende Arbeiten zum geschichtlichen Erbe der RhB. Gestützt auf die Strategie Bahnkultur GR engagiert sich die RhB gemeinsam mit Bund, Kanton und Historic RhB für Sicherung, Vermittlung und Inwertsetzung ihres kulturellen Erbes. Aufgrund der Bedeutung als Weltkulturerbe tragen alle Geschäftsbereiche Verantwortung.

Von Roman Cathomas und Werner Caluori,
Produktmanagement Vertrieb



Bahnkultur Tagung im Bahnmuseum Albula.

Rückblick Bahnkultur-Tagung 10. April 2026

Unter dem Leitspruch «LEARN FROM THE BEST, LEARN FROM THE REST!» fand am 10. April 2026 im Bahnmuseum Bergün die zweite Bahnkultur-Tagung statt. Über 50 Vertreterinnen und Vertreter aus Amtsstellen, Politik, Tourismus sowie aus den verschiedenen Bereichen der Bahnkultur haben daran teilgenommen. Sie bot eine wichtige Plattform für Austausch, Lernen und Vernetzung rund um die vielfältigen Facetten der Bahnkultur.

Im ersten Programmteil standen unterschiedliche Perspektiven im Fokus. Regierungsrätin Dr. Carmelia Maissen ordnete die Bahnkulturstrategie GR in die politischen Ziele des Kantons ein. Renato Fasciati beleuchtete die Bedeutung der Bahnkultur aus Unternehmenssicht und zeigte deren Relevanz für Identität, Verantwortung und Zukunftsfähigkeit der Bahn auf. Mit dem Beitrag von Peter Flück, VR-Präsident der Brienz Rothorn Bahn, wurde eindrücklich vermittelt, wie Bahnkultur erfolgreich als touristisches Angebot positioniert werden kann. Ergänzt wurden die Inputs durch externe Fachreferate zu Freiwilligenarbeit und Fundraising. Der Präsident der Stiftung Bahnkultur RhB, Gaudenz F. Domenig, nahm eine aktuelle «Aussensicht-Beurteilung» zum Umgang mit der Bahnkultur der RhB vor. Sein Fazit: «Wir sind auf gutem Weg und es gibt noch einiges zu tun».

In Podiumsdiskussionen und beim persönlichen Austausch wurde dabei deutlich, wie gross die Bedeutung der ehrenamtlichen Arbeit ist. Auch zeigte sich an der Tagung, wie wichtig gegenseitiges Verständnis, Wertschätzung, und gute Rahmenbedingungen für Bahnkulturaktivitäten sind.

Der zweite Programmteil stand unter dem Motto «mitgestalten vertiefen vernetzen» und setzte auf aktive Beteiligung aller Teilnehmenden. In Workshops zu Freiwilligenarbeit, Fundraising und touristischen Angeboten wurden Erfahrungen ausgetauscht, Herausforderungen diskutiert und konkrete Lösungsansätze erarbeitet.

In das Programm integriert waren die Delegiertenversammlung des Vereins Welterbe RhB und die Delegiertenversammlung Historic RhB. Die Rückmeldungen der Teilnehmenden bestätigen, dass sich dieses Format bewährt hat und die vertiefte, interessenübergreifende Auseinandersetzung mit dem (Welt-) Kulturerbe der RhB begrüsst wird.

Rollmaterial

Der A 1225 ist einer von 21 1. Klasse Einheitswagen der RhB, die zwischen 1962 und 1966 beschafft wurden. Er wurde 1962 in Betrieb genommen und 1991 umfassend modernisiert. Seit 2021 abgestellt, wird er nun möglichst originalgetreu zurückgebaut. Die Fertigstellung ist im Laufe des Herbstes zu erwarten. Er wird hauptsächlich im historischen Zug Davos – Filisur zum Einsatz gelangen. Damit kann der aktuell eingesetzte 1. Klasse Wagen A1102 geschont und spezifisch für Dampf-/Bahnkultur-Sonderfahrten eingesetzt werden.

