



MODEL-HOBBY

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

ÅRGANG 3

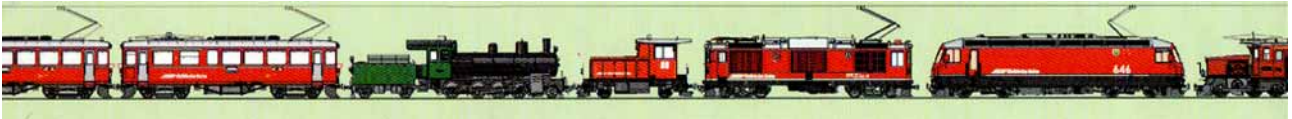
NUMMER 12

JULI 2002



2.DEL

Verdens langsomste hurtigtog



tig handelsvej til Italien. På billedet ses desuden St.-Gotthard-Pass kirke, en borgruin samt Winterhorn (2661 m) i baggrunden.



VERDENS LANGSOMSTE HURTIGTOG 2. DEL

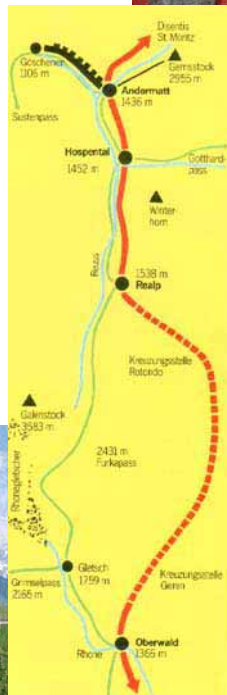


En anden lille skæg ting her i Urseren Tal er verdens mindste by, Zumdorf. Byen består af: 1 beboelseshus, en lade, et værtshus, en kirke og en flagstang. Vi skal dog ikke på besøg i denne lille flække, men det skulle efter sigende være en oplevelse og tale med indbyggeren.

Vores tog forlader nu Urseren Tal og drøner i Realp i 1538 m's højde ind i den 15,4 km lange Furka Tunnel.



Når toget forlader Andermatt, har vi lige tid til at kigge tilbage og se sceneriet med nedstigningen fra Oberalpasset. Vi fortsætter nu ind i Urseren Tal, hvor de "indfødte" når man spørger dem hvornår det sner siger: "hver dag". Vi bevæger os forbi Hospental Dorf, en lille by i 1452 m's højde. Et yndet fotomotiv inden vi kommer så langt er nedenstående billede af Richlerenbrücke i nærheden af Hospental. På billedet i næste spalte ses den historiske Reussbrücke, der i middelalderen var en vigtig



Den gamle Furka strækning blev i 1982 afløst af denne nye lange tunnel, således man kunne opretholde togdriften hele året igennem.

Før tunnelen blev åbnet var den gamle Furka strækning kun farbar ca. 4 - 5 måneder om året.

Selvom vi kører med Glacier-Expressen i dag kan vi godt vise lidt fra den gamle strækning. Vi kører dog først ud af tunnelen igen i Oberwald.

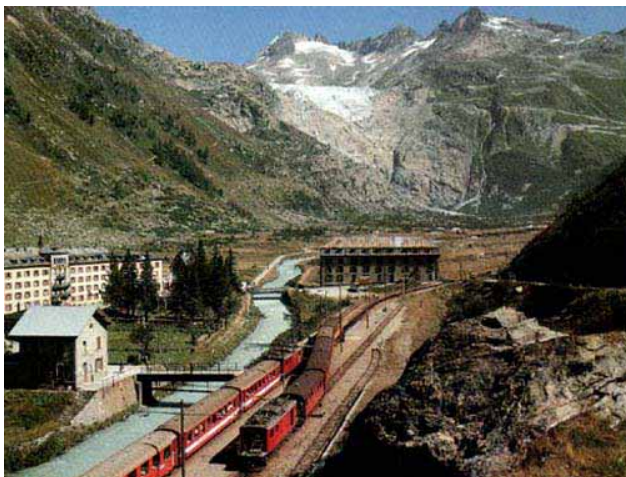




Det øverste store billede er taget i det sidste år den gamle strækning var i drift.

Det er et tog der kommer ned til Realp gennem Altsentumstafel-tunnel II mellem Tiefenbach og Realp. Det lille billede til venstre er den berømte klapbare Steffenbach brücke, der blev bygget i 1925. Den kunne klappes sammen om efteråret langs siderne på slugten så evt. snelaviner ikke kunne ødelægge den.

