

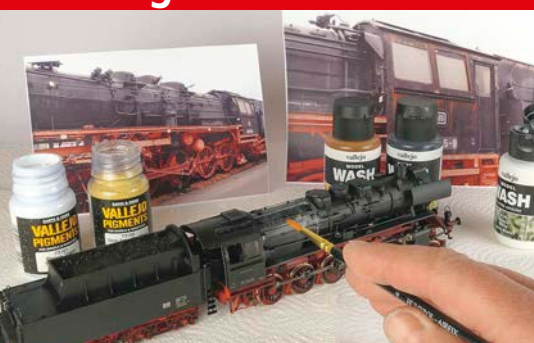
Fahrzeuge, Gebäude, Gleise:

Altern mit Anspruch

- Lack, Lasur oder Pulver?
- Weniger ist manchmal mehr
- Epochengerechte Alterung



Dampflok realistisch altern:
Immer genau nach Vorbild



Häuser im Wandel der Zeit:
Fassaden aufwerten



Unimog mit Betriebsspuren:
Rost gibt ihm den Rest



Neue Loks für die LEGO-Eisenbahn!

©Polar Alp - stock.adobe

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Die Lego-Eisenbahn erlaubt Modellbau der besonderen Art. Selberbauen macht Spaß mit den Modellen der interessantesten Fahrzeuge der deutschen Bahngeschichte: darunter der Adler von 1835, die 18 201 der Deutschen Reichsbahn, die V 100 der DB oder der VT 98 »Schienenbus«. Genaue Schritt-für-Schritt-Anleitungen, viele Tipps, Teilleisten und Bezugsquellen, alles für den erfolgreichen Lego-Modellbau von einfachen bis zu komplexen Aufgaben.

192 Seiten · ca. 500 Abb.
Best.-Nr. 53088
€ (D) 24,99



Legendäre
deutsche Lokomotiven
für die LEGO®-Eisenbahn



Best.-Nr. 13050



Best.-Nr. 53049



Best.-Nr. 53273



Jetzt bei Ihrem Fach- oder Buchhändler vor Ort
oder einfach in unserem Onlineshop
www.vgbahn.shop portofrei* bestellen



* Portofreie Lieferung ab einem Bestellwert von € 15,00 innerhalb Deutschlands, sonst Porto € 3,95 - ins Ausland abweichend

Professionelle Dioramen- und Modellbauer zeichnen sich dadurch aus, dass sie stets den Wunsch verfolgen, die Wirklichkeit des großen Vorbilds so detail- und vorbildgetreu wie irgend möglich abzubilden. Die modernen Herstellungsmethoden der Modellbahnindustrie erlauben heutzutage einen nie gekannten Reichtum an Feinheiten, sodass auch der Modelleinsteiger voll auf seine Kosten kommt und eine hervorragende Ausgangsbasis für eine anspruchsvoll gestaltete Modellbahn vorfindet.

Die meisten Einsteiger, aber auch viele Modellbahnprofis, scheitern dennoch bei ihren ersten Versuchen einer vorbildgetreuen Darstellung der neuen kleinen Welt. Selbst mit dem besten Material sieht die Modellbahn dann oft unnatürlich und spielzeughaft aus. Ein möglicher Grund liegt vielleicht daran, dass an den eingesetzten Fahrzeugen die typischen Spuren des Betriebsalltags nicht ausreichend genug wiedergegeben wurden. Zwar bieten die Hersteller hin und wieder auch gealterte Fahrzeuge an, aber in der Regel kommen die Modelle „AW-frisch“ aus der Schachtel. AW-frische Fahrzeuge hat es beim Vorbild sicherlich auch gegeben, aber in der Regel war die ganze Herrlichkeit schon nach wenigen Fahrten wieder vorbei.

Kleinere Schäden und betriebsbedingte Abnutzungen gehören bei den Lokomotiven und Wagen einer Modelleisenbahn genauso zum großen Vorbild, wie die typischen Spuren, die Wind und Wetter an Gleisen, Gebäuden und dem weiteren Umfeld hinterlassen haben.

Wer Wert auf ein möglichst authentisches Erscheinungsbild seiner Modelleisenbahn legt, kommt daher nicht umhin, sich ein wenig intensiver mit dem

Thema der Alterung im Modell zu befassen. Besonders wichtig ist dabei natürlich der geschulte Blick auf das große Vorbild. Je nach Betriebsumgebung und Einsatzdauer der Fahrzeuge oder Standdauer der dargestellten Gebäude fallen die vorbildgetreuen Alltagsspuren sehr unterschiedlich aus.

