

Die Albulabahn im Maßstab 1:45

WELTERBE IN NULL



BEITRAG: DR. WOLFGANG HÄUSSLER
FOTOS: MANFRED WEIHRACH

Gewaltige Felsformationen, spektakuläre Brücken- und Tunnelbauten – nicht nur Bahnkenner wissen, wovon hier die Rede ist: Die Albulabahn in den Schweizer Alpen. Bernhard Tarnutzer setzt diese bravourös im Maßstab 1:45 um



Dass die Eidgenossen wahre Meister im Brücken- und Tunnelbau sind, beweisen einmal mehr die Streckenverläufe der Rhätischen Bahn quer durch die Schweizer Alpen. Neben den Bahnlinien des Bernina- und Glacier-Express gilt dies vor allem für die Albulabahn. Nicht umsonst wurde das mehr als 100 Jahre alte, bahntechnische Meisterstück der über Albula und Bernina hinwegführenden Strecke zwischen Thusis und Tirano von der UNESCO 2008 zum Weltkulturerbe ernannt. Das vermutlich spektakulärste Bauwerk ist der Landwasserviadukt bei Filisur. Mit einer Länge von 136 Metern überspannt er eine Höhe von 65 Metern. Die Abbildungen oben zeigen das Original der Brücke mit dem historischen „Alpine Classic Pullman Express“ mit blauem (!) „Krokodil“ (links) und den modernen Glacier-Express, aus Richtung Bergün-Filisur kommend, vom „Adlerhorst“ aus aufgenommen (rechts).

Seit Juni dieses Jahres ist die rund 62 Kilometer messende Albula-Bahnlinie zwischen Thusis und St. Moritz um eine Attraktion reicher.





Genauer gesagt: Der Bahnhof Bergün. Nach jahrelanger Planung konnte nun das Albula-Museum direkt an der Bahnstation Bergün eröffnen. Die Dauerausstellung gibt anhand historischer und aktueller Exponate beeindruckend die wirtschaftliche und soziale Bedeutung des Baus und Betriebs der Bahnstrecke im Albulatal wieder, die zwischen Thusis und St. Moritz eine Höhendifferenz von 1.000 Metern überwindet. Dafür sind 137 Brücken und 42 Tunnel erforderlich, die von 5.000 Arbeitern in nur 5 Jahren errichtet wurden. Empfehlung: Unbedingt besuchen! (Adresse am Ende des Artikels).

Ein Höhepunkt für alle Bahnfans und mindestens genauso spektakulär wie das Original, ist sicherlich die im Museum beherbergte Modellbahn im Maßstab 1:45 nach Vorbildern der Albulabahn.

Zwanzig Jahre hat der Erbauer, Bernhard Tarnutzer, bereits damit verbracht, verschiedene Höhepunkte des Originals auf seiner in Modulen arrangierten Anlage umzusetzen. Dabei geht es ihm nicht um die vorbildliche Gestaltung eines bestimmten Streckenabschnittes. Vielmehr wurden (und werden) markante Bauwerke der Albulabahn nach eigens angefertigten Skizzen und Zeichnungen wiedergegeben. Wer von den Museumsbesuchern auf der Anlage den Landwasser-Viadukt vermisst, dem zeigt Bernhard Tarnutzer im Galopp seitlich hüpfend, mit weit ausgestreckten Armen, welche Ausmaße das Bauwerk in seiner Nenngröße einnehmen würde. Weitere Fragen haben sich daraufhin erübrigt. Aber wer weiß schon, was in dem rührigen Modellbauer alles vorgeht, und vielleicht wird auch dieses Projekt noch eines Tages umgesetzt....





Zurzeit misst die in Form eines auf den Kopf gestellten „e“ angelegte 0m-Schmalspurstrecke nach 1.000 mm-Vorbild-Spurweite eine Länge von rund 65 Metern – und wird vor Ort laufend ausgebaut.

