



Beobachten wir noch die Abfahrt des Zuges mit der G 4/5 104 und dem vierachsigen AB 203.



Das Restaurant an der Station Wiesen lädt zum Verweilen ein.



Der Güterzug mit der G4/5 107 und 108 als Vorspann fährt in den Wiesentunnel ein.

## Eine Zeitreise

Wir versetzen uns als Preiserlein zurück ins Graubünden im Frühsommer 1913 und befinden uns an der Station Wiesen im Landwassertal. Die Strecke ist erst zwei Jahre in Betrieb. Seit der Gründung der RhB fahren die Züge noch mit Dampfloks. Die Fahrt von Filisur nach Wiesen haben wir im neuen, schönen Drehgestellwagen AB 203 mit Polstersitzen der zweiten Klasse genossen. Unseren Personenzug hat eine Konsolidation G 4/5 104 gezogen. Sie ist in Verbundbauweise entstanden, mit zwei verschiedenen grossen Zylindern.

Wir schauen uns noch die Abfahrt des Zuges an, bevor wir ins Restaurant an der Station einkehren, um uns für den Marsch zu stärken. Von der Station Wiesen laufen wir über den Bahnübergang in Richtung Jenisberger Strassenbrücke, die erst 1905 als Steinbrücke gebaut wurde. Wir wollen die Durchfahrt des nächsten Zugs, den man schon aus Richtung Filisur hören kann, von dieser Position aus beobachten.

Es kommt ein schwerer Güterzug mit zwei G 4/5, die 108 als Vorspann vor der 107, mit einem tollen Dampflok-Sound durch die Station Wiesen gefahren. Dieser verstärkt sich dann noch in der Ausfahrt, bis der Zug im Wiesentunnel II verschwunden ist. Kurz darauf hört man den Pufferschlag noch vom Lehnenviadukt her, bis er ganz verstummt ist. Was wir nicht mehr sehen, ist, wie der Zug nach 500 Metern Tunnelfahrt kurz das Tageslicht am Bärentritt erblickt und dann wieder im Tunnel verschwindet. Wir suchen den Einstieg des Wanderwegs, um zur Station Monstein zu gelangen. Auf dem Weg können wir das Lehnenviadukt mit den Wiesentunnels I und II von oben betrachten und kommen dann nach ein paar Hundert Metern auf die Landstrasse, welche nach Davos führt. Kurz danach, vor der Linkskurve, lohnt sich ein Blick hinab zum Bärentritt, und wir sehen das Portal des Wiesentunnels I. Da hören wir es kurz rattern, und schon ist der Zug wieder im Tunnel verschwunden.

Am nächsten Tag machen wir uns auf den Weg von der Station Tavanasa zur Tavanasa-Brücke. Wie die «Mallet» Nr. 24 mit ihrem Zug über die Brücke kommt, beeindruckt uns sehr. Auch der Weg weiter nach Trin ist sehr schön. Aber dass wir noch einen Zug aus dem Tunnelportal des Val-Plaunca-Tunnels fahren sehen, ist der krönende Abschluss für uns Preiserlein-RhB-Fans.