



Papas Anlage (Teil 4)

Lange hat Mario Cuva darüber nachgedacht, wie er die Einfahrten in den Hintergrund der Anlage am besten gestalten kann. Auf jeden Fall sollten sie so angelegt werden, dass sie vom Betrachter später nicht als störend empfunden werden, sondern sich harmonisch in die Landschaft einfügen. Die Lösung: Unterführungen, die für einen verdeckten Verlauf der entsprechenden Gleisabschnitte sorgen.

Nach der „väterlichen Übernahme“ der Anlage und der Erstellung eines Erweiterungsbaus wollte Mario Cuva als nächstes mit den Unterführungen die ersten größeren Bauten in Angriff nehmen. Da er gewisse Sympathien für den Baustoff Sandstein pflegt, sollte dieses Material – zu-

mindest optisch betrachtet – bevorzugt eingesetzt werden. Da sich der Familienvater nicht die Widrigkeiten eines Eigenbaus aufbürden wollte, griff er auf sein Lieblings-Baumaterial zurück: NOCHs Hartschaum-Mauerplatten. Diesmal waren es die Packungen „Mauer“ (Artikel Nr. 58054), „Stützmauer“ (58056) und „Arka-

denmauer“ (58058) aus dem Profipus-Programm der Allgäuer. Die Platten lassen sich nicht nur gut bearbeiten (zum Beispiel mit einem Teppichmesser einfach zurechtschneiden), sondern auch mit Hilfe einer Heißklebepistole sowohl untereinander als auch mit anderen Anlagenteilen bombenfest verbinden.

Zwei Einfahrten rechts

Der Modellbauer entschied sich, zunächst die beiden auf der rechten Anlagenseite geplanten Einfahrten anzulegen, danach sollte eine einzelne auf der linken Seite folgen. Bei den beiden rechten Einfahrten legte er die Randwege am Gleis aus 10 mal 10 Millimeter starken Modellbauleisten an.

Hierzu fräste er am Anfang der Tunnelröhren aus den Modellbauleisten Treppen, die er an die Randwege setzte. Da die Hartschaum-Mauerplatten ebenfalls zehn Millimeter stark sind, konnten diese direkt als Mauer an die Leisten angesetzt werden.

Die Innenseiten der Einfahrten sollten eine Betonoptik erhalten. Daher wurden die Rückseiten der Hartschaum-Mauerstücke, die als Tunnelwand dienen sollten, zunächst verspachtelt. Die übrigen Tunnelwände fertigte Mario Cuva aus 1,8 Millimeter starker Presspappe, anschließend erfolgte eine Stabilisierung mit Holzstreben. Die äußeren Steinmauern erhielten an den Ecken zur Tunnelwand 3 mal 3 Millimeter starke Modellbauleisten, die mit der Tunnelwand verspachtelt wurden. Für den Beginn der Tunneldecke wiederum verwendete Cuva 10 mal 10 Millimeter starke Modellbauleisten. Die eigentliche Tunneldecke entstand aus zehn Millimeter starkem Pappelsperholz. Die lange Stützmauer wurde zum Ende hin abgestuft, wofür die Decksteine vom Mauerteil gelöst, passend zugeschnitten und danach mit Heißkleber wieder befestigt wurden.

Um die umliegende Landschaft gestalten zu können, wurden zwischen der Stützmauer und den neu gebauten Landschafts-Rahmenelementen im Baumarkt erstandene Kunststoff-Fliegengitter eingeklebt. Aber Achtung: Wird



Der Anfang ist gemacht: Mario Cuvas erklärtes Ziel war es, sämtliche Bauwerke so anzulegen, dass sie sich möglichst harmonisch in die Landschaft einfügen. Alles sollte so aussehen, als müsste es so sein.

