



Der Gotthard in der Ex-DDR: John Heinrich an der Schlüsselstelle des Modells bei Wassen

# 33 Quadratmeter Sehnsucht

**Mitten im Kalten Krieg haben Modellbahnfreunde in der DDR die Nordrampe der Gotthardbahn nachgebaut.** Pläne und Fotos mussten sie heimlich aus dem Westen beschaffen. Das Modell ist gebautes Fernweh und zeigt Weltgeschichte im Kleinformat. **Text: Helmut Stalder; Fotos: Jörg Gläscher/Laif**

*Die Ce 6/8 I verlässt den Pfaffensprung-Kehrtunnel und nimmt die Gerade in Angriff. Jetzt keucht die «Köfflerli-Lok» am Kraftwerk Wassen vorbei, über die Untere Meienreussbrücke, dem «Chileli von Wassen» entgegen.*

16,10 Meter lang, 2,00 Meter breit und 2,35 Meter hoch ist das Modell der Gotthard-Nordrampe von Gurtellen bis Göschenen. Es steht in einer abgewrackten Fabrik in Markranstädt bei Leipzig, und dass es existiert, ist ein Wunder. Entstanden ist es nämlich in den siebziger Jahren hinter dem Eisernen Vorhang. Man muss sich das vorstellen: 1969, Kalter Krieg, die Schweiz rüstet die Gotthard-Festung gegen eine sowjetische Invasion auf – und drei Leipziger Modelleisenbahner setzten sich in den Kopf, dieses Stück Schweiz nachzubauen.

In der DDR waren auch die privaten Aktivitäten staatlich gelenkt, sogar für den Bau einer Modellanlage war eine Genehmigung nötig. «Die Genossen im Deutschen Modelleisenbahn-Verband liessen durchblicken, dass sie die Transsibirische Eisenbahn begrüssen würden», erzählt der 67-jährige Gisbert Hausmann, eines der frühen Mitglieder der Gruppe. Aber abgesehen davon, dass die Weiten Sibiriens nicht eben spannend gewesen wären, gab es keine Bücher und Bildbände als Vorlage, und Pläne wollte das Verkehrsministerium in Moskau wegen der Geheimhaltung nicht herausrücken. Achim Kruspe, Dekorationsmaler und Gründervater des Modellklubs, liess sich nicht beirren: Eine kurvenreiche Gebirgsbahn wollte er bauen, als Kontrast zur platten Gegend um Leipzig. Ein Vortrag über die Gotthardbahn gab den Ausschlag, erinnert sich John Heinrich, 71 Jahre alt und letzter noch lebender Gründer. Als einem der Modellbauer ein Fotoband zur Gotthardbahn mit einem Plan von 1962 in die Hände kam, war der Entscheid gefallen.

«Die Schweiz war aus Sicht der DDR-Obereren erzkapitalistisch», erzählt Hausmann. «Ein Gotthardmodell zu bauen und so eine Leistung des Westens zu würdigen war der Stasi suspekt. Wie sollten wir das durchbringen?» Die rettende Idee war ein ideologischer Kniff: Achim Kruspe behauptete frech, Lenin sei auf einer Reise zum Zweck der Einigung des Proletariats durch den Gotthard gefahren, habe die Leistung der Mineure gelobt und die Elektrifizierung als Vorbild für die «Transsibirische» hervorgehoben. Diese politische Legende liess sich nie überprüfen, und so öffneten sich auf wundersame Weise die Türen.

## Flucht in die innere Emigration

1969 wurde der Modellklub als Arbeitsgemeinschaft des Volkseigenen Betriebs (VEB) Schaltanlagenbau Leipzig-Halle gegründet, 1970 kam als zweiter Trägerbetrieb der VEB Medizin- und Labortechnik Leipzig dazu. Das war wichtig. Nun galt das Projekt als «kulturelle Arbeit», und die Modellbauer bekamen Räume, Material, Werkzeug und Geld. Was sie brauchten, wurde als «betrieblich notwendig» deklariert und kostenlos beschafft.

