



MODEL-HOBBY

Spor II m (1:22,5) i Skovby. Fascinerende som originalerne

ÅRGANG 3

NUMMER 10

JANUAR 2002

Bernina Express®

Graubünden - Ticino

En rejse på 4 1/2 time -

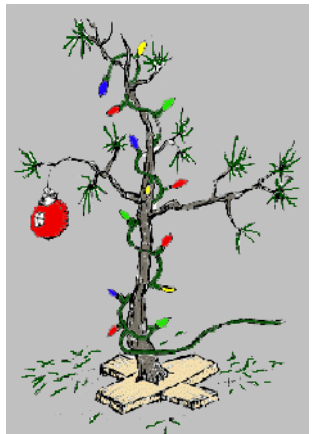


- gennem tre årstider ...



GODT NYTÅR !

Redaktionen håber alle er kommet godt ind i det nye år, og uden alt for mange "tømmermænd". Livet skal ihvertfald gå videre. Nu kommer udsalgstiden over os. Er der penge tilovers, kan man i Magasin købe billige juletræer.

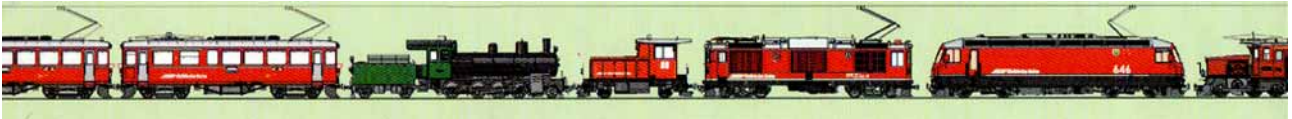


I NÆSTE NUMMER



**LGB BESØG
HOS ALLAN
I MOLS BJERGE**

Nå spøg til side. Det er vinter - og det er tid for indendørs sysler. Lokomotiverne skal smøres, renses og husene trænger måske til lidt maling. Når man har en udendørsmodeljernbane er der altid noget der kan friskes op indendørs om vinteren.



MODEL-HOBBY

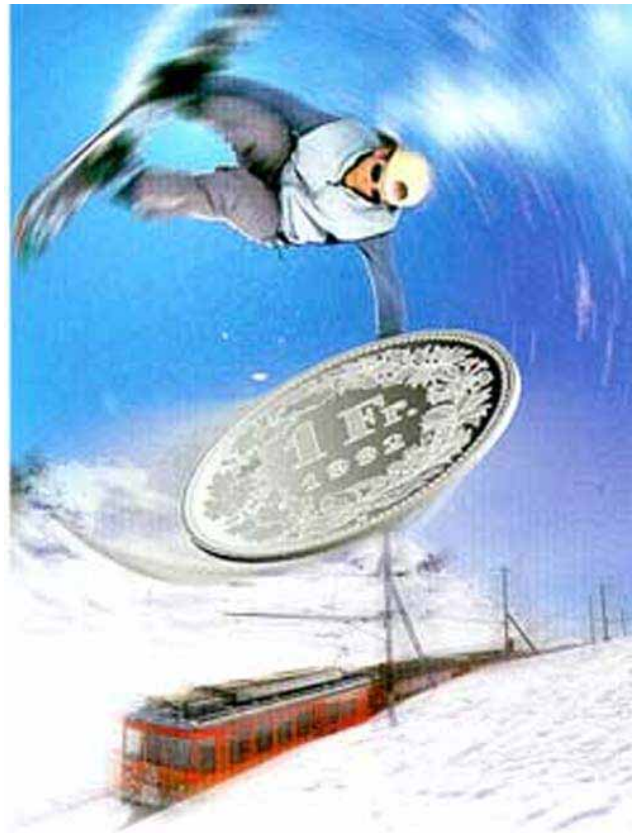
Spør II m (1:22,5) i Skovby. Fascinerende som originalerne

