

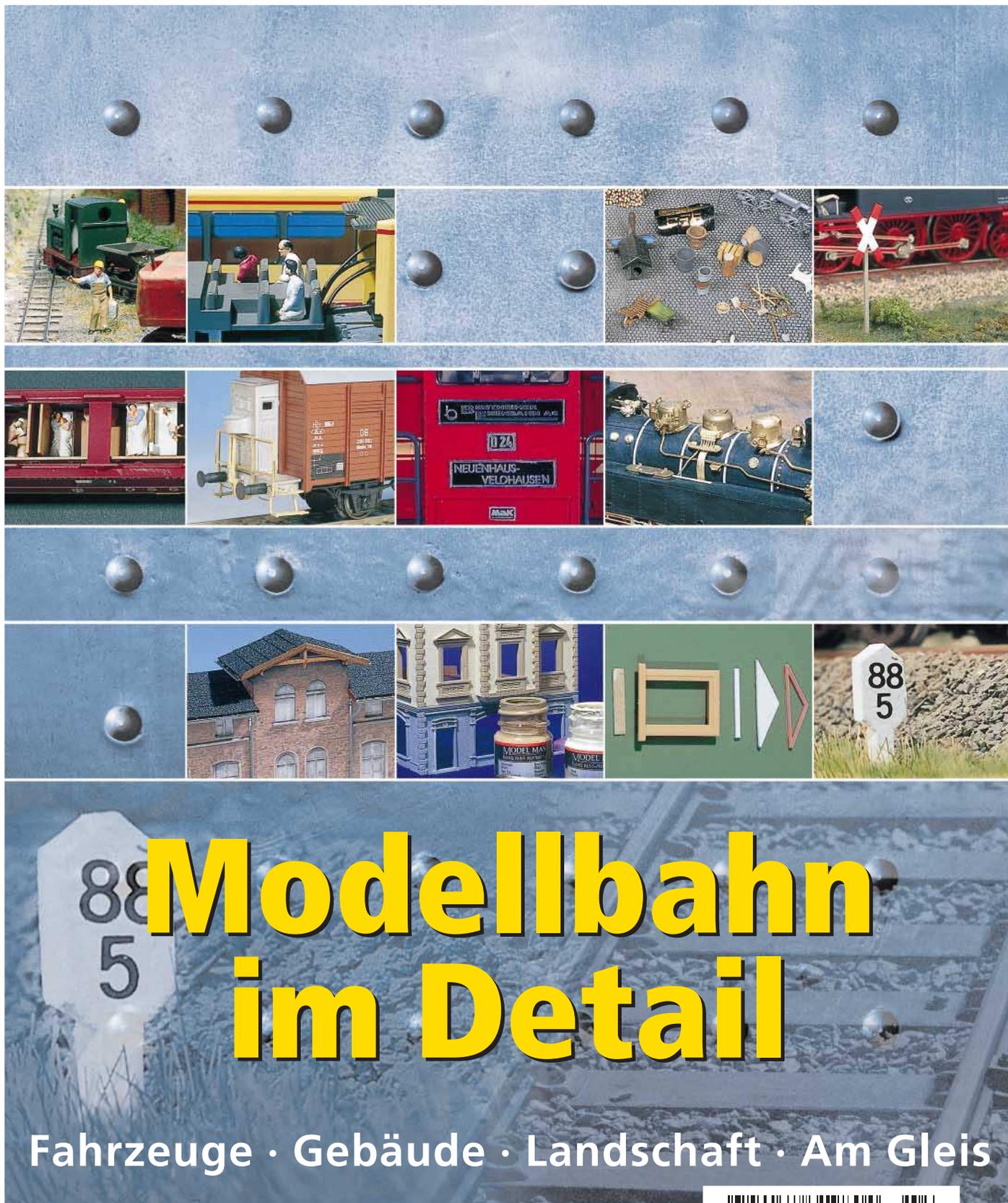
MIBA SPEZIAL 43

MIBA-Spezial 43 • Februar 2000

J 10525 F ·

DM/sFr 19,80 · S 150,- · Lit 24 000 · hfl 24,50 · lfr 480,-

<http://www.miba.de>



Modellbahn im Detail

Fahrzeuge · Gebäude · Landschaft · Am Gleis



... haben wir weder Nase noch Hose, sondern dieses Spezial von der ersten bis zur letzten Seite detailliert. Modellbahn-Details – ein weites Feld! Ob Fahrzeuge, Gleise, Landschaft oder Gebäude – bei allen Komponenten einer Modellbahn kann man die Darstellung von Kleinigkeiten bis zum Exzess treiben. Doch wie viel soll man, wie viel muss man detaillieren, um eine überzeugende Wirkung zu erhalten?

