

Schrauber & Sammler

Magazin für die Freunde des Metallbaukastens.

Ich schraube, also bin ich.

Nr. 29 Winter 2023



In dieser Ausgabe

Schrauber auf Reisen – im Bus nach Bebra	3
Ein Derrickkran aus TRIX	4
TRIX - Motorgrader	8
Aus der Exotenschublade von Urs Flammer: Olympia	15
Ein Engländer blickt auf Bebra 2019	17
22. Schraubertreffen Bebra, Oktober 2023	22

Nächstes Treffen des Freundeskreises Metallbaukasten:

Das Jahrestreffen findet wieder in
Bebra, im Hotel Sonnenblick statt.

www.sonnenblick.de

Der Termin ist der 17. bis 20. Okt. 2024.

Weitere Informationen gibt es bei

Andreas Köppe unter:

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. Es ist die 29. Ausgabe und sie hat einen Umfang von 36 Seiten.

Wichtige Anmerkung: *Wer Bilder in höherer Auflösung möchte, um beispielsweise Details eines Modells besser erkennen zu können, kann mir gerne ein Email schreiben. Ich werde versuchen zu helfen. Leider geht hier im Magazin die Bildauflösung etwas verloren.*

Und was steht aktuell drin?

Am Anfang steht eine vorweihnachtliche Überraschung, eine kostenlose Fahrt des Freundeskreises Metallbaukasten im Schienen-Straßen-Bus nach Bebra. Genauer: 48 Schrauberfreunde waren in einem Bus aus Metallbaukastenteilen unterwegs.

Der erste und dann ganz ernsthafte Bericht beschreibt einen Derrickkran aus Trix.

Und danach kommt noch ein Trix-Modell eines Motorgraders.

Beide Modelle sind aus Trix-Teilen gebaut, jedoch in Aufbau und Anmutung gänzlich unterschiedlich. Einerseits ein Modell nur aus Trix mit den Möglichkeiten, die Trix bietet, und das andere Modell beinhaltet moderne Elektronik, farbige Elemente und in Einzelfällen systemfremde Teile. Für mich sind beide Trix-Modelle sehr interessant und repräsentieren deutlich unterschiedliche Baustile, die ich beide respektiere.

Urs Flammer hat für diese Ausgabe seine Exotenschublade bei O für Olympia aufgezogen. Wie immer ein kleiner Einblick in ein Baukastensystem, das etwas abseits der Marktführer stand.

Durch Zufall kam ich an einen Bericht über unser Treffen in Bebra im Jahr 2019, der in einem englischen Clubmagazin erschien. Ich bat den Autor Ken

Ratcliff um die Erlaubnis, den Beitrag hier in Deutsch bringen zu dürfen. Lesenswert!

Als letzter und längster Artikel folgt ein 15-seitiger Rückblick über unser diesjähriges Treffen in Bebra. Mangels anderer Berichte hatte ich ausreichend Platz in dieser Ausgabe, nahezu jedes Modell oder jeden ausgestellten Baukasten vorzustellen. Falls ich doch etwas übersehen haben sollte, bitte ich schon hier um Entschuldigung.

Zum Thema Treffen: bitte auf der Titelseite den Hinweis für das nächste Jahrestreffen des Freundeskreises Metallbaukasten beachten und den Termin im Kalender notieren. Das wurde schon mehrfach übersehen.

Und jetzt folgen 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 ich viele Berichte über verschiedene Baukastensysteme, Modelle, Basteltipps, historische Sachverhalte oder Ausstellungen bekomme.

Schreibt und fotografiert daher bitte etwas und helft dabei, das Magazin interessant beizubehalten.

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/> oder:

www.club-amis-meccano.org/magazines-meccano/magazines-autres-origines

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.

Schrauber auf Reisen – im Bus nach Bebra

Da in den üblichen Berichten von Baukastenausstellungen meist nur Bilder von Metallbaukästen und -modellen zu sehen sind, sollen hier mal einige wohlbekannte Schrauber und Sammler gezeigt werden. Daher hat sich Gert Udtke die Mühe gemacht, 48 Personen aus unserem Freundeskreis in seinen Schienen-Straßen-Bus zu setzen und auf die kostenlose Reise zum Jahrestreffen 2023 in Bebra zu schicken.

Dem Maßstab ist es geschuldet, dass die Passagiere nur klein zu sehen sind, aber wir hoffen trotzdem, dass sich der Berliner Busfahrer und alle Reisenden erkennen. Nach der Ankunft im Hotel Sonnenblick in Bebra bestand zudem die Gelegenheit, sich die muntere Gesellschaft aus der Nähe anzuschauen.



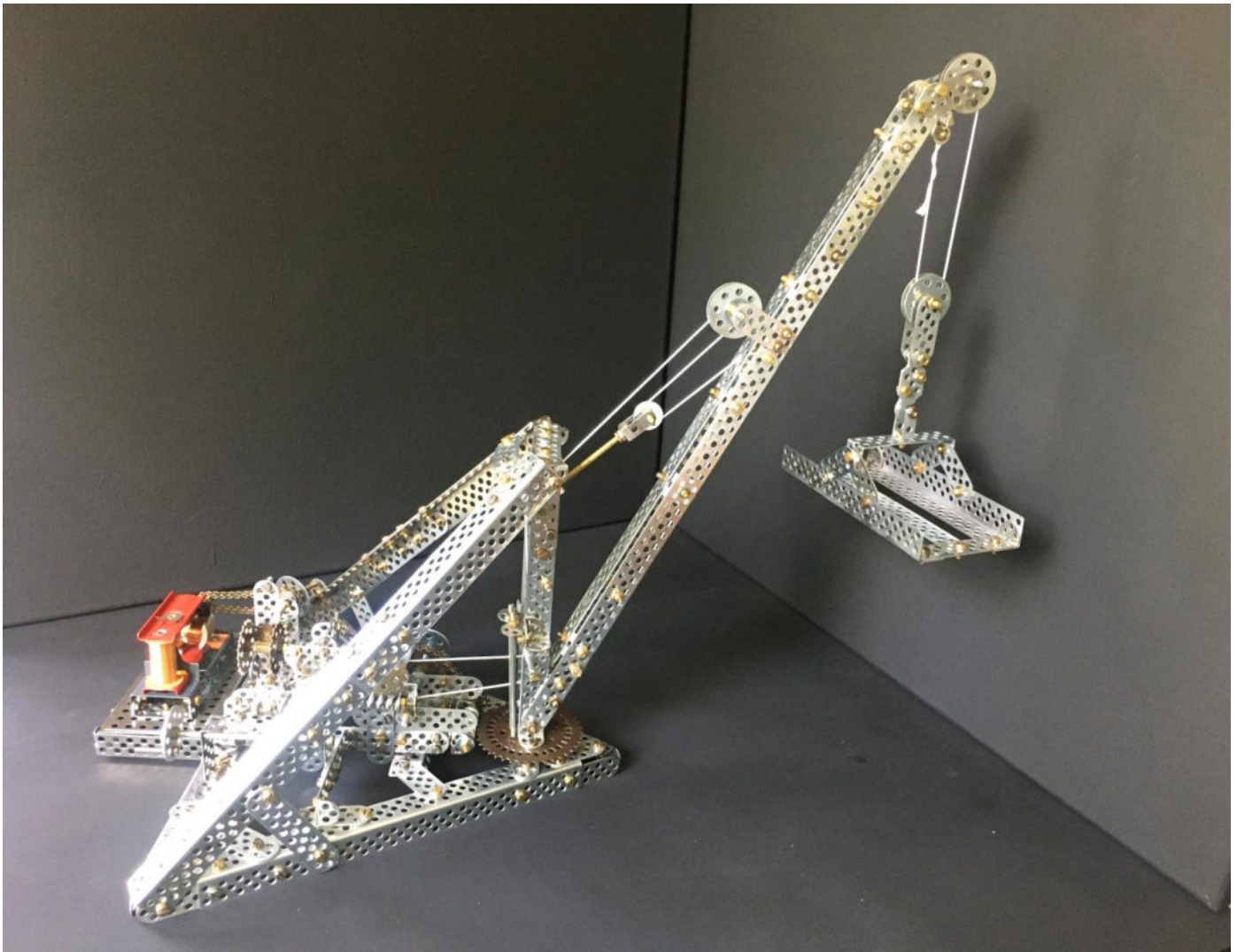


Abb. 1 Ansicht von rechts oben, mit Last am Haken

Ein Derrickkran aus TRIX

Von Wolfgang Suppra

Krane mit Trix zu bauen, ist nicht unbedingt einfach. Es gibt keine Drehlager in diesem System, und die Bauvorschläge für Krane waren eher ungeeignet zum Nachbauen. Für größere Modelle wie dem Löffelbagger wurde in einem Vorkriegs-Vorlagenheft ein Ring aus verschraubten Flachbändern gezeigt, auf dem die Rollen des Oberwagens laufen. Das ist keine schlechte Lösung, aber es muss Material gebogen werden. Anstatt des Ringes empfahl Trix Holz oder stärkere Pappe als Lauffläche für die Rollen zu verwenden. Diese Schwierigkeiten gibt es bei einem Derrickkran nicht, weshalb ich mich entschloss, ein solches Modell zu bauen.

Die Grundlage bildet ein gleichseitiges Dreieck aus Winkelschienen W 27 (27 Loch). Diese wer-

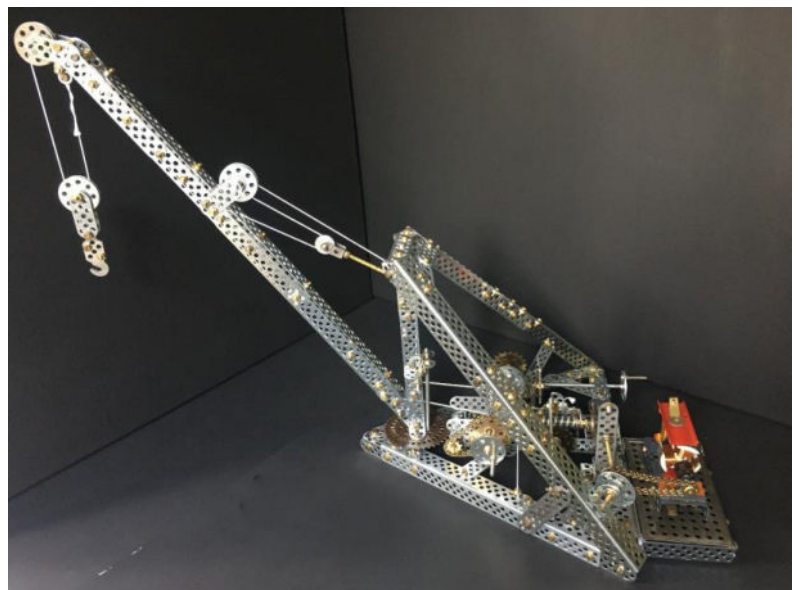


Abb. 2 Ansicht linke Seite von schräg oben

den allerdings zu beiden Seiten mit Flachbändern verlängert, die man dann problemlos miteinander zu einem Dreieck verschrauben kann. Sodann wurden an den Ecken mittels doppelter Flachbänder Verstärkungen aufgeschraubt. Eine dieser Verstärkungen, versehen mit einer längeren Schraube mittig von unten, dient gleichzeitig als unteres Lager für den Mast, der auf einem großen Zahnrad mit 40 Zähnen montiert ist.

Der Mast besteht aus zwei Doppelwinkeln D 3, die, sich gegenüberstehend mit den Schenkeln nach außen, mit dem großen Zahnrad verschraubt sind. An die Winkel werden Flachbänder als Verlängerung geschraubt, die am oberen Ende mit einem Doppelwinkel D 1 verbunden werden. Im unteren Bereich wird eine verkürzte glatte Welle aufgeschoben, um als Führung für das Seil des Auslegers zu dienen.

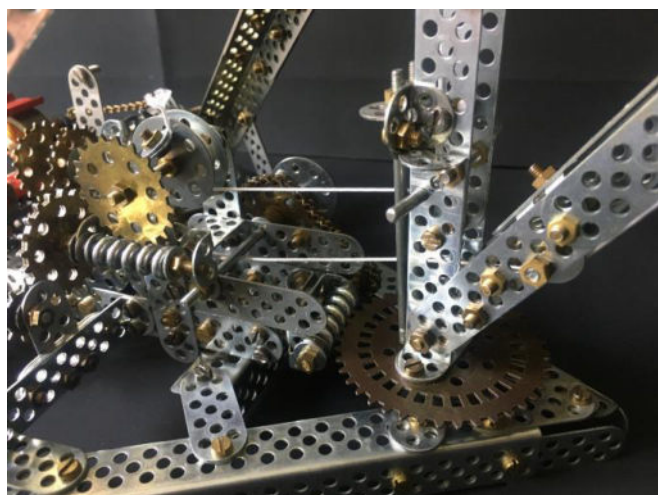


Abb. 3 Antrieb des Mastes

Im nächsten Schritt wurde der Ausleger in Angriff genommen. Er besteht aus verschraubten Flachbändern, die mit Doppelwinkeln D 1 zu einem dreiseitigen Mast verbunden sind. Am oberen Ende ist der Mast gekröpft, dargestellt durch zwei kurze Flachbänder. Sie nehmen die Schnur-Laufrolle für das Seil des Kranhakens auf. Eine weitere Rolle, befestigt mit zwei kurzen Flachbändern, wurde am oberen Drittel des Auslegers angebracht. Hierüber läuft das Seil für die Auslegerneigung. Alle Verschraubungen am Ausleger, ausgenommen die Kröpfung am Kopf, sind von innen angebracht. Dies ist eine Vorsichtsmaßnahme, um der Schnur, die durch den Auslegermast läuft, kein Hindernis zu bieten. Im unteren Bereich ist eine weitere, kleine Rolle installiert, um das Seil in einer sicheren Position zu halten. Das reicht aber nicht aus. Damit die Seile durch die Drehung des Mastes nicht aus ihren Führungsrollen gedrängt werden und an den Flachbändern des Mastes reiben, musste eine weitere Lösung her. Es dauerte eine Weile,

bis ich auf die Idee kam, zwei glatte Wellen mit Gewindeenden als Führung so nah wie möglich an die Ränder des Mastes zu positionieren. Dabei halfen mir die Bohrungen des großen Zahnrades am Fuß des Mastes und je zwei Winkel.

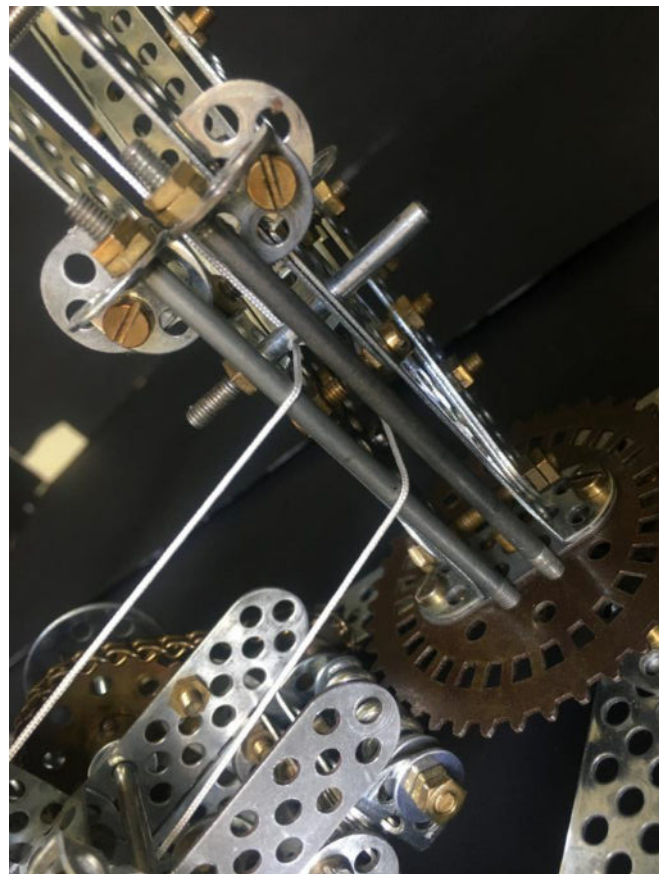


Abb. 4 Seilführung am Mast

Was die Seile betrifft, sie sind als Flaschenzüge angelegt, wobei das Seil des Kranhakens über eine Rolle läuft und das Seil des Auslegers über zwei Rollen verfügt (siehe Bilder).



Abb. 5 Antrieb für Drehung des Mastes

Weiter ging es mit der Halterung der Antriebe für die Seiltrommeln der Auslegerneigung und des Kranhakens. Dazu verschraubte ich zunächst zwei 17-Loch-Flachbänder mit zwei Doppelwinkeln D 2 zu einem Rechteck, wobei der hintere Winkel auf der Grundseite des Dreiecks liegt und mit ihr verschraubt ist. Der vordere Doppelwinkel ist um 90 Grad gedreht verschraubt und nimmt einen weiteren Doppelwinkel auf, der seinerseits eine Welle mit Schnecke aufnimmt. Zwischen die Verschraubungen wurden Unterlegscheiben als Justierung eingefügt.

Mit der Schnecke wird das 40-Zählerad und somit der Mast bewegt. Auf der Welle der Schnecke wird ein kleines Zahnrad befestigt, welches mittels Kette von einem 20-Zählerad per Handkurbel angetrieben wird. Die Halterung wird im vorderen Bereich mittels Doppelwinkel mit einer kurzen Winkelschiene verschraubt. Diese wiederum ist an beiden Enden mit kurzen Flachbändern mit dem Grunddreieck verbunden.

