

Von Jerry Schulthess und Bruno Kalberer

Seit dem letzten Beitrag in LOKI 12/2007 sind inzwischen einige Jahre durchs schöne Schweizerland gezogen. Jener Beitrag befasste sich als letzter einer dreiteiligen Serie mit der Planung und dem Bau der elektronischen Steuerung von Jerrys Anlage (Teil 1 beschrieb das Konzept und die Planung des recht komplexen Bauvorhabens, Teil 2 den Gleisbau). Der einstige Softwareentwickler entschloss sich schon früh, die Steuerung seiner geplanten BLS-Anlage selbst zu bauen. Möglicherweise aufgrund der Erkenntnis, dass man die Fehler anderer zwar sofort, leicht und schnell entdeckt, jedoch bei deren Ausmerzung – also dem anspruchsvollen Teil – bei den eigenen die Erfolgsquote höher ist. Interessant ist im Zusammenhang mit Steuerung und Elektronik noch die Erwähnung einer nicht gerade üblichen Vorgehensweise beim Anlagenbau: Jerry Schulthess begann bei seinem ambitionierten H0-Projekt mangels vorhandenem Anlagenraum nicht wie gewohnt mit Unterbau, Schattenbahnhöfen, Trassen- und Gleisbau, sondern er begann vorerst einmal mit der Elektronik.

Seit dieser letzten Berichterstattung ist nun also beinahe ein Jahrzehnt verstrichen und da hat sich natürlich einiges getan. Nach dem aufwändigen Trasse- und Gleisbau, der die ersten Jahre nach seiner Pensionierung im Dezember 2004 dominierte, rückte dann langsam aber sicher immer mehr die Geländegestaltung sowie der Modellbau von Gebäuden, Kunstbauten und sonstigen Einrichtungen in den Fokus. Und – aufgrund des gewählten Vorbildes in Kombination mit der Anlagengrösse – immer wieder Bäume, Bäume und nochmals Bäume. Doch davon dann zu einem späteren Zeitpunkt. Zur Erinnerung sei hier nochmals kurz das Konzept der Anlage sowie dasjenige des Aufbaus der Anlage skizziert.

Mittwoch, 12. Juni 1963, 10.43 Uhr

Die Anlage zeigt als Momentaufnahme vom gewählten Vorbildausschnitt den Zustand an diesem Tag vor rund 53 Jahren. Es ist ein schöner, leicht gewitterhafter Frühsommertag. In zehn Tagen finden die offiziellen Feierlichkeiten «50 Jahre Lötschbergbahn» statt. Bevor jetzt ein mitleidiges Kopfschütteln einsetzt, sei auf die vielfältigen Betriebs- und Fahrzeugmöglichkeiten bei grosser Vorbildtreue einerseits und auf willkommene



Seit dem unteren Bild auf der gegenüberliegenden Seite vom Herbst 2007 ist einiges passiert.



Im Bahnhof Frutigen kann 2016 bereits signalkonform Betrieb gemacht werden.