Schon der Begriff „überzeugend“ deutet auf eine höchst subjektive Betrachtungsweise hin. Was der eine – von sich und seinem Schaffen eingenommen – als gelungene Modellbahn ansieht, lockt vielleicht manch anderen nicht hinter dem Basteltisch hervor, weil er höhere Ansprüche stellt. Solche Ansprüche sind zudem nicht nur an eine Person, sondern auch an eine Zeit gebunden. Wurde vor Jahrzehnten eine Dampflok mit angespritzten Kesselleitungen – angesichts der damaligen Möglichkeiten zu Recht – in der MIBA bejubelt, könnte heute dieselbe Konstruktion nur noch einen Verriss erten-

Modelle, wie wir sie verstehen, sind verkleinerte Nachbildungen großer Vorlagen. Dabei ist jedoch nicht nur die Masse verringert, sondern auch die Struktur. Lassen sich im Landschaftsbau z.B. Felsen noch durch Steine, Steine durch Sand und Sand durch Puder darstellen, kommt man – nicht wirklich zwangsläufig – zur Frage: Wie stellt man Puder im Modell dar? Einfache Antwort: gar nicht, denn die Struktur wäre für das Auge nicht mehr erkennbar. Wir müssen also aus technischen wie praktischen Erwägungen

heraus beim Gestalten von Modellen eine kreative Leistung erbringen, die man in der EDV als Datenreduktion bezeichnen würde.

Als Datenreduktion ließe sich ohnehin unsere Art der Wahrnehmung betrachten. Beim Hören wie Sehen wird längst nicht alles registriert, was Auge und Ohr empfangen haben. Vielmehr spielt die subjektive Erwartungshaltung hier eine große Rolle: Wer eine Dampflok in der Landschaft sehen will, sieht auch eine, selbst wenn es sich um ein relativ undetail-

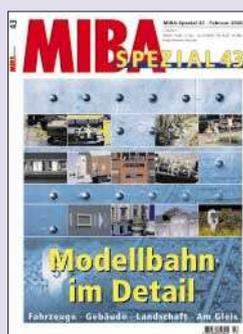
Gestrichen voll ...

liertes Modell handeln sollte. Umgekehrt gilt aber auch: Wenn ich auf Details achten will, vermisste ich sie, wenn sie fehlen.

Was ich weiß, macht mich also heiß. In diesem Sinne hoffen wir, Sie durch das vorliegende Spezial heiß auf so manche Bastelei mit vielen Details zu machen. Anregungen finden Sie auf den folgenden Seiten sicher genug. Schmöckern Sie aber bitte daheim. Alles andere führt nur zu Missverständnissen, wie die Zeichnung von Oswald Huber so anschaulich zeigt ...

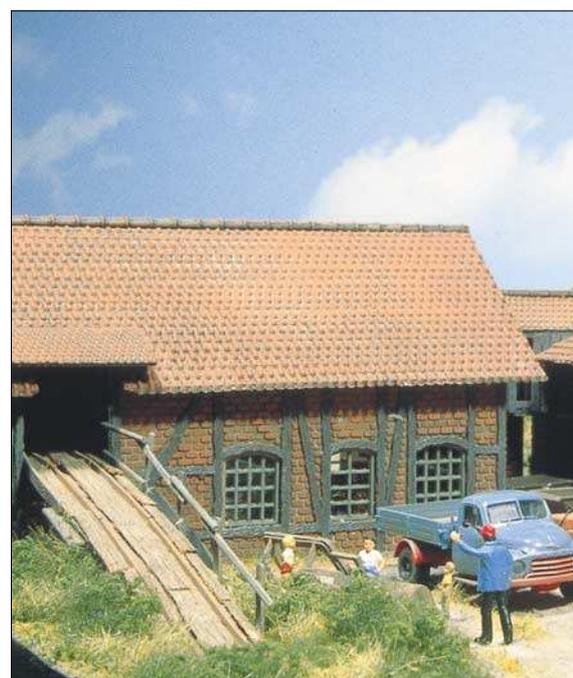
Martin Knaden

Viele kleine Details bietet unsere Titelgestaltung und repräsentiert damit trefflich den Inhalt von Spezial 43. Zusammengestellt hat dieses – neudeutsch – Composing: Katja Raithe