Bladet udkommer 4 gange årligt

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR:
Freddie Fenger

Kørsel på anlægget: Hver dag i godt vejr
besigtigelse efter aftale

Adresse: Tunøvej 6 Skovby 8464 Galten
Tlf.: 8694 3975



EN REJSE GENNEM 4 ÅRSTIDER

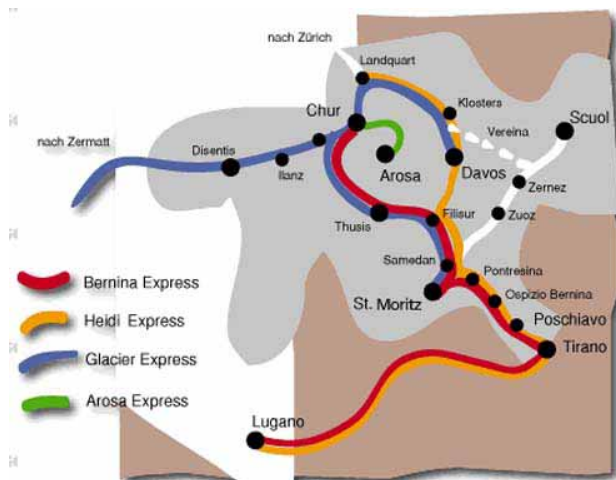
I modsætning til "Glacier-Expressen", er "Bernina-Expressen" speciel. Ikke alene er det den eneste bane med åben linjeføring over Alperne, det er også en bane hvor man på turen fra Chur til Tirano kan opleve 4 årstider på de ca. 4 1/2 time turen varer.

Desuden kan man vælge to versioner af ruten:

"Bernina-Express" fra Chur til Tirano.

"Heidi-Bernina-Express" fra Landquart - Davos- Tirano.

Den rejse vi skal på er "Heidi-Expressen" fra Landquart til Tirano over Davos og Filisur.



Ovenfor ses et kort over de linjer der idag er på Rhätische Bahn, ihvertfald når det drejer sig om "Express linjerne".

Den mest berømte er "Glacier-Expressen" (den vil blive omtalt i MODEL-HOBBY nr. 12) men der er også andre spændende linjer hos RhB.





Tidlig om morgenen starter toget fra Landquart. Alle der har reserveret billetter kan stige ombord. **Husk!** det bedste er, at reservere billetter til højre side i togets kørselsretning. Der er den bedste udsigt helt frem til Samedan. Som tidligere skrevet, skal vi ud på en togtur gennem 4 årstider. Vi begynder med sommervej i Landquart der ligger 520 m over havets overflade.



Toget herover ses klar til afgang i Landquart. Det er dog ikke Heidi-Expressen, men toget der fra Davos skal videre til Chur.

Efter ca. 5 minutters kørsel fra Landquart kommer toget til Malans. Kigger vi ud til venstre, kan vi op ad skråningerne mod Lichtenstein se vinmarker. Der dyrkes druer til den berømte Malans hvidvin. Det er det nordligste sted i Schweiz hvor der dyrkes vin.



Kort efter Malans forlader toget Rhindalen, for gennem den snævre passage i Klus at køre ind i Prätigau. En togtunnel idag, har givet mere plads til biler gennem den snævre passage.

Det næste lange stykke, er kun med en svag stigning. Først efter Küblis begynder den egentlige stigning på 35 promille.

Nu bliver der meget at se på ud gennem vinduet i højre side i toget. Da vi til stadighed kommer højere og højere op, bliver der en pæn afgrunden nedenfor på højre side af toget. Der er nu en ganske pæn udsigt ned i dalen og bjergsiden på modsatte side af dalen. Åbner vi vinduet, kan vi se at der fra toget kun er ca. 1/2 me-

ter ud til afgrunden. Folk med højdeskræk skal ikke hænge ud af vinduerne.

Toget følger bjergsiden, så der er skarpe kurver både til venstre og højre.

Længere fremme kan vi i en stor venstrekurve se frem til Klosters Dorf og Klosters.



Vi er da også snart fremme i Klosters.

Idag er det en stor moderne banegård, efter den er blevet ombygget i forbindelse med åbningen af Vereina tunnellen. Der er blevet flere spor - og en midterperron med overdækning er også kommet til. Den er blevet virkelig flot.

Efter vi har forladt Klosters på den nye betonbro over Landquart, svinger vores tog ind i højre "rør". (venstre "rør" er til Vereina tunnellen) Nu begynder den stejleste stigning på strækningen op til Davos, hele 45 promille. Det næste stykke kan man ikke sige højre er den bedste sideside, idet toget for at vinde højde, skifter retning 4 gange. Midt på denne strækning er en pæn udsigt over mod Østrig bag bjergene i baggrunden.