Die Fertigstellung des nach Brandschaden reparierten Salonwagens AS 1141 mit Innenausbau und Neubepolsterung des AS 1141 verschiebt sich auf Ende September/Anfang Oktober 2026. Ursache sind unerwartete Mehraufwände bei der Wiederherstellung und Verzögerungen bei der Zulieferfirma.



Retica

Foto von Nicola Pitaro, Fotograf

Zahl des Quartals

3

Partnerbahnen hat die RhB seit dem 1. Juni 2026. Nach der Hakone Tozan Railway (Japan) und der Mariazellerbahn (Österreich) ist nun die Alishan Forest Railway (Taiwan) hinzugekommen. Die Alishan Forest Railway verläuft im Südwesten des zentralen Bergmassivs Taiwans: Sie beginnt in Chiayi City, führt durch Zhuqi und Meishan und endet in Alishan. Die Hauptlinie ist 71,4 Kilometer lang und weist eine Spurweite von 762 mm auf.

Neues in Kürze



Besuch im Bundeshaus Bern

Von Sandra Beeli, Stab / HR

1 Am Donnerstag, 5. März 2026, wurde das Führungsteam Stab/HR und meine Wenigkeit von unserem aktuellen Ständerratspräsidenten Stefan Engler ins Bundeshaus eingeladen. Der krönende Abschluss war die Fragerunde in seinem persönlichen Büro bei Kaffee und Dessert. Nochmal herzlichen Dank für den tollen Einblick. Bild 1 v.l.n.r.: **Andreas Bass, Matias Bänziger, Remo Schatz, Ladina Waser, Sandra Beeli, Tanja Fiala, Roland Kenel, Yvonne Dünser** und Stefan Engler

Wechsel im Steuerbezugsverein

Von Sandra Beeli, Stab / HR

2 Am Dienstag, 10. März 2026, fand für drei Vorstandsmitglieder die letzte Mitgliederversammlung in ihrer Funktion statt. **Walter Schmid**, Präsident, **Christian Bundi**, Rechnungsführer, und **Sandra Beeli**, Aktuarin, haben ihren Rücktritt gegeben.

Der neue Präsident **Gilbert Zimmermann**

sowie seine neue Aktuarin **Lucrezia Dacal** wurden von der Mitgliederversammlung einstimmig gewählt. Zudem hat **Thomas Perl** die Aufgaben von Christian Bundi übernommen und ist somit neuer Rechnungsführer des Steuerbezugsvereins. Bild 2 v.l.n.r.: **Christian Bundi, Walter Schmid, Sandra Beeli, Gilbert Zimmermann** und **Thomas Perl**. Nicht auf dem Bild **Lucrezia Dacal**

Danke, M365-Champions!

Von Nicole Geisser, Produktmanagement
Kollaborationsplattform

3 Die M365-Champions haben während und nach der Datenmigration auf SharePoint einen wichtigen Beitrag zur digitalen Zusammenarbeit bei der RhB geleistet. Über mehrere Jahre hinweg haben sie ihr Wissen geteilt, Mitarbeitende unterstützt und mit viel Engagement neue Arbeitsweisen im Unternehmen verankert. Heute ist M365 im Arbeitsalltag breit etabliert. Der Austausch rund um digitale Zusammenarbeit entwickelt sich deshalb weiter. Aus der bisherigen Rolle der M365-Cham-

pions entsteht ein offener, unternehmensweiter Austausch, an dem sich künftig alle Mitarbeitenden beteiligen können. Im Zusammenhang mit dieser Neuausrichtung hat sich die Geschäftsleitung persönlich bei den M365-Champions für ihren grossen Einsatz bedankt. Das dabei entstandene Gruppenfoto zeigt die vor Ort anwesenden Champions. Bild 3 v.l.n.r.: **Ursin Caviezel, Moreno Spadin, Nicole Geisser, Florian Ambauen, Martin Rohner, Robin Mühlmeier, Martin Moser, Nadine Tabbara-Bütow, Martin Vital, Davide Rüetschi, Bettina Hartmann, Claudio Henz, Maja Rubischon, Denis Stollberg, Andrina Cavigelli, Selin-Nancy Zopf, Sandra Galovac** und **Katarina Schmidt**

