

Schrauber & Sammler

Magazin für die Freunde des Metallbaukastens.

Ich schraube, also bin ich.

Nr. 21 Winter 2021



In dieser Ausgabe

Weihnachtsmodell „Advent“
Elton John am Klavier
Wellman-Kran mit Märklin
Restaurieren eines alten Märklin-Kastens
Werftkran Boel, Temse
Aus der Exotenschublade von Urs Flammer: Alpha
Mercedes-Benz SSK Karosserie
20. Schraubertreffen Bebra 2021

Nächstes Treffen des Freundes-
kreises Metallbaukasten:
3
5 Das Jahrestreffen findet wieder in
11 Bebra, im Hotel Sonnenblick statt.
15 www.sonnenblick.de
20 **Der Termin ist der 13. bis 16. Okt. 2022.**
26 Weitere Informationen gibt es bei
29 Andreas Köppe unter:
35 Thale_Schrauber@web.de

Ein paar Worte zu diesem Heft.

Liebe Leser, liebe Schrauber und Sammler, liebe Metallbaukastenfreunde,

Ihr habt gerade die neueste Ausgabe unseres Magazins für die Freunde des Metallbaukastens auf Eurem Bildschirm. Vor fünf Jahren habe ich ganz bescheiden ein Probeheft herausgebracht und einfach mal die Reaktionen abgewartet. Jetzt sind wir beim 21. Heft und im sechsten Jahr. Wer hätte das damals gedacht? **Ich bedanke mich bei allen, die dazu in irgendeiner Weise mitgeholfen haben.** Weiter so!

Das Magazin wird weiterhin gratis und umsonst als pdf-Dokument verteilt. Wer trotzdem die Mühe belohnen möchte, darf mir den Gegenwert einer Tasse Kaffee über Paypal zukommen lassen. Mein Paypal-Account ist meine Email-Adresse, die unten steht.

Und was steht aktuell drin?

Diese Ausgabe beginnt der Jahreszeit entsprechend mit einem Adventsschmuck aus Märklin. Einfach, ohne Bewegung und der stillen Zeit angemessen.

Vor zweihundert Jahren wurden Musik spielende Puppen Automaten genannt. In Meccano heißt das Modell schlicht „Elton John spielt Klavier“, natürlich mit Arm- und Beinbewegungen.

Krane gibt es viele, auch und vor allem aus Metallbaukasten konstruiert. Ein Kran mit einem besonderen oder seltsamen Mechanismus, um den Greifer bei einer Veränderung des Auslegers auf gleichem Niveau zu halten, gibt es wenige. Hier ein Märklin-Kran nach den Entwürfen der Firma Wellman aus England.

Der nächste Bericht ist ein Zwitter zwischen Bastelbericht und historischem Aufsatz. Er beschreibt, wie aus einem stark bespielten Märklin-Kasten ein Schmuckstück wurde.

Wie bereits erwähnt sind Krane ein beliebtes Objekt für Metallbaukastenfreunde. Deshalb bringen wir

noch einen Werftkran aus Merkur, der vor allem durch seine Höhe und sein filigranes Aussehen beeindruckt.

Aus der Exotenschublade stellen wir in dieser Ausgabe den Metallbaukasten Alpha vor, der relativ lange am Markt war, aber trotzdem nicht weit verbreitet.

Im letzten Magazin zeigten wir ein sehr schönes Fahrgestell eines Mercedes-Benz SSK Sportwagens. Hier kommt die Blechhülle dazu. Es ist eine Beschreibung der Karosserie und wie es dazu kam.

Als Letztes erscheint der erste Teil eines Berichts über das 20. Schraubertreffen in Bebra im Oktober 2021. Er stellt die Modelle vor, die gezeigt wurden. Die Sammelstücke werden in der nächsten Ausgabe gezeigt.

Und jetzt kommen hier noch meine üblichen letzten Bemerkungen mit Dank und Bitten:

Ich möchte allen danken, die einen Bericht oder Anregungen dazu gebracht haben. Besonderen Dank an Gert Udtke, der zuverlässig Schreibfehler und sonstige sprachlichen Unzulänglichkeiten entdeckt.

Unser Heft kann nur weiterbestehen, wenn wir viele Berichte über verschiedene Baukastensysteme, Modelle, Basteltipps, historische Sachverhalte bekommen.

Schreibt und fotografiert daher bitte etwas und helft uns.

Euer

Georg Eiermann

Ich bin per Email zu erreichen:
georg.eiermann@gmail.com

V.i.S.d.P.: Georg Eiermann

Allgemeine Information: Diese Ausgabe und auch alle älteren sind nur als pdf-Dokumente erschienen und können unter folgenden Internetadressen jederzeit auf den eigenen Rechner heruntergeladen werden:
www.nzmeccano.com/image-110519 oder:

<https://www.meccanoindex.co.uk/SundS/>

Die jeweils neueste Ausgabe steht an erster Stelle.

Das Magazin kostet nichts und kann beliebig weiterverteilt werden. Falls jemand Bilder, ganze oder teilweise Texte übernimmt, bitte die Quelle und die Autoren zitieren, bei denen die Rechte liegen.



Weihnachtsmodell "Advent"

Von Wolfgang Schumacher

Passend zur wieder anstehenden Adventszeit, zeige ich hier eines meiner in den letzten Jahren ersonnenen "Weihnachtsmodelle".

Bei diesem Modell "Advent" handelt es sich um die Märklinisierung eines um diese Jahreszeit vielerorts als Deko zu findenden 3D-Schriftzuges des Wortes Advent.

Ich fand es witzig, diesen aus vorrätigen Märklin-Bauteilen nachzuempfinden. Das machte mir mehr Spaß, als so ein Ding im Gruschkelladen (=Fachhandel für Krimskrams) käuflich zu erwerben.

Die Designvorlagen der einzelnen Buchstaben waren bei bekannten Suchmaschinen schnell gefunden. "Mann" braucht halt immer etwas Vorlage, um den kreativen Prozess ins Rollen zu bringen....

Die einzelnen Buchstaben habe ich in abwechselnd verschiedenen Höhen gebaut und im Halbkreis auf

zwölf Sektorenplatten und fünf Montageplatten geschraubt, um die optische Wirkung etwas zu verstärken und um Platz beziehungsweise Befestigungsmöglichkeiten für weiteren Zierrat in Form von geschmückten Weihnachtsbäumen zu haben.



Gebaut sind die Buchstaben einfach aus 11 beziehungsweise 9 Loch-Flachbändern und Winkelträgern, die größtenteils mittels Winkelstücken verbunden wurden. Die runden Teilstücke sind aus Bogenbändern zusammengesetzt.



Zur äußeren, nur sichtseitigen Verkleidung der Flächen wurden 3 Loch breite, blaue Verkleidungsplatten in variablen Längen verwendet, die passend in Form gebogen wurden.

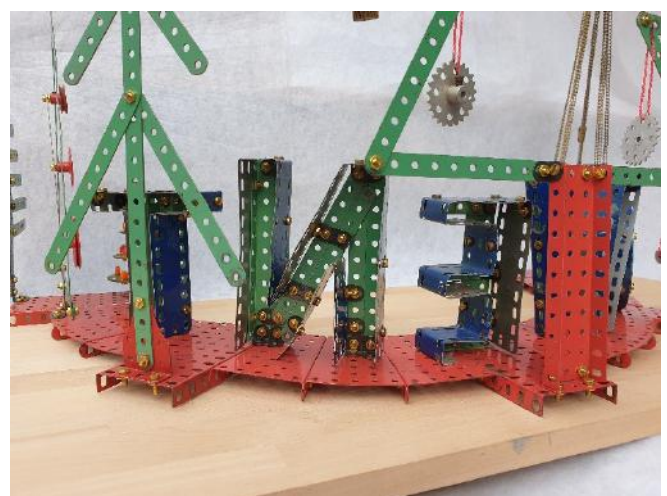


Wie immer bei meinen oft schnell "gezimmerten" Modellen, habe ich nicht gerade meine besten Bauteile verwendet, sondern die bespielten und daher schon et-

was angeschredderten, um die Guten für etwas Besseres zu schonen. Aber das ist ja auch der Sinn dieses Spielsystems, die Teile in immer neuen Modellen zu verwenden. Dass diese dabei über die Zeit etwas leiden, ist also okay und meiner Meinung nach auch kein großer Schaden. Um den Schriftzug Advent herum habe ich verschiedene Formen von "Bäumchen" angeordnet, die mal geschmückt mit Weihnachtskugeln in Form von verschiedenen Zahnrädern an roter Laufschnur und/oder auch blank gebaut wurden. Der "Kettenbaum" links wurde aus runden Platten, Winkelaschen, zwei gekuppelten langen Wellen, Ketten und einer Spitze aus drei Zahnrädern gebaut. Um die Kettengirlanden auf Spannung zu halten, wurden kleine Federn verwendet.



Das kleine güldene Bäumchen rechts, mit stilisierter Kerzenbeleuchtung, ist aus verschiedenen großen Zahnrädern auf einer Welle montiert und wird von einer Spitze aus einer Kupplungsmuffe gekrönt.



Frohe Weihnachten und alles Gute im Neuen Jahr!

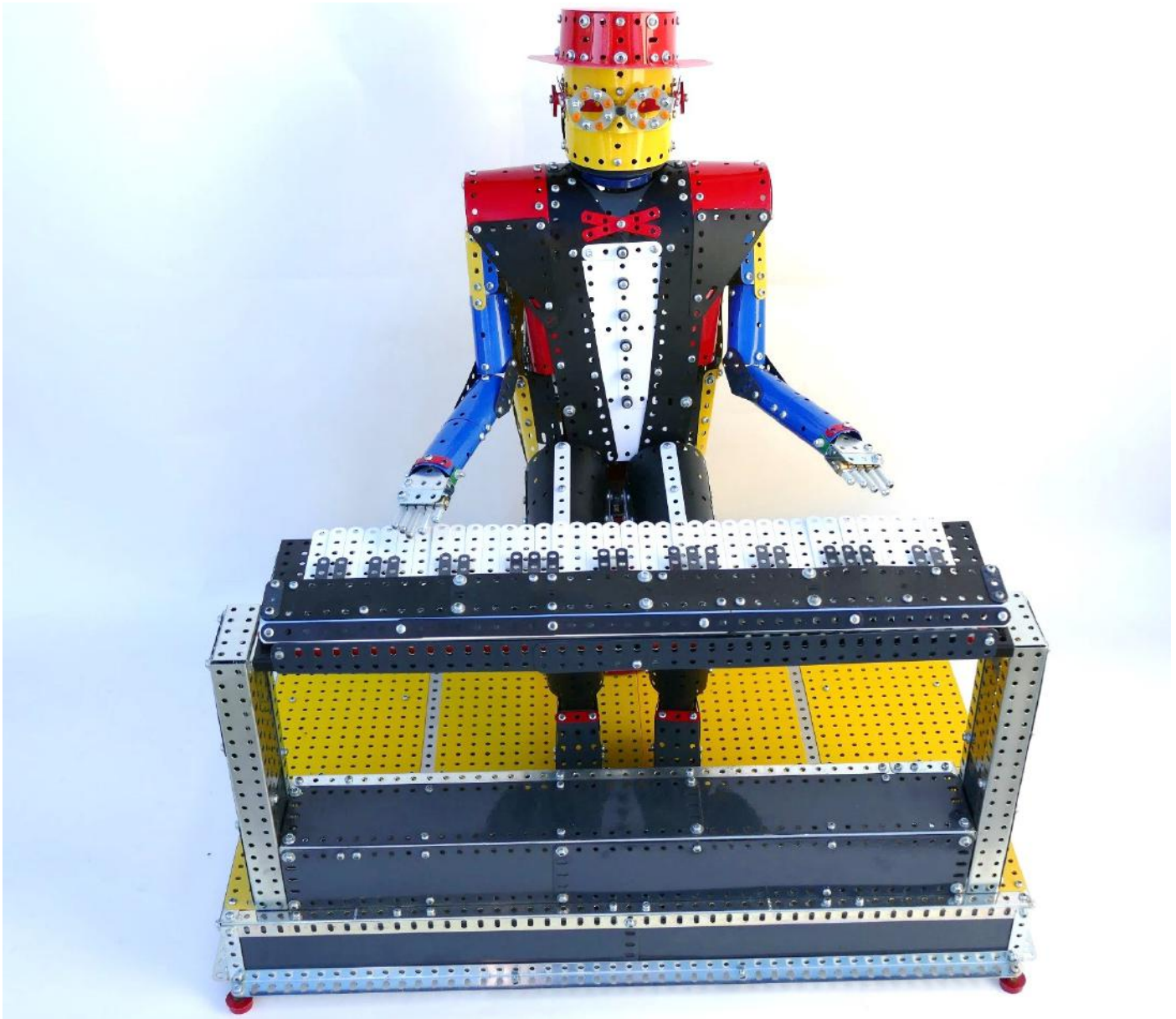


Abb. 1 Elton John am Klavier von vorne

Elton John am Klavier

Von Guy Kind (Text und Fotos)

Ich wollte schon immer ein Meccano-Modell bauen, das sich von meinen üblichen Modellen wie Lokomotive, Kran oder Erdbewegungsmaschine unterscheidet, und so kam ich auf die Idee einen Pianisten zu bauen.

Ich dachte, dass ein Klavierspieler, dessen Finger sich auf und ab bewegen können, eine Herausforderung wäre, aber nach einigen Versuchen mit den kleinsten Meccano-Teilen als Fingern, also Wellen, stufte ich die Idee als undurchführbar in dem von mir gewählten Maßstab ein. Nach reiflicher Überlegung wäre das,

was ich für möglich hielt, ein Klavierspieler mit beweglichen Armen, Füßen und Kopf nach dem Vorbild von Zauberern, die zuvor in zahlreichen Formen und Größen mit Meccano gebaut wurden.

Zuerst habe ich „menschliche Körpermaße“ geogogelt und festgestellt, dass dies eine Wissenschaft namens Anthropometrie ist. Man lernt immer, wenn man Meccano-Modelle baut! Einen menschlichen Körper zu bauen, war für mich ein absolutes Novum, also habe ich Anfang September 2019 damit angefangen, um sicherzustellen, dass ich rechtzeitig zur Ausstellung in Skegness auf ein konventionelleres Modell umsteigen kann, sollte mein Klavierspieler ein Flop werden.

Hätte ich damals von dem Coronavirus gewusst, hätte ich mir um das Timing keine Sorgen gemacht. Sechs Monate später wurde ein Pianist geboren, der auf seiner Tastatur spielte. Ich nannte ihn Elton John: ein Sänger, den ich schon immer sehr gemocht habe.

Meccano-Modell



Abb.2 Seitenansicht mit Details des Spielerkostüms und der FüÙe.

Das Modell wurde im Maßstab 1:2,5 gebaut, um Gewicht und Abmessungen des Modells auf einem überschaubaren Niveau zu halten und dennoch genügend Details einzubeziehen. Das Modell wird in den Abbildungen 1 und 2 aus verschiedenen Blickwinkeln gezeigt.

Arm- und Kopfmechanik

Meine Vorgehensweise beim Bauen bestand darin, zuerst die Arm- und Kopfmechanismen zum Laufen zu bringen und mich später um den Rest zu kümmern, wie beispielsweise Eltons Kleidung, die Tastatur und die FüÙe. Ich entschied mich für zwei Bewegungen für die Arme, um einen echten Spieler zu imitieren: seitwärts, um die gesamte Breite der Tastatur zu umfassen und auf und ab für die Hände, die die Tasten verlassen und auf sie fallen – sowie einen Kopf, der sich leicht dreht und FüÙe, die die Pedale betätigen. Alles sollte mechanisch sein, also ohne Elektronik und mit

einfachem Zugang für die Wartung im Fall von Problemen auf Ausstellungen.

Der Sitz des Pianisten war der ideale Platz, um den Motor und die Grundantriebe unterzubringen. Der Sitz selbst besteht aus zwei runden Trägern, die durch Lochstreifen verbunden sind und durch $2\frac{1}{2}'' \times 1\frac{1}{2}''$ dreieckige flexible Platten verstärkt sind. Die Baugruppe ist leicht, aber dennoch sehr stabil und wird schließlich mit gerollten Platten verkleidet, die einfach auf vorstehende Bolzen aufgesteckt werden. Der untere Teil des Sitzes umfasst den Elektromotor, der über zwei separate Wellen sowohl die Arme als auch den Kopf antreibt. Um zu vermeiden, dass sich die Bewegungen des Pianisten wiederholen und symmetrisch werden, ist das Übersetzungsverhältnis für jeden Antrieb unterschiedlich (25-60 auf der einen Seite, 17-57 auf der anderen) mittels L-förmig angeordneten Löchern.

Über dem Sitz, unter dem Kostüm des Klavierspielers, teilt sich jeder der Antriebe in zwei Teile, einen für die seitliche Bewegung der Arme und einen zweiten für die Auf- und Ab-Bewegung der Arme sowie das leichte Drehen des Kopfes. Die seitliche Bewegung jedes Arms wird durch ein Kronrad ausgelöst, das mit einer Kurbel verbunden ist und eine intermittierende Drehung zu einer anderen Welle ermöglicht. Sie tritt etwa auf Schulterhöhe aus, ist mit einer Kupplung ausgestattet ist und betätigt eine Hebelanordnung, die die Arme des Spielers seitwärts bewegt. Die Abbildungen 3 und 4 zeigen dieses System.

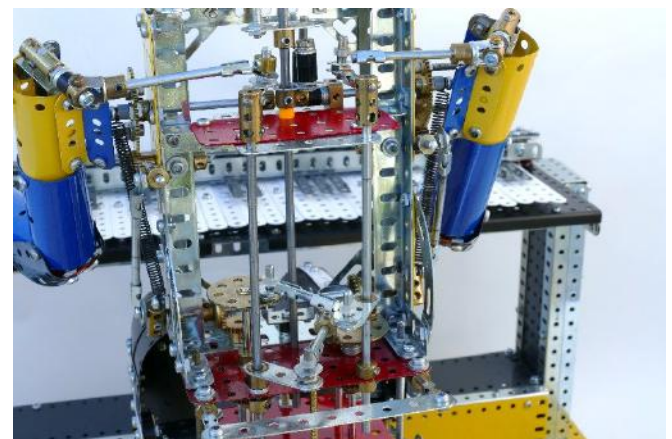


Abb.3 Eine Nahaufnahme zeigt die Details des Systems, das für die seitlichen Armbewegungen verantwortlich ist. Von unten angetriebene Kurbeln werden durch die beiden am unteren Ende sichtbaren Kronenräder betätigt, die mit den an den Armen angebrachten Wellen- und Streifenverbindern verbunden sind.

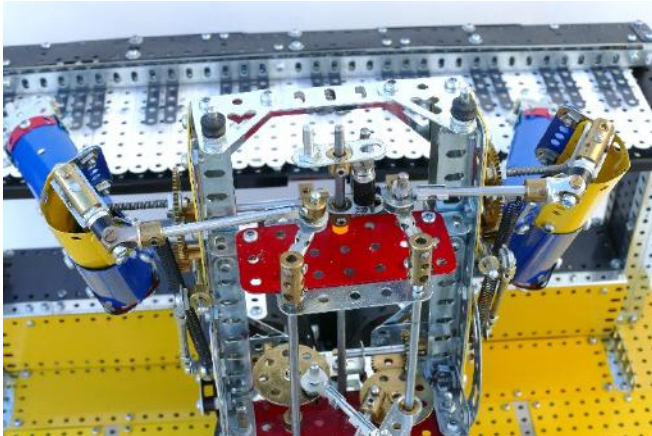


Abb.4 Detail der oberen Verbindung zu den Armen, die um eine Kupplung schwenken. Sie wird durch eine Stange gehalten, die am Ende der beiden langen Bolzen am 57-t-Getriebe befestigt ist. Die seitliche Bewegung des Kopfes erfolgt über die horizontale Welle, die das 57-Zähne-Rad hält, ein Stellring mit einem Gewindestift, der mit einer Doppelarmkurbel verbunden ist, auf der ein ähnliches Stück am Kopf befestigt ist.

