



Die Ruinaulta ist auch ein Paradies für angelnde Menschen.



Nicht nur im Amazonas, auch im Vorderrheintal leben Krokodile.



Die Rhätische Bahn befördert auf kommerzielle Art und Weise Personen und Güter







durch die Ruinaulta. Die Kanuschule Versam tut dies auch. Nur Personen zwar, aber auch kommerziell.

**Die neue Messeanlage von Bemo in H0m (Teil1)**

# Sommerliche Szenen in der Ruinaulta

**Die Ruinaulta ist eine grossartige Kulisse für die Rhätische Bahn. Es muss ja nicht immer Albula oder Bernina sein, entschied Anlagenbauer und LOKI-Autor Stephan Kraus. In seinem zweiteiligen Beitrag schildert er uns Konzept und Bau der neuen Bemo-Messeanlage.**



# Anlage



Ein Güterzug kurz vor der Einfahrt in die Station Versam-Safien.



Trotz Werbung für Bernina, auch in der Surselva macht sich die Bahn gut.



Der im Text beschriebene Kurztunnel mit der unmittelbar anschliessenden Stahlkastenbrücke. Auf der Seite gegenüber ein Blick auf die Station Versam-Safien.







# Anlage



Picknick ist eine Mahlzeit im Freien. Bon appetit! sagt man im Sursilvan.



Die beiden River-Rafter müssen sich kräftig ins Zeug legen.



Er hat's ruhiger, trägt dafür grosse Verantwortung für die Bahnarbeiter.



Eine dankbare Partie für einen begnadeten Gelände-, Landschafts-, Tunnel- und Brückenbauer.





Die Ruinaulta ist wegen ihrer Naturschönheit ein dankbares Wandergebiet. Etwas anstrengender ist Arbeiten oder Klettern, wie die Bilder unten zeigen.





# Anlage



Hardcore-Emanzen ärgern sich, uns erfreut die liebevoll gestaltete Szene.



Auch Versam-Safien ist vor Eisenbahnfotografen nicht gefeit.



Modellbahner schätzen halbnackte Preiserlein. Hier die seltenere Variante.



Die beiden Dörfer Versam und Safien teilen sich die RhB-Bahnstation, welche auch eine betrieblich wichtige Zugkreuzungsstation ist.





Bei einem beträchtlichen Anteil der Bahnpassagiere, welche in Versam-Safien ein- oder aussteigen, handelt es sich um Wandersleute.



Versam-Safien ist eine der wenigen Stationen, wo noch Holzverlad existiert.



Vermutlich kommen diese Bauhölzer dank Liberalisierung aus Sibirien.







An einigen Stellen müssen sich der Vorderrhein und die Bahnstrecke den knappen Raum teilen. Die Bahn weicht mittels Lehnviadukt aus.

Von Stephan Kraus (Text und Bilder)

**L**etzten Herbst... da waren mein Grossvater Beat und ich im Puschlav unterwegs. Das ganze Jahr über gibt es immer wieder diesen «Grossvaterstag» und so holte mich mein Opa auch heute Morgen Zuhause ab, um endlich den schon lange geplanten Ausflug in die Ruinaulta zu machen. Und wie stets, wenn wir gemeinsam unterwegs sind, steht natürlich auch heute wieder die Eisenbahn im Mittelpunkt. Aber auch der Landschaftsraum oder die Natur sind ganz wichtig, sagt Grossvater. Herrlich! Es war ein Sommertag wie er schöner nicht sein konnte und wir würden mit einem Regionalzug von Chur aus in Richtung Westen fahren.

