

## Werner Bühlmann und die Dampflokomotive 01 202 („nulleins-zweihundertzwei“)

(von Paul Müller)

Ein Duft von warmem Öl, von Dampf und Kohle umgibt die Dampflokomotive, die gleich ihren Zug in Gang setzt. Ein alle Sinne ansprechendes, eindrucksvolles Schauspiel: Zischender Dampf, die Trieb- und Kuppelstangen beginnen sich zu bewegen, die Räder zu drehen, der Arbeitstakt der Lokomotive wird untermalt durch die sich immer schneller folgenden, melodisch oder auch heiser klingenden Auspuffschläge des Abdampfes der Dampfmaschine. Das Bild krönen die weissen Dampfwolken, mehr oder weniger durchmischt mit grauem bis schwarzem Rauch. Bei kühler Witterung dominiert das Weiss des Abdampfes, welcher je nach Absorbierfähigkeit der Luft oft noch lange hängen bleibt. Wenn auch moderne Traktionsmittel wie Elektro- oder Diesellok einfacher, günstiger, sauberer und umweltfreundlicher <sup>1)</sup> zu betreiben sind, sind aber bei der Dampflokomotive das Zusammenwirken von Mensch, Eisen, Feuer und Wasser und das Umwandeln der erzeugten Energie in Bewegung auf anschauliche Weise sichtbar.



Ankunft der Dampflokomotive in Münsingen 1975. Vor dem Treibrad Werner Bühlmann.

Die grosse Dampflokomotive, welche vom Herbst 1975 bis anfangs 1983 auf einem Gleis am Bahnhof Münsingen zu sehen war, (viele werden sich erinnern) bot allerdings einen anfänglich eher traurigen Anblick: kalt, tot, schmutzig, rostig, heruntergekommen, ausrangiert. Nicht viele glaubten daran,

dass aus dem „Schrotthaufen“ wieder eine stolze Lokomotive werden würde. Nachfolgend möchte ich kurz beschreiben, wie es dazu kam und Werner Bühlmann mit teilweise bescheidenen Mitteln, wenigen Helfern und viel mühevoller Fronarbeit sein Ziel - eine betriebsfähige Lok - nach 17 Jahren doch erreichte.

<sup>2)</sup> Einer, der sich von Dampfmaschinen und besonders Dampflokomotiven in den Bann gezogen fühlte, war Werner Bühlmann. Geboren am 6. Januar 1922, aufgewachsen in der Erlenau (später Erlenauweg 20), Münsingen als Zweitjüngster mit acht Geschwistern. Der Vater betrieb dort eine mechanische Werkstätte, wo seinerzeit unter anderem auch Wasserräder gebaut wurden. Werner interessierte sich früh für alles was sich drehte und bewegte. Innenleben von Gerätschaften und dergleichen mussten ergründet werden, am Besten nahm man gleich alles auseinander. Die bis gegen 1930 <sup>3)</sup> noch vorhandene eigene Energieversorgung mittels Wasserrad, angetrieben von abgeleitetem „Giesse“-Wasser, dann die Achswellen und Transmissionsriemen, welche die gewonnene Antriebskraft zu den einzelnen Maschinen in der Werkstatt übertrugen, faszinierten schon den kleinen Werner.



Der kleine Werner Bühlmann (ganz rechts) mit seinen Brüdern vor dem Wasserrad bei der Werkstätte seines Vaters um das Jahr 1928.

Die nahe gelegene Eisenbahnstrecke Bern - Thun zog ihn ebenfalls an. Dort verkehrten zwar seit 1919 hauptsächlich elektrische Lokomotiven, nicht selten kamen aber auch noch Dampflokomotiven vorbei. Werner beeindruckten am meisten diejenigen mit grossen Treib- und Kuppelrädern (=Schnellzuglok). Grossrädige Dampflokomotiven gab es ja täglich auch auf der Strecke Bern - Langnau - Luzern (bis 1935)<sup>4)</sup> zu sehen. Ihm gefielen die Maschinen mit höher liegendem Umlaufblech und daher in ganzer Grösse sichtbaren Triebräder der A 3/5 (sprich "A drei-fünf") „600“ SBB viel besser als die A 3/5 „700“ mit tiefer liegendem Umlaufblech und daher in Radkästen versteckten oberen Teil der grossen Räder. Der Traum, solche Lokomotiven zu fahren, liess ihn nicht mehr los.