Auch wir werden in mehreren Abschnitten über die sehr sehenswerte Anlage berichten. Für Teil 1 haben wir uns die Einfahrt nach Stuls und den Muttnertobelviadukt, die Fuegna-Bögen sowie „Albula IV“ vorgenommen.

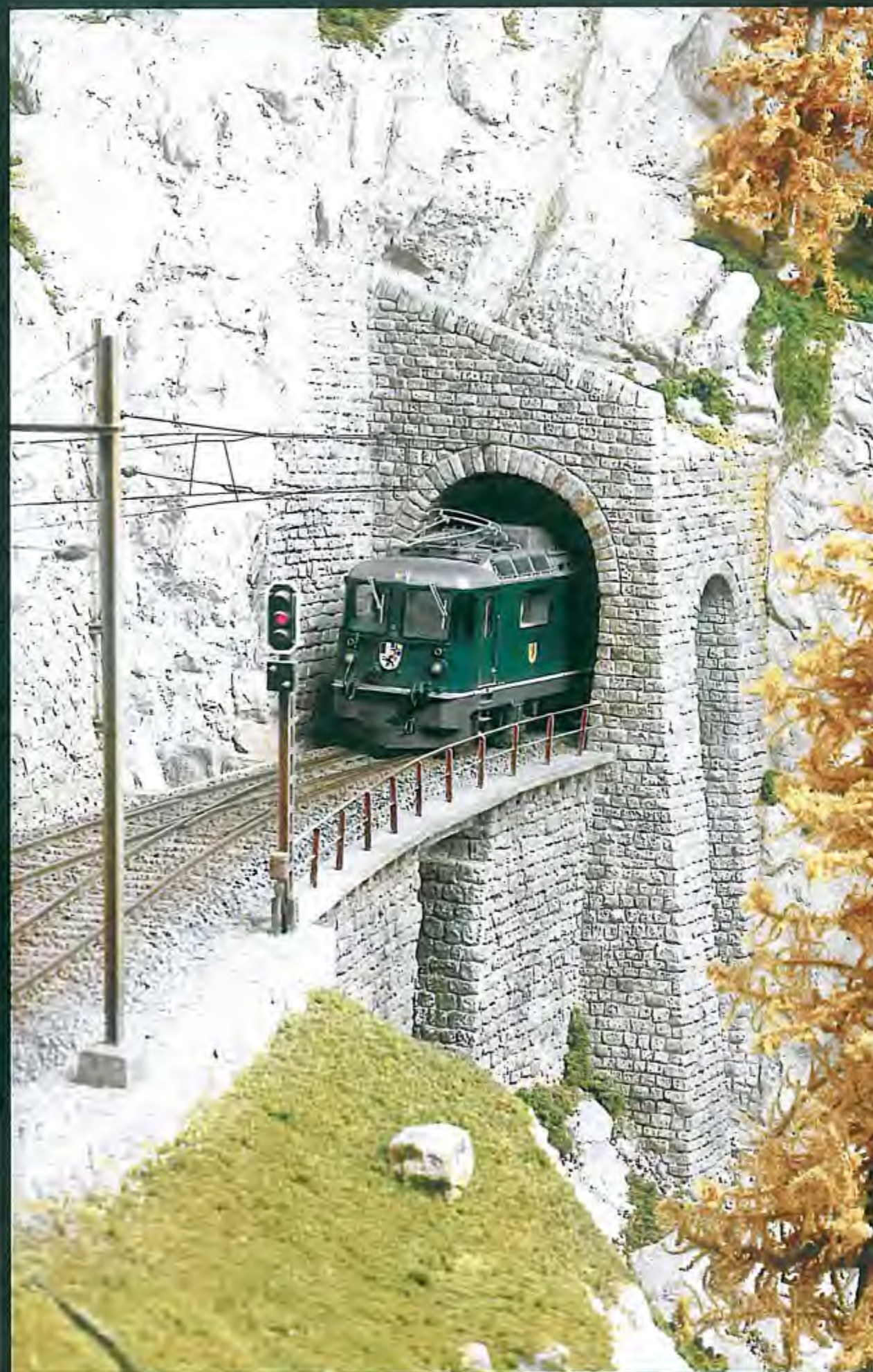
Auf Bildunterschriften haben wir dabei bewusst verzichtet, da sich die einzelnen Szenen weitaus besser aus dem Fließtext erschließen. Weitere Beiträge über den Bahnhof Preda mit der markanten Einfahrt in den Albulatunnel und die Strecke ins Engadin sowie ein nach Bündner Originalen gestalteter Bahnhof werden folgen, ebenso natürlich ein Bericht über den Aufbau der Anlage, den geplanten Weiterausbau und die dabei verwendeten Materialien und Techniken. Also: Auf zum Albula!

