



Wunder von Leipzig

Die Schweizer Gotthardbahn nachzubauen, ist an sich schon kein leichtes Unterfangen. Aber dies bewerkstelligt zu haben, ohne sie je in Natura gesehen zu haben, noch dazu in der Spurweite TT, in der es bis heute so gut wie keine thematisch passenden Fahrzeuge gibt - da grenzt das Projekt ans Phantastische. Vorhang auf für das Wunder von Leipzig.

Was macht ein Modellbahner, wenn er eine bestimmte Lok haben will und es gibt sie nicht? Ganz einfach: Er baut sie sich selbst. Das ist doch völlig logisch, oder sehen Sie das anders? Ach, dazu muss man einen entsprechenden Beruf erlernt haben, um so etwas zu können, meinen Sie? Nun ja, wie wäre es mit dem des Lackierers oder eines Straßenbahnfahrers? Wir können Ihnen auch einen Konstrukteur von tonnenschweren Schiffsdieselmotoren anbieten.

Das jedenfalls sind die typischen Berufe der Leipziger Modellbahner, die sich einst zum TT-Modelleisenbahnverein „Gotthardbahn“ e.V. zusammengefunden haben. Einen Modelleisenbahn-Konstrukteur haben sie jedenfalls definitiv nicht unter sich. Technisch begeistert dagegen sind die Herren alle, dazu hochgradig erfindungsreich, teamfähig und vor allem bereit, einen Großteil ihrer Freizeit einem wunderbaren Hobby zur Verfügung zu stellen. Das Wort „opfern“ wollen wir in diesem Zusammenhang nicht benutzen. Und das Ergebnis adelt die harte Arbeit. Die Anlage der Gotthardbahn erregt auf jeder Ausstellung Aufsehen. Sie wurde mit Auszeichnungen dekoriert, auch verschiedene Lokomotiv-Konstruktionen bekamen bereits Preise.

Anno 1969...

Dabei ist es an sich schon ein kleines Wunder gewesen, dass ein Modell der Gotthardbahn in der ehemaligen DDR überhaupt gebaut werden durfte. Stellen Sie sich vor, es ist 1969, und drei ambitionierte Modelleisenbahner suchen nach einem tollen Thema für den Bau einer gemeinsamen Anlage. Eine Berg- oder Ge-

birgsbahn wäre schon schön, so als Kontrast zum ziemlich platten Leipzig. Da fiel einem der Herren ein Schwarzweiß-Bildband über die Schweizer Gotthardbahn in die Hände. So nahm das Schicksal seinen Lauf.

Ein Verein wurde gegründet (inzwischen waren die Herren zu siebt) und mit dem Bau begonnen, zunächst nach Vorlagen aus dem Buch, die jedoch schon bald nicht mehr genügten. Die Modellbahner nutzten den Standortvorteil – Leipzig war damals schon Messestadt. Kontakte zu Firmen, aber auch zu Privatpersonen aus der Alpenrepublik wurden gesucht und gefunden.

Immer mehr Modellbahnenthusiasten halfen mit, Informationsmaterial heranzuschaffen. Schweizer Bürger brachten rollendes Material, freilich in anderen Spurweiten, und Detailzeichnungen mit nach Leipzig. Sie fuhren mit einer Checkliste zurück in ihre Heimat, klingelten bei wildfremden Menschen und stellten den Zollstock an die Häuserwand: „Guten Tag, darf ich mal Ihr Haus vermessen?“

