



**Bau** | Unterführung im kompletten Selbstbau

# Unten durch

**Wie viel Zeit soll in ein Modellbauwerk investiert werden, das schliesslich kaum noch sichtbar sein wird? Etwa gleich viel wie bei einem sichtbaren! Zumindest solange es Spass macht, lautet die Schlussfolgerung nach dem Bau dieser kleinen Unterführung.**

Von Daniel Wietlisbach (Text/Fotos)

**D**ass auf unserer kleinen Spielbahn unter der geplanten Stadt der fiktive Bahnhof einer Vorortbahn zu liegen kommen wird, war von Anfang an klar. Dazu hatte der RBS-Bahnhof unter dem Berner Hauptbahnhof inspiriert, doch stand lange nicht fest, wie er ausgestaltet werden sollte. Er reduzierte sich während der Planung immer mehr, und schliesslich blieb nur noch der Billettschalter im Fussgängertunnel, der auf das Vorhandensein einer Bahn schliessen lässt.

Auch der Baustil des Tunnels war lange unklar, und hinter der Ausführung in Kacheln steht eine eigene Geschichte: Auf eBay stiess ich auf das Buch «Märklin Moderne». Es ist eigentlich ein Katalog des Deutschen Architekturmuseums in Frankfurt zur gleichnamigen Ausstellung. Die Ausstellung – und das Buch – zeigt auf, dass die Modellbahner der Wirtschaftswunderzeit der Architektur der Nachkriegsmoderne gegenüber viel aufgeschlossener waren als heute. Als Beispiele wurden Bausätze moderner Bauten von Faller, Kibri, Vollmer und Vero (aus der DDR) gezeigt und in Bezug zu ihren realen Vorbildern gestellt. Das Buch ist uneingeschränkt zu

empfehlen und beleuchtet Gebäudebausätze aus einem ganz anderen und neuen Blickwinkel. Die Qualität von Gebäuden der Nachkriegsmoderne ist auch unter Architekturkritikern nicht unumstritten, doch eine Kernaussage des Werkes ist, dass die «vermeintlich spiessigen» Modellbahner der 1960er- und 1970er-Jahre dieser Baukultur gegenüber keine Berührungängste hatten, während auf heutigen Modellbahnen Fachwerkhäuser und Chalets darum wetteifern, die heile Welt besser darstellen zu können.

Ertappt! Hatte ich doch selbst nur alte Gebäude aus Stein und Holz vorgesehen. Das passte zwar zum nordischen Vorbildthema, doch wer will schon «Spiesser» oder «Bünzli» genannt werden? Die einzige und vermutlich sogar letzte Möglichkeit, der Moderne auf unserer kleinen Bahn doch noch ein Plätzchen einzuräumen, gab es im Untergrund. Schnell war klar, dass der Fussgängertunnel in den unvermeidlichen gelben oder orangen Keramikacheln der 1960er- und 1970er-Jahre erstrahlen sollte. Die Vorbildrecherche konnte beginnen, und schliesslich fand ich im Onlinearchiv der «Arbeiterbewegung Oslo» eine passende

Station. Das Bild von 1957 zeigt die Station «Nationalteatret» der Osloer Tunnelbanen (U-Bahn).

## Umsetzung

Als Grundlage für alle Wände und die Decke wurden Hartschaum-Sandwichplatten aus dem Architekturmodellbau verwendet. Einmal zugeschnitten, wurde die innenliegende Kartonschicht abgezogen und der darunterliegende Hartschaum mit Moltofill-Holz-Reparaturspachtel verputzt. Diese Spachtelmasse besitzt genau die richtige Körnung für Putz im Massstab 1:87. Zudem war es damit recht einfach, die Rundungen des Billettschalters zu modellieren. Die Putzarbeiten wurden von Hand vorgenommen, die Spachtelmasse wurde eingerieben. Sie bildet eine sehr dünne Schicht, und eine Tube reicht somit ewig.

Nachdem die Mauern im Rohbau fertig waren, wurden alle Teile für die Türen und die Theke mit Verglasung angefertigt. Die durchgehende Scheibe mit den runden Ecken besteht aus einem 20 mm hohen Streifen Verpackungsmaterial eines Wiking-Fahrzeugs. Für die Rundungen wurde der Streifen vorsichtig um einen runden