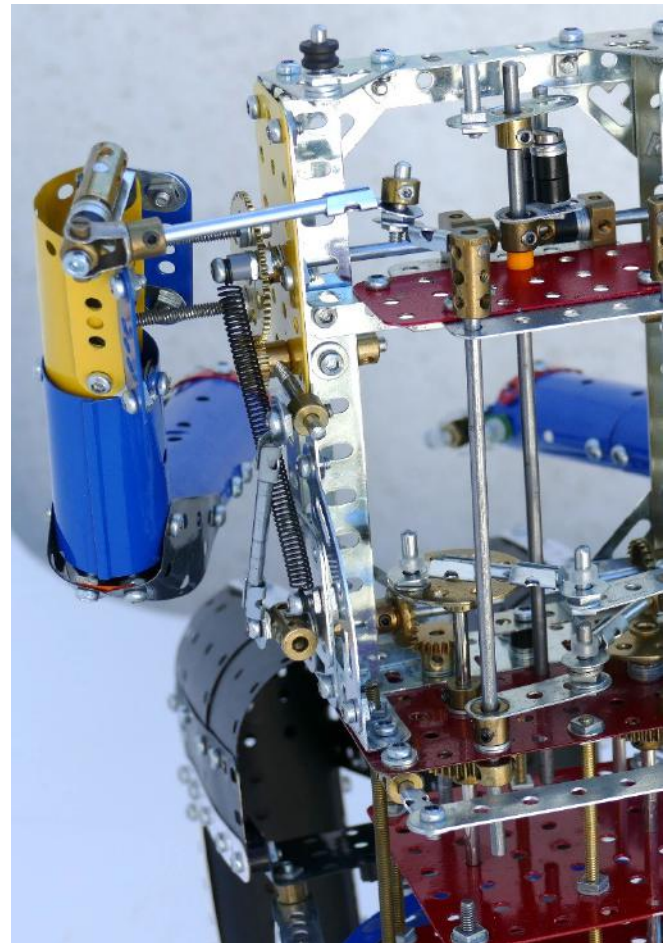


Abb. 5a Wie Abb. 5 jedoch andere Seite

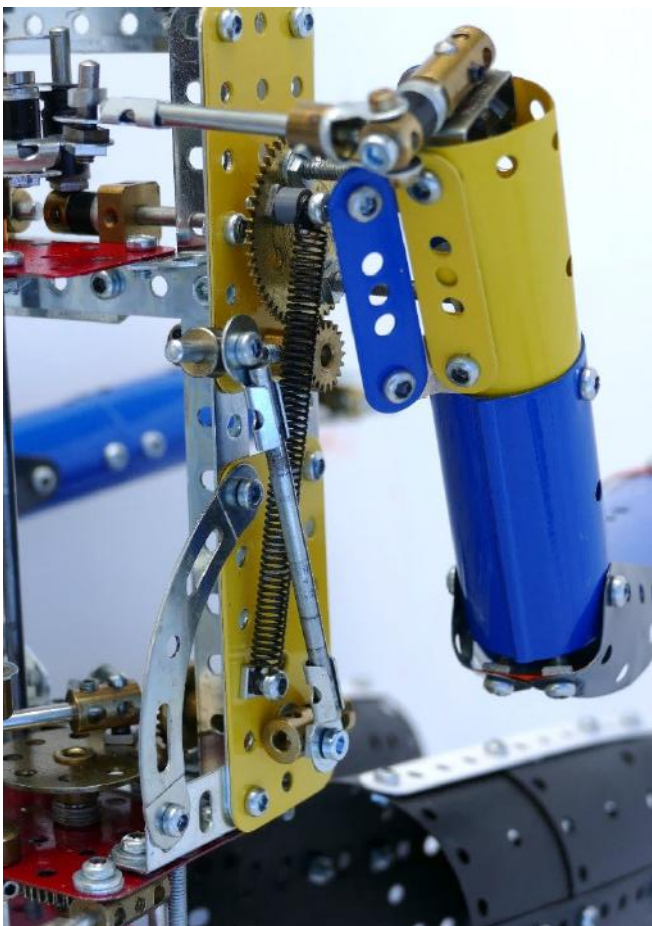


Abb.5 Der Antrieb der Auf- und Ab-Bewegung der Arme. Eine Kupplung, die als Kurbel fungiert und durch das im Hintergrund sichtbare Kronrad angetrieben wird, ist mit einem 19-Zähne-Ritzel verbunden, das mit dem 57-Zähne-Rad kämmt, das die Arme hält. Das Ergebnis ist eine relativ kleine, vertikale Bewegung der Arme, die ziemlich realistisch ist.

Die Auf- und Ab-Bewegung der Arme ist etwas komplizierter und beginnt mit einer Kurbel, wie in Abb.5 gezeigt. Diese Kurbel wird durch ein Kronrad mit 25 Zähnen und ein 25-Zähne-Ritzel über ein 38-Zähne-Zahnrad angetrieben, das an einer vertikalen Welle befestigt ist, parallel zu der, die für die seitliche Arm-bewegung verantwortlich ist und sich mit derselben Geschwindigkeit dreht. Die Kurbel ist über Welle/Band-Verbinder mit einem 19-Zähne Ritzel verbunden, das mit einem langen Gewindestift ausgestattet ist, was eine kleine Schaukelbewegung auf das Ritzel impliziert, das in ein 57-Zähne-Rad eingreift, wodurch die Bewegung noch weiter reduziert wird. An diesem Rad sind die Arme durch ein System befestigt, das es ihnen ermöglicht, sich horizontal zu drehen, während sie vertikal bewegt werden, Abb.5 und 5a

Die Welle eines der 57-Zähne Räder ist an ihrem inneren Ende mit einem Stellring versehen, an dem ein Gewindestift befestigt ist, der durch einen 1" schmalen Streifen auf eine kurze Kurbel wirkt. Das Drehen des Kopfes nutzt die kleine Rotationsbewegung der horizontalen Welle, an der die Arme dann durch eine Reihe von Kurbeln befestigt werden. Diese wirken auf eine Doppelarmkurbel mit einem Gewindestift, der in eine weitere Doppelarmkurbel eingreift, die fest mit

dem Kopf verbunden ist, sich jedoch frei auf einer vertikalen Welle drehen kann, wie gezeigt in Abb.5 oben.

Jeder Arm besteht aus einer gelben, gebogenen, flexiblen Platte und einem Zylinder für den oberen Teil und zwei leicht abgeflachten Zylindern, die am Ellbogen beginnen. Dieser Teil des Arms ist am Oberarm durch zwei schwarze, dreieckige, flexible Platten befestigt, die eine Höhenverstellung ermöglichen, so dass die Hände des Spielers in ihrer niedrigsten Position so nah wie möglich an der Tastatur sind. Der Aufbau der Hände ist in Abb. 6 dargestellt. Bitte beachten Sie die Verwendung von abgesägten Kunststoffstabverbindern für die Finger.

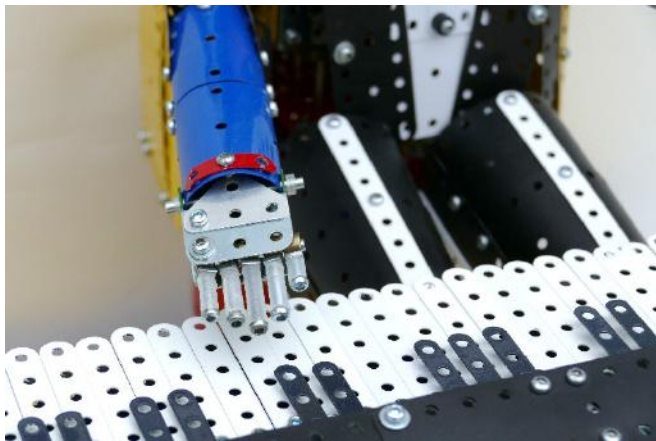


Abb.6 Nahaufnahme der Hand. Beachten Sie die abgesägten Kunststoffverbinder, die als Finger fungieren.

Kostüm

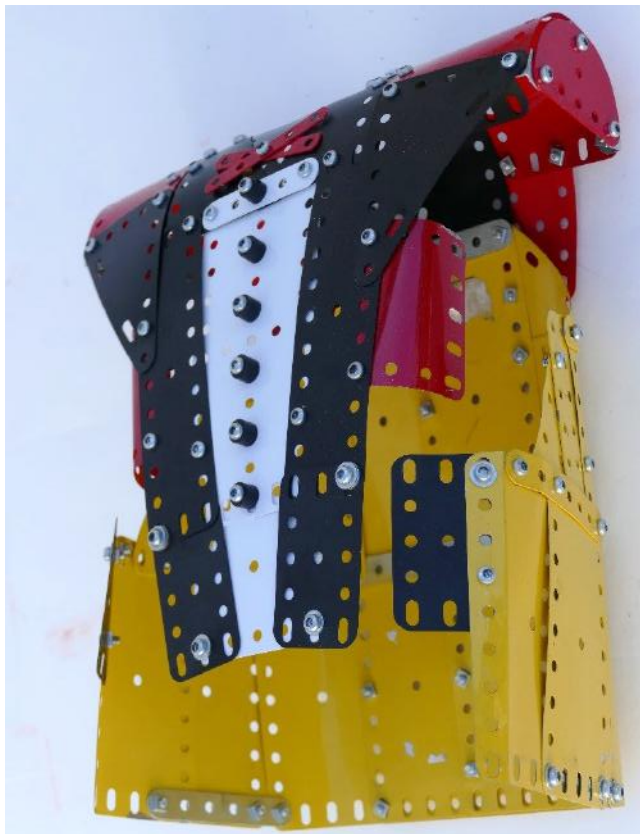


Abb.7 Vorderansicht von Elton Johns Bühnenkostüm.

Es ist ein einteiliges Stück, der einfach auf den Körper gelegt und durch einen Gewindestift befestigt wird, der auf jeder Seite in Höhe des Halses verschraubt ist und auf einer Welle ruht, die durch eine kurze Gewindekuppelung am Körper befestigt ist.



Abb.8 Die Rückseite des Kostüms. Auf der rechten Seite des Halses ist gerade noch das Ende des Gewindestifts sichtbar, der zur Fixierung verwendet wird. Beim Kostüm war Sorgfalt erforderlich, um Eingriffe in den Mechanismus zu vermeiden, und hier war viel Plattenbiegen erforderlich.

Das Kostüm des Spielers ist aus einem Stück gefertigt und wird durch Ziehen über den Körper und Fixieren durch Einsetzen der beiden Gewindestifte, die sich am Kostüm befinden, an einer Welle befestigt, die von den beiden an der Oberseite des Körpers befestigten Gewindeansätzen gehalten wird. Das farbenfrohe Kostüm ist in den Abbildungen 7 und 8 zu sehen. Die Herausforderung bei dem Kostüm bestand darin, Berührungen mit dem Mechanismus zu vermeiden. Um sowohl eine ästhetische als auch eine funktionelle Form zu erreichen, war viel Plattenbiegen erforderlich. Trotzdem es sehr flexibel ist, hat sich das Ganze bisher recht gut verhalten.

Kopf

Nach mehreren erfolglosen Versuchen, einen eigenen Kopf zu entwickeln, habe ich mich schließlich für ein von Mike Hooper entworfenes und in CQ24, Seite 32 illustriertes Beispiel entschieden. Es ist ein Meisterwerk der Kopfgestaltung in Meccano und ich habe nichts annähernd so Gutes gefunden, also habe ich es fast vollständig kopiert, Abb.9. Nachdem ich dem

deutschen Meccano-Enthusiasten Georg Eiermann mein Kopfmodell gezeigt hatte, gab der mir den Tipp, Elton mit der extravaganten Brille auszustatten, für die er berühmt ist. Ich muss zugeben, dass dies ein genialer Rat war, denn jetzt ist der Spieler fast sofort als Elton John zu erkennen (besonders wenn das Factsheet auf dem Ausstellungstisch betitelt ist: 'Elton John an der Tastatur'!!!), was ohne Brille nicht der Fall war. Vergleichen Sie einfach die Abb. 9 und 10.

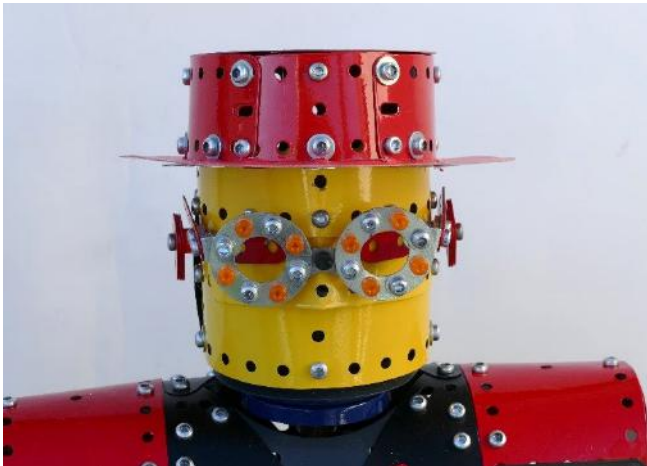


Abb.9 Der Kopf des Künstlers trägt die schicke Brille, für die Elton John berühmt ist. Der Unterschied zu Mike Hoopers Original (ohne Brille) ist wirklich bemerkenswert.



Abb.10 Dies ist wie in Abb.9, jedoch ohne Brille. Eltons Canotier-Hut besteht für Krempe und Krone aus Pappe, die Seite ist aus flexiblen Platten.

Einer der schwierigsten Teile war der Hut. Diese haben in der Regel sehr komplexe Formen, die in Meccano kaum machbar sind. Meine Wahl fiel auf einen Canotier (in England besser bekannt als „Boater“), der in den 1930er Jahren sehr beliebt war, aber auch heute noch verwendet wird (Elton John trug um 1980 ziemlich häufig einen auf der Bühne). Der Hut hat eine einfache geometrische Form, aber sein elliptisches Top widersetzte sich allen Modellierungsversuchen. Am Ende habe ich Frank Hornbys Philosophie übernommen, dass Meccano-Jungs (Mädchen sollten

damals nicht mit Meccano spielen!) „Pappe verwenden können, um das Erscheinungsbild ihrer Modelle zu verbessern“. Krone und Krempe des Hutes sind aus Pappe, die Seiten aus flexiblen Platten.

Basis und Klavier

Die Basis ist eine einfache rechteckige Struktur von $24\frac{1}{2}'' \times 18\frac{1}{2}''$, die in den Abbildungen 1 und 2 sichtbar ist und keiner weiteren Erläuterung bedarf.

Eltons Klavier besteht aus einer typischen vertikalen Struktur und der Tastatur selbst. Ich achtete darauf, die Tastatur selbst so realistisch wie möglich aussehen zu lassen; sie wird mit vier Schrauben an der Basis befestigt und kann somit leicht entfernt werden. Da die Breite der Tastatur durch die Breite des Ständers begrenzt ist, habe ich es nicht ganz geschafft, die richtige Anzahl von Tasten zu integrieren, aber die Verwendung von normalen weißen Streifen für die Haupttasten und schwarzen schmalen für die anderen hat meiner Meinung nach dazu geführt, dass ein ziemlich attraktives Instrument entstanden ist. Weder weiße noch schwarze Tasten können sich bewegen, da sie fest mit ihrer Halterung verschraubt sind.

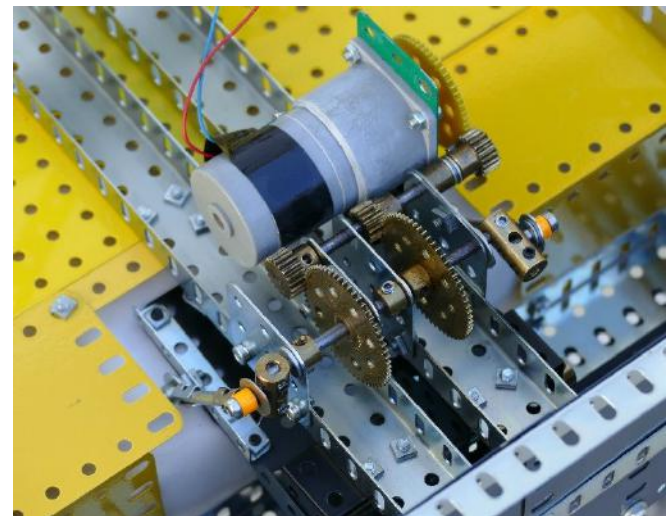


Abb.11 Blick von unten auf den Antrieb der Pedale. Er befindet sich unterhalb des Rahmens. Das unterschiedliche Übersetzungsverhältnis vom rechten zum linken Pedal dient dem Vermeiden einer Bewegung der Pedale im Gleichschritt.

Die Basis enthält auch zwei Pedale, die von einem im Sockel befindlichen Philips-Motor angetrieben werden und die Pedale über einen Kurbelmechanismus bewegen, Abb.11. Auch hier wurde auf eine unterschiedliche Übersetzung der beiden Pedale geachtet, damit sie sich nicht im Gleichschritt bewegen. Im wirklichen Leben tritt der Pianist in die Pedale; hier ist es umgekehrt – die Pedale bewegen die Füße, die einfach darauf ruhen und sich frei drehen können, indem sie durch Wellen mit dem unteren Teil der Beine

verbunden sind, Abb.12. Die Beine selbst sind auf Sitzhöhe starr mit dem Körper verbunden.

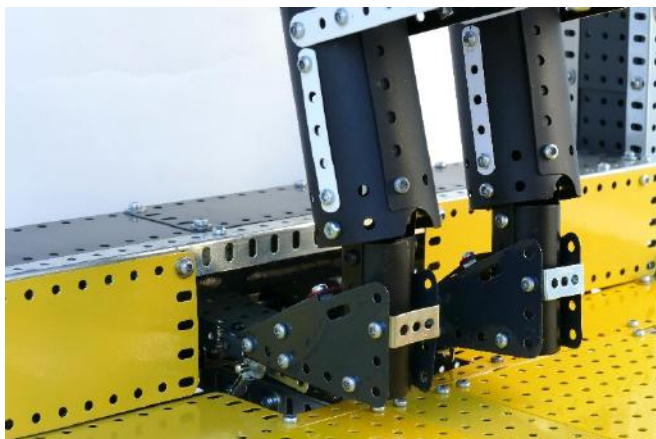


Abb.12 Eltons Füße ruhen auf den Pedalen und werden von diesen angetrieben. Sie sind am unteren Ende der Beine angelenkt, die auf Hüfthöhe fest mit dem Körper verbunden sind.

Die Bewegungen von Elton John sind recht realistisch, zumal aufgrund der unterschiedlichen Übersetzungsverhältnisse an Armen und Füßen kein sich wiederholendes Muster erkennbar ist, obwohl es offensichtlich eines gibt. Um den Realismus noch weiter zu steigern, spielt ein DVD-Player einen Elton-John-Song, wenn das Modell gestartet wird.

Dies war als mein 2020er Modell gedacht, das zuerst auf der CAM und dann auf den Skegness-Ausstellungen gezeigt werden sollte (beide später abgesagt). Ich habe es jetzt in mein Modell 2022 umbenannt, und es wird auf den beiden oben genannten Ausstellungen gezeigt (falls sie denn stattfinden!), wenn auch zwei Jahre später. Entgegen einer 20-jährigen Tradition war der erste Auftritt also im Oktober

beim deutschen Schraubertreffen, das als einziges bisher gegen Corona gewonnen hat und mit reduzierter Teilnehmerzahl abgehalten wurde. Ob ich ein zweites Modell für 2022 bauen werde, ist noch offen. Falls ich ein interessantes Thema finde, werde ich es eventuell versuchen. Der Klavierspieler war faszinierend zu bauen und eine angenehme Abwechslung zu meinen üblichen mechanischen Vorbildern. Mit der Zeit habe ich es liebgewonnen und neige dazu, es als eines meiner besseren Modelle einzustufen. Die Wahl in Skegness wird zeigen, ob das Publikum meiner Meinung zustimmt!

Abb. 13 Elton John am Klavier in einer Dreiviertel-frontansicht mit Tastatur gesehen, Elton John blickt direkt in die Kamera.