Kreativ-Bäume und Decovlies-Wiesen. Vorbei sind die Zeiten, als man noch grün eingefärbtes Sägemehl zur allgelfälligen Begrünung der Modellbahn verwendete. Damit die detaillierten Fahrzeuge auch in der Modelllandschaft zur Geltung kommen und alles miteinander harmoniert, sind viele Details beim Begrünen zu beachten. Thomas Mauer zeigt wie ab S. 72.
Foto: Thomas Mauer



Das Eckhaus am Bahnhof. Gebäudebausätze weisen in aller Regel schon einen gewissen Detaillierungsgrad auf. Dass man mit Farbe das Erscheinungsbild eines Kunststoffgebäudes dem vorbildlichen Aussehen angleichen kann, hat sich auch schon herumgesprochen. Dass man die Detaillierung von Gebäuden weiter treiben kann, zeigt Bruno Kaiser ab S. 54.
Foto: Bruno Kaiser



Bevölkerungs-Probleme in H0? Mancher Verkehrsbetrieb klagt über mangelnde Fahrgastzahlen. Den Modellbahner interessiert das nicht. Er gondelt mit leeren Triebwagen und Reisezügen durch die Lande. Im Modell lässt sich an dieser Situation eher was ändern als beim Vorbild. Wie? Das beschreibt Bruno Kaiser ab Seite 48.
Foto: Bruno Kaiser

MIBA

SPEZIAL 43



ZUR SACHE

Gestrichen voll ... 3

GRUNDLAGEN

„En gros & en détail“ 6

AM GLEIS

Signaltafeln am Streckenrand 14
Nur noch ein paar Kleinigkeiten ... 22

FAHRZEUGBAU

Tipps + Kniffe für Tritte + Griffe 28
Kleine Lok für viele Zwecke 34
Der frisierte Bubikopf 36
Authentische Anschriften 42

MODELLBAHN-PRAXIS

Bevölkerungs-Probleme in H0? 48
Schutzbrille aufsetzen! 84
Eine kleine Ziegelei 96

GEBÄUDEBAU

Das Eckhaus am Bahnhof 54
Die kleine Kneipe ... 64
Gebäude à la Karton 68

MODELLBAHN-LANDSCHAFT

Kreativ-Bäume und
Decovlies-Wiesen 72
Pflanzzeit für Kleingärtner 78

MODELLBAHN-ANLAGE

Zwischen Steinbruch und
Wellblechbude 88

ZUM SCHLUSS

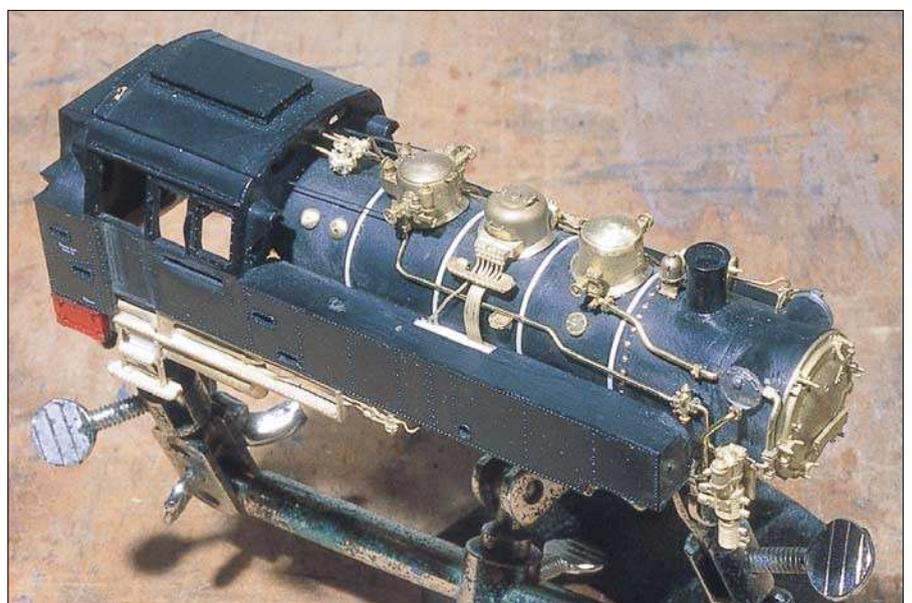
Vorschau 106
Impressum 106

Eine kleine Ziegelei. In Spezial 39 beschrieb Rolf Knipper den Gleisaufbau dieses kleinen, in eine Anlage integrierten Dioramas. Heute geht es um die Ausgestaltung der Ziegelei. Denn erst im stimmigen Umfeld kommen die kleinen Feldbahnfahrzeuge von MFB so richtig zur Geltung. S. 96.