RhB und login Berufsbildung an der «Fiutscher Südbünden»

Von Andreas Roth, Employer Branding

4 Vom 9. bis 11. April 2026 fand in Samedan die «Berufsschau Fiutscher Südbünden» statt. Mehrere Lernende und die Ausbildungsleiterin von login waren an diesem verlängerten Wochenende vor Ort,



um die verschiedenen RhB-Lehrberufe im persönlichen Gespräch vorzustellen. Herzlichen Dank an alle Beteiligten! Auch an der Hauptausstellung «Fiutscher 2026» werden RhB und login wieder präsent sein: Diese findet vom 11. bis 15. November 2026 in der neuen Messehalle AREON in der Oberen Au Chur statt. Bild 4 v.l.n.r.: Fabian Lieberherr, Fachmann Bahntransport St. Moritz, Joana Giraldo Oliveira, Detailhandelsfachfrau Pontresina und Lara Mutzner, Detailhandelsfachfrau Samedan

Berufswahltag Landquart

Von Rabije Salihi, Employer Branding

5 Beim Berufswahltag in Landquart erhielten über 80 Jugendliche und ihre Begleitpersonen spannende Einblicke in die vielfältigen Berufswelten der RhB. An interaktiven Posten konnten sie verschiedene Tätigkeiten kennenlernen und selbst ausprobieren. Ein besonderes Highlight war der Auftritt von Schweizer Meister Massimiliano Pellegrini, der seine persönliche Erfolgsgeschichte teilte und sich den

interessierten Fragen der Jugendlichen stellte.

Spatenstich Bahnhof Landquart

Von Lea Bernhard, Unternehmenskommunikation

6 Die RhB und die SBB begingen am Freitag, 10. April 2026 den Spatenstich zu den Vorarbeiten des Grossprojekts «Umbau Gleis- und Perronanlage Landquart». Herzstück des Projekts bildet das gemeinsame Mittelperron für den komfortableren und zeitsparenden Umstieg zwischen den Zügen der RhB und SBB. Bis 2032 werden insgesamt 365 Millionen Schweizer Franken in die Modernisierung des für Graubünden sehr wichtigen Bahnhofes und Eingangstors investiert. Bild 6 v.l.n.r.: Andreas Thöny, Gemeindepräsident Landquart, René Batschelet, Projektleiter SBB, Felix Bissig, Leiter SBB Infrastruktur Projektmanagement Region Ost, Christian Florin, Leiter Infrastruktur RhB, Ralph Rechsteiner, Leiter Projektabwicklung RhB und Julia Diem, Projektleiterin RhB

Verschwisterung Alishan Forest Railway

Von Lea Bernhard, Unternehmenskommunikation

7 Am Montag, 1. Juni 2026 haben Vertreter der Rhätischen Bahn (RhB) und der taiwanesischen Alishan Forest Railway offiziell ein gemeinsames Partnerschaftsabkommen als Schwesterbahnen unterzeichnet. Damit eröffneten die beiden Bahnen ein bedeutendes neues Kapitel in der internationalen Zusammenarbeit im Eisenbahnwesen sowie im kulturellen Austausch. Die Partnerschaft soll dazu dienen, die Sichtbarkeit der Bahnunternehmen in der jeweiligen Region zu intensivieren und sich gegenseitig eine Werbeplattform zu geben.

Was unsere Fahrgäste bewegt

Im zweiten Quartal 2026 haben uns wiederum einige Kundenrückmeldungen erreicht. Einen Auszug davon haben wir für euch hier zusammengestellt.



Von: Axel G.
Datum: 30. März

Ihre Anfrage an die Rhätische Bahn

Sehr geehrte Frau Mayerhofer,
sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte mich nochmal bedanken, dass Sie täglich die Lokdienste für Bahnfans zur Verfügung stellen.

Mir ist aufgefallen, dass die Züge 3501-3515 seit wenigen Tagen wieder fehlen. Könnten Sie dies bitte nochmals an die zuständige Stelle weitergeben?

