



Der Schweizer Nationalfeiertag wird in Gletsch gebührend gefeiert. Alles ist mit Nationalflaggen geschmückt, und eine Kapelle gibt Märsche zum Besten.



Zwei wagemutige Kanuten befahren die ersten Kilometer des jungen Rottenbachs, der durch den Rhonegletscher milchig weiss gefärbt ist.

Von Axel Rohde (Text und Fotos)

Im Jahr 1985 wurde die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) von Bahnbegeisterten gegründet, die die 1981 stillgelegte Strecke über den Furkapass wieder zu neuem Leben erwecken wollten. Seither haben viele «Fronis», wie die freiwillig und unentgeltlich tätigen Vereinsmitglieder oft genannt werden, die gesamte Strecke tatsächlich wieder komplett reaktiviert. Durch den Einsatz der aufwendig restaurierten Dampfloks, die bis zur Elektrifizierung der Furka-Oberalp-Bahn (FO) im Jahr 1942 die Strecke befuhren, konnte eine sehr beliebte Touristenattraktion geschaffen werden, die jeden Sommer Besucher aus Nah und Fern anzieht. Aufgrund der extremen Wetterverhältnisse im Hochgebirge und der damit verbundenen Lawinengefahr bleibt die Strecke wie zuvor schon unter der FO im Winterhalbjahr geschlossen.

Da der Autor dieses Berichts nicht nur ein Freund der Schweizer Schmalspurbahnen ist, sondern als Mitglied des Vereins Furka-Bergstrecke (VFB) auch selbst des Öfteren bei Bau- und Unterhaltsarbeiten an der Strecke aktiv ist und somit immer wieder entsprechende Einblicke in den täglichen Bahnverkehr bekommt, lag es für ihn nahe, die Dampfbahn auch im Modell ins heimische Modellbahnzimmer zu holen. Dabei kam es ihm entgegen, dass die Firma Bemo ein ständig wachsendes Angebot an Fahrzeugen der DFB in der Spurweite H0m führt, sodass Eigen- oder Umbauten dieses Portfolio lediglich ergänzen.

Da das Modellbahnzimmer des Autors mit 3 × 2,6 m jedoch sehr bescheiden ausfällt, konnte natürlich nur eine sehr kleine Auswahl an sehenswerten Lokalitäten der Bergstrecke umgesetzt werden. In jedem Fall sollten die Dampfloks an beiden Endpunkten der Strecke vorbildgerecht gewendet werden können. Letztendlich fiel die Wahl auf die Station Gletsch als talseitigen Endpunkt und die Station Furka als bergseitige Endstation. An beiden Seiten kann die Strecke später beliebig erweitert werden,

wenn ein grösserer Raum zur Verfügung steht. Die Anlage wurde U-förmig an der Wand entlang konzipiert. Durch ein Fenster und eine Tür im Raum wurden weitere Einschränkungen notwendig. Wichtig war dem Erbauer, dass die Zahnradstrecke tatsächlich die vorbildgerechte Steigung von bis zu 110 Promille widerspiegelt, wobei das flexible Zahnstangengleis-System Abt der Firma Bemo zum Einsatz kam. Letztendlich sollte die ganze Anlage transportabel sein, was eine Unterteilung in vier



Die beiden Dampfloks stehen zur Abfahrt bereit. Im Hintergrund das Stationsgebäude Gletsch, das nur über eine Brücke über den Rottenbach (Rhône) von den Gleisanlagen aus zu erreichen ist.