



Foto: Julian Ryf

Der Weltrekordzug bestand aus 25 je vierteiligen Capricorn-Triebzügen. Von einem Führerstand aus können aber nur maximal vier solcher Züge gleichzeitig gesteuert werden. Um den Rekordzug fahren zu können, kamen deshalb insgesamt 7 Lokführer und 21 Techniker zum Einsatz. Für die Kommunikation innerhalb des Zuges hat die RhB ein fast zwei Kilometer langes Feldtelefonnetz installiert.

Die wohl grösste technische Herausforderung war das Bremsen des Zuges während der Talfahrt im starken Gefälle und in den engen Kurven. Die 2990 Tonnen schwere Komposition wurde vollständig über elektrische Rekuperation abgebremst. Der dabei produzierte Strom wurde über die Fahrleitung ins Netz zurückgespeist. Mit ver-

schiedenen, vorgängig ausgetesteten Massnahmen konnte sichergestellt werden, dass die Spannung in der Fahrleitung die vorgegebenen Grenzwerte zu keinem Zeitpunkt überschreiten würde.

Für die Rekordfahrt blieb der Albulatunnel während rund zwölf Stunden gesperrt. Für die Steuerung der Rekordfahrt sowie für die Kundeninformation zuständig war die RhB-Betriebsleitzentrale in Landquart.

Viele RhB-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus allen Unternehmensbereichen haben während Wochen, zum Teil sogar während Monaten ihr Fachwissen und ihre Kreativität eingesetzt, um die vielfältigen Herausforderungen technischer, bahnbetrieblicher und kundendienstlicher Art zuverlässig und sicher bewältigen zu können. Ihnen ist es zu verdanken, dass der Anlass fast mit der Präzision eines Schweizer Uhrwerks abgelaufen ist.

Trotz insgesamt 4550 Sitzplätzen durften im Rekordzug nur 150 geladene Gäste mitfahren, darunter Vertreter der Sponsoren und Medienpartner. Interessierte Zaungäste wurden eingeladen, das von der RhB für insgesamt 3000 Gäste bereitgestellte Festzelt auf dem Festivalgelände in Bergün zu besuchen.

Die im Rekordzug mitfahrenden Gäste führen in einem aus Salon- und Speisewagen formierten Extrazug von Chur nach Preda. Dort wurden sie in den im Rohbau weitgehend fertiggestellten neuen Albula-tunnel II geführt. Um 13.15 Uhr wurden die Gäste durch einen Querschlag zum Einstieg in den im Jahr 1903 eröffneten Albulatunnel I wartenden Monsterzug gebeten, in den sechsten der insgesamt 25 Capricorn-Züge.

Um 14.00 war die Abfahrt geplant. Wegen eines technischen Problems kam es jedoch zu einer Verspätung. Doch dann, um 14.19, merkte man es plötzlich: Der Zug bewegte sich! Die Lokführer hatten die Bremsen gelöst, und so rollte der Zug nun langsam, weitgehend nur von der Schwerkraft getrieben, dem Tunnelausgang entgegen.

Unter den im Zug mitreisenden Medienvertretern befanden sich auffällig viele Asiaten, darunter eine grössere Gruppe aus China. Das unterstreicht die Bedeutung des Marketingaspekts dieses Megaanlasses:

Der vordere Zugteil hat eben den Rugnuxkehrtunnel verlassen, vor dessen Eingang überquert der hintere Zugteil den Lehnviadukt Rugnux.



Blick aus dem Weltrekordzug kurz nach der Abfahrt aus dem Albulatunnel in Preda.