Als kleines Dankeschön möchte ich Ihnen ein Foto zeigen, welches ich Ihnen mit dieser E-Mail sende. Mein Sohn (12 Jahre) ist auch schon ein grosser Eisenbahnfan und hat einen Zug der RhB aus Klemmbausteinen nachgebaut. Er hat das ganz allein so hinbekommen. Ich hoffe, Ihnen damit eine kleine Freude bereiten zu können.

Viele Grüsse nach Graubünden
Axel G.



Zum Klatschen

Für Herrn Dr. Renato Fasciati, Direktor RhB

Am Freitag, den 26. Dezember, bestieg ich in Landquart den RE 13, Abfahrt 20:17 Uhr mit dem Ziel Zuoz nach vorausgegangener 9½-stündigen Anreise mit dem ICE. Der aufmerksame Zugbegleiter riet mir, angesichts meines Koffers, den nächsten Wagon mit bahnsteiggleichem Eingang zu wählen und öffnete mir sogar die Tür. Bei der Fahrscheinkontrolle erkundigte ich mich, da ich wusste, dass ich in Klosters Platz mit Wartezeit von ½ Stunde umsteigen musste, ob nicht ein früherer Zug von dort ging. Er stellte fest «leider nein» und riet mir, wegen der Kälte den noch offenen Warteraum zu benutzen.

Ich war während der Fahrt mit Lesen beschäftigt und hörte plötzlich «Klosters Platz», was mich veranlasste, meinen Koffer zu ergreifen und den Zug zu verlassen. Nach wenigen Schritten bemerkte ich, dass ich meine kleine Nike – Rucksacktasche liegengelassen hatte. Zu spät, der Zug fuhr bereits wieder an. Ich stand am falschen Bahnhof, nämlich Klosters Dorf an Gleis 2. Pech gehabt. Oder auch Glück, wie sich im weiteren Verlauf zeigte. An Gleis 1 war alles geschlossen, auch der Warteraum. So ging ich hin und her und sah kurz darauf den örtlichen Kleinbus von der Haltestelle wegfahren, der dann aufgrund meines Winkens vor mir hielt und mich zum Bahnhof Klosters Platz mitnahm.

Dort stand schon der Zug in Richtung Sgallains – Scuol auf Gleis 2, den ich über die Mitte durch die Niederflertür betrat. In dem Moment kam der Zugführer durch den Gang und bevor ich ihn ansprechen konnte, ging er vorbei und


betätigte die Tür zum Nebengleis. Ich setzte mich hin als genau in dem Moment der Zug aus Davos auf Gleis 1 einfuhr, und kurz darauf eine Zugbegleiterin aus diesem Zug ausstieg. Sie ging davon und kam kurz darauf zurück – und winkte mir durch das Fenster zu.

Dann passierte etwas, in meinen Augen abenteuerliches: Der Zugführer kam um die Ecke mit meiner Nike-Rucksacktasche in der Hand und gab mir diese mit der Bemerkung «das ist Ihr Beutel». Meine Fassungslosigkeit war grenzenlos. Er erklärte mir dann, dass der junge Zugbegleiter aus dem Zug nach Davos Platz ihn angerufen habe, um ihm mitzuteilen, dass er im Gegenzug den Beutel übergeben habe zur Aushändigung an mich, da er vermutete, dass ich im Zug des benannten Zugführers sässe, weil ich ja nach Zuoz wollte. Meine Fassungslosigkeit bemerkend sagte er nur trocken «nun ist ja alles gut» und verschwand wieder in Richtung seines Führersitzes. Diese Geschichte ist wahr und zum Erzählen geeignet. Die Umsichtigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der RhB und die ergriffene Initiative, die sich an diesem Fall manifestiert, ist unglaublich. Ich bin GA-Inhaber und viel im Engadin und habe stets die Freundlichkeit der Zugbegleitung geschätzt, aber das hier ist der absolute Gipfel.

Wohl dem Unternehmen, das solche Mitarbeiter hat, was auch mit der Personalbetreuung zu tun hat.


Ihr dankbarer J.L.