Wellman- Kran mit Märklin

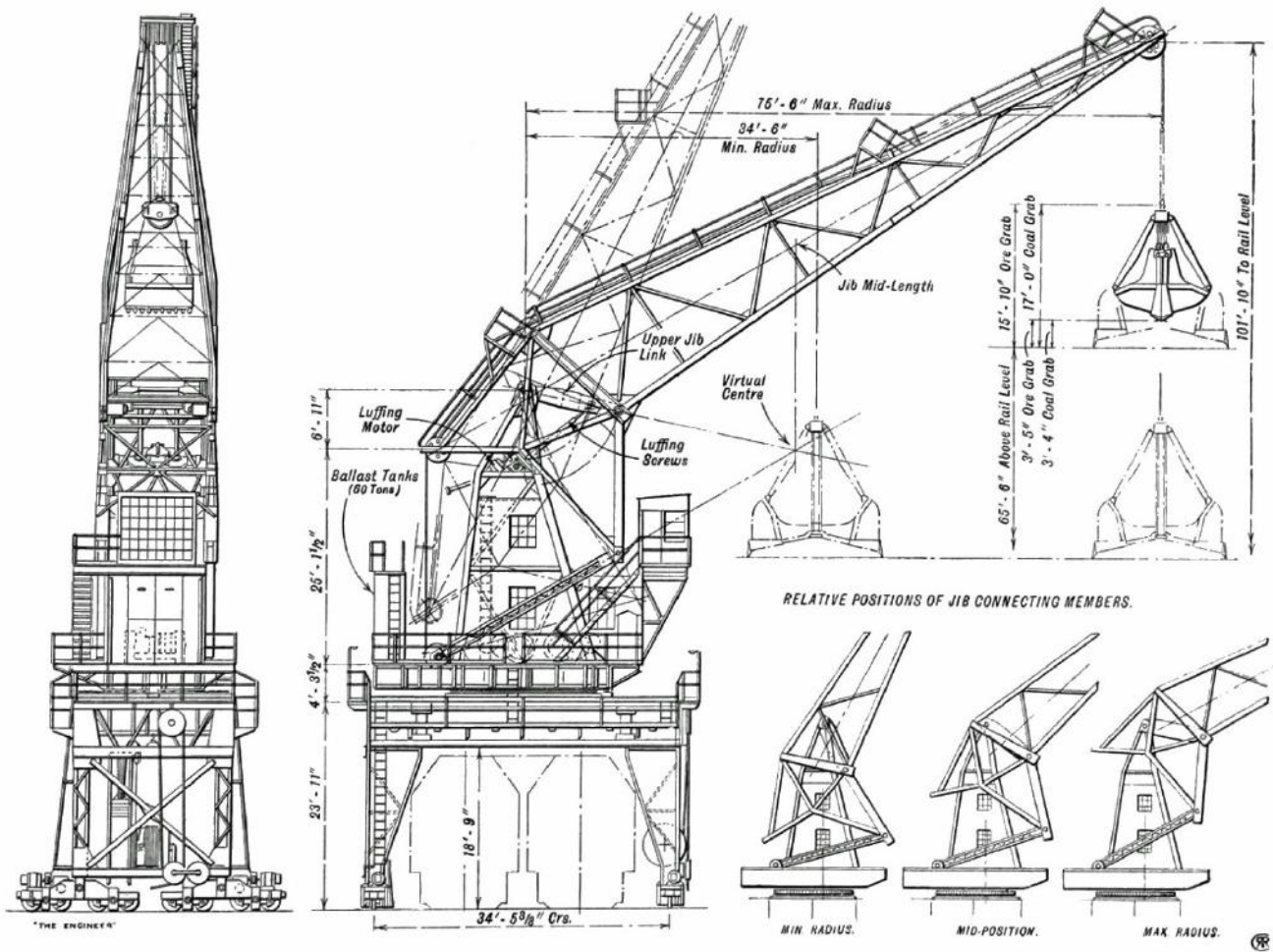
Fotos: Günther Lages; Text: Günther Lages, Georg Eiermann

In der deutschen Mailingliste „Freundeskreis Metallbaukasten“ zeigte Geert Vanhove ein Bild eines historischen Wellman-Krans aus Großbritannien. Die Herstellerfirma Wellman Smith Owen Engineering Corporation, Ltd. aus London entwickelte in den 1940er Jahren einen Verladekran für Kohle, Eisenerz oder andere Schüttgüter, der eine neuartige Bewegung des Auslegers aufweist, bei der beim Verstellen des Auslegers der Greifer nur horizontal bewegt wird. Dies wird durch ein Vielgelenk erreicht, über das der Ausleger am Oberteil des Krans angelenkt ist.

In den Britischen Patenten GB 566767 A und GB 611754 A ist die ungewöhnliche Mechanik beschrieben, die mich überhaupt erst dazu veranlasste, so einen Kran nachzubauen. Die genannten Patente und eine gute Beschreibung des Krans in der Fachzeitschrift „The Engineer“ vom 5. Oktober 1945 ermöglichten mir, nahe am Vorbild zu bleiben und vor allem die Längenverhältnisse des Vielgelenks einzuhalten.

Danke an Norbert Klimmek, der mir den Fachartikel und eine Übersetzung dazu zur Verfügung stellte.

Auf der nächsten Seite sind die Ansichten des Krans aus dem Zeitschriftenartikel gezeigt.



GENERAL ARRANGEMENT OF CRANE

„The Engineer“ vom 5. Oktober 1945: Level-Luffing Portal Jib Crane. Gesamtansichten

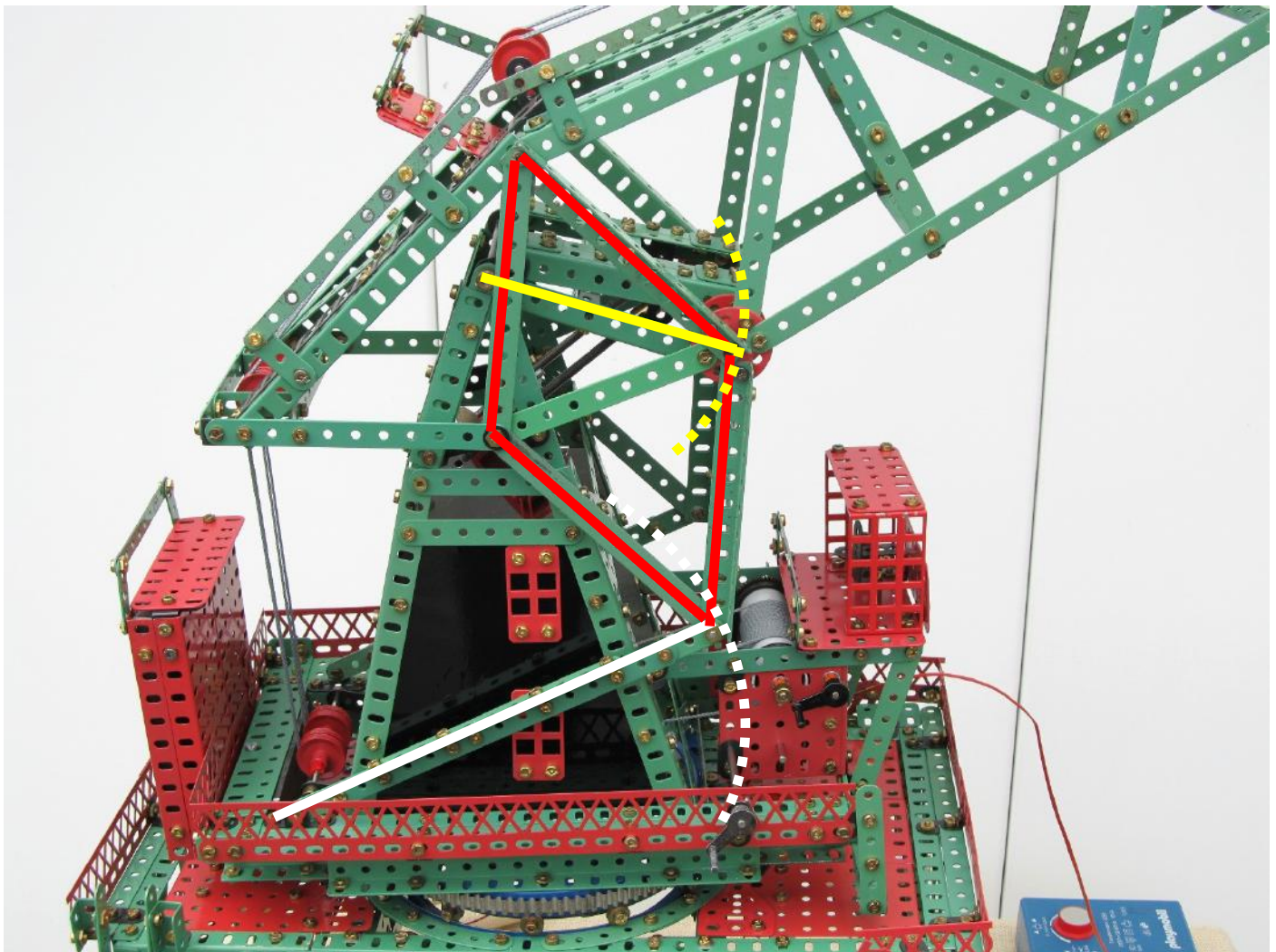
Das Prinzip der Auslegerverstellung mit dem Vielgelenk kann man in der Zeichnung oben anhand der drei kleinen Prinzipskizzen rechts unten erkennen. Der Fußpunkt des Auslegers ist nicht fest am Oberbau des Krans gelagert, sondern wandert beim Heben oder Senken auf einer Kreisbahn, so dass die Last dabei annähernd horizontal bewegt wird. Dieses Vielgelenkgetriebe erfordert viele Hebel und Gelenke oder Lagerstellen der Hebel und damit einen hohen Bauaufwand. Wie man auf den Ansichten sehen kann, ist die Kabine des Bedieners des Krans auch auf allen Seiten von Hebeln, Traversen, Achsen oder dergleichen umgeben. Ein Umstand, der den Kran beim Personal möglicherweise wenig beliebt machte. Insgesamt zeichnet sich der Mechanismus durch einen hohen Bauaufwand aus.

Als erstes baute ich das Vielgelenk nach und probierte dabei, die Längenverhältnisse möglichst gut zu treffen, was bei einer Konstruktion mit Metallbaukastenteilen immer ein gewisser Kompromiss ist, da es nur ganze Lochabstände, aber keine 0,7 Lochabstand oder

andere Bruchteile gibt. Durch den gefundenen Kompromiss ist im Prinzip die Baugröße des Krans festgelegt.



Gelenk in der Stellung „Ausleger oben“



Gelenk in der Stellung „Ausleger mit weiter Ausladung“

Der Rest des Krans, also das fahrbare Portal, mit dem der Kran am Kai über Schienen bewegt wird, der Oberbau, der auf einem großen Drehlager liegt, der Ausleger und der Greifer sind mehr oder weniger übliches Metallbaukasten-Bauen.



Märklin 1071 Motor mit Antrieb der Gewindespindeln

Der Ausleger wird durch zwei M5 – Gewindespindeln bewegt. Sie werden von einem auf Gleichstrom umgebauten Märklin 1071-Motor und einem dazwischen geschalteten Getriebe gedreht. Da der Motor etwas

versteckt verbaut ist, ist ein direktes Umschalten mit der Hand nicht möglich. Deshalb wurde er auf Gleichstrom umgebaut, um ein Umschalten über Schalter zu erleichtern. Zum Umbau siehe Schrauber&Sammler, Nr. 7, S.24.

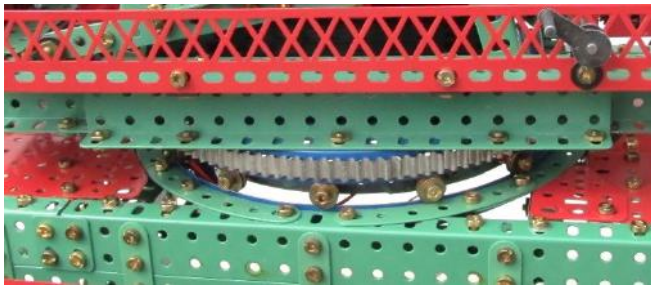
Der Oberbau des Krans ist schwer, so dass eine solide Lagerung auf einem Drehlager mit großem Durchmesser erforderlich ist. Das große Drehlager ist aus zwei großen Ringen von Märklin (#11095) aufgebaut.



Drehlager von oben innen gesehen

Zwischen diesen beiden Ringen läuft ein aus Flachbändern gebogener Ring, an dem kleine Märklin-Schnurlaufrollen (#10312) befestigt sind. Das Biegen des Ringes aus Flachbändern erforderte eine gewisse Präzision, aber dafür hat der Kran ein leichtgängiges

Drehlager, das in der Mitte einen freien Durchgang aufweist. Der Drehantrieb erfolgt durch zwei gegenüberliegende Getriebemotoren.



Drehlager von außen

Der Antrieb des Greifers geschieht relativ einfach von Hand. Zwei Seiltrommeln sind über O-Ringe als Reibungskupplung gekoppelt. Beim Heben und Senken laufen beide gleichsinnig.



Seilrollen für Greiferbetätigung

Beim Öffnen beziehungsweise Schließen des Vierseilgreifers werden über eine zweite Kurbel mit Untersetzung 1:3 die Seilwinden gegenläufig gedreht. Dabei wird die Kurbel zum Heben bzw. Senken festgehalten und die Höhenverstellung des Greifers dem Schließvorgang angepasst. Dabei sind zwei Hände gleichzeitig zur Bedienung erforderlich. Die Seiltrommeln sind Kunststoffrohre mit einem Außendurchmesser von 28 mm und werden durch Schnurlaufrollen mit einem Durchmesser von 25 mm zentriert, die zwischen Lochscheibenrädern und Zahnrädern mit Mitnehmer angeordnet sind.

Der Unterbau des Krans ist ein einfaches Portal, das auf beiden Seiten auf vier Laufgestellen mit jeweils zwei Radpaaren auf Schienen fährt. Dabei sind jeweils zwei Laufgestelle zu einem Fahrgestell zusammengefasst, wovon an jeder Ecke des Portals eines angeordnet ist.



Portal mit Leitern, Geländer



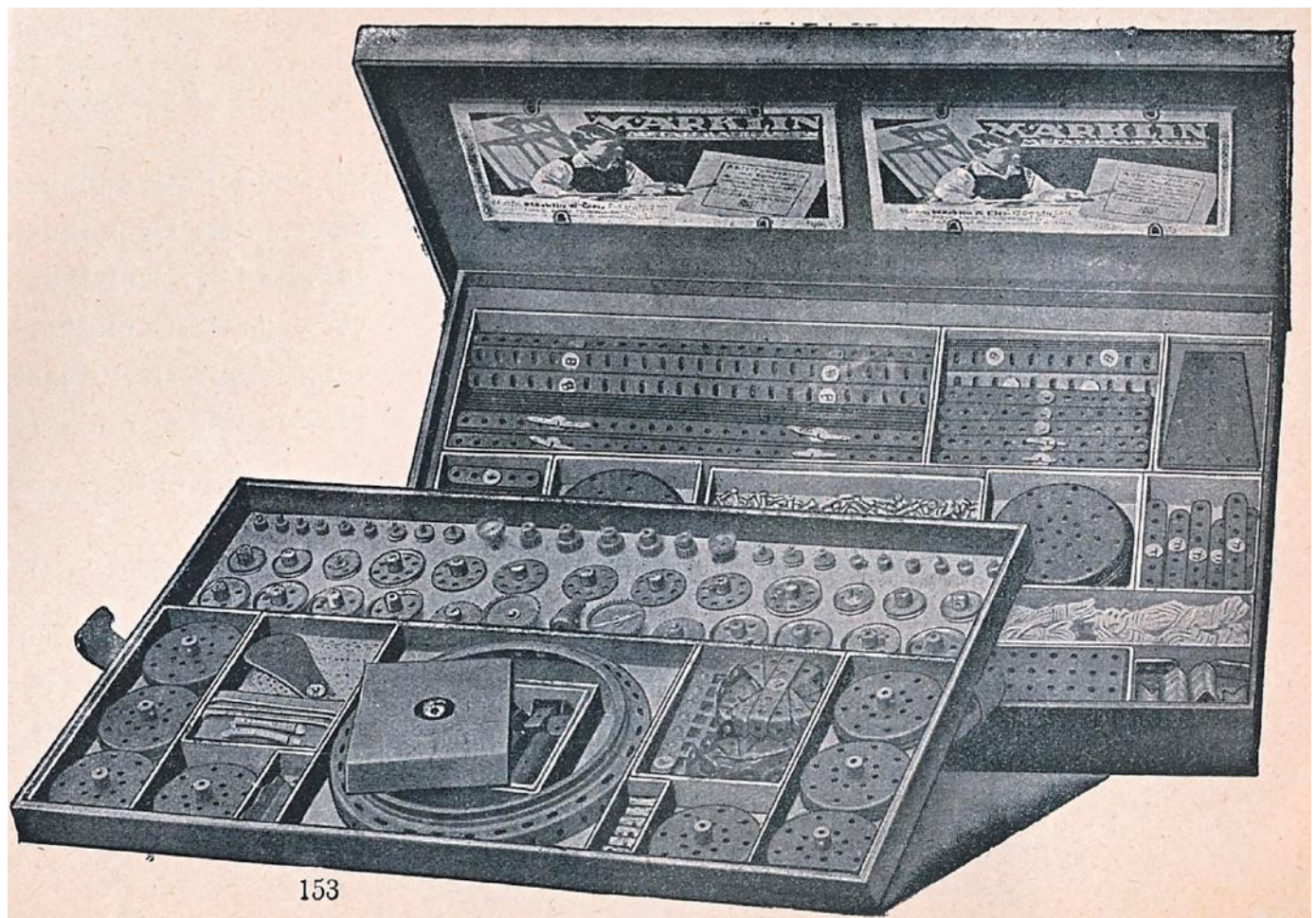
Fahrwerk

Die Räder sind Märklin-Schnurlaufräder, die paarweise nebeneinander auf einer Achse befestigt sind und auf zwei parallelen Rundstangen auf jeder Seite als Schienen laufen. Der Kran läuft auf insgesamt 32 Schnurlaufrollen. Alle Lauf- und Fahrgestelle sind pendelnd gelagert. Ein Fahrtrieb ist derzeit noch nicht vorhanden, so dass ein Verschieben auf den Schienen genauso wie das Bewegen des Greifers manuelles Eingreifen erfordern, aber auch den Spielwert dadurch vergrößern. Nur das Verstellen des Auslegers und Drehen des Oberbaus erfolgen durch elektrischen Antrieb.

Durch den Greifer ist ein realistisches Spiel beim Entladen von großen Modellbahnwaggons oder Schiffen möglich. Die komplizierte Mechanik der Auslegerverstellung wirkt besonders im bewegten Modell eindrucksvoll.

Leitern, eine Kabine für das Bedienpersonal und ähnliche dekorative Elemente wurden soweit zugefügt, wie es die Mechanik und das manuelle Bedienen zulassen.

Ein technisch interessantes Modell mit Spielwert.



Restaurieren eines alten Märklin-Kastens

Von Norbert Klimmek (Text und Fotos)

Im April 2005, zu Beginn meiner zweiten Märklin-Karriere, habe ich bei Ebay einen 6er Kasten mit schwarzen Teilen im Karton für 230 € erstanden, den mir der Verkäufer aus Hochdorf bei Biberach wenige Tage später sogar nach Hause brachte, weil er wieder mal an den Bodensee wollte.

Der Pappkasten und der Einsatz wurden durch 50 mm breites, in mehreren Lagen aufgebrachtes Kreppband zusammengehalten, ein Deckel und Anleitungen fehlten. Die Inventur ergab einen fast vollständigen Kasten mit sehr gut erhaltenen und kaum verbogenen Teilen. Na ja, dachte ich, irgendwann wird sich mal ein besser erhaltener 6er Pappkarton finden und dem Material eine angemessene Heimstatt bieten.

Dem war leider nicht so. Bis zum März 2021 stand der auf das Jahr 1922 datierte Kasten unbeachtet und bis auf einen für ein Modell „entliehenen“ Großen Ring auch unberührt in meinem Materiallager. Erst, als ich ein Foto eines solchen Kastens suchte, und feststellte, dass die Märklin-Abbildungen in den Anleitungsbüchern der frühen 20er Jahre einen 6er Kasten zeigten,

den es so nie gegeben haben kann, beschloss ich, meinen Kasten zu restaurieren und nicht länger auf einen Fund zu warten.

