

Einsatz stehenden Lokführer abzulösen, stiegen ausgeruhte Kolleginnen und Kollegen zu.

Nach der Überquerung des Schmittner-Tobel-Viaduktes endete die Rekordfahrt kurz vor der Station Alvaneu. Die Capricorn-Züge wurden nun getrennt. Wegen der nun erforderlichen Normalisierung der Software – zur Erfüllung spezieller Anforderungen während der Rekordfahrt mussten einige Softwareänderungen vorgenommen werden – dauerte dieser Vorgang rund ein-einhalb Stunden.

Etliche Capricorn-Züge wurden für den Rücktransport der dort wartenden Fans in Dreierpaketen zurück nach Bergün geleitet. Weil die Softwarenormalisierung etwas mehr Zeit als geplant beanspruchte und weil vorher schon der Rekordzug seine Fahrt im Albulatunnel verspätet begonnen hatte, mussten sich die auf ihren Heimtransport wartenden Gäste gedulden.

Guinness-Diplom

Bereits einige Tage vor dem Rekordversuch war Seyda Subasi, eine von 70 Guinness-Richterinnen, aus der Türkei nach Graubünden gereist. Die RhB hatte die Aufnahme des Rekordes, so er gelingen sollte, unter dem Titel «Weltlängster Schmal-



Fast wie bei der Tour de France – der «offizielle Besenwagen» des Rekordversuchs.



Der Modellbahnherrsteller LGB hat den Weltrekordzug im Massstab 1:22,5 nachgestellt.

spur-Reisezug» ins Guinnessbuch beantragt. «Schmalspur» hat die RhB mit einem Augenzwinkern eingefügt: Obwohl es sich um den längsten bisher jemals verkehrenden Reisezug handeln würde, verspricht ein Rekordeintrag mit dem Zusatz «Schmalspur» eine längere Lebensdauer. Auf einer flachen Normalspurbahn den Rekord bren-

chen zu wollen, wäre wesentlich leichter als auf einer Schmalspurbahn, die kurvenreich durch das Hochgebirge führt.

Und so waltete Seyda Subasi ihres Amtes. Drei Bedingungen, so sagte sie, seien zu erfüllen: Erstens dürfe für einen Schmalspurrekord die Spurweite nicht mehr als 1,4 m betragen. Zweitens müsse die Länge des Rekordzuges mindestens 1900 m betragen. Und drittens schliesslich wolle sie persönlich die Vorbeifahrt des Zuges überwachen und die Anzahl der vorbeifahrenden Wagen zählen, um die errechnete Längenangabe verifizieren zu können.

Die erste Bedingung galt als erfüllt, nachdem eine Nachmessung zeigte, dass die RhB-Züge tatsächlich auf Meterspur fahren. Bei der Nachmessung eines Capricorn-Zuges zeigte sich dann aber eine minimale Längendifferenz gegenüber den Angaben der Lieferfirma Stadler. Gemäss Seyda Subasi ist der «Capricorn» um Zentimeter kürzer als von der Lieferfirma Stadler angegeben. Die offizielle Länge des Rekordzuges beträgt deshalb nur 1906,375 m und nicht, wie ursprünglich kommuniziert, 1910 m. Nichtsdestotrotz wurde die zweite Anforderung ebenfalls erfüllt. Am 29. Oktober schliesslich stand Seyda Subasi an der Strecke und konnte tatsächlich 100 vorbeifahrende Wagen zählen.

Damit waren alle Bedingungen erfüllt. Der ins Guinnessbuch der Rekorde einzutragende Weltrekord gehört nun der Rhätischen Bahn.



Die Guinness-Richterin Seyda Subasi überreicht das Diplom an RhB-Direktor Renato Fasciati.