Vi synes at stige og stige op i højden. Vi kommer faktisk også op i 1700 meters højde over havets overflade.

Efter vi passerer Laret har vi en lille sø, kaldet Schwarz-See, på vores venstre side. Nu mangler kun den sidste lille stigning inden vi når pashøjden ved Davos Wolfgang. Herfra er der et jævnt fald ned langs Davos søen og til Davos Dorf.



Da vi første gang i 1982 var på en rundrejse i Schweiz og kom netop til dette sted, sagde vi til hinanden, at kom vi nogensinde tilbage til Schweiz, så ville vi forsøge om vi kunne finde en feriebolig netop dette sted. Det er nu blevet det faste tilholdssted i Schweiz siden 1983.



Davos søen er ikke særlig stor. Man kan spadserer rundt om den på en halv time. Tilgængæld er den meget dyb. Det dybeste sted er 51 m. Søen er et yndet sejlsportssted. Kun om sommeren på de varmeste dage kan der bades i søens sydside.

Nu er der kun ganske kort til Davos Dorf og Davos Platz der idag er vokset sammen. Davos (1560 m) er Europas højstbeliggende by.



Davos Platz er dog hovedstationen med remisse og drejeskive og mange spor. Her ender det normale tog fra Landquart. Skal man videre til Filisur, skal man omstige i pendeltog der kører mellem Davos og Filisur Turen fra Davos Platz og gennem dalen til Filisur, er en meget smuk og afvekslende tur. Til at begynde er det et fladt stykke med Landwasser på vores højre side. Kort efter begynder terrænet at blive kuperet og banen slår mange sving ligesom Landwasser både er til højre og venstre.

Skulle vi ikke videre med "Heidi-Expressen" kunne jeg anbefale man tog en vandretur op til Sertig-Dörfli en lille bjerglandsby oppe på venstre side af dalen. Ikke for at forklejne den højre side af dalen, der bestemt også er en vandretur værd.



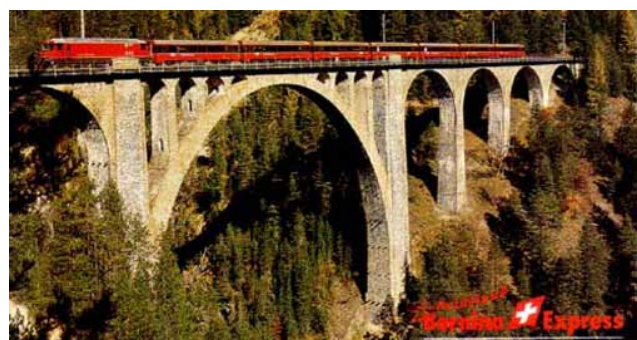
De to billeder herover er netop fra dalens to sider. Billedet til venstre er fra turen op til Sertig-Dörfli hvor vi på dette sted har en fin udsigt over dalen mod Filisur i syd. Billedet til højre er af den lille bjergkirke i Frauenkirch. Den er bygget til at modstå snelaviner, idet gavlen mod bjergsiden er kileformet.

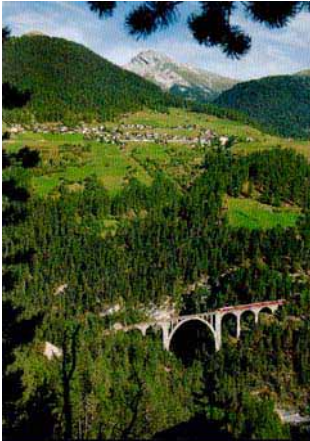
Vi har kørt et langt stykke uden tunneller, men efter Monstein kommer vi nu ind i et område med mange tunneller.



Lige før vi ankommer til Wiesen kører vi gennem to meget lange tunneller. Vi skal være hurtige for mellem de to tunneller er der et frit ophold på kun 10 meter. Er vi hurtige kan vi nå at se et kæmpe vandfald på togets højre side. Vandfaldet suser ind under jernbanen og fortsætter ned i Landwasser i togets venstre side. Næste store højdepunkt kommer lige efter vi har passeret Wiesen stationen.

Vi skal over den 210m lange Wiesnereviadukt der med sine 88 m i højden, er den næsthøjeste viadukt på RhB.





