

aus fünf BLS-EW IV nebst Dd2-Gepäckwagen (ex SNCF) oder dem EW I WR in «Chäs-Express»-Lackierung mit einer Anzahl SBB-EW I A und B als Verstärkung. Auch illustre Züge wie der EC 813/836 «Monteverdi» aus sechs FS-Wagen des Typs UIC-Z in verschiedenen Lackierungen oder der EC «Lötschberg» mit deutschen Wagen. Auch wurde an die tägliche Nachtverbindung von und nach Brüssel bzw. wahlweise an die nur am Wochenende verkehrende Verbindung nach Amsterdam und Hamburg mit den Zügen 499 und 811 gedacht. Beim Güterverkehr dominieren typische Transitzüge der Jahre 1994/1995. Unter anderem existieren auch ein typischer Tonerdejumbo, der erste Teil mit knapp 1300 t des zwischen Frutigen und Kandersteg in zwei Teilen verkehrenden 3250-t-Monsterzuges, oder schwere 1350-t-Transitgüterzüge, ge-

folgt von Bauzügen mit BLS-eigenen Dienstwagen hinter einer Ce 4/4, dem Te 2/3 31 oder dem Selbstbau-Tem. Abgesehen vom Tonerdejumbo verkehrt aber kein weiterer Ganzzug. Die meisten Transitgüterzüge bestehen aus mehreren Wagengruppen mit unterschiedlichen Themen, z. B. Holz, Stahl, Getreide, Schrott, Schotter, Zement oder Palettgut, die sich beliebig kombinieren lassen. Meist besteht so ein Zug aus Wagen zu drei bis vier Themen. Im Gegensatz zu heute, wo über den Lötschberg fast nur noch Containerzüge verkehren, ist der Containerverkehr auf meiner Anlage wie in der Zeit von 1994/1995 nur eine von vielen Transportgefässmöglichkeiten. Auch hier gibt es bei mir nur eine Wagengruppe und keinen Ganzzug. Übrigens handelt es sich um recht bunte Kompositionen, da die Rollende Landstrasse erst wenige Jahre

später ihren Betrieb aufnahm und auch die Angewohnheit, ganze Züge durch einen Spediteur zu führen (bekannt sind die Ambrogio-Ganzzüge), erst mit der durchschlagenden Liberalisierung des Güterverkehrs aufkam. Den Regionalverkehr, der damals bereits sehr rudimentär war, stellen ein alter Kleinbahn-ABDe 4/8 und ein EW I-Pendel mit Bt-Steuerwagen sicher. An der Digitalisierung eines alten RBDe 4/4 mit ABT von SMF wird gearbeitet.

Es können Schnellzüge bis zwölf 26,4-m-Wagen und Güterzüge bis 4 m Länge verkehren, wobei der alte Zugbildungsplan von 1994 bis 1996 sehr nützlich ist. Bei der Bildung der Güterzüge sollte man darauf achten, dass das Zugsgewicht auf das Original bezogen nicht viel mehr als 1300 t beträgt, ansonsten ist eine Schiebe- oder, bei mehr als 1600 t (damals, heute 1800 t) eine Zwischenlok fällig.

Zu eng wird das Ganze aber nicht gesehen, und hin und wieder dürfen auch diverse «Gastloks» wie die DB 120 oder der EuroSprinter, die ÖBB 1044 123 oder auch die belgische Reihe 16, die es im Original aber nur bis Spiez geschafft hat, verkehren, auch wenn deren Besuch beim Vorbild teilweise weit vor dem dargestellten Zeitraum stattgefunden hat. Auch Nostalgiezüge mit einer Ae 6/8, einer Be 4/6 oder dem alten Märklin-Krokodil sind hin und wieder zu sehen. Fahrzeuge in Silber/Hellgrün oder Blau/Rot gibt es aber epochenbedingt nicht.

Die Betriebsmöglichkeiten beschränken sich konzeptionsgemäss hauptsächlich auf den dispositiven Fahrbetrieb der vielen bunten Kompositionen. Aber damit hat der Fahrdienst einiges zu tun, auch wenn der ASB vieles abnimmt. Die fliegende Überholung der Transitgüterzüge durch die Schnellzüge wie z. B. den legendären IC 331 BS-MiCL, einst schnellster Zug zwischen Bern und Brig, erfordert die Abstimmung mit dem Gegenverkehr. Auch die Bedienung der Ladestellen Agl Bund, Rampe und Schotterwerk bedingen eine geschickte Wahl der Fahrwege für den durchlaufenden Verkehr. So kommt keine Langeweile auf. Und wenn ich einmal einfach nur den Zügen gemächlich und entspannt zuschauen will, dann wird der ASB aktiviert, und die Züge blocken sich gegenseitig vorwärts.

Der Euronight EN 314 «Roma» wechselt an der Spurwechselstelle Grubi aufs Brigergleis.