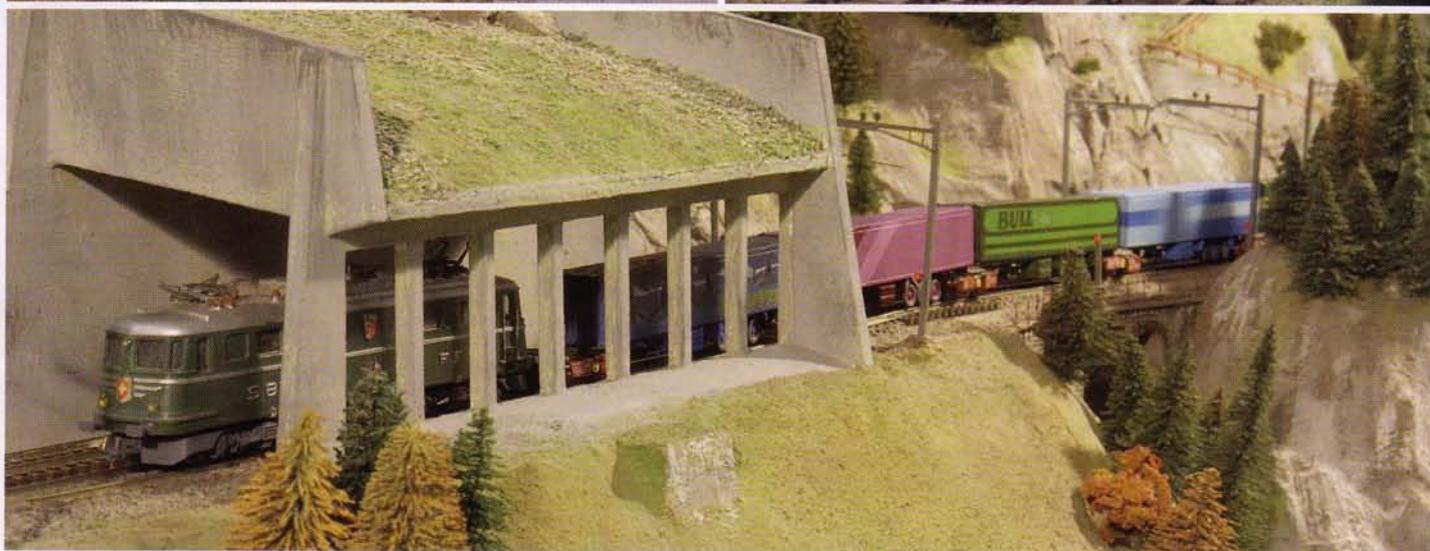
Für die Leipziger Modellbahner war es schließlich nicht nur damit getan, die Bahnstrecke und ihre Züge nachzubilden. Sämtliche Ortschaften mit allen Häusern sollten sich ebenfalls exakt und maßstabsgetreu an ihrem Platz befinden. Das klappte nicht immer im ersten Anlauf. Die Kirche von Wassen beispielsweise wurde ein zweites Mal gebaut, nachdem eine Luftaufnahme der Gegend beschafft werden konnte. Seitdem stimmt selbst die Anzahl der Grabstätten des anliegenden Friedhofes exakt. Vom Bahnhof des Ortes Wassen ergatterte der Verein die Gleispläne, die so detailliert waren, dass man sogar den Verlauf sämtlicher Telefonkabel darauf erkennen konnte.

An so viel Detailreichtum hätte der Staatssicherheitsdienst gewiss seine Freude gehabt. Apropos, es dauerte natürlich nicht lange, dass die Existenz des immer populärer werdende Bauvorhabens auch den Herren von der Stasi zu Ohren kam. Mitten in der DDR ein Stück der kapitalistischen Welt nachzubauen, das erschien ihnen höchst suspekt, und sie geboten erst einmal Einhalt.

Lenin half

Der historischen Tatsache allerdings, dass Lenin einst in der Schweiz sein Exil gefunden hatte, konnten sie sich nicht verschließen. Als sie dann auch noch vernahmen, dass ihr hochgeschätzter sozialistischer Vordenker natürlich über den Gotthard rübergemacht und sich lobend über die technischen Einrichtungen der Eisenbahn geäußert hatte, mussten sie das Licht wieder auf Grün stellen. Aus welcher Quelle allerdings die Information stammt, dass Lenin einst über den Gotthard reiste und wohlwollende Worte sprach, ist bis heute unbekannt geblieben und konnte somit nie widerlegt werden.

