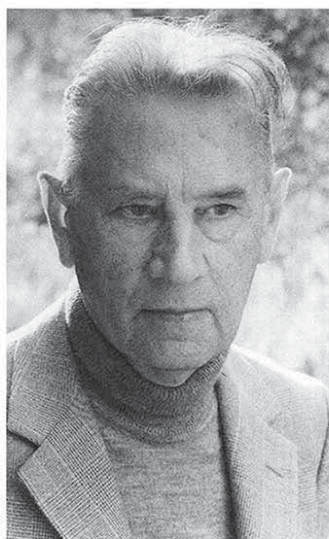


MIBA REPORT 9

FOTO-MODELL-BAHN





Ernst Plaumann

FOTO-MODELL-BAHN

– ein Buchtitel, der zugleich ein Wortspiel ist und sowohl „Fotomodell Bahn“ als auch „Foto Modellbahn“ gelesen werden kann und soll. Die doppelte Deutbarkeit des Titels spiegelt die Doppelfunktion dieses neuartigen Bildbandes wider, mit dem der Verfasser einen bisher nicht gekannten Weg der Modellbahn-Fotografie aufzeigt. „Fotomodell Bahn“ – wie treffend diese Bezeichnung ist, wird der Leser alsbald merken, denn die Bahn (sprich: die Loks und Wagen) wird eben wie ein Fotomodell in Szene gesetzt, beleuchtet, ja sogar „frisirt“ und angemalt. Der Hintergrund wird sorgfältig auf das „Fotomodell“ abgestimmt, den Vordergrund bilden ausgesuchte „Versatzstücke“ – jede einzelne Aufnahme stellt quasi eine eigene Inszenierung dar. Hier verrußt eine „50“ die Frankfurter Bahnhofshalle, dort jagt eine 01 mit gewaltigen Qualmwolken vor einem Schnellzug dahin, und dort wieder rollt ein Bummelzug durch die Abenddämmerung – Eindrücke und Szenen aus der Dampflokzeit, die die meisten Leser noch im Gedächtnis haben dürften. Für Ernst Plaumann stellt die Modellbahn gleichsam ein Medium dar, diese Eindrücke in Form von „lebenden Bildern“ plastisch wiederauferstehen zu lassen. Gleichzeitig zeigt er damit eine – im doppelten Sinne des Wortes – neue Perspektive der Modellbahnfotografie auf; sein „Foto Modellbahn“ ist eben nicht das schlechte, mehr oder weniger kunstvolle Abknipsen eines Modells, sondern ein gekonntes Arrangement zwischen Modell und Umgebung. Und weil der Verfasser mit seinen Erkenntnissen und Erfahrungen nicht hinterm Berg hält, sondern sie in praktischer und verwertbarer Weise weitergibt, kann jeder Leser aus diesem Buch lernen, seine Modelle einmal ganz anders und nicht alltäglich, eben künstlerisch zu fotografieren. Die Fotos Ernst Plaumanns sind dabei keineswegs als Vorlage gedacht, an die man sich sklavisch zu halten hat; sie sollen dem Leser nur die Augen öffnen, wie er über das „Fotomodell Bahn“ zu einer neuen Aussage beim „Foto Modellbahn“ gelangen kann.

MIBA VERLAG

FOTO-MODELL BAHN

Vorarbeiten

Behandlung der Fahrzeugmodelle

Was unterscheidet ein Modell vom Vorbild? In erster Linie die Größe (oder Kleinheit) des Modells. Im Foto spielt dies jedoch keine große Rolle mehr (wie später noch beschrieben), da die richtige Perspektive bei der Aufnahme den Größenunterschied völlig ausgleichen kann. Es sind andere Faktoren, die dem kundigen Eisenbahnfreund das Modell als solches entlarven. Am auffälligsten und störendsten sind da die Kupplungen. Gemeint sind die bei den verschiedenen Firmen verschiedenen Systeme zum Kuppeln und Entkuppeln im Modellbahnbetrieb. Ist eine solche Kupplung, gleich welchen Systems, im Bild deutlich erkennbar, ist jede Illusion hin! Überhaupt die Pufferbohle! Da sie auf vielen Fotos deutlich ins Bild kommt, darf sie an Vorbildtreue und Vollständigkeit nicht hinter den anderen Details zurückstehen, d. h. sie muß eine vorbildgetreue Kupplung haben, Bremsluftschläuche mit Absperrhähnen, sowie die Griffe unterhalb der Puffer zum Festhalten für den Rangierer. Die Herstellung und Anbringung dieser Einzelheiten ist auch für den Bastler kein Problem: Blech, dünner Stahldraht, Messing, ein Zweikomponentenkleber, Flachzangen und kleine Feilen. Es ist nicht notwendig, daß die Arbeiten feinmechanischen Gesichtspunkten entsprechen (Bilder 5, 45, 71, 75).