Mitten im tristen DDR-Alltag begann nun im Privaten die Eigeninitiative zu blühen. Der Bau hatte von Anfang an etwas Subversives, ohne dass dies beabsichtigt war. Die Modellbauer wollten nicht weg, «die DDR war ja unsere Heimat», sagt Gisbert Hausmann. Aber sie schufen sich ein imaginäres Sehnsuchtsziel, ihre «zweite Heimat», wie sie sagen. Es war ihre Gegenwart, ihr Fluchtraum für die innere Emigration, wo sie unbehellig glückliche Stunden verbringen konnten. «Jeder in der DDR hat sich eine Nische gesucht. Mit dem privaten Hobby konnte man dem Alltag entschlüpfen», sagt Alfred Buchmann, der in den siebziger Jahren mittat.

Die Nordrampe um 1960, das war der Plan, im Massstab 1:120 und in TT, der in der DDR üblichen Spurweite. Loks, Wagons, Brücken, Stationen, Gebäude, alle Fahrzeuge, Tiere, Menschen wollten sie originalgetreu nachbauen. «Es hiess, wir seien totale Spinner», sagt Hausmann. In TT gab es keine Modelle westlicher Schienen- und Strassenfahrzeuge. «Und Ostblockautos konnten wir ja nicht auf den Gotthardpass stellen.» Bausätze oder nur schon Ansichtskarten von Urner Häusern waren erst recht nicht zu haben.

*Die Lok hat die Untere Meienreussbrücke hinter sich gelassen, passiert das erste Mal das «Chileli» und fährt in den Watingen-Kehrtunnel.*

Das Modelltal ist keine Phantasielandchaft, sondern ein fast fotografisches Abbild. Die Häggeribach-Galerie hat wie das Original keine rechten Winkel, am Kraftwerk Wassen kann man die Transformatoren zählen, beim Pfaffensprung rauscht Silikonwasser in die Tiefe. Lastwagen und Autos im Design der sechziger Jahre kurven herum, im «Chileli» ist gerade Hochzeit. Schweizer Brauvieh grasst, ein Bauer kehrt Mist, jemand sitzt auf dem Plumpsklo. Und wer ganz genau hinschaut, entdeckt in den Tannen ein Paar beim Liebesspiel. «Hier werden die kleinen Schweizerli gemacht», sagt Frank Scholz, Präsident des heute 15-köpfigen Vereins. Sachsen haben einen trockenen Humor, wie die Urner.

Bis zum Mauerfall 1989 war keiner der Modellfreunde in der Schweiz. Wie haben sie trotzdem diese Detailtreue erreicht? Zunächst galt es, Vorlagen zu beschaffen: Gleiskarten, Baupläne, Fotos. Im Verkehrsmuseum Dresden, in der Deutschen Bücherei, im Stadtmuseum Leipzig holten sie, was auf ihrer Seite des Eisernen Vorhangs zu haben war. Das Relief gestalteten sie