Begonnen haben wir unsere Reise (auf den Seiten 36/37) in der Einfahrt zum Bahnhof Stuls, rätoromanisch „Stugl“. Nachdem die Ge 6/6 II von Filisur kommend Cruschetta und Stulser



Tobel und dabei auf 6 Kilometern Länge einen Höhenunterschied von 200 Metern passiert hat, legt sie mit ihrem Güterzug die letzten Meter bis zur Ankunft in Stuls zurück. Vorbei an den steil aufragenden Felsformationen geht es durch die aus Stein gebaute Fußgängerbrücke in den zweigleisigen Stulser Bahnhof (Seiten 39/40).

Die Abbildung oben auf der gleichen Doppelseite zeigt einen weiteren Steinbogenbau auf der Albulabahn: Der Clix-Viadukt hinter der Bahnhofsausfahrt von Bergün.





Auf der vorhergehenden Doppelseite ist die Ausfahrt aus dem Bahnhof Stuls zu sehen. Kenner der Albulabahn werden es bemerkt haben: Die Tunneleinfahrt liegt beim Original genau auf der gegenüberliegenden Seite des Bahnhofs, also in Richtung Filisur. Bezüglich der Gesamtgestaltung der Anlage ließ sich das sehr schöne Portal mit der seitlichen Bogenausparung und dem davor liegenden Tobelübergang hier deutlich besser in Szene setzen – so viel Freiheit muss sein! Die in Richtung Stuls fahrende Ge 4/4 II macht sich jedenfalls gut auf den hervorragend gestalteten Kunstbauten. Beachten Sie die unterschiedlichen Tiefen im Steinmauerwerk, die hier besonders auszumachen sind!



Die Vorbildaufnahme oben auf der vorhergehenden Doppelseite zeigt noch einmal den Landwasserviadukt mit der Einfahrt in den Landwassertunnel (216 m).

Die gewaltige Brückenüberspannung auf den hiesigen Seiten stellt den Muttnertobelviadukt dar. Die aus zwei Bögen bestehende Brücke misst im großen Bogen beim Vorbild rund 30 Meter und ist damit nach dem Soliser Viadukt (mit 42 Metern Spannweite) das am weitesten gespannte Gewölbe auf der Albulalinie. Im Modell gekonnt gestaltet sind die Felsen oberhalb des Tobels. Große Gesteinsformationen wechseln mit schräg verlaufenden Strukturen. Die unterschiedlichen Einlärbungen und Farbschattierungen lassen erhabene Stellen und Nischen sehr realistisch erscheinen. Dort, wo sich Lücken im Gestein auftun, haben hoch aufragende Bäume den Fels erobert. Das Grün ist nicht einfach aufgetragen, sondern scheint regelrecht aus den Felsen hervorzukeimen.

Beachtenswert ist auch die vorbildliche Anbringung der Oberleitungsmasten an dem Brückenbauwerk.

Rechts unten im Bild ist die Weiterführung der Strecke entlang der Felswände zu sehen. Die beiden Vorbildaufnahmen zeigen einen Regionalzug nach Verlassen der Fuegna-Galerie auf der Drei-Bogen-Stützmauer (oben) und auf dem Lehenviadukt nach Überquerung von „Albula I“ und dem Verlassen des Rugnux-Spiraltunnels (links). Beide Fotos sind vom dem von Bergün aus verlaufenden (sehr empfehlenswerten!) Bahnpfad aufgenommen.