Det lille billede til højre er Glacier-Expressen der forlader Altsentumstafel tunnel I for et par minutter senere at køre over Steffenbach brücke. Billedet herunder er fra Bahnhof Gletsch (1759 m). Læg mærke til Rhonegletscheren i baggrunden.



Vi skal nu fortsætte vores tur med den moderne FO. Nu kommer et afsnit fra Oberwald (1366 m) til Niederwald (1243 m) uden det store fald og særlig store kurver m.m.

Det næste vi støder på er i Niederwald, hvor husene forøvrigt er brændt brune (altså træværket) for at det skal holde længere. Det jeg egentlig ville nævne i forb. med denne by er, at det er her Hotelkongen Cäsar Ritz stammer fra. Det var ham der grundlagde Carlton- Ritz hotelkæden.

Fremme ved Fiesch er der tre ting der er spændende.

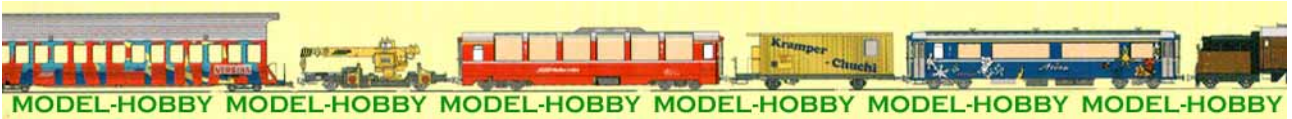
Ovenfor Fiesch ligger Ernen, der ses på nederste billede.

Til venstre for Fiesch højt oppe er Europas længste gletscher, Aletschgletscher med sine 23,6 km og en isflade på 117,6 km².

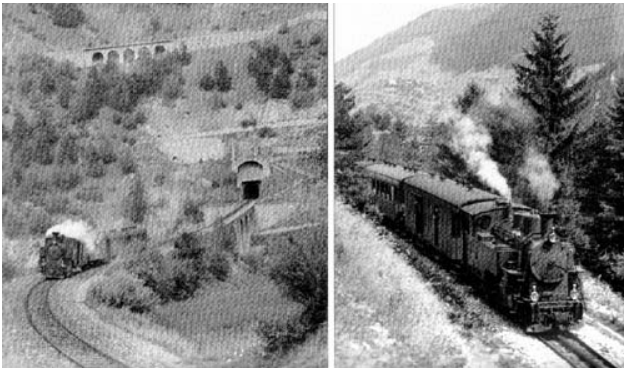


Noget helt specielt er de typiske Walliser "Spycher" huse der er bygget på stolper med flade sten mellem, så mus og rotter ikke kan komme op i husene og spise græsset der her gemmes til vinterføde til køerne.





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



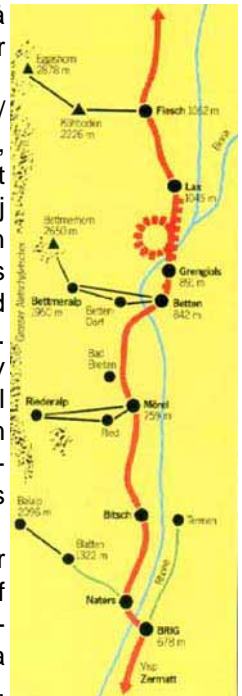
Fra Fiesch går turen mod Lax i 1045 m's højde. Efter Lax begynder et nyt tandstangsafsnit. Vi skal nu frem til Gremgiols tabe højde til 891m's højde. Ser vi på det øverste billede til venstre, der er fra 30'erne med damp så ser vi tydeligt hvad der venter os. Vi skal over en viadukt for at forsvinde i bjerget i en 592 m lang vendetunnel. Straks efter vi kommer ud af tunnellen, der efter spiralturen ligger ca. 50 m længere nede,