Mit welchen Werkzeugen und Arbeitstechniken sich die eigenen Modelle mit realistischen Gebrauchsspuren versehen lassen und wie die vorhandenen Details bei den unterschiedlichen Modellen so richtig gut zur Geltung kommen, möchte ich Ihnen und Euch in dieser Spezialausgabe der MIBA vorstellen. Dabei habe ich

Ganz einfach alt aussehen

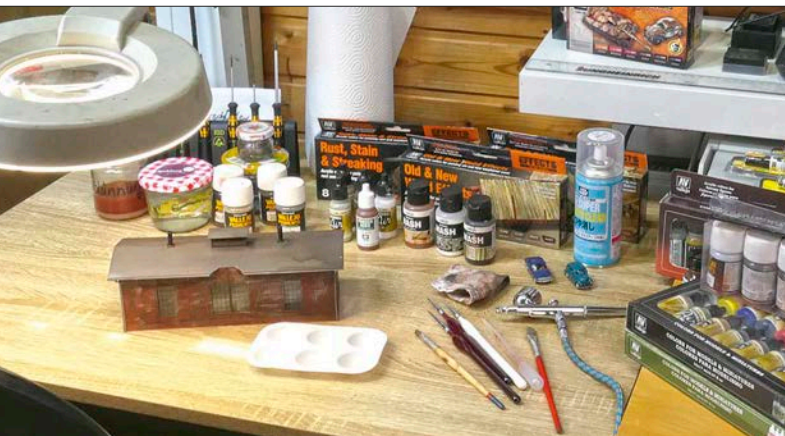
mich bemüht, ein möglichst großes Spektrum an verschiedenen Modellen unterschiedlicher Epochen und Maßstäbe abzubilden und mich bewusst auf solche Arbeitstechniken zu beschränken, welche sich sowohl für den Einsteiger als auch für den fortgeschrittenen Anwender eignen. Die im Verlauf des Heftes genannten Werkzeug- und Materialempfehlungen erheben hierbei selbstverständlich keinerlei Anspruch auf Vollkommenheit, sondern spiegeln lediglich meine eigenen Erfahrungen mit deren Umgang wider.

Viel Spaß bei der vorliegenden Lektüre und gutes Gelingen beim Ausprobieren und Nachmachen wünscht Ihr und Euer
Maik Möritz

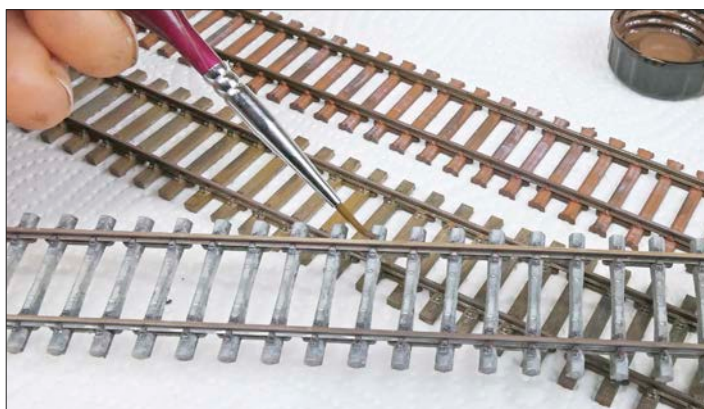


Unser Titelbild zeigt die Vielfalt an Modellen, die gealtert werden können. Von der klassischen Dampflokomotive, die bereits viele Kilometer seit der letzten Hauptuntersuchung auf dem Buckel hat, über Wagen, die im tagtäglichen Betriebseinsatz stehen, bis hin zu Hausfassaden, die von einer Altbaurenovierung nicht zu träumen wagen – alles zeigt Spuren, die der Lauf der Zeit mit sich gebracht hat.