*Erinnern Sie sich noch? LOKI, Oktober 2010? Richtig: Beim Bau einer Anlage erfinde ich zuerst eine kleine Geschichte, aus der sich dann die Handlungsanweisungen für die Gestaltung einer Modellbahn ableiten lassen. Auch heute gebe ich wieder in den kursiv gesetzten Textpassagen ein paar ergänzende Angaben, beziehungsweise be-*

*schreibe meine Festlegungen für den Anlagenbau. Der «herrliche Sommertag» in der Geschichte ist bereits solch eine Festlegung. Die Wiesen und Bäume auf der Anlage werden durch die satten Grüntöne des Sommers geprägt sein.*

Auf der Fahrt nach Chur erzählte mir Grossvater etwas über diese einzigartige Landschaft und über die Entstehung von Tourismus. An dieser Stelle erzähle ich Ihnen nun, an was ich mich erinnere und hoffe, dabei nichts zu vergessen.

Die Bündner Landschaften sind für alle Natur- und Eisenbahnfans etwas ganz besonderes. Die einzigartige Natur, über Jahr-millionsen geformt, bietet mit den tief eingeschnittenen Flusstälern und mit ihren Gletscher- und Hochgebirgsregionen eine grosse Zahl von beeindruckenden Orten. Diese geographische Verdichtung von Naturphänomenen lädt förmlich dazu ein, diese Gegend genauer zu erforschen. Als jedoch gegen Ende des 19. Jahrhunderts die Eisenbahn als Verkehrsmittel für den Transport

von Gütern eine immer grössere Bedeutung erlangte, stand der Tourismus als Wirtschaftszweig noch ganz am Anfang.

Heutzutage, wo fast jeder Ort dieser Welt binnen Tagesfrist erreichbar ist, bekommen Regionen, deren Zugänglichkeit durch die natürlichen Gegebenheiten erschwert ist, fast schon etwas Geheimnisvolles und Abenteuerliches. Der moderne Urlauber bucht jedoch zunehmend häufiger Aktiv-, Wellness- oder Erlebnisreisen. Dieses Phänomen hat zur Folge, dass auf den Regionen, die dies durch gediegene Natur bieten können, ein immenser Erschliessungsdruck lastet. Ursprünglich ist der touristische Aufschwung vieler Gebiete in der Schweiz seit Mitte des vorletzten Jahrhunderts erst durch die Erreichbarkeit mit der Bahn richtig in Gang gekommen. Dass hierfür in Graubünden ganz besondere technische Anstrengungen und hohe Ingenieurskunst erforderlich waren, ist jedem bekannt, der sich für diesen Kanton im Bahnland Schweiz interessiert. Selbst





heute gibt es immer noch einzelne Orte, die ausser auf Schusters Rappen nur noch mit der Bahn erreichbar sind.

Die Entwicklung eines naturverträglich ausgerichteten Tourismus werden in der Ruinaulta durch das Verkehrsmittel Eisenbahn erst ermöglicht und gleichzeitig auch im positiven Sinne gesteuert.

Welch ein Genuss, sich dieses einzigartige Naturschauspiel von steil abfallenden Felsen und dem dahin fliessenden Wasser, bequem zurückgelehnt aus dem Fenster eines Panoramawagens des Glacier Express anzusehen! Man kann aber auch mit einem Regionalzug durch das Tal reisen, um an einer der zahlreichen Stationen auszusteigen. Es gibt gar viele Möglichkeiten sich dann diesen Naturraum ganz individuell als Wanderer, Mountainbiker, mit dem Kajak oder als Rafter auf dem Fluss zu erschliessen. In jedem Fall ist das Naturerlebnis ganz unmittelbar. Die Stille der Natur, die durch den Wind in den Blättern und das Rauschen des Wassers zu uns «spricht».

Die Menschen geniessen die diversen Orte und Aktivitäten alleine, zu Zweit, hin und wieder in kleinen Gruppen. Massentourismus und seine negativen Auswirkungen sind in diesem Abschnitt des Rheintals, auch Dank eines sehr guten Tourismusmanagements, nicht anzutreffen. Grossen Anteil daran hat die Rhätische Bahn. Auf der eingleisigen Strecke ist nur eine bestimmte Zugdichte realisierbar, so dass der Ansturm der Besucher allein schon durch diese Einschränkung positiv gesteuert wird.