Foto: Rolf Knipper

Der frisierte Bubikopf. Die Industrie bietet mit hohem Aufwand gefertigte, sehr reich detaillierte Lokomotiven und Waggons an. Doch der Modellbahner erdreistet sich und nörgelt an manchem Detail herum, das ihm so nicht in den Kram oder an die Lok passt. Lutz Kuhl war mit der Detaillierung der BR 64 von Fleischmann nicht einverstanden. Schwupps waren alle Details vom Kessel runter ... Wie die Story weitergeht, lesen Sie ab Seite 36.

Foto: lk



„En gros & en détail“



Großes Ganzes und Einzelheit: Auf der Modellbahnanlage sollen sie in einem glücklichen Verhältnis zueinander stehen. Bertold Langer macht sich grundsätzliche Gedanken dazu und illustriert sie mit einigen Beispielen.

Meine erste Lok mit Heusinger-Steuerung war eine Märklin-DA 800. Als Zehnjähriger glaubte ich damals, dass alle Dampfloks dieses Detail besitzen müssten, also war die insgesamt gelungene Nachbildung der Baureihe 23 auch meine erste Modell-Lok. Ich war sozusagen aus der Anfängerpackung herausgewachsen.

Beim Umstieg auf Fleischmann, mit 22 Lebensjahren, fiel mir vor allem der große Detailreichtum am Plastikgehäuse der alten 55 auf. Und als Roco seine 58.10 und seine 17.10 herausgebracht hatte, wusste ich: Das endlich ist *Modell*-Bahn. Hier schien wirklich alles zu stimmen, selbst die Fahrge-

stelle wiesen eine starke Ähnlichkeit mit den Fahrgestellen von Vorbild-Dampfloks auf. Heusinger-Steuerungen waren selbstverständlich vorhanden, und was für welche! Obendrein hatten die Roco-Modelle feine Bremsnachbildungen; Kolbenstangen-Schutzrohre lagen bei. Die Leitungen waren zum Teil vollplastisch gespritzt und extra angesetzt. Zwar kamen die ersten Roco-Maschinen etwas wackelig auf ihren vielen Beinen daher, aber das trübte meine außerordentliche Freude zunächst nicht.

Welche Detailfülle Wagenmodelle aufweisen konnten, zeigten mir wieder Roco-Produkte. Es war die Hecht-Serie

mit ihren hunderttausend Nieten pro Wagen. Welch ein Fortschritt gegenüber den zur gleichen Zeit immer noch gefertigten vierachsigen Blechschachteln, die der Marktführer gerade mal mit Fensterrahmen aus Plastik optimiert hatte – sozusagen als Zugeständnis an die Detailfreude einer heraufziehenden neuen Modellbahnära.

Die vor über 30 Jahren angestoßenen Entwicklungen wurden von allen Herstellerfirmen aufgenommen und mit mehr oder weniger Innovationskraft fortgeführt. In die Aufbruchzeit fällt auch die Anwendung des Tampondrucks für Modellbahnzwecke, neben dem Formenbau der zweite wirklich innovative Schritt hin zu super detaillierten Modellbahnfahrzeugen. Nebenbei bemerkt: Gerade diese Technik hätte mehr Bewunderung verdient, als Modellbahner ihr gewöhnlich zollen.

Als ich die Hechte – leider falsch – auf DRG umlackierte und mit Anreibe-



schriften versah, kamen mir die Nietendoch ziemlich mächtig vor. Aber das störte mich nicht, denn in den frühen Zwanzigern bestanden die neu entwickelten Ganzstahlwagen hauptsächlich aus dicken Nieten.

Rocos Übertreibung förderte sogar meinen Eindruck, dass man diesen Wagentyp richtig ins Modell umgesetzt hatte. Ich stellte Parallelen bei anderen Vorbildern fest, so etwa beim OEG-Halbzug (den es immer noch nicht als Modell gibt) und den Berliner S-Bahn-Prototypen; auch ausländische Reisezugwagen dieser Baujahre wiesen offenbar ähnliche Konstruktionsprinzipien auf. So hat ein Modell-Detail dazu geführt, mich ein wenig mit der Technikgeschichte zu befassen. Modellbahn bildet – eben!