Der Kundendienst sagt Danke




Kunde: An den Verantwortlichen: Ich bin mit dem Bernina Express gefahren. Dabei kam es zu einem demütigenden Vorfall, weshalb ich gerne die Stellungnahme ihres Unternehmens hören würde. Ein Skinhead mittleren Alters trat mir von hinten auf den Fuss. Als ich ihn darauf hinwies, entschuldigte er sich nicht nur nicht, sondern bedrohte mich stattdessen. Das ist eine unhöfliche Reaktion. Ich produziere eine Reisesendung für einen japanischen Fernsehsender. Ich habe vor, über diesen Vorfall in der Sendung zu berichten.

RhB: Wir vom Kundendienst senden die Kundenrückmeldung an Laura Rolloos von der PGAG, da es einen ihrer Mitarbeitenden betrifft. Sie teilt uns mit, dass dieser besagte Mitarbeiter nicht mehr bei der PGAG angestellt ist, dass die Anschuldigungen aber gut möglich sind und wir uns gerne entschuldigen dürfen. Um dem Kunden betreffend die Vorwürfe etwas Gutes zu tun, erstatten wir ihm die Sitzplatzreservation.



Kunde: Der Kunde bedankt sich für diese Geste und bestätigt uns, dass er den negativen Teil aus seinem TV-Beitrag rausschneidet. Da er aufgrund des Tumults aber vergessen hat, sich einen RhB-Magneten als Andenken zu kaufen, wünscht er, dass wir ihm diesen schicken.

RhB: Wir entscheiden uns gegen die Zustellung des Magneten, da wir aus Kulanz bereits die Reservation erstattet haben. Den Kunden verweisen wir jedoch an unseren Shop, wo er sich einen Magneten aussuchen und sich nach Hause schicken lassen kann.



Kunde: Der Kunde meldet sich zurück: Er sei enttäuscht, dass wir ihm keinen Magneten schenken und habe nun entschlossen, doch über das negative Erlebnis im landesweiten TV zu berichten. Der Titel der Sendung heisse «Reisepannen Schweiz».


RhB: Wir nehmen mit S-KOM Kontakt auf und informieren Yvonne Dünser über das Vorhaben des Kunden. Yvonne wiederum kontaktiert den Marktverantwortlichen Asien, Patrick Miescher. Er nimmt mit dem Kunden Kontakt auf und klärt die Angelegenheit mit dem Magneten. Er schickt ihm einen zu: Der Kunde sei nun zufrieden.

Der Kundendienst sagt DANKE

Wir möchten allen Beteiligten von Herzen Danke sagen: Für eure ehrlichen Auskünfte und eure vielseitigen Bemühungen. Der eine Mitarbeitende hilft dem anderen und so schaffen wir es auch immer wieder, auch über die Landesgrenzen hinaus unsere Kunden glücklich zu machen.

Und wenn sich nun einige von euch fragen: «Warum so einen Aufwand für einen Kunden aus Asien, welcher offenbar sehr fordernd unterwegs ist?» Nun: Wir setzen alles daran, dass der von euch allen hart erarbeitete, gute Ruf der RhB bestehen kann. Mission (in diesem Fall) erfüllt.

Euer Kundendialog-Team



InfoRetica
Nr. 2/2026
Retica

Deine spontane Meinung...

Riccarda Flütsch

Position: Lokführerin

Ort: Chur (Depot)

Anzahl RhB-Dienstjahre: 5 Jahre

...erkläre deinen Job in einem Satz.

Personen und Güter mit der Bahn transportieren.

Schätzfrage: Wie viele Fahrzeuge werden täglich in St. Moritz gereinigt? (Antwort: 250 Fahrzeuge)

Ich hätte mich hoffnungslos verschätzt. Deshalb tippe ich jetzt auffallend präzise auf 260.

...welchen Kinofilm oder welches Buch kannst du empfehlen?

Erasmus von Rotterdams «Lob der Torheit», kurz gefolgt von den FDV.

...wohin und mit wem würde eine RhB-Reise bei dir gehen?

Mit der Dampflokomotive ins Lichtenland zusammen mit meinem Neffen.

...deine Schwäche?

Bei alten Fundstücken und im Gartencenter fehlt mir manchmal die nötige Selbstbeherrschung.

...deine Meinung zur InfoRetica?