Die Bahnhöfe entlang dieses Streckenabschnittes liegen in der Enge des Talgrundes, eingezwängt zwischen dem manchmal reissenden Fluss und den bis zu 350 Meter hoch aufragenden Felsen. Die Stationen Bonaduz, Trin, Versam-Safien, Valendas-Sagogn und Castrisch versorgen kleine Ortschaften, die auf den Höhenzügen oberhalb der Schlucht liegen. Sie sind aber ausserdem der mögliche Ausgangspunkt für die oben beschriebenen Aktivitäten.

Die Landschaft prägenden Felsformationen sind keine homogenen Felsmassen, sondern bestehen aus Gesteinstrümmern, die durch feinste Gesteinspartikel aus Mergel und Kalkstein gehalten werden. Ihre gleissend weisse Färbung ist besonders an trockenen Sommertagen unter einem wolkenfreien Himmel beeindruckend. Im Sommer ist der Vorderrhein ein ruhig anmutender Flusslauf. Sein Wasser erscheint als ein faszinierendes türkisfarbiges Band, welches das Blau des Himmels und das Weiss der Felswände intensiv widerspiegelt. In den Monaten der Schneeschmelze wird der Fluss allerdings zu einem reissenden Strom. Schwemmen die vielen kleine Zuläufe auch noch Geröll in das Strombett, verfärbt sich das Wasser durch die ausgeschwemmten Kalkpartikel fast weiss.

Soweit meine Erinnerungen an die Ausfahrten von Grossvater Beat. Inzwischen waren wir in Chur angekommen und in einen Regionalzug der Rhätischen Bahn umgestiegen. Bis Reichenau-Tamins fährt der Zug durch eine Landschaft, die stark von Industrieansiedlungen geprägt ist. Hinter dem Bahnhof von Reichenau-Tamins verzweigt sich die Bahnstrecke. Eine Linie führt über Thusis hinauf zum Albulatunnel und weiter ins Engadin. Die zweite Bahnstrecke folgt dem Vorderrhein, überquert ihn mehrmals auf stählernen Brücken und windet sich am Talgrund durch die enge Schlucht des Vorderrheins.

Nachdem wir den Vorderrhein das erste Mal gequert hatten, lief der Fluss nun in Fahrtrichtung links von uns. Nach dem Durchfahren eines Tunnels schmiegt sich die Bahnlinie an einen gerade gerodeten Hang. Auf der linken Seite schienen wir förmlich über dem Fluss zu schweben. Nur

ein Stützviadukt ermöglichte es den Ingenieuren an dieser Stelle die Bahn zwischen dem Fluss und dem Hang entlang zu führen. Durch die engen Kurven der Linienführung kann man dies alles aus dem fahrenden Zug wahrnehmen.

*Unmittelbar nach dem Verlassen des Schattenbahnhofes schlängelt sich die Strecke entlang des Flusses dahin. Auf einem Stützviadukt folgt es dem stark geschwungenen Flussverlauf.*

Gleich danach durchfahren wir einen Kurztunnel, der eine steil zum Fluss hin abfallende Felsnase durchsticht, um gleich darauf den Rhein erneut auf einer Stahlbrücke zu überqueren.

Ich verliess meinen Sitzplatz, wechselte zum Fensterplatz auf der anderen Seite und konnte trotz der wenigen Sekunden auf der Brücke ein paar Kajakfahrer im Fluss ausmachen. Jetzt floss der Rhein nämlich auf der rechten Seite und das Tal verbreiterte sich geringfügig. Auf saftigen Wiesen stehen sogar vereinzelt Obstbäume. Teilweise ergiessen sich Schüttkegel von abgerutschtem Gestein in den Fluss. Der Vorderrhein fliesst nun unmittelbar unterhalb der steil aufragenden, weissen Felsen, die in der Sonne gleissen und beim Betrachten beinahe in den Augen wehtun.