zur Befestigung Heißkleber verwendet, sollte ein kleiner Modellbauspachtel zum Andrücken zu Hilfe genommen werden, außerdem sollte man tunlichst seine Finger aus dem Spiel lassen. Das Fliegengitter erhielt anschließend einen Überzug aus Moltotill. Nach dem Trocknen wurde der Landschaftsbereich mit brauner Abtönfarbe versehen, die Tunnelröhren mit steingrauer Farbe von Revell. Die äußeren Hartschaum-

Mauerteile sollten in verwitterter Sandsteinoptik erscheinen. Mario Cuva probierte zunächst mehrere Farbkombinationen aus und entschied sich letztlich für die Abtönfarben Korallenrot und Schwarz, die er in Klecksen auf die Mauern aufbrachte und anschließend mit einem Borstenpinsel verrieb.

Die linke Einfahrt

Auch für die linke Einfahrt sollte der Bogen, wobei er die Mauer innerhalb dieses Bogens

schaum-Mauerteile Verwendung finden. Angefangen wurde wiederum mit den Randwegen, die aus Hartschaummauer-Streifen entstanden. Auch ihnen wurden selbst gefertigte Treppenstücke vorgesetzt. Als Blickfang sollte das Bauwerk zudem eine Arkade erhalten, wofür die vorgefertigte Arkadenmauer von NOCH zum Einsatz kam. Cuva verwendete dafür einen Bogen, wobei er die Mauer innerhalb dieses Bogens



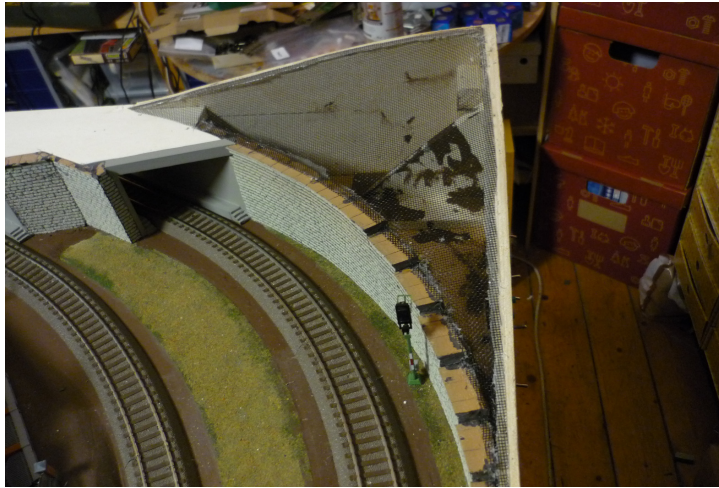
NOCHs Hartschaummauern eignen sich bestens für die Nachbildung von Bahnbauwerken, auch weil sie sich leicht bearbeiten lassen.



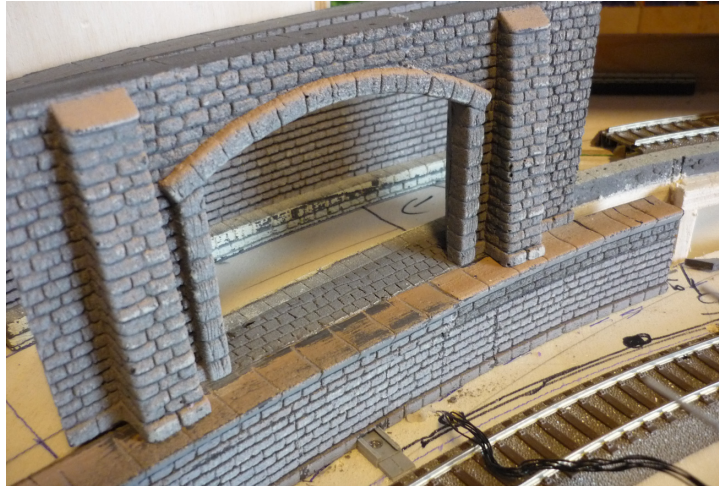
Die Röhren der Einfahrten sollten eine Betonoptik erhalten. Die Baumaterialien Holz und Presspappe erwiesen sich als erste Wahl.



