



Ein Blick auf den Ronengraben mit den zwei Durchlässen und dem Auffangbecken. Im Hintergrund ein erstes Pappmodell des Felsenburg-Viaduktes.

Von Jerry Schulthess (Fotos) und Stephan Kraus (Text)

Der gewählte Zeitpunkt bietet Vor- und Nachteile zugleich. Einerseits bewegte sich noch (fast) alles aus der Anfangszeit. Andererseits geht das Wissen über diese Zeit bei der BLS langsam verloren. Viele Aktive von damals sind pensioniert oder bereits gestorben. Einige Anfragen von Jerry Schulthess zu gewissen Vorbildsituationen konnte die BLS nicht mehr beantworten. Tenor: Jaaaa... der und der könnte es vielleicht noch wissen, aber... Als von Grund auf neugieriger Mensch musste er die Recherchearbeit dann eben ausweiten. Was liegt da näher, als das Gespräch mit den Anwohnern zu suchen? Neben kulinarischen Entdeckungen konnten so auch einige dem Bau der Anlage dienliche Aspekte geklärt werden. An dieser Stelle sei also auch noch einigen älteren und jüngeren Einwohnern aus Frutigen für ihre Unterstützung gedankt. Anhand der zahlreichen Abbildungen in den vielen Büchern, die über die BLS veröffentlicht wurden, entstand zusätzlich ein umfangreiches Bild vom damaligen Betriebszustand. Und der Rest wird

mit Vorstellungsvermögen (so könnte es gewesen sein) ergänzt. Das ist es, was den grossen Reiz eines solchen Nachbaus ausmacht.

Jerry Schulthess baut nach dem Grundsatz: Zuerst war die Landschaft, und dann kam die Bahn. Das Schwergewicht liegt also auf der Landschaftsgestaltung. Durch intensives Studium von Bauunterlagen und des Vorbildes vor Ort gelingt es, sich in die damalige Bautechnik hineinzuversetzen. Natursteine waren das vorherrschende Baumaterial. Sowie viel, viel Handarbeit und wenig Maschinen. Je weiter man sich in die Entstehungsgeschichte der Bauwerke hineinversetzt, umso grösser wird die Hochachtung vor den Leistungen der damaligen Arbeiter.

Ingenieurbauwerke und Felsformationen

Die markanten Stellen beim Vorbild finden sich natürlich auch auf der Anlage wieder. So die fünf Viadukte, viele Lehen- und Stützmauern – wie im Vorbild mit 8°–10° Neigung –, Felsformationen, der Ronengraben mit Auffangbecken oder die Ruine der

Felsenburg. Auch die verschiedenen Tunnelportale sind massstäblich nachgebaut, so auch die markanten Felsenburg-Tunnel I und II.

Die Standards für den Bau der Modelle dieser Ingenieurbauwerke wurden bereits sehr früh formuliert. So stand von Anfang an fest, dass möglichst überall Diorama-Qualität erreicht werden sollte. Um diese zu gewährleisten und den Arbeitsaufwand für das Ritzen von Tausenden von Steinen zu minimieren, sollten auf jeden Fall die Präzision und die Vorteile von Silikonformen für die serielle Herstellung von Felsformationen und Mauerwerksteilen genutzt werden.

Anlagenbau – mal nicht am Stück

Mit den oben beschriebenen Vorgaben ist bereits ein Stück weit die Vorgehensweise für den Bau dieser Kunstbauten umschrieben. Im Verlauf des Trasseebaus und der Gleisverlegung ist es bekanntermassen ja auch erforderlich die Viadukte, Hangverbauungen, Brückenköpfe mit Brücken, die im Original als Stahlkonstruktion ausge-