Bevor es mit den Antrieben weiterging, fertigte ich die beiden Stützen für den Mast an. Sie bestehen aus je

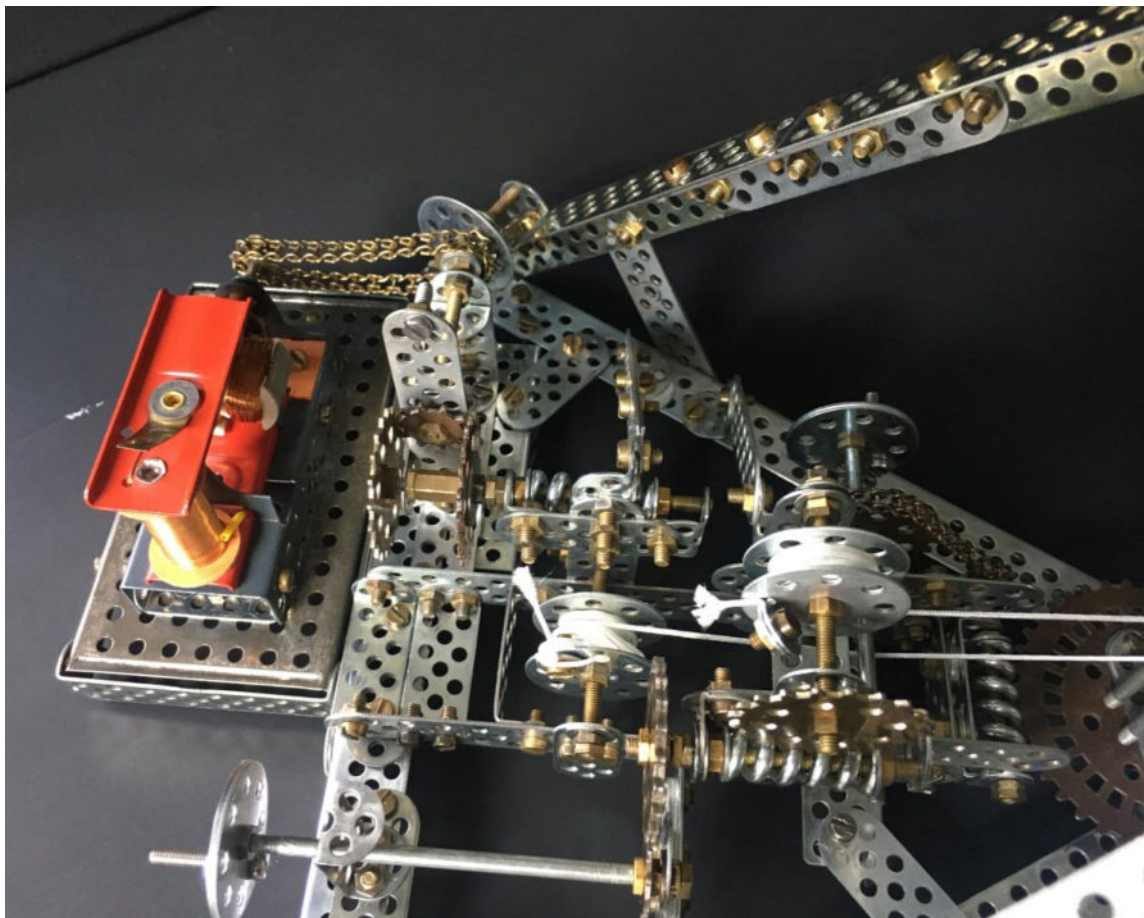


Abb. 6 Getriebe und Motor von oben rechts gesehen

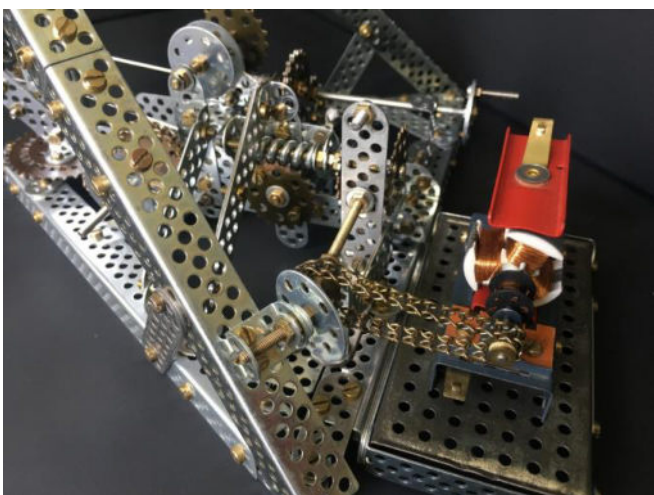


Abb. 7 Motor und Umschaltwelle

zwei mittellangen miteinander verschraubten Winkelschienen. Oben werden sie mit jeweils einem Winkel und einem Flachband verschraubt. Das Flachband, mit einer längeren Schraube mittig, dient gleichzeitig als oberes Lager und Drehpunkt für den Mast. An den Punkten A und B des Dreiecks werden die Stützen an ihren Enden verschraubt. Nachdem ich sicher war, dass der Mast mit der Grundfläche einen Winkel von 90 Grad bil-

det, entfernte ich die Stützen, um ungehindert weiterarbeiten zu können.

Für die Seiltrommel-Antriebe werden je zwei Flachbänder pro Seite senkrecht an die zuvor beschriebene Halterung geschraubt. Sie nehmen die Seiltrommeln und ihre Antriebe auf. Diese sind folgendermaßen aufgebaut: Ein Schneckentrieb bewegt ein 20-Zählerad, das auf der Welle der Seiltrommel befestigt ist. Die Schnecke wiederum wird von einem 20-Zählerad bewegt, welches per Handkurbel von einem 10-Zählerad angetrieben wird (Neigen und Heben des Auslegers). Auf der gegenüberliegenden Seite der Halterung wird der Antrieb für den Kranhaken, seitlich und in der Höhe versetzt, angeschraubt. Er ist genauso aufgebaut wie der Antrieb des Auslegers. Hier wirkt

ein Elektromotor, dessen Drehrichtung allerdings nicht umgeschaltet werden kann. Deshalb musste ein kleines Umschaltgetriebe gebaut werden. Dazu wurde zunächst die Welle, auf der die Schnecke und das 20-Zähnerad montiert sind, mittels Gewindemuffe und einer längeren Schraube mit einem weiteren Zahnrad bestückt. Die beiden Zahnräder müssen einen etwas größeren Abstand (ca. 2 mm) aufweisen als der Durchmesser eines 10-Zähnerades, welches wahlweise eines der beiden Zahnräder antreiben soll, je nachdem, ob der Kranhaken hochgezogen oder heruntergelassen werden soll. Die Lagerung der Welle dieses Zahnrades sieht so aus: Ein mit einem kurzen Flachband verlängerter Doppelwinkel und ein einfacher Winkel werden mit der Basis verschraubt. Ein längeres Flachband als Schalthebel wird mit Kontermuttern an den einfachen Winkel geschraubt, so dass das Flachband beweglich, aber etwas schwergängig ist. Die Welle mit dem kleinen Zahnrad wird nun in die Lager geschoben, mit Kontermuttern gesichert und am anderen Ende mit einem weiteren Zahnrad versehen. Dieses wird vom Motor, der mit einem Märklin-Modellbahntrafo betrieben wird, per Kette angetrieben. Nun wurde noch eine Arretierung für den Schalthebel und eine Verstärkung für die Lagerhalterung angebracht, beides zwei kurze Flachbänder, die miteinander und der Lagerung der Umschaltwelle sowie der Basis verschraubt sind.

Zu guter Letzt bekamen die beiden Stützen zwecks Stabilität im oberen Bereich eine Querverstrebung

mittels dreier kurzer miteinander verschraubter Flachbänder.

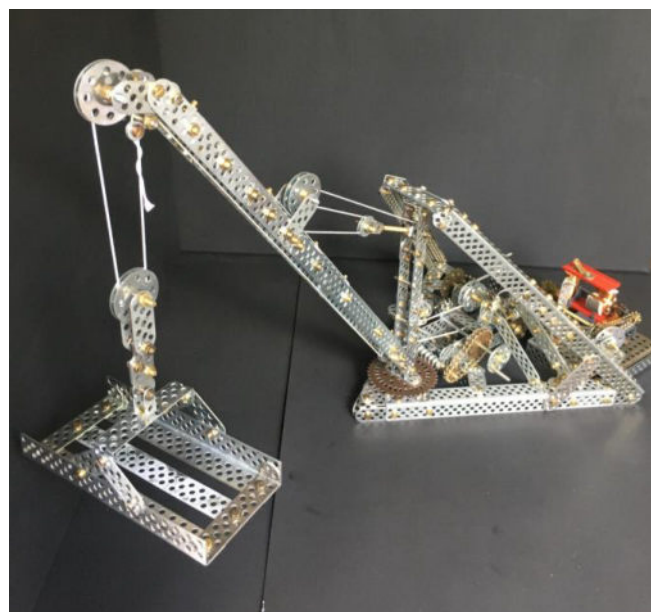


Abb. 8 Ansicht von schräg vorne links und oben

Erläuterungen:

Es gibt im Trix-System 3 Doppelwinkel mit 5 Loch, 7 Loch und 11 Loch, bezeichnet mit D1, D2 und D3.

Winkelschienen gibt es ebenfalls in drei Größen, 9 Loch, 18 Loch, 27 Loch, bezeichnet mit W9, W18, W27.

Flachbänder sind entsprechend bezeichnet als F5, F9, F13, F17 und F26.

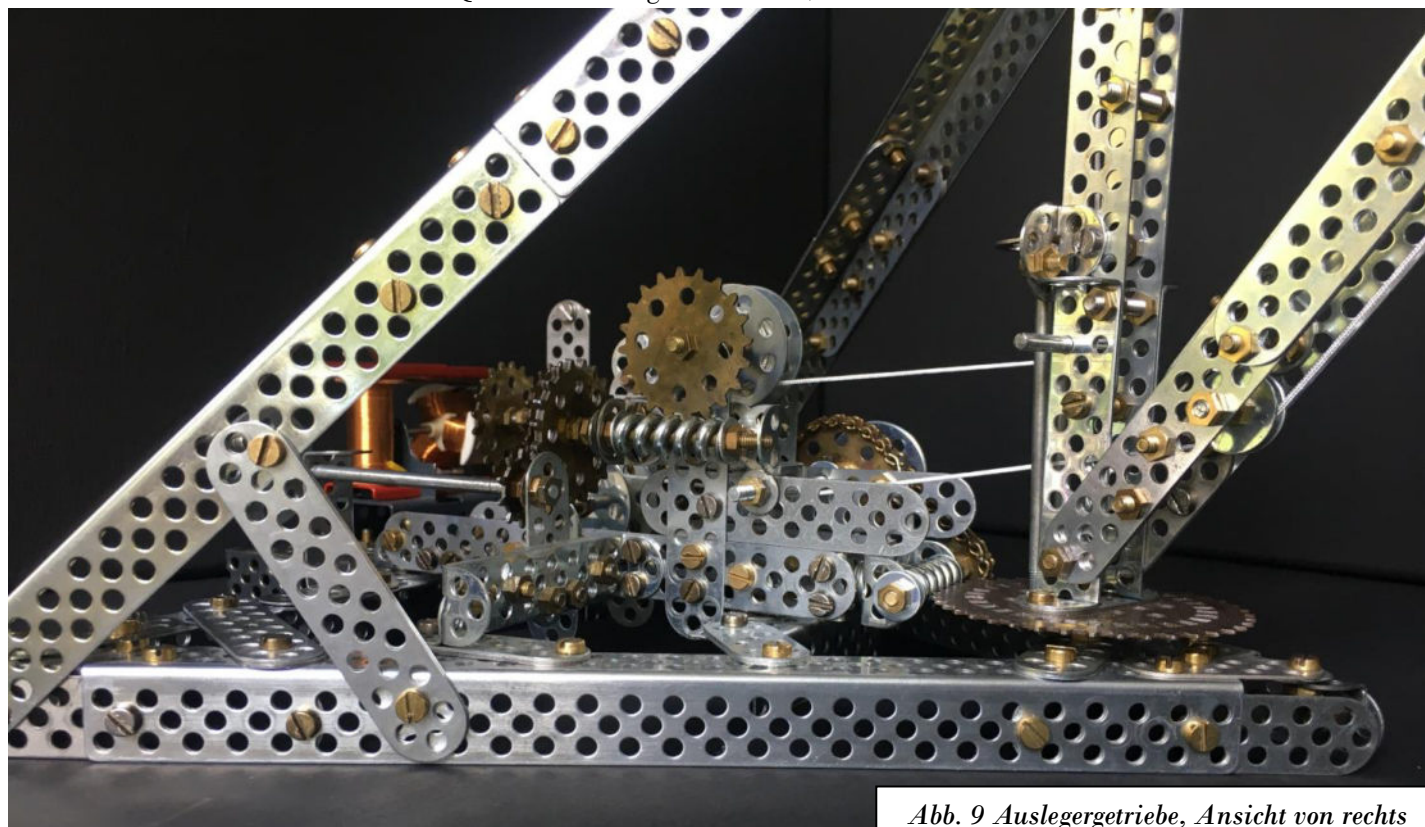
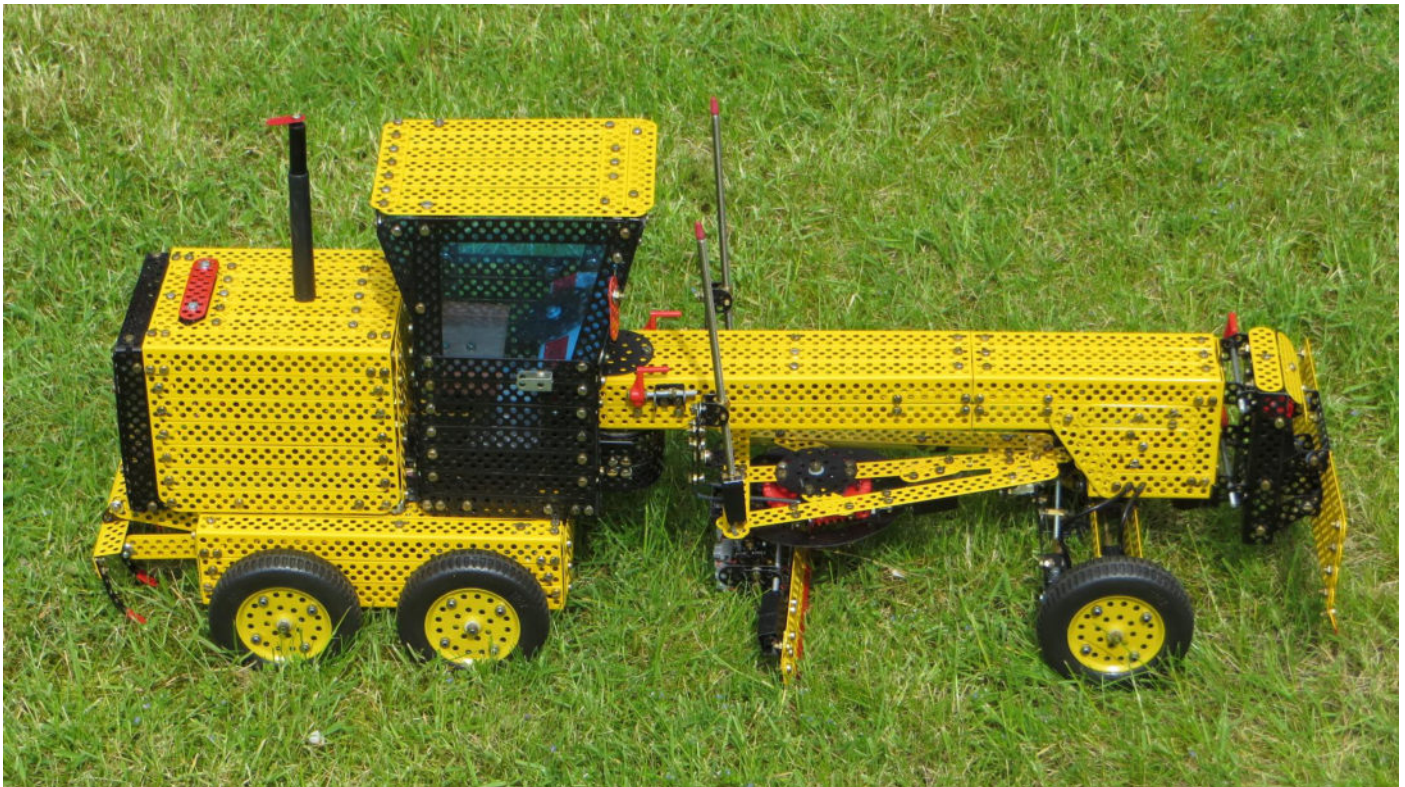


Abb. 9 Auslegergetriebe, Ansicht von rechts



Trix - Motorgrader

Von Elmer Schaper

Als Geert Vanhove zum Bebra- Treffen 2022 kistenweise gelb lackierte Trix- Materialien mitbrachte, war mein Interesse geweckt. Da Geert die Mitnahme der gelben Trix-Teile per E-Mail angekündigt hatte, konnte ich in Ruhe zuhause die silbernen Trix-Teile raussuchen, die ich zum Tausch anbieten wollte. So kam es in Bebra zu einem 1:1 Tausch von Trix- Teilen wie Winkelschienen und Flachbändern. Danach hatte ich ein großes Kontingent von gelb lackierten Trix-Teilen zuhause, aber noch keine Vorstellung, was daraus entstehen sollte. Durch Zufall stieß ich im Internet auf eine Abbildung eines Motorgraders, einer gelben, großen Straßenbaumaschine.

