

kochte über den Bremswiderständen, und dieses Stahlmonstrum rumpelte vorbei –, der wird das nie wieder vergessen. Ja, und da wars um mich geschehen. Dies musste ich zu Hause unbedingt im Kleinen nachvollziehen. Das war meine Eisenbahn. Und so entstanden über die Jahrzehnte verschiedene Anlagen mit BLS-Themen, die alle aufgrund der Vielfalt des damaligen Bahngeschehens in der ersten Hälfte der 1990er-Jahre spielten.

Und nach dem Bau eines eigenen kleinen Häuschens stand auch nun ein Hobbykeller zur Verfügung, der eine ausreichende Grösse aufwies, sodass man an einen realitätsnahen Nachbau der Situation um Mitholz denken konnte. Denn Mitholz sollte es werden, nachdem in der Konzeptfindung andere Ideen, so z. B. ein fiktiver Grenzbahnhof im Jura oder eine Station an der Thunerseelinie, abgeblitzt waren und auch die Idee, die Station Reichenbach möglichst genau nachzubauen aufgrund der räumlichen Gegebenheiten und des anstehenden und von mir befürchteten Gebäudeselbstbaus begraben wurde. Blausee-Mitholz aber liess sich wunderbar an drei Wänden des Kellers entlang entwickeln. Die berühmte Blauseekurve war geradezu prädestiniert und hatte alle Attribute, die mir für eine Modellbahn mit Gebirgsmotiven vorschwebte. Zudem hielt sich der Gebäudeselbstbau in Grenzen, was meinen Fähigkeiten sehr entgegenkommt. Die betroffenen Anwohner mögen mir bitte verzeihen, wenn ich ihr Heim etwas vereinfacht wiedergegeben habe.

Anlagenkonzeption

Mein Hobbykeller bot die Möglichkeit, eine Anlage in den Abmessungen von 5,75 m auf 3,80 m auf 5,75 m zu erstellen. Eigentlich viel Platz, mehr als der durchschnittliche H0-Bahner wohl sonst so hat. Aber selbst bei der Nutzung von kurzen Weichen liess sich eine grössere Station wie z. B. Frutigen nur sehr gequetscht und mit viel zu kurzen Gleisen darstellen. Und dennoch sollte die Gleisanlage trotz dem verwendeten System zumindest einen Hauch Realismus ausstrahlen. Auch die von mir ursprünglich projektierte Nachbildung der dritten Ebene der Nordrampe mit dem Wärterhaus Felsenburg wurde zugunsten einer weit grosszügigeren Gestaltung der Stationsumgebung und der recht schwierig ins realistische Bild zu bringenden Rückfüh-



Ein SBB-Güterzug mit BLS-Vorspann durch die Re 4/4 171. Einst ein Alltagsszenario am Lötschberg.

Foto: Ulrich Neumann, Sfg, Peter Hürzeler

rung der Strecke in einen unter der Sichte Ebene gelegenen Schattenbahnhof aufgeben. Dafür sollten die Gleislängen und Radien möglichst grosszügig dargestellt werden und der Schattenbahnhof so ausgelegt werden, dass die sichtbare Strecke entweder südwärts oder nordwärts befahren werden kann. Dass dabei bestimmte Züge in der umgekehrten Wagenreihung unterwegs sind, nehme ich in Kauf. Um die möglichst realistische Wiedergabe der Vorbildsituation zu erreichen, musste ich fast zwei Drittel der Gleise hinter den Kulissen verstecken. Aber nur so konnte das Maximum an realistischer Streckenführung in diesem Raum herausgeholt werden.

Die Stationsanlage Mitholz wurde mit den Gleisanlagen und dem Umfeld entsprechend der Jahre 1994/1995 nachgebildet. Dies, weil das mittlerweile angehäuften Rollmaterial in etwa diesen Zeitraum abdeckte und ich diese Zeit als die bunteste der BLS bezeichnen möchte. So gab es die verschiedensten Beschriftungsvarianten bei den Einheitswagen, und die internationalen Züge präsentierten sich in den verschiedensten Farben. Es dürfen also sowohl die SBB Re 4/4^{IV} und die BLS Ae 6/8 verkehren als auch schon die ersten BLS Re 465. Ein weiterer Punkt war, dass zu dieser Zeit noch alle Weichen und Spurwechsel in

BL, wie Blausee-Mitholz im Bahndeutsch heisst, vorhanden waren, was für die Konzeption vielfältige Fahrmöglichkeiten bot. Vor allem die im Sommer 1995 ausgebauten und durch Lückenschluss ersetzten Weichen 5 und 6 des Spurwechsels am südlichen (also nach Norden führenden) Stationskopf ermöglichen zusammen mit dem ebenfalls nachgebildeten Spurwechsel Grubi und den im verdeckten Bereich liegenden Überleitmöglichkeiten Fürten (südwärts) und Kandergrund (nordwärts) das banalisierte Fahren auf beiden Streckengleisen. Und es sieht einfach grossartig aus, wenn ein Schnellzug einen etwas langsameren Güterzug rechts überholt, vor allem, wenn die Signale die vorbildgerechten Signalbilder zeigen. So wird z. B. bei der Fahrt vom Brigergleis über die Weichen 5 und 6 nach Gleis 2 Fahrt 3 signalisiert, bei Einfahrt nach Gleis 1 aber Fahrt 2 inklusive der dazugehörigen Vorsignalbilder.

Bis 1995 waren auch die Anlagen des in der Schleife mit einem Ladegleis angeschlossenen Schotterwerks auch noch nicht die grossindustriellen, modernen Anlagen, die heute dort stehen. Die alten Verkleinerungs-, Wasch- und Sortieranlagen dominierten noch nicht den Bereich der Gemarkung Erlennmätti, wie es die riesigen Fabrikhallen heute tun. Auf der Anlage hätten diese den