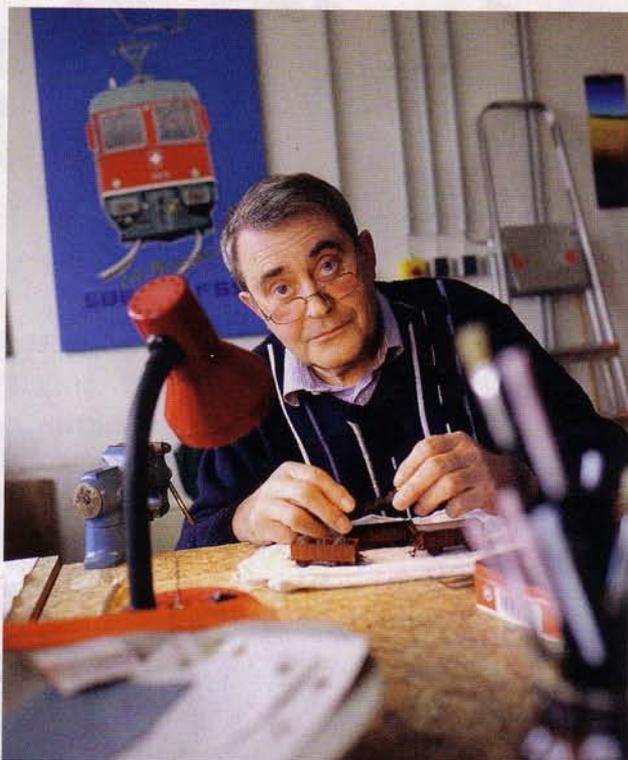
grob aus Holzspanten und Schaumstoff, für die Felswände formten sie Braunkohle. Die schönste Pointe liefert das Material der Oberfläche. «Dafür nahmen wir DDR-Toilettenpapier», schmunzelt Heinrich. Dieses sei fest und rau und nicht sehr beliebt gewesen. «Da wird jedes Arschloch rot», spotteten wir», erzählt er. Aber für ihre Zwecke sei WC-Krepp ideal gewesen. Schichtweise mit Leim aufgetragen, wurde es hart wie Granit. Der vaterländische Gotthard aus DDR-Klopapier – wäre es nicht eine rührende Reminiszenz ans Improvisationsgeschick der Menschen im SED-Staat, könnte man als Schweizer beleidigt sein. Und dass sie für den Gebirgswald 3000 bemalte Flaschenputzer nahmen – wer könnte es ihnen verargen?

#### In Uri als Spion verhaftet

Die Modellbauer wussten, dass die Unterlagen nicht reichen würden. Doch wie sollten sie hinter dem «antifaschistischen Schutzwall» an Material aus der Schweiz kommen? Sie nutzen den Vorteil, den Leipzig als Messestadt bot. Zweimal im Jahr zeigten Aussteller aus Ost und West neuste Industrieprodukte. «Wir sprachen Leute von Schweizer Firmen an, von Sulzer oder BBC», sagt Hausmann. «So bauten wir ein Netz von gegen 100 Westkontakten auf. Viele Leute brachten Prospekte, Kataloge, Typenskizzen, Bücher, Zeitschriften, Fotos.» Im Klubarchiv findet sich auch Vertrauliches aus der Schweiz, etwa Blaupausen der SIG Neuhausen mit dem Vermerk: «Vervielfältigung dieser Zeichnung und Abgabe derselben an Drittpersonen ohne unsere Genehmigung ist nicht statthaft.»

*Der Personenzug hat den zweiten Kehrtunnel hinter sich, kreuzt eine Re 4/4 I mit schweren Güterwaggons, schnauft zum zweiten Mal am «Chileli» vorbei. Er überquert die Mittlere Meienreussbrücke und verschwindet im Leggistein-Kehrtunnel. Lastwagen mit Schweizer Firmenlogos manövrieren am Bahnhofplatz Wassen, ein Postauto zwingt sich durch die Gassen, beim Schulhaus spielen Kinder.*

«Vom Bahnhof Wassen erhielten wir Pläne, auf denen sogar der Verlauf der Telefonkabel verzeichnet war», sagt Vereinspräsident Scholz. Die Kirche von Wassen bau-



### «Wir bauten ein Netz von Westkontakten auf. Viele Leute brachten uns Pläne und Fotos.» Gisbert Hausmann

ten sie erneut, nachdem sie eine Luftaufnahme zugespielt erhielten. «Nun stimmen sogar Anzahl und Lage der Gräber.»

