

nen und diversen Publikationen verglichen. Auch einige Einwohner wurden belästigt oder gar kundige (ehemalige) Angestellte der Bahngesellschaft, die hier jetzt nicht namentlich genannt werden – mein tief empfundener Dank sei ihnen gewiss. Und langsam begann ich, an dieser Art der Recherche Spass zu finden. Es erfüllte mich mit fast diebischer Freude, wenn ich etwas herausgefunden hatte und jede Abweichung des heutigen Vorbildes anhand meiner Aufzeichnungen erklären konnte. So, wenn ich beispielsweise herausfand, dass die Lampe über der strassenseitigen Eingangstüre des Stationsgebäudes bis etwa 1999 eine kleine Hängelaterne war und keine kleine Kugellampe wie heute. Oder wenn man sich wundert, warum die beiden riesigen Tannen hinter der Stützmauer am Anschlussgleis Bund auf alten Fotos nicht zu sehen sind – sind sie doch, aber die waren damals gerade mal drei bis vier Meter hoch. So fügte sich dann ein Mosaiksteinchen an das andere und ergab ein Gesamtbild, das bis auf wenige Teile zumindest für den Teil Blauseekurve eine stimmige Nachbildung im Modell erlaubte.

Eines muss ich aber vorneweg noch sagen: Die ganzen Abmessungen sind trotz allen Versuchen der weitestgehenden Realitätsstreue doch stark gestaucht. Auch sind die hinteren Teile der Landschaft nicht bis in den letzten Steinhaufen detailliert, weil sonst der Eindruck von Weite etwas verloren geht. Es gibt auch modellbedingte Kompromisse. So blieb ich bei den bewährten Mittelleitersgleisen von Märklin, weil sich eine Unmenge Material in den letzten 40 Jahren angesammelt hat. Wenn man die K-Gleise einfärbt, vernünftig schottert, im sichtbaren Anlagenbereich nur Flexgleise und möglichst grosse Weichenradien verwendet, kann man damit leben. Zudem wurden für einige wenige Weichen auch Sonderanfertigungen von Weichen-Walter verwendet, die für ein sehr elegantes Erscheinungsbild im Gleisbereich sorgen. Auch wurden einige Gebäuestandorte dem Verkürzungsmassstab angepasst und näher zusammengerückt oder etwas höher oder tiefer positioniert. Aber eine typische Ansicht gibt es immer, die man auch so vor Ort im Original vorfinden kann. Ebenfalls wurden die Standorte auffälliger Gewächse möglichst genau dem Vorbild nachempfunden, ebenso wie Hinweisschilder, Strassenlaternen oder Wanderwegweiser.

Gleisplan und Streckenführung

Ausgangspunkt der Anlage ist ein grosser im Richtungsbetrieb befahrener Schattenbahnhof, bestehend aus acht langen Durchfahrgleisen mit etwa jeweils 3,60 m bis 4,00 m Nutzlänge sowie einem Umfahrgleis. An diesem Umfahrgleis sind noch acht Kopfgleise angeschlossen, die nach Einfahrt in das Umfahrgleis per Rückwärtsfahrt erreicht werden können. Drei der Kopfgleise haben eine Nutzlänge zwischen 2,30 m und 2,60 m und sind daher auch für längere Züge wie einen Zwischentaktschnellzug, bestehend aus sechs EW I oder einen kurzen Transitgüterzug geeignet. Die anderen Gleise haben Nutzlängen von 70 cm bis 120 cm und dienen hauptsächlich Triebwagen oder Regionalgüterzügen oder auch dem Baudienst.

Direkt hinter der letzten Weiche des Schattenbahnhofs teilt sich die Streckenführung. Das eine Gleis sinkt ab und taucht in einer Wendeschleife unter dem anderen Gleis durch und steigt, die ganze Anlagenlänge entlangführend, bis zum Tunnelportal des Felsenburgtunnels III an. Das rechte Gleis steigt, nähert sich dem zum Schattenbahnhof führenden Gleis und durchfährt als Doppelspur zwei kurze sichtbare Streckenstücke, von denen das erste die geologisch und landschaftlich hochinteressante Partie zwischen den beiden kurzen Felsenburgtunnels I und II darstellen soll, das zweite einen der typischen Viadukte der Lötschbergbahn mit einer alten Mauerwerksbogenbrücke für das erste und einer angelehnten Betonbalkenbrücke für das zweite Gleis. Zwar gibt es auf der unteren Ebene der Lötschberg-Nordrampe keinen Viadukt, aber da ich auf die zweite und dritte Ebene verzichten musste, war so ein Viadukt in der Art des Felsenburgviadukts oder des Fürten-, Ronenwald- oder Haltenwaldviadukts als Reminiszenz an den Doppelspurausbau ein unabdingbares Muss.

Nach dem Eintauchen in einen Kehrtunnel erreicht der Zug am Südportal des Felsenburgtunnels II den sichtbaren und damit den dem Vorbild nachempfundenen Streckenteil: Es folgen die Weichen 51 und 52 der Spurwechselstelle Grubi mit der Unterführung Schützenstrasse in der Gemarkung «Ägi», dem Wärterhaus 6 und der unteren Staatsstrassenunterführung. Anschliessend erfolgt vorbildgerecht ein Bogen nach Westen (Radius im Modell ca. 110 cm) und dann kommen die beiden anderen, gegenläufigen Weichen des Spurwechsels. Jetzt folgt die eigentliche Blauseekurve mit einem Radius von etwa 250 cm, die sich vor dem Schotterwerk korbbogenähnlich auf etwa 160 cm verengt. Dieses Streckenstück liegt recht unzugänglich mitten im prähistorischen Bergsturztgebiet der Gemarkungen «Stägebachhöjij» und «Josis Wägli» und war äusserst schwierig zu erkunden. Die Strecke dreht sich immer weiter nach Osten, und nach der Signalbrücke mit den inneren Einfahrsignalen C12 und C13 (heute würde man Abschnittssignale sagen) beginnt das eigentliche Terrain der Station Blausee-Mitholz. Rechts mündet das Anschlussgleis der Steinbruch und Hartschotterwerk Blausee-Mitholz AG (SHB) ins Gegengleis. Damals gab es dort nur ein einziges Gleis, das parallel zu den Streckengleisen lag, dabei aber in der Ebene blieb, sodass der Prellbock gut 3 m höher lag als die benachbarten Streckengleise mit einer Maximalsteigung von 27 Promille, die auch auf der Anlage eingehalten wurde.

Nach der kleinen, fast unscheinbaren Bachbrücke des Stegenbachs beginnt der nördliche Weichenkopf (der eigentlich am Südende liegt) mit den beiden Weichen 5 und 6, die bei einer Gleiserneuerung im Spätsommer 1995 ausgebaut und durch Lückenschluss ersetzt worden sind. Diese beiden Weichen lagen nicht nur in der