

wärts die 40. Für den Zugteil nach Bern bzw. Basel wurden die Zugnummern 811 bzw. 844 verwendet, bei denen es sich um InterCity-Nummern handelte. Ab 1994 wurden die Zugnummern 813 bzw. 836 verwendet. Ab 1997 wechselten die EuroCity-Zugnummern auf 59 und 60. Der letzte Zug verkehrte am 23. Mai 1998. Anschliessend übernahmen die ETR 470 der Cisalpino AG die klassischen EuroCity-Züge der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).

Das verwendete Rollmaterial

Der Rollmaterialeinsatz hat sich im Laufe der Zeit immer wieder verändert. Auf dem italienischen Teil besorgten Lokomotiven der Baureihen E444 und E656 die Traktion. In der Schweiz kam ab Brig in Richtung Genf eine SBB Re 4/4^{IV} oder eine Re 6/6 zum Einsatz, während die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) für die Zugförderung über den Lötschberg anfänglich ihre Ae 8/8 einsetzte. Später kamen Re 4/4 und Re 465 der BLS zum Einsatz, zeitweise auch Re 6/6 der SBB. Am Sonntag verkehrte der Monteverti sogar mit zwei Re 6/6 in Vielfachsteuerung, wobei eine in Domodossola umgehend für eine Rückleistung nach Brig-Lausanne verwendet wurde.

Anfänglich umfasste der Zug neun Wagen, wovon fünf nach Genf und vier nach Bern verkehrten. Dabei wurden alle von den SBB gestellt. Auf dem italienischen Abschnitt wurde der Zug ab Domodossola mit drei italienischen Wagen des Typs UIC-X verstärkt, wobei einer mit einem Speiseraum ausgestattet war. Der Zug wies ansonsten noch keinen Speisewagen auf.

In den Sommermonaten verkehrten aus Basel und Genf direkte Kurswagen nach Pescara, die allerdings ab Brig als separater Zug geführt wurden. Es handelte sich in den meisten Fällen um Reisezugwagen des Typs UIC-X der SBB.

Ab 1989 wurde das gesamte Wagenmaterial für den EuroCity Monteverti von der Ferrovie dello Stato Italiane (FS) gestellt. Die SBB hingegen steuerten für die Relation nach Genf Cornavin einen orangen WRm-Speisewagen des Typs UIC-Z1 bei. Ab 1996 wurde dieser durch einen des Typs 1971R «Gran Confort» der FS ersetzt.

Im Schweizer Binnenverkehr wurden dem als InterCity verkehrenden Monteverti vor allem auf dem Abschnitt Brig-Bern-Genf zusätzliche Wagen mitgegeben. Anfänglich waren dies sogar auch Schlaf-



Im September 1996 sind am Zugschluss anstelle der BLS EW I solche der SBB angehängt.



Rund zwei Monate vor Einstellung des EC Monteverti erfolgt in Domodossola der Lokwechsel.

und Liegewagen, die in den Norden verkehrten. Später wurden dem Zug zur Verstärkung drei EW I der BLS (zwei B, ein AB) in Fahrtrichtung Brig am Zugschluss angehängt, während auf dem Rückweg sieben Wagen der SBB, meist vom Typ EW IV und UIC-X, mitgeführt wurden. Die BLS EW I wurden fallweise auch durch solche der SBB ersetzt. Das Schwächen und das Stärken der Züge erfolgte jeweils in Brig.

Das Modell von ACME

Der italienische Hersteller ACME hat im Auftrag des Schweizer Händlers EYRO in einer Sonderserie den Zugteil Basel-Venezia Santa Lucia im Zustand vom 11. September 1996 nachgebildet. Als Basis diente dabei ein Foto, das auch das Booklet zierte. Gezogen wurde der Zug zwischen Bern und Brig von einer Re 465 der BLS. Der Zug bestand an diesem Tag aus sechs Wagen der FS, wovon drei Eurofima-Wagen und

drei Wagen des Typs UIC-Z in drei verschiedenen Lackierungsvarianten der FS zum Einsatz kamen.

Die sechs Wagen stammen alle aus dem umfangreichen ACME-Sortiment und sind mit Drehgestellen des Typs FIAT ausgestattet, wobei die Radsätze in Messingbuchsen gelagert sind. Sämtliche Wagen verfügen über eine vorbildgerechte, detaillierte Inneneinrichtung. Ein umfangreicher Rüstbeutel mit Bremsschläuchen, Schlingerdämpfern und Schürzenteilen für die Vitrine wird zu jedem Wagen mitgeliefert. Sie verfügen zusätzlich über vorbildgerechte Zuglaufschilder. Das Wagenset mit der Artikelnummer 90272 wird in einer dekorativen Verpackung mit Schaumstoffeinlage geliefert. Ein Booklet, das gleichzeitig auch das nummerierte Zertifikat gibt, rundet das Angebot ab. Wir möchten nachfolgend genauer betrachten, wie dieses Wagenset eingesetzt werden kann.