

Die schöne Bernina e «la bestia»

Schneeräumung mit der RhB

Die Bahnstrecke über die Bernina gehört zu den eindrucklichsten der Welt. Dass sie auch im Winter offen ist, verdankt sie den engagierten Mitarbeitern der RhB und ihrer monumentalen Schneefräse: la bestia della Bernina. Gegen Windverfrachtungen kämpfen sie dort oben bis Ende April.

VON WALTER TSCHOPP (TEXT UND BILDER)

Die Maschine rollt an, langsam, ohne Geräusche. Im Cockpit tasten sich die Augen durch gedämpftes, blaues Neonlicht nach vorne. Scheinwerfer beleuchten die Schienenpiste. Die Uhr rechts vom Armaturenbrett zeigt 5.10 Uhr an, und draussen muss es bitterkalt sein. Drinnen ist es angenehm warm, und in der klaren Dunkelheit verschwinden die letzten Gebäude von Pontresina. La bestia schleicht sich an, schnurrend, fast lautlos sucht sie die Herausforderungen des neuen Tages.

DER FÜHRERSTAND erinnert an das Innere eines Flugzeuges. Vorne rechts der Pi-

lot, Lokführer Moreno aus Pontresina. Links daneben sitzt Giovanni, der Maschinist. Seine Hände führen sanft zwei Sticks, mit denen die Fräse gesteuert wird. Links hinten überwacht Copilot Francesco die Strecke mit Handy und Funkgerät. Alle drei sind im Puschlav aufgewachsen und kennen die Berninastrecke auswendig. Früher war die Bahn im Winter die einzige Verbindung in den Süden. Für die Lehre oder das Studium benutzte man die Bahn. Heute räumen die drei Puschlaver auch für die

NACH DER STATION LAGALB geht das leise Schnurren in ein Knurren und Schnaufen über. Der Wind bläst da oben ganz anständig, und mit ihm kommt der Treibschnee. Die Wechten werden höher und breiter, die Gleise kann man nur noch erahnen. La bestia, mit vier Metern Höhe und zehn Metern Länge ein beeindruckendes Ungeheuer, kann mehr und das zeigt sie eindrücklich auf den letzten Steigungen bis zur Passhöhe. Sie stampft, schnaubt und schleudert den Schnee entschlossen bis zu 40 Meter weit weg. Die grossen Verfrachtungen fordern fast alles, und la bestia lässt ihre Pferde springen. Zweimal 600 PS, das ist ein ganzer Autopark: links zehn VW-Käfer und rechts acht Renault Twingo. Unter Volllast zittern die beiden Auswurfkanäle, und die Maschine beginnt zu vibrieren. Über 8000 Tonnen Schnee frisst sie in einer Stunde weg, das würde einem Volumen von 100 Einfamilienhäusern entsprechen. Gewaltig und globale Spitzenklasse.

GEREDET WIRD NICHT viel im Cockpit, die Blicke schweifen im Dreieck, von den Armaturen zum Tablet mit dem Streckenplan und nach draussen zu den Fräsköpfen. Mit den Sticks können diese bewegt werden, nach oben, aber auch nach aussen. Ein Kanal bis zu sechs Metern Breite wird überall da geräumt, wo

es die Strecke zulässt. Tunnel und Galerien ausgenommen, vor diesen wird zentimetergenau angehalten und die Maschine eingefahren.

Angehalten werden muss auch kurz vor dem Bahnhof Alp Grüm. Ein Weichenwärter hantiert an einem Stück Gleis, aber die Weiche bewegt sich nicht.