So ein Motorgrader kann sehr komplexe Bewegungen ausführen, um z. B. Fahrbahnen zu planieren und Böschungen zu gestalten. Neben dem allerwichtigsten Teil, dem Räumschild, sollten auch die Fahreigenschaften dieses Modells komplett mit Elektrogetriebemotoren nachgebildet werden. Zum Einsatz kamen zwölf Getriebemotoren, teils in Mini-Ausführung und teils mit Gewindespindel. Durch die Verwendung der gelb lackierten Teile vom Geert Vanhove waren kaum Lackierarbeiten nötig.

Im ersten Schritt entstand das Konstruktionsmodell im grauen Trix-Look mit den voraussichtlichen Abmessungen und den wichtigsten Funktionen mit manueller Betätigung. Die elektrischen Getriebemotoren

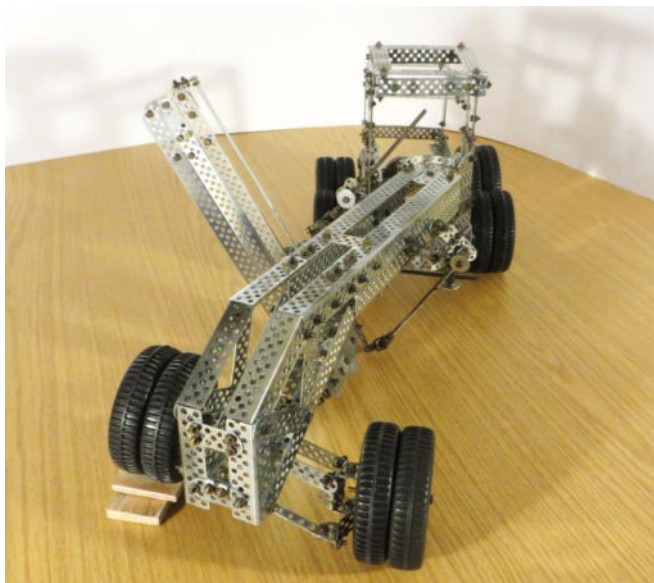
wurden teilweise ausprobiert, um Bewegungsabfolgen, Drehzahlen und Reichweiten zu testen. Als Reifengröße wurde gewählt: Trix R2 mit 88 mm Durchmesser.



Funktionsmodell, Seitenansicht



Funktionsmodell mit eingeschlagenem Knickgelenk



Funktionsmodell mit eingeschlagenem Knickgelenk, Räumschild und verstelltem Sturz der Vorderräder

Folgende Funktionen soll der Motorgrader im Endausbau elektrisch mit Getriebemotoren ausführen können:

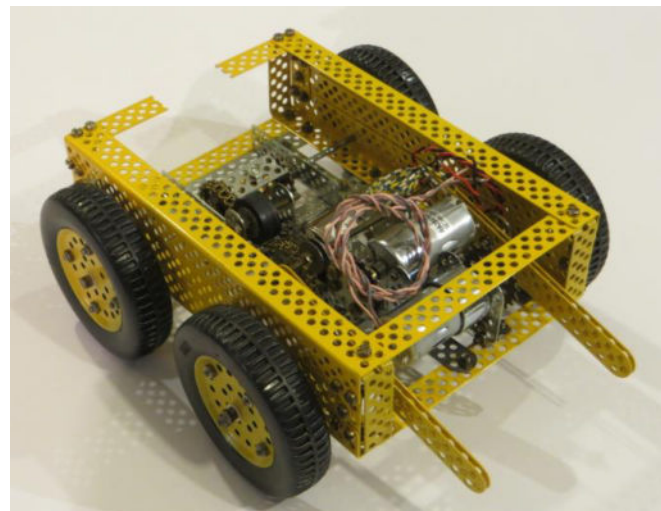
- Vor- und Rückwärtsfahrt, Langsam- und Schnellfahrt über Drehzahlregler
- Lenkung und Sturzverstellung der vorderen Räder
- Knickgelenk zum seitlichen Ausschwenken zwischen Motorwagen/Kabine und dem Vorderteil
- Räumschild mit den Bewegungen: Auf, Ab, Drehen, Querbewegung, Schildwinkel, Schildneigung
- Frontschild heben und senken
- Heckaufreißer heben und senken sowie Reißzähne im Winkel verstellen

Auf Scheinwerfer, Blink-, Rück- und Rundumleuchten wurde verzichtet aufgrund der benötigten 24 Elektroleitungen für die 12 Getriebemotore.

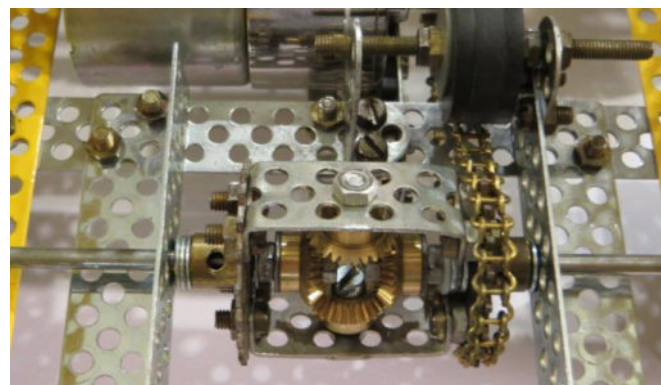
Auf separate Getriebe wurde verzichtet, es wurden zur Vereinfachung und wegen der engen Platzverhältnisse Getriebemotore mit entsprechender Drehzahl und passendem Drehmoment ausgesucht und eingesetzt.

Im zweiten Schritt entstanden in starker Anlehnung an das Konstruktionsmodell die einzelnen Module des endgültigen Trix-Modells. Die Farbauswahl beschränkte sich auf gelb, mattschwarz und wenigen roten Akzenten. Die Blechschere war häufig im Einsatz, viele Trix-Elemente mussten zugeschnitten werden. Neben den standardmäßigen Trix-Metallbauelementen sind auch Fremdteile und Fremdmaterialien verbaut worden.

Als erstes entstand das Fahrgestell, in dem der Antriebsmotor, der Motor für das Knickgelenk und die zwei Getriebemotore für den Heckaufreißer untergebracht sind. Der Antriebsstrang besteht aus dem Getriebemotor, einem Differential mit Messing-Kegelrädern (kein Trix) und der vorderen Antriebsachse.



Fahrgestell



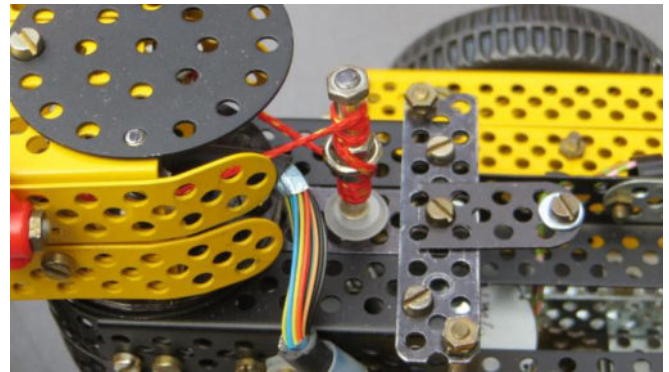
Differential



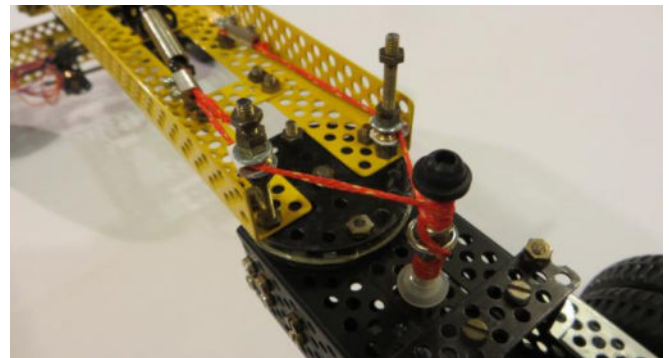
Differential und Antrieb

Die hinteren Räder laufen lose in starren Achsen mit. Durch das Gewicht der eingebauten Getriebemotore liegt das Fahrgestell „waagrecht“ auf der Straße. Es haben also alle 4 Hinterräder gleichzeitig Bodenkontakt und verhindern ein „Durchhängen“ des recht schweren Vorderteils. Deshalb musste auf eine Einzerradaufhängung verzichtet werden.

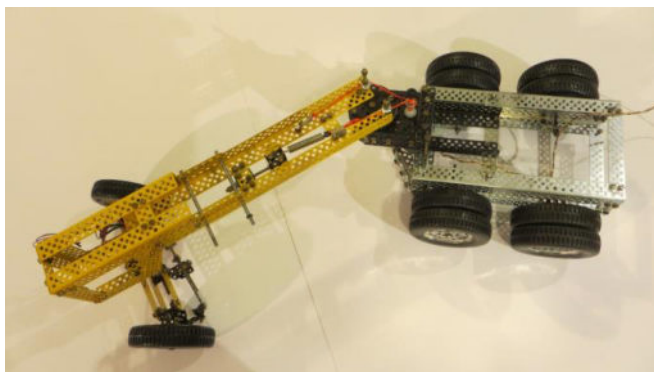
Im dritten Schritt ging es an die Konstruktion der Brücke zwischen dem Knickgelenk an der Fahrerkabine und der Vorderachse. Das Knickgelenk dient zur seitlichen Auslenkung der Vorderachse nach rechts zur Bearbeitung von Böschungen und nach links, um den Wendekreis des Motorgraders erheblich zu verringern. Um das Knickgelenk nach links oder rechts zu bewegen, bedarf es sehr hoher Kräfte. Deshalb habe ich mich für einen Schnur-Antrieb mit einem Langsamläufer-Getriebemotor entschieden. Dieser wickelt um seine Antriebsachse herum einen Seilzug auf oder ab. Die Spannung des Seilzuges ist manuell unter der Brücke einstellbar, eine starke Feder dämpft die Bewegung.



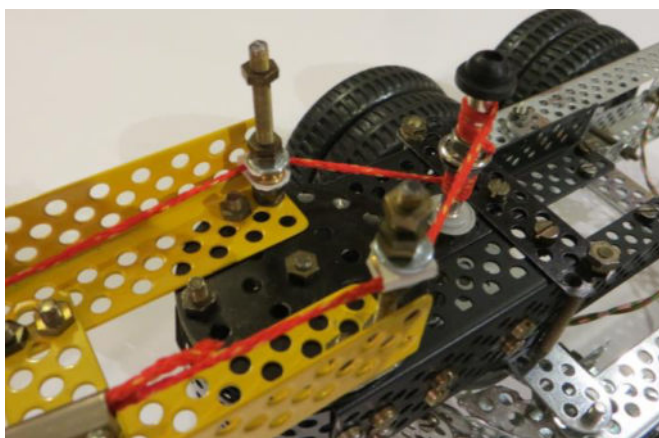
Knickgelenk – Schnurantrieb



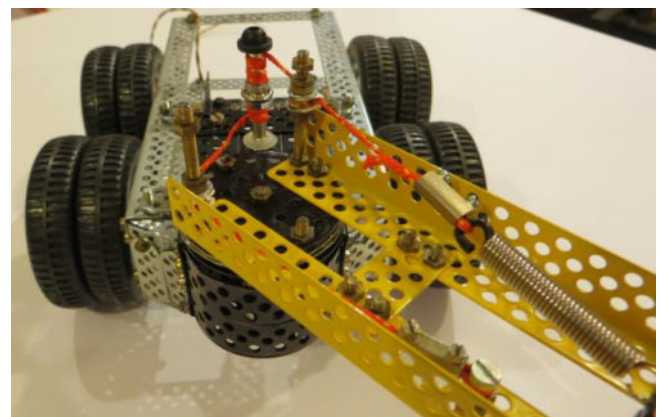
Knickgelenk – Schnurantrieb



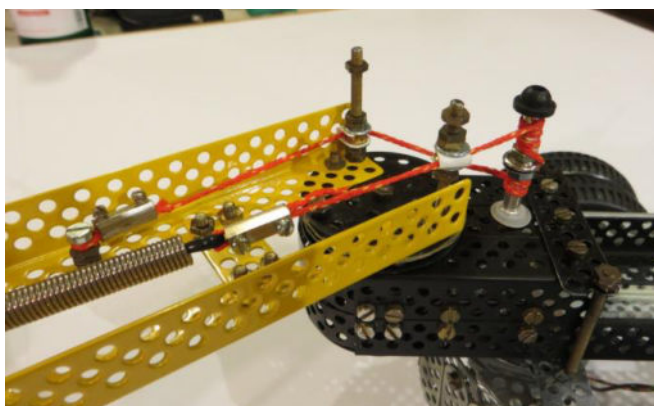
Knickgelenk – Übersicht



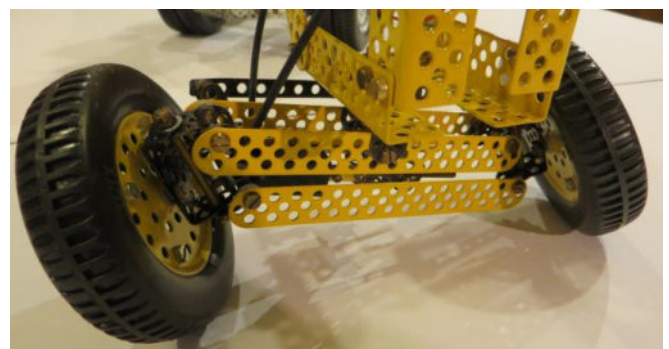
Knickgelenk – Schnurantrieb



Knickgelenk – Schnurantrieb



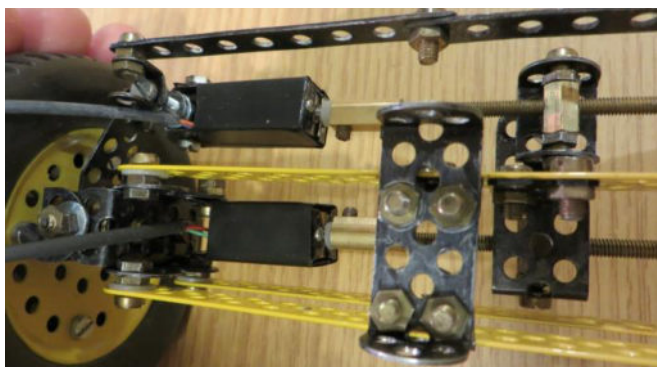
Knickgelenk – Schnurantrieb



Vorderachse mit verstelltem Sturz

Die Vorderachse ist als Pendelachse ausgeführt, neben dem Lenkungswinkel ist auch der Sturzwinkel beider Vorderräder gemeinsam veränderbar. Der Sturzwinkel wird dann verstellt, wenn die Pendelachse nicht mehr waagrecht liegt, sondern in Schräglage gerät, z. B. an einer Böschung.

Je nach Schräglage wird der Sturzwinkel der Vorderäder in Richtung der Böschung verringert, um mehr Grip zu bekommen. Lenkung und Sturz werden über passende Mini-Getriebemotore elektrisch verstellt.

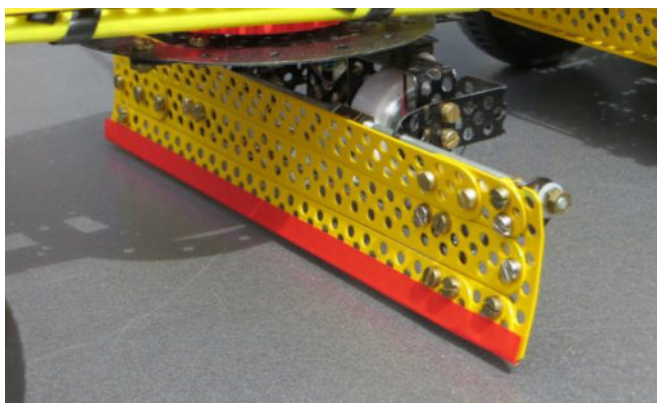


Stellmotoren für Lenkung und Sturz an der Vorderachse



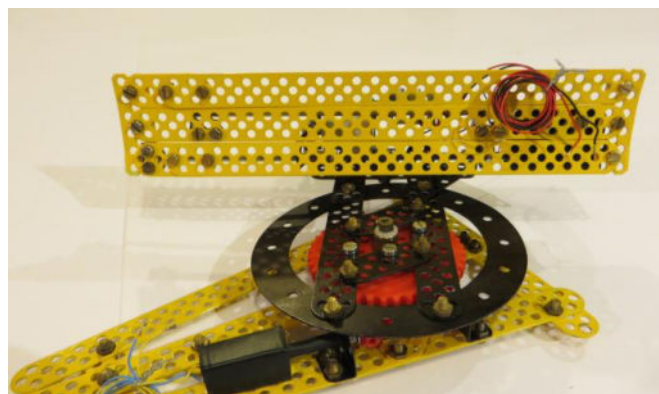
Stellmotoren für Lenkung und Sturz an der Vorderachse

Im vierten Schritt wurde mit vielen Rückschlägen und Tests das allseits bewegliche Räumschild und deren Aufhängung unter der Brücke konstruiert. Es bewegt sich unterhalb der Brücke in alle Richtungen. Antriebsmäßig war das kein großes Hexenwerk, zum Einsatz kamen Mini-Getriebemotoren, teils mit M5-Gewindespindeln.