ANLAGEN



Inzwischen haben wir den Anlagenabschnitt „Albula IV“, nach der gleichnamigen Szenerie im Original benannt, erreicht. Von Muot über den Albulaviadukt III kommend fährt die Ge 4/4 I mit ihrem Personenzug aus RhB-Vierachsern in die Maliera-Galerie ein. Oben rechts der Blick in die Galerie, wie sie sich für den Modell-Lokführer darstellt. Im Bild darunter verlässt der Zug gerade die (im Original 220 Meter lange) Galerie, die inzwischen aus Sicherheitsgründen weitgehend durch ein Betonbauwerk ersetzt werden musste.

Die kleinere Vorbildaufnahme unten zeigt den vom Bahnpfad aus aufgenommenen Albula-IV-Viadukt (im Hintergrund die inzwischen von Bäumen verdeckte Galerie). Unterhalb des Viaduktes verläuft der Fußgänger-Pfad auf einer Holzbrücke,



Geländer sorgen für die Absturzsicherung (Bild rechts oben). Das Modell der Brücke gibt die gewaltige Höhendifferenz imposant wieder. Unterhalb des linken Brückenbogens ist auch hier der Bahnpfad zu sehen. Geröll und einzelne Steinbrocken unterhalb der Brücke geben das Vorbild sehr gut wieder. Das gelb-orange verfärbte Nadelkleid der Lärchen sorgt für die herbstliche Stimmung auf dem Anlagenabschnitt.





Nach der Überquerung von Albula IV gelangt die Ge 4/4 I in einer Linkskurve auf die in einer Rechtskurve verlaufenden Drei-Bogenstützmauer nach der Vorbildsituation bei Fuegna, um schließlich den im Modell dahinter angeordneten Mutnertobelviadukt zu erreichen.

Die Vorbildaufnahme der Drei-Bogenstützmauer (unten) zeigt, mit welchem hervorragenden Blick für das Original Bernhard Tarnutzer seine Kunstbauten im Modell umsetzt. Dies trifft nicht nur auf die Mauern und Viadukte zu, sondern auch die stimmigen Felsformationen, die sich in ständig wechselnden Gesteinsanordnungen durch die Landschaft ziehen, teils schroff abfallend und kantig, teils mit weichen Konturen in seichtere Gefälle übergehend. Dabei geht es nicht um eine exakt maßstäbliche Umsetzung der Vorbildsituation ins Modell, sondern die stimmige Anordnung der Bauwerke und deren Einbettung in die Landschaft. Dadurch entsteht für den Betrachter ein Gesamtbild, aus welchem sich die gewaltigen Dimensionen der für das Albulatal und dessen Berge typischen Alpenformationen einschließlich der darin verlaufenden Strecke der Rhätischen Bahn erschließen lassen.



An dieser Stelle endet unsere erste Reise über die Albulabahn in Spur 0. Sicherlich haben auch Sie Appetit auf mehr bekommen? In den kommenden Ausgaben werden Sie erfahren, wie es weitergeht. Und wer Modell und Vorbild im „Original“ betrachten möchte, dem sei ein Besuch im Albula-Museum in Bergün unbedingt ans Herz gelegt.

Bahnmuseum Albula

Plazi 2A
7482 Bergün/Bravuogn, Schweiz
Telefon +41 (0)81 420 00 06
Öffnungszeiten:
Dienstag bis Freitag
10.00 - 17.00 Uhr
Samstag / Sonntag und Feiertage
10.00 - 18.00 Uhr
Montag geschlossen

Literatur zum Vorbild:

Gian Brügger, Tibert Keller, Renato Mengotti:
Abenteuer Albulabahn. Verlag Desertina-Terra
Grischuna, Chur 2003. ISBN 3-85637-279-2.