Mir gefällt das breite Spektrum, besonders die historischen Beiträge. Interessant zu sehen, was sich verändert hat und was vielleicht besser geblieben wäre.

Wen wählst du als Nächste für diese Fragen und warum?

Adrian Flepp, Teamleiter technische Kontrolle, Chur (Depot). Man sollte ihn der InfoRetica einfach nicht länger vorenthalten.

Leider ist die ursprünglich nominierte Esther Eschenmoser in der Zwischenzeit aus der Unternehmung ausgeschieden, weshalb wir uns freuen, dass Riccarda Flütsch teilgenommen hat.

Gianluca Lardelli

Position: Lokführer

Ort: Poschiavo

Anzahl RhB-Dienstjahre: 8 Jahre

...erkläre deinen Job in einem Satz.

Ich bringe Menschen sicher, pünktlich und mit viel Leidenschaft durch die Bündner Bergwelt und Sorge dafür, dass sie entspannt reisen und die Aussicht geniessen können. Mein Arbeitsplatz hat jeden Tag die schönste Aussicht und gleichzeitig auch viel Verantwortung.

Schätzfrage: (siehe links)

Ich schätze in der Hochsaison etwa 400 bis 450 Fahrzeuge pro Tag und in der Nebensaison rund 300, je nach Saison deutlich unterschiedlich.

...welchen Kinofilm oder welches Buch kannst du empfehlen?

Ich kann den Film «Ziemlich beste Freunde» empfehlen. Eine sehr berührende und gleichzeitig humorvolle Geschichte über Freundschaft, Solidarität und das Überwinden von Grenzen zwischen zwei sehr unterschiedlichen Menschen.

...wohin und mit wem würde eine RhB-Reise bei dir gehen?

Ich würde gerne einmal mit meiner Familie im Glacier Express in der Excellence Class reisen, damit ich das Panorama, die Reise und den besonderen Service auch einmal als Gast geniessen kann.

...deine Schwäche?

Meine Schwäche ist wahrscheinlich, dass ich oft zu hilfsbereit bin und sowohl privat als auch beruflich immer versuche, für andere da zu sein.

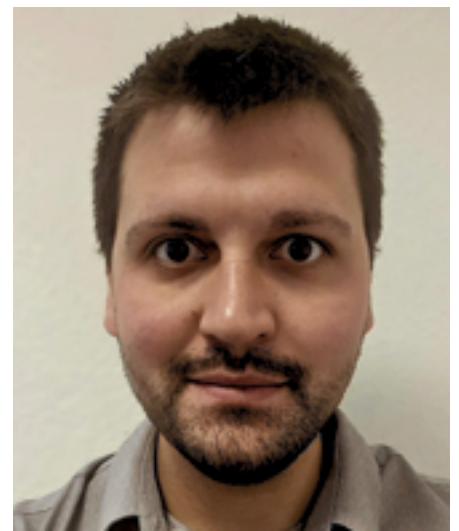
...deine Meinung zur InfoRetica?

Ich finde die InfoRetica eine sehr gute Möglichkeit, mehr über andere Bereiche, Projekte und Mitarbeitende der RhB zu erfahren. Dabei entdeckt man immer wieder interessante Dinge, die man vorher gar nicht wusste.

Wen wählst du als Nächsten für diese Fragen und warum?

Michelle Viola; Express-Zugbegleiterin, Samedan. Sie ist immer sehr positiv und freundlich, sowohl im Umgang mit unseren Gästen als auch mit ihren Arbeitskolleg/innen, und ich bin sicher, wenn sie auf meinem Zug dabei ist, kommen wir immer pünktlich und ohne Probleme ans Ziel.

Spielregeln:
Die/der Befragte darf den nächsten Mitarbeitenden auswählen, die/der befragt werden soll. Es muss sich dabei um eine/n Vertreter/in eines anderen Geschlechts und eines anderen Geschäftsbereichs handeln.





Spektakulärer FPV-Drohnenflug durch die Werkhallen in Landquart

Zwischen Zügen, Technik und Handwerk entsteht ein Einblick, der normalerweise verborgen bleibt.