Obwohl ich mich nicht als Nietenzähler verstehe – dieser Ausdruck muss in diesem Zusammenhang ja fallen –, bin ich heute mit den hyperplastischen Nieten der Roco-Hechte nicht mehr ganz zufrieden; macht nichts, meine Freude von damals kann mir keiner nehmen. Bestimmt haben MIBA-Leser jenseits der 45 ganz ähnliche Erfahrungen gemacht.

Interesse und Perspektive

Selbstverständlich kommt es bei den Fahrzeugmodellen zuerst auf vorbildentsprechende Proportionen an, wobei selbst geschickt verkürzte „Lange“ nicht unbedingt schlecht abschneiden müssen. Geht man näher an die Modelle heran, dann kommen feine Details ins Blickfeld. An dem einen oder anderen von ihnen kann man sich

wirklich festbeißen, etwa an der Nachbildung eines Gummiwulst-Übergangs. Als Reisender kennt man das Vorbild vom Wageninnern her und von außen. Man hat also ein ganzheitliches Bild, das man im Modell wieder erkennen will. Weil diese Vorbild-Vorstellungen bei Modellbahnern recht unterschiedlich ausfallen, gibt es Stoff für heiße Diskussionen, welcher Hersteller welches Detail am besten getroffen habe.

Jeder Modellbahner hat wohl seine speziellen Fahrzeugdetails, auf die er strengstens achtet. Andere interessieren ihn möglicherweise überhaupt nicht. Ob die Einzelheiten eines Modells befriedigen können, hängt also ganz entscheidend vom Interesse und von der Perspektive des einzelnen Modellbauers ab.

Diesen Kriterien unterliegen auch die Konstrukteure. Nur müssen sie

Oben: Bloß Nieten zählen genügt nicht, denn weniger auf die genaue Anzahl dieser Details als vielmehr auf ihre Wirkung kommt es an. Der schon betagte Roco-VT 11.5 hat eine Fülle zu groß herausgearbeiteter Nieten, was auch die Bedruckung seiner Schnauze erschwert haben dürfte.

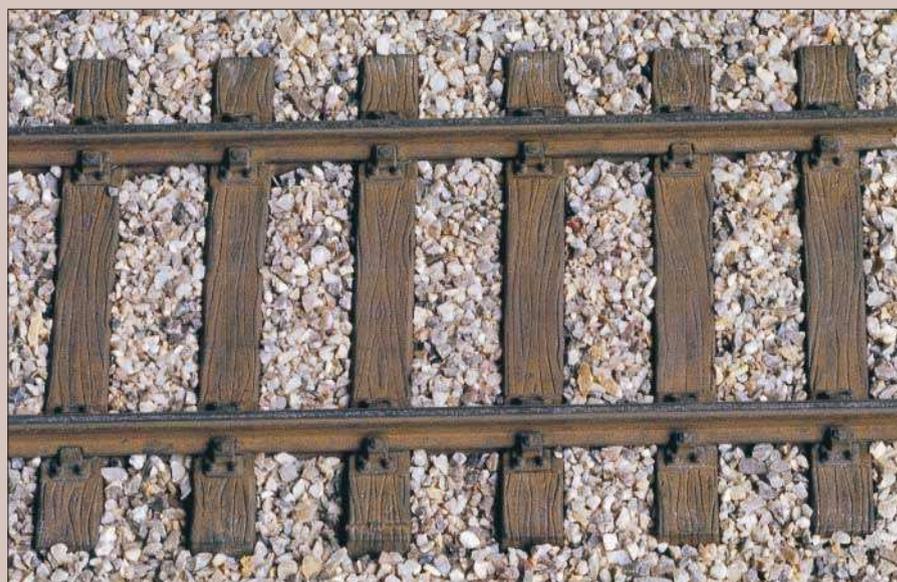
Das Nietenproblem hat Piko bei seiner E 93 von 1999 hervorragend gelöst. Vorbild: mäßig stark vernietet. Foto: gp

Linke Seite: Horst Meier versteht es, seinen Anlagen durch eine Unzahl von ins Ganze eingebundenen Details Leben zu verleihen. Sein Thema hier: Holz, Holz, Holz.

Foto: Horst Meier

Unten: Je größer der Maßstab, desto wichtiger die Details. Hier ein Stückchen Märklin-Spur-1-Gleis mit vorbildentsprechendem scharfkantigem Kalksteinschotter von Asoa.