Nach der obligatorischen Schulzeit begann Werner Bühlmann 1938 eine Mechanikerlehre bei der Firma Von Roll in Bern. Dass er diesen Beruf erlernen wollte, erstaunt nicht. Einmal war er schon als Kind lieber in der Werkstatt des Vaters als in der Schule, zum andern diente dieser Beruf als Grundlage zur Weiterbildung als Lokomotivführer. Leider traten bei ihm während der Lehrzeit schon bald gesundheitliche Probleme auf: Zitat<sup>5)</sup> "Der Jüngling hustete Blut, musste nach Luft ringen und verlor an Gewicht. Mit Verdacht auf Tuberkulose wurde er in das Sanatorium in Heiligenschwendi (ob d. Thunersee) überwiesen, wo er 11 Monate bleiben musste". Ganz geheilt wurde sein Leiden nicht, 2-3 wöchige Kuraufenthalte in Heiligenschwendi oder in andern Kurorten im Abstand von 1 bis 3 Jahren waren lebenslang nötig zur Linderung des Leidens. Wegen der Krankheit wurde Werner Bühlmann als „nicht Militärdienst tauglich“ befunden, für ihn ein weiterer Schlag, denn Lokführer konnte nur werden wer „Militärdienst tauglich“ war.

1940 verstarb sein Vater, 68 jährig, daher war seine Arbeitskraft zu Hause nach Abschluss der Lehre zunehmend gefragt. Er hat die Werkstätte dann ja auch übernommen und weiterbetrieben. Das Ziel, (Dampf-)Lokführer zu werden, hatte er durch die Umstände aufgeben müssen. Dies schmerzte ihn mit der Zeit weniger, als er sah, dass die Dampflok langsam verschwinden würden. Ihn interessierten Elektro- und Diesellokomotiven nicht besonders, „Tramführer“, wie er sich (auch) ausdrückte, zu sein sei für ihn nicht erstrebenswert.

Ca. 1955 lernte Werner Bühlmann seine zukünftige Frau Martha kennen, welche in Basel lebte. Bei seinen Besuchen in Basel liess er es sich nicht nehmen, in den beiden grossen Bahnhöfen Ausschau nach Dampflokomotiven zu halten. Basel SBB erreichten vom Elsass her die französischen Dampflokomotiven (elektrifiziert ab September 1957)<sup>4)</sup>, in Basel Badischer Bahnhof gab es die Dampflok der Deutschen Bundesbahn. Ihm gefielen die deutschen Lokomotiven besser, einmal wegen des filigran wirkenden Barrenrahmens, des roten Anstrichs von Rahmen und Räder, dann waren die Triebräder der grossrädigen Schnellzuglok immer in ganzer Grösse sichtbar und nicht im oberen Teil mit einer Haube verdeckt. Die Besuche in den Bahnhöfen scheinen aber doch manchmal länger gedauert zu haben. Immerhin ist folgende Frage von Martha überliefert: Zitat<sup>6)</sup> „kommst du eigentlich wegen mir

oder wegen der Loki's nach Basel?" - Martha und Werner heirateten 1962, dass eine Dampflokomotive beide noch intensiv beschäftigen würde, ahnten sie damals wohl kaum.

Es gab ja genug zu tun in der eigenen Werkstatt. Werner war Mechaniker mit Leib und Seele, bevorzugte es aber, alleine zu arbeiten, hatte also meistens keine Mitarbeiter. Er hatte den Ruf, auch bei schwierigen Aufgaben meistens eine gute Lösung zu finden. Nach gelungener Arbeit, nach Feierabend kehrte er gerne im „Trübu“ für ein Bier oder zwei ein.



Werner Bühlmann in seiner Werkstatt am Erlenuweg, 1979.