Dabei muss man sich stets vergegenwärtigen, wie alt das jeweilige Modell zum dargestellten Zeitpunkt ist und wie gut seine Pflege war. Vorbildfotos helfen in der Regel sehr, im Idealfall passt der Aufnahmezeitpunkt zur dargestellten Epoche der Modellbahn. Selbst Hausfassaden aus der Gründerzeit können frisch gestrichen sein, ebenso gut kann der letzte Anstrich auch schon wieder Jahre zurückliegen. Und für Autos gilt ebenfalls: Stehen sie im täglichen Betrieb, sehen sie ungleich älter aus als ein penibel restaurierter Oldtimer – ganz unabhängig vom Baujahr. *Fotos: Susanne Möritz*



Für das Altern von Modellfahrzeugen und Gebäuden sind weder spezielle Werkzeuge noch teure Materialien erforderlich. Was dazu als Grundausstattung für den Einstieg benötigt wird, wird ab Seite 12 vorgestellt.



Beim Vorbild sind die Gleisanlagen meist deutlich nicht nur vom Betrieb, sondern auch von Wind und Wetter gezeichnet. Wie die typischen Farbnuancen im Modell realisiert werden können, ist ab Seite 20 zu sehen.



Gebäudemodelle aus den üblichen Kunststoffbausätzen wirken ohne zusätzliche Bemalung meist wenig realistisch – sie sollten ebenfalls „in Würde“ altern, mit etwas Farbe lassen sich zudem Details plastisch hervorheben. Wie dies aussehen kann, wird ab Seite 28 gezeigt.

Zu einer Anlage gehören auch Straßen mit Pkw- und Lkw-Modellen – hier sorgen die typischen Betriebs- und Gebrauchsspuren ebenfalls für ein realistisches Bild. Mit Insassen und weiteren Details ergänzt, können auch einfache Modelle zu einem Blickfang werden. Mehr dazu ab Seite 36.



Nicht wenige Modellbahner scheuen sich davor, ihren Fahrzeugen mit Pinsel und Farbe zu Leibe zu rücken. Schließlich sollen die (teuren) Modelle nicht durch eine falsche Arbeitstechnik verschandelt werden! Das Anbringen von realistischen Gebrauchs- und Verwitterungsspuren lässt sich jedoch leicht erlernen – ein erster Einstieg ins Thema ab Seite 6.



Elloks sind zwar viel sauberer als Dampf- und auch Dieselloks, dennoch hinterlässt der harte Arbeitseinsatz auch bei ihnen deutliche Betriebsspuren. Das sollte im Modell zu sehen sein – ab Seite 64

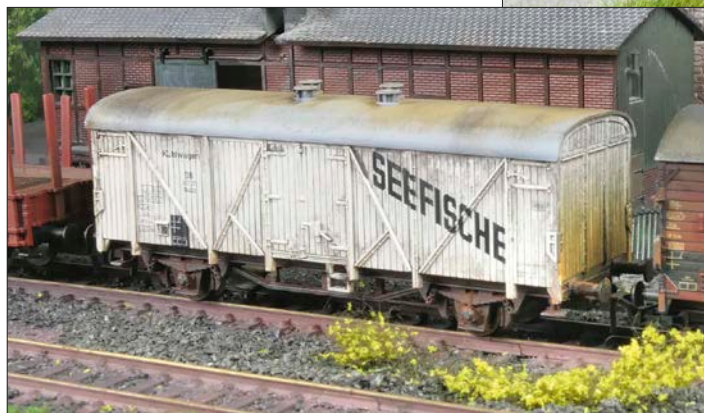


MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL



Dieselloks und -triebwagen tragen ihre eigenen charakteristischen Betriebsspuren. Wie sich diese am besten nachbilden lassen und auf welche Details es dabei besonders ankommt, kann ab Seite 54 nachvollzogen werden.



Gerade bei Güterwagen sind die Spuren des Alltags unübersehbar. Wie sie im Modell überzeugend in Szene gesetzt werden können, wird ab Seite 74 gezeigt.



Personenwagen werden beim Vorbild wesentlich häufiger gereinigt als Güterwagen – dennoch gibt es hier auch im Modell ein großes Potential zur farblichen Nachbehandlung mit Schmutzstreifen, Ausbesserungen oder Graffiti an den Außenseiten. Das Innere lässt sich mit Figuren und weiteren Details ebenfalls noch zusätzlich aufwerten, wie ab Seite 84 zu sehen ist.