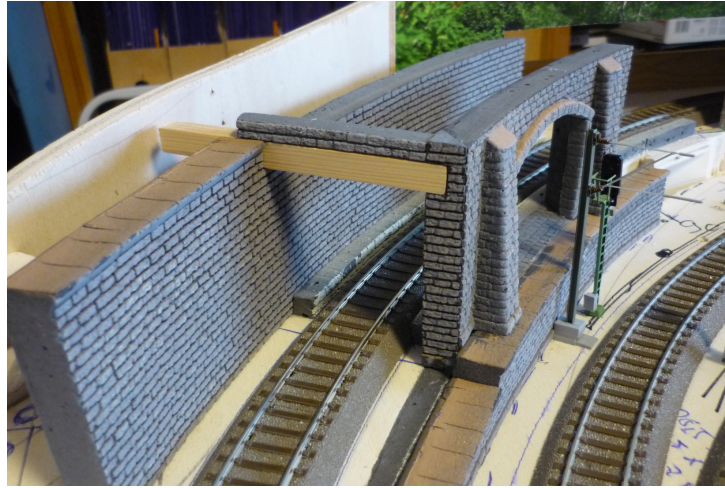
Die Betondecke besteht aus 10-Millimeter-Pappelsperholz. Um effektiv zu arbeiten, wurden auch die Landschaftselemente berücksichtigt.



Als nächstes erfolgte ein Überzug mit Fliegengitter. Dieses lässt sich im Baumarkt um die Ecke auf Rollen oder als Meterware erstehen.



Die Arkade entstand aus einem Mauerstück. In die inneren Bereiche und den Boden wurden Steinstrukturen geritzt.



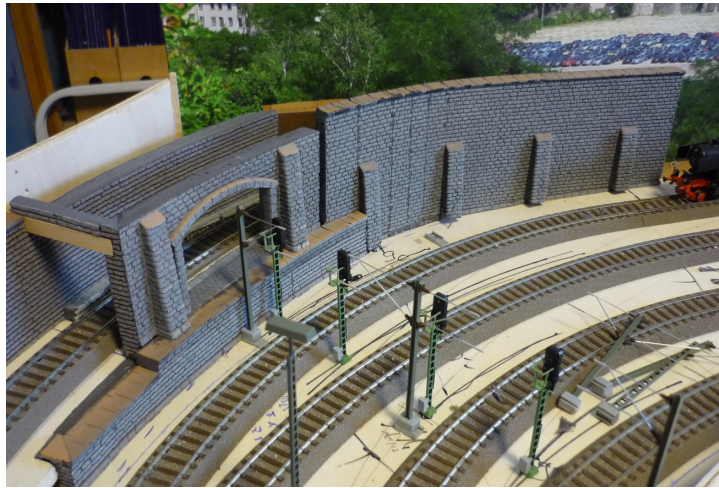
Einzig der Sturz über der Einfahrt sowie die Decke wurden aus Holz gefertigt, alle anderen Elemente bestehen aus Hartschaum.



Hauseigene Spezialität: Mario Cuva verwendet gern Moltofill oder Modellbauspachtelmasse zum Überziehen der Fliegengitter.



