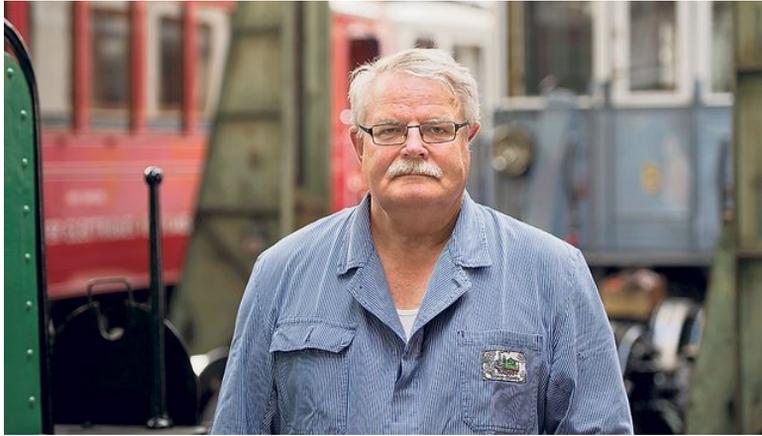


Heute, 07:00

Montagsgesicht

Weltbürger mit Sinn für Eisenbahntradition

Schweiz Heute, 07:00



«Für uns ist der Fahrplan nicht das Mass aller Dinge», sagt Jean-François Andrist. (Bild: Simon Tanner / NZZ)

Jean-François Andrist reiste und lebte beruflich in Osteuropa, Indien und auf der Arabischen Halbinsel. Jetzt, als Pensionierter, präsidiert der Betriebsökonom und Eisenbahnliebhaber den ältesten Museumsbahnverein der Schweiz, Blonay–Chamby.

Alois Feusi

Das nennt man Reisen mit Stil: Als der Zug von Vevey her in Blonay eintrifft, steht bereits der grau-beige, 106 Jahre alte Triebwagen Nummer 11 der Montreux-Oberland-Bernois-Bahn samt einem roten Personenwagen der früheren Chemins de fer électriques Veveysans bereit. Auf dem Bänklein vor dem blumengeschmückten Bahnhofsgebäude wartet Jean-François Andrist, der schnauzbärtige Direktor der Blonay–Chamby-Bahn (BC), persönlich auf den Besuch aus der Deutschschweiz, um ihn mit dem schmucken Extrazug hinauf ins Depot von Chaulin zu führen.

Der Kunde ist König

«Direktor» ist freilich nicht ganz die korrekte Bezeichnung für Andrists Funktion. Der 67-jährige pensionierte Betriebsökonom ist vielmehr der Präsident des ältesten Museumsbahnvereins der Schweiz. Und solche ausserplanmässige Extrafahrten sind auf der drei Kilometer langen, landschaftlich ungemein reizvollen Schmalspurstrecke der BC samt Tunnel und Viadukt hoch über Montreux auch keine Seltenheit. «Wir fahren hier nicht auf der Linie Lausanne–Genf», betont der Eisenbahnliebhaber aus dem Unterwallis schmunzelnd. «Für uns ist der Fahrplan nicht das Mass aller Dinge.»

Daran habe er früher auch gelegentlich den einen oder anderen Kollegen erinnern müssen, der die Passagiere mit allzu rigider Bahnbeamten-Korrektheit zu «eisenbahnkonformem» Verhalten habe bewegen wollen. Doch das sei Vergangenheit; inzwischen sei allen im Verein bewusst, dass man vor der Abfahrt zunächst den älteren Herrschaften und Familien mit Kinderwagen beim Einsteigen über die hohen Trittbretter helfen solle. «Die Bremskontrolle kann man danach immer noch machen.»

Dass der Kunde König ist, weiss Andrist als Ökonom sehr wohl. «Bei einem Jahresbudget von rund 400 000 Franken muss man buchhalterisch denken, um den Betrieb langfristig nicht zu gefährden», erklärt der Mann, der seit 2007 an der Spitze der 1968 gegründeten ältesten Museumsbahn der Schweiz steht und am Umgang mit Zahlen kaum weniger Freude hat als an Eisenbahnen.