INHALT

ZUR SACHE

Ganz einfach alt aussehen 3

MODELLBAHN-PRAXIS

Vorbildnahe Betriebsspuren 6

Werkstatt, Werkzeug und Farben 12

Vorbildnahe Fahrwege 20

Stein, Beton und Holz im Modell 28

Vorbildgetreuer Straßenverkehr 36

Möglichst nah am Vorbild:
Dampflokomotiven im Modell 44

Betriebsspuren an
Diesellokomotiven und -triebwagen 54

Elektrolokomotiven 64

Altern und verschmutzen –
mal stark, mal dezent 74

Personenwagen mit Patina 84

ZUM SCHLUSS

Vorschau/Impressum 98



Hochwertige Modelle realistischer gestalten

Vorbildnahe Betriebsspuren

Kaum ein Thema wird unter Modelleisenbahnern so kontrovers diskutiert wie die Frage nach den korrekten Betriebsspuren von Lokomotiven und Wagen. Viele scheuen sich davor, den eigenen Modellen mit Farbe und Pinsel zu Leibe zu rücken. Meist aus Angst, den nicht selten beträchtlichen Sammlerwert zu gefährden, indem man das schöne Modell durch die falsche Arbeitstechnik mit Farbe für immer und ewig verschandelt werden könnte. Doch keine Sorge: Dass das sogenannte „Weathering“, also das Anbringen von Gebrauchs- und Verwitterungsspuren, mehr ist, als die vorbildgetreuen Miniaturen einfach mit einer einheitlichen grauen oder schwarzen Farbschicht zu überziehen, möchte ich Ihnen und Euch anhand zahlreicher Beispiele auf den folgenden Seiten gerne vorstellen. Viele der gezeigten Techniken lassen sich schnell erlernen und sind in allen gängigen Baugrößen und Spurweiten auch für den Neueinsteiger anwendbar.

Wer sich eine möglichst vorbildgetreue Modelleisenbahn wünscht, kommt um die farbliche Nachbehandlung seiner Modelle kaum umhin. Dabei ist der notwendige Einsatz von Farbe und Pinsel nicht alleine nur auf die Schienenfahrzeuge beschränkt – auch das Modellbahnumfeld mit seinen Gleisanlagen, den verschiedenen Straßen, Wegen und Plätzen sowie den unterschiedlichen Bauwerken und Gebäuden gehört zur vorbildgetreu gestalteten Modelleisenbahn unbedingt immer mit dazu.

Dass das nachträgliche Altern und Verbessern von Serienmodellen fast immer den individuellen Sammlerwert des jeweiligen Modells senkt, soll an dieser Stelle nicht verschwiegen werden. Aber wer möchte denn schon seine während vieler Stunden mühsam verfeinerten und perfektionierten Modelle jemals wieder hergeben?

Gebrauchs- und Betriebsspuren in Abhängigkeit von Anlagenthema und Epoche

Je nach gewählter Modellbahnepoche und individuellem Anlagenthema fallen die typischen Spuren des Betriebsalltags und der Witterung unterschiedlich aus. Industriell geprägte Modellbahnanlagen mit regem Dampflokbetrieb spiegeln ein anderes Erscheinungsbild wider als mo-

dernere Bahnstrecken mit einem vorrangigen Betrieb von emissionsarmen Elektrolokomotiven. Auch die im Modell dargestellte Einsatz- und Betriebsdauer der jeweiligen Fahrzeuge auf den Schienen und Straßen sowie das Baujahr der aufgestellten Gebäude haben erheblichen Einfluss auf die zugehörigen Verwitterungsspuren.

Was heutzutage nostalgisch und gebraucht anmutet, war irgendwann einmal neu. Je nach Modellbahnepoche und Einsatzdauer kann es daher durchaus vorbildnah sein, bei seinen Modellen lediglich den Plastikglanz zu entfernen und die Betriebs- und Verwitterungsspuren auf ein Minimum zu beschränken.

Die dezenten Spuren des Alltags einer Modellbahn in der Epoche I

Wie zuvor schon kurz angedeutet, hat die dargestellte Modellbahnepoche einen erheblichen Einfluss auf die Betriebsspuren im Modell. Der Beginn der echten Eisenbahnzeit in Deutschland startet mit der Epoche I von ca. 1835 bis 1920. Diese Epoche steht für die Zeit von den ersten filigranen Dampfeisenbahnen der Länderbahnen bis zur Entstehung der Deutschen Reichsbahn. Anfänglich wurden kleinere Dampflokomotiven auf eingleisigen Strecken eingesetzt.

