



# MODEL-HOBBY

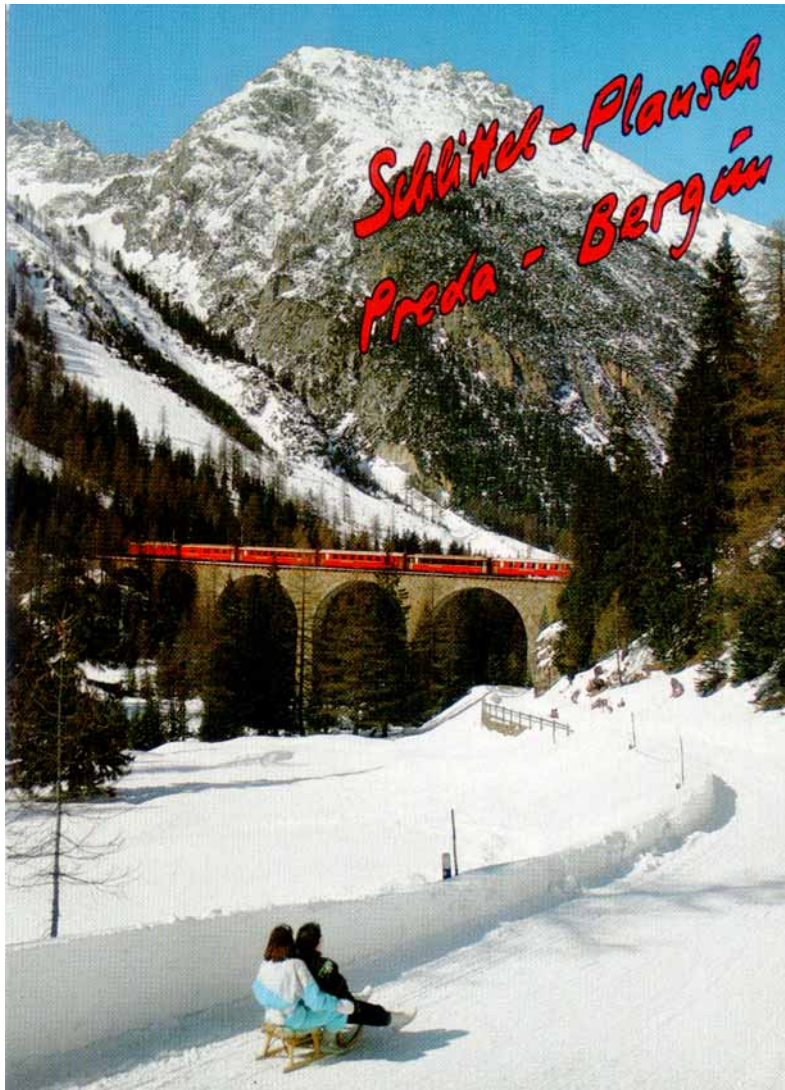
Spur II m (1:22,5) i Skovby. Fascinerende som originalerne

ÅRGANG 2

NUMMER 5

JANUAR 2001

GODT NYTÅR!



.... Det er koldt derude.



Det kunne være en dansk vintersang jeg tænker på, men NEJ, det er ikke musik og sang.

Det er ganske enkelt fordi, der er blevet koldt derude. Ihvertfald til at køre med LGB.

Anlægget er også blevet "omsporet" til at blive betjent inde fra stuen. Nu er der vinterkørsel, d.v.s. togene kører kun rundt på hver sin streng, uden rangering m.m.

Helt undvære det kan man jo ikke. Det ville også være mærkeligt for de "lokale" forbigående, at der ikke er noget tog der kører.

Kun såfremt der kommer sne og snepløven skal på arbejde, må man iføre sig noget varmt overtøj. For når den skal igang skal man være tilstede.

For det første kan man ikke følge den rigtig inde fra stuen, for det andet skal kørslen også nøje overvåges, idet den har den "fejl", at den fra LGBs side er for let. Den kan sagtens skubbe sne væk fra skinnerne, men når den kører over et sporskifte, kan det sne der er i "hjertestykket" tit få den til at afspore. Hvorimod lokomotivet der skubber forbliver på sporet.