Die Modellbauer mussten sehr konspirativ vorgehen, oft half auch das Glück. Gisbert Hausmann erzählt von einem unglaublichen Vorfall, in dem sich ein halbes Jahrhundert europäische Geschichte verdichtet: Sein Vater Konrad war im Krieg Regimentskassier der Wehrmacht im Elsass und wohnte in Mülhausen im Haus des Bahnhofsangestellten Paul Hugenschmied. Dieser war in der französischen Résistance. Einmal warnte Konrad ihn vor einer Razzia der SS. «1973 sprach mich auf der Leipziger Messe ein Mann an und fragte, ob ich Konrads Sohn sei», erzählt Hausmann. Es war kein anderer als Paul Hugenschmied, nun – Jahrzehnte später – Vertreter einer französischen Schienenfahrzeugfirma. «Er wurde zu einem sehr wichtigen Westkontakt. Er half uns, die Unterlagen aus dem Messengelände zu schmuggeln», sagt Hausmann. «Allein zu diesem Kontakt gibt es 80 Seiten in meiner 800-seitigen Stasi-Akte.»

Das Leipziger Projekt war nicht nur im Osten politisch heikel. Auch Helfer im Westen bekamen zu spüren, dass Recherchen am Gotthard im Kalten Krieg gefährlich waren. Einer war Rainer Nowotny, Westberliner und oft in der Schweiz unterwegs. «Ihm gaben wir Checklisten mit, damit er Anlagen und Häuser fotografiert und skizziert», erinnert sich Gisbert Hausmann. Nowotny habe bei den Leuten geklingelt, den Zollstock ans Haus gelehnt und geknipst. Die Ausbeute brachte er beim nächsten Besuch nach Leipzig, etwa 800 Dias insgesamt. 1974 wurde Nowotny oberhalb von Göschenen beim Fotografieren erwischt. Er hatte die «Göschenen-Liste» dabei – 25 Standorte, von denen aus er Fotos in verschiedene Richtungen schiessen sollte. Ein Deutscher mit einer solchen Liste im strategisch wichtigen Gotthardgebiet

mit all den Militäranlagen – höchst verdächtig. Der mutmassliche Ost-Spion Nowotny wurde in Luzern und Zürich verhört, bis der Schweizer Staatsschutz von der Harmlosigkeit seines Tuns überzeugt war. «Das Militärische mieden wir danach. Da wären ohnehin keine Pläne zu beschaffen gewesen», so Frank Scholz.

*Der Zug hat die Runde im Leggistein-Kehrtunnel gedreht, rattert über die Obere Meienreussbrücke, kreuzt einen «Roten Pfeil» und fährt zum dritten Mal an der Kirche von Wassen vorbei. ▶*

- 1 Lokomotiven und Waggons stellten die Modellbauer selbst aus Messingblech her.
- 2 Ein Freund aus Westberlin machte im Gotthardgebiet Skizzen – und wurde von der Urner Polizei als Spion verhaftet.
- 3 Der Bauplan des «Roten Pfeils», von Gisbert Hausmann 1972 selbst gezeichnet.
- 4 Letzte Pinselstriche an einem «Roten Pfeil» in der Werkstatt.
- 5 Als Vorlage für Gelände und Züge dienten Fotos, die Freunde in die DDR schmuggelten.
- 6 Alfred Buchmann wanderte aus der Schweiz in die DDR aus und brachte Know-how mit.
- 7 Auf den Fotos massen sie Loks und Wagen aus und zeichneten massstabgetreue Pläne.
- 8 Die Kirche von Wassen, gebaut nach einer Luftaufnahme: Die Lage der Gräber stimmt.
- 9 Achim Kruspe war 40 Jahre lang die Seele des Modellbahnklubs, bis er 2008 starb.