Nun ist zwar heute die Tendenz vorhanden, neu herauskommende Modelle immer reicher mit Einzelheiten auszustatten. Eine Lokomotive ohne Nachbildung der Bremsen beispielsweise dürfte heute als Neuerscheinung kaum noch auf Gegenliebe stoßen. Einzelheiten, die bei älteren

Modellen nicht vorhanden, für eine überzeugende Darstellung im Foto aber wünschenswert sind, wären z. B. Handräder an Rauchkammertüren, Kolbenstangenschutzrohre am Zylinder, Schienenräumer, Fangbügel unterhalb der Gleitschiene des Kreuzkopfes oder Rohrleitungen, wie man sie auf Lokomotivfotos erkennen kann. Manchmal ist es auch so, daß an sich vorhandene Bremsen-Imitationen entweder hinter oder vor den Radkränzen liegen und erst mal an die richtige Stelle versetzt werden müssen. Für die Anbringung fehlender Teile gibt es im Fachhandel Zubehör, so daß man sie nicht selbst herstellen muß. Oft sind aber selbst hergestellte Teile vorbildgetreuer. So sind beispielsweise die erwähnten Griffe unterhalb der Pufferbohle bei vielen Wagenmodellen angespritzt und – bedingt durch den Kunststoff – viel zu dick. Man kann sie mit einer Rasierklinge abschneiden und durch mit der Flachzange gebogenen Stahldraht 0,3 mm ersetzen, wodurch eine viel realistischere Wirkung erzielt wird. Man kann auch angespritzte Leitern oder Tritte an Tender und Maschine durch echte Leitern ersetzen, die wirklichkeitsgetreu mit Zwischenraum abstehen.

Nun zur Farbe. Die Dampflokomotiven meiner Erinnerung hatten nie hochglanzverchromte Rad- oder Spurkränze, auch keine verchromten Gestänge. Knallrote Räder und Pufferbohlen sowie schwarzglänzende Kessel waren seltene Erscheinungen und meist nur unmittelbar nach Indienststellung bzw. Überholung zu beobachten. Vielmehr wirkten die Kessel „blatternarbig“ und verstaubt, das Rot der Räder war

unter einer veröhten Schmutz- und Staubschicht nur noch zu ahnen.