*Dem ist eigentlich nichts hinzuzufügen... Kurztunnel – Stahlkastenbrücke – sanft geschwungene Linienführung durch saftige Wiesen.*

Der Zug verlangsamte seine Fahrt und fährt in den Kreuzungsbahnhof von Versam-Safien ein. Hier stiegen wir aus. Grossvater deutete mit dem Finger auf den Schuppen, der an das Empfangsgebäude angebaut war. «Daraus kannst du schliessen, dass hier früher auch Waren umgeschlagen wurden.» Heute ist in dem Schuppen ein kleiner Laden und das Büro einer Kajakschule untergebracht.

Ein paar Reisende verliessen den Zug mit uns und stiegen in das Postauto um, das schon auf dem kleinen Platz vor dem Bahnhofsgebäude wartete.

Einige Wanderer ruhten sich an dem kleinen Brunnen aus.

Auf Gleis 3 des Bahnhofs rollte in der Zwischenzeit ein Güterzug mit Schiebewandwagen der Firma Valser durch.

Grossvater ist einfach immer gut informiert, wenn wir beide in Sache Eisenbahn unterwegs sind und so ermunterte er mich mit seinem verschmitzten Lächeln im Gesicht auch an diesem Tag, meine Kamera bereit zu halten. Na klar – auf dem Bahnhofsgebäude standen schon einige Personen mit gezückten Kameras.

Während wir geduldig auf den nächsten Zug warteten, sah ich weit oben an einer Felsnase eine Frau. Scheinbar ohne ▶





Die vielfältige Flora der Ruinalta stellt eine grosse Herausforderung ...



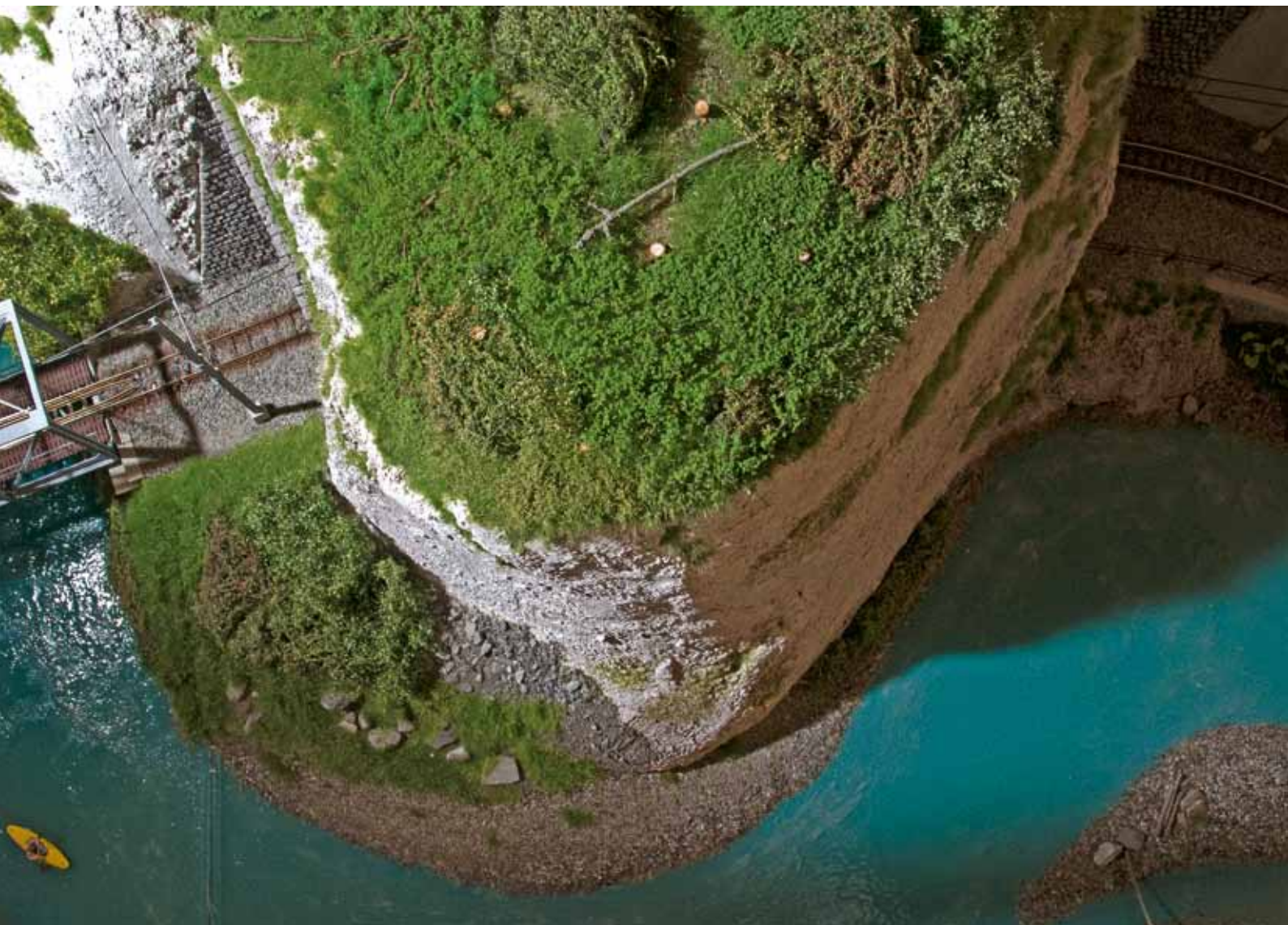
... für Geländebauer dar. Stephan Kraus hat sich dieser brillant gestellt.