Nu håber vi bare på:

**FORÅR IGEN.....**

I NÆSTE NUMMER



**REKLAMENS INDTOG  
PÅ  
LOKOMOTIVERNE.**



**MODEL-HOBBY**  
**SPOR 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**

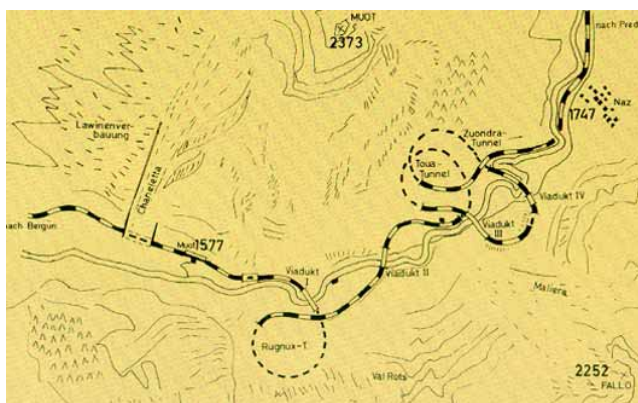
## SCHLITTEL - PLAUSCH PREDÄ - BERGÜN

I MODEL-HOBBY nr. 2 beskrev jeg den spændende "railraider" på Albula-Banen. På side 10 skrev jeg ganske kort om "Mountain-Trottinets" også på Albula-Banen.

Nu er vi i vinter månederne, derfor skal det handle om Albula-Banen i vintertide.

Albula-Banen er ganske smuk, også om vinteren, når man kører med toget fra Thusis til St. Moritz. Her skal det dog handle om afsnittet Bergün - Preda. Enhver Schweizer, især bosiddende i Graubünden, kender dette afsnit for noget ganske særligt. Næmlig Schlittel-Plausch. På dansk "kælkebakkesjov".

Albula pasvejen er om vinteren spærret for normal trafik på grund af sneen. Det er denne, der er skyld i Schlittel plausch. Vejen bliver ryddet for den værste sne (i højden) fra Preda og ned til Bergün. Og Europas bedste kælkebakke er nu til rådighed for dem som har lyst. Fra Preda til Bergün er der en højdeforskel på 400 m. Vejens længde (kælkebakken) er på ca. 5 km.



På nedenstående kort, kan man se hvorledes jernbanen og pasvejen snor sig fra Preda og til Bergün.

Lad os starte som de fleste gør:

Udgangspunkt, når man kommer fra Filisur siden er Bergün.



Man tager toget, et særligt "Schlittelzug", der kører os de 12,5 km. toget skal bruge for at bringe os op til Preda. Grunden til, at toget skal bruge 12,5 km. istedet for de 5 km. vi skal bruge er, at toget ikke må overstige de 35 promille.

Vel ankommet til Preda, kan man, såfremt man ikke selv har en slæde, leje en hos Rhätische Bahn.



Nu gælder det så om i køen, der næsten altid er om formiddagen, at komme hen til det sted på pasvejen, hvor den begynder at skråne ned fra Preda. Det gør den allerede efter ca. 4 - 500 m. Forude ligger nu en kælkebakke på 5 km. Ikke en lige kælkebakke, men en kælkebakke med mange sving.

Vejen snor sig langs og under jernbanelinjen til Bergün. Inden vi rigtig suser nedad, kan jeg fortælle, at øvede kan klare "turen" på 10 - 12 minutter.

Vi er nybegyndere og kender endnu ikke vejen og dens sving, så vi må påberegne, at vi skal bruge ca. 20 min.



OK. Vi tager afsted . Det går allerede stærkt nu. Er vejen med fast sne, kan vi komme op på ca. 60 km. i timen. Vi skal dog passe på, for forude kommer de første skarpe sving.

Vi har mistet jernbanen af syne, da vejen pludselig falder stejlt nedad. Jernbanen falder kun de omtalte 35 promille. For at klare turen nedad, ligger den nu i en 600 m spiral inde i bjerget til højre for os. Men nu lige efter den nervepirrende tur på slæden og problemer med at dreje skarpt til venstre og følge vejen - og ikke køre ud over skrænten, har vi igen tid til at nyde omgivelserne. Vi kan nu se jernbanelinjen igen på vores højre side.



Nu er det den, der er kommet lidt længere ned end os. Det varer dog ikke længe før vi igen efter et nyt skarpt sving til højre, er kommet på højde med den igen.

Vi skal dog passe på, for nu kommer en forhindring af sten. Vi skal nemlig under jernbanen. Det er en naturstens viadukt (Albualviadukt IV), der ikke er ret bred. For biler heller ikke ret høj. Pyt - vi kan sagtens være der i højden - men kan vi også styre lige igennem, det er en ganske anden sag. Puh ha', vi klarede det, men pas på! - hvad er nu det, vejen drejer skarpt til højre igen. Nu skal der for alvor styres igen. Vi klarede det.