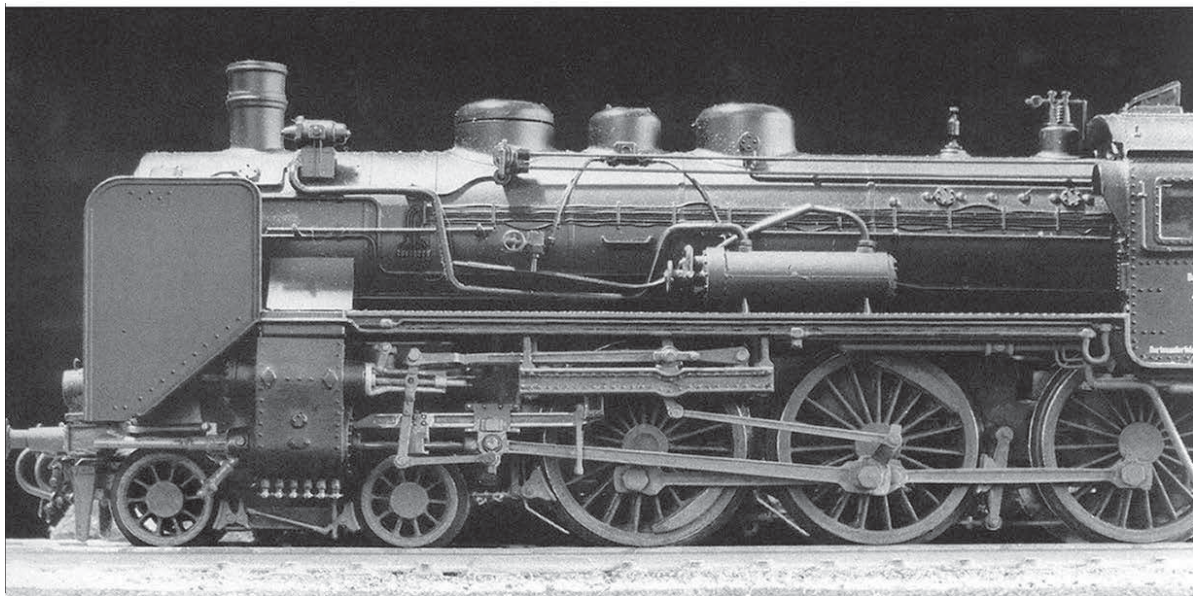
Wenn man seinen Modellen eine künstliche „Alterung“ durch entsprechende Bemalung ange-deihen lassen will, bedeutet das nicht nur eine „Frisierung“ zum Zwecke des Fotografierens. Auch auf der Anlage haben die so verbesserten Modelle eine weit realistischere Wirkung. Mitunter wirkt ein neu im Laden erstandenes Modell neben einer so zurechtgemachten Maschine wie buntes Spielzeug. Gegen die Wucht und Größe der farbig geschlossenen Erscheinung wirken die roten, schwarzen und blanken Teile gleicherweise zusammengestüekelt und auseinanderfallend, so empfinde ich es wenigstens.

Es gibt auch Meinungen, daß zu derart „gealterten“ Modelle in ihrer matten Farbgebung auch entsprechend farblich angepaßtes Zubehör (Häuser usw.) gehört, ebenso eine farblich passende Umgebung und Gegend wie umgekehrtermaßen zu den (angeblich aus verkaufspolitischen Gründen) „bunteren“ Modellen mit ihrem meist glänzenden Aussehen Zubehör und Gelände gehören mit ähnlich mattglänzendem „Look“, wodurch eine gewisse „Sonnen-schein“-Wirkung erzielt würde, während die

realistischen Fahrzeuge inklusive Umgebung eine regnerische Stimmung erzeugten. Wie dem auch sei – meine persönliche Meinung kennen Sie nun und Gleichgesinnten möchte ich nunmehr einige Tips zur technischen Durchführung der „Alterung“ geben (Bilder 1 u. 2).

Da die stumpfen Eisenbahnfarben (Humbrol) auf verchromten Teilen nicht gut halten, empfiehlt es sich, die Chromteile zunächst mit Lackfarbe (Ducolux) oder einem sonstigen Grundierungsmittel zu grundieren. Nach gutem Durchrocknen kann dann der endgültige Farbton in der erwähnten stumpfen Farbe aufgetragen werden. Besondere Vorsicht ist bei Rädern geboten! Es muß auf jeden Fall vermieden werden, daß die Farbe den Schleiffedern zur Stromaufnahme zu nahe kommt. Man muß sich zuvor genau ansehen, wo Kontakfedern sind und wie weit man mit der Farbe gehen kann. Das Auftragen geschieht mit einem feinen Retuschierpinsel; am exaktesten geht dies bei sich drehenden Rädern. Wenn die Maschine auf der Seite liegt und die Räder durch Anlegen von Strom in Bewegung gesetzt werden, ist es am einfachsten. Bei nichtangetriebenen Rädern kann man eine andere Maschine anschließen und deren

Bild 1. Eine mit zusätzlichen Details wie z. B. Sandstreuohren verfeinerte und farblich nachbehandelte Modell-Lokomotive (siehe z. B. Räder und Triebwerk).



