

Die Entstehung im Modell

Vorab: Ein grosses Vorbild in Sachen Modellanlagenbau ist für mich Josef Brandl. Um meinen Dazio Grande möglichst realistisch darzustellen, versuchte ich, einige seiner Methoden anzuwenden. Bei einem Projekt wie dem Dazio Grande spielen aber natürlich nicht nur modellbauerische Aspekte eine grosse Rolle, sondern eben auch die intensive Auseinandersetzung mit dem Vorbild – das gilt insbesondere, da ich den Anspruch habe, möglichst kompromisslos das Original zur Anfangszeit der Gotthardbahn in miniature aufleben zu lassen. Alles begann damit, dass ich einen Plan aus dem Jahr 1900 (Masstab 1:1000) auf den Massstab 1:87 vergrösserte, um alle wichtigen Objekte massstäblich darstellen zu können. Fehlende Höhenmasse musste ich vor Ort ermitteln. Beim Ausmessen des Original-Dazio-Tunnelportals bemerkte ich, wie genau die Handwerker und Ingenieure von damals die Arbeiten ausgeführt hatten – faszinierend! Auch das Tunnelprofil wurde massstäblich umgesetzt. Bei der GB betrugen die Gleisabstände in den Tunnels 3,5 m. Im Modell kommen wir somit auf 40 mm, und das bei einem (Vorbild-)Radius von 300 m. Im Original bekam die Firma Krupp aus Essen den Zuschlag für die Lieferung des Schienennmaterials für den Ausbau auf Doppelspur. In den damaligen Verträgen ist zu lesen, dass hier Schwellen aus Stahl verlegt wurden, was mit Weinert-Gleisen auch im Modell umgesetzt werden konnte.

Den beiden Fachwerkbrücken wollte ich besondere Beachtung schenken, würden



Im Vorbild wäre dieses Bild einer Zugkreuzung nur unter Gefährdung des Lebens möglich.

sie doch im Modulensemble ein Blickfang sein. Entsprechend widmete ich mich dem Brückenbau am Anfang des Projektes. Für die Umsetzung im Modell war der zeitliche Aufwand für beide Brücken etwa gleich gross. Die grössere ist die Dazio-Tessin-Brücke, die im Vorbild 43,4 m lang war, mit oben liegender Fahrbahn. Die kleinere Bocerina-Brücke hingegen war 15 m lang, mit unten liegender Fahrbahn. Als Metallbauer war für mich von vornherein klar, dass die Brücken aus Messing gebaut werden – natürlich erforderte auch dies ein genaues Studium der Gotthardbahn-Brückennorma-

lien. Beim Vorbild wurde die erste Dazio-Tessin-Brücke von der Gutehoffnungshütte in Oberhausen an der Ruhr (Deutschland) geliefert. Die zweite Brücke lieferte 1893 ARGE Theodor Bell, Kriens, beim Doppelspurausbau. Bei den Bocerina-Brücken kam die erste auch aus Oberhausen. Dafür durften Chappuis & Wolf aus Bern die Brücke für die zweite Spur liefern. Im Zuge der Elektrifikation wurden beide Brücken in den Jahren 1918 bis 1919 durch Steinbrücken ersetzt.

Die Telegrafenmäste vermittelten typische Epoche-I-Stimmung. Am Gotthard hatte



Die A 3/5 935 zieht ihren Schnellzug südwärts über die Dazio-Brücke.



Der internationale Lloyd Express überquert die Bocerina-Brücke.