Doch das mit den Lokomotiven liess ihn nie ganz los. Mit dem langsamen Verschwinden der Dampflokomotiven überall in Europa und anderswo, gab es auch Leute, die diesem Vorgang nicht tatenlos zusehen wollten. So wurde 1965 der Verein „Eurovapor“ gegründet, der sich schon bald der betriebsfähigen

Erhaltung dieser Schienenfahrzeuge widmete. Werner Bühlmann kannte einen der ersten Präsidenten von „Eurovapor“: Ferdinand Mollet aus Gosswil (SO). Kein Wunder, dass Werner bald Mitglied bei dieser Vereinigung wurde und aktiv in seiner knappen freien Zeit mitarbeitete.

„Eurovapor“ hatte sich ca. 1970 zum Ziel gesetzt, einige typische Dampflokomotiven zu kaufen, zu revidieren und nach Möglichkeit später für Sonderfahrten einzusetzen. In der Schweiz gab es nach 1968 keine SBB-Dampflokomotiven mehr, naheliegender war da, sich nach Lokomotiven in Deutschland umzusehen, wo noch verhältnismässig grosse Bestände vorhanden waren und sich in der Bundesrepublik auch die Möglichkeit bot, solche - ausrangierte - Lokomotiven zu kaufen. Eine Schnellzuglok (mit grossen Rädern) gehörte ja unbedingt in eine solche Sammlung.

Für Werner Bühlmann war das ja die Gelegenheit, doch noch an eine solche Lokomotive zu kommen. Im Januar 1975 reiste er zusammen mit Hansueli Aeberhard aus Hilterfingen, welcher beruflich bei der Firma Sulzer Ingenieur für Dampferzeuger, privat aber auch Sachverständiger für Dampflokomotiven<sup>7)</sup> war, nach Hof („in Bayern ganz oben“).

Von Hof aus wurden bis 1973 die Schnellzuglok der Reihe 01 für Züge nach Regensburg, Bamberg und Nürnberg eingesetzt. Es bot sich ihm dort auch die Gelegenheit, auf einer grossen Dampflok im Führerstand mitzufahren. Aus verschiedenen, ausrangierten Lokomotiven wählten sie, vor allem wegen des sehr guten Zustandes des Dampfkessels die 01 202 aus (= 202. Lok der Reihe 01).

„Eurovapor“ hatte nicht genügend Mittel verfügbar, Werner Bühlmann bezahlte die Rechnung über DM 30000.- als Darlehen. Das war der Preis für Alteisen, falls es schief gehen würde, könne er die Lok mindestens verlustfrei weiter verkaufen, wie er den Spöttern im Dorf nachher kühl vorrechnete.

Eines Tages im Sommer 1975 (ich erinnere mich noch gut daran) sprach Werner Bühlmann bei Bahnhofsvorstand Ernst Imhof vor und bat um sein Einverständnis, eine grosse, ausrangierte aber rollfähige Schnellzugsdampflok auf dem nur noch wenig benutzten Anschlussgleis der Firma Contrafeu abstellen zu können. Dies für eine Dauer von etwa 2 Jahren und um Revisionsarbeiten daran vorzunehmen. Hr. Imhof war nach Rücksprache mit vorgesetz-

ten Stellen der SBB einverstanden unter der Bedingung, dass der Zugs- und Rangierverkehr auf keinen Fall behindert werden dürfe. Die Benutzerin des Anschlussgleises, die Firma Contrafeu, war ebenfalls einverstanden. Andere als möglich erachtete Standorte liessen sich innert nützlicher Frist nicht finden oder scheiterten aus technischen Gründen wie dem Kurvenmindestradius (140 m benötigt die Lok).

Am 2. Oktober 1975, an einem schönen Herbsttag, traf die besagte Lokomotive am späteren Nachmittag als Extrazug in Münsingen ein. Nicht mit eigener Kraft zwar, aber - Wunsch von Werner Bühlmann - recht „standesgemäss“ mit der „Krokodillok“ Be 6/8 III No 13301 der SBB. Auch nicht etwa gratis, sondern frachtpflichtig für 130 t Gewicht als „Eisenbahn-Fahrzeug auf eigenen Rädern rollend, ohne Vorräte“, wegen leichter „Profilüberschreitung“ (also etwas zu breit und etwas zu hoch für schweizerische Eisenbahnstrecken) als Spezialtransport mit Zuschlag.