Die Rußpartikel an den Fahrzeugen und Gebäuden waren zu Beginn dieser Zeit noch nicht sonderlich ausgeprägt, wurden aber mit Aufkommen der Industrialisierung nach und nach immer deutlicher. Zum Ende der Epoche I dürften die Ruß- und Schmutzablagerungen gerne schon ein wenig kräftiger und sichtbarer ausgefallen sein.

Ein weiterer interessanter Ansatz zur Umsetzung ins Modell waren die seinerzeit unübersehbaren Kriegsschäden des Ersten Weltkriegs. Viele Fahrzeuge, aber auch Gebäude und Straßen waren zum Teil in einem desolaten Zustand – was dem Modellbahner, der seine kleine Bahn in dieser Zeit ansiedelt, einen großen Gestaltungsspielraum eröffnet.

Zunehmender Straßen- und Eisenbahnverkehr in der Epoche II

In der Epoche II zwischen 1920 und 1950 prägten immer größere und leistungsfähigere Dampflokomotiven das Bild auf den Gleisanlagen des großen Vorbilds. Dazu kamen die rußhaltigen Abgase der wachsenden Industrialisierung und des stetig zunehmenden Eisenbahn- und Straßenverkehrs.



Was heute nur noch im Museum zu finden ist, war früher einmal neu. Wer seine Modellbahn in der Länderbahnzeit ansiedelt, kann sich bei solchen Modellen auf dezente Betriebsspuren beschränken.



Die beginnende Industrialisierung ab den 1920er-Jahren wirkte sich auch auf den Eisenbahnbetrieb aus. Der zunehmende Verkehr und immer größere Lokomotiven hinterließen sichtbar ihre Spuren.



In der Epoche II hielten u.a. die ersten Elektrolokomotiven in größerer Zahl Einzug in den Eisenbahnverkehr. Es brauchte sehr lange, bis die Dächer eine nennenswerte Patina hatten.

Auch der Zweite Weltkrieg hinterließ am Fahrzeugpark und der Umgebung seine Spuren. Modellbahnanlagen nach dem Vorbild dieser Epoche dürfen daher deutlich stärker von den Umweltbelastungen dieser Zeit geprägt sein als es beispielsweise noch in der Epoche I der Fall war. Dies gilt nicht nur für die Betriebsspuren an den einzelnen Fahrzeugen, sondern natürlich auch für das gesamte Umfeld der kleinen Bahn.

Zusätzlich erfolgten in dieser Epoche die ersten grundlegenden Entwicklungen der elektrischen Zugförderung. Neben dem zwar noch immer vorherrschenden Dampfbetrieb fanden die ersten Elektrolokomotiven in nennenswerter Zahl den Weg auf die Schiene. Dieser Betrieb war bereits wesentlich sauberer als die Dampftraktion, aber leichte Betriebsspuren wie zum Beispiel Bremsstaub durch den Abrieb der Bremsklötze gab es auch.



Die Dampfloks wurden in der Epoche III nach und nach von den effizienteren und stärkeren Diesel- und Elektrolokomotiven verdrängt. Während die neuen Loks gehegt und gepflegt wurden, gab es bei den älteren Dampfloks nicht selten einen gewissen „Wartungsstau“.

Dampf-, Diesel- und Elektrobetrieb in der Epoche III

Die Epoche III von 1949 bis 1967 war vom Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg und vom Wirtschaftswachstum geprägt. Die junge Deutsche Bundesbahn (DB) wuchs rasant, die Dampfloks wurden nach und nach von den stärkeren und effizienteren Diesel- und Elektrolokomotiven abgelöst.

Die älteren Fahrzeuge dieser Zeit waren allerdings nicht selten in einem schlechten, ungepflegten Zustand und ihr Erscheinungsbild von Ruß, Schmutz und Beschädigungen geprägt. Abplatzungen von Farbe und Rost zählten zu Beginn dieser Epoche ebenfalls zum alltäglichen Bild.

Auch im gesamten Umfeld der Gleise gehörten die Kriegsschäden zum typischen Erscheinungsbild. Der epochegetreue Modellbauer findet hier ein weites Feld zur Nachbildung zerstörter und beschädigter, aber auch intakter Alt- und Neubauten samt zugehöriger Infrastruktur. Gleichzeitig war die Epoche III die Geburtsstunde vieler neuer Lokomotiven und Wagen. Die bunten Farbleider vorbildlich gepflegter oder nagelneuer Fahrzeuge im Mix mit den sich immer noch im Einsatz befindlichen betagten Vorgängern macht diese Zeit für den Modelleisenbahner besonders facettenreich.