Nu er der igen tid til at se lidt på omgivelserne, idet vejen efter det næste sving til venstre, kun slår en blød kurve til højre.



Herover ses det nervepirrende "hul" vi skulle igennem. Ikke nok med vi skulle igennem, vi skulle også først dreje skarpt til højre, for at komme til viadukten - og det med ca. 30 - 40 km. i timen.

Kigger vi til højre kan vi se jernbane karrusellen. En ny tunnel (Touatunnel) 600 m rundt inde i bjerget og under den spiral jeg omtalte før. ( altså den første der i spiral var inde i bjerget)

Nu skal vi igen passe på, for der kommer endnu en viadukt, vi skal under.



Efter endnu en nervepirrende kørsel, kommer der nu en viadukt (Albula viadukt III) denne gang bredere end før.

Når man passerer den, går vejen næsten ret ud, kun med et lille fald. Ser vi os tilbage, møder der os et prægtigt syn. Oven over os passerer et tog netop på stenviadukten.



Viadukten her er forresten et yndet fotomotiv - også om sommeren, idet jernbanen ca. 50 m længere fremme kan ses, så får man ind- og udkørsel af spiralen på samme foto.



Til højre lidt fremme, er vi igen næsten på højde med jernbanelinjen.

Herfra kan vi rigtig se hvordan banen vinder højde ca. 20 m ved at dreje rundt i en ca. 600 m spiral inde i bjerget.

Nu skal der igen passes på. Vejen slår igen et sving, denne gang til venstre. Nu skal vi over "noget" nemlig Albula, der med isklumper, sne og fossende vand er under os. Denne gang skal vi ihvertfald helst blive på vejen. Ellers bliver vi meget våde og bagefter meget kolde samt selvfølgelig til grin af de "indfødte".

Nu slår vejen igen et skarpt sving til højre, før vi skal ind under jernbanen igen (Albula viadukt II) efter denne et svagt sving til venstre.



Det næste lange stykke er bare med en svag krumning til venstre.

Vi kan nu igen nyde landskabet omkring os.



Jernbanelinjen er nu på vores venstre side og højere end os.

Forude til venstre, kan vi se den er højere oppe på bjergsiden inden den igen forsvinder ind i bjerget, denne gang i Rognuxtunnellen, en ny spiral for at tabe højde. Det er lige hvad den har gjort, for nu skal vi i et skarpt højresving igennem den smalleste viadukt på strækningen (Albula viadukt I) og samtidigt derefter i svinget endnu en gang over Albula.

Det er en skam vi skal være opmærksom på vejen og dens sving, for nu er der virkelig noget spændende at se på.

Foran os ligger jernbanen på et klippefremspring - og ca. 20 m lodret ned til os. Hvilket syn da der samtidig kommer et tog.

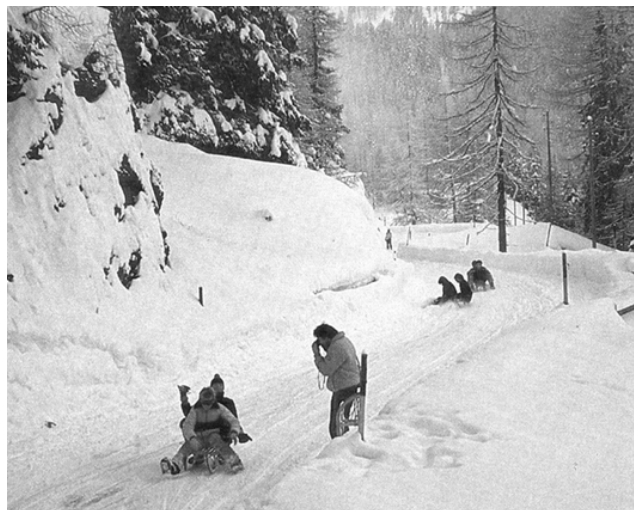


*Redaktøren undskylder! Jeg har simpelthen ikke et vinterbillede af dette motiv.*

*- men da det er et spændende sted, har jeg valgt at bruge et sommerbillede. Jeg undskylder endnu en gang.*

Til venstre kan vi se Albula og de høje bjerge til venstre for den. Alle med træer dækket med et tykt lag hvid sne. Nu glider jernbanelinjen igen væk fra vores syn.