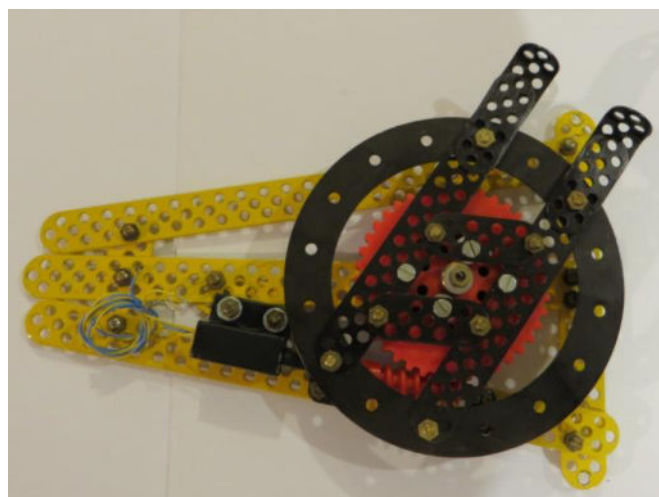


Räumschild in Normallage

Die Herausforderung lag darin, die Abstände, Winkel und Begrenzungen so zu finden, dass ein Straßenräumbetrieb und ein Böschungsräumbetrieb wie beim realen Motorgrader möglich wurden.



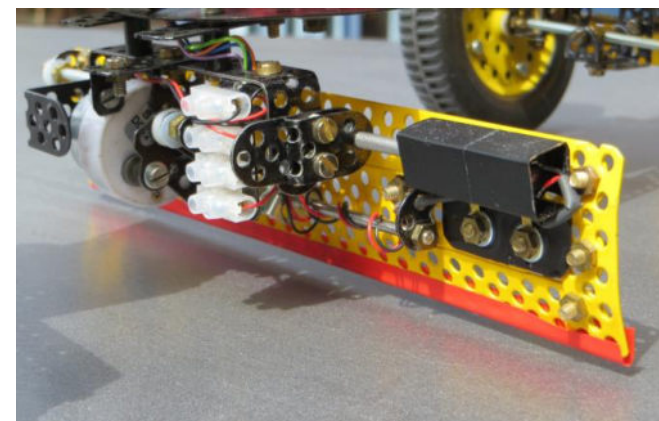
Räumschild von unten, vor dem Einbau



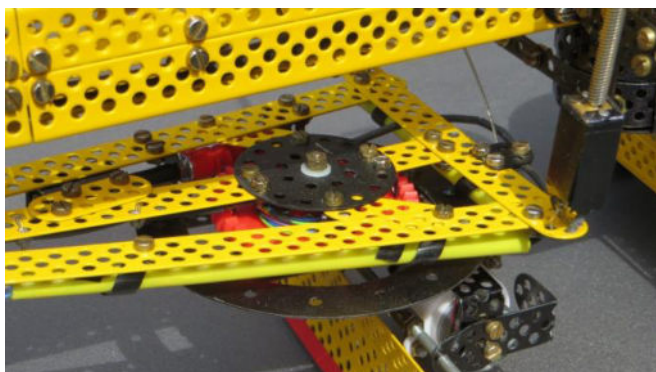
Verstelleinrichtung des Räumschilds



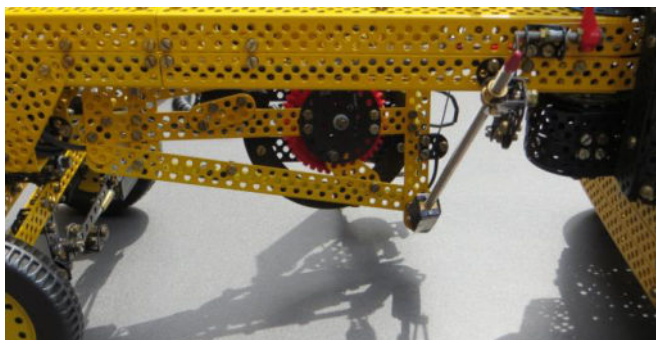
Verstelleinrichtung des Räumschilds



Verstellmotor des Räumschilds



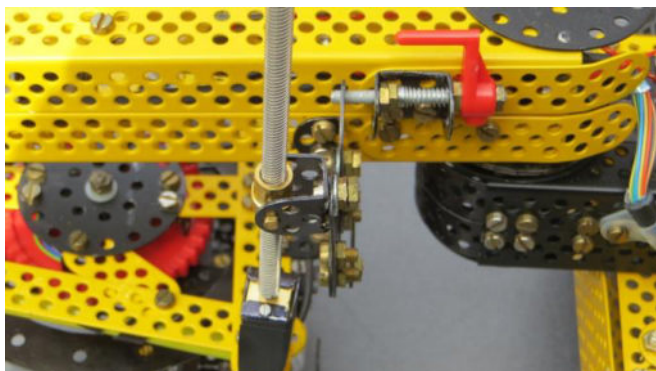
Räumchild-Verstelleinrichtung



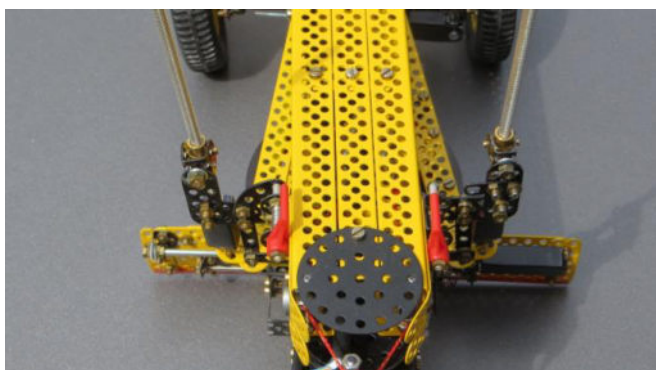
Räumchild extrem nach rechts (Fahrtrichtung) verstellt

Dazu wurden zwei Bauteile benötigt:

Eine manuell zu betätigende Umschaltswinge und ein Halteseil. Die Umschaltswinge ist in zwei Positionen arretierbar, einmal für den „normalen“ Straßenplanierdienst, zum anderen um das Räumchild für den Böschungsbetrieb nach rechts mehr herauszudrücken.



Umschaltswinge

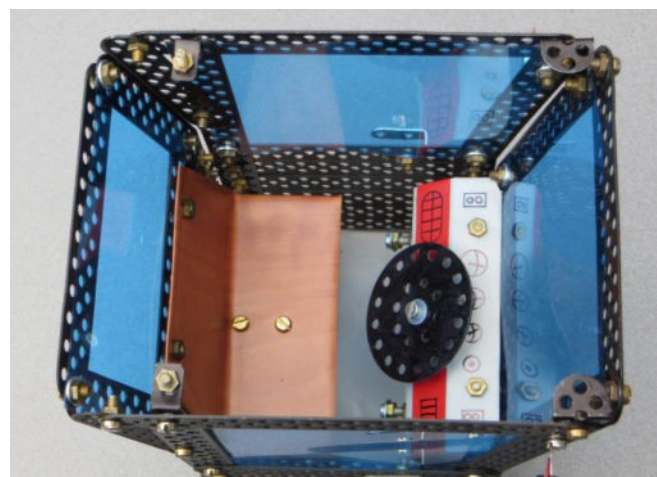


Umschaltswinge

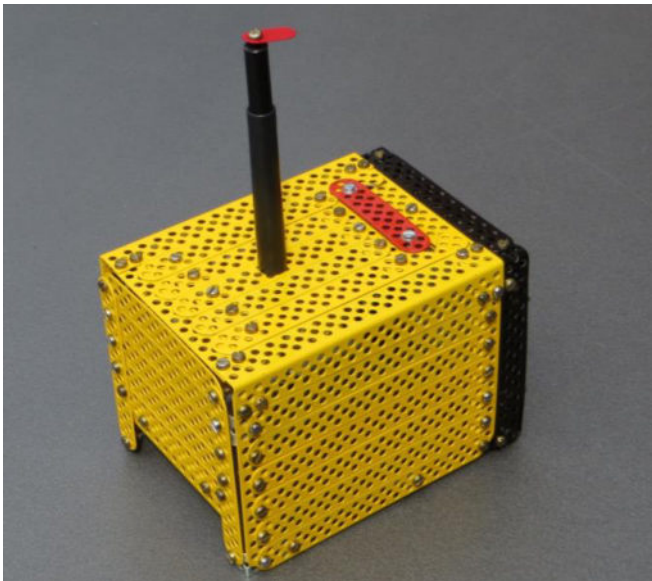
Im Original haben die Motorgrader noch einen weiteren Hydraulikzylinder, um das Räumchild im Böschungsbetrieb nach oben zu drücken und vom Erdboden abzuheben. Dies ließ sich aber in dem Trix-Modell mit einem weiteren Mini-Getriebemotor steuerungsmäßig nicht verwirklichen. Dafür wurde ein Halteseil zwischen der Umschaltswinge und der Räumchildaufhängung eingesetzt; damit wird das Räumchild im Böschungsbetrieb in gewissen Grenzen vom Erdboden angehoben.

Im fünften Schritt kamen eine Fahrerkabine, eine Antriebsverkleidung, ein Fronträumschild, ein Heckaufreißer und die Elektrik dazu. Die Fahrerkabine hat innen eine angelegte Kabinenausstattung und deckt das Knickgelenk ab. Die Antriebsverkleidung ist eine Haube, die sich über das Elektro-Anschlussmodul und den angelegten inneren Lüfterflügel stülpt. Das Fronträumschild lässt sich mit wenigen Handgriffen abnehmen. Der Getriebemotor für das Heben und Senken des Schildes ist über eine Steckvorrichtung mit dem Motorgrader verbunden. Am Heck ist ein Aufreißer angebracht, der über zwei Getriebemotore den Aufreißer-Arm heben und senken sowie die Reißzähne steiler oder flacher stellen kann. Innerhalb der Antriebsverkleidung ist die Elektrik zusammengefasst. Ein Anschlussmodul mit 25 Klemmen und einer D-SUB-Kabelbuchse bündelt alle Motorleitungen. Die einzelnen Motorleitungen sind teilweise in gelben Trinkröhrchen verlegt, teilweise mit Mini-Zwischensteckern. Von außen zeigt sich das Anschlussmodul oben auf der Antriebsverkleidung mit einer roten Abdeckung, darunter verbirgt sich die 25-polige D-SUB-Buchse für den Anschluss des Verbindungskabels.

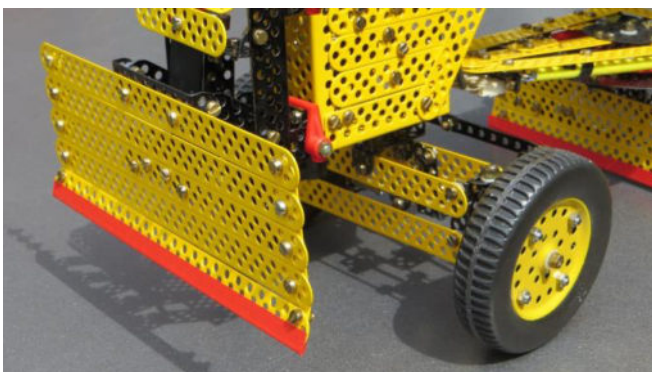
Über diese D-SUB-Buchse und dem entsprechenden Kabel werden alle Motoren mit der Steuerbox angesteuert. Die Steuerbox kann entweder über einen 12 V- Akku oder über ein Computer-Netzteil mit Strom versorgt werden.



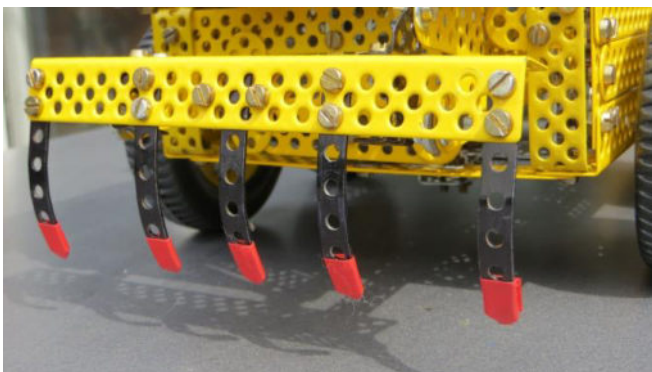
Kabineneinrichtung (Dach abgenommen)



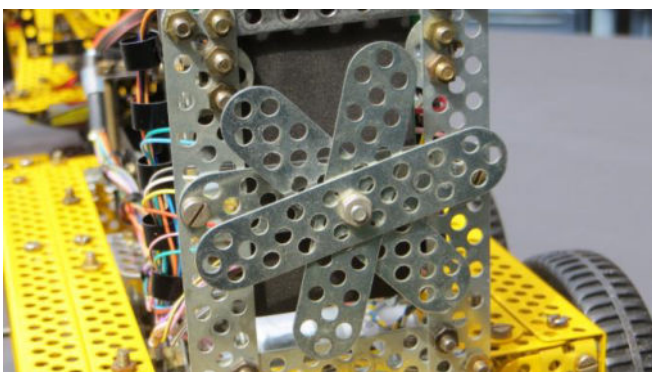
Motorabdeckung



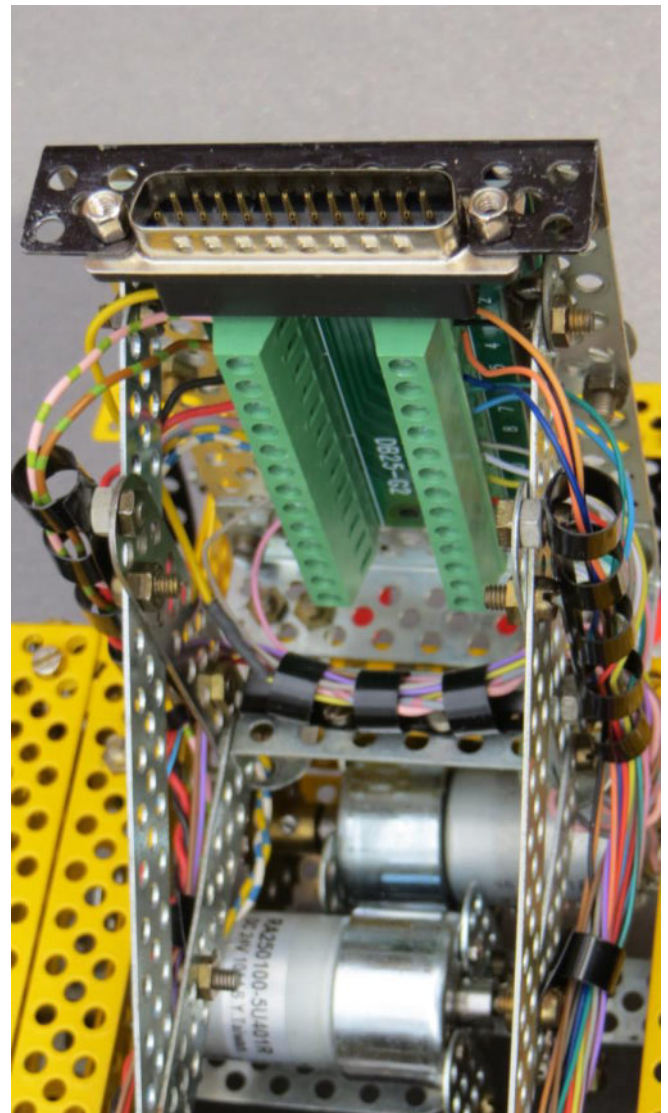
Frontschild



Heckaufreißer



Stilisierter Motorlüfter mit Elektronikkomponenten



Anschlussstecker

Die Steuerbox steuert insgesamt zwölf Getriebemotore über Miniatur-Schalter und Taster. Kritische Funktionen werden über Taster bedient. Der Hauptantriebsmotor hat einen Drehzahlregler, der über einen Knauf zu bedienen ist und für einen sanften Anlauf des Gefährts sorgt.



Steuerbox

Durch die hohe Beweglichkeit einiger Konstruktionen gibt es an manchen Stellen keine exakte Führung oder kein spielfreies Gelenk. Jede Gelenk-Bewegung benötigt ein gewisses Spiel, um funktionieren zu können. Wenn dann mehrere solcher Spiele aufeinandertreffen, dann wackelt es ein wenig. Dies lässt sich mit den eingesetzten Materialien nicht besser verwirklichen.