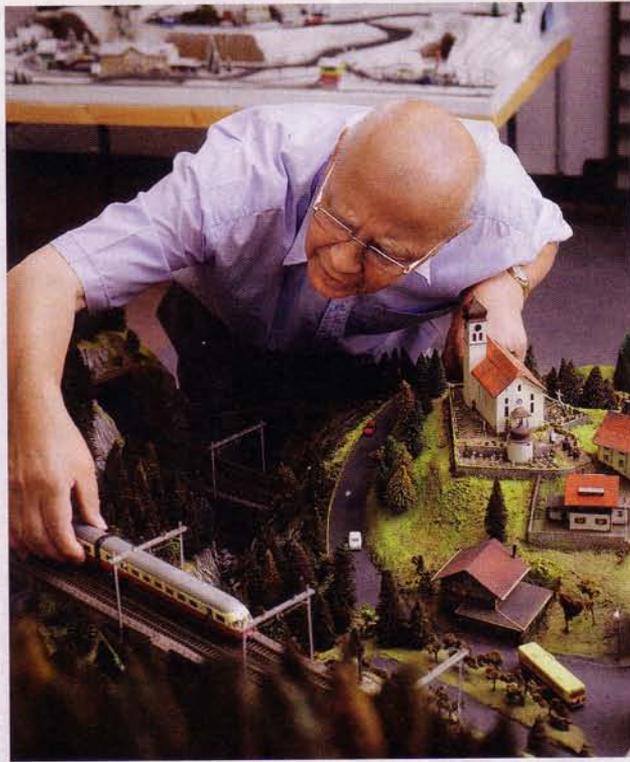


*Auf der Passstrasse legen sich  
Töfffahrer in die Kurven, die  
Urner Feuerwehr ist im Einsatz.  
Oben schrammt der legendäre  
Gletscherpilot Hermann Geiger  
in seinem silbernen Flieger am  
Naxberg vorbei.*

Ein wichtiger Zuträger war der Schweizer Alfred Buchmann. Er war 1961 in die DDR ausgewandert und arbeitete ab 1962 als Lokführer in Leipzig. Der 69-Jährige erinnert sich gut an die erste Begegnung mit den Bahntüftlern. An der Weihnachtsausstellung 1969 hatten sie eine Stange mit einem Jägerhut aufgestellt, um für ihren Verein zu werben; ein Schild verkündete in Schweizer Dialekt, man habe Gesslers Hut ehrerbietig zu grüssen. Politisches Aufbegehren war das nicht, bloss ein Gag mit Schweizer Bezug. Aber Alfred Buchmann reagiert prompt: Wie Wilhelm Tell fragte er in Dialekt, wo Gessler sei, denn mit dem Hut gebe er sich nicht zufrieden. «Die Leute verstanden natürlich nur Bahnhof, aber so entstand eine langjährige Freundschaft», erzählt Buchmann. «Ich stellte ihnen meine gesammelten Unterlagen zur Verfügung, Exemplare der Zeitschrift «Eisenbahn-Amateur» und die in der Schweiz speziell für Modellbauer gemachten Studer-Pläne von Loks und Waggons.» 1976 wurde Buchmann aus der DDR geworfen, weil er sich mit der Gewerkschaft angelegt hatte. Er lebt heute in Chur. Seine Stasi-Akte umfasst 250 Seiten, seine Schweizer Fiche deren 70.

### Tränen nach der Wende

Mit zwei Schränken voller Unterlagen und 3500 Dias schufen die Modellbauer ihre Welt rund um 232,50 Meter Gleis. «90 Prozent der Anlage sind Eigenbau, anders gings ja nicht», sagt Vizepräsident Peter Rauh. Alle Loks sind aus Messingblech, zuerst gelötet, später geätzt, die Gestänge sind gefräst, die Räder selber gestanzt. 200 bis 300 Arbeitsstunden stecken in so einer Lok; im «Krokodil», das zurzeit nach 1000 Kilometern Laufleistung revidiert wird, noch mehr. So entstand in 40 Jahren ein grosser Fuhrpark: acht Dampfloks, zwei Dieselloks, 29 Elektroloks, acht Triebwagen – darunter eine Schneeschleuder – und als filigranes Prunkstück die «Spanisch-Brötli-Bahn». Hinzu kommen gut 380 Waggons, darunter zwei preisgekrönte Altschotterwagen.