Die Ankunft in Münsingen erregte beträchtliches Aufsehen, viel neugieriges Volk „belagerte“ den Bahnhof und die Betriebsabwicklung erforderte für die arbeitenden Eisenbahner erhöhte Aufmerksamkeit. Bald nach Ankunft in Gleis 3 wurde die Dampflok in das für sie bestimmte Gleis geschoben. Etwas später fuhr auch die „Krokodillok“ zurück nach Basel.

Die imposante Erscheinung der „Bühlmanschen“ Dampflok – sie zog damals noch tagelang sehr viele Schaulustige an, zumal ihretwegen auch Zeitungsartikel gedruckt worden sind (z.B. in den Tages-Nachrichten vom 4. Oktober 1975) – bot von der Nähe besehen aber einen eher traurigen Anblick. Die Verwendung als Heizlok in Hof, aber auch die längere Standzeit im Freien ohne Pflege (zuletzt noch ab Mitte April 1975 in Basel Badischer Bahnhof) haben dazu beigetragen. Sobald als möglich -an Samstagen- begann Werner Bühlmann zusammen mit Helfern eine gründliche Reinigung seiner Lok, zuerst im Gleis „Contrafeu“ später (weil praktischer) an der Rampe beim Güterschuppen. Schon bald war klar, dass eine Revision wie ursprünglich geplant bis in ca 2 Jahren sich als unmöglich erwies. Dampfkessel und Lokrahmen, die Radsätze, Triebwerk sowie teilweise die Achslager befanden sich zwar in gutem oder noch befriedigendem Zustand. Beim Tender (mit der Lok fest gekuppelter Wagen für Kohle- und Wasservorräte) als ganzes wie auch bei Blechverkleidungen, vielen beweglichen Teilen, Bolzen und Schraubverbindungen blieb letztlich nichts anderes übrig als diese gründlich aufarbeiten oder neu anzufertigen. Gut zu sehen war auch, dass in der letzten Betriebszeit der Lok – abgesehen von Kessel, Lauf- und Triebwerk – nötige Reparaturen nur noch schnell und wenig sorgfältig erledigt worden sind. Den Entschluss, die Lok ganz zu demontieren und mit erneuerten Teilen wieder zusammensetzen, hat Werner Bühlmann bald einmal gefällt. Das Ziel, die Lokomotive wieder in Betrieb zu nehmen, blieb unverändert, ebenfalls dass sie einmal das Schmuckstück der Sammlung „Eurovapor“ abgeben sollte. Der Zeithorizont für die Fertigstellung wurde nicht mehr festgelegt. Die Qualität der Revision ging über alles, die aufgearbeiteten oder neu gefertigten Teile mussten mechanisch und ästhetisch hohen Ansprüchen genügen. Nach wie vor war alles Freizeitarbeit. Klar, dass Werner Bühlmann der Löwenanteil zufiel: in seiner Werkstätte konnte er viele grössere oder kleinere, abgenützte oder schadhafte Teile mit Hilfe des vielseitigen Maschinenparks wieder aufarbeiten oder – was oft vorkam – neu anfertigen. Häufig beschäftigte er sich fast täglich mit Bestandteilen von der Dampflok, manchmal schon früh am Morgen oder dann nach Feierabend, tagsüber hatte er an Werktagen in der Regel kaum Zeit.