Was sind die nun die sichtbaren Unterschiede zwischen Abbildung und Wirklichkeit? Mit etwas Erfahrung stellt man fest, dass

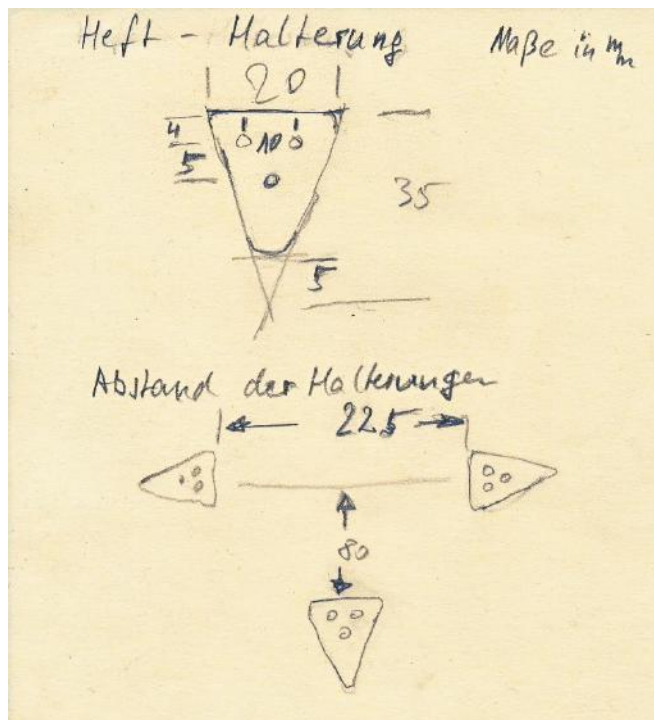
- die abgebildeten Kasten Stülpdeckel zeigen, die realen Kasten zu dieser Zeit aber Klappdeckel hatten
- dass auf den Bildern gut zu sehende Präsentationstableau der Messingräder nicht den geltenden Stücklisten entspricht

Kasten und Einsatz habe ich nun – leider ohne Fotos zu machen - restauriert. Wenn schon, denn schon, dachte ich, dann gibt es auch einen selbst gebauten Klappdeckel dazu. Ein solcher Kasten hatte drei Anleitungshefte: 2 x Nr. 71 für die Kasten 1 – 6 und 1 x Nr. 72 für die Baukasten-Motoren.

Beide Hefte Nr. 71 waren im Deckel untergebracht, wo sie von je drei speziellen Klammern gehalten wurden. Leider gibt es diese Klammern nur von alten

Kasten, deren Deckel nicht mehr gebraucht werden, denn beim Entfernen der Klammern wird der Deckel beschädigt. Da es illusorisch war, die sechs benötigten Klammern in absehbarer Zeit zu beschaffen, beschloss ich, sie selbst herzustellen.

In meinem Halbzeugvorrat fand ich ein Stück weiches Weißblech von 0,3 mm Stärke, das im Laufe der Zeit dunkelgrau geworden war. Nach den Maßen in folgendem Bild habe ich sechs gleichseitige Dreiecke von 20 mm Breite und 35 mm Höhe auf einem Blechstreifen von 35 mm Breite angerissen. Da die Dreiecke ihre Spitze einmal oben und einmal unten haben, gibt es praktisch keinen Verschnitt.



Maße & Form der Halterung für Anleitungsheft

Nach dem Zuschchnitt wurden die Spitzen um 5 mm gekürzt, die vier scharfen Ecken an einer Bandschleifmaschine abgerundet und die Kanten leicht angefast. Zur Herstellung der drei Befestigungslöcher habe ich drei Bohrungen mit 3,5 mm Ø in ein Stück Flachstahl gebohrt und mit einem Senker leicht angefast.



Halterungen für Anleitungsheft im Kastendeckel

Die Blechdreiecke habe ich auf den im Schraubstock eingespannten Flachstahl gelegt, wobei zwei Risslinien die richtige Positionierung markieren. Die drei Löcher wurden nun mittels Hammer und einer Reißnadel mit Heft in das Blech geschlagen. Dabei entsteht auf der Unterseite eine ausgefranzte Hülse von ca. 2 mm Länge.

Die Blechklammern werden nun an den vorher ausgemessenen Positionen auf den Deckel gelegt und mit einem Hammer in die Pappe geschlagen. Die auf der Rückseite herausragenden Blechspitzen wurden dann durch einen Hammerschlag auf eine unten abgerundete 8 mm Welle vernietet. Da der Deckel aus zwei Lagen Pappe angefertigt wird, werden diese Stellen später nicht mehr zu sehen oder zu fühlen sein.



Innendeckel

Nach Verleimen mit der oberen Deckelschicht können die Klammern auf- und umgebogen werden, wie es die beiden Hefte erfordern. Das äußere Deckelteil wird auf die gleiche Art wie das innere Teil hergestellt, allerdings um das zwei- beziehungsweise vierfache Maß der Pappenstärke vergrößert:

- Grundfläche längs $2 \times + 2 \times$ Rand
- Grundfläche quer $1 \times + 1 \times$ Rand

Noch eines: die Farbe des Innendeckels ist im Vergleich zur Kaschierung des Kastens leider etwas zu hell. Aber damit werde ich leben können.

Zunächst verleimte ich die offenen Kanten des Kastens mit Buchbinder-Leim. Die durch das Knicken der angeritzten dicken Pappen entstandenen hohlen Außenkanten füllte ich mit Heißkleber. Danach löste ich vorsichtig die inneren Schachteln vom Boden des Kastens, reparierte abgestoßene Oberkanten der Schachteln durch Überkleben mit Original-Papier aus anderen alten Kästen und leimte die Schachteln wieder an ihren Platz, wobei ich sowohl ihre Unterseiten, als auch die Seiten zu Nachbarschachteln mit Buchbinder-Leim versah. Bis zum Abbinden des Leims

hielten Federzwingen die Teile zusammen. So entstand durch die verbundenen Inneneinteilungen ein sehr formstabiler Kasten.

Danach wurden die Außenseiten des Kastens und die äußere Deckelseite mit strukturiertem, schwarzem Papier kaschiert. Nach Trocknung wurde der Deckel an der Scharnierkante durch einen Streifen schwarzes Buchbinder-Leinen mit dem Kasten verbunden, wobei die Klebestellen mit passenden Zulagen und Trennschichten aus Haushaltsfolie zusammengepresst wurden, bis der Leim abgebunden hatte. Da mir kein originales, fleckenloses Deckelbild zur Verfügung stand, verwendete ich den Druck eines ausgebeserten Scans.

Der Einsatz wurde auf dieselbe Art wie der Kasten restauriert. Die beidseitig angebrachten Textilbänder zum Herausheben des Einsatzes wurden vor Einkleben der inneren Schachteln außen an den Boden geleimt und zusätzlich mit je einer Hohlniete gesichert.

Um die dünne Kaschierung zu schützen, wurden sämtlich Flächen, innen wie außen, mit transparentem Tapetenschutz gestrichen. Danach fiel mir ein, ich hätte die zu helle Deckel-Innenseite mit schwarzer Wasserfarbe abgetöntem Tapetenschutz streichen sollen, um das Rot abzdunkeln. Der Versuch, diese Tönung nachträglich auf die Schutzschicht aufzubringen, scheiterte kläglich, denn der zweite Anstrich ließ sich trotz Zugabe von einem Spülmittel nicht gleichmäßig auftragen. Das Resultat waren dunkle Streifen auf hellem Hintergrund:



Kasten mit Deckel

Also blieb mir nichts anders übrig, als die gesamte Deckel-Innenfläche noch einmal mit Original-Papier zu bekleben. Zum Glück hatte ich noch einige leere Kästen dieser Zeit, die ich in einer großen Foto-Entwicklerschale „häuten“ konnte. Ich benötigte drei Bahnen, um die Fläche vollständig zu bedecken.



So sieht der geschlossene Kasten von oben aus. Er hat die Maße in mm 560 x 355 x 100 (B x T x H) und wiegt brutto, mit drei Anleitungen, 16,35 kg. Die Klebenummer wurde nach einer Vorlage von Joachim Kleindiensts Seite www.baukastensammler.de selbst gedruckt.

Das Aufleimen war wegen der hauchdünnen Papiere und der stehend aufgebogenen Federklammern nicht ganz trivial. Zunächst schlitzte ich die mit etwas Untermaß zugeschnittenen Papiere an den Stellen, wo die Klammern durchtreten sollen. Danach muß es schnell gehen: beleimen des Papiers, einfädeln der Klammern und ganz, ganz vorsichtiges Aus- und Glattstreichen der „Tapete“. Nach Trocknung wurde dann nochmals Tapetenschutz aufgetragen.

Nun war der Kasten fertig zum Einräumen. Ich habe alle Teile, die über die Jahre matt und staubig geworden waren, noch einmal in die Hand genommen und mit einem Ballistol-getränkten Lappen abgewischt. Viele Teile wurden dann mit Klammern gebündelt, wobei in den meisten Fällen auf beiden Seiten Pappescheiben als Schutz gegen Kratzer verwendet worden sind.

Auch die Messing-Teile wurden nochmals durch eine kurze Behandlung mit Walnuss-Granulat in einem Hülsenreiniger aufgehellt.

Obwohl das Einräumen vieler Teile in den Kasten durch die vorgegebenen Einteilungen bestimmt wird, bleiben doch viel Freiheitsgrade, vor allem für die Vielzahl an Kleinteilen. Meine Art der Bestückung ist daher als unverbindlicher Vorschlag anzusehen.



So sieht der aufgeklappte Kasten aus, wobei die Motoren-Anleitung Nr. 72 auf die beiden Anleitungen Nr. 71 gestellt ist. Wo sie sich wirklich befand, ist mir nicht bekannt; ich nehme an, entweder im Kasten liegend, oder zusammen mit einer großen Anleitung festgeklammt.

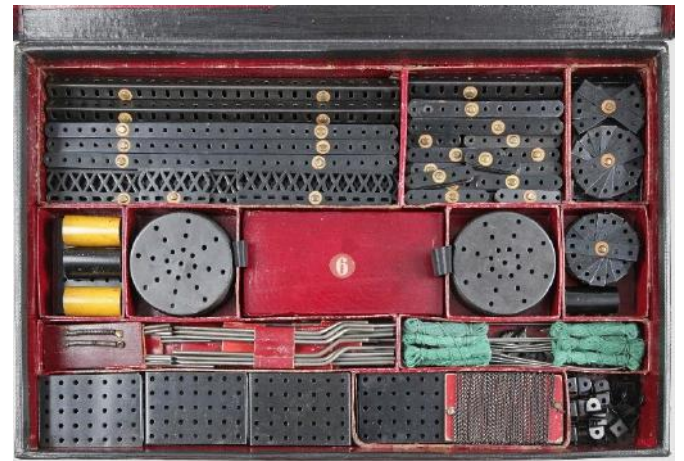
Im Gegensatz zu einem originalen Kasten sind hier zwei verschiedene Anleitungen Nr. 71 zu sehen: die linke Anleitung hat den Druckvermerk 21³, die rechte 401122; beide Ausgaben passen zeitlich zu diesem Kasten. Die Motoren-Anleitung hat auf der inneren Umschlagseite ebenfalls den Vermerk 21³, auf Seite 2 hingegen 9322, so dass März 1922 als Erscheinungsdatum anzunehmen ist.



Hier noch einmal der Einsatz mit aufgedeckter Klein-teile-Schachtel.

Sämtliche laut Stückliste enthaltenen 98 Klammern wurden zum Bündeln von Teilen verwendet. Von den 180 enthaltenen Unterlagscheiben wurden dabei 122 Stück verwendet, so dass sich nur noch 2 x 30 Stück in der Klein-teile-Schachtel befinden. Hierbei wird angenommen, dass die U-Scheiben aus Pappe bei der Stückliste mitzählen.

Damit die Speichenräder in den zu großen Fächern nicht umherwandern habe ich sie auf zwei Dorne, gehalten von einem Pappstück, gesteckt, wie sie auch bei den Messing-Rädern verwendet werden.



Blick in den Kasten bei abgenommenem Einsatz. Ich bin mir nicht sicher, ob die Schrauben-Schachtel in Bildmitte einen Deckel hatte, denn das Fach ist auch mit knapp bemessenem Deckel sehr eng. Diesen Deckel hier habe ich selbst hergestellt. Damit man die über 1 kg schwere Schachtel aus dem engen Fach herausheben kann, habe ich ein Stoffband untergelegt.



Detailbild mit Schnurbündel

Schnüre sind ein besonderes Kapitel, denn sie fehlen fast immer. Diese hier wurden aus naturfarbenem Baumwoll-Perlgarn selbst hergestellt. Nach Ablängen in 4 m-Stücke wurde das Garn an den Enden versiegelt, damit es nicht auffasert. Danach wurden die locker gewickelten Schnurbündel mit etwas verdünnter grüner Seiden-Malfarbe, DEKA Silk, Nr. 763, getränkt. Das nach Trocknung zu intensive gefärbte Schnurbündel wurde dann unter dem Wasserhahn

kurz bei Handwasch-Bewegungen mit Kernseife behandelt und anschließend ausgespült. Nach Trocknung ergab sich dieser fast vorbildgerechte Farbton. Beim nächsten Mal werde ich die Schnüre zusätzlich mit Stärke behandeln, damit sie formstabiler werden.



Vergrößerte Schraubenschachtel. Es sind 630 frühe Märklin-Schrauben mit verschiedenen Kopfformen und 630 Muttern. Vor Jahren habe ich sie vermessen lassen, was ihre Originalität beeinträchtigt, denn die Messingschicht der frühen Jahre war nur hauchdünn und die Schrauben daher sehr dunkel. (oben)

Dieses im Stil der Märklin Baukasten-Fotos aufgenommene Bild (rechts) leidet unter dem durch nachträgliche Maßnahme nur unzureichend kompensierten zu geringen Aufnahme-Abstand. Ein Vergleich mit dem Bild aus dem Märklin-Katalog und Anleitung wird die eingangs erwähnten Diskrepanzen trotzdem erkennen lassen. (rechts)



Abbildung des Baukastens Nr. 6 in der Anleitung Nr. 71, 401122. Das Bild ist identisch mit allen Abbildungen dieses Kastens seit 1919. Es entstand offenbar, bevor die Stückliste, die in diesem Zeitraum nicht verändert wurde, endgültig festgelegt worden war. Siehe auch Aufmacherfoto des Berichts.



So sieht der Unterkasten ohne den Deckel der Schraubenschachtel aus. Auch hier ist ein untergelegtes Band zweckmäßig.





Bild 1

Werftkran Boel, Temse

Von Jacques Longueville

In Temse, am Fluss Schelde unweit von Antwerpen in Belgien, gab es die große Schiffswerft „Boel“.

Da wurde unter anderem das große gekühlte Tank-schiff für Methangas, die „Methania“ gebaut. (Bild 1)

Die Werft hatte bis zu 3500 Mitarbeiter aus der Re-gion Temse, bis der Betrieb in Schwierigkeiten geriet, und 1992 bankrott ging, um 1994 definitiv aufgelöst zu werden.

Das Thema „Boel“ hat in der Region sozial und poli-tisch große Wunden geschlagen.

Eine Ikone erinnert an diese beladene Geschichte: ein großer alter Werftkran wurde restauriert und als Denkmal geschützt. (Bild 2)



Bild 2

Der Kran markiert seitdem die Skyline von Temse. (Bild 3)



Bild 3

Leider hat man dabei den Kran auf einem festen Fun-dament im Fluss montiert, die ursprünglichen Bogies und Schienen wurden nicht beibehalten.

Das Fundament wird angeblich unstabil und sackt langsam im Fluss weg.

Vor kurzem wurde bekannt, dass die Instandhaltung des Krans finanziell nicht mehr tragbar ist und die Aufhebung des Denkmalschutzes beantragt wurde.

Das war für mich das Signal, einen Nachbau des iko-nischen Krans zu erwägen.

Daraufhin habe ich mit Geert Vanhove gesprochen, und er konnte mich in Kontakt bringen mit einem Me-tallbaukastenfreund in Temse: Jan Bressinck. Jan hat

den Kran früher schon mal gebaut und ausgestellt (Bild 4).



Bild 4

Er hat mir auch eine Bauzeichnung des Krans zur Verfügung gestellt (Bild 5).

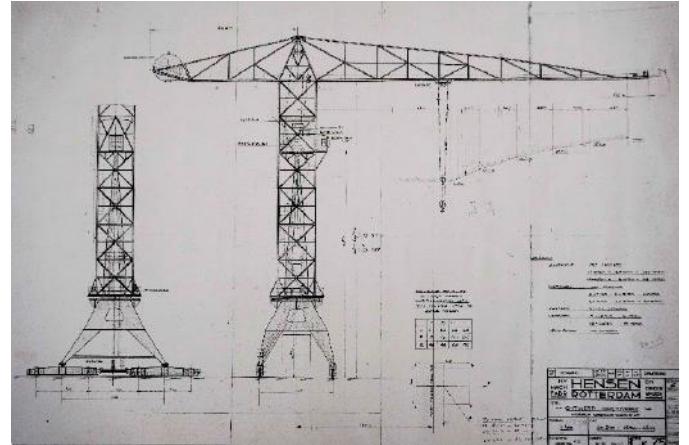


Bild 5



Ich habe mir Jans Kran angeschaut, es ist ein imposantes Modell, allerdings ohne fahrbares Gestell. Jan hat mir Mut gemacht, das Projekt anzugehen, und ich fing an zu planen.

Mein fertiger Kran ist auf Bild 6 in einer Position zu sehen, wie ein Betrachter vor dem Vorbild stehend ihn sehen würde. Ein beeindruckend hohes Beispiel für Stahl-Fachwerkbau, das weithin sichtbar ist.

Bild 6

Zuerst musste ich entscheiden, wie groß der Kran werden sollte.

Dazu habe ich mir meine Teilesammlung angesehen und festgestellt, dass meine Merkur-Teile geradezu ideal wären für eine derartige Konstruktion.

Die feine Fachwerk-Struktur lässt sich dank der dünnen Merkur-Balken und der kleinen M 3,5 Schrauben schön filigran nachbauen.

Mit den Merkur-Teilen habe ich dann versucht, die typischen Diagonal-Verstrebungen des Originals zu rekonstruieren (Bild 7).

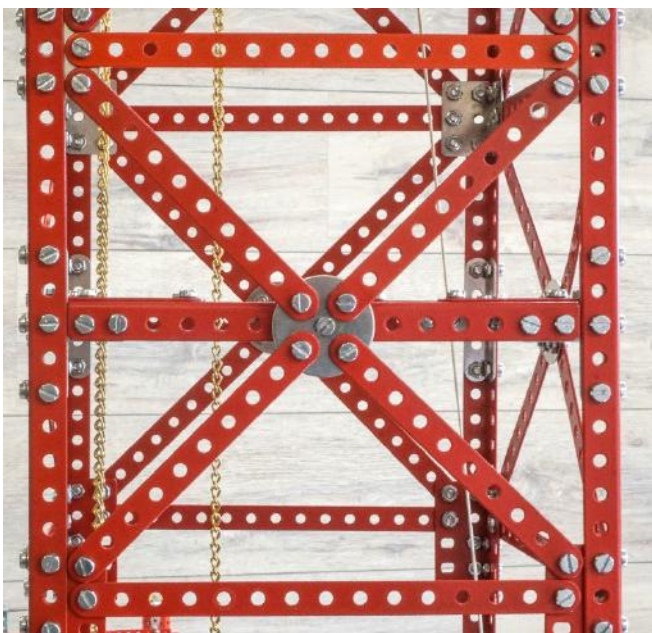


Bild 7

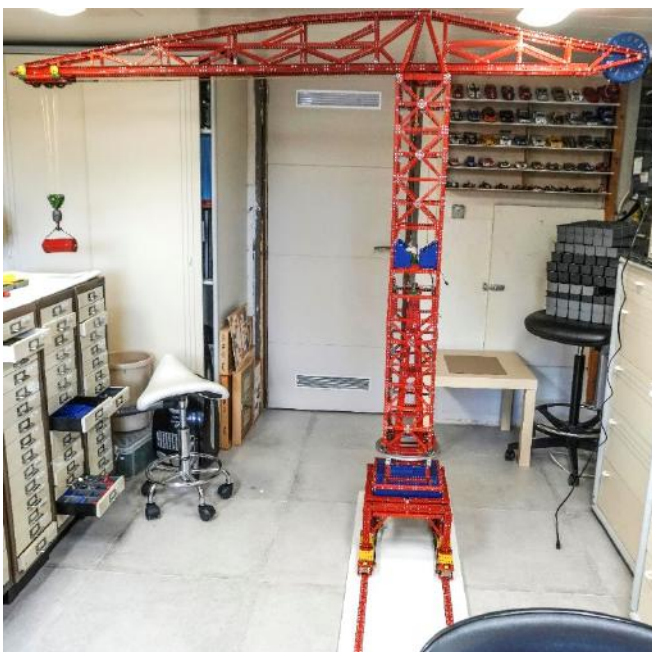


Bild 8

So entstand im Modell eine Breite von 17 cm für 5 m Breite am Original.