«Der Winterdienst kostet uns jedes Jahr 3,5 Millionen Franken»

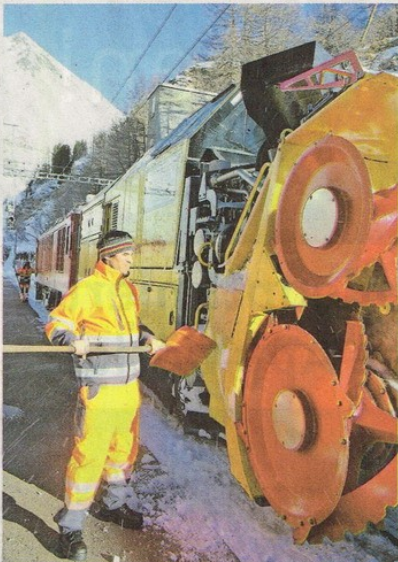
THOMAS GASNER, RhB

Giovanni steigt aus, hilft mit und legt die Mechanik unter einem Holzbrett frei. Nichts zu machen, die Elektrik macht schlapp, also Plan B für den Gleiswärter: Die Weiche mit einer Kurbel von Hand öffnen und schliessen. 25 Personen sind auch diesen Winter bis weit in den Frühling hinein auf der Berninastrecke mit Schaufel und Pickel für den Winterdienst unterwegs. Auf der Bernina verfrachtet der Wind den Schnee fast waagrecht über den Pass. In der Zeit vor la bestia gab es bei der RhB nur Schneeschleudern. Berühmte und grosse, auch solche mit Dampf, aber eben nur Schleu-

dern, den Rest besorgten Männer mit ihren Schaufeln. Die «x rot mit 95403», wie die bestia offiziell heisst, schleudert und fräst gleichzeitig, wie eine Strassenmaschine. Für die Bahntechnik war das im Jahr 2011 ein Quantensprung.

ALP GRÜM IST BAHNHOF, Hotel und Raststation für Bahnarbeiter in einem, aber auch Kreuzungsmöglichkeit für die Züge auf der eingleisigen Berninastrecke. Die Fräse wartet auf Gleis 1 den ersten Zug von Poschiavo ab. Hotelgäste in Filzpantoffeln, umgehängten Mänteln und glimmenden Zigaretten im Mundwinkel wagen sich an die frische Luft. Wind und eisige Kälte machen ihnen aber wenig Mut auf Frühgymnastik. Gefühlte minus 30 Grad sind es sicher, dementsprechend schnell ziehen sich die Hotelgäste zurück.

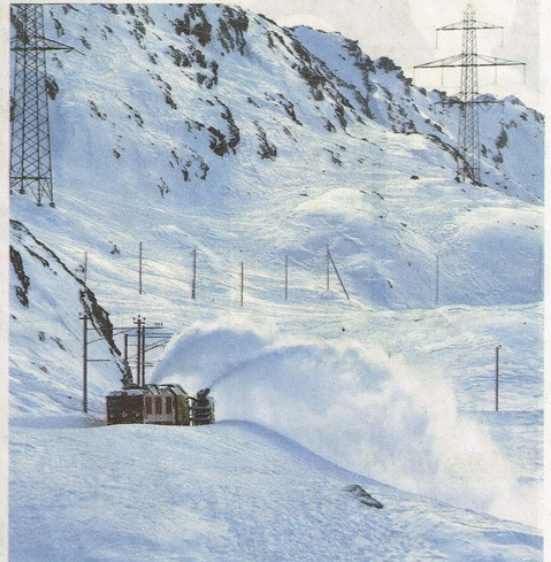
Die frische Sonne, der verschneite Paligletscher und eine gestochene scharfe Aussicht bis ins untere Puschlav begleitet la bestia auf dem letzten Abschnitt bis Cavaglia. Der nächste Zug bringt die ersten Touristen ins Engadin. Eine Amerikanerin erklärt im warmen Zugabteil unterwegs. Auf der Bernina Zugabteil einer gelangweilten Tochter die Schönheiten der «swiss mountains»: «Splendid, wonderful.» Beide ahnen nicht, dass Arbeiter seit fünf Stunden unterwegs sind, um die höchste Alpen-transversale fahrbar zu machen.



Zwischenstopp: Der Lokführer packt mit an.



Vor Tagesanbruch: Cockpit mit modernster Technik.



Ospizio Bernina: Bis zu 40 Meter grosse Schneefontänen stieben in die Luft.