



Die Situation beim Kehrtunnel aus heutiger Sicht mit der Kirche Nossa Donna und dem Castelmur.

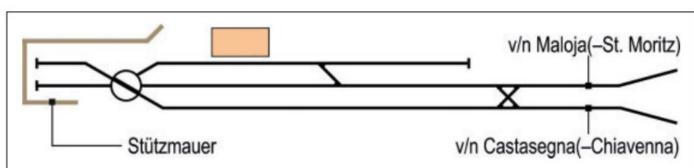
ckenverlaufs aus Maloja, ergänzt um den Bereich des Kehrtunnels bei Castelmur. Die modellmässige Umsetzung der realen Topografie ist eine Herausforderung für Landschaftsbauer. Vor dem geistigen Auge wirkt die fertige Anlage sehr realitätsbezogen und beruhigend auf den Betrachter. Keinesfalls beruhigend ist jedoch der Betriebsablauf. In Casaccia kreuzen sich die Züge. Handelt es sich um lokbespannte Garnituren (ohne Steuerwagen), so ist ein Wechsel des Triebfahrzeugs auf die andere Zugseite erforderlich.

Ausser den Regionalzügen verkehren auch Schnellzüge mit klingenden Namen wie beispielsweise «Maloja», «Lombardia» oder der «ChuChi» (Chur-Chiavenna) auf der Bergeller Bahn. Auch der Güterverkehr spielt auch eine gewichtige Rolle auf dieser Bahnlinie. Der Modellgleisplan der Station Casaccia unterscheidet sich wesentlich von der Planvariante aus den 1890er Jahren, als die Traktion mit Dampfloks dominierte und die Elektrotraktion noch kein Thema war.

Zum Umfahren des Zuges in der Spitzkehre Casaccia ist ein eigenes Gleis vorhanden das bis über die Streckenverzweigung reicht und kein Streckengleis beim Umsetzen blockiert. Ausserdem wartet die eine Zuglok quasi ausserhalb der Station, bis der Gegenzug eingefahren ist. Man stelle sich in Gedanken diesen interessanten Betriebsablauf vor. Die Bedienung der Anlage kann durch zwei Lokführer erfolgen. Einer ist für den Betrieb vom Abstellbahnhof St. Moritz bis Casaccia zuständig während der Zweite den Streckenteil von der Spitzkehre bis nach Castasegna und dessen Abstellgleisen übernimmt.

## Ebenen und Neigungen

In den Ausführungsvarianten A und B besteht der Entwurf aus drei Ebenen. Die Erste betrifft die Abstellgleisanlagen von St. Moritz und Castasegna. Auf Ebene 2 ist die Spitzkehre Casaccia angesiedelt. Von hier aus steigt die Bahnstrecke Richtung Maloja zur Ebene 3, bis sie in der Gleiswendl wieder zur Ebene 1 abfällt. Entgegen dem projektierten Vorbild beträgt die Neigung von Casaccia aufwärts bis zur Wendel maximal 15 % und im Bereich des Kehrtunnels bei Castelmur wegen der Durchfahrtshöhe maximal 25 %. Gesamt gesehen



In der Projektphase waren in Casaccia zum Wenden der Dampfloks Drehscheiben geplant.