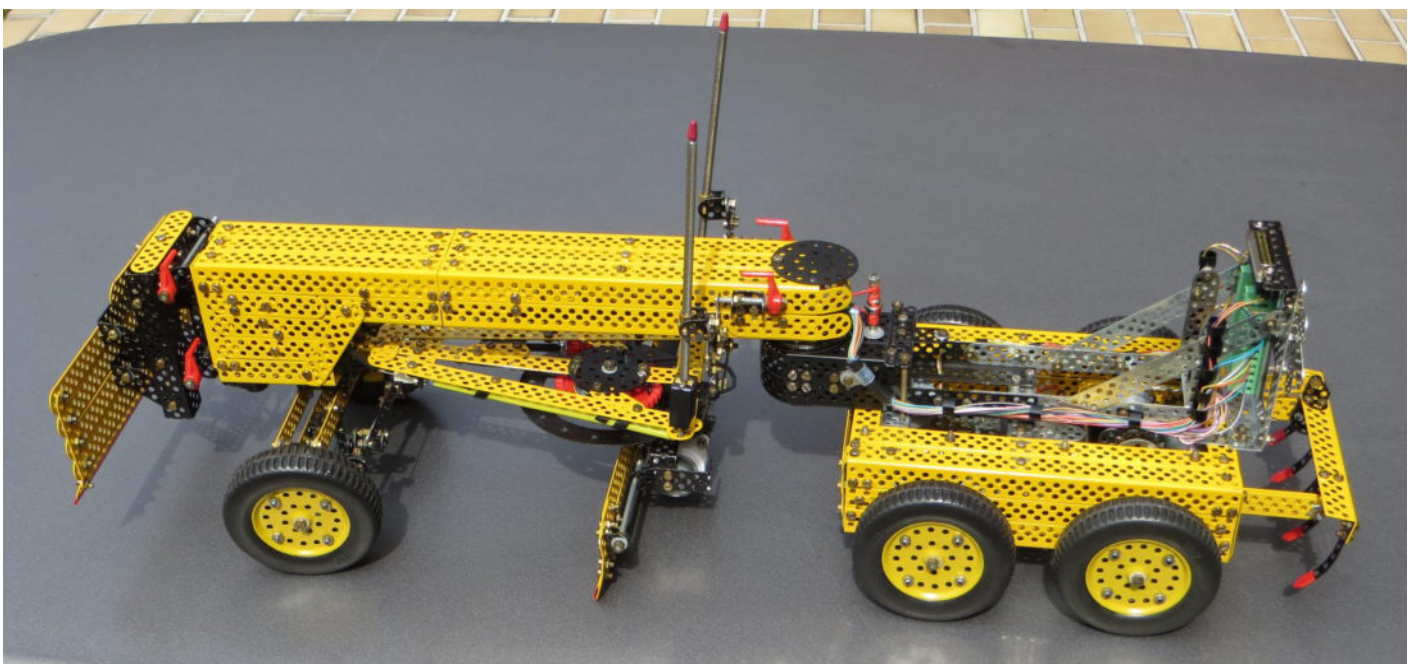
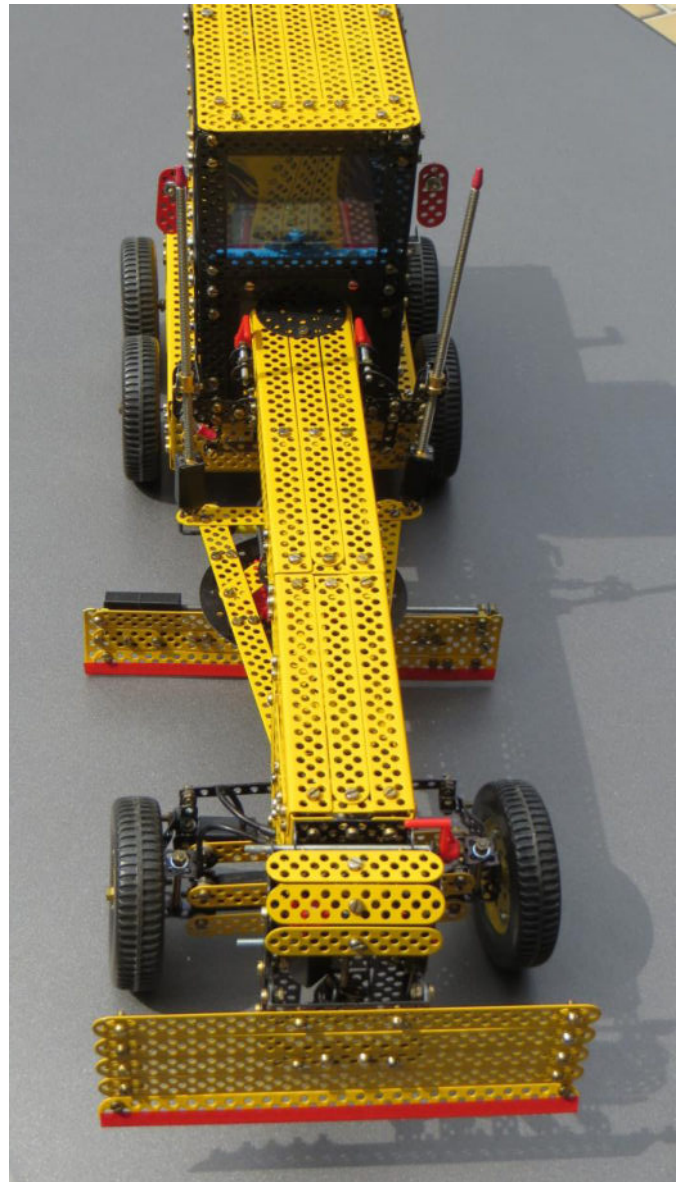
Weitere Abbildungen, die das Modell in seinen Funktionen oder auch in zusätzlichen Details darstellen.

Das Modell lässt sich sehr gut bedienen, bedarf aber eines guten Augenmaßes, um die Getriebemotore nicht in den Endlagen zu verkeilen. Da keine Endschalter im Einsatz sind, ist das Auge und die Steuerhand des Bedieners sehr gefragt, um ungewollte Blockierungen zu vermeiden.

Die hier gezeigten Fotos von mir sind ausgesuchte Bilder zum Text. Bei tieferem Interesse versende ich gerne auf Anfrage weitere Fotos.

Technische Daten:

Länge: 720 mm, Breite: 230 mm, Höhe: 320 mm, Gewicht: geschätzt 10 kg.





Aus der Exotenschublade von Urs Flammer: Olympia

Die Firma Elektrobau Werner Genencher E.W.G. aus Löbau, Sachsen, stellte in der unmittelbaren Nachkriegszeit einfache Elektrogeräte her, wie zum Beispiel Schalter, Ofengebläse, „Olympia-Mikrophone“ (Kondensatormikrofon), für das bei der Leipziger Messe geworben wird. Außerdem ist sie durch Magnettonbandspulen aus Aluminium, ebenfalls unter dem Namen Olympia bekannt.

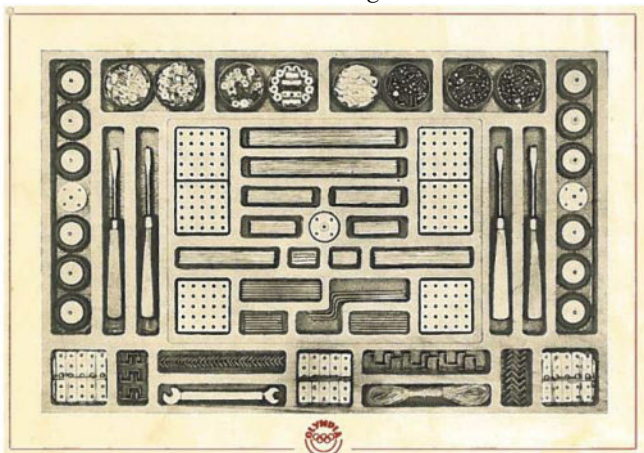
Von 1945 oder 1946 bis zum Jahr 1955 stellt E.W.G. auch den Metallbaukasten Olympia her. Der Metallbaukasten Olympia zeichnet sich durch zwei besondere Merkmale aus. Das wichtigste Maß für einen Metallbaukasten, der Lochabstand, ist sehr klein, nämlich nur 7 mm. Das andere Merkmal sind die bei den größeren Ausführungen vorhandenen, ausgesprochen aufwendigen und wertigen Holzkästen.

Die Einzelteile, wie Lochbänder, Winkel, Doppelwinkel, Bügel, waren aus vernickeltem Stahl. Räder,

Schnurlaufrollen, Stellringe und Kupplungen waren aus Aluminium gefertigt. Dazu gab es eine Größe Gummireifen, Schrauben mit M2-Gewinde in drei unterschiedlichen Längen, Muttern, Wellen und eine Handkurbel, jeweils mit einem Durchmesser von 2 mm. Außerdem waren Schnur, Schraubendreher und Schraubenschlüssel in den Kästen. Die Kleinteile lagen in runden Pappschachteln mit Olympia-Aufdruck und den fünf olympischen Ringen.



Der Kasten war laut Anleitung so bestückt:



Durch diese Abbildung des Inhalts in der Anleitung war ein einfaches Einsortieren der Teile möglich.

Und so sieht ein fast vollständiger (die 5x5 Platten fehlen) Kasten aus:



Hier nochmals der Hinweis auf die aufwendige Herstellung des Kastens durch Ausfräsen der einzelnen Fächer und Hinterlegen mit rotem Papier.



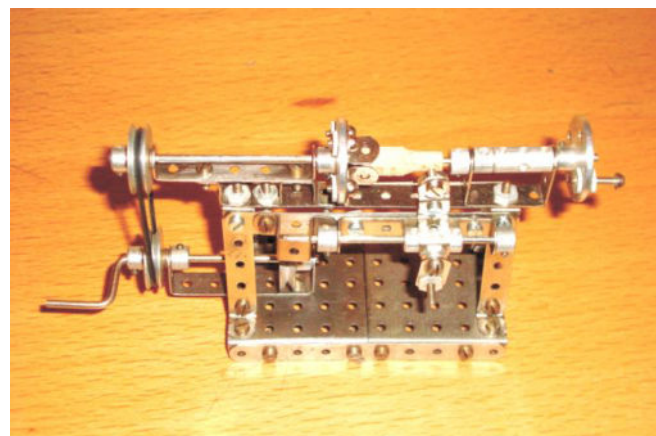
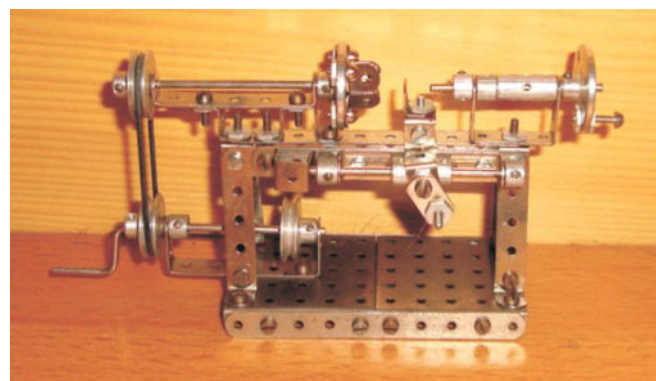
Titelbild des alten E.W.G. Anleitungsbuchs. Auf den neuen Anleitungsbüchern war ein gelber Kasten mit „Olympia Metallbaukasten“ anstelle des E.W.G. Schriftzugs. Aus dem neuen Anleitungsbuch für die Kästen 0 bis 3, in dem die Modelle beziehungsweise die

Vorbilder ausführlich beschrieben werden, werden hier als Beispiel eine kleine Drehbank und das Modell dazu gezeigt.

Nr. 74 Drehbank

Erforderliche Teile			
Nr.	Stück	Nr.	Stück
1	2	16	1
3	3	17	1
5	4	18	4
7	2	20	1
8	1	21	1
9	1	23	1
10	1	24	2
11	2	26	34
12	2	27	34
13	6	28	11
14	2	30	1
15	4		

Eine der interessantesten Werkzeugmaschinen ist die Drehbank. Sie dient zur Herstellung aller Drehkörper, wie Scheiben, Wellen, Bolzen, Schrauben usw. Dieses Modell ist wieder meisterhaft in seiner Ausführung. Ihr findet an ihm alle wesentlichen Teile, die zur Drehbank gehören. Am Fuße der Drehbank befindet sich das Vorgelege zum Einscheibenantrieb, darüber sitzt der Spindelstock mit der Drehspindel. Auf dem Drehbankbett gleitet der Werkzeugschlitten (Support). Er wird geführt durch die Leit- und Zugschnecken und trägt das Werkzeug, den Drehstuhl. Auf der Drehspindel sitzt das Vierbacken-Spannfutter (Lochscheibenrad mit Schrauben). Es dient zum Festspannen des Werkstückes. Am rechten Ende des Drehbankbettes sitzt der Reitstock mit dem Handrad zur Verstellung der Körnerspitze. Diese verstellbare Körnerspitze braucht man, um Wellen und lange Drehkörper bearbeiten zu können. Und nun viel Freude beim Bau dieses schönen Modelles. Das Bild zeigt alle erforderlichen Einzelheiten.



Weitere Unterlagen, vor allem Anleitungsbücher findet man hier:

<https://www.meccanoindex.co.uk/Other/Olympia/index.php>

Ein Engländer blickt auf Bebra 2019

In der Ausgabe 147 des „Meccano Newsmag“ der *North Midlands Meccano Guild (NMMG)* vom Juli 2020 schrieb *Ken Ratcliff* aus dem Vereinigten Königreich auf der Hochzeit der Corona-Pandemie einen schönen Bericht über das Leben zu Pandemiezeiten und die Erinnerung an das Jahrestreffen des Freundeskreis Metallbaukasten in Bebra im Oktober 2019. Der Bericht kam ohne Bilder aus. Hier ist er illustriert mit Fotos von Gert Udtke (5) und Georg Eiermann (2).

Mir gefiel die Sicht von außen und die Beschreibung des Treffens für Leser, die mit englischen Meccano-Ausstellungen, nicht jedoch mit unseren Treffen vertraut sind, ausgesprochen gut. Daher bat ich Ken um den Text und die Erlaubnis, ihn zu übersetzen. Danke Ken!
Georg Eiermann



Seit vielen Jahren in Bebra dabei: Ken Ratcliff mit Meccano-Kästen und Karussell 2017

Frühjahr 2020, in der neuen Coronavirus-Pandemie

Von Ken Ratcliff

Zu Beginn schreibt Ken über die Beschwerden des Lebens im Vereinigten Königreich unter Corona-Bedingungen und hebt besonders auf die ausgefallenen Treffen ab. Das habe ich mangels Aktualität gestrichen.

Als ich mit dem Schreiben dieses Berichts beschäftigt war, verkündete ein willkommenes Ding-Dong – eigentlich nur ein Ding, weil das Dong-Teil nicht mehr funktioniert – an der Haustür die Ankunft eines Pakets, das zu dick für den Briefkasten war. Also ging ich an der Tür, so wie wenn freiwillige Einkäufer Pakete mit Lebensmitteln zurücklassen, um den Alten und Schwachen (wie angeblich mir selbst) zu

helfen, die sich im aktuellen Lockdown befinden. Tatsächlich handelte es sich um das lange verspätete Paket aus DVD und Foto-CD, das Georg Eiermann etwa vier Wochen zuvor in Stuttgart aufgegeben hatte. Offensichtlich ist auch der Postdienst teilweise gelähmt. Die Scheiben sind eine Aufzeichnung des deutschen Treffens 2019, das unserem Skegex und auch dem französischen CAM entspricht. Einem Treffen, an dem ich in einem Dorf in der Nähe von Bebra im Bundesland Hessen teilnahm. Da ich mich in der relativ engen Welt von Gawsworth in der Nähe von Macclesfield eingesperrt fühlte, spielte ich die DVD ab, sobald ich dazu in der Lage war. Ich erinnere mich, dass wir bei Skegex dasselbe hatten, als es VHS gab. Das Warten auf diese DVD hat ziemlich lange gedauert, seit Oktober letzten Jahres, in dem die Pandemie uns alle erfasst hat. Daher war es besonders ergreifend, in die relativ unschuldigen Tage vor Covid-19 und in die deutsche Welt von Märklin und Meccano zurückversetzt zu werden, die sich in vielerlei Hinsicht von unserem unterscheiden, in anderen jedoch so ähnlich sind.

Auch hier folgte ein kleiner Exkurs über die Situation zu Corona-Zeiten, die das Leben schwer machte.

Zurück nach Meccanoland, oder besser gesagt, in die Welt von Meccano und seinen Verwandten. Nicht wenige NMMG-Mitglieder kennen das jährliche CAM-Treffen, das jedes Jahr in einer anderen Stadt in Frankreich stattfindet.

Ein äußerst geselliges Ereignis

Das gleiche Prinzip gilt auch für das deutsche Treffen des „Freundeskreis Metallbaukasten“, außer dass es 2017 bis 2019 in Bebra stattfand und dies voraussichtlich im Oktober 2020 wiederholen wird.

Zunächst einmal gibt es eine unmittelbare Besonderheit, die alle Teilnehmer als sehr erfreulich empfinden: Die Veranstaltung findet in einem Hotel statt, das über Konferenzräume verfügt, sodass die Teilnehmer am Aufbau tag anreisen und auf Wunsch bis zum Abreisetag am Sonntag bleiben können. Mit einer Mischung aus Modellen, Plaudern, Essen und Trinken ist es ein äußerst geselliges Ereignis, da alle Anwesenden normalerweise im Hotel übernachten. Der Zimmerpreis beinhaltet einen Teil für den Tagungsraum, der selbst 24 Stunden am Tag geöffnet ist. Bebra liegt mitten in Deutschland und ist deshalb schon fast zum Standardstandort geworden. Anstelle der Strände und Zuckerwatte von Skegness gibt es Wälder, die hügelig und ruhig sind. Zur Abwechslung

sind Ausflüge in interessante und typisch deutsche Städte wie Fulda, Eisenach und Frittlar möglich, wobei Bebra selbst nicht so prickelnd ist.



