



Bemo-Schauanlage zum Bernina-Jubiläum (Teil 2)

Mit dem Grossvater ins herbstliche Puschlav

Eine imaginäre Reise durch die Anlage ermöglicht es dem Anlagenbauer bereits bei der Planung, den Sichtwinkel von mitreisenden «Preiserleins» einzunehmen. Diese Reise wird ähnlich einem Drehbuch mit Regieanweisungen versehen und hilft so bei der Inszenierung, sprich Anlagenbau.

Von Stephan Kraus (Text und Fotos)

Im ersten Teil dieses Beitrages in LOKI 9 | 2010 haben wir einige Fakten über die Station Cavaglia und ihre Geschichte, den Bau der Anlage sowie auch über die vorangehende Planung nach der mit «statischem Prinzip» bezeichneten Planung erfahren. Dabei wurde darauf hingewiesen, dass für das Erzielen beziehungsweise Verstärken eines den Betrachter in Bann ziehenden Resultates eine weitere Planungskomponente von grosser Bedeutung ist. Nämlich eine «dynamische Methode», die das Ziel hat, Bewegung in die Reihe der Anlagenpartien zu bringen. Eine imaginäre Reise durch die Anlage, die dem Betrachter – und in der Funktion als Planungsgrundlage vor allem zuerst mir als Anlagenbauer – den Sichtwinkel der mitreisenden «Preiserlein» ermöglicht. Diese Reise wird ähnlich einem Drehbuch mit Regieanweisungen festgehalten.

Am Anfang steht ein Einfall

Für die Anlage Cavaglia entstand die Idee zu einer solchen Geschichte eher zufällig. Auf einer Fahrt von Tirano nach Poschiavo im Frühsommer 2009 beobachtete ich einen älteren Herren mit einem kleinen, vielleicht zehn- oder zwölfjährigen Jungen. Vermutlich ein Grossvater mit seinem Enkel. Die beiden genossen augenscheinlich ihre Zweisamkeit und der Grossvater erläuterte dem Jungen auf der ganzen Strecke Dinge, die es links und rechts entlang der Strecke zu sehen gab, wobei ich heraus hören konnte, dass der Opa hier nicht nur regionales, sondern auch spezielles bahntechnisches Wissen an seinen Enkel weitergab und einiges mit origineller Fantasie ausschmückte. Der Junge genoss sichtlich die Mischung aus Information und Ge-

schichten und natürlich auch die Aufmerksamkeit, die ihm seitens des Grossvaters zu Teil wurde.

Diese Beobachtung kam mir wieder in den Sinn, als ich die ersten Vorschläge für die neue Messeanlage vorstellen sollte. Begleiten wir nun den Grossvater und seinen wissbegierigen Enkel auf einen samstäglichen Ausflug, indem wir uns das daraus entstandene Drehbuch ansehen. Nebst der Handlung sind auch mittels kursiv gesetzter Textpassagen meine «Regieanweisungen» für die Inszenierung, also für den Bau der Anlage enthalten.

Ein Ausflug mit meinem Grossvater

Es war ein sonniger Samstag anfangs Oktober, als meine Mutter mir mitteilte, dass mein Grossvater Beat mich heute wieder zu einem Ausflug mit der Bahn abholen würde. Das war eine erfreuliche Überraschung, denn eigentlich sollte ich meine Mutter zum Einkaufen begleiten, wozu ich allerdings nicht so richtig Lust zu verspürte.

Grundsatzentscheidung über die darzustellende Jahreszeit: Herbst. Die Lärchen erhalten eine gelbe Grundfarbe, freie Wiesenflächen werden herbstlich abgestorben gestaltet und die Bäche führen wenig Wasser.

Spaziergänge und Ausflüge mit meinem Grossvater bedeuten für mich immer etwas ganz Besonderes, weil er so viele interessante Geschichten über die Eisenbahn und Lokomotiven, aber auch über die Natur in unserer Gegend zu erzählen weiss. Und ich liebe diese Geschichten sehr, über den Eisenbahnbetrieb und über so manches Ereignis – sie sind jedes Mal aufs Neue faszinierend.

