

Mit Volldampf Geld suchen



Ein Ballenberg-Dampfzug überquert den Aareviadukt Richtung Interlaken. Solche Rückwärtsfahrten lieben Dampffrösser genauso wenig wie Pferde den «Rückwärtsgang».

Guido Lauper

MEIRINGEN Die Ballenberg-Dampfbahn schafft als bedeutender touristischer Mosaikstein die Verbindung vom Berner Oberland über den Brünig Richtung Innerschweiz. Wie lange noch, hängt von der Wiederinbetriebnahme der Drehscheibe in Meiringen ab.

«Die Ballenberg-Dampfbahn mit ihren wertvollen historischen Fahrzeugen und Drehscheiben ist ein Zeuge von nationaler Bedeutung und muss deshalb erhalten bleiben», ist Pascal Troller überzeugt. Dass sie als «touristischer Mosaikstein» nicht verschwinden soll, darin gibt ihm Stefan Otz, Direktor von Interlaken Tourismus, recht.

In der Sorge um die Zukunft der Ballenberg-Dampfbahn (BDB) berieten Troller und Otz kürzlich über die Möglichkeiten der Abschlussfinanzierung der für die BDB überlebenswichtigen Dampflok-Drehscheibe von Meiringen. «Ohne diese Drehscheibe geht der BDB früher

oder später der Dampf aus», ist Troller überzeugt. Deshalb startete der Berater von Unternehmen im Bereich historischer Zeitzeugen im Februar dieses Jahres eine Sammelaktion (wir berichteten). Schon damals vertraute Pascal Troller auf die Referenzen von seinen zahlreichen geretteten historischen Objekten in der ganzen Schweiz. Heute atmet er zweimal tief durch und bekennet: «Der Verlauf der Mittelbeschaffung für dieses bedeutende Projekt ist ernüchternd.»

Ein Drittel fehlt

Konkret kostet der Umzug der Drehscheibe im Bahnhof Meiringen rund 250 000 Franken. «Zwei Drittel des Betrages sind zusammen», freut sich Troller, gleichzeitig betont er: «Für die Restfinanzierung durch andere Donatoren müssen im Kanton Bern noch rund 50 000 Franken generiert werden können. Wenn wir dies bis Ende Jahr nicht erreichen, könnte der Erhalt dieses bedeutenden touristischen Zeit-

zeugen gefährdet sein.» Für die Endfinanzierung hofft Troller deshalb auf die Gemeinden entlang der befahrenden Strecken der Oberländer Seite des Brünigs und in den beiden Lüttschinentälern sowie auf weitere Donatoren. Sponsoren jenseits des Brünigs werden gefragt sein, sobald auch die Drehscheibe in Giswil versetzt werden muss.

Rückwärts am Berg geht nicht

Die Drehscheibe von Meiringen hatte 2010 der Einführung der Meiringen-Innertkirchen-Bahn in den Bahnhof weichen müssen und wartet seither auf den Wiedereinbau auf dem Gelände der Zentralbahn westlich des Bahnhofs. Sie ist zwingend nötig, weil die Berglokomotive HG 3/3 Nr. 1067, Baujahr 1910, der BDB nach ihrer Fahrt vom Brünig her in der Gegenrichtung abgedreht werden muss, um aus technischen Gründen vorwärts über den Berg fahren zu können.

Ohne Drehscheibe muss die Lok jedes Mal leer nach Interla-

ken Ost fahren, wo sie mittels Kran gewendet wird. Zudem sind Rückwärtsfahrten den Dampftrössern auf die Dauer nicht bekömmlich.

Das gilt auch für die 98-jährige Tallok, G 3/4 Nr. 208, welche die nostalgischen Züge mit ihren vielen Fans zwischen Interlaken-Ost und Meiringen befördert. Beide Maschinen sind nötig, weil die Berglok der BDB nur mit dem Tempo 45 als Höchstgeschwindigkeit die Fahrpläne der Zentralbahn zwischen Interlaken und Meiringen durcheinanderbringen würde.

Teure Leerfahrten

Die Wichtigkeit der Drehscheibe der BDB bestätigt deren Leiter Martin Schwertfeger: «So kann es auf die Dauer nicht weitergehen; jede Leerfahrt zum Wenden einer Lok kostet alles in allem rund 1500 Franken.»

Guido Lauper

www.pascaltroller.ch,
www.dampfbahnen.ch