

mit verdünnter schwarzer Farbe, die gleich abgewischt wurde. Danach wurde auf die neutralgischen Stellen mit Farbpigmenten, hauptsächlich «Umbragebrannt», Rost aufgebracht. Zum Schluss wurden die Details durch Trockenmalen mit Weiss akzentuiert.

Bei der folgenden Montage auf der Modellbahn musste vor allem darauf geachtet werden, dass die mittlere Mauer mit den Pfeilern keine Gefahrenquelle für den Bahnverkehr darstellte. Weil auf unserer Spielbahn auch mal wirklich alte, reichlich dimensionierte Triebfahrzeuge zum Einsatz kommen, wurden solche für die exakte Positionierung herangezogen. Auch der längste Wagen diente als Testfahrzeug.

Als letzter Arbeitsschritt wurde der gealterte Holzsteg montiert und das filigrane Messinggeländer angebracht.

Wie bereits erwähnt sind Brücken auf einer Seite beweglich gelagert, was sich auch in der Fahrbahn bemerkbar macht. Es gibt verschiedene Arten, die Dehnungsfugen auszubilden. Die einfachste ist von oben durch zwei schlichte flache Metall-

profile auszumachen, andere sind verzahnt, wieder andere durch Metallbleche von oben verschlossen.

Auf der Seite der beweglichen Widerlager wurden in unserem Fall Riffelblech-Kunststoffplatten zugeschnitten, gealtert und aufgeklebt. Die eigentliche Fuge befand sich unsichtbar darunter. Die zweite Fuge war dort erforderlich, wo die Brücke aufhört und die Bahn in den Stadttunnel fährt. Hier wurde die einfache Version nachgebildet, und zwei Kunststoffstreifen wurden einfach metallfarben gestrichen und in einem kleinen Abstand eingebaut.

Stadttunnel

Portal und Röhren des Stadttunnels entstanden in groben Zügen gleich wie die oben beschriebenen Betonwiderlager. Die Durchfahrtsbreite und das seitliche Lichtprofil wurden direkt auf der Modellbahn ermittelt. Die Kurvenlage bedingte exakte Anpassungen an den Tunnelenden, die erst nach der Prägearbeit an allen Teilen Stück für Stück vorgenommen werden konnten.

Der Aufbau der Tunnelwände erfolgte dann von unten nach oben und erforderte einmal mehr Geduld, weil der verwendete Weissleim bis zum Austrocknen etwas Zeit benötigte. Zur Fixierung während des Trocknens eignete sich Malerabdeckband. Die äusseren Seitenwände wurden zudem von aussen mit Rippen aus Reststücken verstärkt. Über mehrere Tage verteilt erhielten wir so schliesslich eine stabile Konstruktion. Die Funktionalität der Weichenlaterne und das Ausschwenken des Trafowagens erforderten mehrere Aussparungen in der mittleren Tunnelwand. Die Oberleitung bedingte zudem Schlitz in der Tunneldecke. Alle diese Anpassungen wurden direkt auf der Einbaustelle ermittelt.

Vor allem im Portalbereich waren Spachtelarbeiten wie oben beschrieben erforderlich, um eine nahtlose Betonprägung zu erhalten. Es folgte die Farbgebung, ebenfalls wie bereits beschrieben. Sie fiel absichtlich etwas dunkler als bei den Widerlagern aus, weil damit die Tiefenwirkung erhöht werden konnte.

Auch der Blick von innen ist immer wieder faszinierend. Hier kommt die unten ergänzte Verstärkung der Brücke gut zur Geltung.

