



DIE BRÜCKE

Auf der diesjährigen Spielwarenmesse in Nürnberg stellte Vollmer für die H0-Bahner einen neuen Viaduktbausatz vor. Das Viadukt war für Reinhard Herbst der Anlaß, sich eingehend mit einem Brückenmodul nach Fremo-Norm zu beschäftigen und diesen Bausatz in die Planung mit einzubeziehen.



Eine elektrifizierte Strecke soll unter einer Brücke hindurch die eingleisige Hauptstrecke queren. Wie beim Vorbild auch werden bei diesem Modul typischerweise alle Verkehrsverbindungen im Tal eines kleinen Flusses gebündelt. Bahnstrecke und Landstraße verlaufen jeweils auf einer Seite des Flusses.

Unterbau

Der Modulkasten besteht aus einem Rahmen aus 12 mm starken Sperrholzplatten, der zur zusätzlichen Versteifung zwei Querspannen erhält. Diese dienen gleichzeitig als Basis für die Trassenbretter. Die Außenmaße des Moduls betragen 120 cm x 50 cm. Das ermöglicht zum einen den Bau einer größeren Brücke, zum anderen ist der Transport in einem normalen Pkw noch sichergestellt. Die mittleren Pfeiler des Viadukts sitzen auf einer Platte am Boden des Modulkastens auf, die gleichzeitig neben der quer verlaufenden Bahnstrecke den Wasserlauf aufnimmt. Die

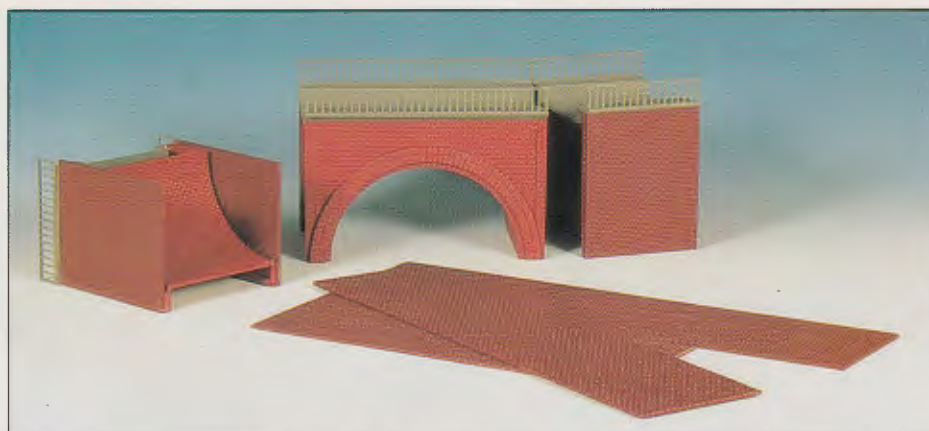
Straße schlängelt sich etwas oberhalb unter dem Brückenbauwerk hindurch.

Die Brücke

Der verwendete Viaduktbausatz von Vollmer (Bestellnummer 2513) reicht für eine Überführung dieser Größe mit seinen drei Bögen natürlich nicht aus. Durch einzeln angebotene Viaduktbögen kann die Brücke jedoch beliebig verlängert werden. Für unser Modul werden insgesamt drei Bausätze benötigt, obwohl das Viadukt nur sieben Bögen besitzt. Außerdem werden für die Fundamente zwei Brückenpfeilerbausätze (Bestellnummer 2529) verwendet.

Die beiden Brückenköpfe als Übergang vom Bahndamm auf das Viadukt werden aus einem in der Mitte quer geteilten Bogenabschnitt des Bausatzes und Ziegelsteinplatten selber angefertigt. Dazu wird der Brückbogen nach Anleitung zusammengebaut und von außen mit einer Backsteinplatte verschlossen. Abschließend wird das ganze Element mit einer feinen Säge durchgetrennt. Die von Vollmer angebotenen Pfeilerbausätze sind im Gegensatz zu den Brückenteilen, die Ziegelsteinoberflächen haben, als Nachbildung von behauenen Fels ausgeführt.

Um aber den Eindruck eines hohen und harmonisch wirkenden Backsteinviaduktes zu erhalten, müssen die aus Backsteinen gemauerten Pfeiler in dem gleichen Material verlängert werden. Diese Pfeilerverlängerungen erhält man entweder durch Hinzu kaufen eines weiteren Bausatzes, in dem die entsprechenden Pfeiler enthalten sind oder durch Anfertigen aus Mauerplattenmaterial. Hier wünscht sich der Modellbahner noch einen Ziegelsteinpfeilerbausatz als Ergän-



Für den versierten Bastler kein Problem: Die Brückenköpfe müssen durch Kombination von Bausatzteilen und Mauerplattenmaterial selbst hergestellt werden.



Durch Trockenbürsten erhält man die sehr natürlich wirkende Farbgebung des Viaduktes, bei der die Mauerfugen nicht mit Farbe verkleistert – sondern besonders hervorgehoben werden.



Die drei unteren Aufnahmen: Im Rohbaustadium läßt sich die Gestaltung des Unterbaus gut nachvollziehen: Trassenbretter für Gleise und Straße. Der Flußgrund und die Viaduktfundamente ruhen auf der im Rahmen eingeleimten Grundplatte.

zung zum Viadukt – das wäre Brückenbau à la Carte!