## «Die Kirche ist aus der Innenverkleidung eines Kühlschranks zusammengeleimt.»

Peter Rauh, Vizepräsident

Für die Autos formten die Tüftler erst Urmodelle, stellten Silikonkautschukformen her, die sie mit Harz ausgossen. Brücken, Tunnelportale, Masten und die 150 Häuser: alles ab Fotos und Skizzen gebaut. «Sehen Sie», sagt Peter Rauh und hebt die Kirche von Wassen hoch, «die ist aus der Innenverkleidung eines Kühlschranks zusammengeleimt.» Insgesamt leistete der Verein, der zu den besten Zeiten 40 Mitglieder zählte, mehr als eine halbe Million Arbeitsstunden. Die Anlage war zu DDR-Zeiten bekannt, ging auf Reisen und wurde regelmässig an Ausstellungen präsentiert. «1983 an der Weihnachtsausstellung in Leipzig kam ein Mann jeden Tag und blieb lange stehen», erzählt Präsident Scholz. «Ich sprach ihn an. Er zeigte aufs «Krokodil» und sagte mit feuchten Augen: «Das ist meine.» Er war Lokführer in der Schweiz und hatte die Nummer auf dem Modell erkannt. «Dann zeigte er mir auf der Anlage, in welchem Zimmer im Russenhaus in Wassen er die Hochzeitsnacht verbracht hatte.»

Der Fall der Mauer 1989 brachte nicht nur Freude: Ein Trägerbetrieb wurde abgewickelt, der Verein verlor sein Lokal. «Die Suche nach Ersatz trieb uns fast in die Resignation», sagt Scholz. «Wir wollten die Anlage schon auf dem Marktplatz verbrennen.» Schliesslich fanden sie eine Bleibe in einer Schule, dann die jetzige in Markranstädt.

*Der Zug hat den Naxberg durchquert und fährt, 70 Zentimeter über Gurtneilen, in Göschenen ein: Streckenarbeiter, Plakate, die Pension, in der der Reporter als Jugendlicher nächtigte, sogar das Muster der Pflastersteine ist authentisch. Der Bahnhof wurde eben renoviert. Ein Rohr hat geleckert. «Immerhin hat unsere Reuss erstmals in 40 Jahren Wasser geführt», so Peter Rauh.*

Nach der Wende genossen die Leipziger die neue Reisefreiheit. Stolz zeigten sie ihr Werk im Westen, in Köln, Dortmund und – Bern. An der BEA «Modell + Hobby '91» verblüfften sie die Besucher. «Sie konnten nicht glauben, dass das Modell in der DDR entstanden ist, ohne dass wir je in der Schweiz waren», sagt Frank Scholz. «Eine Frau war ganz aufgeregt, als sie ihr Haus entdeckte.» Und ein Mann vom berühmten, 1959 entstandenen und knapp doppelt so grossen Modell der Nordrampe im Verkehrshaus Luzern habe gesagt: «Wir können zusammenräumen, ihr seid besser.»

Der schönste Moment jedoch kam, als die Modellbauer 1991 und 1992 den Ort besuchten, den sie jahrelang nur in Träumen sahen. Sie waren selbst verblüfft, wie sehr sich Wirklichkeit und gebaute Vision deckten. «Es war irre», schwärmt Scholz, «wir kannten einfach alles und fühlten uns gleich wie zu Hause.» «Mir blieb einfach die Luft weg. Beim Kirchlein von Wassen habe ich geheult», erinnert sich Hausmann. Die Gruppe marschierte die ganze Strecke ab. «Das Modell ist ein Stück meines Lebens, und dann tatsächlich dort zu sein – es hat mich erschlagen», erinnert sich Heinrich. Und sagt einen Satz, der das Verhältnis von Modell und Original auf den Kopf stellt: «Wir konnten feststellen: Es stimmt so, die Schweiz muss nichts ändern.»

*Der Zug fährt in Göschenen an und verschwindet im Gotthardportal.* ■