



Die Basis für das Eckmodul entstand aus denselben Holzprofilen der Modellbahn.

des Packpapierschnittmusters zugesägt und entlang des aufgezeichneten Trottoirrandes getrennt, was in der Kurve mit der Laubsäge von Hand vorgenommen werden musste und etwas aufwendig war. Der Abschnitt für das Gaswerk wurde flächig verklebt, das Strassenbrett vorerst beiseitegelegt.

Für die Randsteine verwende ich North-eastern-Lindenholzleisten mit den Massen  $2,0 \times 3,0$  mm, in die ich mit dem Skalpell alle 6,5 mm eine Fuge einschnit. An diesen Fugen lassen sich die Leisten auch gefühlvoll brechen, damit sie in Kurvenform gebracht werden können. Im Bereich der Einfahrt mussten sie «abgesenkt», also vorsichtig tiefer geschnitten und gefeilt werden. Sie wurden schlüssig dem Trottoirverlauf folgend festgeklebt. Um Trottoir und Gaswerkareal auf das Niveau der Randsteine anzuheben, wurde eine passend zugeschnittene 5,0-mm-Depafit-Platte flächig verklebt. Die obere Kartonschicht wurde entfernt, um in der Schaumstoffschicht weiter zu arbeiten.

teren Gestaltungsspielraum zu erhalten. Dies sollte sich beim späteren Einbau der Feldbahngleise als sehr hilfreich erweisen.

Für die Ausführung der Strasse schwebten klare Bilder vor dem inneren Auge. Sie war in ihrem früheren Leben gepflastert und wurde irgendwann überaspaliert, eine billige Lösung, die damals oft praktiziert wurde. Die Abnutzung zeigt sich nach Jahren in Form von Stellen mit abgeplatztem Asphalt, wo die Pflastersteine wieder zum Vorschein kommen. Ärgerlich in der Realität, wunderbar im Modell!

Kanal- und Abflusssdeckel hatte ich bei anderer Gelegenheit bereits gekauft, von Weinert gibt es sehr schöne aus Messing geätzte Sets. Sie sind mattschwarz grundierte und mit hellen Pulverfarben gealtert. Zum Schluss wurden die Kanten mit einem weichen Bleistift betont, was einen metallischen Glanz ergibt. Um sie auf das Niveau des Strassenbelages versenken zu können, musste die oberste Schicht des Sperrholzes

eingeschnitten und herausgelöst werden. Dasselbe Vorgehen erforderten ebenfalls die Bereiche der Rinnsteine beidseits der Strasse sowie alle Stellen, wo die Plastersteine offengelegt waren. Diese defekten Bereiche sollten möglichst unregelmässig verteilt werden und verschiedene Formen aufweisen, am besten werden sie deshalb zuerst mit einem Bleistift aufgezeichnet.

Das eigentliche Kopfsteinpflaster entstand schrittweise auf Basis meiner bevorzugten Spachtelmasse Holzreparaturspachtel von Moltofill, fertig angerührt aus der Tube. Damit wurden die aufgerissenen Stellen im Sperrholz wieder gefüllt. Sobald das Material nicht mehr nass, aber noch weich war, konnte ich mit einem feinen Schraubenzieher die Fugen eindrücken. Das Prägen kann nur innerhalb eines bestimmten Zeitfensters geschehen, weshalb immer nur kleinere Bereiche in Angriff genommen werden sollten. Einmal fertig, wurde die Strasse mindestens 24 Stunden beiseitegelegt. Danach konnte ich die ganze Strassenoberfläche schleifen.

Während die Vertiefungen unter den seitlichen Abflussschächten schwarz gestrichen wurden, kam für die Asphaltfläche FALLER-Strassenfarbe (180506) zur Anwendung. Das Kopfsteinpflaster wurde steingrau (Revell 36175) gestrichen, danach folgte stark verdünnte schwarze Farbe, um die Fugen zu betonen. Das Finish bilden schliesslich Pigmentfarben von Artitec, „Schwarzbraun“ für die Pflastersteine und „gelbbraune Erde“ für den Asphaltbelag.



Die Bandsteine wurden aus Holzprofilen von Northeastern geschnitten



Das Kopfsteinpflaster entstand wiederum aus Holzreparaturspachtel.