Werkfoto: Asoa





Baureihe 50 von Roco in H0 und Fleischmann in N. Die N-Lok (unten) nimmt einen nahezu achtmal kleineren Raum ein als die H0-Schwester. Dennoch weisen wenigstens ihr Kessel und ihr Führerhaus auf den ersten Blick ebenso viele Details auf wie bei der großen Lok, wenn auch nicht immer frei stehend. Nur das Fahrwerk kann einem Vergleich nicht standhalten: Stangen und Steuerung müssen nicht nur gut aussehen, sondern auch die Beanspruchungen des Modellbahn-Alltags ertragen können. Zum anderen wurden beim Start der N-Bahn recht grobe Rad-/Schiene-Normen aufgestellt, welche vom Stand der Technik heute überholt scheinen. H0- und N-Schienen sind in der Regel immer noch gleich hoch. Der Einbau feinerer Radsätze würde nicht viel nützen, denn die überdimensionierten Original-Spurkränze sind für die vergrößerten Achsstände verantwortlich. Fotos: gp

Interessen und Perspektiven möglichst weit fassen, denn sie bedienen eine höchst differenzierte Kundschaft. Dabei haben sie mit dem Widerstand von Material und Maschine sowie mit den Kalkulationen ihres Managements zu kämpfen; ein Wunder, dass trotzdem so viel Exzellentes herauskommt.

Fern und Nah

Stellen Sie sich einen Vorbild-Fotografen vor, welcher ein bestimmtes Fahrzeug porträtieren möchte. Eine einzige Gesamtaufnahme genügt nicht. Wenn er den Details gerecht werden will, wird er einen ganzen Bilderbogen zusammenstellen. Während seiner Arbeit kämpft er mit Licht und Schatten, mit dem doch nicht ganz so vernachlässigenden Bezug des Details zum Gesamtfahrzeug und meist auch mit dem durch Hindernisse eingeschränkten Blickwinkel.

Diese Schwierigkeiten hat der Betrachter eines Modellfahrzeugs nicht. Als Riese kann er es in die Hand nehmen und aus nächster Nähe begutachten. Selbst die Unterseite bleibt ihm nicht verborgen. Deshalb drehten Modellbahner und Modellbahnhersteller an der Detaillierungs-Schraube, mit bisweilen recht eigenartigen Resultaten: Zwar haben offene Güterwagen in der Regel eine irgendwie detaillierte Fahrwerksunterseite, aber die Innenwände weisen bis auf wenige Ausnahmen keinerlei Gravur auf. Der Grund hierfür liegt auf der Hand: Gravierte Innenseiten setzen einen mehrteiligen Formkern voraus und der ginge, zusammen mit einer komplizierter ausgerüsteten Spritzmaschine, mächtig ins Geld.

Wenn es sich nicht gerade um bloße



H0-Modell der S10.1, Bauart 1914, aus der Roco-Frühzeit. Lutz Kuhl interessierte sich für die Variante mit dem Speisedom; außerdem war ihm der ursprüngliche Schlot nicht dick genug. Martin Knaden widmete sich der allzu kahlen Pufferbohle seiner Fleischmann-86 und brachte Kupplung, Bremsschläuche- und Heizleitung an (links). Fotos: Ik, MK

Vitrinenmodelle handelt, begegnet uns ein Modellbahnfahrzeug jedoch vor allem auf der Anlage. Die teuren Details verschwinden in der Ferne. Vorbildentsprechende Proportionen gewinnen an Gewicht, je ferner sich das Modell vom Betrachter befindet. Es kommt nun z.B. nicht mehr auf die akribische Gestaltung eines Ackermann-Ventils an, sondern vielmehr auf die Plausibilität des Umrisses, welchen die Kesselaufbauten einer Dampflok bilden.

Zudem spielt der Bezug des Detaillierungsgrades zur Baugröße eine gewichtige Rolle. Bei gleichem Betrachtungsabstand kommen uns N-Modelle ferner vor als H0-Modelle, während ein Fahrzeug in Baugröße 0 ganz nah erscheinen mag. Daher muss das 0-Modell am besten detailliert sein, während man beim N-Fahrzeug sich auf das Wichtigste beschränken darf. Aber: Auch der N-Bahner wird sein Modell von nah betrachten und manche in N gar nicht mehr sinnvoll zu gestaltende Einzelheit vermissen.