Grössere Arbeiten wie Teile demontieren, alte Farbe oder Rost abkratzen, später auch neue Schutzfarben auftragen und neu montieren, wurden meist an Samstagen erledigt. Mehrere unermüdete Helfer wie Gottfried Schneider, Wichtrach, der schon genannte Hansueli Aeberhard, Hilterfingen, Willy Moser und Ernst Balsiger, Münsingen, Ruedi Krebs, Uebeschi, Ruedi Küttel, Ostermundigen, Werner Haesler, Ittigen und wenige andere waren fast immer oder häufig am Werkplatz, welcher im Einverständnis von Bahnhofsvorstand Ernst Imhof 1976 ans südliche Ende des Freiverladegleises bei der Bahnunterführung „Belpbergstrasse“ verlegt wurde. Nach wie vor gab es an solchen Arbeits-Samstagen viele Besucher und Fragen. Häufig interessierte nur: „was meint dr, wenn fährt sie wider?“ was Werner Bühlmann doch einige Male zur sarkastischen Bemerkung veranlasste, dass „wenn er noch einmal eine

Dampflok revidieren würde, täte er dies im Urwald, denn dort würden Frager über Termine der Fertigstellung von den Löwen gefressen...“.

Viele interessierten sich natürlich sehr für die alte „Dampfdame“ und deren Einrichtungen und Funktionsweise und erhielten so gut als möglich Auskunft. Neben ernsthafter und oft anstrengender, schwieriger Arbeit ging es manchmal mit Spässen lustig hin und her, wurde währschaft zu Mittag gegessen, abends nach Arbeitsschluss sind ab und zu Festchen gefeiert worden; schon allein der von Frau Bühlmann zubereitete Kartoffelsalat war jeweils ein „Gedicht“. Schlechtes Wetter und Kälte und Schnee im Winter machten das Arbeiten an der immer noch im Freien stehenden Lok oft unmöglich.

Offiziell gehörte die 01 202 immer noch der „Eurovapor“. Da von dieser Seite nicht viel Hilfe kam (die Leute waren natürlich durch andere Dampflokomotiven beansprucht), löste Werner Bühlmann den mit dieser Vereinigung abgeschlossenen Darlehensvertrag, so dass die Lokomotive ab 1981 in sein Eigentum überging. Dadurch wurde es einfacher, gelegentlich Hilfe von aussen zu erhalten oder in Eigenregie zu organisieren.

Im April 1981 wurde der inzwischen aussen entrostete und neu schwarz gestrichene Dampfkessel – Leergewicht ca. 30 t – mit Hilfe eines grossen Pneukrans von der Firma Langenegger, Köniz, vom Lokrahmen abgehoben, so dass dieser später seinerseits mit Hilfe von Hebeböcken von den Achsen gehoben werden konnte.

Da sich abzeichnete, dass die Lok wegen dem ab 1983 vorgesehenen Bahnhofumbau Münsingen werde verlassen müssen sowie aus Platzgründen, beschloss Werner Bühlmann zuerst den Tender in Stand zu stellen; dieser war nach aufwendigen Arbeiten wie Ersetzen durchgerosteter, grossflächiger Blechteile innen und aussen soweit fertiggestellt, dass er am 18. Oktober 1982 mit Extrafahrt nach Ostermundigen gezügelt werden konnte. Die damalige Verbandsmolkerei stellte auf ihrem Anschlussgleis kostenlos einen gedeckten Abstellplatz zur Verfügung.

Mit Hochdruck gingen die Arbeiten an der Lok weiter. Der Lokrahmen wurde ausgeacht, dieser sowie die 6 Radsätze wurden gereinigt, die alte Farbe mittels Sandstrahlen entfernt und dann neue Schutzfarben aufgetragen. Eine Augenweide, wie die frische rote Farbe im Sonnenlicht leuchtete.

Der Beginn für die grossen Bauarbeiten im Bahnhof Münsingen rückte immer näher, so dass der Jahreswechsel 1982/83 für Werner Bühlmann und Helfer wegen der knapp werdenden Zeit sehr arbeitsintensiv wurde. Der Einbau der Achsen geschah in der klirrend kalten Nacht auf den 12. Januar 1983, der Dampfkessel wird 3 Tage später, wieder mit Pneukran der Firma Langenegger, Köniz auf den Lokrahmen aufgesetzt. Die Lok ist rollbereit und verlässt Münsingen am 19. Januar 1983. Die Fahrt nach Thun im Schlepp einer Rangierlok verlief reibungslos.

