

nachzustellen und wieder aufleben zu lassen. Gleichzeitig bieten die Topografie und die Streckenführung die Möglichkeit, schweren Hauptbahnbetrieb mit internationalen Zugskompositionen und vielfältigem Traktionsmitteleinsatz nachzustellen. Zwar muss auf grosse Schnellzugsstationen mit fünf oder mehr Perronkanten, auf den Güter- oder Rangierbahnhof verzichtet werden, ebenso auf das grosse Heimatdepot, aber für den, der gerne alle möglichen bunten Züge des internationalen Alpentransits zusammenstellen will und sehen will, wie sie sich kreuzen oder sogar fliegend überholen, wie dazwischen ein regionaler Güterzug, bespannt mit einer braunen Altbau-Elektrolok aus den 1940er-Jahren, diverse Güterwagen an die trotz den bescheidenen Gleisanlagen überraschend vielfältigen Ladestellen verschiebt, und das Ganze noch in einer landschaftlich hoch attraktiven Szenerie, der ist in Blausee-Mitholz genau richtig. Oder besser: war es, denn seit 2007 ist der hektische Bahnverkehr mit werktäglich bis zu 160 Zügen über den Berg einer gewissen Ruhe und Eintönigkeit gewichen. Alles, was eilt oder auf den 27-Promille-Rampen kostenintensive Geschäftigkeiten auslösen könnte, wie Vorspann- oder Schiebeloks, fährt jetzt unten durch. Und so ist die Zahl der über den Berg und damit durch Mitholz verkehrenden Züge überschaubar geworden und wird vom stündlich verkehrenden RegioExpress «Lötschberger» des Typs RABe 535 dominiert. Ja, seit einigen Jahrzehnten ist der ÖV auf der Strasse, und an der Station hält kein Regionalzug mehr – bis auf einen allerletzten spätabendlichen Dienst, der aber nur genutzt werden darf, um dort auszusteigen.

Anfang der 1990er-Jahre, als ein junger Lötschberg-begeisterter Eisenbahnfreund aus dem Rhein-Main-Gebiet dort seine ersten Ferienaufenthalte nach dem Schulabschluss verbrachte, war das noch ganz anders. Die berühmten Lokomotiven der BLS, die Ae 6/8 und die gewaltigen Ae 8/8 standen noch im Einsatz, und besonders Letztere waren auf den Rampen noch häufig zu sehen. Und wer dann an einem heissen Augusttag von Basel kommend in Frutigen aus dem Schnellzug stieg und das Glück hatte, dass just in diesem Moment auf Gleis 1 eine der fünf «Munis» einen schweren Güterzug aus dem Süden die Rampe herunterbremste – die Erde bebte, die Luft

Foto: Pierre Sebrantke, Sg. Peter Hürzeler



Ein Personenzug mit der Re 4/4 176 am 29. Juli 1991 bei der Ausfahrt in Fahrtrichtung Spiez.

Foto: Chris Wilkinson, Sg. Peter Hürzeler



Ein internationaler Schnellzug gezogen von der Re 4/4 165, dahinter das alte Kieswerk.