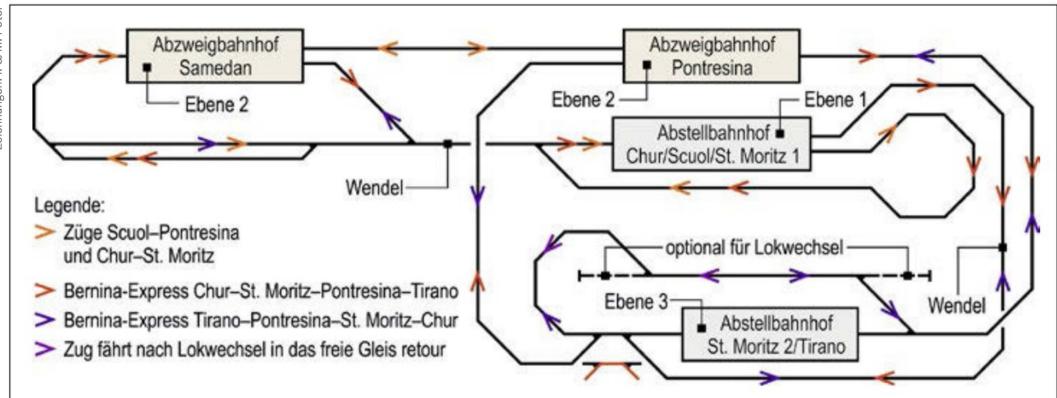


Anlagenplanung

Zeichnungen: I. & M. Peter

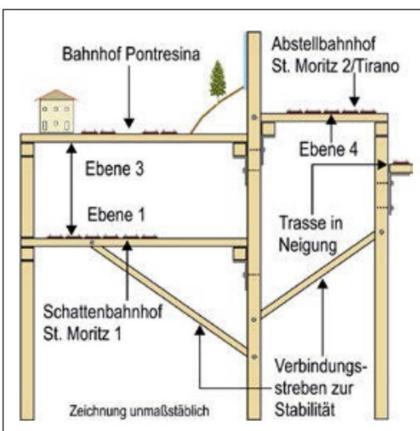


Was auf den ersten Blick verwirrend aussieht ist jedoch erforderlich für einen vorbildorientierten Betriebsablauf. Ausschlaggebend ist der BEX (Bernina-Express) für seine Route von Chur(-Davos) nach St. Moritz und weiter über Pontresina nach Tirano und wieder retour.

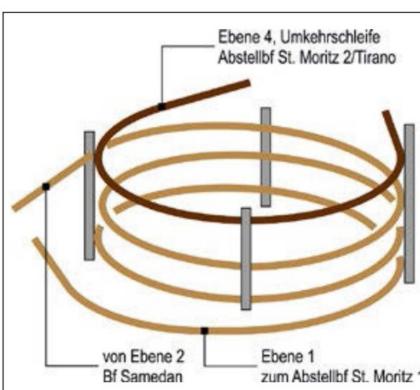


Der zweigleisige Kreuzungsbahnhof hinter Samedan ist überdeckt durch das ansteigende Gelände.

zum Schattenbahnhof St. Moritz 1, sie befindet sich hinter der Kulisse, zu erhöhen, um bis zur Verzweigungsweiche vor Samedan die Ebene 2 zu erreichen. Die gesamte Anlage ist mit vier Ebenen veranschlagt. Auf der Ebene 1 ist der Schattenbahnhof St. Moritz platziert. Er weist zwei Durchgangsgleise mit beidseitigen Kopfgleisen zum Lokwechsel auf. Über diesen, im wahrsten Sinn des Wortes Schattenbahnhof, verläuft die Strecke über eine zweigängige Wendel und eine Neigungsstrecke Richtung Samedan. Dieser Bahnhof kann vom Schattenbahnhof St. Moritz 1 aus in zwei Richtungen angefahren werden. Unter dem Strassen-tunnel kommt sie quasi aus St. Moritz und von der Hintergrundkulisse aus Chur resp. Scuol-Tarasp. Richtung Pontresina verläuft die Bahnlinie vorbildorientiert über den Inn und das sich in einer Neigung befindliche Streckengleis am Verbindungssegment nach Pontresina auf Ebene 3. Von dort aus steigt es vorbildähnlich bis zur Einfahrt



Durch den Triebfahrzeugwechsel beim Bernina-Express im Schattenbahnhof St. Moritz 1 sollte der Abstand zwischen den Ebenen 1 und 3 zwecks Einsicht und eventuell erforderlichen Zugriff etwa 25 cm betragen.



Zwei zweigängige Wendeln, abhängig vom Abstand der Ebene 1 zur Ebene 3, sind für den Aufbau erforderlich. Bei der unteren Wendel ist darüber die Umkehrschleife des Abstellbahnhofs platziert. Die obere Wendel ist spiegelbildlich aufgebaut. Darüber ist die in einer leichten Steigung ausgeführte Strecke von Pontresina zum Abstellbahnhof St. Moritz 2/Tirano.