Womit bewiesen wäre, dass Modellbahner auch politische Fantasie entwickeln können, jedenfalls wenn sie es müssen. Aber nun konnten sie sich wieder voll ihrem eigentlichen Interessensgebiet widmen. 20 Jahre lang, bis 1990 dauerte der Bau an dem Modell der Gotthardbahn, ohne sie in der Zeit auch nur einmal im Original gesehen zu haben. Erst nach dem Mauerfall reisten einige der Clubmitglieder in die Schweiz, um sich das, womit sie sich seit vielen Jahren beschäftigten, endlich im Original anzusehen. Es wird kaum verwundern, dass sie sich dort auf Anhieb wie zu Hause fühlten.

**SO FING ALLES AN:**

Bis 1892 fuhr die Postkutsche über den Gotthard

STRECKENARBEITER IN GÖSCHENEM:

Die orangefarbene BR 142 der DR fuhr tatsächlich in der Schweiz

AE 6/6 MIT COMBI-RAIL-ZUG AUF DEM WEG NACH WASSEN:

Das Modell der Häggrigerbach-Galerie enthält – wie das Original – keinen einzigen rechten Winkel

Die Anlage

Die Modellbahnanlage stellt den Geländeausschnitt der Nordrampe der Gotthardstrecke der Schweizer Bundesbahn (SBB) zwischen Gurtellen - Wassen - Göschenen in der Schweiz dar. Der Streckenname wurde geprägt durch den 15.003 Meter langen Tunnelbau durch das Gotthardmassiv. 1872 wurde der Bau begonnen, 1892 wurde der Zugetrieb aufgenommen. Damit hatte die typische fünf-spännige Gotthard-Postkutsche für alle Zeiten ihren Dienst eingestellt.

Die Streckenführung der Anlage orientiert sich am Stand von 1960. Das hat den einfachen Grund, dass es zu der Zeit die Autobahn noch nicht gab.

So nützlich wie dieser Verkehrsweg für den Autoverkehr sein mag, Bahnfans sehen ihn vorwiegend als optischen Frevel, der niemals in der Lage ist, sich so harmonisch in ein Landschaftsbild zu fügen wie eine Bahnstrecke.

Der erste Bauabschnitt reicht von der „Unteren Meienreussbrücke“ bis Göschenem mit dem berühmten Tunnelportal und erreicht eine Länge von 10,5 Metern. Mit dem 1985 begonnenen Neubauteil des Pfaffensprungkehrtunnels und dessen Zufahrt wuchs die Anlage auf 16,10 Meter. Sie besteht aus einzelnen Segmenten: 14 Plattenteile und sieben Bergspitzen, die die ausstellungsgeübten Leipziger mittlerweile bei Bedarf in wenigen

Stunden auf- und abzubauen verstanden.

Die einzelnen Anlagenteile bestehen aus einer Grundplatte von jeweils 2 x 1,15 Metern, auf denen in Spantenbauweise das Gelände grob gestaltet wurde. Nach der Erstellung von Trassen für Bahn und Straße wurde mit Schaumstoffpolystyrol verkleidet. Die Unebenheiten glich man mit einem Gemisch aus Leim und Sägemehl aus. Anschließend kam Toilettenpapier zum Einsatz, das gute, feste, krepppapierähnliche aus ostdeutscher Produktion. Vorzugsweise gerissen und nicht geschnitten, schichtweise abwechselnd mit Kalteim aufgetragen, hält das bis heute bombenfest.

Nun konnte das Gelände ausgestaltet werden. Handelsübliche Grasmatten



AUF DEM WEG ZUM NAXBERG:

Im Reusstal kommt dem „Krokodil“ mit Nahverkehrszug ein RAe TEE entgegen

kamen für die akkuraten Modellbauer nicht in Frage, das hätte wie überall Kornfelder ausgesehen. Statt dessen wurde die letzte Lage Toilettenpapier nochmals großzügig eingeleimt und mit Sägemehl bestreut. Nach dem Trocknen wurden überschüssige Krümel abgesaugt und die raue Fläche mit Plakatfarbe begrünt.

