

# Gotthardbahn – vom Vorbild zum Modell

■ Roger Karpf, SVEA

## Idee

Die Faszination Gotthardbahn bewegt und begleitet mich schon seit Jahrzehnten. Ausgelöst wurde diese Begeisterung, wie könnte es anders sein, durch einen Besuch im Verkehrshaus der Schweiz, verbunden mit der Besichtigung der Gotthard-Modellanlage, welche mit Sicherheit nach wie vor eine grosse Anziehungskraft auf Jung und Alt ausübt und nach dem Umzug in die Halle Schienenverkehr noch besser zur Geltung kommt (siehe EA 5/07).

Seit jener schicksalhaften Begegnung, sie dürfte in der Zwischenzeit ca. 35 Jahre zurückliegen, hat mich der Gotthardvirus nicht mehr losgelassen. Auffallend war und ist, dass die Gotthard-Nordrampe von der Mehrheit der Modellbahner und Anlagenbauer bevorzugt wird. Für mich nicht nachvollziehbar, bietet doch auch die Südrampe hervorragende und für den Modellbau geeignete Streckenabschnitte. Seit ich vor einigen Jahren in einer Zeitschrift auf Bilder des Bahnhofs Göschenen in der Epoche I stiess und den Erbauer, Christian Gohl, persönlich kennen lernen durfte, waren für mich die Würfel in Richtung dieser Epoche gefallen. Schritt für Schritt habe ich angefangen, Fahrzeugmodelle (H0) und Unterlagen über die Gotthardbahn zu sammeln. So hat sich in den letzten Jahren mein



Personenzug mit zwei A 315 Richtung Faido fahrend. Beachtenswert das nördliche Portal des Boscerina-Tunnels (Fotomontage) und das Signal auf der Höhe des zweiten Wagens. Die Polmengobrücke wurde bereits verstärkt.

Archiv an Büchern, Zeitschriften, Ansichtskarten, Fotos, Briefmarken und natürlich Fahrzeugen kontinuierlich vergrössert.

Mit dem Erwerb einer Postkarte (s/w), den Streckenabschnitt zwischen Faido und Prato-Kehrtunnel zeigend, war die Idee für eine Modulanlage in der Spurweite H0 geboren.

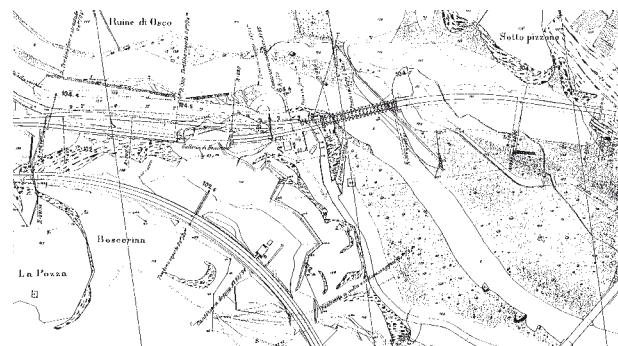
## Projekt

Der Streckenabschnitt im Dazio Grande, zwischen Polmengo-Tunnel und Prato-Kehrtunnel, im Vorbild immerhin rund 600 m lang, sollte es also sein. Während ich weiter Unterlagen sammelte und meinen Freundeskreis über das Geplante informierte, reifte die Idee und übertrug sich auf einen Modellbahnkollegen in der Person von Daniel Ziegler, welcher mir spontan seine Mithilfe bei der Realisierung zusicherte. Das Projekt Gotthard-Südrampe nahm Gestalt an. In einer ersten Phase werden wir die Strecke zwischen Polmengo-Tunnel und Prato-Kehrtunnel mit Polmengobrücke und Boscerina-Tunnel realisieren. Phase zwei beinhaltet den Prato-Kehrtunnel und den sichtbaren Streckenabschnitt bis zum Pardorea-Tunnel.

## Planung

Keine Planung ohne Pläne, lautete die Devise, wollten wir doch eine massstäbliche Umsetzung realisieren. Fündig wurden wir im Archiv des Verkehrshauses Luzern (womit sich der Kreis wieder geschlossen hätte) und im Archiv der SBB-Infothek Bern. Weitere Archivbesuche werden folgen, haben wir doch bei der Durchsicht der umfangreichen Dokumentationen wesentliche Details übersehen, wie sich bei der Planung noch herausstellen sollte. Mit der Planung beginnt eigentlich auch der bisher grösste Arbeitsaufwand (ca. 200 Arbeitsstunden) seitens meines Partners. In aufwändiger Art und Weise, unter Mithilfe eines PC-Programms, hat er Strecken- und Gebäudepläne im Massstab 1:87 produziert. Die entsprechenden Ausdrucke dienten später als Vorlage für den Trasse- und Gleisbau.

Das Herzstück der Anlage bilden die 740 mm lange Polmengobrücke aus Messing und der 500 mm lange, einspurige (Bergseite) Boscerina-Tunnel, welche jeweils auf einem separaten Modul erstellt werden. Beide Module weisen identische Masse (Länge/Breite) von 1600 x 800 mm auf. Im Süden schliesst ein Modul mit denselben Grundabmessungen an, während dasjenige im Norden nur 1300 mm lang ist. Daraus resultiert eine Gesamtlänge von 6,10 m.



Kartenausschnitt Dazio Grande.

## Realisierung

In der Zwischenzeit haben sich unter Federführung von Christian Gohl und Peter Sax insgesamt 14 Modellbahner zusammengefunden, so genannte GBler, die alle mehr oder weniger die gleichen Ziele verfolgen und der Gotthardbahn-Thematik verfallen sind. Diese lose Vereinigung oder Interessengemeinschaft dient in erster Linie dem Informations- und Gedankenaustausch, aber auch der tatkräftigen Unterstützung im Bereich Modellbau.

So kam es, dass Silvio Gohl im Herbst 2006 einen Brückenbaukurs organisierte und durchführte. Auf vielen der geplanten und teilweise schon erstellten Module kommen einheitliche Gitterbrücken, wie beim Vorbild, zum Einsatz. Diese unterscheiden sich praktisch nur durch die Länge des Brückenkastens.

Verdankenswerterweise hat uns Silvio bereits im Vorfeld eine Stückliste der benötigten Messingprofile zukommen lassen. Der weitaus grösste Teil konnte bei der Firma Hassler-Profile, FL-9487 Gamprin, beschafft werden (siehe Inserat und Beitrag über die Plattform der Kleinserie in Bauma im EA 10/06).

Ein folgender Bericht wird sich der Thematik Brückenbau im Modell widmen. Der Aufbau der Polmengobrücke wird dabei ebenso aufgezeigt wie die Bauweise der Intschireuss- und Rorbachbrücke. Weitere Berichte, unter anderem über den Aus- und Weiterbau am Bahnhof Göschenen, sind in Planung. Es ist vorgesehen, dass alle Module am Jubiläumsanlass vom 8./9. September 2007 in der Gotthardbahn-Turnhalle Erstfeld ausgestellt werden und ein Fahrbetrieb aus der Pionierzeit bis zum Beginn der Elektrifikation gezeigt werden kann. ■

Weitere Informationen erhält der interessierte Leser unter folgender Adresse: Roger Karpf, Oristalstrasse 58, 4410 Liestal oder karpf.roger@bluewin.ch