Relativ kleines Detail ist dieser Lawinenschutz. Aber mit grosser Wirkung.



Einige Baumstrünke deuten an, dass hier einmal Fichten standen.







Der Zug wird uns von unserem Ausflug wieder ...



... nach Hause bringen, wo wir vom Bau einer Anlage mit Motiven aus der Ruinalta träumen werden.

Sicherung durch ein Seil, kletterte sie an einer fast senkrechten Wand. Dann erkannte ich noch den Kopf eines Begleiters etwas weiter unterhalb. Gut, dass sie diesen Sport nicht alleine ausübte. Interessiert beobachtete ich die Aktivitäten am gegenüberliegenden Hang, als wir auch schon das Herannahen eines Zuges aus Richtung Chur vernahmen. Grossvater stiess mich an, und schon sah ich den Zug, der angeführt wurde von der blau lackierten Ge 6/6<sup>1</sup> Nr. 212. Die Lok hatte ihr ungewöhnliches Farbleid aus Anlass des 75-jährigen Jubiläums des Glacier Express erhalten. Das Königsblau steht der Lok eigentlich ganz gut, auch wenn der eine oder andere Purist damit vielleicht seine Schwierigkeiten hat. Die Farbe war auch auf Anregung und unter Mithilfe zweier Modellbahnhersteller gewählt worden, deren Logos als schön gestaltete Messingschilder nun dezent den Lokkasten schmückten.

Ich habe in der Erinnerung die Ge 6/6 noch gut vor meinem geistigen Auge. Leider habe ich von der Lok nur zwei Aufnahmen gemacht. Ein besonderer Augenblick muss nicht immer durch das Klicken auf den Auslöser einer Kamera gestört werden.