Die junge Deutsche Bundesbahn war im Jahre 1957 stolz auf ihren nagelneuen Paradezug VT 11.5. Der VT 08 im Hintergrund war zu der Zeit schon eine Weile im Einsatz, was man nicht zuletzt an den dezenten, aber dennoch gut sichtbaren Betriebsspuren an Dach und Schürze erkennt.



Die Epoche IV gehört zu den beliebtesten Modellbahnepochen. Während die Garnituren für den Personenverkehr weitestgehend in einem gepflegten Zustand waren, dürfen die Betriebsspuren an Güterwagen dieser Zeit gerne auch ein wenig intensiver ausfallen.

Epoche IV: Die große Zeit der Eisenbahn: 70er- und 80er-Jahre

Die Epoche IV zwischen 1970 und 1990 wird unter Eisenbahnfans gerne als die „große Zeit der Eisenbahn“ bezeichnet. Zu Beginn dieser Epoche wurden die europaweit einheitlichen computergerechten Beschriftungen an den Lokomotiven und Wagen eingeführt. Da sich dieser Prozess über mehrere Jahre hinzog, dürfen auf Modellbahnen dieser Epoche auch gerne Fahrzeuge mit alten und neuen Beschriftungen nebeneinander zum Einsatz kommen.

Trümmer und beschädigte Straßen und Gebäude gehören der Vergangenheit an und sind aus dem Blickfeld dieser Zeit weitestgehend verschwunden. Überhaupt gilt, dass die Fahrzeuge und die Infrastruktur während der Epoche IV in einem gepflegten Allgemeinzustand waren – lediglich bei den noch vereinzelt anzutreffenden Dampfloks im Regelbetrieb wurde kein so großer Wert mehr auf das äußere Erscheinungsbild gelegt.

Die Betriebs- und Verwitterungsspuren am rollenden Material sollten in der Epo-



Bei den im Bereich der Deutschen Reichsbahn der DDR eingesetzten Fahrzeugen zeigten sich Ende der 80er-Jahre deutliche Wartungslücken, die durchaus auch einmal etwas größere Verschmutzungen an relativ neuen Fahrzeugen (gemessen am Baujahr) erlauben.



che IV daher mit Bedacht gewählt werden und je nach Modell lieber etwas dezentler ausfallen. Lediglich bei den im Bereich der Deutschen Reichsbahn der DDR eingesetzten Fahrzeugen zeigten sich ab Ende der 80er-Jahre hin und wieder Wartungslücken, welche auch größere Verschmutzungen oder Abnutzungen im Modell rechtfertigen.

Ein besonders dankbares Feld sind bei DB und DR die eingesetzten Güterwagen, die im Grunde über alle Epochen hinweg sicher das meiste Potential hinsichtlich intensiver Gebrauchs- und Betriebsspuren, aber auch an betrieblich bedingten Beschädigungen mitbringen.

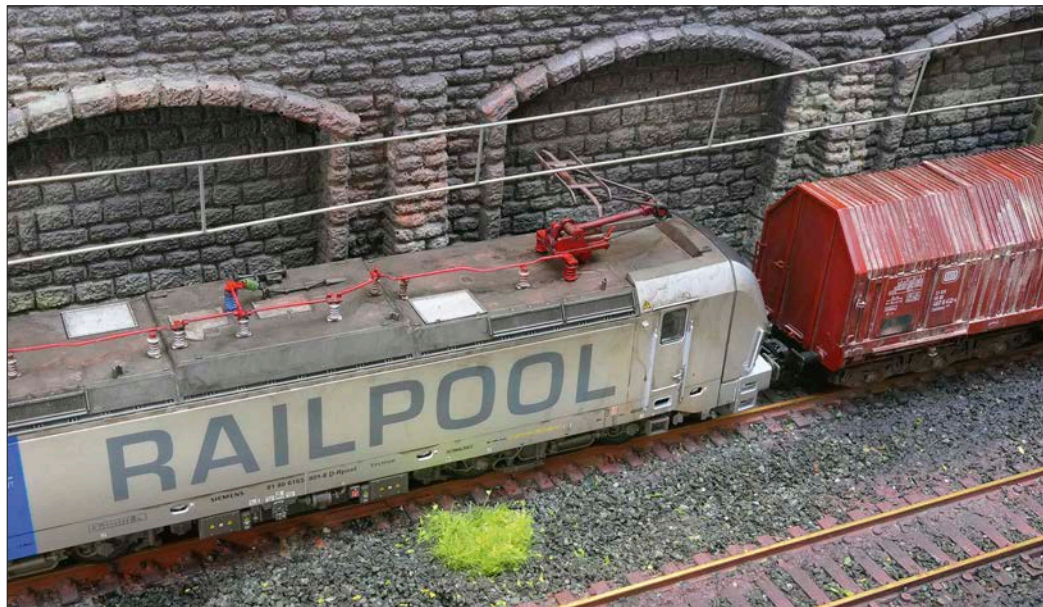
Große Farbvielfalt in den modernen Epochen V und VI