Idyllisch gelegen: Hotel Sonnenblick

Da Bebra sehr nahe an der Grenze zum Bundesland Thüringen liegt, das in der ehemaligen DDR liegt, war es in der Vergangenheit ein altes und wichtiges Eisenbahnzentrum und lag an einer der wenigen Eisenbahnstrecken, die für den Verkehr von und nach Osten geöffnet waren. Die Züge aus der ehemaligen DDR fuhren nach Bebra, besetzt mit vertrauenswürdigen Bürgern des Ostens, die wahrscheinlich nicht in den Westen abwandern würden, und es gab strenge Grenzkontrollen. An diesem Punkt, der so nah am Eisernen Vorhang lag, lieferten Ost und West vermutlich ihre „best shows“ ab.

Seit der Wiedervereinigung hat sich alles geändert. Es ist immer noch ein Knotenpunkt, und die Strecken nach Osten, zum Beispiel nach Leipzig und Berlin, werden immer noch genutzt, aber es ist sicherlich nicht mehr einer der ganz wenigen Ausgangspunkte für Züge in den Osten, und was das Ganze noch schlimmer macht: Der Nord-Süd-Hauptverkehr zwischen Kassel und Frankfurt/Würzburg, der früher durch Bebra verlief, verläuft jetzt auf einer völlig neuen direkten Hochgeschwindigkeitsstrecke, größtenteils in Tunneln, sodass sich Bebra eher dürrtig anfühlt, etwas abseits der ausgetretenen Pfade. Allerdings ist das wahrscheinlich weitaus besser, als sich wie ein Schweinchen zwischen den Streitkräften der Nato und des Warschauer Paktes zu fühlen, die ihre Waffen auf sie richten und sich über ihre Köpfe hinweg finster anstarren.

Ein weiterer Pluspunkt dieser historischen Neuausrichtung ist, dass es sich nicht um den teuersten Teil Deutschlands handelt und die Hotelpreise weitaus günstiger sind als in den beliebten Touristengebieten und den beliebtesten Städten.

Der hartnäckigste Brite

Genug der Geschichte und Geographie! Eine lange Fahrt von der Nordseeküste bringt mich zum Haus Sonnenblick und es heißt jeden herzlich willkommen. Seit ich an den jährlichen Deutschlandtreffen teilnehme (2013), sind sie gewachsen und internationaler geworden, aber nur etwa halb so groß wie Skegex oder sogar kleiner. Ich scheine der hartnäckigste Brite zu sein, aber Niederländer und Schweizer waren dort schon immer die prominentesten Nichtdeutschen, was keine Überraschung ist. In den letzten drei oder vier Jahren gab es ein wachsendes französisches Kontingent, darunter Michel Bréal und Bernard Garrigues sowie Willy Dewulf und Patrick Boizard, die uns Skegness-Leuten vertraut sind.

Ein zweites Merkmal des deutschen Treffens ist, dass es viele verschiedene Metallbaukasten-Systeme aufweist. Meccano wird als Stammvater anerkannt, doch der Erste Weltkrieg führte bekanntlich dazu, dass die ehemalige Partnerfirma Märklin den deutschen Meccano-Betrieb übernahm, der von Douglas Hornby, Franks Sohn, gegründet worden war. Infolgedessen dominierte Märklin, obwohl es zunächst mit Meccano identisch war, und behielt für den Rest des Märklin-Metall-Systems die gleichen Abmessungen bei, mit Ausnahme des um ein Zehntel Millimeter unterschiedlichen Durchmessers der Wellen. Die Farben unterschieden sich von Meccano, aber viele Teilenummern blieben gleich. Natürlich entwickelten sich die Systeme unterschiedlich, neue Teile wurden eingeführt, insbesondere in Meccano, was die Divergenz beschleunigte. Der Lochabstand von $\frac{1}{2}$ Zoll und die Whitworth-Gewindeform von $\frac{5}{32}$ Zoll blieben jedoch bestehen (Halbzoll bzw. fünf zweiunddreißigstel Zoll).

Meccano, Märklin, Stokys und andere

Märklin machte in Deutschland dort weiter, wo Meccano aufgehört hatte, und wurde dort fast so dominant wie Meccano in Großbritannien und Frankreich. Doch schon sehr bald nach der Erteilung von Hornbys Patenten, lange vor dem Ersten Weltkrieg, produzierte der Berliner Spielzeughersteller Walthers eine ähnliche Kopie, die er Stabil nannte. Um eine unvermeidliche Patentverletzung zu verhindern, verwendete Stabil einen anderen Lochabstand und andere Standards, sodass es nicht mit Meccano und damit mit Märklin kompatibel blieb. Während des Zweiten Weltkriegs stellten die Schweizer, da diese Systeme nicht

verfügbar waren, Stokys her, das auf Aluminium statt auf Stahl basierten, aber das gleiche Raster wie Meccano und Märklin verwendeten. Das allgemeine Ergebnis dieser Vielzahl von Systemen ist nicht nur, dass Sie auf der deutschen Veranstaltung Beispiele von jedem sehen können, sondern auch, dass sich Modellbauer nicht an ein einziges System gebunden fühlen.



Farbenvielfalt: Rot, Grün und Blau bei Märklin, Gelb beim Meccano-Blocksetter, Silber bei Eitech

Vorherrschend ist jedoch Märklin in den Farben Rot, Grün und Blau, das seit den 1940er-Jahren bis zur teilweisen Produktionsauslagerung an Metallus an dieser Farbkombination festhält. Dieser Ausdruck kultureller Freiheit erstreckt sich logischerweise auch auf die beliebige Herstellung maßgeschneiderter Teile oder die Verwendung von Modellbauteilen, nicht nur zur Herstellung ungewöhnlicher Platten- oder Knotenformen, sondern auch zur Verwendung von Rollenketten, archimedischen Schrauben usw. Das imperiale 5/32-Zoll-Whitworth-Gewinde wich in den 1990er Jahren schließlich den M4-Gewinden, sowohl bei Metallus als auch bei Stokys, wobei schwarzer Stahl anstelle von Messing/Zink verwendet wurde (und die Naben zwangsläufig anders gefärbt waren).

Ein Teil des britischen Meccano-Hobbys ist die Disziplin, nur orthodoxe (passende) Systemteile zu verwenden. Das deutsche Hobby empfindet diese Gewissensbisse nicht als selbstverständlich. Eine Vermischung von Meccano und Märklin ist daher durchaus üblich, wobei die sehr große Auswahl an Meccano-Teilen eine sinnvolle Mischung mit Märklins Spezialität der Flansch- und Rillenscheiben in verschiedenen Größen ergibt.

Rot, Grün und Blau – und ein Farbblitz

Beim Betreten der Jahresausstellung fällt einem das Überwiegen der Farben Rot, Grün und Blau von Märklin auf. Es erwies sich als langlebiges Finish, obwohl seine Praktiker sagen, dass sich die Qualität in der Metallus-Zeit verschlechterte. Bei der

Veranstaltung 2019 war ich erstaunt, wie viel davon zum Verkauf stand – riesige Mengen größtenteils unbenutzter oder sehr wenig gebrauchter Teile. Es muss offensichtlich viel gesammelt worden sein, und wahrscheinlich waren leider einige Schrauber zum großen Göppingen im Himmel weitergezogen.

Bei der Veranstaltung 2019 gab es einen besonders auffälligen Farbblitz – das leuchtende Gelb des Hachette-Sammelwerks zum Bau des SML4-Krans, zusammen mit Michel Bréals „Prototyp“. Seine GRB-Platten (*Geared-Roller-Bearing*) entsprechen Teil 167; Es verwendet Channel Rings, auf denen die Rollen laufen, und nicht die GRB-Platten selbst. Georg Eiermann und Thomas Wollny waren weitgehend damit beschäftigt, ihn bis zur aktuellen Lieferung zusammenzubauen. Da auch dieser Kran zu diesem Zeitpunkt im Lockdown ist, kann man sich viele Exemplare dieses Krans vorstellen, die in Frankreich und Deutschland sowie zweifellos auch in Belgien, der Schweiz und den Niederlanden im gleichen Bauzustand sind. Um einen Meccanophilen vor Neid erblassen zu lassen, stellte Robert van Tellingen einen Original-Meccano-GRB aus makellosem Nickel zur Schau.

Glänzendes Nickel

Während Märklin, Meccano, Trix und Stabil in der Form, in der unser Hobby wuchs, ins Stocken geraten sind, gibt es andere kleinere Hersteller, die insbesondere in den mittel- und osteuropäischen Ländern versuchen, auf dem Markt Fuß zu fassen. Doch einem gelingt es derzeit offenbar ziemlich gut, und das ist das deutsche Eitech-System. Es verwendet metrische Abmessungen und verfügt über ein begrenztes Repertoire an Teilen, aber sie sind in glänzendem Nickel gut verarbeitet, Sets sind in deutschen Hobbygeschäften weit verbreitet, und Thomas Siemens hatte eine sehr eindrucksvolle Ausstellung von Straßenbaufahrzeugen in diesem System.



Baufahrzeuge aus Eitech von Thomas Siemens

Dasselbe glänzende Nickelsystem wurde in einem Aquarium von Rieke und Marja Ahlbrandt in das virtuelle Wasser eingesetzt – glitzernde Fische und andere Lebewesen aus der Tiefe, die sich lautlos unter blauem Licht vor einem blauen Hintergrund bewegen.

Das ist in vielerlei Hinsicht typisch für den allgemeinen spielerischen Ton der deutschen Versammlung, doch sind natürlich auch ernsthafte Konstruktionen vorhanden. Neben seiner gelben Version des Blocksetters zeigte Michel Bréal ein sehr großes Modell eines Pontonkrans in roter und grüner Meccano-Farbe, in dessen Kern ein sich verjüngender Turm steht, an dessen Spitze sich das Haupttraglager befindet, bestehend aus Spurkränzen und ½-Zoll-Riemenscheiben. Um diesen rotieren der Kran selbst, Turm und Aufbau. Die notwendige seitliche Kontrolle erfolgt an der Basis, einem großen Flansching (167B), der um kleine Flanschräder läuft, die nach oben gerichtet auf Drehbolzen oder Gewindestiften montiert sind und in den Löchern einer GRB-Platte auf der Oberfläche des Pontons befestigt sind. Durch den standardmäßigen, wenn auch ungewöhnlichen Lochabstand der GRB-Platte passen die Spurkranzräder perfekt in die Innenkante des Spurkranzrings. Die Fotos veranschaulichen, wie die großen seitlichen Stöße völlig unabhängig vom vertikalen Schub ausgehalten werden, und dieses System funktionierte während der gesamten Dauer der Ausstellung einwandfrei und trug ein recht umfangreiches Schiffsmodell über die Tische zu einem imaginären Meer.



Pontonkran von Michel Bréal auf dem großen Flansching

Kugeln gegen Modelle

Sylvain Muller stellte seine Modelle mittelalterlicher Belagerungsmaschinen im YBZ Meccano (*Yellow/Blue/Zinc, Farbschema der 1970er Jahre*) aus; Insbesondere sein Trébuchet schleuderte leichte Kugeln überzeugend auf die Modelle anderer Aussteller. Ich selbst habe ein 1954er Rot/Grün-10-Set

in seinem Präsentationskasten gezeigt, neben seinem zeitgenössischen französischen Pendant, zusammen mit einigen Modellen. All-Systems-Veteran Dieter Bode wies darauf hin, dass beim britischen Kasten die Seiten aus Buche waren, während die französischen Modelle komplett aus Eiche bestanden. Er wollte auch darauf hinweisen, dass Boss-Befestigungen in der „seriösen Technik“ nicht eine einzelne Schraubenbefestigung oder zwei in gegenüberliegenden Gewindelöchern sind, sondern zwei Stellschrauben haben sollten, die im 90-Grad-Winkel zueinander stehen; Die meisten Meccanomen wussten das vielleicht, aber für mich war es neu.

Thomas Rothenhäusler präsentierte seine bekannte Ausstellung von Modellen aus Meccano-Nickel, die kleinstmöglichen, aber dennoch erkennbaren Modelle unter Verwendung von Standard-Meccano-Teilen. Ein Neuling in der deutschen Gruppe war Paul Dale, extra aus Australien angereist, mit einem Modell und Geschenken für alle – Känguru-Schlüsselanhänger und ein Tütchen Vegemite, das antipodische Äquivalent von Marmite. Ich habe nicht registriert, wie unsere europäischen Freunde auf diese unbekannte Sache reagierten.

Wenn dies in gedruckter Form erscheint, haben die Regierungen vielleicht, nachdem sie uns ermahnt haben, „Alles Gute zum Geburtstag“ zu singen, und versprochen haben, „diesen Virus niederzuringen“, ein Programm geliefert, das gehaltvoller ist als ein Lied und eine Metapher, und wir betreten möglicherweise das sonnenbeschienene Hochland einer „neuen Normalität“; aber vielleicht auch nicht. Zumindest hat unser Hobby eine so große Komponente, die unter den aktuellen Beschränkungen ausgeübt werden kann, aber wünschen wir uns nicht alle wirklich, wir könnten in Oxtotlán, in Skegby, in Laughton, in Le Ferté Macé oder in Bebra sein? Oder wo auch immer?



Die beiden Meccano 10 von Ken. Mehr Bilder sind im Bericht in Schrauber & Sammler Nr. 13, Winter 2019, <http://www.nzmeccano.com/image-144961>



Foto: Dr. Stefan Krauß

22. Schraubertreffen Bebra, Oktober 2023

Von Georg Eiermann

Vom 19. bis zum 22. Oktober fand unser diesjähriges Schraubertreffen (das 22.!) in Bebra (das 9. Mal!) in der Mitte Deutschlands statt. Oben seht Ihr ein Bild fast aller Teilnehmer. Wir waren etwa 60 Personen aus Dänemark, Deutschland, Niederlande, Luxemburg, Belgien, Frankreich und der Schweiz. Die meisten der Baukasten-Freunde waren alte Bekannte, jedoch waren auch Aussteller da, die zum ersten Mal die Reise nach Hessen wagten. Ein sehr erfreulicher Umstand.

Der Ablauf war im Großen und Ganzen wie immer: ankommen, aufbauen, reden, essen und trinken, vorführen und zuschauen ... Und das über drei Tage. Mit einem Wort: schön.

Beim Ankommen und Aufbauen gab es auch die üblichen Kommentare, wie „beim Auspacken fielen mir Schrauben und Muttern entgegen“ oder der Klassiker „zu Hause hat es noch funktioniert“.

Ich kann es nicht an Zahlen festmachen, aber gefühlt wurde in diesem Jahr sehr viel getauscht. Baukasten oder Teile gegen andere Baukasten oder Teile und auch Baukasten oder Teile gegen Geld.

Und es gab wie üblich mehr zu sehen als die bekannten Marken Märklin, Meccano, Stabil und Trix. Das ist etwas, das uns abhebt von den Meccano-Ausstellungen in England oder Frankreich, bei denen Nicht-Meccano nur in ganz kleinem Maßstab vorkommt.

Andy Drabek brachte für die fotografierenden Baukastenfreunde extra gutes Licht und einen neutralen Hintergrund mit, mit denen jeder seine kleinen und leicht transportablen Modelle gut in Szene setzen konnte. Auch ich nutzte das Fotostudio für Bilder für diesen Beitrag. Dankeschön an Andy.

In diesem Bericht stelle ich die Modelle und Kästen in alphabetischer Reihenfolge der Besitzer vor und fange mit einem Mähdrescher (der Fachmann sieht wegen der Farbe „Saatengrün“ einen Claas) aus Tronico (10mm-System mit quadratischen Löchern) von Marja Ahlbrand an.

Das Bild ist auch ein schönes Beispiel für Fotos aus dem „Andy-Drabek-Studio“. Andererseits vermitteln Bilder direkt aus dem Ausstellungsraum mit Biergläsern im Hintergrund auch einen Eindruck der gemütlichen Stimmung unseres Treffens.



Auch dieser kleine Hase war von Marja.



Marjas Vater **Stephan Ahlbrand** brachte einige seiner Märklin-Dampfmaschinen mit. Dabei bitte die kleine Dampfmaschine beachten, die er in ein Märklin-Minex-Modell einbaute.



Außerdem zeigte er uns zwei Märklin Autobaukästen aus den 1930er Jahren. Links das Chassis und daneben der Sportwagenaufbau.



Bernd Alef stellte einige eben erworbene, ziemlich gut erhaltene DUX-Universal-Baukästen aus. Hier ein Teil davon:



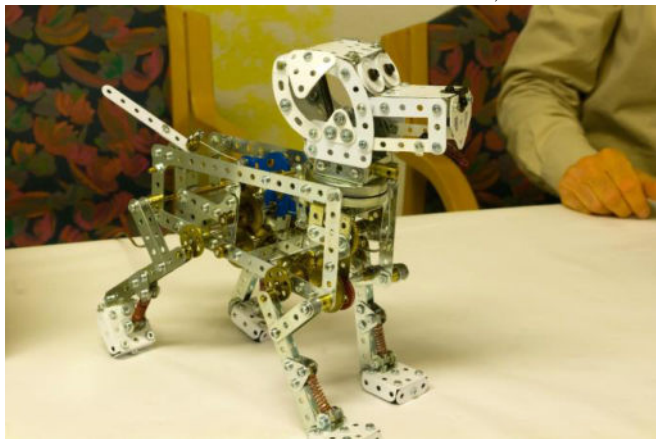
Jan Andreasen (DK) kam dieses Mal mit mehreren Autos: Einem Citroen 2CV, einem Citroen HY und einem Ferrari, alle aus Meccano:



Unser Freund für Science Fiction vergangener Jahrzehnte, **Klaus-Werner Auerswald**, brachte eine 30er Jahre-Mondrakete aus Walthers Stabil mit, die er nach einem Entwurf von Jürgen Kahlfeldt gebaut hatte. Sein Enkel **Rocco (5)** baute die „Enterprise“.