Når vi ser Wiesnere viadukten fra luften, kan vi se det er et imponerende bygningsværk, der først i 1900 tallet er blevet opført i natursten. Buen har en spændvidde på 100 meter. Langt ovenfor viadukten kan vi se bjergbyen Wiesn. Der er langt fra toget og hjem samtidig med at det går stejlt opad. Fra oplevelsen over dette storslåede bygningsværk

fortsætter turen endnu gennem flere små tunneller inden vi ankommer til Filisur.

I Filisur er der travlhed hver time. Tog fra Chur og St. Moritz skal krydse ligesom der er skift til toget til Davos.



Rejsen fra Filisur fortsætter nu på Albula-banen. Den er blevet beskrevet lidt i MODEL-HOBBY nr. 5 i forb. m kælkebakken Preda-Bergün. I et senere nummer kommer en komplet beskrivelse af banen fra Chur - St. Moritz.

Her vises kun et billede af toget kort før det når Preda og forsvinder ind i Albula Tunnellen, der med sine 1844 meters højde er det højstbeliggende sted i alperne et tog passerer en bjergkæde. Tunnellens længde er ca. 6 km lang og turen varer ca. 12 minutter.

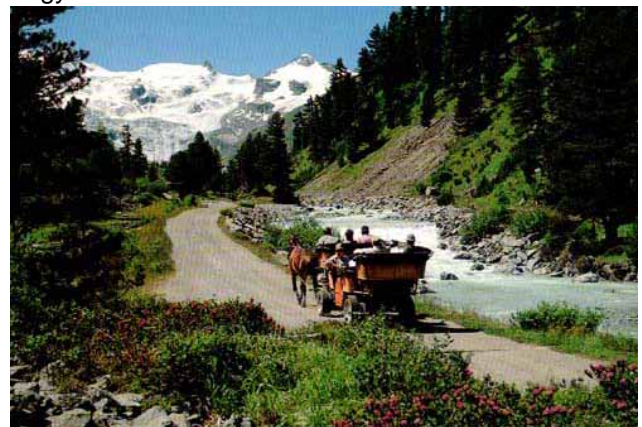


Efter vi har forladt Albula Tunnellen kører toget ned gennem Val Bever til Bever og videre til Samedan. Samedan er en kæmpe station med remise og værksted. Herfra svinger en sidelinje til Pontresina hvor stamnettet ophøre.



Billedet herover viser en gammel ABe 4/4 der nu er taget ud af drift. Kun en ud af de 4 er gemt til veterankørsel.

Vel ankommet til Prontresina slutter kørselen på stamnettet og den egentlige tur på Bernina-banen kan begynde.

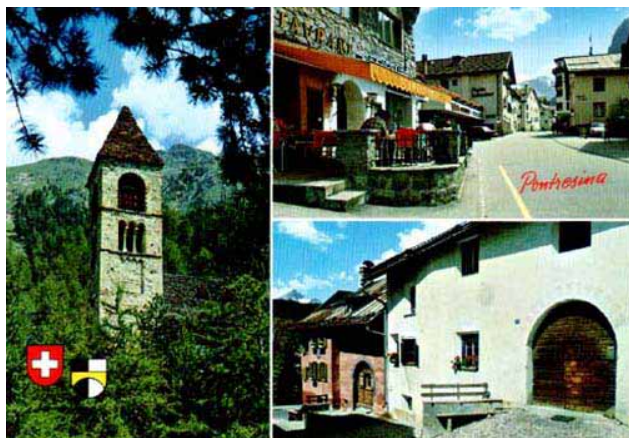


Kunne vi tage en afstikker, ville jeg anbefale en tur med hestevogn op gennem dalen til Val Roseg for at se nærmere på Roseggletscheren samt smage på de mange spændende kager restaurant Roseggletscher byder på ved hesteturens slutning. Vi kan måske også nå at se nogle jordegern.





MODEL-HOBBY MODEL-HOBBY MODEL-HOBBY MODEL-HOBBY MODEL-HOBBY MODEL-HOBBY



Pontresina ved indgangen til Berninamassivet er en smuk gammel by, der er et besøg værd.