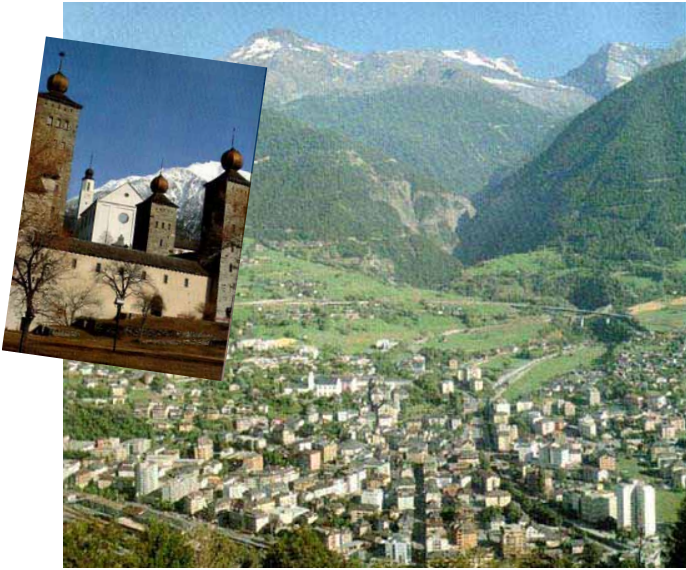


kører vi over den højeste bro på FO, Gremgiolsviadukten 31 m over Rhone og Deischschlucht.

For at vende tilbage til de sort/hvide billeder på modsatte spalte, så viser det lille billede til højre, et damptog der fra Fiesch er på vej mod Lax. Tilbage på bjergsiden kan vi skimte Ernen med dens kirke. Forøvrigt kørte FO med damp helt frem til 2. verdenskrig. Da der kom kulmangel og det blev for dyrt, begyndte man at sætte el master op og gik over til eldrift, som man fra starten af Glacier-Expressens dage kørte med hos RhB og BVZ.

På nederste billede til venstre er vores tog kommet i nærheden af Betten her kører det på en støtteviadukt langs med Rhone. Fra Betten i 842 m kommer vi til Mörel, Bitsch, Naters og endelig over Rhone til Brig i 678 m's højde.





Brig ligger ved Simplon tunnellens indgang. Den 21 km lange tunnel fra 1923 fører os direkte til Italien. I centrum af Brig ligger det største paladsbyggeri i Schweiz, Stockalperschloss der er bygget fra 1658 til 1678. Tre mægtige tårne er opkaldt efter de visemænd fra Østen, der drog til Bethlehem.



Billedet herover er fra VBZ efter vi har forladt det flade stykke mellem Brig og Visp. Toget her ses på 125 promille stigningen mellem Ackersand og Stalden. Læg mærke til vinrankerne.



I Brig er der ca. 1/2 times ophold inden turen fortsætter mod det endelige mål, Zermatt. Opholdet gør at der er rigelig tid til en rundtur i byen.

Når vi fortsætter har Brig-Visp-Zermatt banen overtaget toget.

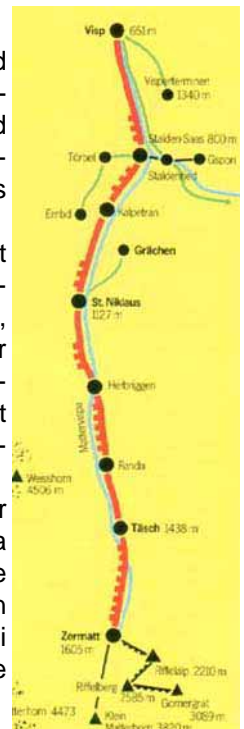
BVZ som baneselskabet hedder forkortet, er den eneste bane i Schweiz der giver overskud. Det skyldes, at man ikke må køre med bil i Zermatt. Banen har derfor monopol på at transportere personer fra Täsch til Zermatt.

Når vi forlader Brig i vestlig retning kører vi parallel med Rhonefloden og BLS Brig-Lötschberg-Bern banen, der svagt kan skimtes i baggrunden på nedenstående billede. Turen helt frem til Visp i 651 m's højde er ganske flad.

Turen fra Visp til Zermatt går syd på gennem den til tider stejle Mattertal. Området mellem Ackersand og Stalden er berømt for den krydrede Walliser hvidvin, der dyrkes i 800 m's højde.

Et højdepunkt på rejsen til Zermatt er i Neubrücke mellem Visp og Stalden. Den historiske bro, Saumpfads, der spænder over den gamle vej og jernbanen tillige med og matternvispa. Billedet herunder viser en Glacier-Express fra 30'erne.

Når vi er ved broerne, så er der selvfølgelig mange på turen fra Visp til Zermatt. På næste side ses et billede af landevejsbroen der spænder over Matternvispa i Saas Fee. Det lille indsatte billede viser Mühlebachbrücke.