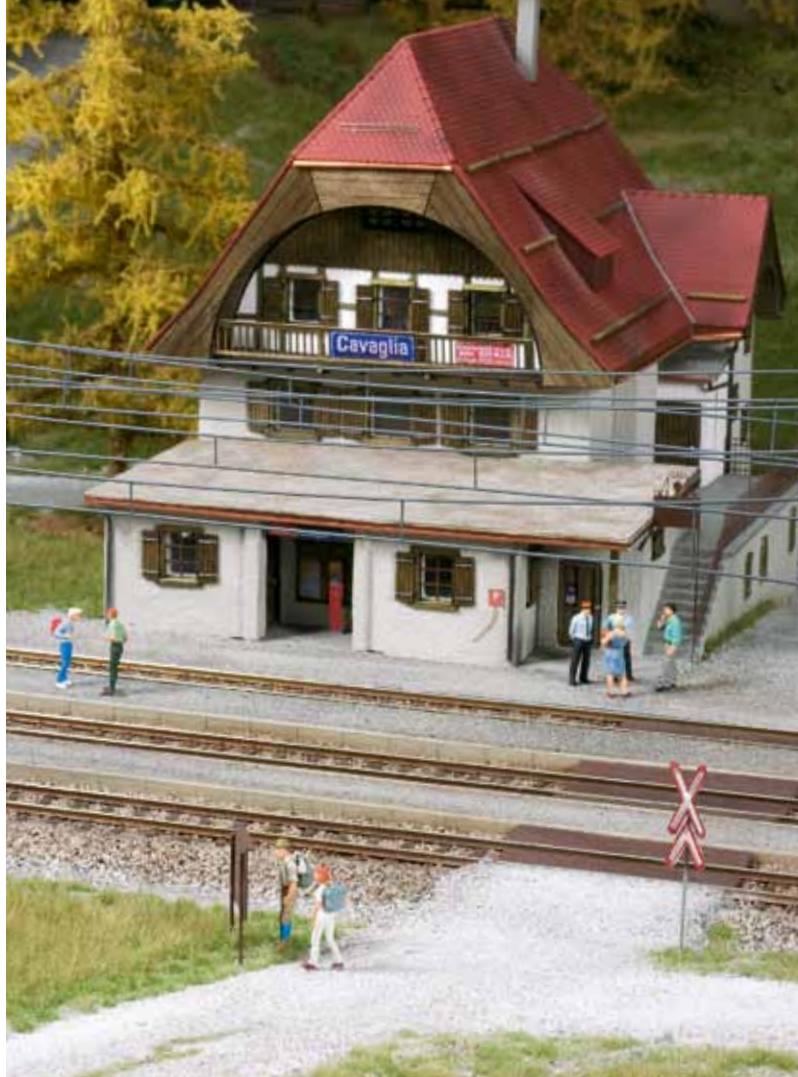
So lange ich mich erinnern kann, sind Grossvater und ich zusammen Zug gefahren. Zu meinem sechsten Geburtstag schenkte er mir meine erste Modelleisenbahn. Er hat sehr oft Zeit für mich und wir verbringen viele Nachmittage und auch Wochenenden gemeinsam. Bei Regenwetter spielen wir mit der Modelleisenbahn, lacht jedoch die Sonne, geht es raus.

Vor seiner Pensionierung war Grossvater bei der RhB beschäftigt und kennt auch heute noch viele Mitarbeiter mit den unterschiedlichsten Wirkungskreisen und Aufgaben auf den einzelnen Bahnhöfen und in den Werkstätten.

Kurz vor acht klingelte er an unserer Wohnungstür. Natürlich war ich schon ganz aufgeregt. Einfach mal wieder mit dem Zug drauf los fahren und nur Opa weiss, wohin der Ausflug geht. Neugierig war ich schon und wollte natürlich sofort wissen, was er denn heute für uns geplant hatte. Anfänglich rückte er nicht so richtig raus mit der Sprache, murmelte etwas von «Überraschung am Ziel unserer heutigen Reise...». Zuerst liess er mich etwas herumraten, und verriet mir dann aber doch, dass wir wieder über den Berninapass fahren würden. Ingeheim hatte ich dies schon gehofft, denn diese Strecke der RhB fasziniert mich ganz besonders, und wir hatten schon einige erlebnisreiche Fahrten auf dieser Strecke unternommen. Es gibt zwar nicht so viele Tunnel wie auf der Albulalinie, aber dafür hat man eine fantastische Aussicht, besonders auf der Südseite, wenn es ins Puschlav, oder wie die Leute dort sagen ins Valposchiavo hinab geht. Ausserdem wird dieses Jahr das 100-jährige Jubiläum der Berninabahn gefeiert und da gibt es so manche Attraktionen zu sehen. ▶



Die Ausweichstelle Stablini.