Kort efter vores tog har forladt Pontresina, begynder den første stejle stigning på 70 promille, endda med nogle skarpe kurver. Det kan høres på hjulenes piven. Efter toget har vundet højde, kommer et forholdsvis fladt stykke, hvor vi på venstre side har floden fra smeltevandet fra de forskellige gletschere fra massivet. Når vi forlader Morteratsch stationen køres over en bro med 70 promilles stigning, derefter klatres der konstant opad til Berninapasset.



Efter broen kommer nu en ny bro hvor vi kører over et vandfald. Sidder vi i en åben panoramavogn eller har vinduet åbnet, så pas på! Vandet sprøjter til alle sider. Kort efter dette vandcirkus kommer vi til den berømte Montebello kurve med den storslåede udsigt



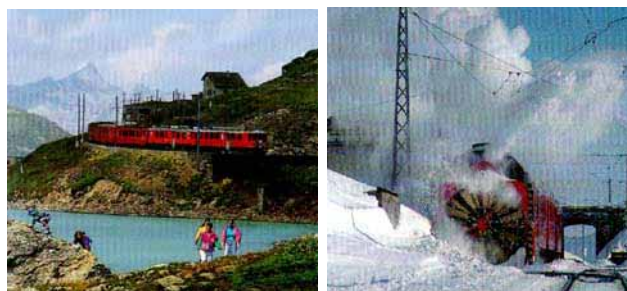
over Bernina massivet med evig sne. Toget vender her i en 45 m radius kurve.

Det næste stykke følger toget og pasvejen parrallel opad. Det næste højdepunkt er Diavolezza, hvor vi hvis vi ikke sad i "Heidi-Expressen" kunne tage med den store svævebane op til Diavolezza. Her er vi oppe i 3000 m. Toget arbejder sig videre opad og slingrer fra side til side for ikke at overskride de 70 promille, der er græn-

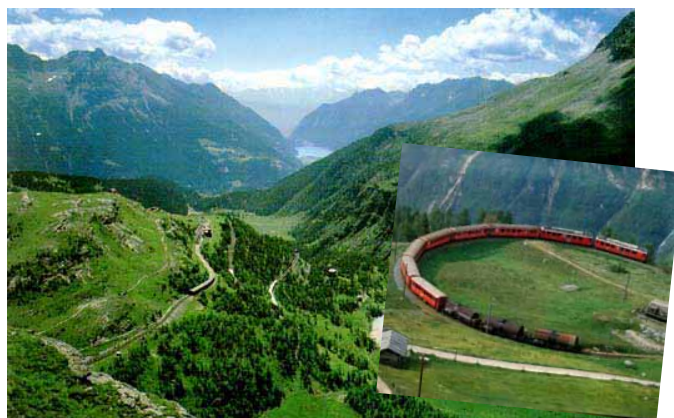
sen uden tandstænger mellem skinnerne. Nu kommer vi virkelig op til vinter. Se bare de to næste billeder. De er taget faktisk samme sted. Det ene om foråret og det andet med vintersne.



Vi fortsætter vores togtur langs Lago Bianco indtil vi når Ospizio Bernina (Bernina-Hospiz) i 2253 m's højde.



Her er dejlige vandreveje om sommeren. Om vinteren hersker sneen og RhB's dampsnesyng. Turen går nu videre langs Lago Bianco og passet de næste par kilometer for derefter at falde jævnt til Alp Grüm.



Når toget forlader Alp Grüm sker det i en skarp kurve, se bare det lille ovenstående billede. Vi forandre total retning. Nu kommer det afsnit hvor vi virkelig kan se vi skal nedad. Fra Alp Grüm i 2090 m's højde skal vi nu ned til Tirano i 429 m's højde. Her kommer vel nok RhB's mest kurverige strækning. Allerede fra Alp Grüm kommer 3 store vendesløjfer i bjerget. Et langt stykke befinder vi os i et galleri. Hjulene piver og vi skifter konstant retning. Her er bedste plads på begge sider.



Efter vores "nedtur" kan vi nu se vi ankommer til Poschiavo i Puschlav. Nu er sproget blevet "Schweizer Italiensk eller Rhäti romansk. I Poschiavo har RhB deres værksted for Bernina Banen. Et besøg i byen, såfremt det var muligt for os, var at anbefale. Der er to gange om ugen et stort udendørs marked på torvet og de omkring liggende smalle gader. Der er også et utal af udendørs restauranter der byder på Italiensk inspireret mad.