Auch für die Gestaltung der Felsmassive hatten die sächsischen Flachländer eine einfache, aber optisch bestechende Lösung gefunden. So, wie sie aus dem Tagebau kommen, wurden Rohbraunkohle-Stückchen genommen. Die darauf erkennbare Holzstruktur ist der von Felsen verblüffend ähnlich. Mit Silikon-Kautschuk wurden die Stücke abgeformt und mit Epoxydharz abgegossen. Nach dem Platzieren wurden die künstlichen Felsstücke mit der schon bewährten Leim-Sägemehl-

Pampe anmodelliert und zum Schluss farblich behandelt.

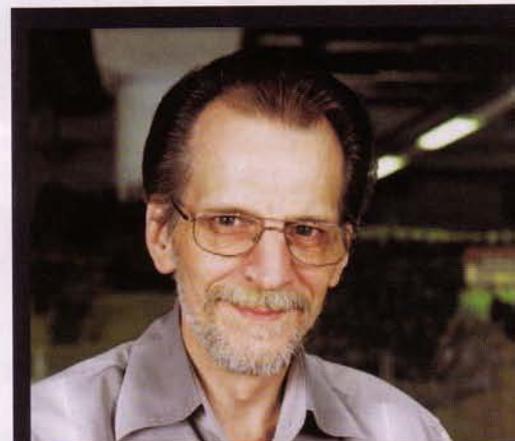
Nun war es Zeit für den Häuserbau. Alle Gebäude auf der Anlage sind vorbildgemäß und in aufwändiger Handarbeit gefertigt. Das gleiche gilt aber auch für Brücken, Tunnelportale, Signale, Weichen, Fahrleistungsmasten, Straßenfahrzeuge und auch die Modelltriebfahrzeuge. Einfach alles ist in Handarbeit in der Werkstatt der Leipziger Modellbahnfreunde entstanden.

Bau einer Lok

Wie baut man nun eine Lokomotive? Wenn man den Herren aus Leipzig glauben darf, ist das kein großes Ding. Doch wahrscheinlich sind sie nicht nur im Modellbau, sondern auch im Tiefstapeln Meisterklasse. Man nehme also eine Konstruktionszeichnung, reduziere diese

auf den Maßstab 1:120 und rechne sich aus, wie viel Platz man für Motor und Getriebe braucht. Den Motor kaufe man, das Getriebe baue man selbst. Dazu rechne man einfach mit einem Tabellenbuch die Geschwindigkeit der Vorbildmaschine um. Wenn man so wie die Leipziger einen Fabrikanten von Zahnstangen aus Messingprofil an der Hand hat, ist es noch weniger problematisch. Dann drehe man sich die Zahnräder auf der Uhrmacherdrehbank einfach selbst in der richtigen Größe ab. Wenn man schon mal dabei ist, gieße man auch gleich eine Urform für das Lokgehäuse und fertige am besten auch die Räder selbst an.

Fröhlich geht es weiter. Man baut die Untergestelle und konstruiert Fahrwerke. Anfangs war es noch schwieriger, da wurden die Gehäuse noch aus Messingblech Stück für Stück selbst gebaut und Drähte als Leisten und Fenster ringsum



Was halte ich von TT?

Peter Focke,
Betriebsleiter LOXX Miniatur Welten
Berlin und MBI-Experte

Ich sehe die Spur im Aufwind. Diese Tendenz ist nachvollziehbar, denn TT ist der ideale Maßstab: Klein genug, um zu Hause ausreichend Platz für eine Anlage zu finden, aber auch groß genug, um Details vorbildlich wiederzugeben, was bei N nicht unbedingt immer gegeben ist. Als Digital-Bahner begeistere mich, dass ich in TT-Loks meist noch einigermaßen bequem einen Decoder unterbringen kann.







