

Vom Genfersee auf den Berninapass

Zwei Vereine setzen eine Lok in der alten Heimat ein – es ist auch die Geschichte einer speziellen Freundschaft

TOBIAS GAFAFER

Es war eine Zitterpartie mit Happy End. Im Februar zog die Lokomotive Ge 4/4 81 der Berninabahn aus eigener Kraft einen Extrazug von St. Moritz zur Station Alp Grüm auf 2091 Metern über Meer – zum ersten Mal seit über fünfzig Jahren. Die Beteiligten werden den Tag nie vergessen. «Wir waren den Tränen nahe, als wir in der Winterlandschaft dem Lago Bianco entlangfuhren», sagt Jérôme Constantin.

Der Romand lebt am anderen Ende der Schweiz und ist Bauingenieur bei der Montreux-Oberland-Bahn (MOB). Vor allem aber ist Constantin Präsident der Westschweizer Museumsbahn Blonay-Chamby (BC), für die er am Wochenende auch als Lokführer tätig ist. Die BC übernahm die «81» 1970, nachdem die Rhätische Bahn (RhB) diese ausgemustert hatte. In zehnjähriger Fronarbeit restaurierte sie das Unikat, 1916 von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik und Brown, Boveri & Cie. für die damalige Berninabahn gebaut, mustergültig.

Lange diesem Tag entgegengefiebert hatte auch der Club 1889, der in Samedan historische Fahrzeuge der RhB erhält. Zwei Jahre hatte er mit der BC die Rückkehr der «81» geplant. «Ein Bahnmärchen wurde wahr», sagt der Klubpräsident Fredy Pfister.

Bis die zwei Vereine am Ziel waren, hatten sie allerdings grosse Hürden zu überwinden. Die Überführung der «81» nach Pontresina im letzten August war bereits zu Ende, bevor sie richtig begonnen hatte. Eine spezielle Konstruktion der Lokomotive löste zwischen Landquart und Chur eine Störung nach der anderen aus. Die kleinen Räder in der Mitte der Lok, wo die Magnetschienensbremse befestigt ist, brachten das Sicherungssystem der RhB durcheinander.

«Wir rechneten mit technischen Problemen», sagt Constantin, «aber nicht



Die Lok Ge 4/4 81 fährt nach Jahrzehnten wieder in Graubünden – zwischen Bernina Lagalp und Ospizio Bernina.

TOBIAS GAFAFER

wie geplant am Bernina einsetzen können», sagt Pfister. Dabei war die grosse Fahrt ins Puschlav, die der Club 1889 zu seinem 25-jährigen Bestehen durchführen wollte, bereits ausverkauft.

Mehr Spannung, weniger Tempo

Mit viel Einsatz gelang es den Beteiligten, doch noch eine Lösung zu finden, dank der keine Störungen mehr auftraten. Doch bereits kam es zum nächsten Problem: Die Spannung der Berninabahn ist heute höher als zu jener Zeit, als die «81» regulär im Einsatz war. Die modernen Triebfahrzeuge speisen auf der Talfahrt Strom zurück. «Wir fürchteten, dass die höhere Spannung die Motoren beschädigt», sagt Pfister.

Die Jubiläumsfahrt konnte der Club 1889 im Herbst nur zusammen mit einem modernen Triebwagen durchführen. Die beiden Vereine gaben ihren Traum jedoch nicht auf. Sie fanden auch für das Problem der Spannung eine Lösung: Die Lokführer benutzen nun lediglich die ersten Fahrstufen, bei denen die Motoren in Serie geschaltet sind. Das langsame Tempo macht Fahrten in der Hauptsaison, wenn zusätzliche Bernina-Express-Züge verkehren, allerdings schwierig. Die RhB-Strecke ist einspurig, die Entfernung zwischen den Kreuzungsstationen beträchtlich.

Andere Bahnen hätten das Vorhaben wohl ohnehin längst gestoppt. Die RhB ist keine Museumsbahn und befindet sich in der grössten Modernisierung ihrer Geschichte. Doch unter Direktor Fasciati pflegt sie ihr Erbe – und ist für Fahrten mit historischem Rollmaterial offen. Auf der touristisch attraktiven Strecke von Davos nach Filisur setzt die RhB von Mai bis Oktober einige fahrplanmässige Nostalgiezüge ein, die sich grosser Beliebtheit erfreuen.