Es bleibt ein Dilemma. Einerseits verflüchtigen sich die meisten Details, wenn wir unsere Fahrzeuge auf der Anlage verfolgen, andererseits wollen wir vom erreichten Standard nicht abgehen, ja einige von uns plädieren für noch detailliertere Modelle.

Ich behaupte: Je mehr ein Modellbahner vom Vorbild weiß, desto detaillierter hat das Fahrzeugmodell zu sein, ganz egal, ob er es vor allem aus der Nähe betrachten oder ob er mit ihm Betrieb machen möchte. Auch wenn wir die einzelnen Details üblicherweise gar nicht wahrnehmen können, so beruhigt es uns doch, dass sie tatsächlich vorhanden sind.

Bei manchen zu noch mehr anstachelnden Experten vermute ich einen

ziemlich direkten Realismus, der keine klare Trennungslinie zwischen Vorbild und Modell mehr zu ziehen vermag. Wir sollten daran denken: Das Modell einer 55 ist keine 55 in maßstäblich verkleinerter Form, sondern es gibt den Eindruck wieder, den seine Konstrukteure vom Vorbild hatten. Trifft sich dieses Modell mit unserem individuellen Vorbild-Eindruck, dann halten wir es für ein zumindest optisch akzeptables Modellbahnfahrzeug. Zwischen Vorbild und Nachbild liegt also eine Ebene der Interpretation.

Heute noch selbst detaillieren?

Mit der Umsetzung von Vorbildfahrzeugen und von deren Details ins Modell können wir heute generell zufrieden sein, auch wenn dies besonders detailverliebte Modellbahnkollegen bisweilen heftig bestreiten. Trotzdem macht es Spaß, an seinen Fahrzeugen herumzufummeln. Im letzten MIBA-Jahrgang gab es eine Menge Beiträge zu diesem Thema, wovon ich nur die Artikelserie der Mannschaft um Michael Meinhold nennen möchte. Hier ging es darum, eine historische Zug-Zeichnung Güterwagen für Güterwagen möglichst genau nachzubauen. Allerdings wurde dabei manchmal mehr als nur detailliert. Vieles musste umgebaut werden, einiges kam einem Neubau gleich. Übrigens finden sich dort gute Beispiele für die genannte Interpretation: Die „Vogelsberger“ geben nicht nur Hinweise zum Bau, sondern oft nennen sie auch die Gründe, warum sie im Sinn des Vorbildeindrucks das eine so und das andere so gemacht haben.

Weiter verbreitet ist der Wunsch, Großserienmodelle mit Messing-Guss-

teilen zu verfeinern. Hierbei kann man das Erscheinungsbild eines von Fotos bekannten Lok-Individuums anstreben. Wer es nicht so genau nimmt, der hebt generelle Unterschiede innerhalb einer Baureihe hervor. Ziemlich langweilig, wenn drei völlig gleichartige 55er auf der Anlage herumgurken!

Wer mit Detailarbeiten beginnen möchte, der gebe seiner Lok zunächst eine neue Nummer. Auch die farbliche Behandlung von Triebfahrzeugen halte ich für eine Art Detaillierung. Rost- oder Kesselsteinflecken gehören einfach zu ungepflegten Maschinen. Um die Elektroloks nicht zu vergessen: Auf ihren Dächern schlägt sich der Abrieb der Schleifstücke nieder und der Regen erzeugt oft groteske Muster.

Nun hoffe ich, dass die, welche heute noch Fahrzeugmodelle zusätzlich oder alternativ detaillieren, gegenüber den übrigen Modellbahnern tolerant und gegen sich selbst nachsichtig bleiben. Schon aus Zeitgründen können sie nicht jeden erkannten Detaillierungsbedarf decken.

Ich denke, es gibt zwei Arten, System in die Sache zu bringen: Einmal könnte man „vertikal“ vorgehen und einige seiner Loks, warum nicht auch Wagen, zu Supermodellen aufmotzen. „Horizontal“ würde ich es nennen, wenn Sie allen Ihren Loks nach und nach etwa Pufferbohlen verpassen, für welche Sie gewisse Detaillierungskriterien festgelegt haben.

Ein utopischer Vorschlag

Kaum traue ich mich diesen Gedanken zu äußern: Wie wäre es, wenn man uns preisgünstige Dampflokmodelle anböte, die aus 50 cm Entfernung – für Baugröße H0 – einen treffenden Eindruck



Links: Bei einem offenen Blechwand-Wagen scheint nicht viel Innendetaillierung nötig zu sein, doch auch bei O-Wagen mit Bretterwänden fehlt sie meist. Fleischmann fertigt dagegen auch ohne komplizierten Formkern eine Fugenstruktur, indem man die Bretter jeweils nach oben dünner werden lässt: sehr clever und wirkungsvoll!