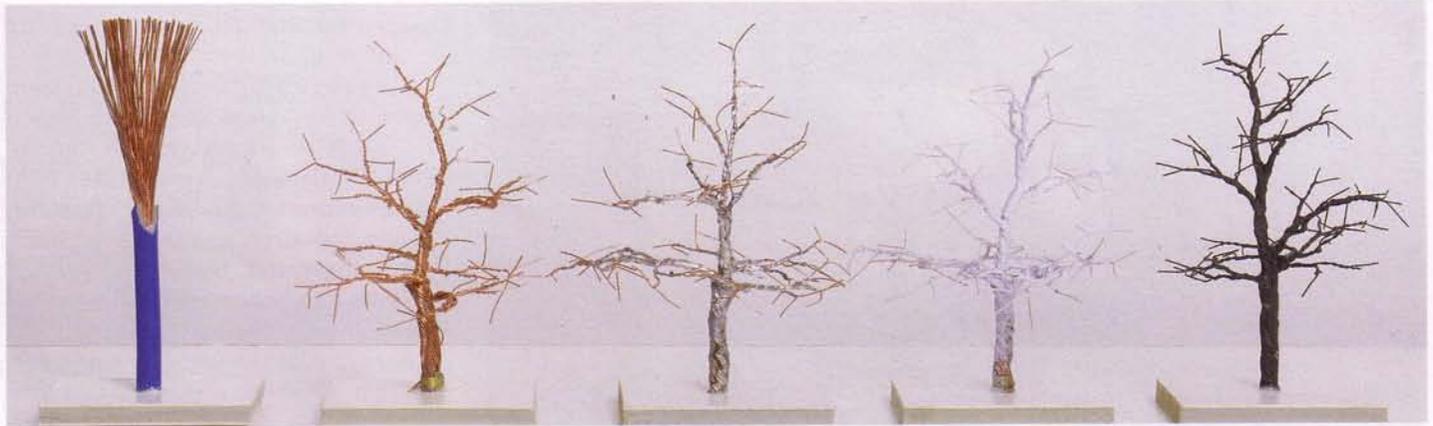
SCHWERTRANSPORTZUG AUF DEM WEG NACH GÖSCHENEM:

Das Reusstal wie auch die dahinter liegende Ortschaft Wassen sind Haus für Haus und Stein für Stein originalgetreu nachgebaut

VOR DEM NORDPORTAL DES GOTTHARD-MASSIVS:

Göschenen ist mit fünf Gleisen der größte der auf der Nordrampe der Gotthardbahn gelegenen Bahnhöfe





BAUME AUS ELEKTRO-ABFALL:

Die Entstehung eines Baumes, gefertigt aus einem Stückchen Kabellitze. Der Rohling wird mit dem Lötkolben verzinnt.



HÄUSER AUS RESTEN:

Es müssen nicht immer teure Fertigmodelle sein. Die Leipziger bauen Häuser aus Pappe, Furnierresten und der Innenverkleidung von Kühlschränken.

einzelnen angelötet. Mit moderner Ätztechnik ist der Lokbau dann nur noch ein Kinderspiel, an so gewöhnliche Chemikalien wie Eisen(III)-chlorid

kommt man problemlos heran. Das ist doch alles nun wirklich nicht so schwer, oder? Tatsache aber ist auf jeden Fall, dass so eine Lok rund 200 bis 300

Arbeitsstunden für sich in Anspruch nimmt, denn nicht immer funktioniert alles gleich im ersten Anlauf.