Jetzt stand die Lok auf einem Gleisstück des ehemaligen Kohlenlagers der Thunersee-Schiffahrt direkt am Schifffahrtskanal. Der Platz wurde von der BLS mietweise zur Verfügung gestellt für eine eher symbolische Miete von Fr. 30.- monatlich. Die Lok war zwar jetzt weiter entfernt von der Bühlmannschen Werkstatt, erlaubte aber ein eher ruhigeres Arbeiten. Die 01-Lokomotive wurde zuerst mit Blachen abgedeckt, erhielt aber schon bald einmal ein provisorisches Dach. Ferner stellte die BLS kostenlos einen ausrangierten Personenwagen zur Verfügung, welcher teilweise als Magazin/Werkstätte und teilweise als Aufenthaltsraum diente. Allerdings konnte auch hier nur in der wärmeren Jahreszeit gearbeitet werden.

Für die neuen Kesselverkleidungsbleche wurde mit Kartontafeln Mass genommen, dann die Bleche entsprechend geschnitten, Schutzfarbe aufgetragen und auf der Lok montiert. Auch das Führerhaus wurde hier, mit neuen Seitenwänden und frischen Nietbefestigungen wieder an seinen Platz auf der Lok gestellt.

Nachteilig war, dass vom nahen Kiesverlad je nach Windrichtung oft Staub herüberwirbelte und die Lok verschmutzte.

Da man der Stabilität der alten Rampe nicht mehr traute, kündigte die BLS den Mietvertrag gegen Ende 1986. Am 12. Dezember 1986 wechselte die Lok hinter einer Kleinlok der BLS wieder den Standort und bekam einen diesmal vor Witterungseinflüssen geschützten Platz auf dem Anschlussgleis der Firma Hoffmann in Gwatt.

Arbeiten wie das Einrichten des Führerstands gingen in der auch im Winter temperierten Halle wesentlich leichter. Das gesteckte Ziel, die Lok zum Jubiläum „75 Jahre BLS“ im Jahre 1988 in Betrieb zu nehmen, wurde nicht erreicht. Einmal dauerten viele Montagearbeiten länger als gedacht, Meinungsverschiedenheiten zwischen den langjährigen Helfern und Werner Bühlmann über die Zukunft der doch schon in absehbarer Zeit fertiggestellten Lok taten ein übriges. Ein Rückschlag war auch, als sich herausstellte dass einige Ueberhitzerrohre durch Rostfrass im Laufe der Jahre undicht geworden waren und ersetzt werden mussten.

Im August 1988 benötigte die Firma Hoffman den zur Verfügung gestellten Platz wegen Umbauarbeiten wieder für eigene Zwecke. Die Lok musste wieder einmal zügeln. Leider zeigte vorerst sich keine dauerhafte Möglichkeit, die nun wieder mit ihrem Tender gekuppelte Lok geschützt abzustellen, eine von der Firma Selve offerierte Möglichkeit konnte nur kurz genutzt werden, da der Gleisanschluss abgebaut wurde.

Erst im Dezember 1988 zeichnete sich ab, dass Werner Bühlmann seine Lok zum Dampf-bahnverein „VVT“ in St. Sulpice NE (Val de Travers) überführen und in eine gedeckte Halle einstellen konnte. Für die 01 202 war der Umzug am 18. Dezember 1988 eine gute Fügung, hatte doch die „Association Vapeur Val de Travers“ nebst der Einrichtungen für den Dampflokbetrieb auch einige Erfahrung und erhebliches Wissen über den Dampflokbetrieb und dessen Besonderheiten.

Werner Bühlmann war zwar jetzt die Sorge um den Standplatz seiner „01“ los, doch machte ihm Mühe, dass er kein Französisch konnte, was ab und zu Verständigungsschwierigkeiten führte. Auch war der neue Standort gut 90 km von Münsingen entfernt. Dank Mithilfe von „VVT“- Mitgliedern (unter anderen besonders Gilles Roulin) gelang es doch verhältnismässig rasch, die 01 in Betrieb zu nehmen. Eckpunkte waren die hydraulische Kesselprüfung am 29. Juli 1989, die Lok wurde erstmals angeheizt am 20. Oktober 1990, erste Bewegungen aus eigener Kraft am 22. und 23. März 1991. Die Mühen vieler Jahre trugen langsam Früchte, für Werner Bühlmann eine grosse Genugtuung. Diese wurde allerdings dadurch überschattet, dass seine Frau Martha seit längerem krank war.