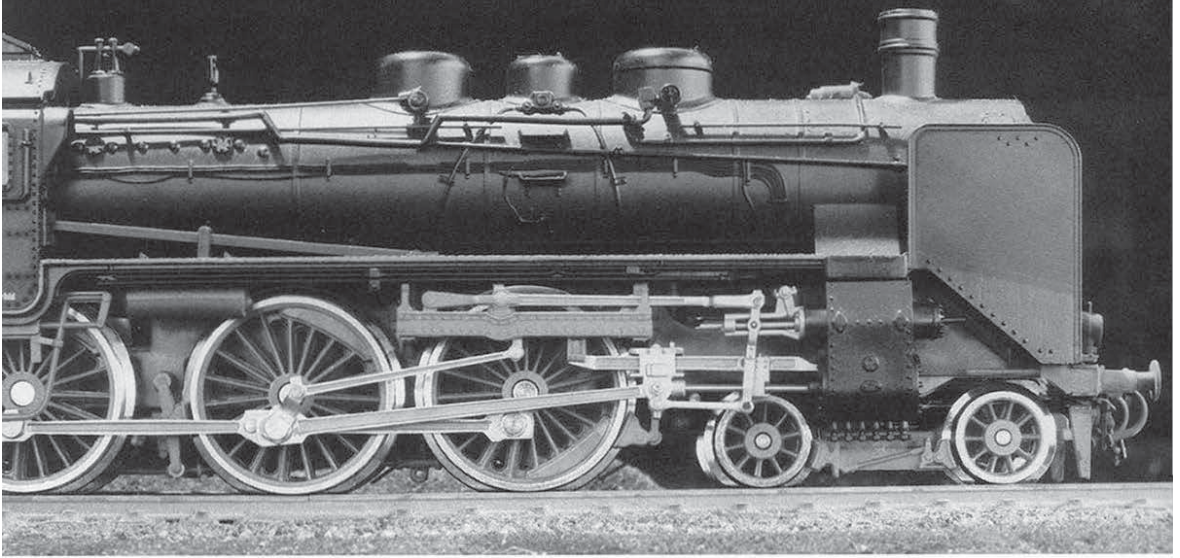
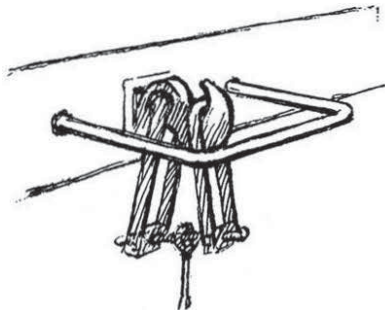
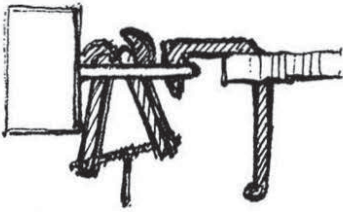


Bild 2. Vergleichshalber die gleiche Lokomotive wie auf Bild 1 vor dem „Finish“.

Bild 3 u. 4. Der Stahldrahtbügel ermöglicht das Einkuppeln trotz Originalkupplungs-Imitation.



laufende Räder ebenfalls liegend gegen die zu bemalenden drücken und diese dadurch in Bewegung setzen. Die Hand mit dem Pinsel am besten auf eine entsprechend hohe Unterlage auflegen, um eine sichere Pinselführung und glatte Konturen zu erhalten!

Nochmals zurück zu Pufferbohle und Kuppung. Mancher Leser wird sich fragen: Wenn man die Pufferbohlen ganz der Wirklichkeit nachgestaltet, kann man an diese Lokomotive dann überhaupt noch einen Zug ankuppeln? – Nun, viele Dampflokomotive haben vorne meist keine Kupplungsmöglichkeit und werden durch die vorbildgetreue Nachbildung der Kupplungspartien in ihren Funktionen also überhaupt nicht beeinträchtigt. An der Rückseite bzw. am Tender kann man folgenden Kompromiß schließen: Außer der kompletten Ausstattung der Pufferbohle bringt man – später nach dem Fotografieren – beiderseits der Kupplung einen feinen Stahldrahtbügel an. Der vorderste Wagen des Zuges hat eine (verkürzte) Fleischmannkupplung, die beim Heranfahen einwandfrei und leicht einkuppelt und sich auf die übliche Art mittels des Entkuppungsgleises entkuppeln läßt (siehe Bilder 3 und 4).