Die Epoche V läutete in der Eisenbahngeschichte einen erneuten Wandel ein. DB und DR vereinigten sich 1994 zur Deutschen Bahn AG (DB AG). Private Eisenbahngesellschaften übernahmen im Laufe der Zeit nun nach und nach immer mehr regionale Strecken, sodass sich für den Modelleisenbahner der modernen Zeit durchaus eine bunte Mischung aus verschiedenen Farb- und Logovariationen ergab.

Effiziente Zugreinigungsanlagen für Personenzüge und die hohen Geschwindigkeiten auf den Hauptstrecken sorgen von außen für ein recht gepflegtes Erscheinungsbild. Auf die Nachbildung typischer Abriebsspuren der Oberleitung auf den Dächern von Elektrolokomotiven oder auf die Rußspuren an den Dieselloks sollte in dieser Zeit aber natürlich trotzdem nicht verzichtet werden.

Je nach Anlagenthema sollten kräftige Alterungs- und Verwitterungsspuren mit Ausnahme der bereits erwähnten Güterwagen nur den Lokomotiven und Zügen auf den Nebenbahnstrecken oder den Fahrzeugen im Rangier- und Güterzugdienst vorbehalten bleiben. Hier darf es dann gerne aber wieder etwas intensiver sein.

In den Epochen V und VI gewinnt der Umweltschutz zunehmend an Bedeutung. Die charakteristischen Spuren der Modellbahnlandschaft sind daher im Wesentlichen auf die typischen Spuren von Wind und Wetter beschränkt. Auch Dampfloks müssen übrigens in den modernen Epochen nicht außen vor bleiben. Besonders herausgeputzt und als Zugmaschine für einen interessanten Museumszug stellen diese einen wunderschönen Kontrast zu den sonstigen modernen Fahrzeugen dieser Zeit dar.



Die modernen Personenzüge auf den Hauptstrecken bringen meist ein gepflegtes Erscheinungsbild mit. Intensive Gebrauchsspuren sind eher auf den Nebenstrecken und beim Güterverkehr anzutreffen. Bremsstaub und Oberleitungsabrieb gibt es aber natürlich auch bei neuen Fahrzeugen.



Der Einsatz von Dampflokomotiven in modernen Epochen schließt sich nicht von vornherein aus. Herausgeputzt für einen Museumszug wirken die nostalgischen Dampfzüge stets gut gepflegt – was Betriebsspuren nach einem langen Einsatztag nicht ausschließt ...

Von der Kunst, die Farbvielfalt des großen Vorbilds einzufangen

Modellbahner, die mit offenen Augen durch die Natur gehen, erfahren schnell, wie facettenreich und vielfarbig diese aufgestellt ist. Wer meint, seine Modelle altern zu können, indem er sie einfach mit einem Hauch schwarzer oder dunkler Farbe übersprüht, wird vom Ergebnis mit großer Wahrscheinlichkeit enttäuscht sein. Ein tristes Grau ohne Farben und feine Detaillierung hat mit einer vorbildgetreuen Darstellung der kleinen Welt im Modell nicht wirklich viel zu tun.

Es sind doch gerade die verschiedenen Farbnuancen, Schattierungen und herausstechenden Details, die eine Modellbahn interessant und liebenswert machen. Oft genügt schon ein Blick aus dem Fenster oder ein gemütlicher Spaziergang, um zu verstehen, was ich meine.

