



Die dreiteilige Allegra-Komposition hat gerade die Talfahrt in Angriff genommen und wird nach einer weiteren Schleife das untere Gleis befahren.

war es absolut eindrücklich, wie dieser im Massstab 1:22,5 gehaltene Zug langsam, aber stetig an Höhe gewann. Wie bei der «richtigen» Eisenbahn verwendete Bruno Pedrini die Technik der Kehrtunnels und Kreisviadukte. Ansonsten hätten die etwa vier Meter Höhendifferenz kaum überwunden werden können. Sofort kamen Erinnerungen an eine Zugfahrt über den Berninapass auf, bei welcher man in Brusio ebenfalls einen Kreisviadukt befährt. Für einen Rundkurs um das Haus befährt der Zug eine Strecke von etwa 200 Metern.

Kaum war der erste Zug oben angekommen, schickte Bruno Pedrini einen zweiten auf die Strecke. Dieser wurde von der Gem 4/4 801 aus dem Haus KISS gezogen und führte den Bernina-Express mit Zusatzwagen. Auf den ersten Blick ein gewöhnlicher Gartenbahnzug mit RhB-Motiv, jedoch nicht auf den zweiten.

Die Personenwagen aus Pedrinis Werkstatt

Auf meine Frage, von welchem Hersteller denn die Personenwagen stammen, kam zuerst ein rasches «Nicht LGB» entgegen. Und auch da zeigte sich wieder Bruno Pedrinis offene Willkommenskultur. Sofort nahm er mich in sein Wohnhaus und führte mich in den Bau seiner Personenwagen ein. Sämtliche Personenwagen auf seiner Gartenbahnanlage sind von ihm selber erbaut. Nebst den in Betrieb stehenden Personenwagen befinden sich noch etwa 20 Reisezugwagen im Rohbau.



Ein Wagenteil für den künftigen Alvra-Gliederzug der RhB ist bereits grundiert.



Der im Eigenbau entstandene Panoramawagen des Bernina-Express gefällt innen wie aussen.