Vi kan nu derfor igen nyde landskabet omkring os. Vi har også tid til at fotografere hinanden på "kælkebakken".





Vi befinder os nu på et nogenlunde lige afsnit med et jævnt fald.

Efter en lille km. mister slæden lidt efter lidt fart. Vi kan nu se Bergün ret fremme. Turen er så småt ved at være slut. Det går jævnt ud og slæden vil ikke køre mere af sig selv.

Vi må nu af og trække den videre frem. Medens vi nu går her og får benene rørt, kan vi rigtigt nyde udsigten af Bergün forude med de gamle huse og kirken, allesammen dækket af sne.

På højre side højt over Bergün, kan vi se en lille alpeby. Det er Latsch (1580 m). Den er berømt fordi det var der man i sin tid optog "Heidifilmen".

Ser vi endnu en gang til højre kan vi se jernbanelinjen igen. Vi kan se den i 3 forskellige niveauer. Det skal nemlig til, for at den kan komme op til Preda, uden at skulle overskride de før omtalte 35 promille.



Vi andre er nu kommet tæt på Bergün. Det næste kvarter er vi på vandring gennem denne smukke gamle by.



Det sidste stykke til togstationen bliver en smule anstrengt, idet stationen ligger oven for Bergün.

Vi kan dog inden vi er helt fremme ved stationen, nå at beundre en gammel RhB Krokodille Ge I 6/6 407, der her står opstillet på et skinnestykke. Krokodillen var tidligere opstillet i Zürich uden for en Schweizerbank. Idag tilhører krokodillen lokal Modeljernbane klubben i Bergün, der har til huse i byens museum. Inde i museet har klubben bygget en kopi af Albula-Banen fra Bergün til Preda i 1:87 med Bemo modeller.

Vi er nu kommet tilbage til vort udgangspunkt i Bergün. Denne gang har vi dog en slæde med, hvad vi ikke havde første gang vi var her.

Så - hvad er vel mere naturligt end, at prøve "kælkebakken" igen?

Men - skal vi gå de 5 km. tilbage til Preda???

Nej, selvfølgelig skal vi ikke det.

Vi tager da "Schlittelzug" tilbage til Preda. Der er en special indrettet pakvogn til slæderne med toget.



Så efter at have sluppet lidt af ved stationen - og ventet på de lidt "langsommere", er vi igen parat til at tage turen forfra.

Denne gang kender vi jo lidt til landskabet. Nu er det spændende fra toget at iagttage vejen som vi kørte med slæden. De skarpe sving og tunnellerne lader vi togpersonalet om at klare.

Vi kan slappe af og nyde det skønne vinter landskab.



Vel ankommet til Preda kan vi så begynde igen.

Ud af toget i en fart, hen til pakvognen for at få fat i vores slæde - og ud i myldret af mennesker, for igen at suse ned af "Schlittelbahn" til Bergün.

Denne gang lidt hurtigere end den første gang..



Efter en dag med tre eller fire gange gennem snelandskabet, kan man om aftenen sagtens hurtigt fade i søvn. - og næste dag igen måske, ud at ???



# ØL & ØLVOGNE

## samt lidt vand.

Øl er godt. - Men for at vi kan få noget af det, er vi afhængige af ølvogne. Hvad enten det er biler eller togvogne.

Togvognene har vi selvfølgelig også til vore modelbaner. Den foregående artikel var fra Rhätische Bahn i Schweiz, så hvad er vel mere naturlig end, at starte med 2 af de berømte Schweizer øl.

Graubündens bedste og lokale øl er Calanda, der brygges i Haltengut i Rhindalen vest for Chur.

Dagligt transporteres mange paller øl med RhB, rundt til de forskellige depoter bl. a. Davos og Samedan m fl.



Billedet er taget af Solisviadukten hvor der netop kører et tog med en Calanda ølvogn, der skal til depotet i Samedan med frisk forsyning af øl.

Rhätische Bahn har flere store specielle godsvogne med skydedøre til transport af Calanda øl, eller Bräu for nu at være helt præcise.

LGB har også en model af denne ølvogn. Den har også som forbilledet skydedøre, der kan åbnes. Når de åbnes kan der placeres dåseøl inden i vognen.

Om sommeren er det en velkommen gestus, når tørstige gæster er på besøg.



Vognen er en af de store i LGB serien, der er 62 cm lang, så et træk med 4 - 6 af disse vogne ser vældigt flot ud.

