

beträgt der Höhenunterschied zwischen den Ebenen 1 und 3 etwa 30 bis 35 cm, je nach persönlich gewählter Neigung.

### Abstellgleise in Ausführung A

In der Ausführungsvariante A sind die beiden Abstellgleisgruppen St. Moritz und Castasegna in Kehrschleifenform vorgesehen. Wer den vermehrten Einsatz von Wendezügen respektive Triebwagen wie den Allegra vor sieht, kann diese unter der Station Casaccia parken, da sich dieser freie Platz für förmlich anbietet. Diese Abstellgleise in Kopfform sind auch in der Ausführungsvariante B vorhanden. Einziges Argument was gegen diese Gleisgruppe spricht: Wird Casaccia beispielsweise im Sitzen bedient so kann bei entsprechender Höhe die Beinfreiheit darunter leiden.

### Abstellgleise in Ausführung B

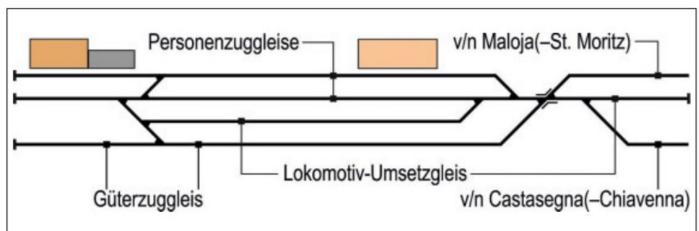
Was auf den ersten Blick verwirrend erscheint entpuppt sich bei genauerer Hinsehen als durchdachtes Konzept, das drei betriebliche Anforderungen erfüllt. Erstens: Eine Rundumstrecke ermöglicht das gezielte und wichtige Einfahren von Triebfahrzeugen. Die zweite Besonderheit: Die Abstellgleise St. Moritz können entfallen, da die Verbindungsstrecke mit all ihren Gleisverbindungen die Doppelnutzung ermöglicht. Die dritte betrieblich interessante Verwendbarkeit betrifft den Holzverkehr mit zwei Garnituren. Eine davon leer und die andere mit Holzstämmen beladen, die jeweils in den korrekten Richtungen verkehren. Der beladene Zug ist stets aus Richtung Maloja nach Castasegna unterwegs.

### Variante 2 mit St. Moritz

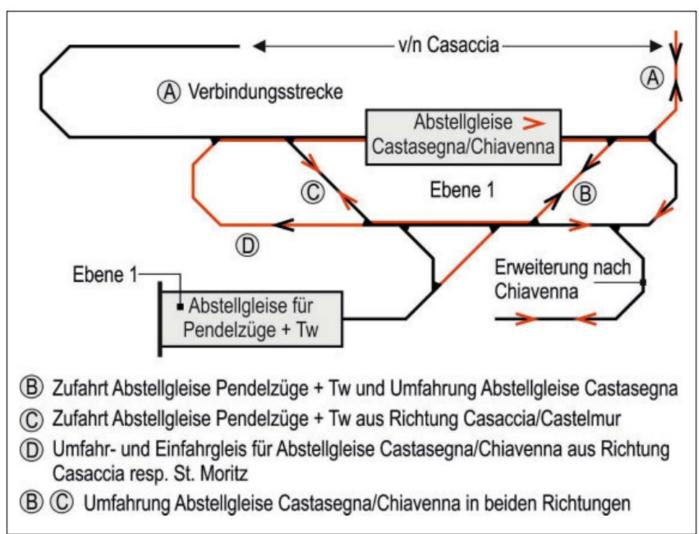
Wer eine entsprechende Räumlichkeit zur Verfügung hat kann den Anlagenknoten St. Moritz mit dem gleichnamigen Bahnhof in das Anlagenkonzept integrieren.

Als Planvorlage der Station dient der Gleisplan etwa im Zeitbereich der Epoche IV, als das PTT-Gebäude noch für zusätzlichen Rangierbetrieb sorgte. Die Anzahl der Abstellgleise ist geringfügig reduziert, was dem modellmässigen Erscheinungsbild jedoch nicht schadet resp. den Charakter verändert. Um halbwegs realistische RhB-Garnituren am Hausbahnsteig abstellen zu können, wanderte das Gütermagazin Rich-

Grosse Variabilität bietet der Bereich der unterirdischen Abstellgleise. In der Ausführung A sind zwei voneinander unabhängige Abstellgruppen vorhanden.



Ein interessanter Betriebsablauf ist der heimliche Traum eines Anlagenbetreibers. Um diesen bestmöglich zu gewährleisten, ist die Station Cassacia als Kreuzungsbahnhof konzipiert. Zum Umsetzen der Elektrolokomotiven ist ein eigenes Gleis vorhanden, das bis in den Außenbereich erweitert ist. Auch der Güterverkehr spielt im Modellbetrieb eine gewichtige Rolle.



In der Ausführung B ist, abgesehen vom Spitzkehrenbahnhof Casaccia, ein Rundumbetrieb möglich, so auch zum Einfahren von Triebfahrzeugen im Abstellbereich. Ein vollwertiger Betrieb ist aber auch ohne die Abstellgleise St. Moritz möglich.