

der Betrachter bzw. der Modellbahnbetreiber abwechselnd auf der Nord- und der Südseite der alten Gotthardbergstrecke. So besteht die Anlage einerseits mit der grösstenteils nachgebildeten Bahnhofsanlage von Erstfeld, ohne das markante Lokdepot, jedoch mit der separat angeordneten Rotonde und dem Lokdepot von Biasca, sowie mit der 100%igen Nachbildung der Gleisanlage von Airolo. Andererseits fällt die grosszügige, durchgehend doppelspurige Streckenführung für echt lange Güter- und Personenzüge in einer nachempfundenen Gebirgslandschaft des Reusstals und der Leventina ins Auge.

Den eingangs beschriebenen damaligen Bahnbetrieb am Gotthard im Modell möglichst authentisch nachzubilden, ist selbst bei geeigneten Platzverhältnissen eine besondere Herausforderung. Die Verplanung des zur Verfügung stehenden Raumes mit Abmessungen von 8 x 5 m erforderte einige Monate Zeit. Zur Wahrnehmung der Betriebsabläufe entstanden zuerst die Hauptelemente, nämlich die Bahnhofsanlagen von Erstfeld/Biasca und Airolo. Danach erfolgte die Planung der Linienführung der doppelspurigen Bergstrecke unter unbe-

dingtem Miteinbezug der bestehenden Modellbauwerke der Intschireuss- und der oberen Meienreussbrücke sowie des Piano-ondo-Viaduktes in der Biascina. Letztlich erfolgte die Planung der Gleisrückführung über einen Wendelturm zurück nach Erstfeld/Biasca. Ferner sollten Schattenbahnhöfe für ausstellbare und wieder abrufbare ganze Züge bereitstehen.

Gemäss den erarbeiteten, nachstehend dargestellten Anlagenplänen werden alle gestellten betrieblichen Voraussetzungen erfüllt. So entsteht eine Vier-Ebenen-Modellbahnanlage:

<b>Bahnhof Erstfeld/Biasca</b> Ebene +75 cm über Boden
<b>Bergstrecke Erstfeld/Biasca-Airolo</b> Ebene ca. +75 bis ca. +160 cm über Boden
<b>Bahnhof Airolo</b> Ebene +160 cm über Boden
<b>Schattenbahnhof A und B</b> Ebene +50 cm über Boden
<b>Schattenbahnhof C</b> Ebene +160 cm über Boden, Werkstatt

## Bahnhof Erstfeld

Beim Bahnhof Erstfeld erfolgte die Nachbildung von etwa 70% der Gleisanlagen im Jahr 1968, jedoch ohne Depotbereich und aus raum- und modellbetrieblichen Gründen einerseits im Halbkreis und andererseits spiegelbildlich angeordnet. Die zwölfgleisige Bahnhof- und Rangieranlage ist mit 34 Weichen und 6 Doppelkreuzungsweichen ausgestattet. Die Länge von der Einfahrweiche Nord (Basel, Zürich) bis zur Ausfahrweiche des Spurwechsel Seite Gotthard beträgt stolze zehn Meter.

## Betriebsabläufe und Daten

- Gleis 1 und 2: Rampenzufahrt und Abstellgruppe mit Gleislängen zu je 1,5 m
- Gleis 1 und 2: Halte- und Durchfahr Gleis (Personen-, Schnell-, Güter- und Postzüge sowie Dienststalt Führerwechsel) mit Gleislängen zu je 6,5 m
- Gleis 3 bis 6: Ein-/Ausfahrgruppe für Güterzüge (Traktionsanpassungen wie Vorspann, Zwischenlokk, Schiebelok) mit Gleislängen zu je 6 bis 7 m
- Gleis 7 bis 10: Ein-/Ausfahr- und Abstellgruppe für Stückgüter zur Bildung von Nahgüterzügen nach Amsteg-Airolo oder Altdorf-Arth Goldau sowie Bildung von Gruppengüterzügen nach Chiasso, Luino, Bellinzona, Bodio, Basel, Biel, Olten, Aarau, Zürich und Winterthur (vor Inbetriebnahme RB Limmattal) sowie Lokumfahrgleis mit Gleislängen 1 bis 4,5 m
- Lokomotivunterhalt- und neue Lokomotiveinsätze (Depotzuteilungen) siehe nachstehend Lokomotivdepot Biasca

## Depot Biasca

Die Nachbildung des Lokomotivdepots Biasca mit diversen Umschlag- und Lagerplätzen, dargestellt auf einer Halbinsel, ist an die Bahnhofsanlage von Erstfeld angeschlossen. Die Depotzufahrten und Gleisharfen für Güterumschlag sind mit insgesamt 22 handangetriebenen Weichen ausgestattet. Die Anlage umfasst des Weiteren eine sechsständige Dampflokkrotonde mit Drehscheibe und Bekohlungsanlage, ein siebenständiges Elektrolokomotivdepot, sechs Gleisharfen für den Güterumschlag zwischen Schiene und Strasse (meist Granitstein und Stammholz) sowie als Abstellgruppe. Weiter findet man noch Platz für die Stationierung von Gleis- und Fahrleitungsmaterial der Rampenstrecke.



In Biasca findet noch ein Holzumschlag statt. Die Ee 3/3 weist bereits arge Gebrauchsspuren auf.