Das Empfangsgebäude von Cavaglia.



Die Steinbogenbrücke unterhalb von Cavaglia.

Auf unserer Fahrt hinunter von Alp Grüm in Richtung Cavaglia verriet mir mein Grossvater, dass wir gleich nach dem nächsten Tunnel in der Ausweichstation Stablini aussteigen wollten. Hier kreuzen sich normalerweise die bergwärts fahrenden Züge mit denen, die aus dem Norden kommen. Eigentlich ist Stablini keine Station für Passagiere, doch mein Grossvater hat uns bei der Betriebsführung angemeldet und bereits bei der Abfahrt mit dem Zugführer gesprochen. Da unser Zug fahrplanmässig keine Begegnung mit einem entgegenkommenden Zug hatte, konnten wir ohne Gefährdung aussteigen.

Am Ende eines Tunnels tritt die Strecke erstmals ans Tageslicht, um gleich in eine Ausweichstelle zu münden.

Unmittelbar nachdem wir ausgestiegen waren, passierte einer der gelben Nostalgiebetriebswagen auf der Fahrt talwärts die Station, gefolgt von einem regulären Bernina-express, der hier in Stablini kurz stoppte, um einen Gegenzug passieren zu lassen, der mit dem zweiten Nostalgiebetriebswagen der Linie geführt wurde.

Eine Gleiswendel unmittelbar hinter der Tunneleinfahrt muss zweigleisig ausgeführt werden, um eine hohe Zugfolge zu ermöglichen.

Direkt unterhalb der Kreuzungsstation kommt das erste Viadukt auf diesem Streckenabschnitt. Es ist das in einer Kehre liegende Viadukt über das Val Pila. Mit seinen drei im Bogen angeordneten Gewölben scheint irgendetwas nicht zu stimmen. Am Gleiskörper stehen zwei Vermesser und nehmen mit einem Theodolit genaue Masse.

Etwas unterhalb von ihnen räumen Arbeiter in ihren orangeroten Arbeitsanzügen eine Baustelle entlang der Strecke auf. Leider kann ich von hier aus nicht erkennen, was genau sie bewerkstelligen. Allerdings erkenne ich einige alte, neben dem Gleis abgelegte Holzmasten. Grossvater meint, dass dort noch die Fundamente der alten Fahrleitung liegen und somit wahrscheinlich Fahrleitungsarbeiten durchgeführt werden.

Eine realistisch und zurückhaltend gestaltet kleine Szene am Bahngleis fokussiert das Auge des Betrachters auf ein Detail. So kann die Verkürzung eines Streckenabschnittes überspielt werden. Eine Baustelle neben dem Gleis dient als «Hingucker», der die Szene des Val-Pila-Viaduktes von der Einfahrtskurve vor Cavaglia trennt.

Nachdem wir das Tal des Pilabaches durchquert hatten und auf der anderen Seite weiter auf einen Waldweg parallel zur ▷



Unmittelbar nachdem wir ausgestiegen waren, folgte einer der gelben Nostalgiebetriebswagen.



Vor seiner Pensionierung arbeitete Grossvater bei der RhB und kennt immer noch viele Mitarbeiter.



Auf dem Feldweg auf der Ostseite der Station steht ein Filmteam und ein Herr mit cooler Frisur.



Am Gleiskörper beim Viadukt über das Val Pila stehen Vermesser, irgendetwas muss kontrolliert werden.

Strecke in Richtung Cavaglia hinab spazierten, konnten wir noch einen weiteren Berninaexpress, einen Nostalgiezug mit ein paar offenen Aussichtswagen und einen bergwärts fahrenden Güterzug beobachten. Kurz vor der Bahnhofs-einfahrt von Cavaglia sahen wir ein Pärchen an der Böschung sitzen, das hier scheinbar die Natur und die vorbeifahrenden Züge genoss.

Vorbildsituation: Die Böschung oberhalb des Gleises ist ein idealer Fotostandpunkt um ankommenden und abfahrende Züge fotografieren zu können.