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



På billedet herover har Glacier-Expressen netop kørt over Kipfenbrücke



I Kipfenschlucht er der på dette sted mange vandfald. De er pæne at se på både sommer og vinter. Mattervispa bliver på dette sted forvandlet fra en "bæk" til en fossende flod. Husk når vi kører op mod Zermatt med toget, så skal vi sidde i togets højre side.

På billederne nedest til højre kan vi se det store stenskrud der den 18 April og 10 maj 1991 styrtede ned fra bjergsiden.

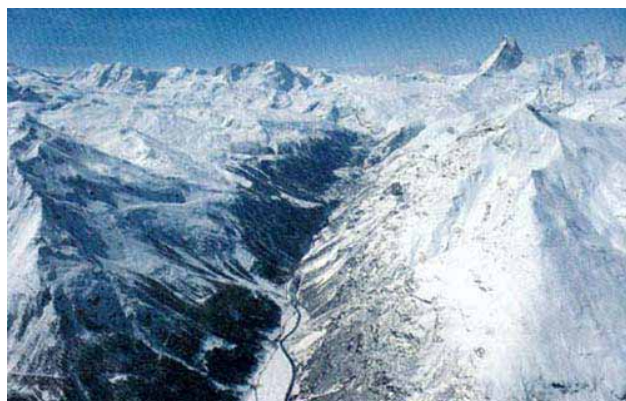
Omkring 15 millioner m³ sten og klippeblokke styrtede ned i nærheden af Randa (1406 m). Jernbanen og et område på 2 km i længden forsvandt for stedse under stenmasserne.

Det lille billede viser et tog der først i August 1991 kunne køre på den nyanlagte bane uden om det store stenskrud.

Da stenskrudet skete blæste mange huse i stykker ved luftrykket fra skredet.



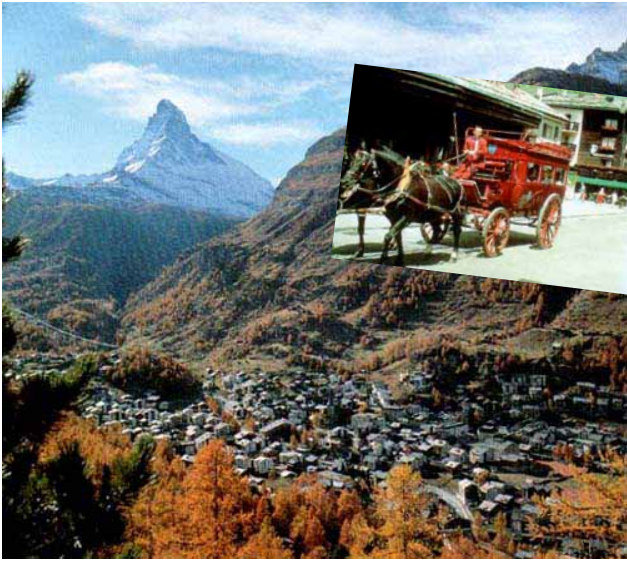
Billedet herover viser en Glacier-Express der forlader Zermatt i retning af St. Moritz og 7 1/2 times "eventyrrejse" Det er i denne artikel også første gang Matterhorn kommer til syne.



Nu vi er ved bjergene, så lad os tage med en helikopter op i luften over Zermatt og Matterdalen og se bjergene. Foruden Matterhorn (4478 m) som vi alle kender så ser vi også fra venstre Monte-Rosa-Massiv (4634 m) Breithorn (4164 m) Klein Matterhorn (3883 m) som skrevet før Matterhorn (4478 m) og til højre Dent d'Hérens (4171 m).

Her har vi virkelig loftet af Europa. Altid i glænsende hvid dragt, hvad enten det er sommer eller vinter.





Kan vi ikke nøjes med at gå rundt i den bilfri Zermatt, og se bjergene i horisonten, kan vi tage med svævebanen Zermatt-Schwarsee-Klein Matterhorn.

På billedet nederst til venstre kan fra venstre til højre ses: Lyskam (4527 m) Castor (4226 m) Pollux (4091 m) Breithorn (4164 m) og Klein Matterhorn (3883 m).