Mittlerweile habe ich es mir zu Eigen gemacht, die einzelnen Arbeitsschritte beim Weathering meiner Modelle gut zu planen und dabei stets passende Vorbildfotos zu Rate zu ziehen. In der heutigen Zeit lassen sich, bequem wie nie zuvor, von nahezu jedem Vorbild natürlich auch geeignete Fotos im Internet auftreiben.



Vorbild und Modell: Liebenswerte Details farblich herausstellen

Die modernen Produktionsmethoden der Modellbahnindustrie gestatten mittlerweile die Herstellung immer detaillierter Modelle. Selbst winzigste Details werden dabei exakt wiedergegeben und nicht selten in vorbildgerechter Materialstärke ausgeführt. Damit diese kleinen liebenswerten Dinge nicht untergehen, sollten sie unbedingt farblich hervorgehoben werden. Selbstverständlich streng nach dem großen Vorbild, wobei wir wieder bei einer guten Vorlage in Form von Farbfotos wären.

Bei vielen meiner Arbeiten hat es sich bewährt, die Detailverbesserungen im ersten Schritt, also am besten noch vor dem Anbringen der Betriebs- und Verwitterungsspuren vorzunehmen. Sie wirken damit vorbildnäher und fügen sich harmonischer in das Gesamtbild der fertiggestalteten Fahrzeuge und Gebäude ein.

Zur optischen Aufwertung verschiedenster Modelle werden im Modellbahn-Fachhandel zahlreiche interessante Materialien und Zubehörsätze angeboten. Dazu zählen beispielsweise fein geätzte Lokschilder, epochegetreue Kennzeichen für Kraftfahrzeuge oder auch Graffiti als Nassschiebebilder zur speziellen Gestaltung von Eisenbahnfahrzeugen, Zäunen und Häuserwänden. Einfache Dinge wie z.B. Griffstangen, Tritte, Geländer etc. können aber auch bequem in Eigenregie hergestellt werden oder lassen sich in einer gut sortierten Bastelkiste mit Bausatzresten finden.

Das farblich korrekte Herausstellen feiner Details gelingt am besten in Verbindung mit einem kleinen Pinsel und einer ruhigen Hand. Bei diesen Arbeiten sollten aussagekräftige Farbfotos des großen Vorbilds aus dem Betriebseinsatz zu Rate gezogen werden – und eben keine Museumsloks wie hier 44 276 im Deutschen Dampfmuseum Neuenmarkt-Wirsberg.

Zu den liebenswerten Details einer Modellbahn gehören auch die Inneneinrichtungen der Personenwagen. Nachgebildete Tischdecken und eingesetzte Figuren machen aus Standardmodellen wahre Hingucker.



Nicht nur die Fahrzeuge auf den Gleisen freuen sich über ein Detail-Upgrade. Die Pkw- und Lkw-Modelle auf den Straßen der Modellbahn wirken gleich viel echter mit den richtigen Nummernschildern passend zur Epoche.



Interessant: Eindrücke aus dem Leben der Modellbahnbewohner

Personenwagen, aber auch Loks neuerer Bauarten gestatten ob ihrer großflächigen Fenster einen guten Blick ins Innere. Oft sind die Modelle ab Werk sogar schon beleuchtet oder lassen sich nachträglich mit einer Innenbeleuchtung ausrüsten. Derartige Lichtfunktionen eröffnen dem detailverliebten Modelleisenbahner viele zusätzliche Möglichkeiten.

Ein beleuchteter Führerstand oder eine funktionsfähige Wageninnenbeleuchtung werden erst dann so richtig interessant, wenn es im Inneren auch etwas zu entdecken gibt. Detaillierte Inneneinrichtungen mit Lokführern und Reisenden gehören in meinen Augen daher ebenso zu einer anspruchsvoll gestalteten Modellbahn wie Fahrer und Insassen in den Kraftfahrzeugen oder Bewohner hinter den Fenstern ihrer vier Wände.

Frisch aus der Schachtel wirken viele Kunststoffmodelle mit ihrem Plastikglanz wie Spielzeug. In den weiteren Kapiteln dieser Ausgabe lernen wir, wie wir diesen entfernen und unseren Modellen gleichzeitig ein paar Betriebsspuren verpassen.

