

drei Dreieck-Profilen entstanden. Dann konnten alle sechs Widerlager unter die Brückenträger geklebt werden.

Es folgte eine Grundierung aller Teile inklusive der gusseisernen Pfeiler. Als Deckfarbe wurde Hellblau gewählt, was allerdings eher einem Helltürkis entspricht und damit für eine Eisenkonstruktion wunderbar passte.

Exkurs Nachbildung von Beton

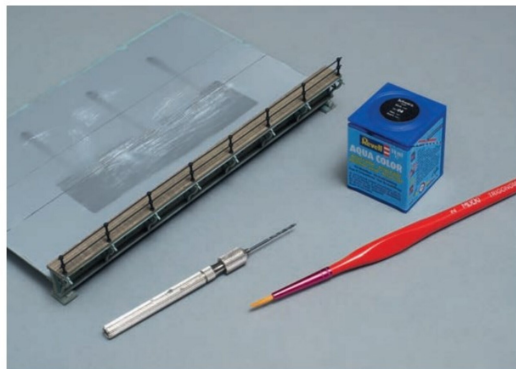
Die Brückenwiderlager wie auch der Stadttunnel dahinter sollten aus Beton nachgebildet werden, denn auch dieser Baustoff hat durchaus seinen Reiz. Moderne Betonmauern, mit grossen Schalungselementen erstellt, hinterlassen natürlich einen eher

nüchternen Eindruck, doch ältere Mauern aus dem leider oftmals verkannten Baustoff können sehr wohl auch Romantiker ansprechen. Denn die Strukturen, die von den früher verwendeten einzelnen Schalungsbrettern beim Giessen stammen, sind fraglos reizvoll. Erst recht, wenn sie durch die Zeichen der Zeit bereits Patina angesetzt haben.

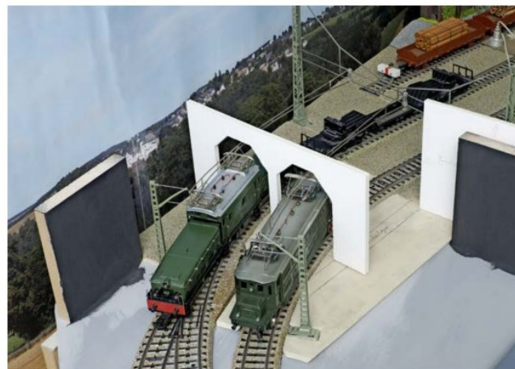
Grundlage bildeten auch bei den Betonmauern wiederum die gut prägbaren Hartschaum-Sandwichplatten, die bereits bei den Steinmauern (siehe LOKI 1|2019) beschrieben wurden. Mit einem 2 mm breiten Schraubendreher liessen sich die Spuren der Schalungsbretter ziemlich leicht prägen, und in relativ übersichtlicher

Zeit konnten auch ansehnliche Mauerteile erstellt werden. Damit die Bretterfugen von unten bis oben nicht zu weit von der Horizontalen abwichen, kam wieder das Geodreieck zum Einsatz. Im exakt parallelen Abstand von 20 mm wurde der Schraubendreher mit leichtem Druck über den Schaumstoff gezogen und prägte die ersten Bretter mit einer Länge von etwa 40 mm. Die nächste Reihe im Abstand von wiederum 20 mm wurde versetzt angeordnet, was zu einer abwechslungsreicheren Struktur führte.

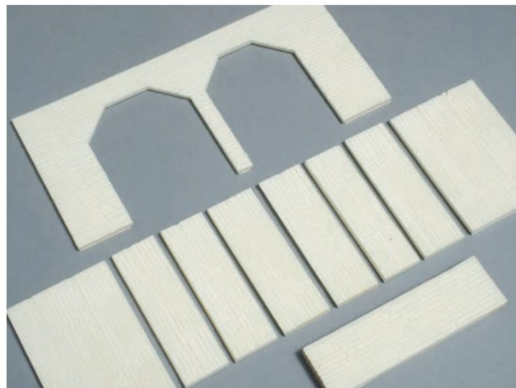
Nach diesen exakt horizontalen Bretterspuren konnten die Flächen dazwischen von Hand gezogen werden, bis die ganze Mauer fertig war.



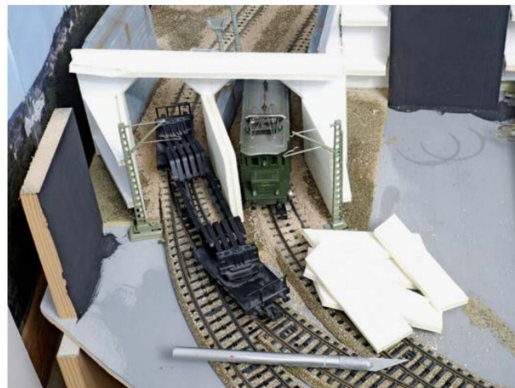
Das neue Geländer gibt der werdenden Brücke eine gewisse Leichtigkeit und passt hervorragend zu der später dazukommenden Stadt.



Gleich nach der Brücke verschwindet die Bahn im Stadttunnel. Die Masse wurden anhand der grössten Fahrzeuge ermittelt.



Komplette Auslegeordnung aller für den Stadttunnel benötigten Teile, die bereits wie beschrieben als Betonmauern geprägt wurden.



Die Tunnelröhren mussten allesamt jeweils auf der Modellanlage an Ort und Stelle und auch Teil für Teil angepasst und verklebt werden.