Da Werner auch schon im AHV-Alter stand, wurde es wichtig, dass sein Lebenswerk auch in Zukunft Bestand haben sollte: Er übergab die Lok nach einigem Zögern dem am 21. Oktober 1989 gegründeten Verein „Pacific 01 202“<sup>8)</sup> wo er selbst auch Mitglied wurde. Der Verein verfolgt die Ziele von Werner Bühlmann weiter: die Lok solange wie möglich betriebsfähig zu erhalten.

Im Juni wurde unsere 01 202 zu einer kulturellen Veranstaltung im Rahmen der 600 Jahr-Feier der Schweiz Eidgenossenschaft in St. Maurice VS eingeladen. Dort wurde das Musikstück „Pacific 231“ vom Schweizer-Komponisten Arthur Honegger gespielt, man wollte dem Publikum eine „Pacific“-Lokomotive zeigen können. Richtig wäre eigentlich eine französische „Pacific“-Lokomotive gewesen, doch eine solche hätte einen viel zu weiten (und teuren) Anfahrtsweg gehabt, so dass unsere 01 202 eine eindruckliche Stellvertreterin wurde. Die Ueberfuhr von Travers bis St. Maurice und zurück hinter einer elektrischen Lok mit Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h wurde für eine Langstreckenprobefahrt mit eigener Kraft genutzt, welche unsere „Pacific“ abgesehen von „Kinderkrankheiten“ erfolgreich bestand.

Der 18. Juni 1993 ging in die Lokgeschichte ein: Beamte vom Bundesamt für Verkehr prüf-tendie 01 202 auf Herz und Nieren, besonders mit Bremsversuchen. Die Betriebsbewilligung, vorläufig für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h wurde erteilt. Bis auf weiteres konnten aber nur die Strecken St. Sulpice – Travers – Les Verrières befahren werden für welche der „VVT“ vertraglich berechtigt war. Die SBB waren gegen den Einsatz von Dampflok auf ihren Netz bevor der 1999 eingeführte freie Netzzugang dies allen ermöglicht, welche die Zugangsbestimmungen erfüllen.

Ab Herbst 1995 war die Lok vorerst im Lokdepot Neuenburg eingemietet. Dank Vertrag mit der BLS war es möglich geworden, BLS-Strecken zu befahren. So konnte man die Lok in Interlaken Ost, Zweisimmen, beim Freilichtspiel „Enrico“ in der Flühlenmühle bei Gümmenen oder gar in Schwarzenburg sehen.

Die Bleibe in Neuenburg wurde von der Liegenschaftsverwaltung SBB Ende 1998 wieder gekündigt. Ein neuer Platz, im Depot Lyss, konnte gefunden werden, dort ist die 01 202 seit dem 1. März 1999 zu Hause.

Jedes Jahr ist sie mehrere Male auf grosser Fahrt <sup>9)</sup> durch die Schweiz, 2008 erstmals auch nach Deutschland, dort allerdings wegen fehlender Zugsicherungseinrichtung immer mit Vorspannlok. Am 20. September 2008 war sie an ihrem langjährigen früheren Einsatzgebiet und zog zwei Mal Züge über die „Schiefe Ebene“ bei Neuenmarkt-Wirsberg (Oberfranken/Bayern).



Die Dampflokomotive 01 202 in Münsingen mit Eurovapor-Jubiläumzug «25 Jahre 01 202 in der Schweiz», 8. Oktober 2000.

Ebenfalls 2008 haben die grossen Treib- und Kupplerräder neue Radreifen erhalten. Wie Werner Bühlmann dies anstrebte, wird die Lok gut gepflegt und nach alter Dampflokomotivtradition möglichst sauber gehalten. Bis jetzt konnte

die Lok einen Teil ihrer Unterhalts- und Erneuerungskosten selber erwirtschaften, der Verein ist natürlich auch auf Spenden angewiesen und setzt diese ausschliesslich für die Lokerneuerung ein. Grössere Kosten wird die bald einmal fällige Erneuerung des Dampfkessels verursachen (neue Rauch- und Siederöhre, ev. auch Teilersatz von Kesselwänden). Auch die Anschaffung und der Einbau der voraussichtlich ab 2011 in der Schweiz obligatorischen Zugsicherung wird verhältnismässig viel Geld „verschlingen“.