*Die beschriebene Zugfolge ist die Vorgabe für die Steuerung der Anlage mit dem Computer und der Software MES. Im Bahnhof sollten jeweils nur maximal zwei Züge kreuzen, auch wenn der Bahnhof drei Gleise aufweist. In der Realität verkehren auf dieser Strecke die Züge jeweils auch mit zeitlich relativ grossen Abständen, und können sich nur in den Bahnhöfen kreuzen.*

*Dieses Betriebskonzept mag beim ersten Betrachten etwas Ungewöhnlich für die Messeanlage eines Fahrzeugherstellers anmuten. Schliesslich will er ja möglichst viele*

*seiner Fahrzeuge dem Publikum präsentieren. Bei dieser Anlage jedoch, war es der Wunsch des Auftraggebers, den Zuschauern Gelegenheit zu geben, die fahrenden Züge in Ruhe geniessen zu können. Der Betrachter kann sich auf eine Zuggarnitur konzentrieren und so auch die einzelnen Details und das Fahrverhalten genauer beobachten.*

Nachdem auch die blaue Ge 6/6 den Bahnhof wieder verlassen hatte, nahm mich mein Grossvater an die Hand, und wir spazierten ein Stück in Richtung Westen bis zur nächsten Biegung des Flusses. Hier macht der Vorderrhein einen ganz scharfen Knick um eine weitere Felsnase. Die Bahnlinie überquert den Fluss ein weiteres Mal auf einer Stahlbrücke, um dann unmittelbar hinter der Brücke wieder in einem Tunnel zu verschwinden.

*Damit schliesst sich der Kreis - in diesem Fall im wahrsten Wortsinn, denn die Gleisplanfigur für diese Anlage ist ein einfaches Oval auf einer Ebene. Unter den aufragenden Felsen verbirgt sich ein Schattenbahnhof mit jeweils drei Aufstellgleisen pro Fahrtrichtung.*

Dann entdeckte ich ein rotes Schlauchboot mit zwei Personen im Wasser. Das ist wohl Rafting im Rhein, was die beiden da praktizierten.

Auf unserem Weg zurück zum Bahnhof kamen wir noch an einer Wiese vorbei auf der gerade Wäsche zum Trocknen aufgehängt wurde. Grossvater machte mich auf eine Kuriosität aufmerksam, die mir selber wahrscheinlich entgangen wäre: Das Trockengestell bestand aus ein paar alten Schienenstücken, die T-förmig zusammengeschweisst waren. Eine eigenwillige Konstruktion, aber eben auch sehr «bahntypisch».

Wieder vorbei am Bahnhof Versam-Safien schlenderten wir entlang der Bahnlinie in Richtung Osten. Bereits nach wenigen hundert Metern erreichten wir einen tollen Fotostandpunkt, von dem aus wir sowohl die Brücke über den Fluss als auch die Biegung hinter dem Kurztunnel übersehen konnten. In den nächsten zwei Stunden erfreuten wir uns daran, dass an jenem Tag einige fotogene Zugkompositionen auf dieser Strecke eingesetzt worden waren. Wieder zu Hause würde mir dann Opa Beat noch einige Bilder zeigen, die er vor etwa 30 Jahren von genau dem selben Standpunkt aus fotografiert hatte. Erstaunlich, dieser Vergleich und wie wenig sich verändert hatte.

Es dämmerte bereits als wir den Weg wieder zurück in Richtung Stationsgebäude spazierten. Solange es hell genug war, nahm ich mir die Zeit, noch manches tolle Foto von dieser herrlichen Landschaft zu machen.

An die Heimfahrt kann ich mich im Grunde gar nicht mehr so genau erinnern. Die vielen Eindrücke von Eisenbahn und Landschaft, sowie Grossvaters Informationen lassen mich abends stets totmüde sein. Vielleicht war meine Mutter deswegen immer ganz entspannt, wenn mich Opa auf so eine Tour mitnahm. Sie hatte einen freien Tag und abends ging ich ohne zu murren freiwillig ganz schnell zu Bett. ○

## Zum Bau der Anlage Ruinalta

Über die konkrete Umsetzung, Vorgaben für die Planung sowie den Bau der Messeanlage berichten wir in einem abschliessenden zweiten Teil in der nächsten Ausgabe.