Vi skal dog videre med vores "Heidi-Express". Toget kører gennem noget der ligner en lang by, men vi er faktisk på vej ind i næste, Le Prese. Vi hører nu en kraftig fløjten fra lokomotivet - og det bliver ved samtidig med farten sættes ned til skridttempo. Vi må have åbnet vinduet for at se hvad der er på færde.



Toget er kommet ind på gaden og rumler nu ned mellem husene. Der er ikke meget plads til siderne.

Man skal ikke komme for hurtigt ud af sin gadedør, så bliver man halshugget af toget. Det er også et problem med bilerne. Trafikken går helt i stå.

Byen er lang og smal, så det er spændende at stå og kigge ud af vinduet for at følge dette særsyn med tog og biler. I byens sydside bliver vejen dog bredere idet der nu er plads til toget i siden af vejen. En lille holdeplads er uden for Hotel Le Prese, der ligger lige op til Lago di Poschiavo hvor toget også kører langs.



Turen langs Lago di Poschiavo er en særdeles skøn tur. Det er faktisk den gamle vej, der som grusvej før i tiden var kombineret jernbane og vej, præcis som vi oplevede det i Le Prese. Nu ligger den nye vej til venstre for os lidt højere oppe på en betonkonstruktion. På den anden side af søen strækker bjergene sig op helt nede fra vandkanten. Søen opstod i sin tid på grund af et stort stenskred.

Intet her i verden varer ved. Heller ikke den dejlige tur langs med søen. Ved sydsiden af søen begynder jernbanen atter at tabe højde. Igen er det de 70 promille der bestemmer om det skal gå nogenlunde lige eller der skal kurver til for ikke at overskride de magiske tal. Kort før Brusio slår jernbanen en kæmpe stor S- kurve der er kunstig anlagt netop af denne grund. Efter Brusio kommer sidste særsyn inden vi ankommer til Tirano. En stor åben vendesløjfe skal hjælpe toget med at komme yderligere 20 m ned i landskabet.



Efter vi har kørt rundt om os selv på denne spiralbro går det nu atter stejlt nedad. Nu varer det ikke længe inden vi kommer til den sidste by i Schweiz. Efter vi har forladt den passerer vi den Schweiziske/Italienske grænse for herefter at køre stejlt nedad igen til Tirano. Det første stykke i byen, køres også gennem gaderne.



Ud for Madonna di Tirano køre toget over en stor plads hvor al trafik bliver stoppet. Herefter fortsætter det uden at forstyrre trafik-

ken, helt frem til stationen i Tirano. Det var endpunktet på vores rejse med "Heidi-Expressen".





SMALSPORS-AKTUELT



Endnu en gammel ABe 4/4 34 er blevet renoveret - og ses nu i original gul sammen med ABe 30.

Desuden er en gammel personvogn C 114 malet gul og kan nu fra "Club 1889" indsættes i særtog som "la Bucunada" (på dansk: barvogn).



I MODEL-HOBBY nr. 3 fra oktober 2000, var en artikel fra Rügen.

Det omtalte 99 4652, som på Rügen er blevet renoveret af en fabrikant, Walther Seidensticker, har været på rundtur i Schweiz.

På Rhätische Bahn, blev det trukket rundt på en fladvogn, idet lokomotivet jo er til 750 mm og RhB er på 1000 mm. Som man kan se på billedet til venstre, blir det trukket standsmæssigt af to gamle damplokomotiver fra RhB. Nr. 1 Rhätia og nr. 107.



Tidligere har jeg skrevet om Ge 6/6 I 411, der efter et uheld ikke kunne indsættes i drift igen.

Tidligere i MODEL-HOBBY nr. 8 fra oktober 2001 var billeder fra afskeden i Schweiz. Her ankommer krokodille og salonvogn i Tyskland.



LAST NOT LEAST



PÅ ET SIDESPOR

Også politiker kan som gamle oprangerede lokomotiver og vogne køres ud på et sidespor. Det har vi jo tydeligt set efter sidste valg.

FIND EN FEJL !

I julenummeret plejer der at være en konkurrence.

Det var der ikke i sidste nummer. Den er gemt til dette nummer:

Find en alvorlig sætterfejl i nummeret her.!