Bernard Beguin (F) zeigte uns einen weißen Nachbau des Robodog von Fabian Kaufmann und einen Grabenbagger, den er nach einem Bericht im CAM-Magazin von J.-P. Brisson baute. Beides aus Meccano, wobei der Bagger mit einer Fernsteuerung aus dem Turmdrehkran-Baukasten versehen war,



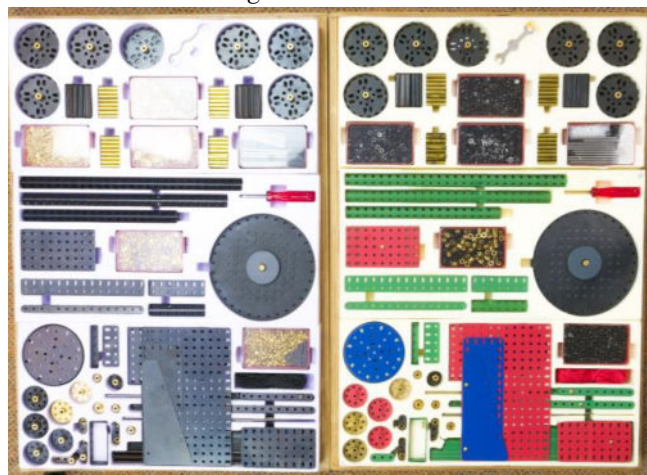
Diese Schwerlast-Zugmaschine mit Tieflader aus Trix wurde von **Dieter Bode** ausgestellt.



Michel Breal (F) baut offensichtlich gerne große Modelle. Er kam mit einem riesigen Hafenkran aus Meccano, der vorbildgerecht auf einer Kaimauer auf zwei Ebenen fuhr und ein kleines Boot anhub.



Karl Bopp bringt regelmäßig Sammelstücke in Form von alten Märklin-Kästen mit. Dieses Mal beglückte er uns mit zwei Schwergewichten: Er schleppte den Märklin/Metallus-Bagger in der bekannten, farbigen Ausführung und in einer äußerst raren, schwarzen Ausführung herbei. Hier die gleiche Lage der beiden Kästen in beiden Ausführungen nebeneinander. Aus Platzgründen spare ich mir die andere Lage. Die schwarze Ausführung hat anstatt schwarzer Schrauben stilvolle Messingschrauben.



Dieses Fahrgestell (im Bau) eines Alvis Stalwart Militärtransporters nach einem Bericht in Constructor Quarterly präsentierte **Henk De Koning (NL)**. Schon das Fahrgestell ist beeindruckend komplex.



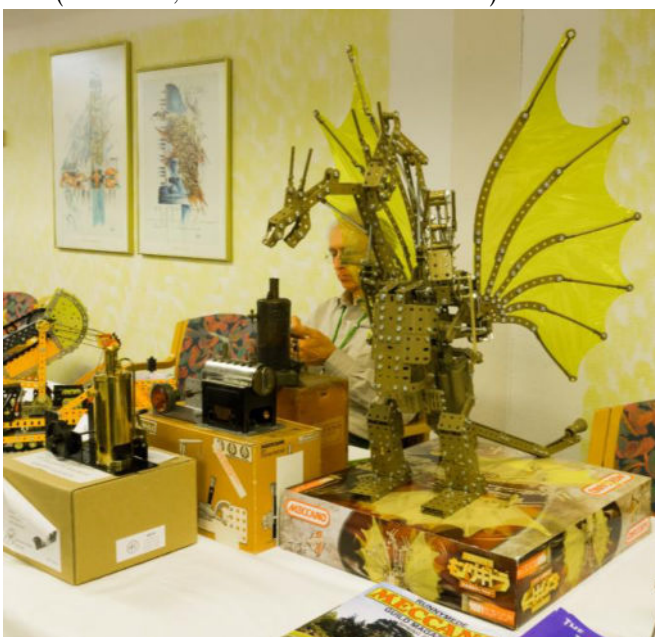
Neben dem Fotostudio brachte **Andy Drabek** noch einige der bekannten Eisenbahnfahrzeuge von **Hans-Peter Kuhlo** mit.



Auch **Georg Eiermann** zeigte ein bekanntes Modell, sein Hamsterrad, in dem aber außer dem Motorradfahrer auch ein neues Modell fuhr. Ein „Maserati Sportwagen“ klapperte im Rund.



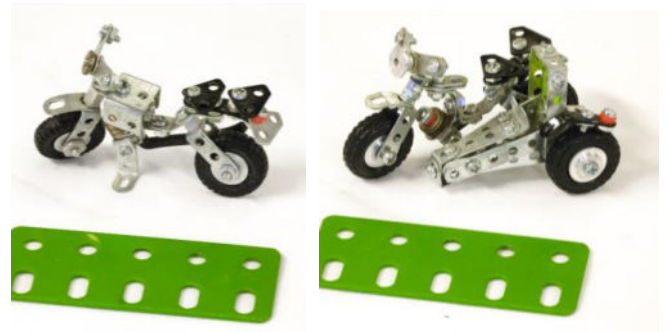
Außerdem hatte er das Meccano-Modell „King Ghidrah“ eines Fantasy-Drachens und drei Dampfmaschinen (Meccano, Mamod und Kleinemeier) dabei.



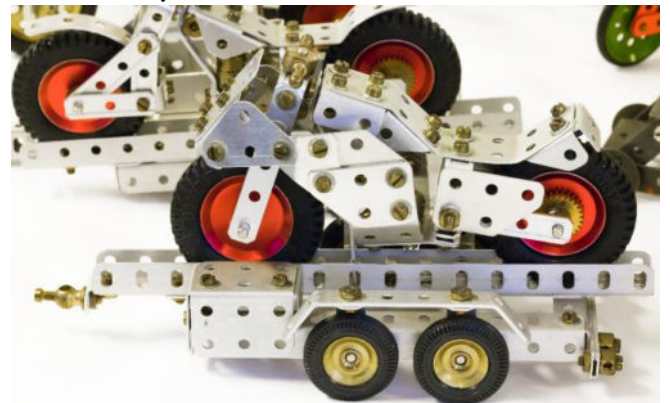
Urs Flammer (CH) kam mit mehreren Motorrädern verschiedener Systeme nach Bebra.



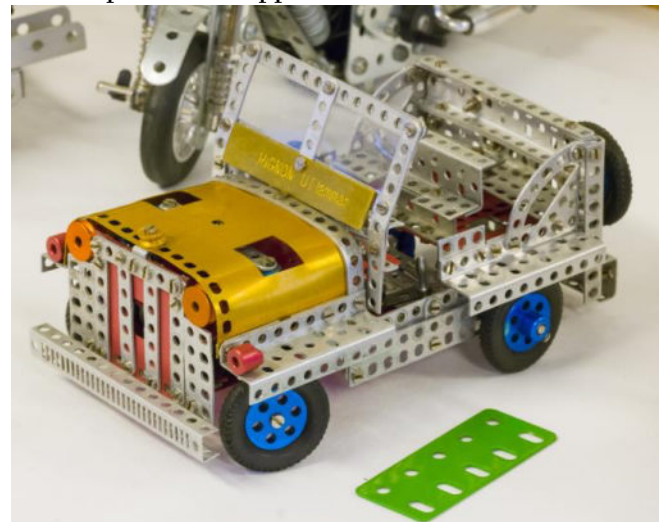
Zweimal Tronico Mini im Vergleich zu einem 1/2“-Doppellochband ...



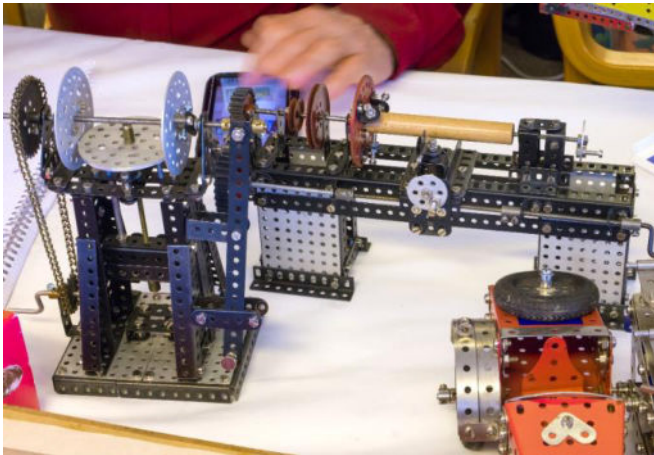
... und Stokys



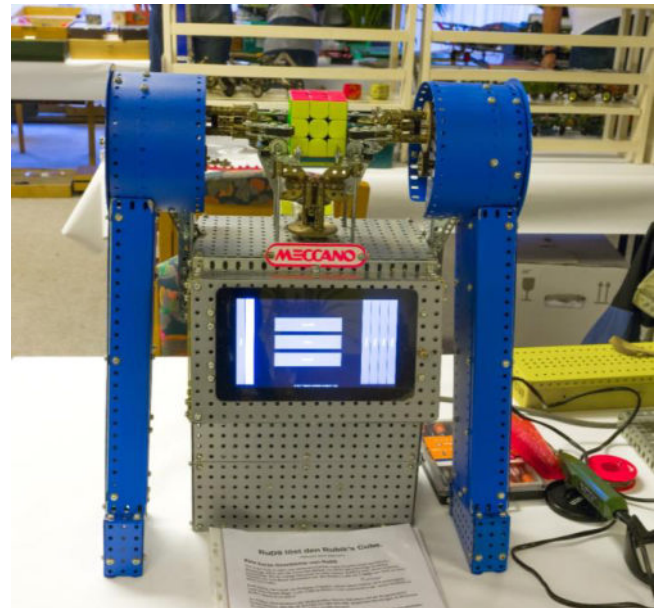
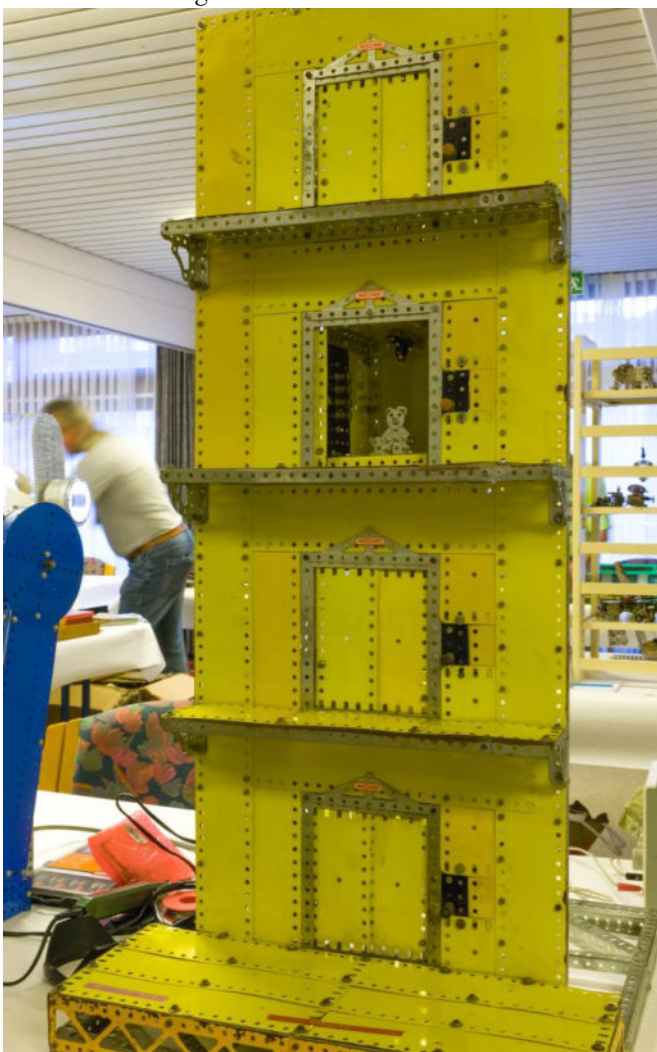
Zum Größenvergleich liegt auch neben diesem Mignon Jeep ein 1/2“-Doppellochband



Außerdem hatte Urs eine Presse und eine Drehbank aus dem sehr kleinen Dietmar-Baukasten aufgestellt. Siehe dazu Ausgabe 28 dieses Magazins.



Die beiden Brüder **Bernard und Jean Garrigues (F)** zeigten einen Aufzug, der rein elektromechanisch verschiedene Stockwerke eines Hauses anfahren kann und dann die Türen öffnet. Und sie führten eine rechnergesteuerte Meccano-Maschine vor, die einen Zauberwürfel richtigstellt.

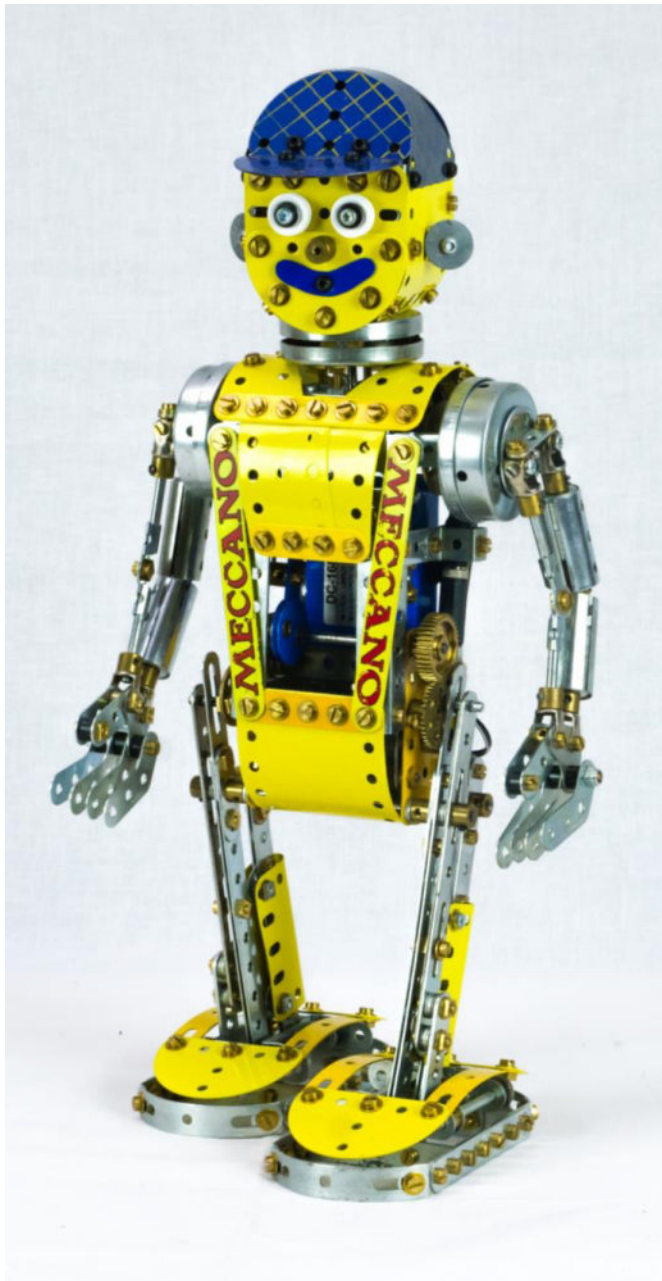


Stabil-Freund **Jürgen Kahlfeldt** zeigte wie immer seltene Stabil-Kästen und zudem den Trockenbagger aus Stabil, der in der Ausgabe 28 dieses Magazins beschrieben wurde.



Fabian Kaufmann brachte Modelle mit, die in diesem Magazin schon in anderen Ausgaben beschrieben sind. Es ist jedoch trotzdem eine Freude, solche Modelle auch in echt betrachten zu können. Es waren der Lanz Traktor, der Roboman, der 4-Zylindermotor mit Getriebe und der Robodog zu sehen und zu bewundern.