Das ergab einen Maßstab von 1:30, den ich dann heruntergeschrumpft habe auf den üblichen Maßstab 1:32, wie bei der Modellbahn Spur I.

Das ist immer noch ein großer Maßstab. Der 48 m lange Ausleger wird damit ab Drehpunkt 150 cm lang, der Kran insgesamt 190 cm hoch.

Insgesamt also ein Riesenmodell, das in meinem Hobbyraum kaum Platz findet. (Bild 8)

Trotz der monumentalen Abmessungen wirkt der Kran nicht klobig, die feine Fachwerkstruktur wirkt eher luftig und transparent.

Am alten Kran gefiel mir die Konstruktion des Drehlagers.

Im Inneren des Aufbaus steht ein fester quadratischer Turm, mit breiter Basis und einer Spitze, die bis zur halben Höhe des Krans reicht. Um diesen Turm herum dreht sich das gesamte Krangestell, inklusive des fest angebauten Auslegers. (Bild 9)



Bild 9

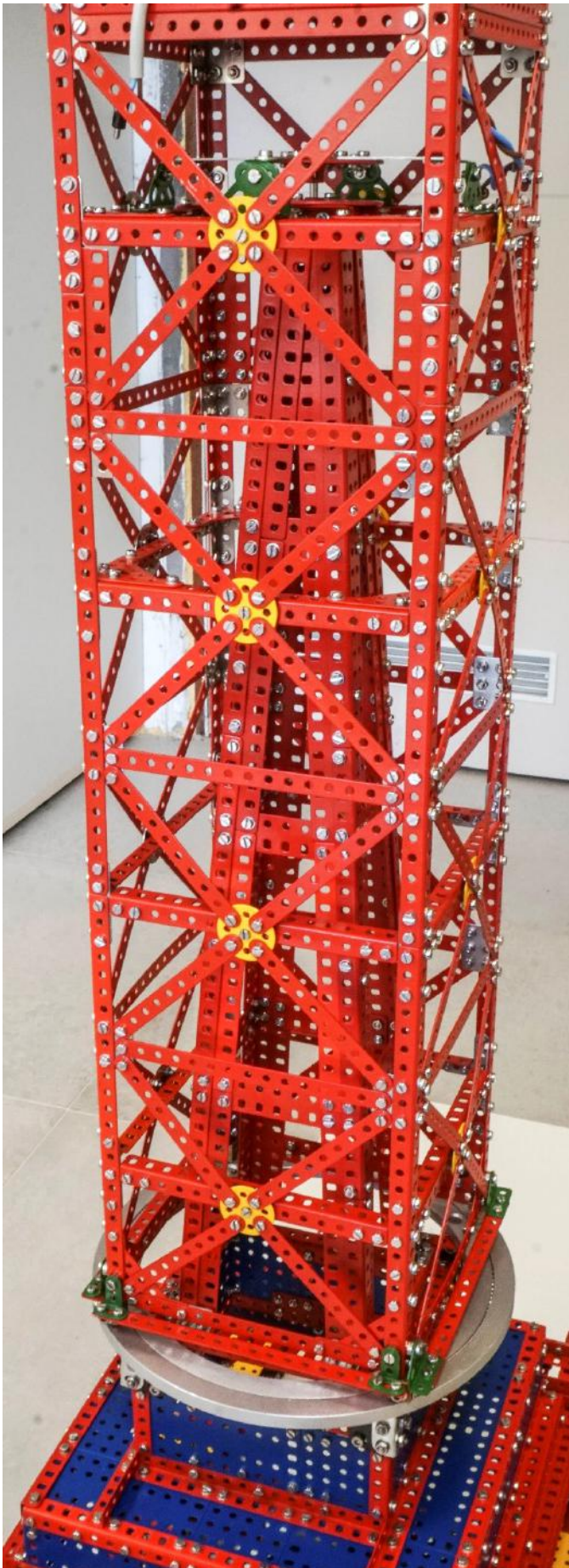


Bild 10

Das Gestell ruht unten auf einem großen Kugellager und wird an der Spitze des inneren Turms seitlich gehalten. Diese Konstruktion gewährt eine stabile Lagerung, ohne Kippneigung oder sonstige Querkräfte.

Das große Lager mit weiter Öffnung für den inneren Turm (Bild 10) konnte ich mit meinen Metallbaukasten nicht realisieren. Ein preiswertes Kaufteil („Lazy Susan“) war unumgänglich.

Mit einem Außendurchmesser von 250 mm, einer Öffnung von 200 mm und einer Dicke von 8 mm ist dieses Bauteil für meine Zwecke ideal geeignet (Bild 11). Der schwere Kran dreht sich fingerleicht.

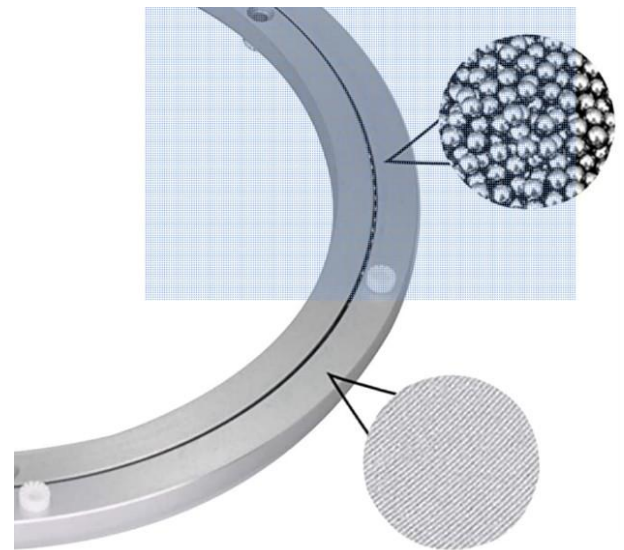


Bild 11

Der Außenring und der Innenring des Lagers haben je vier Stück M4 Gewindebohrungen, wo ich meine Messingwürfel M4 festziehen konnte. Damit habe ich sowohl den inneren Turm als auch das äußere Gestell sehr fest verschraubt. (Bild 12)

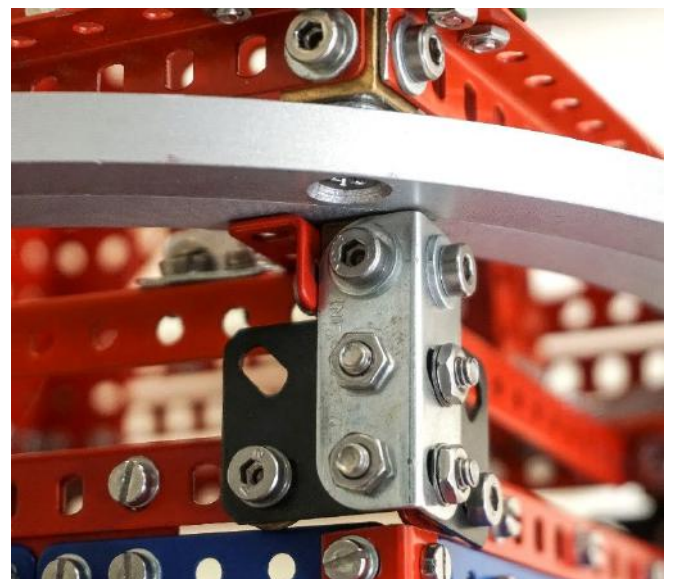


Bild 12

Das große Lager hat keinen Zahnkranz für den Drehantrieb. Ich habe mich nicht getraut, die Lösung von Norbert Klimmek anzubauen (Märklin-Zahnkränze zusammenschweißen und am Außenring festschrauben). Die Methode übersteigt meine Bastelfähigkeiten. Eine einfache Lösung habe ich nicht gefunden und deshalb auf einen Drehantrieb verzichtet.

Der denkmalgeschützte Kran steht auf einem festen Sockel. Jan Bresnick hat damals den Sockel mit Meccano-Teilen nachgebaut. (Bild 13)

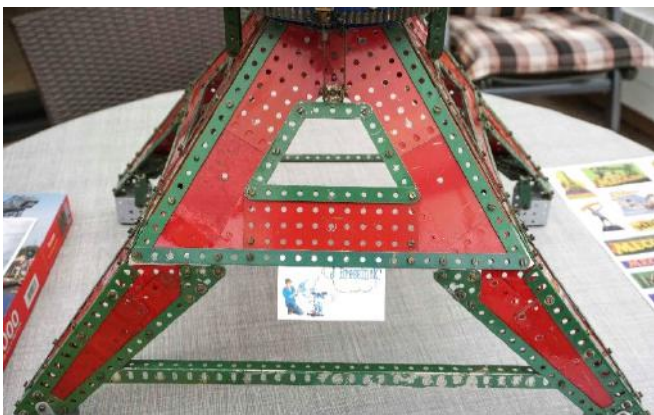


Bild 13

Das habe ich ebenfalls versucht, konnte aber keine sehr steife Konstruktion realisieren. Daraufhin habe ich die Originalversion des Krans mit fahrbaren Drehgestellen (Bogies) gebaut. Anstelle der schrägen Füße habe ich den Sockel mit stabilen rechtwinkligen Quadern aufgebaut. (Bild 14)

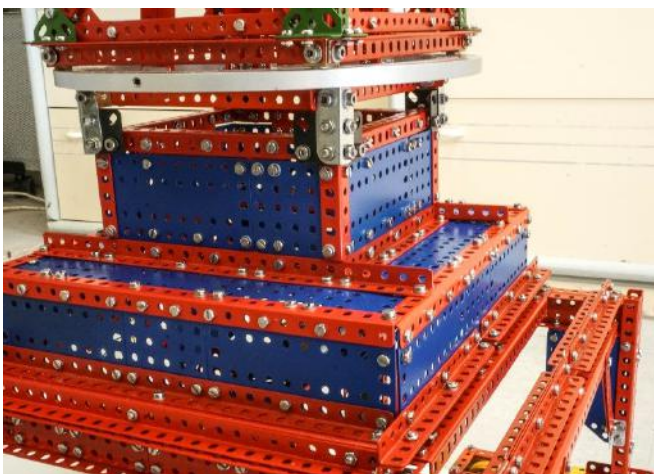


Bild 14

Die vier Bogies können sich in allen Richtungen den Schienen anpassen, sie haben je zwei Räder, bestehend aus einem Märklin-Laufrad und einem angeschraubten Merkur-Flansch. Alle acht Räder werden



Bild 15

von einem zentralen Getriebemotor angetrieben. (Bild 15). Die Schienen haben eine Spurweite von 28 cm. (Bild 16)

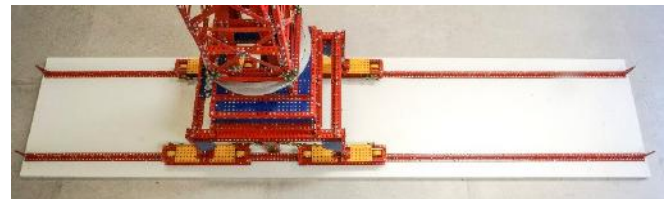


Bild 16

Der lange Ausleger hat unten zwei Schienen für die Laufkatze. Der Ausleger ist nach oben hin versteift mit Fachwerk und zwei durchgehenden Rippen bis hin zum Gegengewicht. Dieses Gebilde steht fest verschraubt auf dem Krangestell (Bild 17). Um das Ganze in Gleichgewicht zu halten, musste das Gegengewicht genau ermittelt und passend dimensioniert werden. Sechs Kilogramm Blei, zusammengepackt zwischen zwei Märklin-Scheiben, entsprechen dem Bild des Originals. (Bild 18)



Bild 17

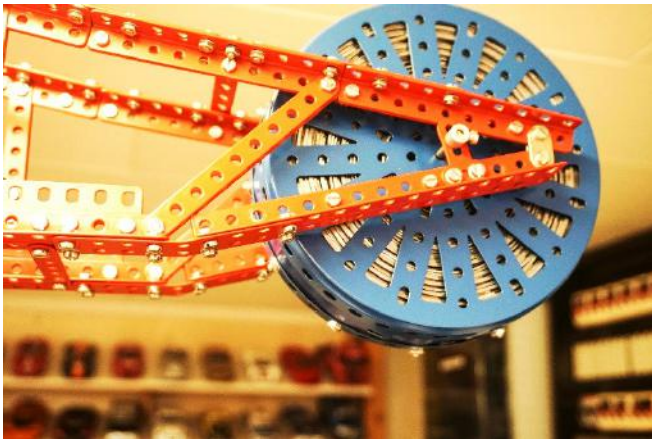


Bild 18

Die Laufkatze bewegt sich reibungslos im Ausleger, sie wird mittels einer 5 m langen Märklin-Kette angetrieben vom Maschinenhaus aus (Bild 19). Die Kette wird auf Spannung gehalten von einer langen Meccano Zugfeder. Ein separater Getriebemotor mit großem Kettenrad treibt die Katze flott hin und her.

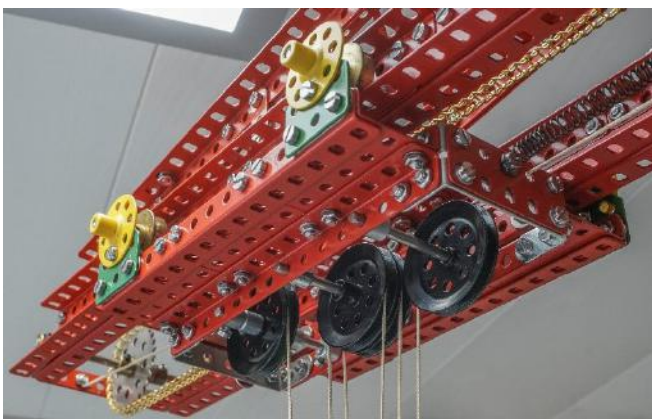


Bild 19



Im Laufkatzenbetrieb muss das letzte Seil des Flaschenzugs am Ende des Auslegers befestigt werden, sonst würde die Last beim Verfahren der Katze hoch und nieder fahren. Die Laufkatze hat vier große Schnurlaufräder, wovon zwei Stück für den Flaschenzug und jeweils eines fürs Heben und eines für das Kompensieren der Katzenbewegung dienen. Der Haken für die Hauptlast hat einen 3-Scheiben-Flaschenzug, nach dem Vorbild von Günther Lages mit durchgehenden Scheidungswänden (Bild 20).

Bild 20

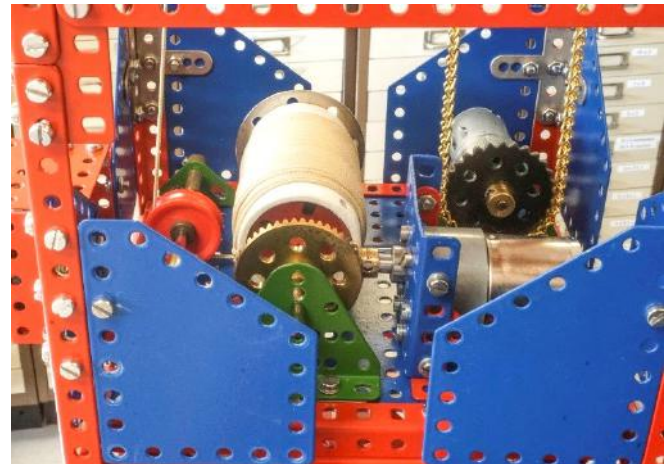


Bild 21

Der Haken der Hauptlast enthält auch eine Bleikugel, um die Schnüre zu straffen, denn gerade beim Absenken muss die Schnur sehr schnell nachziehen. Aus diesem Grund habe ich keine Stahlkabel eingesetzt, da sie sich beim schnellen Abwickeln von der Trommel lösen.

Der Antrieb der Hebetrommel erfolgt ebenfalls mittels eines separaten Getriebemotors im Maschinenhaus auf etwa der halben Höhe des Turms, der Kranführer kann die Hauptlast sehr schnell und kräftig bewegen (Bild 21).

Einen Versuch mit dem Märklin 1072 habe ich aufgeben müssen, ihm fehlt einfach die Kraft.

Für den Transport wird der Turm auf der Höhe des Maschinenhauses in zwei Teile geteilt. (Bild 22)



Bild 22



Titelbild der Anleitung zum Kasten Alpha 1

Aus der Exotenschublade des Urs Flammer: Alpha

Der Uhrmachermeister Max Andres gründete im Jahr 1920 in Schwenningen (heute Villingen-Schwenningen) im Schwarzwald eine Fabrik feiner Metallspielwaren und Apparatebau „Alpha“. Diese Fabrik hatte nur wenige Mitarbeiter und stellte Spieluhren, Uhren für zum Beispiel Schachspieler, andere feinmechanische Apparate und eben auch den Metallbaukasten Alpha her. Alles jedoch in bescheidenen Stückzahlen. Die Firma erlosch 1970, der Gründer starb 86-jährig im Jahr 1975.

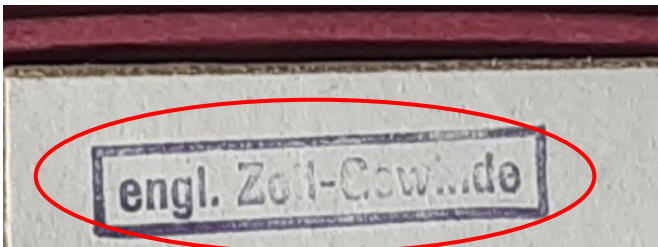
Das Angebot an Baukästen erstreckte sich auf einen kleinen Grundkasten 0, einen Ergänzungskasten 0E und einen größeren Grundkasten 1. In Teile- und Preislisten sind noch Grundkästen 2 und 3 sowie Ergänzungskästen 1E und 2E genannt, jedoch sind Exemplare dieser Kästen nur durch ein Verkaufsangebot aus dem Internet bekannt. Der Grundkasten 1 enthielt 215 Einzelteile, im Grundkasten 3 befanden sich 700, ein durchaus beachtliches Angebot an Bauteilen.

Der neue Metallbaukasten
„ALPHA“
hat sich Überall glänzend bewährt,
weil **reichhaltig, erstklassig, billig**
Alleinhersteller:
MAX ANDRES
Fabrik feiner Metallspielwaren
Schwenningen N. 16
(Württemberg)
Zur Messe in Leipzig: Speckshof, I., 22-27
Neu hinzugekommen:
der Miniatur-Baukasten „Alpha“ A
für 50-Pf.-Verkauf. Gleichzeitig als
Ergänzungskasten zu den Grundkästen
verwendbar.

Werbeanzeige aus dem Jahr 1933 in der „Deutschen Spielwaren Zeitung“

Dazu gab es vor und während des Zweiten Weltkriegs einen Kanonenbaukasten K als zeitgemäßes Spielzeug für eine zunehmend militaristische Gesellschaft.

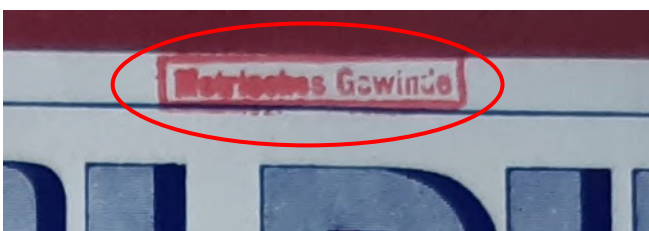
Der Lochabstand der Lochbänder betrug 12 mm, der Loch- beziehungsweise Achsendurchmesser betrug 4 mm. Die Schrauben hatten ein Zollgewinde (5/32“) und waren aus Messing oder ein metrisches M4-Gewinde in Stahl. Die Blechteile waren aus vernickeltem Stahl.