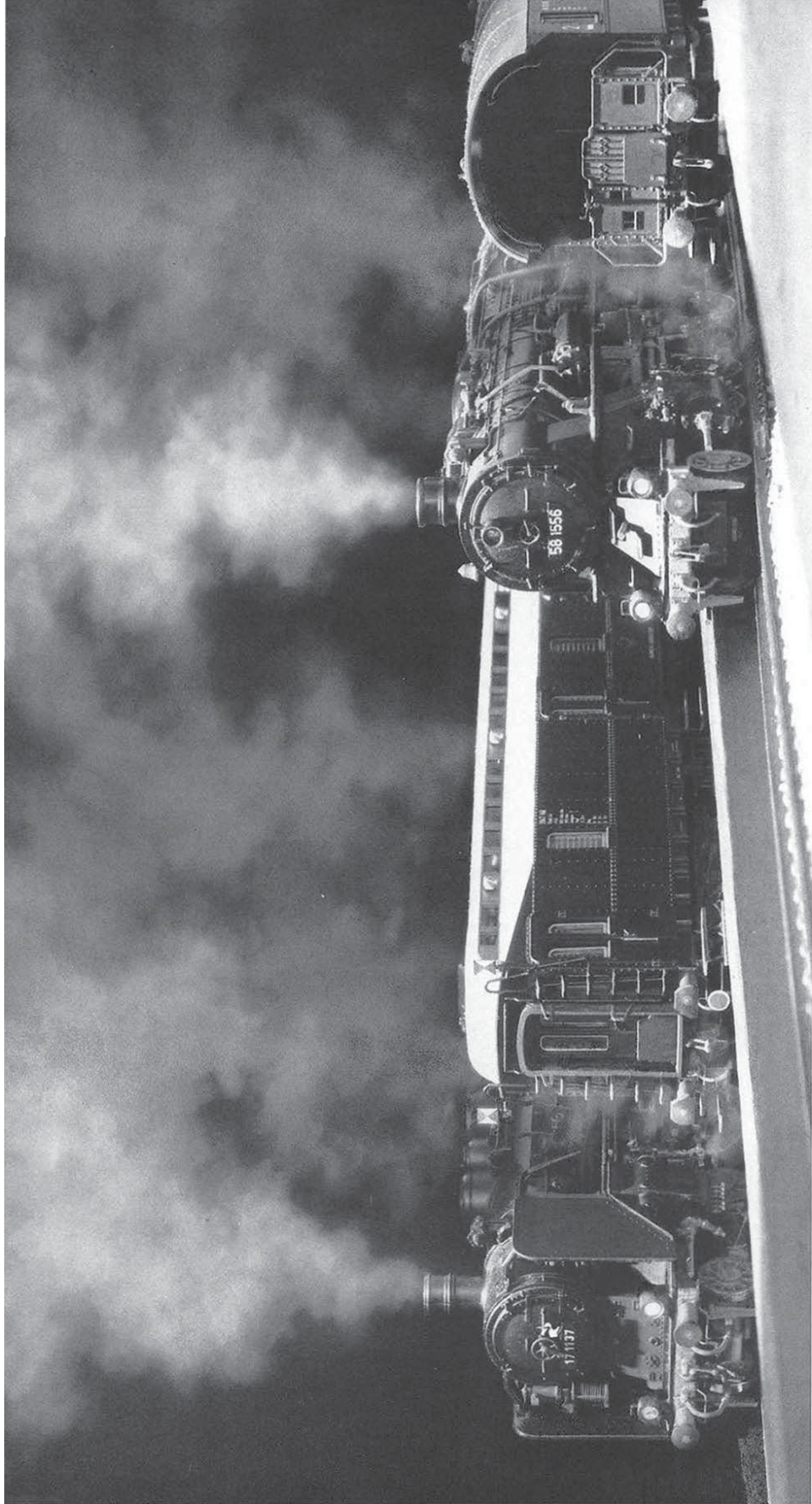


Bild 5 u.6 zeigen die realistische Wirkung von verfeinerten Modellfahrzeugen mit komplettierter Pufferbohle u. a. m.