Farbliche Gestaltung

Die Brücke wird vor dem Einbau in das Modul vollständig zusammengebaut, lackiert und gealtert. Um die Ziegelfugen hervorzuheben, werden diese im Gegensatz zu den rotbraunen Steinen grau gelb eingefärbt. Dazu werden alle Backsteinflächen grau gelb gestrichen. Im nächsten Lackierdurchgang wird mit einem harten, fast trockenem Pinsel die Brücke mit rotbrauner Farbe bearbeitet.



Hierbei wird darauf geachtet, daß die rotbraune Farbe nur auf die Steine aufgetragen wird und nicht in die Fugen gelangt. Die Pfeilersockel und die Steine, die die Steinbogenrundungen einfassen, werden sandsteinfarben gestrichen. Die Alterung erfolgt nach der gleichen Methode wie beim Auftragen der Ziegelfarbe. Da die Farbe nicht deckend aufgetragen werden darf, muß der Pinsel jetzt wirklich fast trocken sein. Beim Altern soll die Farbe nun auch in die Fugen eingerieben werden. Da das Viadukt außerhalb der industriellen Ballungsgebiete ange-



Die Brücke ist fertig. Durch maßstäblich große Bäume kommen die Proportionen des Viaduktes erst zur rechten Geltung. In den sechziger Jahren war der Straßenverkehr auf dem Lande noch wesentlich ruhiger als heute, und unser Mopedfahrer kann seinem Ziel sicher entgegenknattern.

Unten: In beachtlicher Höhe überquert 86 534 mit ihrem Personenzug die fertige Brücke. Das filigrane und echt wirkende Mauerwerk ist hier besonders gut zu erkennen.

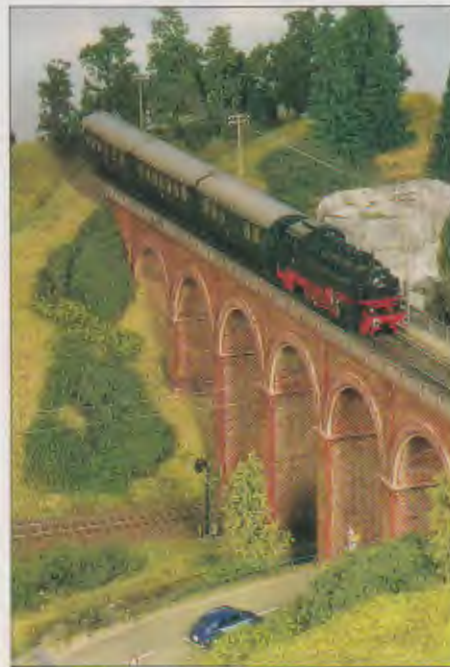
siedelt sein soll, ist die Alterung etwas moderater ausgefallen. Keine rußig-schwarzen Flächen, bei denen die Ziegelfarbe nur zu ahnen ist, sondern eine leichte schwarzbraune Verschmutzung, wie sie durch Sonne und Regen im Laufe der Jahre zustande gekommen ist. Die Betonteile auf der Brückenfahrbahn werden grau und das Gelände anthrazit lackiert und ebenfalls gealtert, letzteres in einem Rostton.

Landschaft

Nachdem Brückenfahrbahn und Trassenbrett mit einander ausgerichtet sind, wird die Brücke fest in den Modulkasten eingeklebt. Die Umgebung der Brücke wird mit Hartschaumstoff aufgefüllt und so modelliert, daß ein flüssiges, harmonisches Landschaftsbild entsteht. Darin werden die quer verlaufenden Trassen der elektrifizierten, eingleisigen Bahnstrecke und der Straße mit einbezogen.

Die Hohlräume zu den Kopfstücken hin werden mit Fliegendraht abgedeckt. Das hat später den Vorteil, daß zum Verschrauben der einzelnen Module untereinander genug Platz an der Unterseite zum Drehen der Flügelschrauben und -muttern vorhanden ist. Die so vorbereitete Landschaft wird mit ei-

ner dünnen, die letzten Unebenheiten und Löcher verschließenden Gipsschicht überzogen. Zuvor jedoch muß das bereits fertiggestellte Viadukt mit Kreppllebeband abge-



deckt werden. Als Vorbereitung für die Landschaftsgestaltung wird die Gipshaut mit stark verdünnter, hellbrauner Dispersionsfarbe (Abtönfarbe aus dem Baumarkt) eingestrichen. Auf die gesamte Landschaftsoberfläche kommt abschließend eine Schicht aus feinstem Sand. Dazu wird die Farbschicht mit einem Wasser-Weißleim-Gemisch (Verhältnis 1 Teil Wasser zu 2 Teilen Weißleim) eingestrichen, in das der Sand dünn eingestreut wird.

Für die Schienen wird handelsübliches Flexgleismaterial mit einem 2,1 mm hohem Schienenprofil (Code 83) verwendet. Das kurze Streckenstück kann man sehr gut mit Kontaktkleber unmittelbar auf die vorher verlegte Korkgleisbettung aufkleben. Für den Schotter wird echter Steinschotter verwendet, der durch Beträufeln mit einem Wasser-Weißleim-Gemisch nach dem bekannten Verfahren fixiert wird.

Die Begrünung der Landschaft erfolgt mit einer Vielzahl verschiedener Flecken und Grasfasern der einschlägig bekannten Hersteller. Bäume und Büsche sind teils in Eigenarbeit entstanden, teils abgewandelte Industrieerzeugnisse.

TEXT UND AUFNAHMEN:
CHRISTIAN MARTENS