



Einsatz der alten Damen: An einem wunderbaren Sommertag passiert ein Güterzug mit der Ge 4/6 den Bergünsterstein mit Richtung St. Moritz.

herumzustudieren beginne... Ich lasse mich dieses Mal gerne überraschen. Nun gut, zurück zu reellen Gegebenheiten – oder eben auch wieder nicht. Der Bergünsterstein, das erste überhaupt gebaute Segment im Jahr 2004, überlebte den Transport ins neue Haus und wurde vorerst in die Anlage eingebaut. Aufgrund eines grösseren Umbaus für die untere Ebene «Ruinaulta» (dazu in einem späteren Bericht mehr) fiel es aus dem Anlagenkonzept und wurde verkauft.

Hier ein letztes Foto in guter Erinnerung daran.

Die Viadukte

Wir nähern uns dem Höhepunkt unserer heutigen Reise, der Fahrt über die Albula-viadukte. Auf der alten Anlage waren drei davon ebenfalls anzutreffen. Nach dem kompletten Abriss und Neubau dieser Viadukte (I, III, IV) gesellte sich vollständigkeitshalber Viadukt II ebenfalls hinzu. Es

war sogar das erste Segment nach dem Wiederaufbau. Bis auf das Albula-viadukt I wurden alle in reduziertem Massstab gebaut, was nicht bei jedem Viadukt negativ ins Auge springt. Um Fehler aus früheren Anlagen zu vermeiden, habe ich gewisse Segmente vorbildwidrig mit einem Gefälle gebaut. Ohne diese Massnahme käme die Gleishöhe bei Preda unweigerlich auf zwei Meter über Boden zu liegen. Deshalb wechseln sich Steigungen und Gefälle ab. Beim Betrachten eines Segmentes fällt dieser «Trick» nicht gross auf, und es kommt dennoch ein Albula-Feeling auf.

Für die Fahrt von Stuls nach Preda benötigt ein Modellzug etwa vier Minuten. Nach der Ausfahrt von Stuls fahren wir auf mittlerem Gefälle über das erste Viadukt und danach direkt in den Rughnx-Tunnel ein. Die Bahn macht eine etwa vier Meter lange Kehre im Tunnel und kommt leicht oberhalb, etwas nach hinten zur vorhin befahrener Strecke versetzt ans Tageslicht (diesen Teil möchte ich wie später erwähnt etwas umbauen). Nach einer langen Geraden wird die Rughnx-Schutzverbauung durchquert und das zweite Viadukt anvisiert. Schlag auf Schlag folgen das dritte und das vierte Viadukt, dazwischen die gekürzte Maliera-Galerie. Auf dem letzten Abschnitt vor Preda wechseln sich kurze Tunnels und freie Strecken ab.



Auch die Ge 2/4 ist heute mit einer Überführung des Stationstraktors beschäftigt.