Der Vordergrund

Zur Vermeidung des Eindrucks, es handle sich lediglich um die Abbildung eines Teiles der Modellanlage, muß dem Vordergrund eine gewisse liebevolle Gestaltung zuteil werden. Es genügt keinesfalls, ein Gleis hinzulegen und ein oder mehrere Fahrzeuge darauf zu stellen. Das sieht lediglich nach „Eisenbahn auf der Tischplatte“ aus. Nun wird es zwar keinem Modelleisenbahner einfallen, auf seiner Anlage die Gleise nackt und ohne Zubehör auf der Bodenplatte zu verlegen; er wird vielmehr versuchen, durch Strapazierung seiner Phantasie und dank der Mithilfe der Industrie möglichst jeden noch freien Quadratzentimeter mit einem interessanten Detail zu bestücken. Aber das ist eine einmalige Anstrengung, denn, einmal fertig geworden, bleibt dann (fast) alles an seinem Platz. Anders bei Aufnahmen: Hier soll es bei jedem Bild auch wieder anders aussehen. Wie kommt man mit bescheidenen Mitteln und vergleichsweise wenig Arbeit zu möglichst großer Abwechslung?

Nach dem Vorbild des Theaters stellt man sich aus etwas Pappe, Leisten und Moltofill verschiedene „Versatzstücke“ her, die man möglichst vielseitig verwenden und kombinieren kann. Es wird sich dabei meistens um Geländestücke,

Bahndämme, niedrigere, langgezogene Erdaufschüttungen usw. handeln. Für die Charakterisierung der Geländeoberfläche besorgt man sich verschiedenen Sand, vom feinen Vogelsand aus der Tierhandlung bis zu unterschiedlichen Kiesarten, dazu noch käufliche Matten für Vegetation. Damit kann man reizvolle Naturstilleben gestalten mit kleinen Trampelpfaden durch Gras und Geröll, einzelnen Pfählen oder Fernsprechkäuschen. Vielleicht auf der einen Seite mehr steinig und sandig, auf der anderen mehr Grasnarbe. Dreht man das Gelände herum, sieht es entweder ganz oder wenigstens etwas anders aus. Man kann solch einen Geländestreifen auch aus mehreren Teilen bauen, die man in ihrer Reihenfolge verändern kann. Voraussetzung ist nur, daß die Enden der einzelnen Teile aneinander passen (siehe Bild 7).

Der Untergrund, auf dem man das Ganze aufbaut, soll in der Farbe besser dunkel als zu hell sein. Man kann einen dunklen Karton auflegen, von dem man nach getaner Arbeit Sand und Kies gut in ein Gefäß abschütteln kann. Gegen den dunklen Grund stehen die Fahrzeuge besser; auf hellem wirken sie zu düster. Die Zwischenräume zwischen einzelnen Gelände-

Bild 7 verdeutlicht das Prinzip der variablen Geländeteile für den Vordergrund.





Bild 8. Ein Zug taucht aus einem Einschnitt auf.

formen, den Übergang zum Untergrund bzw. zum Gleis füllt man mit dem erwähnten Kies und Sandsorten, die man vorsichtig mit einem kleinen Löffel streut und eventuell mit dem Finger verteilt.

Für eine bestimmte Art von Bildern braucht man Geländeteile, die höher als die Fahrzeuge

sind – wenn nämlich ein Zug schräg nach vorn ins Bild fahren soll. Wie immer bei Nahaufnahmen ist die Tiefenschärfe sehr gering, selbst bei kleinster Blende. Meistens muß man mit Tiefenschärfenskala und Lineal die Zone festlegen, innerhalb der die Modelle untergebracht werden müssen. Viel ist das nicht! Eine (möglichst kurze) Lokomotive und ein Wagen; wenn es hoch kommt, zwei (kurze) Wagen. Es soll aber der Eindruck entstehen, daß dort ein ganzer Zug fährt. Man läßt ihn also hinter einem Hügel oder einem Damm hervorkommen mit seinem einen Wagen. Die weiteren Wagen (die gar nicht da sind) denkt sich das Auge (oder die Phantasie) automatisch hinzu. Man kann den Hügel natürlich auch durch ein Gebäude ersetzen; das kommt auf die Situation an (Bild 8).





Bild 9. Hier bilden Sandaufschüttungen mit trockenem „Ginster“ den Vordergrund.

Bild 10. „Berliner Stadtbahnzug um 1900“; den Grasmatten-Bahndamm schließt nach vorn eine „Beton“-Stützmauer ab.