

Grosses Bahnhofsfest in Frutigen

Modernster Zug der BLS hört auf den Namen Frutigen

Ob Nostalgie, moderne Technik oder Bahnzukunft, das zweitägige Fest zum landesweiten Thema «175 Jahre Schweizer Bahnen» begeisterte auch im Kandertal.

Guido Lauper

Publiziert: BOM, 4./5. September 2022



Das Frutigwappen, überreicht von Gemeindepräsident Faustus Furrer (Mitte) an BLS-CEO Daniel Schafer. Mit dabei die obligate Ehrendame Melina Schneider.

Foto: Guido Lauper

15 Jahre ist es her, dass mit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels (LBT) Frutigen von den direkten nationalen und internationalen Verbindungen abgehängt wurde. Doch von seiner Anziehung hat der Bahnhof als Ausgangspunkt zum LBT nichts verloren. Das zeigten die vielen interessierten Zuschauerinnen und Zuschauer am zweitägigen Fest zum landesweiten Thema «175 Jahre Schweizer Bahnen». Bereits zur Zugstauung des «Mika» – moderner, innovativer, kompakter Allroundzug – auf den Namen «Frutigen» zum Auftakt drängten sie sich dicht an dicht.

«Wir sind stolz auf den Mika, der mit dem Frutiger Wappen zum Botschafter von Olten bis Domodossola wird», sagte Gemeindepräsident Faustus Furrer erfreut. Mit der Eröffnung der Spiez-Frutigen-Bahn im Jahr 1901 seien einheimische Produkte wie Schiefertafeln, Zündhölzer und Holzschlag weit über Frutigen hinaus transportiert worden. Was einerseits der Bahn und andererseits dem einheimischen Gewerbe zur Grundaustattung beigetragen

habe. «Gratisfahrten für die Bevölkerung auf dem BLS-Netz wären ein grosses Geschenk», meinte Furrer schelmisch, «da Frutigen ohnehin auf Subventionen angewiesen ist.»

«Die Eröffnung des Lötschberg-Scheiteltunnels katapultierte Frutigen mit einem Schlag ins Zentrum Europas.»

Daniel Schafer, CEO BLS

«Wir sind doch selbst Subventionsbezüger», konterte schlagfertig BLS-CEO Daniel Schafer. Da die «Frutiger-Lok» vor einem Jahr verschrottet worden sei, sei es Zeit für eine Erneuerung. «Die Eröffnung des Lötschberg-Scheiteltunnels katapultierte Frutigen mit einem Schlag ins Zentrum Europas», sagte er. Dabei blieb es auch mit dem Doppelspurausbau 1992, dem 4-Meter-Huckepackkorridor 2002 und der Neat 2007. Frutigen wurde zu einer wichtigen Schaltstelle des Rhein-Alpen-Korridors.

Das Werk vollenden

«Stehen bleiben geht nicht», folgerte Schafer. «Neben der laufenden Erneuerung des Scheiteltunnels wollen wir nicht nur den beschlossenen LBT-Ausbau zwischen Mitholz und Ferden. Wir müssen dieses Werk fertigbauen, mit zwei durchgehenden Spuren von Wengi-Ey bis ins Wallis.»

«Wir müssen dieses Werk fertigbauen, mit zwei durchgehenden Spuren von Wengi-Ey bis ins Wallis.»

Daniel Schafer, CEO BLS

Daniel Schafer bekannte sich klar zum Tourismus: mit der Tourismus Adelboden-Lenk-Kandersteg AG und mit dem Besucherzentrum im Alten Bahnhof für Bahnnostalgiker und Technikbegeisterte. Dass die ICs auch nach dem Vollausbau in Frutigen nicht halten würden, bezeichnete Schafer als Wermutstropfen. «Doch mit dem Mika bekommt das Kandertal ab dem Fahrplanwechsel im Dezember unseren modernsten Triebzug.» Der von Olten bis nach Domodossola eingesetzt wird.

Im Bauch des «Muni»



Im Führerstand des «Muni»: Muss das ein Gefühl gewesen sein, dieses Koloss zu bewegen.
Foto: Guido Lauper

«Dunkel wie in einer Kuh.» Das Sprichwort ist bekannt. Wie es im «Bauch» der im Volksmund als «Muni» bezeichneten legendären Doppellok Ae 8/8 aus dem Jahr 1966 aussieht, wollten Nostalgiebähler erleben.

Tränen gabs, wenn Kinder auf der Draisine, dem Schienenvelo, anderen «Gspänli» Platz machen mussten.

Der zur Besichtigung einladende Lösch- und Rettungszug sei auch von hier aus innert 15 Minuten einsatzbereit, erklärten die Verantwortlichen auf Anfrage.



Der Lösch- und Rettungszug: Offen zur Besichtigung und trotzdem startbereit in 15 Minuten.
Foto: Guido Lauper

Nostalgie und Zukunft vereint



Im Sonderzug zwischen Spiez und Frutigen waren meist alle Fensterplätze besetzt.
Foto: Guido Lauper

Die Anreise in historischem Rollmaterial aus dem Mittelland war im Voraus ausgebucht. Im restaurierten Triebwagen Be $\frac{3}{4}$, Nr. 751, mit Baujahr 1948, der zwischen Spiez und Frutigen pendelte, waren meist alle Fensterplätze besetzt. Schlangestehen vor den Führerstandsfahrten und Kurzführungen in den Basistunnel boten weitere Möglichkeiten zum Fachsimpeln.



Beliebt bei Jung und Alt: Die Draisine hatte einst zur Streckenkontrolle gedient, der «Muni» im Hintergrund hat schwere Güterzüge über den Berg geschleppt.

Foto: Guido Lauper

Zu den positiven Rückmeldungen meint BLS-Mediensprecher Stefan Locher: «Man spürt, dass der öffentliche Verkehr in der Bevölkerung einen hohen Stellenwert hat und die Bahn fasziniert. Dass wir unsere Leidenschaft mit so vielen Interessierten teilen dürfen, motiviert und macht stolz.»