Kasten 0 in der Ausführung mit „engl. Zoll-Gewinde“



Kasten 1 mit hochwertigen Messingteilen



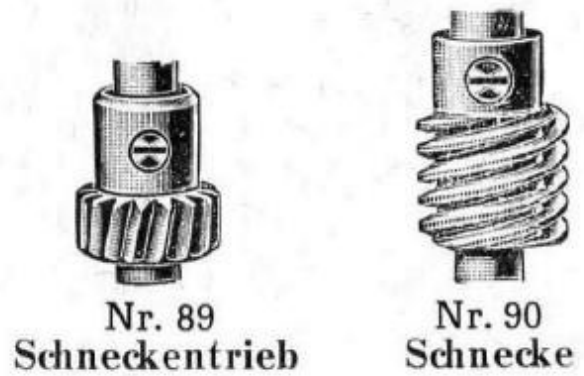
Kasten 1 in der Ausführung mit metrischem Gewinde



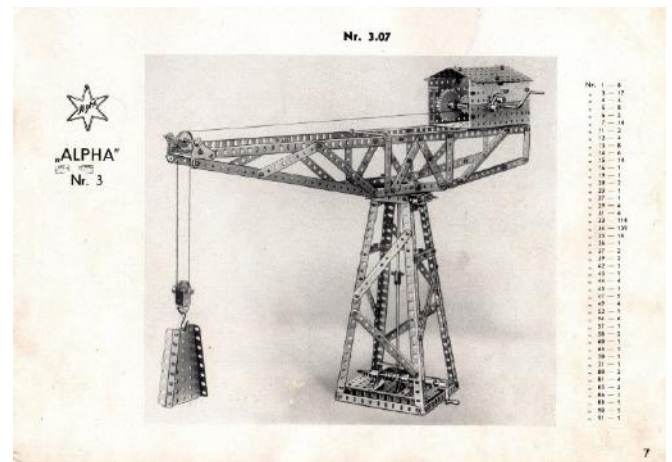
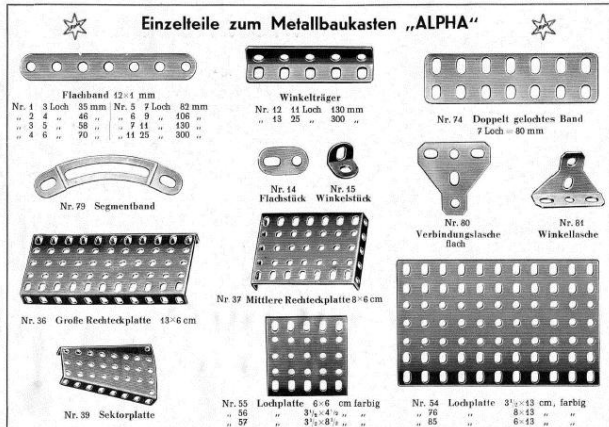
Alpha 3 aus einem Angebot im www. Bitte die unterschiedlichen Zahnräder beachten.

Das Teilesortiment orientierte sich an den Marktführern, war aber nicht so umfangreich. Die Zahnräder gab in zwei unterschiedlich großen Moduln. Interessant ist ein spezielles Ritzel mit Schrägverzahnung für den Eingriff in ein Schneckenrad. Bei dieser geometrisch richtigen Ausführung sieht man die Herkunft vom Feinmechanik- und Apparatebau.

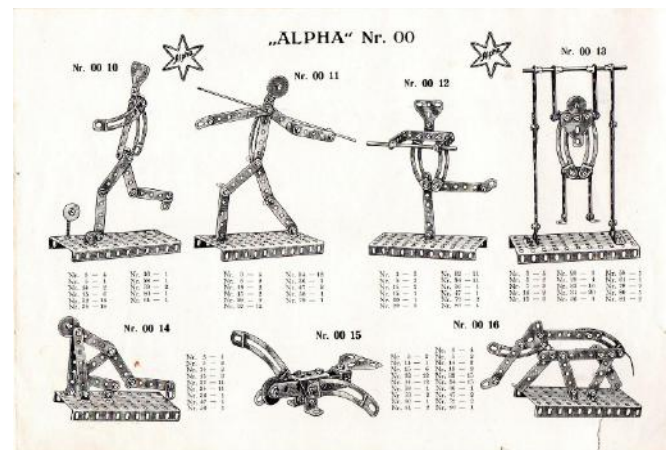
Es gab ein großes Rad, das laut Anleitung aus „Preßstoff“, möglicherweise Bakelit, hergestellt wurde.



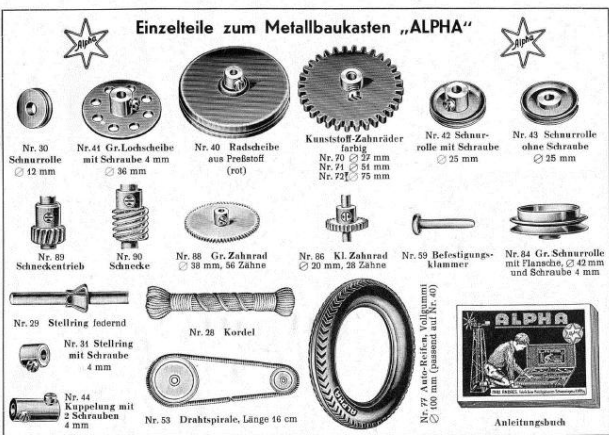
Schnecke und spezielles Ritzel dafür



Bauvorlage aus der Anleitung zu Alpha 3

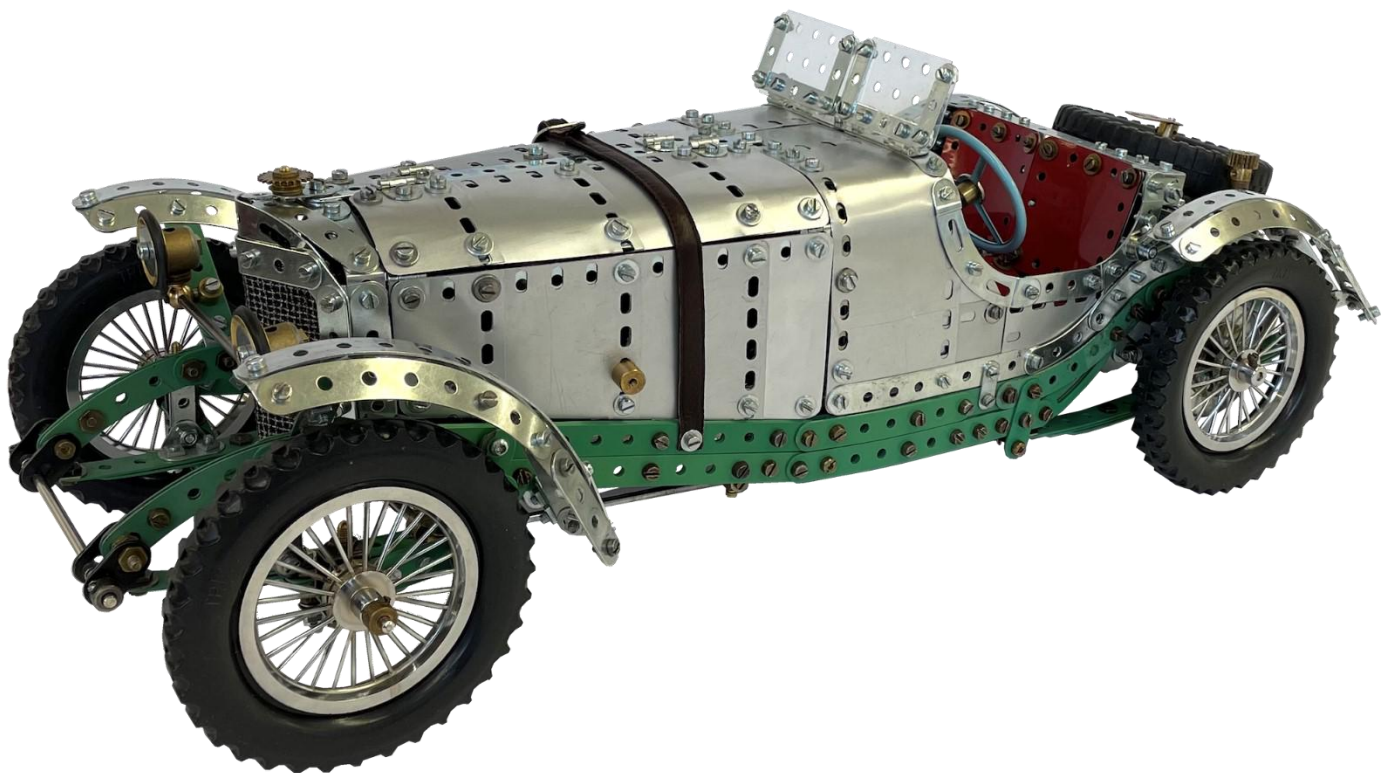


Bauvorlage aus der Anleitung zu Alpha 0



Deckelbild zum Kanonenbaukasten K

Teilleiste



Baubericht Mercedes-Benz SSK: Eine Karosserie oder „der Weg ist das Ziel“

Von Fabian Kaufmann

Ausgehend von meinem SSK-Chassis, das ich im Herbst/Winter 2020 gebaut hatte, kam nun ein halbes Jahr später doch noch der Wunsch auf, den kompletten Wagen mitsamt Karosserie aufzubauen. Meine erste Überlegung war, in welcher Farbe ich die Karosserie machen sollte. Das Original war ja weiß, aber diese Farbe kam für mich nicht in Frage, da es weder bei Meccano noch bei Märklin weiße Bleche gibt und eine Lösung mittel Blechen aus dem Baumarkt für mich auch ausschied. Ich erinnerte mich daran, dass es bei Märklin früher blaue Bleche gab, die auf der Rückseite silberfarben waren. Da mein SSK sowieso ein Hybrid aus Meccano- und Märklin-Teilen ist, war die Sache damit entschieden: Silberfarben sollte er werden. Auch weil Silber zumindest eine Farbe ist, die damals bei den Nachfolgern dieses Modells, den Silberpfeilen, üblich war und daher zeitlich ganz gut passt. Schnell hatte ich die nötigen Verkleidungsplatten zusammen bekommen und konnte mit ersten Testbauten beginnen. Bevor ich ins Detail gehe, möchte ich noch erwähnen, dass ich bei diesem Projekt eigentlich mindestens drei Wagen beziehungsweise Karosserien gebaut habe, denn jedem Versuch,

ein optisch ansprechendes Ergebnis bei einem Bauabschnitt zu erzielen, folgten mindestens zwei weitere Überarbeitungen. Bei der Motorhaube habe ich sogar zweimal komplett von neuem begonnen. Daher der Übertitel: „Der Weg ist das Ziel“. Der Bau der Karosserie an sich war eine interessante und lehrreiche Erfahrung in Sachen Proportionen und Bauen nach Vorbild.

Die Karosserie besteht im Prinzip aus vier Baugruppen:

1. Die Motorhauben - es sind ja zwei Hälften - zwischen Kühler und Spritzwand
2. Der vordere Teil der Fahrerkabine von der Spritzwand hin zum tiefsten Punkt des Einstiegs
3. Der hintere Bereich der Fahrerkabine vom Einstieg bis zum Heck bzw. den Reservereifen
4. Die vier Kotflügel

Die Motorhaube:

Die Verkleidung der Motorhaube erwies sich von Beginn an als relativ kompliziert, denn dieselbe verjüngt

sich sowohl im seitlichen Profil als auch von oben gesehen nach vorne zum Kühler. Der Mantel dieser Form gleicht somit ungefähr einem (halben) Pyramidenstumpf mit rechteckigem Querschnitt. Mein Plan war zunächst, die alten Märklin-Platten nicht zu zerschneiden. Im ersten Versuch gelang das auch durch die geschickte Schichtung der Platten innerhalb eines Rahmens aus zwei 13er Lochbändern in der Längsrichtung sowie zwei in Form gebogenen 7er und 11er Lochbändern für den frontseitigen Abschluss am Kühler und das hintere Haubenende an der Spritzwand.



Bild 1

Bild 1 zeigt einen ersten Probeaufbau um die Proportionen und die Funktion der Scharniere zu testen. Der Rahmen aus Lochbändern war bei dieser ersten Version auf die Platten aufgeschraubt, um zu verdecken, dass die Platten zum Teil nicht ganz bis an den Rand der Haube reichten. Dieser Rahmen störte jedoch das Gesamtbild ganz erheblich. Die Motorhaube sah bei dieser Machart insgesamt etwas plump aus (Bild 2).



Bild 2

Beim zweiten Versuch hatte ich dann für die linke Seite der Haube vier 11x5 Platten nebeneinander gelegt und entsprechend dem Mantel der Haubenform

in einem Stück zugeschnitten und diesmal von außen auf den erwähnten Rahmen geschraubt (Bild 3).

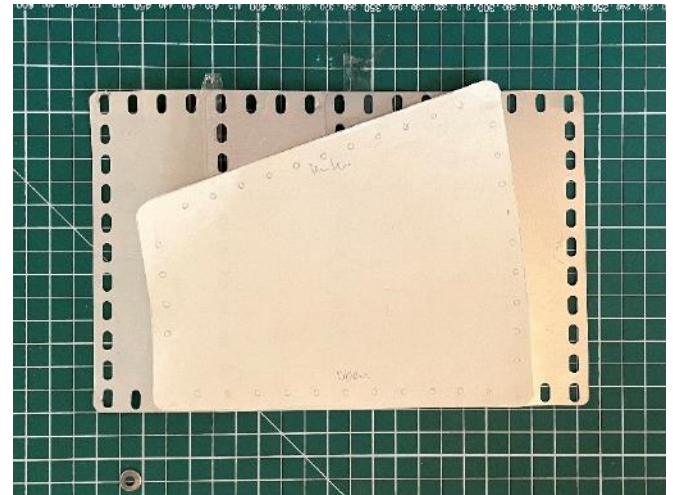


Bild 3

Das sah schon besser aus, weil dadurch der Stützrahmen unsichtbar wurde und sich die Motorhaube so besser in die gesamte Karosserie einfügte (Bild 4).

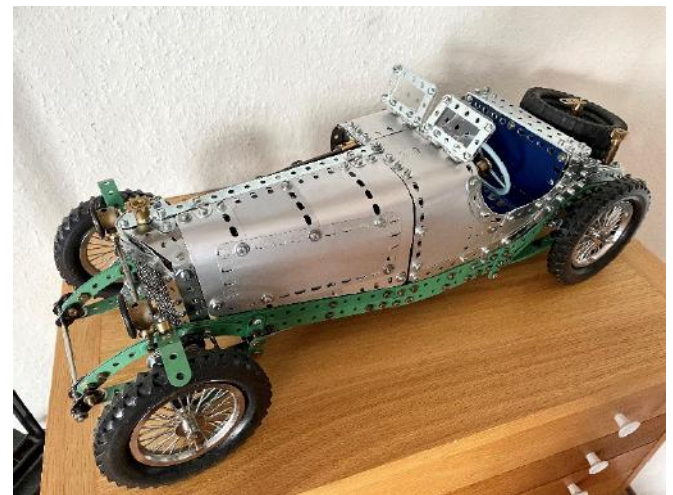


Bild 4

Der Preis dafür war natürlich, dass ich die Platten vorne, hinten und unten abschneiden musste. Außerdem gab es hier den Nachteil, dass die drei vertikalen Lochreihen durch die konische Form der Haube von der Seite gesehen nach hinten abdrifteten, was optisch kein schönes Bild ergab. Ich versuchte dann, diesen Makel durch eine 11x5 Platte zu kaschieren, die ich seitlich auf die Haube setzte (Bild 4). Aber das war auch keine so ansprechende Lösung.

Nachdem die linke (vergaserseitige) Haubenhälfte fertig war, wurde mir obendrein bewusst, dass ich auf der rechten Seite die drei Auspuffkrümmer vergessen hatte. Die treten nämlich durch die Haube hindurch und vereinigen sich auf elegante Weise weiter unten auf Höhe des Rahmens zu einem Auspuffrohr. Bei dieser Vorgehensweise würde eine einteilige Haube natürlich nicht mehr zu öffnen sein, denn die in einem

großen Bogen sich öffnende Haube würde dann am unteren Rand an den drei schräg verlaufenden Auspuffrohren hängen bleiben.

Damit war es Zeit für meinen dritten und letzten Versuch. Denn nun war klar, dass ich die beiden Hälften der Motorhaube jeweils noch einmal waagrecht teilen musste, wie das beim großen Vorbild auch der Fall war. Durch die Teilung knapp oberhalb der Auspuffrohre lässt sich die darunter befindliche Seitenwand der Motorhaube senkrecht nach oben an den Rohren vorbeischieben und öffnen (Bild 5).

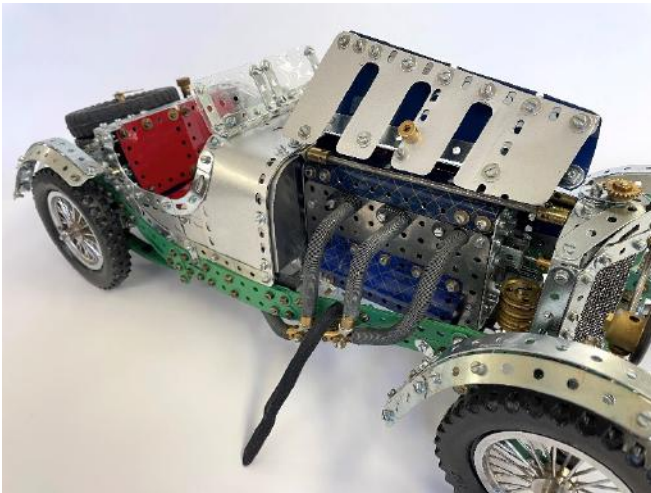


Bild 5

Bei dieser dritten Haube bin ich im Prinzip genauso vorgegangen wie vorher, nämlich die Platten schuppenartig nebeneinander zu schichten und das überstehende Blech entsprechend den Pappmustern, die ich mir vorher gemacht hatte, an den Rändern wegzuschneiden. Natürlich musste ich auch neue Löcher stanzen, um die 13er Lochbänder darunter anbringen zu können. Mit einer ausgemusterten Lochzange aus der Schneiderei geht das zum Glück sehr gut. Die Seitenwand der rechten Motorhaube musste ich dann noch entsprechend den drei Auspuffrohren ausschneiden und die übriggebliebenen schmalen Blechstreifen mit 5er bzw. 6er Lochbändern von innen verstärken, damit sie nicht abknicken können. Die gesamte Motorhaube liegt an ihren hinteren Rändern auf einer sehr schmalen Blechkante auf, die als Untertritt unter der Spritzwand montiert ist. Ein Lederriemen mit Schnalle dient als sicherer Verschluss der Motorhaube wie beim echten SSK. Die vier Haubensegmente sind nur noch durch die längs verlaufenden 13er Lochbänder von innen verstärkt. An diesen Lochbändern sind auch die Meccano-Scharniere befestigt. Es stellte sich bei diesem dritten Versuch heraus, dass die quer zur Haube verlaufenden Verstärkungen am Kühler und an der Spritzwand gar nicht nötig waren und auch nur unnötig aufgetragen haben. Deshalb habe ich sie am Ende einfach weggelassen.

Die Fahrerkabine:

Der vordere Bereich der Fahrerkabine besteht aus je einer 11x5 Platte, die die Seiten zwischen Spritzwand und Armaturenbrett bedecken. Da der Rahmen, der die Spritzwand umgibt, 24 Loch lang ist, ergab sich in der Mitte ein Abstand von nur zwei Löchern (1“), der noch zu füllen war (Bild 6).

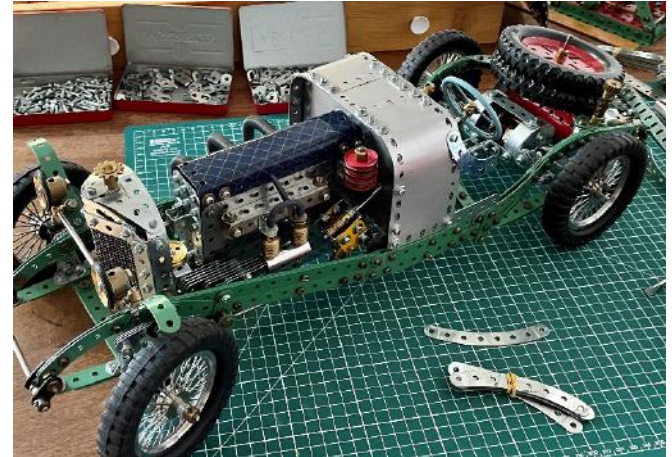


Bild 6

Damit die Löcher von hinten verdeckt sind, ist dafür eine 7x5 große Platte leicht versetzt unter den zwei 11er Platten verbaut. Der aufmerksame Leser wird sich an dieser Stelle wahrscheinlich fragen, wieso ich den Rahmen für die Spritzwand nicht gleich 25 Loch lang gemacht habe, denn es gibt in dieser Länge ja sowohl Lochbänder als auch Platten. Die Antwort ist einfach: Die Proportionen machten es erforderlich. Weder mit 23 noch mit 25 Loch-Bändern hätten die Höhe bzw. Breite der Spritzwand und damit des gesamten Mittelwagens proportional zum Rest gepasst: Um die vorgegebene Höhe zu behalten, wäre die Karosserie 0,5“ bzw. 12,7 mm breiter geworden oder umgekehrt; um die Breite zu erhalten, wäre der Wagen an dieser Stelle noch 6,3 mm höher geworden.