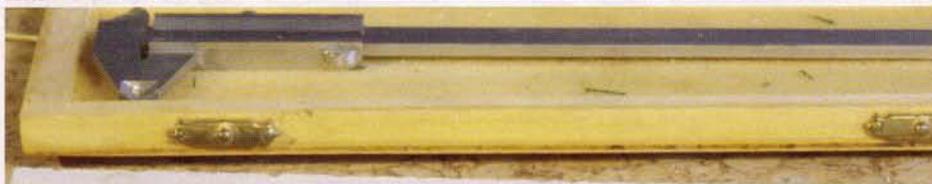
Lok-Vielfalt

Auf diese Weise sind in Leipzig von acht Hobby-Konstrukteuren im Laufe der Zeit über 60 verschiedene Lokomotiven gebaut worden. Jede ein individuell gefertigtes Einzelstück, bis auf die wenigen Exemplare, von denen gleich drei oder vier in verschiedenen Farbvarianten aufgelegt wurden. Von der Ae 6/6 der SBB gibt es sogar sieben Exemplare. Besonders schöne Stücke sind die Dampflokomotiven N° 1 Limat „Spanisch-Brödl-Bahn“ oder die Ed 2x3/3 der SCB, eine Mallet-Lok. Hinlänglich bekannt und in jeder Spur (bis auf TT) zu haben ist das „Krokodil“, von den Leipzigern als Be 6/8 III der SBB umgesetzt. Weitere E-Loks sind die Ae 6/6, die Ae 4/7 oder die Re 4/4 IV. Interessante Fahrzeuge sind auch die Triebwagen Rbe 2/4 „Roter Pfeil“, der „Halbesel“ der BLS oder der Rae „Gottardo“. Der versierte Bahnfreund erkennt sofort, dass all die schönen Loks nicht nur zu einer Epoche gehören. Das ist Absicht, denn angesichts all der schönen Loks, die in der Schweiz fahren, bevor sich auch hier die Einheitlichkeit breit machte,



UNSCHEINBARES KUNSTWERK:

Am Modell des Kraftwerkes von Wassen stimmt jedes noch so winzige Detail



MÜDE DAMPFLOK:

Diese Eigenkonstruktion einer D 4/4 wird nach vielen Kilometern generalüberholt

GOLDENES KROKODIL:

Auch diese Be 6/8 muss nach über 1.000 Kilometern Laufleistung in versierte Hände

EINGLEISVORRICHTUNG „MADE IN LEIPZIG“:

Sie fädelt entgleiste Wagen wieder ein, natürlich nur bei Richtungsverkehr

mochten die Leipziger sich nicht unnötig einschränken.

Rund 380 Wagen gesellen sich zu dem Lokomotivprogramm der Marke Eigenbau. Diese sind zum größten Teil industrieller Herkunft, werden aber individuell umgearbeitet und vor allem mit Messing-Radsätzen und speziellen Achslagern umgerüstet. Dies ist notwendig, damit sie den hohen Laufleistungen bei Ausstellungen gewachsen sind.

Nach alledem haben wir nichts anderes mehr erwartet, aber die Steuerung der Anlage ist selbstverständlich auch eine Eigenkonstruktion. In bestimmten Gleisabschnitten, die als Blöcke festgelegt wurden, sind kleine Glaskontakte eingebaut. Diese bestehen aus einem Glasröhrchen und zwei Blechen, von denen eines federnd gelagert ist. Der letzte Wagen eines Zuges ist mit einem Magneten versehen. Wenn der Wagen nun über den Kontakt fährt, wird ein Impuls ausgelöst, der über die Elektronik weiterverarbeitet wird und den dahinter liegenden Block sperrt. Das alles funktioniert ohne digitale Technik. „Geht auch ohne“, heißt es laut. Das ist auch eine Frage der Kosten, heißt es etwas leiser.

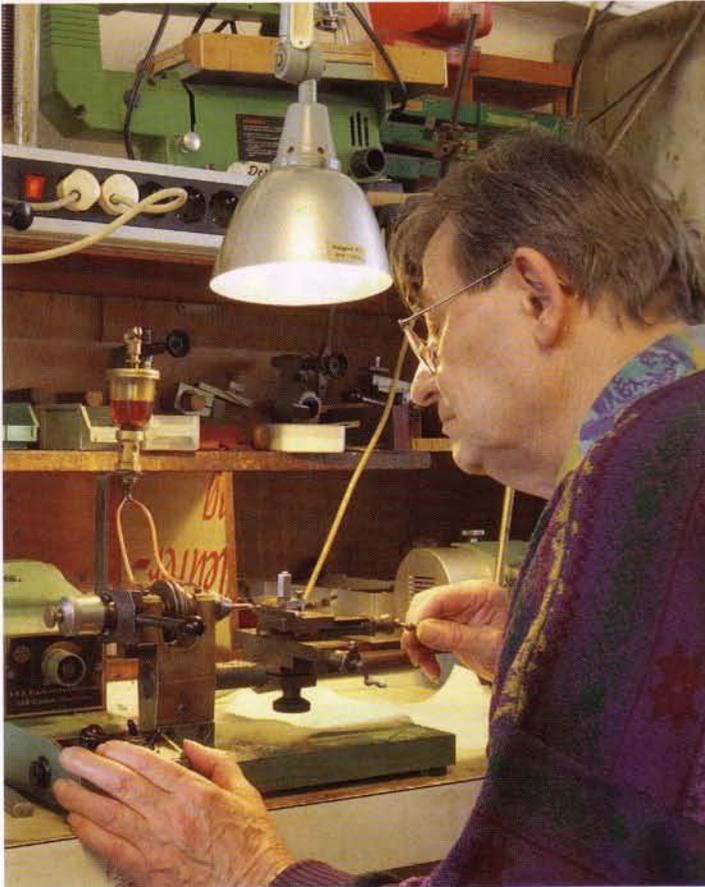
Fast 40 Jahre lang gibt es den TT-Modellbahnverein „Gotthardbahn“ e.V. Zweimal musste er schon mit Sack und Pack umziehen, einmal wäre die Anlage wegen eines Wassereintruchs fast abgesehen, nach der Wende gar drohte das völlige Aus. Doch irgendwie ging es immer weiter. Vor sieben Jahren fanden die Modellbahner etwas außerhalb Leipzigs in Markranstädt ein neues Domizil, wo sie sich nun vor allem auf die Erhaltung und Überarbeitung ihrer wirklich sehenswerten und einmaligen Anlage konzentrieren.

