



Die im Baustil eigentlich «falschen» Häuser passen gut in die Gegend.



Die windschiefe Fahrleitung verhindert einen Mastenwald.

### Exkurs: Die «Sideshow» – oder «Das sieht ja gar nicht nach Mitholz aus ...!»

Im Laufe der Planung machte ich mir Gedanken über die Gestaltung der orografisch linken Kehrschleife, also den Abschnitt zwischen dem fiktiven Stägebachviadukt und dem Tunnelportal Felsenburgtunnel II Süd vor der Grubi, wo die (Modell-)Strecke eine 250-Grad-Kurve beschreibt. Das Gegenstück auf der anderen Seite unter der Felsenburg liess sich logischerweise durch den steilen Felsenburghügel mit einem mit Fluhlen durchsetzten undurchdringlichen Wald entsprechend dem Original tarnen. Zudem reicht die vorgezogene Hintergrundtapete dort etwa 50 cm von der Zimmerwand weg, sodass der Felsenburghügel doch recht vordbildgerecht, wenn auch verkleinert, dargestellt werden konnte.

Auf der anderen Seite aber weicht die Anlagenkonzeption vom Original ab. Westlich des Felsenburgtunnels II befinden sich nicht der Talboden und der Blausee, sondern die Zimmerwand, sodass der ganze Bereich dieser Kehre bedingt durch die minimal verwendeten Radien von 56 cm und 62 cm mit gut einem Quadratmeter Fläche landschaftlich überbaut werden musste. Ein weiterer Hügel mit viel Fels und Wald erschien mir zu langweilig und auch zu verschwenderisch. Zudem hatte ich noch einige alte Gebäude von vorhergehenden Anlagenprojekten übrig, z. B. die alten Davoser Häuser von Kibri, die ich eigentlich nicht wegwerfen wollte.

Wieder einmal im Frutigland unterwegs, unternahm ich eine Wanderung von Adelboden über die Elsigental nach Frutigen. Dabei schaut man die ganze Zeit auf die dem Engstligental gegenüberliegende

Niesenkette und die sogenannten Frutigspissen, kleine steile Weidegebiet mit kleinen Siedlungen, die allesamt Fraktionen der Gemeinde Frutigen sind und durch tiefe steile Gräben voneinander getrennt sind. Erreichbar sind diese Spissen jeweils über schmale Strässchen und teilweise luftige Bergwege durch die Spissengräben, die in früheren Zeiten auch durch den dort stattfindenden Schieferbergbau bekannt waren. Irgendwie erschien das wie das Klischee einer Bilderbuch-Berglandschaft mit verstreuten Ansiedlungen. So etwas Ähnliches müsste doch auch auf der Modellbahn nachbildbar sein, wenn auch mit eher unpassenden, aber bereits vorhandenen Gebäuden. Der Platz über der Kehrschleife ergab eine Fläche von fast 90 cm auf 140 cm. Da war noch mehr rauszuholen als einige wenige stotzige «Heimetli». Bei der Gelegenheit fiel mir die Broschüre «Vom Säumerpfad zur NEAT» der Kulturgutstiftung Frutigen in die Hände, in der unter anderem verschiedene Projekte einer Bahnlinie von Frutigen nach Adelboden und weiter nach Lenk beschrieben werden. Warum nicht etwas spinnen und die Spissenbewohner mit einem Bahnanschluss beglücken?

So entstand hinter dem Portal des Felsenburgtunnels II und den Gemarkungen «Uf der Stütze» und «Ägi» ein einfaches Oval auf einer Fläche von ca. 90×120 cm, das völlig unabhängig von der Lötschbergstrecke betrieben werden kann. Als Reminiszenz an meine Anfänge und weil ich sie noch hatte, habe ich hier teilweise sogar noch alte M-Gleise von Märklin verwendet. Diese wurden aber durch Einschottern recht gut getarnt. Hier verkehren wegen des engen Radius von 43 cm nur kurze Züge mit kurzen Wagen, aber hauptsäch-

lich dient dieses Oval dem Testen von Fahrzeugen und dem Programmieren. Daneben entstanden dort eine kleine Siedlung mit eben den erwähnten Davoser Häusern, eine Haltestelle mit auswechselbaren Stationsgebäuden und eine etwas weiter oben gelegene Alp. Die Gebäude in diesem Bereich sind abgesehen vom tiefer liegenden und der Realität angepassten Wärterhaus 6 handelsübliche Bausätze, und so entspricht das in der Ägi stehende Bauernhaus nicht dem Frutigtyp mit seitlich angeordnetem Wirtschaftsteil, sondern eher dem Simmentaler Typ. Aber da dort beim Vorbild in der Nähe ein ähnliches Haus steht, kann man darüber hinwegsehen. Und schliesslich konnte ich in Anlehnung an diverse Seilbahnen im Engstligental die alte Brawa-Seilbahn dort noch unterbringen, um den Tourismus anzukurbeln. Das Gelände ist steil, wildromantisch und gegenüber der Hauptebene der Anlage durch die Höhenlage und Felswände sowie durch viele dichte Bäume und Büsche abgesetzt sowie von viel Wald eingerahmt, sodass der Bruch zwischen Originalnachbau und «Fantasiererei» nicht allzu sehr auffällt und dennoch ein harmonisches Gesamtbild erzeugt wird. Und der Zweck, die doch recht platzfressende Kehre landschaftlich abwechslungsreich zu tarnen, wurde erfüllt. Dieses Oval erlaubte jetzt auch, Szenen zu gestalten, die typisch für die Strecken der BLS sind, aber auf der Nordrampe nicht vorkommen, wie z. B. einen durch Blinklicht gesicherten Barrierenübergang inklusive der notwendigen Signalisierung und Merktafeln nach Bild 300.2.262 der Signalvorschriften oder eine windschiefe Fahrleitung, die so ganz nebenbei auch einen Mastenwald an diesem engen Bogen verhindert.