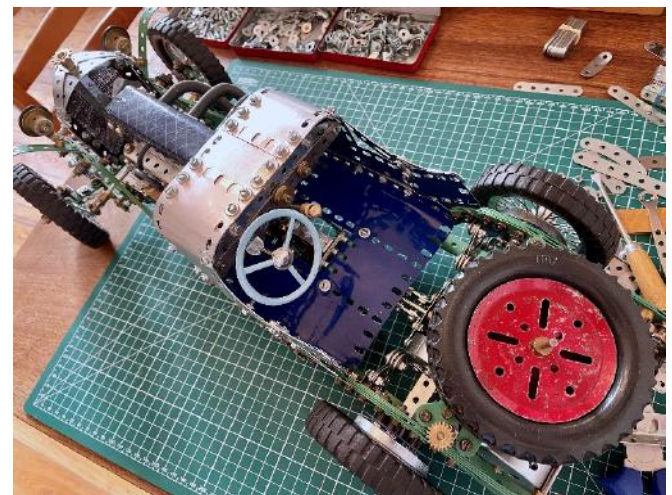


Bild 7

Der seitliche Anschluss von den 11x5 Platten zum Einstiegsbereich hin besteht aus je zwei waagrecht angeordneten 3x5er Platten und gebogenen Meccano Lochbändern für den oberen Kantenabschluss. Etwa zu diesem Zeitpunkt habe ich dann auch den Wagenboden aus blauen 11x5 Platten eingebaut. Sie liegen parallel zum Getriebe jeweils rechts und links davon. Die äußeren Kanten habe ich um 90° abgewinkelt um sie seitlich an der Karosserie zu montieren. Eine 5x5 Platte verdeckt den Mittelteil über der Kardanwelle (Bild 7).

Der hintere Bereich der Karosserie:

Auch den hinteren Bereich der Fahrerkabine habe ich insgesamt dreimal gebaut. Besonders der Bereich zwischen den Sitzen und den Reservereifen war auf vielen Bildern des SSK schlecht zu erkennen. Außerdem gab es anscheinend auch noch verschiedene Karosserieversionen. Da ich ja den „Weißen Elefanten“, also die Rennversion vom SSK, bauen wollte, musste ich viele Bilder studieren, um diesen Bereich genau zu verstehen.

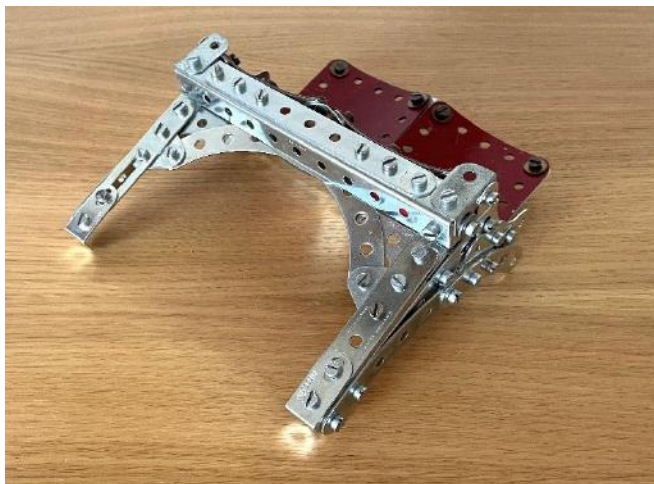


Bild 8



Bild 9

Ich habe diesen Teil der Karosserie letztlich als ein eigenständiges Modul gebaut (Bild 8+9). Es beinhaltet auch die beiden Sitze, die ich vor dem Einbau am querstehenden 11er Winkelträger befestigt hatte. So entfiel das fummelige „Sitze am Fahrzeugboden montieren“. Was die Zugänglichkeit in diesem Bereich angeht, hatte ich damit bei früheren Modellen schon schlechte Erfahrungen gemacht. Da die beiden Reserverräder fest am Chassis montiert und dementsprechend nicht Teil der Karosserie sind, musste ich noch einen schönen Kreisbogen um die Reifen herum entwerfen. Die Karosserie endet auf der Hälfte der Reserverräder und noch vor dem Tank, der beim SSK tatsächlich sichtbar bleibt (Bild 10).

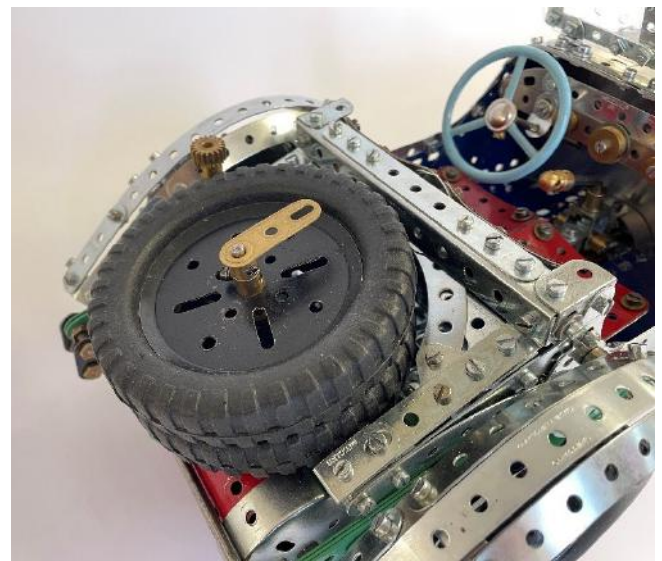


Bild 10

Im gesamten hinteren Bereich der Karosserie sind überhaupt keine Verkleidungsplatten verbaut. Selbst die kleine 3x5 Platte war noch zu groß, um sie irgendwo sinnvoll einzusetzen. Deshalb habe ich die wenigen Lücken seitlich und hinter den Sitzen mit verschiedenen Meccano-Flachbändern und -Winkeln gefüllt.

Die vier Kotflügel:

Bei einem Oldtimermodell, das ich vor ein paar Jahren gebaut habe, kam ich bereits auf die Idee, die runden, der Form der Reifen selber nachempfundenen Formen der Kotflügel durch die Verwendung von gebogenen 7er Lochstreifen von Märklin herzustellen. Denn wenn man diese gebogenen Lochbänder nochmals in seitlicher Richtung rund biegt und zwei davon gegenüber anordnet bekommt man im Prinzip eine kuppelartige Form, die sich gut als Schutzblech eignet.

Bei diesem Modell habe ich gebogene 8er Lochbänder von Meccano in Kombination mit „obtuse angle brackets“ verwendet. So erhält man ungefähr einen 45° Winkel zwischen den seitlich angeordneten gebogenen 8er Lochbändern und dem mittleren 11er Lochband, das zu einem großen Viertelkreis gebogen wurde (Bild 11).



Bild 11

Die Kotflügel laufen bei meinem Modell zum hinteren Ende in einem kurzen geraden Stück aus. Vorne auf einer Länge von vier Loch, hinten über 5 Loch.

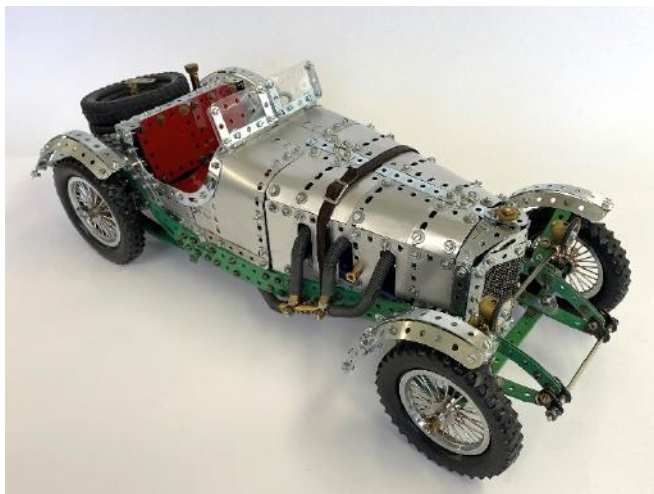
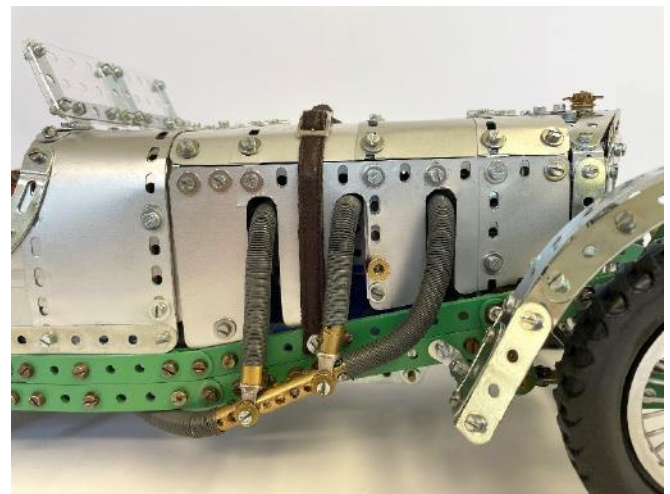
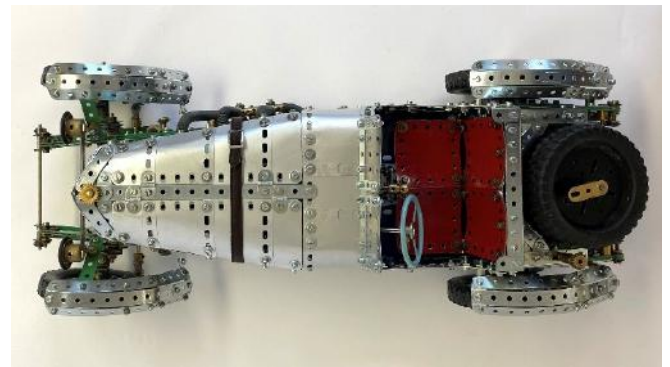
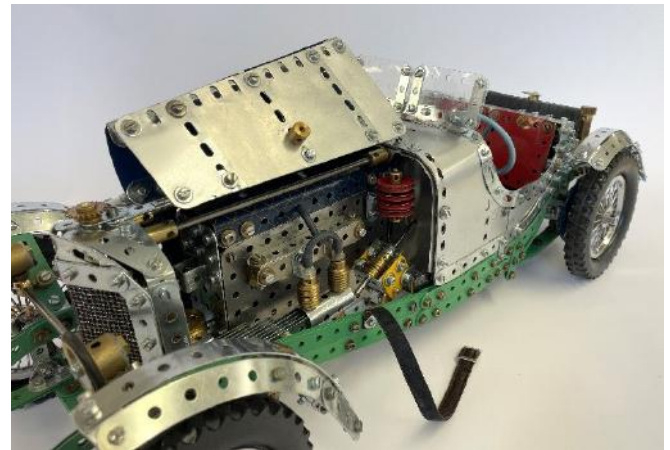
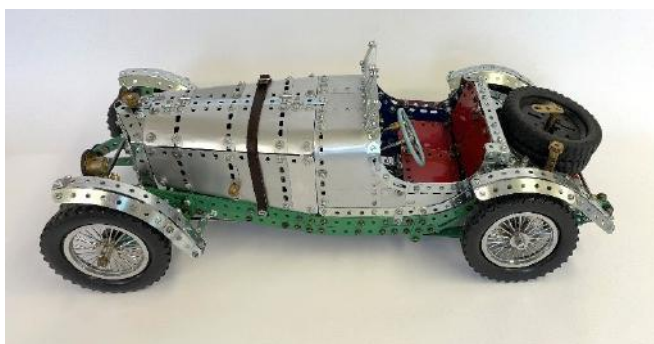
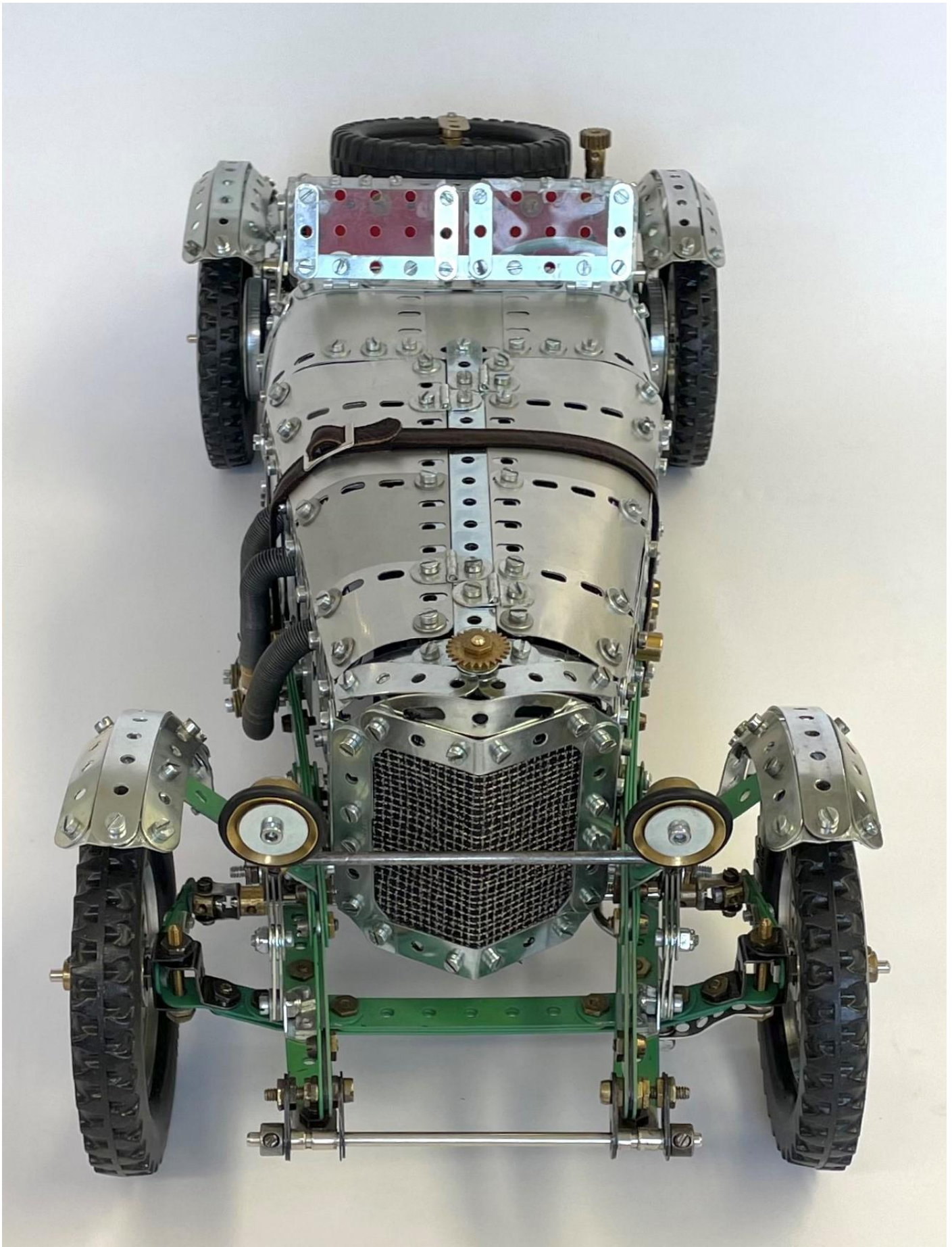


Bild 12

Die Bilder 12 und folgende zeigen den fertigen Wagen aus verschiedenen Perspektiven.



Der fertige Wagen ist 58 cm lang, 23 cm breit und 20 cm hoch. Die Reifen stammen von Trix. Das Gewicht liegt bei ca. 6,5 kg.



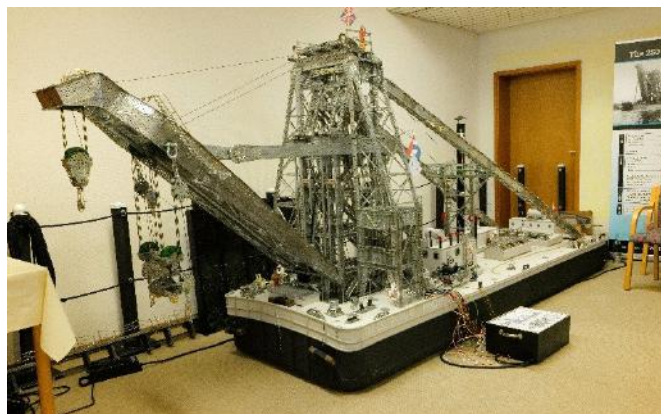


20. Schraubertreffen in Bebra 14.-17. Oktober 2021

Von Georg Eiermann

Beginnend mit einem kleinen, ersten Treffen in Klingenthal im Jahre 2002 und nach einem coronabedingt kleinen Treffen im letzten Jahr war das 20. Treffen des Freundeskreis Metallbaukasten in diesem Jahr eine große Schau. Wir waren wieder beeindruckend viele Aussteller und Besucher, die aus B, CH, D, DK, F, L und NL anreisten. Auf dem „Familienfoto“ oben ist ein Teil der Freunde zu sehen.

Um nicht mit Wiederholungen den Platz zu füllen, gleich vorab der Hinweis, dass ich in diesem Bericht die Modelle „Elton John am Klavier“ von Guy Kind, „Wellman Kran“ von Günther Lages, „Werftkran Boel“ von Jacques Longueville und den „SSK-Sportwagen“ von Fabian Kaufmann nicht nochmals mit Bildern zeige, da sie weiter vorne im Heft ausführlich vorgestellt wurden. Aber in Bebra wurden sie mit berechtigtem Stolz gezeigt.



Das unübersehbar größte Modell war der Riesenschwimmkran aus Trix, den **Geert Vanhove** und **Jeanette Boot** aufbauten und vorführten. Dieses Modell wurde hier in früheren Ausgaben schon beschrieben.

Ebenso auffällig waren die drei gelben Blocksetter Krane aus dem Hachette-Sammelwerk von **Georg Eiermann**, **Michael Röhrig** und **Thomas Wollny**. Die drei Krane unterschieden sich in Details, aber ich zeige hier nur den von Michael:



Dafür gab es noch von **Urs Flammer** einen Blocksetter Kran aus Stokys:

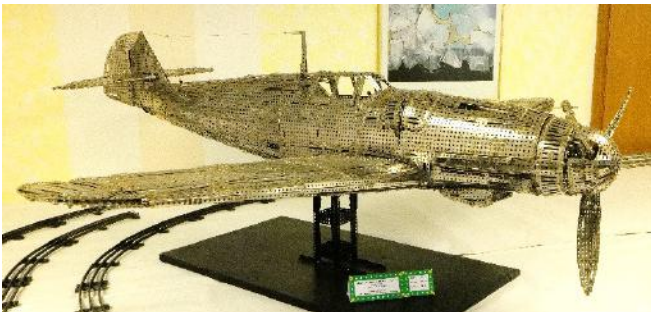


Leuchttürme sind eher selten zu sehen. In diesem Jahr dafür gleich zwei Stück:



Der linke Turm wurde von **Rike Ahlbrand** aus Eitech gebaut, der rechte von **Michael Röhrig** aus Märklin und Anderem, jeweils nach realen Vorbildern.

Andy Drabek machte nicht nur Videos, er brachte auch sein Eitech-Flugzeug und Eisenbahnfahrzeuge von **Hans-Peter Kuhlo** mit, der leider nicht dabei sein konnte.