Die 01 202 wird auch weiterhin im Lyss stationiert sein. Werner's Frau Martha hat den Umzug der 01 nach Lyss nicht mehr erlebt. Sie ist nach langer Krankheit im Februar 1999 gestorben. Werner Bühlmann folgte ihr am 12. November 2004. Einige Monate später wurde auch sein Haus in der Erlenau abgerissen. Es sind davon kaum noch Spuren zu finden.

Die 01 202 wird hoffentlich noch lange die Erinnerung an Werner und Martha Bühlmann wach halten. Neben Werner Haesler lassen auch jüngere Leute wie Kurt Rebmann, Urs Bösch, Beat Riedo, Rolf Dietrich, Marcel Stähli und andere dank ihrem unermüdlichen Einsatz die „Pacific“ 01 202 weiterleben.

**Benutzte Quellen / Hinweise**

- 1) dass es mit neuen Dampflokomotiven auch anders geht, beweisen die mit den heutigen Möglichkeiten gebauten Lok No 12 ff der Brienz Rothorn Bahn, Baujahr 1992.  
Siehe „Schweiz. Ingénieur und Architekt No 94/ Dez 1994.
- 2) - aus der Erinnerung aus vielen Gesprächsrunden mit Werner Bühlmann,
  - viele persönliche Erinnerungen des Autors,
  - Erinnerungen vertieft dank des Artikels „Wiedergeburt eines Giganten“ der Zeitschrift „Schweizer Familie“ No 48/1999, Seiten 30 - 35
  - Eisenbahn-Amateur No 11/1984, Seiten 737 – 742; No 11/1993, Seiten 704 – 705
  - Die Modell-Eisenbahn 3/1989
  - Loki, Artikel „Sie dampfen wieder, die grösste und die kleinste Dampflokomotive des VVT“, 1991
- 3) - aus Gespräch mit Frau Rosa Gimmel-Bühlmann, Dürrenast, der ältesten Schwester von Werner Bühlmann, am 4. Juni 2008
- 4) - elektrischer Betrieb Bern - Luzern ab 15. August 1935 (SBB-Schrift „Zum Abschluss der Elektrifikation der SBB, 1960)
- 5) - Zitat aus „Wiedergeburt eines Giganten“ Zeitschrift „Schweizer Familie“ No 48/1999, Seite 32
- 6) - Zitat aus „Wiedergeburt eines Giganten“ Zeitschrift „Schweizer Familie“ No 48/1999, Seite 32
- 7) - Hr. Aeberhard baute später die beiden Modell-Dampflokomotiven System Mallet nach dem Vorbild der Rhätischen Bahn, die im Park des PZM von der Dampfbahn Aaretal betrieben werden.
- 8) - „Pacific“ = im Eisenbahnwesen die amerikanische Bezeichnung für Lokomotiven mit der Achsfolge 2C1 (in Frankreich 231) das heisst 2 Vorlaufachsen, 3 Triebachsen, 1 Schleppachse, in der Schweiz würde man von 3/6 Lok sprechen.
- 9) - seit dem freien Netzzugang (1999) möglich, wenn Netzzugangsbedingungen erfüllt sind.  
Der Verein „Pacific 01 202“ ist Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmung (EVU)

Vertieftes Wissen über die Schnellzuglok der Baureihe 01 der Deutschen Reichs- und Bundesbahn ist zu finden im Buch „Baureihe 01“ von Weisbrod/Petznik, erschienen 1999 im Transpress-Verlag Stuttgart.

Adresse des Vereins: „Pacific 01 202“, Wehrstrasse 9, 3203 Mühleberg

*(Besichtigungen der Lok auf Anfrage und Absprache jederzeit möglich)*