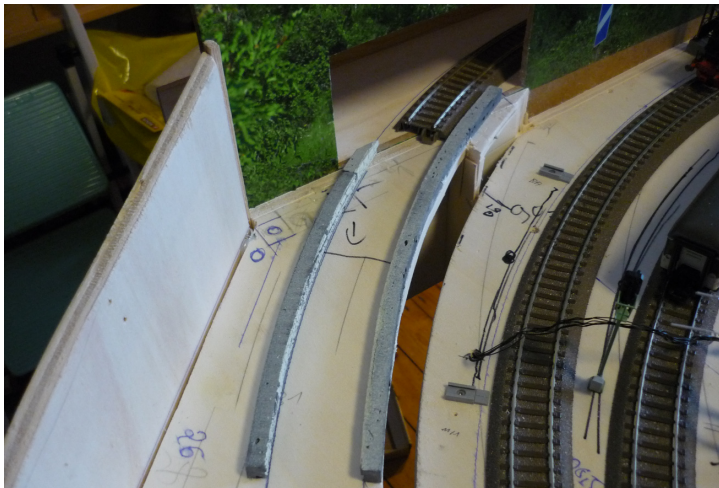
Zu guter Letzt folgte der Farbanstrich. Die Mauern wurden mit den Abtönfarben Korallenrot und Schwarz in Szene gesetzt.



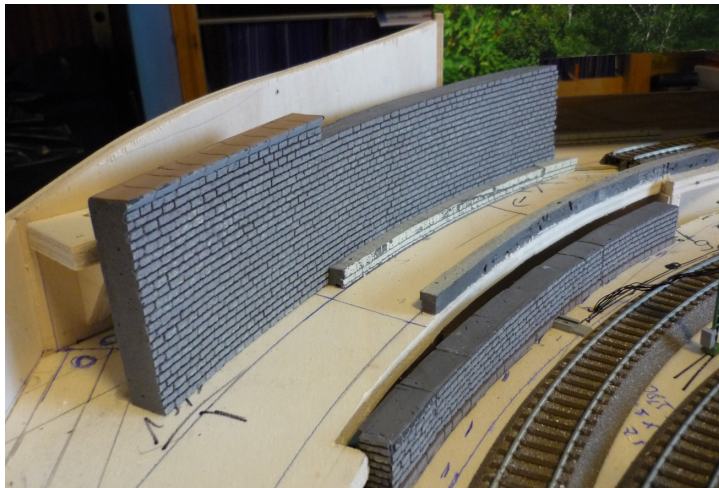
Schon der erste Blick offenbart, dass die linke Einfahrt recht groß ist. Sie wird sich später dennoch gut in das Gesamtbild einfügen.



Die eingefügte Regenwasserkaskade entschärft die optische Irritation, die der leichte Knick im Mauerwerk ursprünglich verursacht hat.



Der im nächsten Arbeitsschritt erfolgte Bau der linken Einfahrt gestaltete sich komplizierter, da hier eine größere Mauer anschließt.



Alles hält bombenfest zusammen: Sämtliche Mauern und auch die Holzelemente wurden mit Heißkleber befestigt.

entfernte. Damit die Arkade realistisch wirkt, wurden in den sichtbaren Bereichen Mauerfugen eingeritzt. Den Boden gestaltete Cuva ebenfalls mit Hartschaum. Nachdem eine Steinstruktur eingeritzt war, wurden weitere Mauerstü-

cke angesetzt. Da diese entgegen der Steigung im vorderen Bereich waagrecht verlaufende Steinreihen erhalten sollten, entstand hierbei ein Knick. Dieser wurde geschickt durch eine Regenwasserkaskade getarnt. Die Mauer

sollte – wie schon das Bauwerk auf der rechten Anlagenseite – abgestufte Enden besitzen. Da dies aber nicht glaubhaft aussah, wurden die Enden wieder entfernt. Die weitere Gestaltung erfolgte analog der rechten Einfahrten.

So geht es weiter!
In der nächsten Folge beschäftigt sich Mario Cuva mit dem Umbau weiterer Gleise und Weichen, um die Gleisanlagen – insbesondere im Bahnhofsbereich – noch glaubwürdiger darzustellen.



Die Mauerabschlüsse wurden zunächst abgestuft eingebaut, die Stufen später aber wieder entfernt. Nach der Fertigstellung der Einfahrt gestaltete Mario Cuva die darüber befindliche Landschaft und bearbeitete den gesamten Bereich farblich. Die Begrünung erfolgte zu einem späteren Zeitpunkt analog der rechten Einfahrten.