Unten links: Superdetaillierung hat auch vor Modellautos nicht Halt gemacht. Echter Chrom und bisweilen sogar eingesetzte Richtungsblinker zeugen für hohen Standard. Hier ein Herpa-Porsche 356 in H0.

Unten: Figur ist nicht gleich Figur. Kibri setzt auf preisgünstige „Abstraktion“. Noch setzt auf eine preiswerte Lackierung. Merten kann sich offenbar nicht von seiner Standplatte verabschieden. Die aufwärtskompatiblen Preiser-Figuren siegen beim Detaillierungswettbewerb. Fotos: gp, MK

hinterlassen, deren Kesselarmaturen aber nicht vorhanden sind? Wie wäre es weiter, wenn die Hersteller bei der Entwicklung des Lokmodells mit Zurüstern zusammenarbeiten, sodass Zurüstsätze zugleich mit dem Modell in den Handel kommen?

Doch vergessen Sie diesen Vorschlag besser sofort wieder, denn er wird sich auf unserem Modellbahnmarkt niemals durchsetzen. Sie und ich sind wahrscheinlich viel zu sehr Konsumenten geworden, die nur das „Perfekte“ kaufen. Dass dabei eine Menge Spaß auf der Strecke bleibt, steht auf einem anderen Blatt.

Immobilien Details

Die meisten alltäglichen Wörter untersuchen wir nicht darauf, ob sie die gemeinte Sache wirklich treffen. Das Wort „Detail“ kommt beim Reden über Modellbahn-Dinge häufig vor und jeder Modellbahner weiß, was ein Detail ist und dass Details eine entscheidende Rolle für einzelne Modelle und ganze Modellbahnanlagen spielen.

Aus der Kaufmannssprache stammt die etwas veraltete Wendung „en gros

& en détail“, die ich als Überschrift gewählt habe. Ein Tuchhändler verkaufte ganze Ballen, war sich aber auch nicht zu gut, sein Zeug ellenweise abzugeben. Also meint „Detail“ das von einem Ganzen heruntergeschnittene Stück.

Wenn wir Details als Stücke der Wirklichkeit nehmen, die wir im Modell nachbilden wollen, ergibt die ursprüngliche Wortbedeutung einen Sinn, jedoch bleibt er ein wenig nebulös. Die Wirklichkeit – unser Vorbild – ist viel zu komplex und abstrakt, als dass wir sie je als Einheit fassen könnten. Aber ist sie deshalb wirklich nur eine Ansammlung von Details oder gilt nicht der Satz, dass das Ganze mehr sei als die Summe seiner Teile?

„Diese Anlage hat eine Menge sehr schöner Details“: Wenn Sie ein solches Urteil vom Besucher einer Modellbahnausstellung hören, dann fragen Sie ihn bestimmt: „Und sonst noch? Wie ist der Gesamteindruck?“ Spontan wollen Sie wissen, ob ein überzeugendes Ganzes gelungen ist. Was nützen etwa noch so filigrane Signale, wenn sie neben einem durchschnittlich gestalteten Schienenweg stehen? Was ist

von hervorragenden Selbstbau-Gebäuden zu halten, wenn das umgebende hohe und niedere Grün aus unveränderter Massenware besteht?

Nun geht es beim Grün bestimmt nicht darum, jedes Blatt eines Baumes oder Busches einzeln nachzubilden. Diese Details schaden möglicherweise sogar dem Gesamtbild – man denke nur an die einst in England erhältlichen geätzten Kastanienblätter in Baugröße 00/H0.

Vielmehr kommt es darauf an, die Vorstellung wiederzugeben, welche man selbst von den nachzubildenden wirklichen Dingen hat. Dass sich diese Vorstellung gerade durch den Modellbau immer weiter schärft, halte ich übrigens für einen starken Pluspunkt unseres Hobbys. Manchmal jedoch – dies ist die Kehrseite – lähmen steigende Ansprüche die Aktivität des Modellbauers.

Apropos Kastanienblätter: Sicher gibt es meisterliche Modellbauer, die damit für den Anlagenvordergrund zwei oder drei überzeugende Solitäre schmücken, aber was ist mit den übrigen Bäumen? Bestehen die gar nur aus Isländisch Moos?