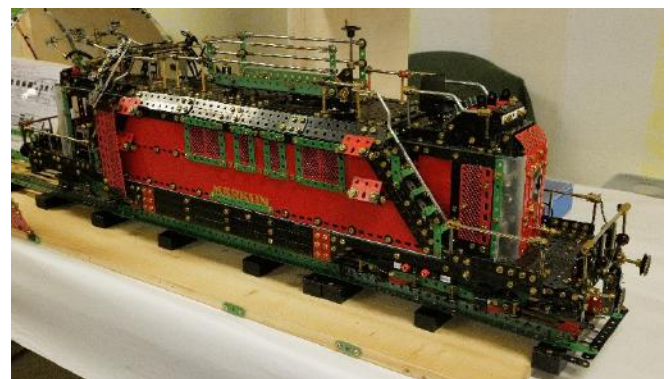
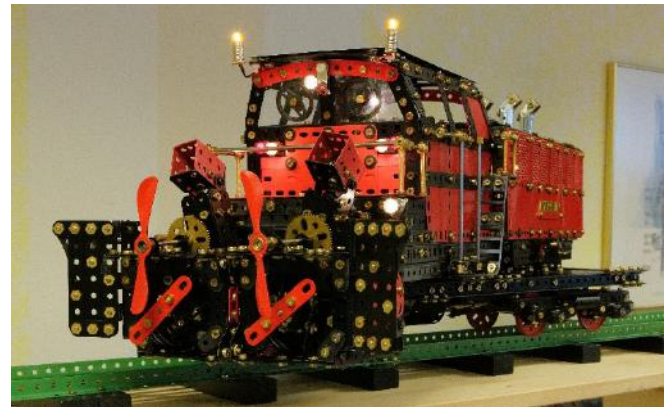


Günther Lages überrascht uns jedes Jahr mit einem oder mehreren neuen Kranen. In diesem Jahr brachte er ein Modell eines Schwimmkrans, ähnlich dem bekannten Märklin-Modell, den Wellman-Kran, einen dampfbetriebenen Derrick-Kran (hier mit Druckluft) und einen kleinen Eisenbahnkran mit. Alle Modelle

waren wie üblich mit hohem Spielwert, das heißt es gab Hebel und Schalter, um etwas zu bewegen.



Gert Udtke zeigte eine Eisenbahn-Schneesleuder und den Tunnel-Untersuchungswagen (Schrauber & Sammler, Nr. 17/2020), beide mit vielen Funktionen.



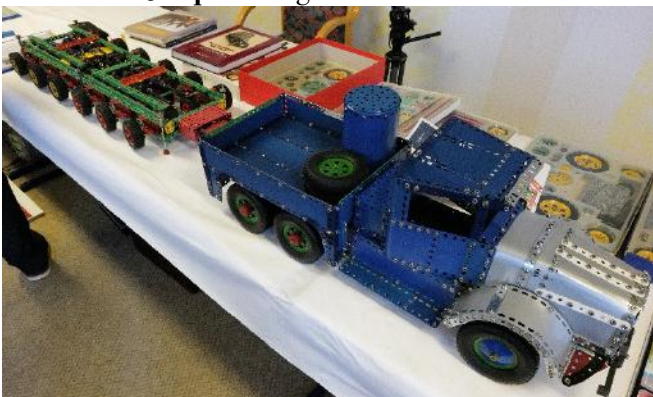
Stefan Lang brachte einen pfälzischen Lokalbahnzug mit Dampflok und Personenwagen mit. Sehr schöne Modelle, die mit Märklin und Meccano entstanden.



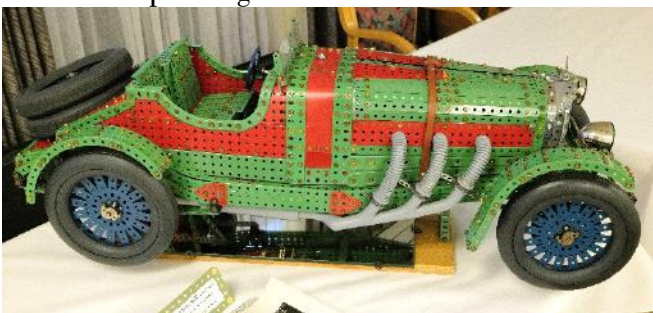
Beim Thema Eisenbahn darf natürlich **Wolfgang Kommol** nicht fehlen mit seiner Bahn nach einem Vorschlag in einer Märklin-Anleitung aus den 1920er Jahren, die stetig ihre Runden drehte.



Ein Culemeyer-Straßenroller mit Kaelble-Zugmaschine gehört auch irgendwie zur Eisenbahn. Hier das Modell von **Jacques Longueville**.



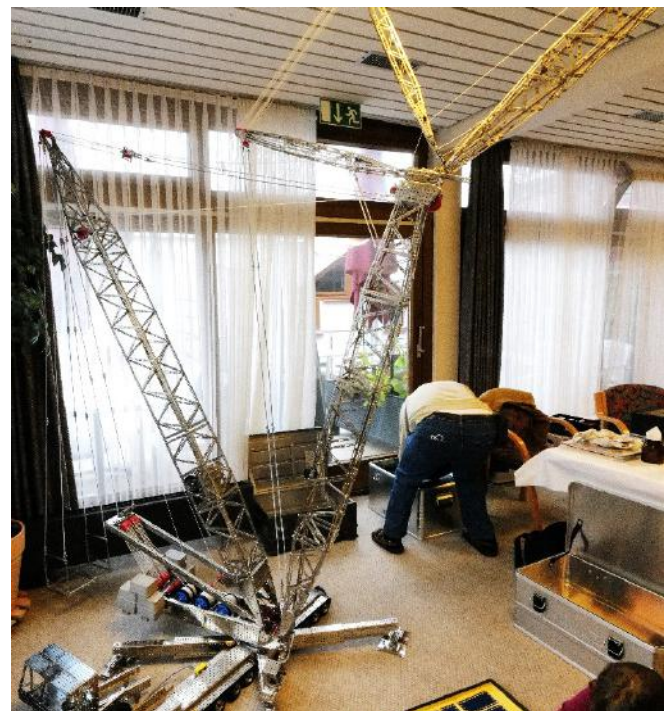
Damit ist der Übergang zu den Straßenfahrzeugen geschafft. Als erstes ein großes Modell eines Mercedes-Benz SSK Sportwagens von **Wilfried v. Tresckow**.



Stefan Lang baute auch noch einen Bugatti mit Trix und einen Morgan Three Wheeler mit Meccano, jeweils mit Eigenbauteilen ergänzt.



Ein Gottwald-Mobilkran ist nur bedingt ein Straßenfahrzeug. Dieser hier wurde aus Eitech von **Ullrich Peters** gebaut.



Auf der nächsten Seite gibt es nochmals Krane zu sehen. Sie werden offensichtlich gerne als Vorbild zum Bauen genommen.

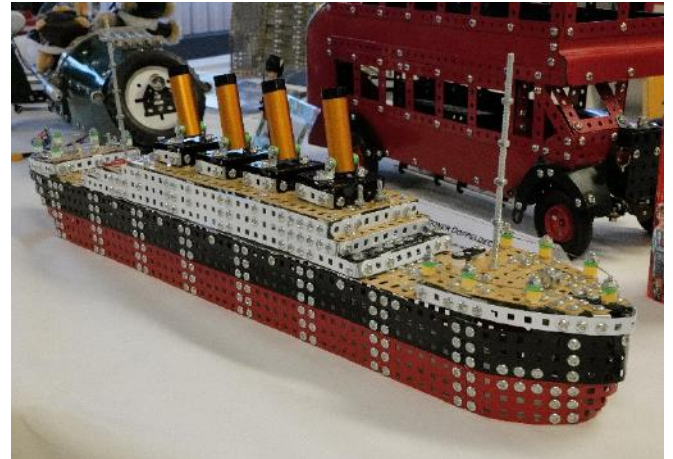
Ein Hafenkran von **Wilfried v. Tresckow**.



Noch ein (dritter) Schwimmkran von **Norbert Klimmek**. Anekdote dazu: Norbert erklärte einem Besucher, dass es sich um einen österreichischen Schwimmkran handelt. Der Besucher fühlte sich hinter Licht geführt, bis Norbert versicherte, dass Österreich vor 1918 in der Adria eine Kriegsmarine unterhielt und der Kran dort im Einsatz war.



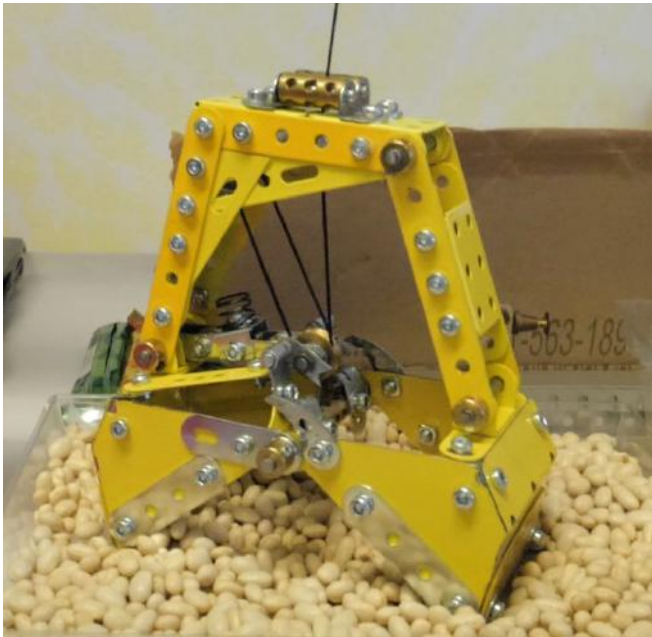
Auch aus der Zeit vor weit über Jahren ist die Titanic, hier als Tronico-Modell von **Marja Ahlbrand** gebaut.



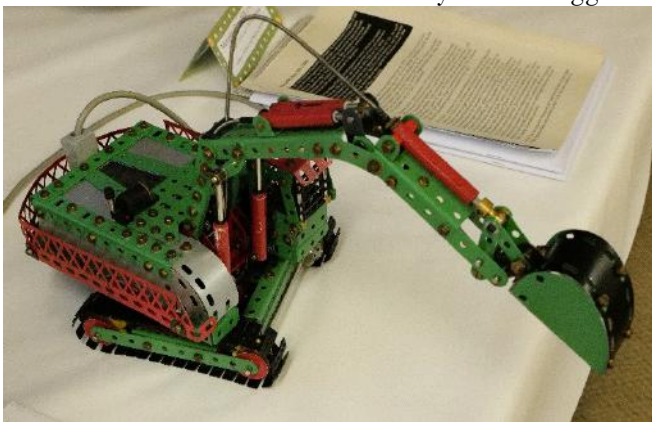
Michel Bréal brachte ein Frachtboot mit, das von einem sehr großen Kran entladen werden konnte. Die Maiskörner wurden vom Boot auf ein Förderband und von dort in einen Güterwagen transportiert. Jeder durfte mal die Hebel bewegen.



Von **Michel Bréal** stammte auch ein Baggergreifer, der mit nur einer Schnur auskam und sich abwechselnd öffnete und schloss. Er hatte einen Flip-Flop-Mechanismus, wie man ihn in anderer Form von Kugelschreibern kennt.



Wilfried v. Tresckow zeigte ebenfalls einen Bagger, den er nach einem Entwurf von Michel Bréal baute. Es handelt sich um einen kleinen Hydraulikbagger.



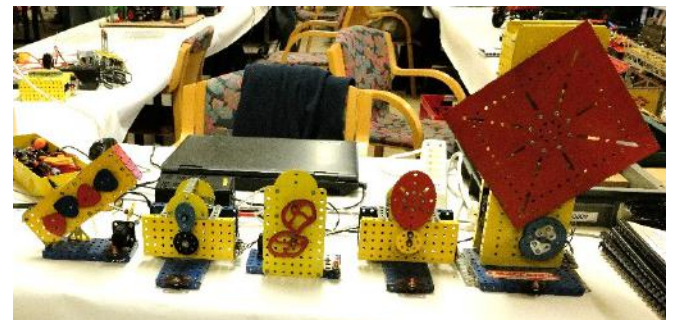
Georg Eiermann stellte neben dem Hachette-Blocksetter auch einen Bagger vor: das Modell eines Fuchs 301 – Seilbaggers mit vielerlei Funktionen.



Marja Ahlbrand schraubte an den Tagen in Bebra an einem Claas-Mähdrescher von Tronico und stellte eine Wassermühle vom selben Hersteller mit Solarantrieb aus. Eigentlich lässt die Sonne das Korn reifen, der Mähdrescher drischt und der Müller mahlt es in der Wassermühle. Hier treibt die Sonne in Form einer kleinen Lampe über eine Solarzelle und einen Elektromotor die Mühle an und der Korn wird an der Bar „verarbeitet“. Verrückte Welt!



Anderes Verrücktes zeigten **Bernard und Jean Garrigues** mit ihren ziemlich unrundern Zahnrädern...



... und einer Meccano-Schießbude, die mit LED-Licht funktionierte, bei der man mit einem Lichtstrahl aus einem Meccano-„Gewehr“ eine Ente aus Meccano treffen sollte.

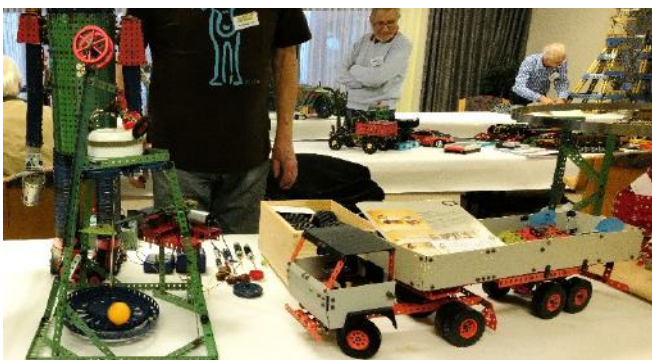


Auf der nächsten Seite ist noch ein großes Modell aus Frankreich zu sehen.

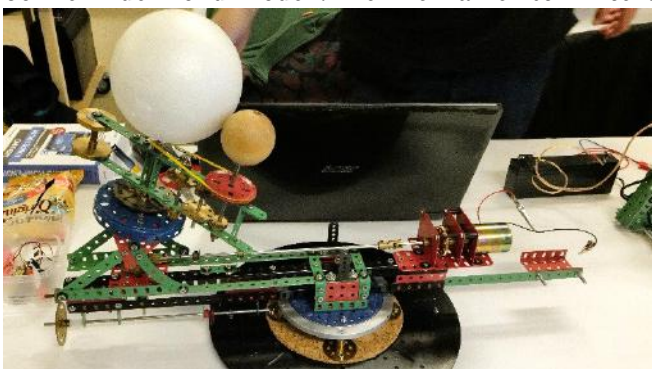
Bernard Beguin hat ein sehr großes Riesenrad aus Meccano der blau-goldenen Ära mitgebracht. Es stand am Eingang des Raums, wo man auch die Kiste mit Bodensee-Äpfeln stehen sieht, die uns freundlicherweise Norbert mitbrachte. Eine schöne und leckere Tradition.



Wolfgang Nicke stellte einen Lastwagen aus der orangen Serie von Märklin und ein „Kunstwerk“, bei dem sich etwas bewegte und zum Zuschauen anregte. Kunst deshalb, weil es ohne reales Vorbild ist.



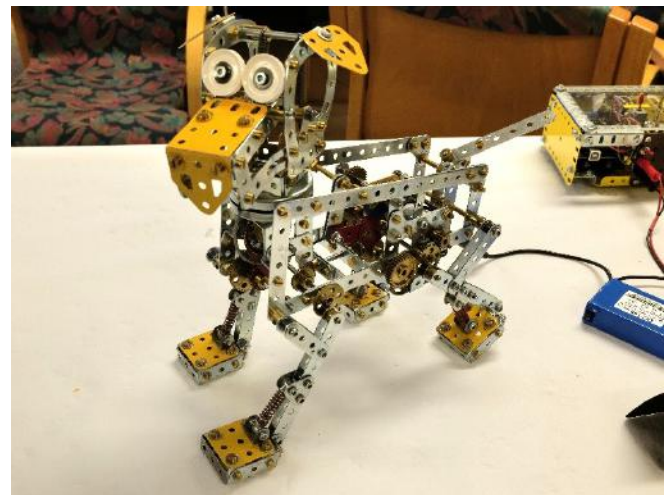
Helmut Wendler zeigte ein nicht maßstäbliches Sonne-Erde-Mond-Modell. Die Drehzahlen stimmten.



Neben vielen historischen Stabil-Baukästen präsentierte uns **Jürgen Kahlfeldt** ein wirklich brauchbares Modell: einen Bürostuhl aus Stabil.



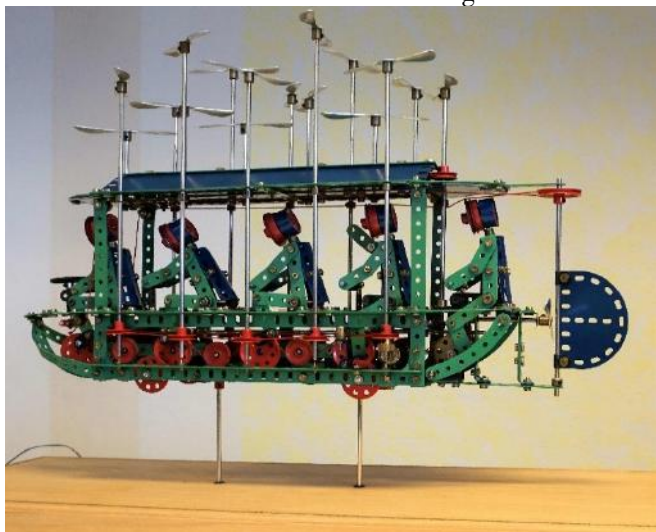
Fabian Kaufmann brachte seinen kleinen Hund Robodog mit, sehr zur Freude aller Besucher, einschließlich kleiner Kinder und echten Hunden.



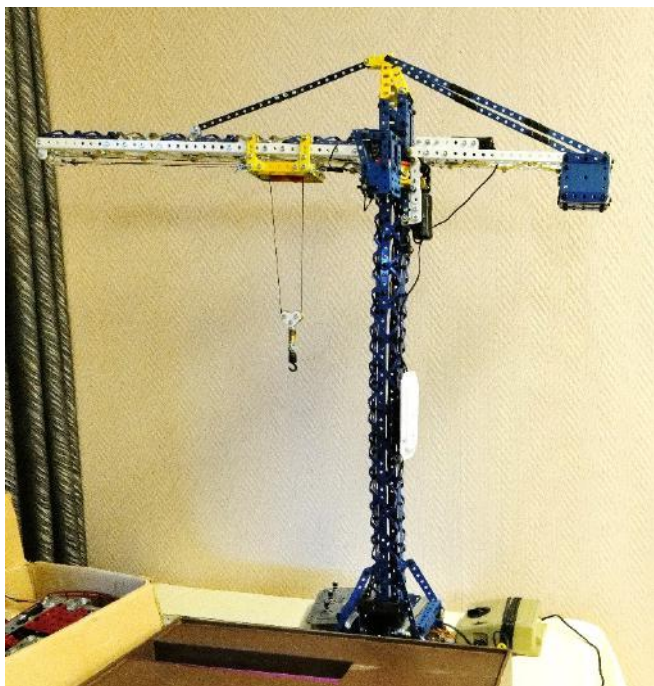
Marja Ahlbrand frickelte nicht nur an Ihrem Mähdscherer rum, sondern hatte auch einen fertigen Claas-Traktor mit Anhänger von Tronico dabei.



Diese Märklinisten von **Andreas Abel** versuchten strampelnd, jedoch vergeblich, sich der Schwerkraft zu widersetzen. Sie waren nämlich angeschraubt.



Jean-Pierre Guibert versah diesen Turmdrehkran mit der Fernsteuerung eines anderen Kranmodells von Meccano ...



... und präsentierte eine schöne Lokparade



Jan Andreassen versteckt sich hinter seinem Riesenrad aus Meccano.



Einer der Beiden auf dem Bild links ist **Wolfgang Nicke**, der andere wurde von ihm geschraubt.

Ich habe versucht, alle Modelle einmal kurz zu zeigen. Ich habe außerdem mehrere Videos veröffentlicht:

<https://youtu.be/lc6pgliMG7k> - mit bewegten Modellen

<https://youtu.be/9K2DiKzALhE> einmal den Raum durchlaufen

<https://youtu.be/OdJ1DYIjF-8> alle meine Standbilder im 5 Sekunden-Rhythmus

<https://youtu.be/ImS5X9-7Bp0> Standbilder im Fünf-Sekunden-Rhythmus vom Aufbau des Riesenschwimmkrans von **Geert Vanhove** und **Jeannette Boot**.

In der nächsten Ausgabe werden die Sammlerstücke aus Bebra vorgestellt.