Gabriele Ruthsatz

KONTAKTDATEN:

TT-Modelleisenbahnverein
„Gotthardbahn“ e.V.

- Kontakt über Frank Scholz (1. Vorsitzender), Delitzscher Str. 128, 04129 Leipzig, Tel./Fax: 0341.9111781
- Vereinsheim: Ziegelstraße 12, 04420 Markranstädt
- Clubzeit: Dienstags von 17.00 bis 22.00 Uhr im Vereinsheim



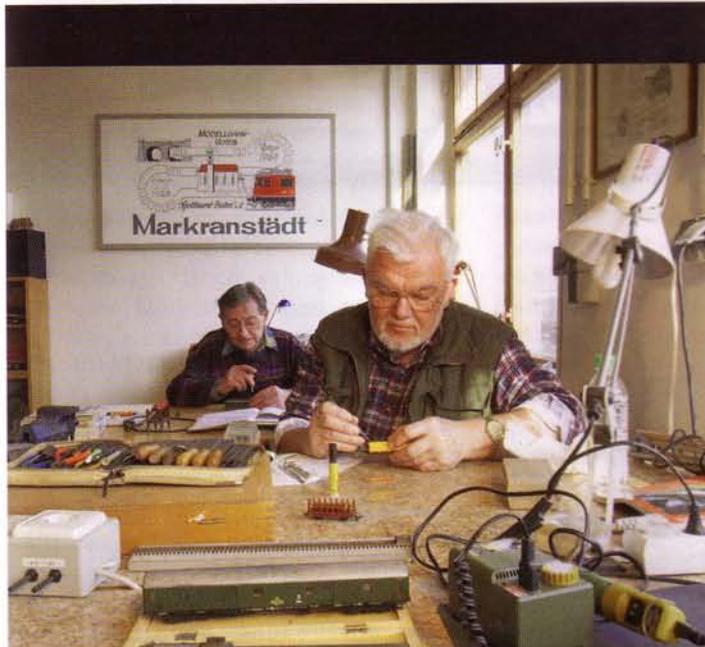
KONZENTRIERTE ARBEIT:

John Heinrich fertig eine Achswelle an der Uhrmacherdrehbank



ALLES IM GRIFF:

Frank Scholz am Schaltpult, dahinter der Schattenbahnhof



PSSST, NICHT STÖREN:

Hans-Peter Findeisen belädt einen Rungenwagen mit Mini-Gasrohren, während John Heinrich an dem Eigenbau einer Antriebseinheit für ein „Krokodil“ werkelt



DER LÄCHELNDE HARTE KERN DER MANNSCHAFT:

Hans-Peter Findeisen, Joachim Kruspe, Erich Liebing (oben v. links nach rechts), Frank Scholz, Peter Rauh, John Heinrich (Mitte), Heiko Holz, Uwe Repenning, Jörg Rieger (unten)