



Innenansicht der vollständig eingerichteten zweistöckigen Remise. Nicht nur die notwendigen Maschinen und Werkbänke, sondern auch die Untersuchungsgrube wurde nachgebaut.



In der Remise herrscht Hochbetrieb. Mehrere Fronis sind mit verschiedensten Arbeiten rund um die Loks beschäftigt. Selbst die Kamintrichter zur Ableitung des Dampfes wurden nicht vergessen.

Tasten lässt sich diese Miniakustikanlage auch dazu nutzen, das Kuhglockengeläut oder die Geräusche der Dampfzüge ertönen zu lassen.

Zweites Zahnradstreckensegment

Kurz nach der zweiten Zahnstangeneinfahrt, die über das Signalisierungszeichen «A» angezeigt wird, kommt schon das bekannteste Bauwerk der Furka-Bergstrecke in Sicht: die weltbekannte Steffenbachbrücke. Diese aus einer Stahlkonstruktion bestehende Brücke über das Steffenbach Tobel ist im Vorbild klappbar konstruiert, sodass sie nach Ende der Fahrsaison im Herbst in Winterstellung zurückgeklappt werden und damit den Lawinen Platz machen kann, die hier jeden Winter zu Tal donnern. Beim Bau der ursprünglichen Strecke ist hier ein gemauertes Viadukt entstanden, das aber im ersten Winter 1913 gleich von einer Lawine zerstört wurde und daraufhin wieder neu aufgebaut werden musste. Schon 1915 wurde auch dieses zweite Viadukt durch eine Lawine zerstört. Da eine Untertunnelung nicht nur aus Kostengründen verworfen wurde, sondern auch die Attraktivität als Touristenbahn geschmälert hätte, entschied man sich für eine weltweit einzigartige Lösung: Da die Strecke nur im Sommerhalbjahr befahren wurde, sollte eine dreiteilige Stahlbrücke im Winterhalbjahr den Lawinen Platz machen, um somit Schäden zu vermeiden. Diese Stahlbrücke hat der Autor aus Messingprofilen selbst zusammengelötet. Auf die Klappbarkeit hat er allerdings verzichtet, da beim Modell immer Fahrsaison ist. Da der festgepresste Lawinenschnee, der in manchen Wintern Höhen von 10–25 m erreicht, sich unter der Brücke manchmal bis in den August hält, hat der Autor diese Schneereste unter der Brücke auch im Modell umgesetzt.

Nach dem Überfahren der Brücke fährt der Modellzug wie im Original an dem Windenschuppen vorbei, in dem die Seilwinden und alle für den Auf- und Abbau notwendigen Teile gelagert werden. Danach schliesst sich eine weitere 90°-Kurve an, wobei die Fahrgäste im Modell wie im Vorbild rechter Hand eine ehemalige Seilbahnstation zu sehen bekommen, deren tarnfleckartige farbliche Gestaltung die frühere militärische Nutzung erahnen lässt. Auf der Kurveninnenseite wurde ein charakteristischer Viehstall an einem riesigen Findling plat-