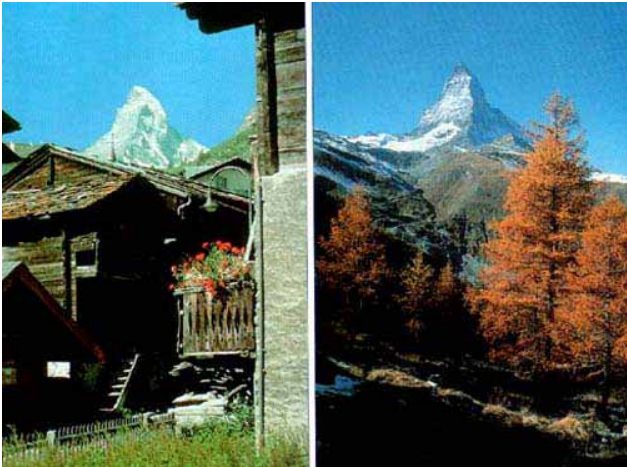
Vi kan selvfølgelig også vælge at rejse videre og højere op end Zermatt (1604 m) til Gornergrat i 3089 m's højde. Denne rejse skal også foretages med tog.

Lige overfor banegården i Zermatt, finder vi Gornergrat banen. Med 22 km i timen kan vi de næste 9 km nyde en storslået udsigt endnu en gang.

Banen op til Gornergrat er mange steder dobbeltsporet og togene kører hele året denne pragtfulde tur. Om vinteren er der særlig meget pres på banen, idet området oppe ved Gornergrat er et yndet skisportssted.

Så er vi endelig efter de 7 1/2 times oplevelsesrige togrejse ankommet til "byernes by" Zermatt.

Enhver muslim skal en gang i livet til Mekka. Japaner og Amerikaner skal en gang i livet til Jungfrau og til Zermatt. Det burde være enhver menneskes ret.

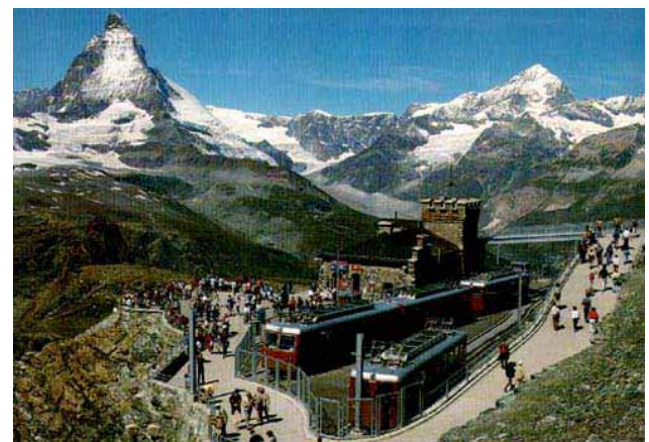
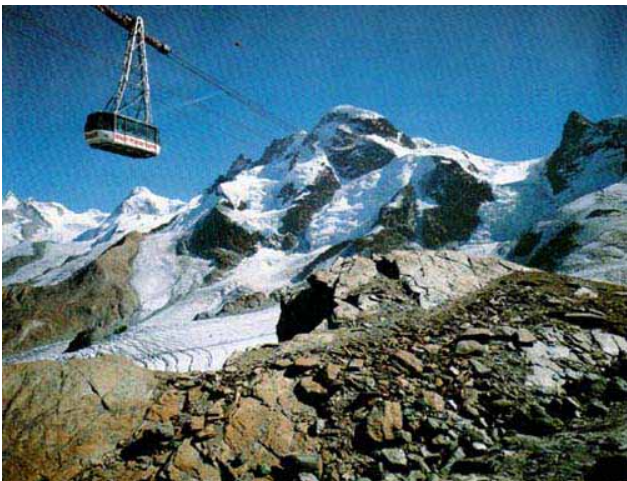


Husene i Zermatt stammer tilbage til 1400 og er i den gamle bydel bygget i brunt brændt lærketræ. Næsten alle steder i byen er der en smuk udsigt op til Matterhorn.



Billederne her viser Gornergrat banen netop på et sted med dobbelt spor. Uanset næsten hvor vi befinder os, er der udsigt til Matterhorn.

Det nedeste billede er fra selve Gornergrat, hvor der foruden et hotel også findes et stjerne observatorium.



Med disse billeder slutter jeg denne rejse med den "eventyrlige" og "langsomme" Glacier-Express.

Jeg håber billederne og den tilsluttende tekst, har givet MODEL-HOBBYs læsere lyst til en gang selv at tage ned og opleve det skønne bjergland og de mange små smalsspors baner der findes.

WILLKOMMEN IM

GLACIER  of Switzerland
St. Moritz
Zermatt
EXPRESS

