



Wie beim Vorbild nutzt im Bahnhof Brusio ein überlanger Zug die Abstellgleise für die Kreuzung.

## Betriebsabläufe wie beim Vorbild

Die Betriebsabläufe auf der Gartenbahn sind fast wie beim grossen Vorbild. Kürzere Personenzüge werden mit Holz- und anderen Güterwagen bis zur Lastgrenze ausgelastet. Die möglichen Zuglasten der verschiedenen Fahrzeuge wurden übrigens feinsäuberlich dokumentiert, denn auf den bis zu 50 Promille ansteigenden Rampen kommen die Triebfahrzeuge schon an ihre Lastgrenze. Die in Doppeltraktion geführten Züge auf der Anlage sind also nicht nur Show, sondern eine betriebliche Notwendigkeit. Die Bahnhöfe sind alle mit kleinen Gleisbildstellpulten mit Kippschaltern versehen, sodass vor Ort jeweils die Weichen richtig gestellt werden können. Betrieben wird die Anlage mit einer Masoth-DiMAX-Zentrale, die Funkhandregler

machen das Verfolgen des Zuges durch den ganzen Garten möglich. Die Fahrtrichtungen der Fahrzeuge sind genormt und auf den Handreglern jeweils angeschrieben. So ist auch klar, in welche Richtung sich der Zug bewegt, wenn kein Sichtkontakt vorhanden ist. Diverse Anschluss- und Abstellgleise auf der Anlage bieten viele Rangiermöglichkeiten. Auf dem Weg nach Tirono ist beispielsweise eine Kiesverladerampe mit Abstellgleisen vorhanden. So bietet die Anlage fast unbegrenzte Fahrmöglichkeiten, wobei auf der eingleisigen Strecke stets Vorsicht geboten ist. Ausgelegt wurde die Anlage für Zugslängen mit zwei Triebwagen und bis zu sechs Personenwagen. Der Bernina Express verkehrt ab und an aber auch mit sieben Personenwagen. Beim Kreuzen mit zwei Zügen mit Überlänge

sind dann aufwendige Ausweichmanöver in den Stationen nötig, denn der Punkt-zu-Punkt-Betrieb auf der eingleisigen Strecke macht Zugskreuzungen unumgänglich. Eine solche Situation haben wir bei unserem Besuch auch im Bahnhof Brusio angetroffen. Die Gem 4/4 stand dabei vor dem Prellbock. Wie uns Martin erzählt, hat er eine solche Szene in Brusio bei der RhB selbst erlebt. Der talwärts fahrende Regionalzug war mit so viel Güterlast unterwegs, dass er für die Kreuzung bis ins Abstellgleis vorziehen musste.

## Auf edlem Stahl

Im Aussenbereich wurde die Anlage mit Edelstahlgleisprofilen von trainli auf Schwellen von LEBU aufgebaut, bei den Weichen kamen jene von Thiel-Gleis zum Einsatz. Diese sind mit vernickelten Messingprofilen gebaut. Die Gleise wurden eingeschottert und der Schotter verklebt. St. Mirotz ist eigentlich einer der beiden Endbahnhöfe. Allerdings zweigt die Strecke unauffällig in einen Tunnel ab, die Zufahrt zum Schattenbahnhof im Haus. Im Keller besteht über drei Etagen eine Abstellanlage, auf der das gesamte Fahrmaterial fahrbereit abgestellt ist. Wenn das Wetter mal nicht passt, ist sogar ein Zugsbetrieb auf den umfangreichen Gleisanlagen im Haus möglich. Die Streckenlänge einer kompletten Runde beläuft sich auf 99 Meter. Dazu kommen die ganzen Bahnhofs- und Abstellgleise. Auf der Anlage wurden 45 Weichen verbaut, dabei sind die Weichen im Schattenbahnhof nicht eingerechnet. Für diesen konnte auf das vorhandene Gleismaterial



Gesteuert wird die Anlage mit den Funkhandreglern von Massoth, die Fahrtrichtungstasten wurden gleich mit den Endbahnhöfen beschriftet.



Jeder Bahnhof hat sein eigenes Stellwerk, die Weichen können mit Kippschaltern gestellt werden, was die Rangiermanöver vereinfacht.