Bevæger vi os væk fra Graubünden til Wallis, så støder vi i Brig på endnu en god Schweizer øl; Cardinal Bier. Dette ølprodukt forsyner den vestlige del af Schweiz med øl.



Billedet herover er fra Visp, hvor den videre transport til Zermatt foregår. Samtidig er der omfordeling af indholdet til normal-sporsvogne for videre transport til Montreux og området deromkring.

LGB har to udgaver af denne ølvogn. Den ældste er den version der kører på Zermattbanen. Den er 30 cm lang, og med lidt god vilje, kan der også presses øldåser ind i den, selvom det er mere besværligt. De skal nemlig ned gennem taget.





På billedet nederst på modstående side, ses LGBs nye version af Cardinal Bier vognen, der kører på MOBbanen (Montreux-Oberland Bernois).

Denne vogn er 33 cm lang. Også her kan der tvinges et par øldåser ind.

Det skal bemærkes, at vi selvfølgelig kun servere originale øl, når de er fra vognene.

I overskriften stod også "lidt vand".

Skal vi blive i Schweiz, så transporteres på RhB, den berømte Valsen.



Billedet her er fra Rhinslugten ( det Schweiziske Grand Canyon) Her Valservogne i et af de sjældne træk med en RhB Krokodille.

LGB har også disse vogne i en moderne skydedørs udgave på 62 cm i længden.



I den vestlige del af Schweiz, hos MOB, er der også kørsel med "vand".



Billedet er fra Zweisimmen og viser tydeligt, at der transporteres "vand" rundt i området. Det er den blå vogn der er tale om.

På LGB siden findes disse vogne også, selvom det er to forskellige modeller. Bliver vi hos MOB, så er det den blå i originaltro kopi af MOB vognen.



Den anden model er en ældre type, der hovedsagelig kører på Zermatt banen.



Til sidst skal selvfølgelig også fortælles, at vi også når vi køre "Tysk" kan klare levering af Tyske øl. Vi er faktisk istand til hele året at levere originale Tyske øl på dåse. Nedenfor vises de Tyske ølvogne.





## SMALSPORS-AKTUELT

Uvejrs skader i Wallis i oktober måned. Fra 13. oktober til 19. oktober var et forrygende uvejr skyld i, at Rhone gik over sine bredder og Vispa fra Zermatt var også skyld i skader bl. a. ved Kipferwald.



Rhonefloden overskyllede BVZ- og SBB- skinneområdet mellem Brig og Visp den 15. oktober 2000.



Oversvømmelsens omfang på BVZ- og SBB skinneanlægget mellem Brig og Visp den 16. oktober 2000.



Vandmasserne ødelagde gradvis stationen Kipferwald, der efter uvejret var helt ødelagt.

### VANDETS MAGT

Når uvejret bryder løs i alperne, efterlader det næsten altid store og uoverskuelige skader til følge.

Flere dages regn får floderne til at gå over deres bredder.

Vandmasserne får ofte bygningsværker, anlæg og undergrund til at forsvinde.

#### BVZ stærk beskadiget.

Det massive regnvejr ødelagde skinnestrækningen på BVZ på ca. 15 km af de samlede 44 km banen er på.

Med en nødkørsel med busser blev forbindelsen på de ødelagte strækninger mellem Brig-Zermatt opretholdt.

På strækningen Zermatt og St. Niklaus, bestod de forskellige støttemure, der var bygget til at sikre banneanlægget, deres prøve.

På den øvrige del af banen kom ialt ca. 200 m<sup>3</sup> stenslag og løs jord ned over skinnerne, og derved forhindrede kørsel med togene i flere dage.

Billedet til højre viser hvordan skinnerne så ud ved Täschwang flere dage efter uvejret. Bemærk floden til venstre.



### LAST NOT LEAST

Efter Jul og Nytår, kniber det med nogle "saftige" sladre historier.

Jeg må derfor kraftigt opfordre bladets mange læsere om, at indsende indlæg, der så vil blive bragt uensureret i følgende numre af **MODEL-HOBBY**.

**Red.:** har dog til dette nummer:

**Torben**, blandt venner "bette Torben", er ved at konstruere en bedre lyd i kirken. Han synes klokkeklangen ikke er god nok gennem den lille højttaler. Det forlyder også, at han er igang med at få installeret et lille orgel i kirken, så tonerne fra dette, kan lokke flere indenfor.