Ausgefallene Bahnreisen

Nachdem er nach dem Studium zunächst im Clearing- und Kompensationsgeschäft mit dem kommunistischen Osteuropa tätig gewesen war, arbeitete er später lange Jahre im Agrarhandel mit Asien und lebte unter anderem ein Jahrzehnt in Indien und danach auch einige Jahre in Dubai. Auf dem Subkontinent unternahm Andrist, der als Gründungsmitglied zunächst als Heizer bei der BC mitgemacht hatte und von 1980 bis zum Umzug nach Indien 1990 Vizepräsident und Zuständiger fürs Marketing war, regelmässig Bahnreisen, und zwar sowohl privat als auch beruflich. «Man musste immer wieder einmal in die Produktionsgebiete reisen, und der Flugverkehr war damals nicht so ausgebaut wie heute. Da nahm ich lieber den Zug.»

Die schönsten Bahnfahrten auf dem Subkontinent habe er allerdings in Pakistan erlebt, so erinnert sich Andrist und schwärmt von den strategischen Strecken der Briten bis hinauf an die afghanische Grenze. Er fuhr mit dem Zug zum Khyberpass und auch auf den Bolanpass in der Provinz Belutschistan. «Das waren eindruckliche Fahrten durch wunderbare Landschaften», erzählt er. «Aber heute würde ich nicht mehr in jene Gegend reisen, das wäre viel zu gefährlich. Unsere Reisegruppe brauchte dort bereits in den neunziger Jahren zwei bewaffnete Begleiter.»

Ausgefallene Bahnreisen unternimmt er noch immer gerne, so etwa jene vom März dieses Jahres nach Algerien, über die er in einem Forum von «Drehscheibe Online» ausführlich berichtet. Die meisten Bähnler-Reisen führen ihn allerdings nach Deutschland und Osteuropa, wo es etliche Schmalspurbahnen gibt. Gelegentlich begleitet ihn dabei auch seine Frau. «Aber die Teilnehmer solcher Exkursionen sind in der Regel zu 90 Prozent Männer.»

Lok 105 auf grosser Fahrt

Im letzten Sommer reiste eine Delegation der Blonay–Chamby-Bahn sogar mit eigener Dampflokomotive auf dem Tiefader zum 125-Jahr-Jubiläum der Harzer Schmalspurbahnen. Dort legte die Lokomotive 105 – unter anderem in Doppeltraktion mit der gleichfalls 1918 in Karlsruhe gebauten Schwestermaschine 5906 – ohne grössere Probleme mehr als 1000 Kilometer zurück. Es seien auch viele jüngere Mitglieder mitgereist, sagt der Präsident. Eigentliche Nachwuchsprobleme kenne der rund 100-köpfige Verein nicht, aber es gebe eine Lücke zwischen den Jungen und den jung gebliebenen Pensionierten.

Auf die Revisions- und Instandstellungsarbeiten an den rund 70 historischen Fahrzeugen oder auf die Durchführung von grossen Anlässen wie dem Rangierlokomotiven-Festival vom kommenden 14./15. und 21./22. September hat das Fehlen des altersmässigen Mittelbaus keine Auswirkungen, wohl aber auf den Fahrbetrieb. Denn gemäss den Bestimmungen des Bundesamts für Verkehr darf man ab 70 keine Schienenfahrzeuge mehr führen oder andere sicherheitsrelevante Funktionen übernehmen. «Das ist ein Problem für uns», klagt Jean-François Andrist. «Denn wir haben viele Mitglieder, die zwar über 70 Jahre alt, aber körperlich und mental noch immer jung und frisch sind.»

COPYRIGHT © NEUE ZÜRCHER ZEITUNG AG - ALLE RECHTE VORBEHALTEN. EINE WEITERVERARBEITUNG, WIEDERVERÖFFENTLICHUNG ODER DAUERHAFT SPEICHERUNG ZU GEWERBLICHEN ODER ANDEREN ZWECKEN OHNE VORHERIGE AUSDRÜCKLICHE ERLAUBNIS VON NEUE ZÜRCHER ZEITUNG IST NICHT GESTATTET.