Auf dem Feldweg, parallel zu den Gleisen auf der Ostseite der Station Cavaglia, steht ein Filmteam. Ich hoffe, nein, ich bin überzeugt – die coole Frisur mit dem Zopf – das ist Hagen von Ortloff – auch ein alter Freund von Grossvater. Nachdem die Moderation beendet ist, findet erst einmal eine überschwängliche Begrüssung statt. Der Mann aus dem Fernsehen und mein Grossvater verbindet seit jeher die Liebe und Begeisterung für alles, was mit der Eisenbahn und insbesondere mit der Modelleisenbahn zu tun hat, und so halten sie einen kleinen Plausch.

Meine Aufmerksamkeit wird allerdings von den vielen Fotografen auf der anderen Bahnhofsseite beansprucht. Was findet denn hier heute statt? Steht da nicht das Bernina-Krokodil? Ungeduldig ziehe ich an Grossvaters Hand. Endlich gibt er meinem Drängen nach, verabschiedet sich und ich habe wieder Opas ganze Aufmerksamkeit. Und dort drüben, auf dem Gleis neben dem alten Batteriegebäude, steht sie nun, die Lokomotive mit dem Reptiliennamen: Bernina-Krokodil, oder genauer die Ge 4/4 mit der Loknummer 182, von der ich in der LOKI gelesen habe, dass sie früher die Nummer 82 hatte. Die hatte ich doch schon früher einmal gesehen. Auf einer unserer Entdeckungsreisen fuhr Opa Beat mit mir ins Depot von Poschiavo, um mir zu zeigen, wie diese Lokomotive liebevoll von den Mitgliedern des Clubs 1889 restauriert wurde.

Opa erzählte mir nun, dass sie nach neunjähriger Arbeit ihren Schuppen dieses Frühjahr verlassen konnte und im Jubiläumsjahr der Berninabahn natürlich für viele Sonderfahrten und Ausstellungen eingesetzt wird. Dank Opas guter Kontakte durfte ich auch in den Führerstand und in den Maschinenraum, und Grossvater erklärte mir die Funktionen der vielen Hebel und Anzeigetafeln sehr ausführlich, auch wenn ich noch nicht alles verstand.

Rund um das alte Bahnhofsgebäude, das ursprünglich als Übernachtungsmöglichkeit für die Reisenden und die Kutscher der alten Postkutschenstrecke über den Berninapass diente, wird heute einiges >



Auf dem Gleis neben dem alten Batteriegebäude steht die Lokomotive mit dem Reptiliennamen: Bernina-Krokodil, oder genauer die Ge 4/4 Nr. 182.



Das von den Mitgliedern des «Club 1889» liebevoll restaurierte Krokodil zieht die Fotografen in ihren Bann. Der Triebwagen 34 wird kaum beachtet.



Gattin und Tochter sind gespannt ob es Forellen oder Ravioli zu essen gibt.



Die zweitunterste Brücke der Anlage ist eine gemauerte Steinbogenbrücke.



Die oberste Brücke liegt fast 30 cm höher als die Steinbogenbrücke. Das Dreibogenviadukt überquert das Val Pila. Der Zug wird gleich in Stablini einfahren.

geboten. Bei dem herrlichen Herbstwetter sind natürlich auch viele Wanderer und Spaziergänger unterwegs. Die Terrasse des Cafés ist voll besetzt, und auch ansonsten wird jede Sitzgelegenheit zum Ausruhen gerne angenommen. Von all dem unbeeindruckt steht ein Angler in dem kleinen Bächlein hinter dem Bahnhof und kümmert sich unter den Augen von Frau und Tochter um das Abendessen.

Eine Ausgestaltung des Bahnhofs mit unterschiedlichen Personengruppen wie zum Beispiel Bahnfotografen und Wanderern bietet eine Möglichkeit, den Blick an das Detail zu binden. Die Verweildauer des Betrachters wird damit deutlich erhöht.

Durch die Sonderfahrten, die mit dem Krokodil und den beiden Nostalgetriebwagen veranstaltet werden, ist hier heute ungewöhnlich viel Betrieb. So langsam aber möchte Opa mit mir weiter in Richtung der Gletschermühlen wandern. Schweren Herzens reisse ich mich also von dem ganzen Treiben los, nehme seine Hand und laufe brav, aber gespannt und neugierig gemeinsam mit ihm entlang der Bahnlinie weiter in Richtung Süden.

