



Blick ins Stulsertobel
auf den Glacier Express
Richtung Chur.

ginalpläne der RhB zurückgreifen. Die Länge der beiden Viadukte misst etwa 130 cm. Ich baue sie aus Sperrholz mit einem Überzug aus Gips. Sie können mehr oder weniger bequem am Arbeitstisch bearbeitet werden. Auf keine grosse Begeisterung stösst bei mir jeweils das Herausritzen der zig-hundert Steine aus Gips. Erst nach Fertigstellung werden die Viadukte in das Segment eingebaut. Hier zeigt sich ein weiterer grosser Vorteil der Segmentbauweise: man kann die staubigen Gips- und Landschaftsarbeiten in der separaten Werkstatt erledigen und verschont dadurch die restliche Anlage.

Übers Waldeck nach Surava

Nach dem kurzen Tunnel «Stulsertobel I» wechseln wir von der wilden Landschaft in eine ruhigere. Das gemütliche Waldeck und der Waldsee laden die Preiser-Wanderer zu gemütlichen Spaziergängen inmitten intakter Natur ein.

Der Bahnhof Surava ist das älteste Werk auf der Anlage und wurde beim Umbau in ein Segment nur wenig überarbeitet. Heute findet auf dieser Strecke kein Personenverkehr mehr statt, bei mir auf dem Albula-modell halten glücklicherweise noch alle Personenzüge, ganz im Sinne des Service Public.

Dinge, die ich heute anders machen würde ...

Im Nachhinein betrachtet hätte ich nicht so masstabgetreu sein müssen und die Länge des Bahnhofs Thusis besser etwa 1 Meter gekürzt. Und anstelle des Bahnhofs Thusis hätte besser der Bahnhof Reichenau gepasst, da dann der Abzweig in die Rheinschlucht vorbildgetreu geworden wäre (zu meiner Entlastung kann ich jedoch sagen, dass die Rheinschlucht zum Zeitpunkt der Wahl des Bahnhofs noch nicht als Anlagenthema feststand).



Selbst auf einem verkürzten Thusis hätte noch eine Zwischenverpflegung Platz gehabt.