Die Rückkehr der «81» nach Graubünden aber ist allein dem ehrenamtlichen Engagement der BC und des Club 1889 zu verdanken. Namentlich die Romands verwendeten einen grossen Teil ihrer Freizeit, um die Lokomotive auf der Berninabahn zum Fahren zu bringen. «Die Reise ins Engadin dauerte jedes Mal rund sechs Stunden», sagt Constantin.

In der Schweiz gibt es zahlreiche Vereine, die alle möglichen Oldtimer restaurieren. Eine derart enge Kooperation über die Sprachgrenzen hinweg ist jedoch ungewöhnlich. «Wir unterhalten uns auf Deutsch, Französisch und Italienisch», sagt Constantin, «nur mit dem Rätoromanischen haben wir noch etwas Mühe.» Es sei wichtig, beim Erhalt des historischen Bahnerbes zusammenzuarbeiten.

Gegenbesuch in Graubünden

Die gemeinsame Zeit schweisste die Bündner und Romands zusammen. Der Besuch der Lokomotive ist auch die Geschichte einer Freundschaft, die schon vor einigen Jahren begann. Die BC, die älteste Museumsbahn der Schweiz, hat neben der «81» weitere Fahrzeuge der RhB in ihrem Bestand. Zu ihrem 50-jährigen Bestehen organisierte sie 2018 am Genfersee ein Bernina-Festival. Das Krokodil 182, eine Schwesterlokomotive der «81», die dem Club 1889 gehört, kam damals als Gast zum Einsatz.

Ernst Demonti war beim Besuch in der Romandie dabei. Er ist Mitglied des Club 1889 und Lokführer der RhB in Poschiavo. Der Club 1889 holte die «182» aus Frankreich, wo sie vor sich hin rostete, zurück und restaurierte sie in zehnjähriger Fronarbeit. Demonti war der Projektleiter und fuhr die «182» auf den Einsätzen zwischen Montreux, Vevey, dem Saanenland und dem freiburgischen Bulle, begleitet von strecken-

kundigen Lokführern der BC. «Ich hätte mir nie gedacht, dass ich einmal oberhalb des Genfersees mit dem Bernina-Krokodil fahren würde», sagt er.

Damals sei die Idee entstanden, mit der «81» einen Gegenbesuch in Graubünden zu machen, sagt Constantin. Nun sind die Rollen vertauscht. Anlass für den Besuch in der alten Heimat war das Jubiläum des Club 1889. Die Lokomotive bedienen auf der Berninastrecke Lokführer der MOB und weiterer Bahnen, die von einem streckenkundigen

«Wir waren den Tränen nahe, als wir in der Winterlandschaft dem Lago Bianco entlangfuhren.»

Jérôme Constantin
Bauingenieur

Kollegen der RhB begleitet werden. Wie lange die «81» noch im Engadin bleibt, ist offen. Fix geplant ist eine öffentliche Fahrt von St. Moritz nach Cavaglia am 7. Mai. Die Versicherungen und das Gastrecht im RhB-Depot Pontresina seien auf ein Jahr befristet, sagt Pfister. Eine Verlängerung sei unter Umständen aber möglich. «Der Höhepunkt wäre ein Einsatz mit der Dampfschneeschleuder im kommenden Winter.»

An der BC wird das Vorhaben nicht scheitern. «Unser Ziel ist, dass die Lokomotive bis im Mai 2023 in Graubünden bleibt», sagt Constantin. Es handle sich um einen einmaligen Moment. Die «81» werde in den nächsten zwanzig Jahren nicht mehr auf die Berninabahn zurückkommen.



Jérôme Constantin
Präsident
der Westschweizer
Museumsbahn
Blonay-Chamby



Fredy Pfister
Präsident
des Club 1889

mit so grossen.» Die BC und der Club 1889 hatten die «81» für den Einsatz am Bernina zuvor angepasst. Die Probleme liessen sich jedoch nicht auf die Schnelle lösen, wie auch der RhB-Direktor Renato Fasciati feststellen musste, der für einen Augenschein am Bahnhof Chur vorbeikam.

Die RhB überführte die Lok später in einer nächtlichen Betriebspause ins Engadin. «Es war unsicher, ob wir sie