



Ein Blick fast aus der Perspektive eines Lokführers kurz vor der Begegnung mit dem Gegenzug. Hier wird die Filigranität der Fahrleitung besonders deutlich.

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

Die grösste Unterstützung bei der Planung nach einem konkreten Vorbild stellen wohl immer die Originalplanunterlagen dar. Im vorliegenden Fall die der Bauabteilung der BLS. Es sei an dieser Stelle einmal mehr ein grosses Dankeschön an die verständnisvollen Mitarbeiter ausgesprochen. Natürlich ist das Herausuchen von Planunterlagen, die den Bauzustand in einem bestimmten Jahr oder wie in unserem Falle an einem bestimmten Datum zeigen, ein «Heidengeschäft». Hier sind die Archive gefragt, denn Bauunterlagen aus der Zeit vor etwa 1995 liegen in den seltensten Fällen in digitaler Form vor und sind erst recht nicht auf Knopfdruck verfügbar. Dass also hierfür eine – meistens übrigens ziemlich geringe – Bearbeitungsgebühr erhoben wird, sollte von jedem Interessierten akzeptiert werden.

Neben den diversen Bauzeichnungen der Viadukte und Tunnelportale konnte Jerry

Schulthess für seine Planung auch auf die Gleispläne des Bahnhofs Frutigen aus dem Jahre 1963 zurückgreifen.

Und als Erstes zeichnete sich dann das ab, was für die meisten Modellbahnprojekte so typisch ist: Es gab ein Platzproblem! An diesem Punkt die Flinte ins Korn werfen? Nein, sondern mit dem Wissen um den vorbildlichen Bahnbetrieb eine Lösung suchen, die reale Betriebsbedingungen am besten umsetzbar erscheinen lässt. Nicht das sklavische Nachbauen eines Vorbildes mit musealem Anspruch macht das Hobby spannend. Es ist die Interpretation des Originals, die das Modell einer Eisenbahn eben erst zu einer Modelleisenbahn macht.

Auf immerhin 6,20 Metern Länge, dies entspricht einer Vorbilddimension von rund 540 Metern, konnte schon mal ein durchaus glaubhafter Bahnhofsgleisplan nahe am Vorbild entwickelt werden. Aus besagten Platzgründen wurden allerdings nur fünf Abstell-

gleise realisiert, was einen ausreichenden und vor allem abwechslungsreichen Zugbetrieb im Bahnhofsbereich ermöglicht.

Details zwischen und neben dem Gleis

Die Nachbildung eines Bahnhofsgeländes erfordert natürlich auch noch einiges an Details neben dem Gleis. Wie beim grossen Vorbild ist hier an erster Stelle natürlich die Signalisierung der Fahrwege von Bedeutung. Diese «Kleinigkeiten neben dem Gleis» sind nicht nur schmückendes Beiwerk, sondern auch betrieblich von Relevanz. Wohlgemerkt für den Fahrdienstleiter und die Lokführer gleichermaßen.

Nach ausführlicher Marktanalyse sind Signale von MicroScale angeschafft worden. Diese stehen heute nicht nur im Bahnhofsbereich, sondern auch entlang der Rampenstrecken. Eine kleine Besonderheit stellen dabei zwei Signale mit einer Gleisnummernanzeige im Bahnhof dar. Nach den po-