

ein Gewicht von 130 Tonnen und eine Spannweite von 42 Metern hat, wurde in Einzelteilen an den Aufbauort gebracht. Der Bahn- wurde durch Busverkehr ersetzt. Am 17. Juli 2002 begann man mit der Demontage der Gleise und der Fahrleitung. Während der Montage der Notbrücke wurde rund um die Uhr gearbeitet. Es mussten 15 000 Schrauben, die alleine ein Gewicht von 10 Tonnen haben, eingesetzt und angezogen werden. Am 7. August wurde die Stahlbrücke auf die neu errichteten Betonfundamente abgesenkt und die darunter befindliche desolante Steinbrücke gesprengt. Zwei Tage später wurde der Bahnbetrieb Richtung Tirano wieder aufgenommen.

Die Notbrücke sollte irgendwann durch eine Neukonstruktion ersetzt werden. Da sie sich aber bewährt hatte, wurde sie 2017 instand gesetzt und für die nächsten Jahrzehnte tüchtig gemacht. Die genaue Masse der alten Steinbrücke mit dem 20 Meter langen Tunnel und den Richtung Tirano befindlichen zwei Steinbögen des Lehnenviaduktes, die beide eine Länge von je 10 Metern haben, findet man unter [www.berninabahn.ch](http://www.berninabahn.ch) (Alp Grüm – Poschiavo, Abschnitt Cavagliasco-Schlucht) – es sind die alten Planzeichnungen, die vor dem Bau angefertigt wurden.

## Das Modell

Da ich die Brücke selbst noch nicht besuchen konnte, musste ich mir sämtliche Angaben und Ansichten aus dem Internet zusammensuchen. Dort fand ich eine Seite, auf der die Konstruktion der Behelfsbrücke mit den genauen Massen verzeichnet ist. Die Brücke besteht aus 14 einzelnen Gefachen. Die Masse der Brücke konnte ich so auf den Massstab 1:87 umrechnen.

Die Brücke entstand aus Evergreen-Kunststoffprofilen. Zunächst fertigte ich eine Grundrisskizze an. Die massstabs-gerechte Höhe beträgt 58 mm, die Breite 60 mm und die Länge 480 mm. Nach dem Zusammenkleben der Träger- und Winkelprofile lackierte ich die Brücke mit Revell Nr. 53 in der dunkelgrauen Farbe, wie sich die Brücke jetzt nach der Revision darstellt.

Die Laufstege aus geätztem Messing sind von Weinert, Nr. 3271. Da der Steg beidseits der Schienen etwas breiter ist, habe ich die geätzten Messingbleche in der Mitte längs mit einem Cuttermesser durchgeschnitten. Also eineinhalb Stege mit wenig Kleber auf der Brücke nebeneinander be-



Die Landschaft wird mit Styrodurplatten aufgebaut. Die Tunneloberleitung ist montiert und auf einwandfreie Funktion getestet. Dann kann der Deckel geschlossen werden.



Die Felsenlandschaft ist lasiert und wartet auf den Bewuchs mit Büschen und Sträuchern.

festigt. Vorher habe ich die Messingteile noch mit einer hellgrauen Farbe leicht überlackiert.

Die Tillig-H0m-Gleisprofile habe ich aus dem Schwellenband entfernt und die einzelnen Schwellen mit dem Messer abgetrennt. Danach wurden die Schwellen einzeln auf das Profil aufgeschoben. Beim Original liegen die Schwellen ganz dicht aneinander. In der Mitte habe ich noch zwei Gleisprofile als Entgleisungsschutz befestigt und danach das ganze Gleisstück in einem rostfarbenen Ton lackiert. Das Gleis-

stück auf der Brücke konnte ich aber erst ganz am Schluss befestigen, da es noch in das Gleis des Tunnels eingeschoben werden musste.

## Der Tunnel

Für die beiden Tunnelportale habe ich nach Fotos Modellgips in eigens angefertigte einfache Formen gegossen. Nachdem der Gips fest, aber noch feucht war, habe ich die Fugen der einzelnen Steine eingeritzt. Ebenso entstanden der Rest der alten Steinbrücke und der kleine Viadukt vor dem Tunnel.