Schon kurz hinter dem Bahnhof macht die Bahnlinie einen scharfen Knick um einen hohen Bergrücken. Hier überquert die Bahn auf einer kurzen Betonbrücke den durch ein Wehr aufgestauten Bach, um danach im starken Gefälle weiter in das Val Puschlav in Richtung Poschiavo zu gelangen.

Die Strecke bis zu der kleinen Brücke über den Bach ist gegenüber der Vorbildsituation stark verkürzt. Durch einen direkt hinter dem Bach aufsteigenden Felshang entlang des Baches wird die Situation optisch gegenüber dem landschaftlich weiter gefassten Tal mit dem Bahnhof abgegrenzt. Eine 90°-Kurve um eine hohe Kante, in diesem Fall ein Bergrücken, verdeckt den Bahnhof und macht die Bahn wieder in der Landschaft erlebbar.

Unmittelbar hinter der Kurve befindet sich eine kurze Galerie, die die Bahnstrecke vor herabfallendem Geröll der Felswand sichert. Opa erläutert mir die Stahlbetonkonstruktion, und während wir hier stehen, kommen schon die nächsten Züge an uns vorbei.

Weiter geht es entlang den Gleisen. Dann bleiben wir an einer Stelle stehen und ich sehe zwei Brücken kurz untereinander im Tal liegen. Die obere ist eine gemauerte Brücke mit einem grossen Bogen und die untere ist eine Stahlfachwerkbrücke. Von unserem Standpunkt aus kann ich ein Tunnelportal erkennen. Opa erklärt mir, dass der Tunnel ein Kehrtunnel sei und im Ge-

fälle liegt. Die Züge können so auf kurzem Weg die Richtung ändern und kreuzen so in dem engen Tal zweimal den Bach. Die obere Brücke sei noch aus der Zeit als die Bahn gebaut wurde. Die untere hingegen, die ursprünglich genauso aussah, musste durch eine neue ersetzt werden, da der Fels an dieser Stelle die alte Brücke verschoben hatte. Dass ein Berg sich so stark bewegt, dass er Brücken zerstören kann, beeindruckt mich.

Entlang einer unmittelbar hinter der Strecke aufsteigenden Felswand wird eine der typischen Galerien angeordnet um eine optische Unterbrechung der Strecke zu ermöglichen. Hinter der Galerie beginnt der Taleinschnitt mit den beiden unterschiedlich ausgeführten Brücken.

So langsam verschwindet die Sonne hinter den Bergrücken und es wird kühler. Wir beschliessen, uns auf den Rückweg zu machen. Diesmal nehmen wir einen direkteren Weg durch den Wald. Durch eine kleine Schneise kann ich schon das Stationsgebäude von Cavaglia erkennen.

Wo es möglich ist, kann man kleine Durchblicke schaffen, um so dem Betrachter bereits auf die nächsten Bilder entlang der Bahnstrecke neugierig zu machen. Wichtig dabei ist, dass hier eine klare Blickführung erzwungen wird. Es darf nur einen Standpunkt geben von dem aus dieser Blick möglich ist.

In Cavaglia angekommen, müssen wir nicht lange auf den nächsten Zug zur Heimreise warten. Im Abteil fallen mir vor lauter Müdigkeit immer wieder die Augen zu. Auch Opa macht einen erschöpften Eindruck. Der Tag war wohl für uns beide nicht nur lang, sondern auch anstrengend, aber wunderschön mit vielen neuen Eindrücken. Wir sitzen in den weichen Sitzen und geniessen das leichte Schaukeln des Triebwagens. Hoffentlich macht Grossvater Beat mit mir noch viele interessante Bahnausflüge. ○

Ausstellungstermine

Wer sich die neue Puschlaver Herbstanlage von Bemo in Natura ansehen möchte, hat Gelegenheit, dies anlässlich folgender Anlässe und Veranstaltungen zu tun:

Bauma, 15. bis 17. Oktober 2010:
Plattform der Kleinserie

Friedrichshafen, 29. Oktober
bis 1. November 2010: Modellbau Bodensee

Köln, 18. bis 21. November 2010:
Internationale Modellbahn-Ausstellung



Die Galerie auf dem unteren Streckenteil.



Jede Sitzgelegenheit wird zum Ausruhen genutzt.



Zurückhaltend gestaltete Szene mit Bauarbeitern.



Der durch ein Wehr aufgestaute Bach.