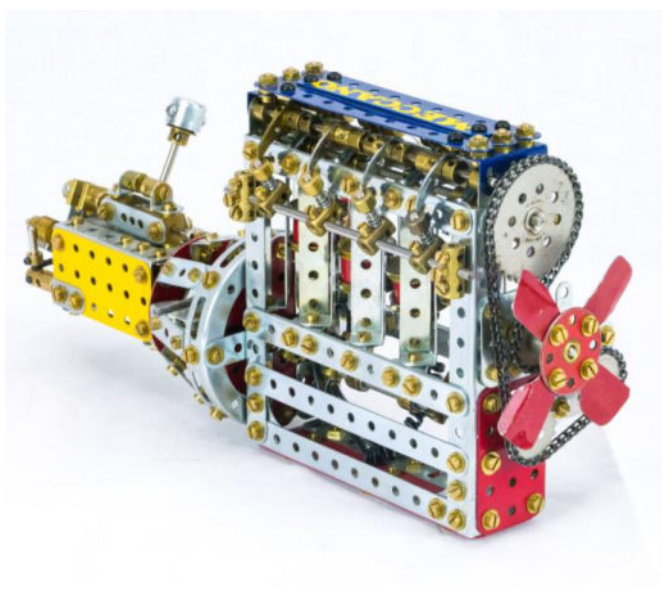
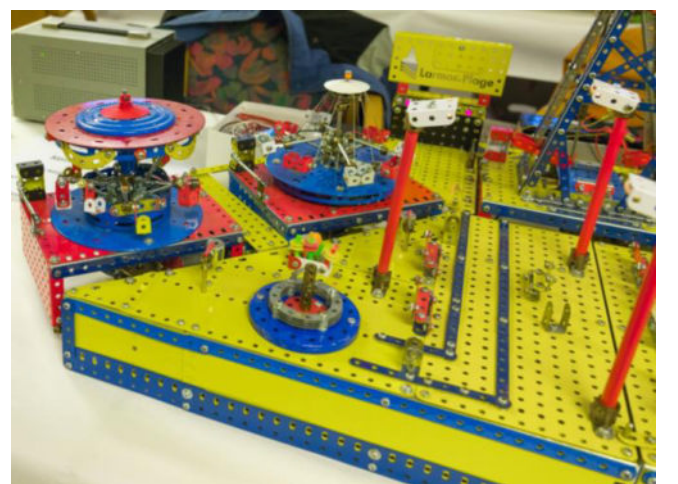


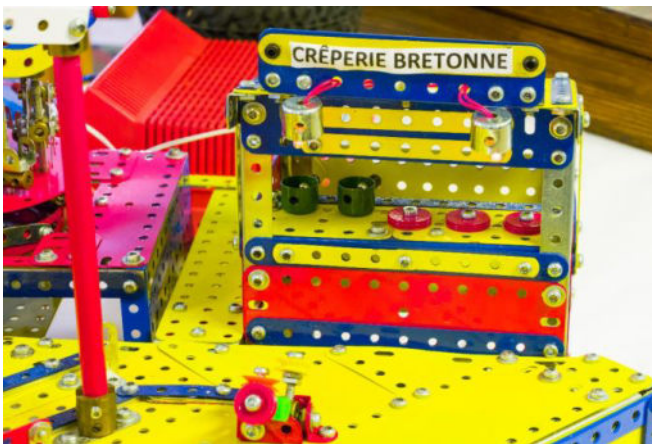


Und hier noch Fabians Robodog neben dem Nachbau von Bernard Beguin. Man sieht es nicht oft, dass Original und Kopie nebeneinander stehen. Es wird als ein Zeichen der Wertschätzung angesehen, wenn ein Modell so gut ankommt, dass es nachgebaut wird.



„Kirmes geht immer“ dachte sich **Guy Kind (L)** und baute nicht nur ein Fahrgeschäft, sondern eine ganze Kirmes mit vier Fahrgeschäften und einem Crêpes-Stand. Eine detaillierte Beschreibung folgt in einer späteren Ausgabe dieses Magazins.





Norbert Klimmek brachte alte Märklin-Baukästen (Sammelstücke und von seinem Vater geschreinerte) sowie sein Schaufenstermodell der Achterbahn mit. Die Achterbahn zeigte Norbert schon im letzten Jahr. Aber damals hatte sie gelegentlich Aussetzer, die inzwischen behoben sind, sodass die Bahn einwandfrei lief.

Wie immer hatte er auch eine Kiste mit frischen Bodensee-Äpfeln dabei, aus der sich jeder bedienen konnte. Danke!



Dampfmaschinenfreund **Wolfgang Kommol** fuhr einige Maschinen auf. Hier die versammelten Dampfmaschinen und Modelle mit Dampftrieb, wie sie „im Studio“ fotografiert wurden.



Der kleine Goliath Dreirad-Lieferwagen, rechts im Bild, mit dem Antrieb durch eine Märklin 401 (die kleine) Dampfmaschine drehte am Samstag nachmittags mit Dampftrieb auf der Terrasse einige Runden.

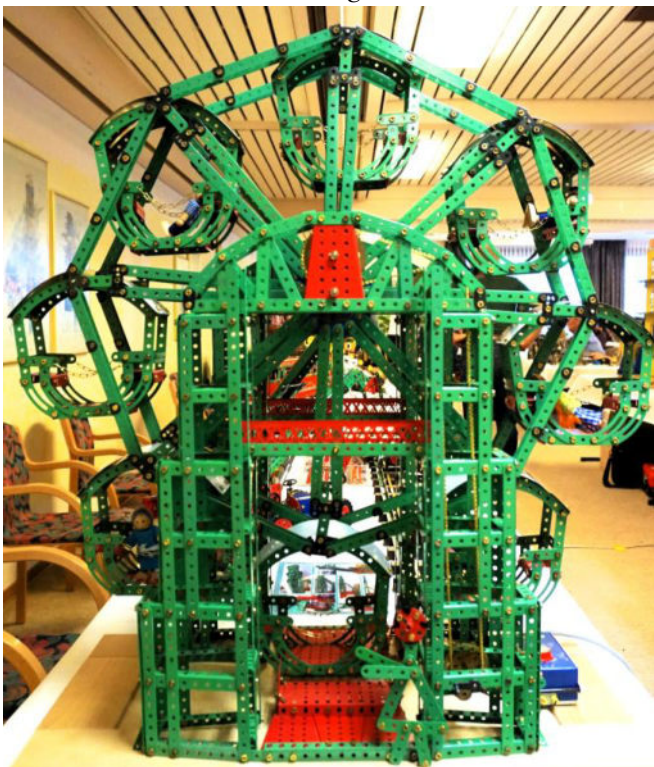
Außerdem brachte er seinen „Schweineschnäuzchen“-Triebwagen mit, der eine kurze Strecke elektrisch hin- und herpendelte.



Unser Organisator (Danke!) **Andreas Köppe** stellte uns einige seiner Thale-Baukästen aus DDR-Produktion vor.



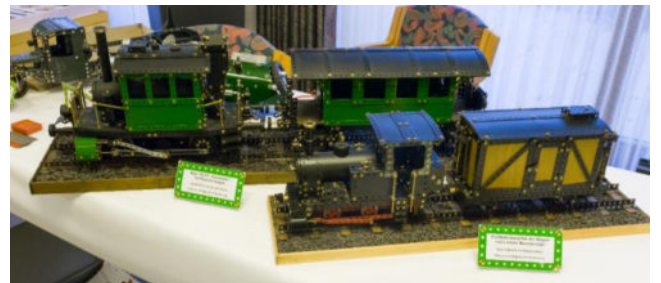
Dieses Riesenrad oder Russische Radschaukel aus Märklin brachte **Günther Lages** mit ...



...genauso wie diesen kleinen Autokran und den Teleskopklader. Echte Spielmodelle, um daran zu kurbeln.

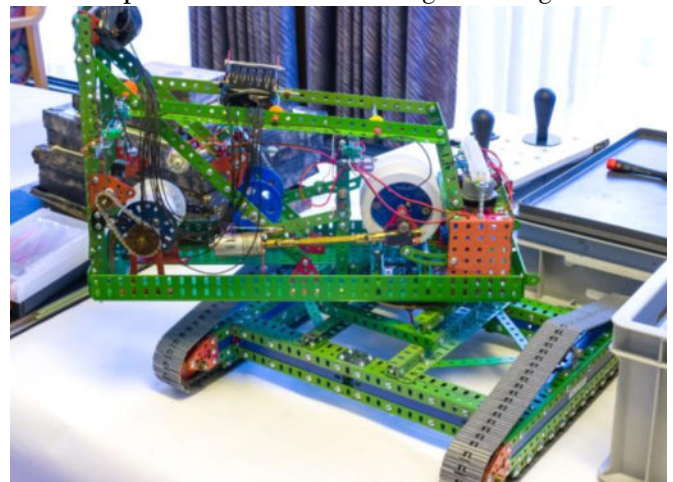


Stefan Lang hatte wieder seine beiden Dreiräder Morgan und Goliath Lieferwagen dabei, genauso wie seine beiden Lokalbahn-Dampflokomotiven mit jeweils einem Wagen. Außerdem bot er wie üblich Schokoküsse in großer Zahl an, die jedoch in seiner Heimat anders heißen. Danke, sie waren lecker!

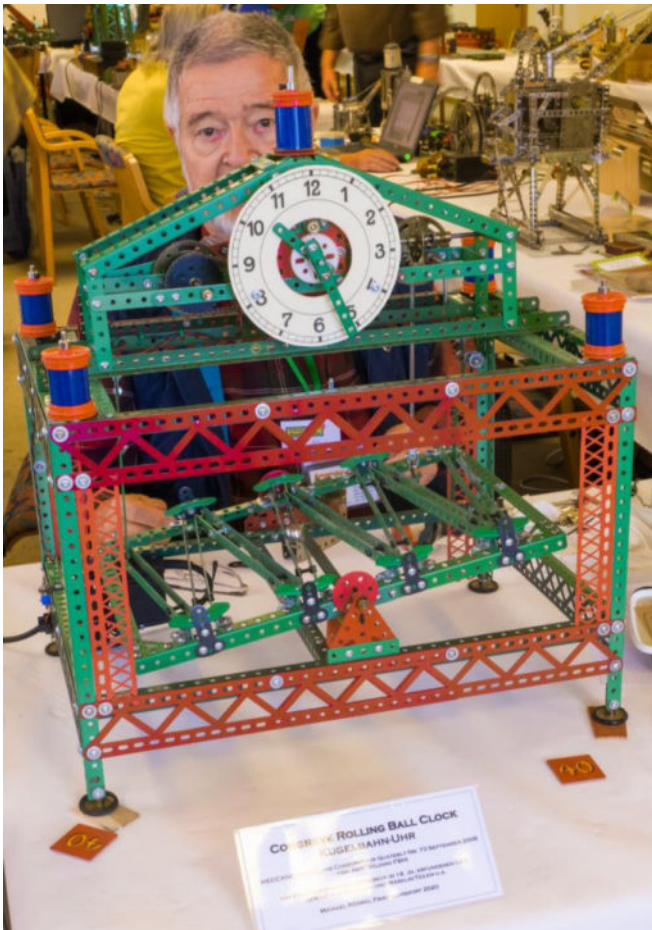


Diese schöne Blume hatte **Rudolf Müller** eigentlich für seine Frau gebastelt. Aber da so eine Blume nicht welken kann, hatte Rudolf sie über die Tage des Treffens ausgeliehen, um auch uns zu erfreuen, Mal keine Maschine, sondern etwas für das Auge und Herz.

Vielleicht hat Rudolf die Blume auch nur gezeigt, weil sein großer Kran auf einem Raupenfahrwerk noch nicht ganz fertig war.



Michael Röhrig ist immer für skurrile Modelle gut. Hier eine Uhr nach einer Idee von John Wilding in Constructor Quarterly Nr. 73, bei der eine Stahlkugel auf einer kippbaren Laufbahn hin und her rollt und damit ein mechanisches Zeitsignal erzeugt. Die Uhr ging genau, wie man sieht, es war kurz vor halb 11 Uhr,



Außerdem brachte Michael ein echtes Spielmodell mit. Mit einem Roboter, der auf dem Märklin Roboter-Baukasten basierte, konnte man seine Geschicklichkeit prüfen und eine kleine Glaskugel greifen und in das Startloch einer Holzkugelbahn fallen lassen.

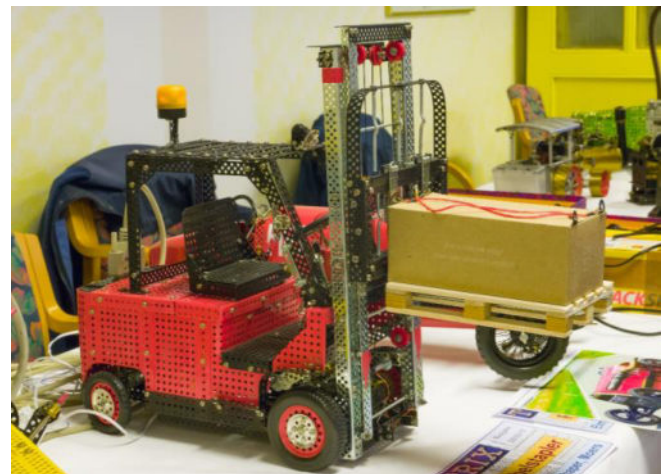


Thomas Rothenhäusler stellte neben seinem Regal mit sehr vielen kleinen Meccano-Modellen auch drei Märklin-Modelle aus, die nach dem Titelbild der Anleitungen der ganz frühen Nachkriegszeit gebaut waren. Ein sehr schönes Ensemble, das der Märklinist sofort erkennt.



Diesen schönen und ziemlich originalgetreuen Nachbau eines Märklin Wunderrads schraubte **Hans-Jürgen Schanz** zusammen. Bis auf wenige Spezialteile in der Lagerung der zentralen Achse und der Stromzuführung zum Rad, die Hans-Jürgen durch moderne Teile ersetzte, entsprach das Wunderrad dem Vorbild. Und die kleine Tenderlok versuchte unermüdlich, den Berg hochzufahren.

Weiter vorne in diesem Magazin ist der Trix Motorgrader von **Elmer Schaper** ausführlich beschrieben. In Bebra konnte ihn jeder Besucher selbst in Augenschein nehmen. Daneben stellt Elmer noch seinen Trix Gabelstapler und den Rennwagen, die er schon im letzten Jahr zeigte.



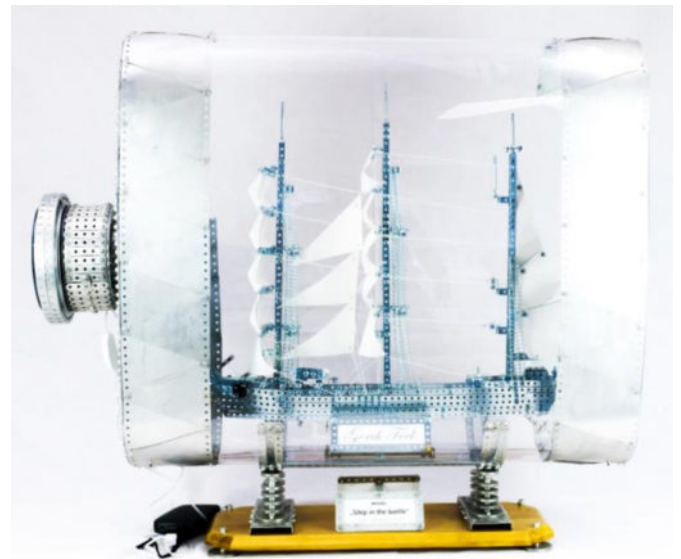
Auch diese Rübenförderanlage aus schwarzem Märklin von Gerhard Schmidberger wurde schon hier im Magazin vorgestellt (Nr. 16, Herbst 2020).



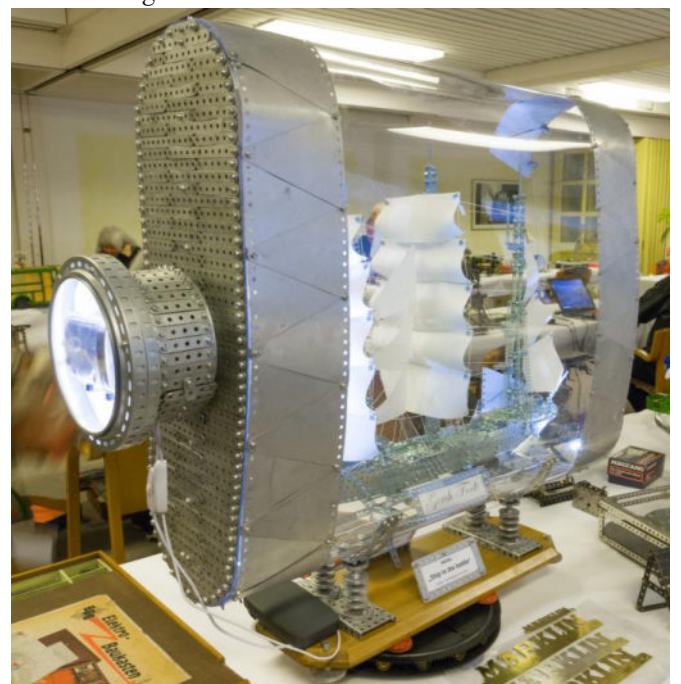
Jan Schroef (NL) hatte eine richtig bunte Kirkesorgel mitgebracht. Und natürlich seine Boxen mit Meccano-Teilen, die immer gerne gekauft werden.



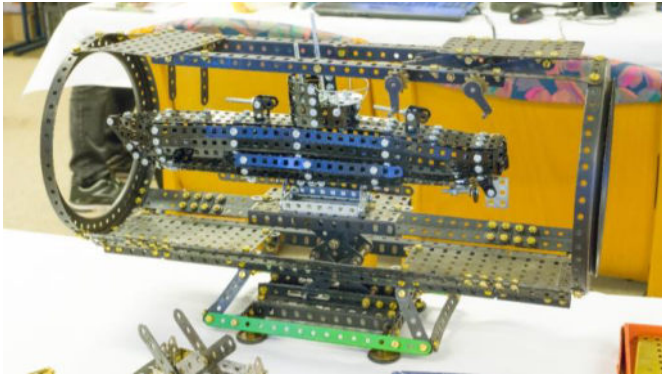
Wolfgang Schumacher ist bekannt für ungewöhnliche Modelle, die er oft aus den unterschiedlichsten Baukastensystemen aufbaut. Er schraubte das Segelschiff „Gorch Fock“ aus Eitech und war der Meinung, dass ein Modellschiff in eine Flasche als Buddelschiff gehört. Also baute er sich eine Flasche - damit sie nicht gar zu groß wird, nahm er sich einen Flachmann als Vorbild – aus Polystyrol und Metallbaukastenteilen von A.W.S. (Aluwerke Singen) und Märklin. Dass das Polystyrol auf der einen Seite etwas kaputt war, verschweigen wir besser. So sieht es beeindruckend aus. Ich möchte jedoch niemandem begegnen, der so einen Flachmann in seiner Manteltasche stecken hat.



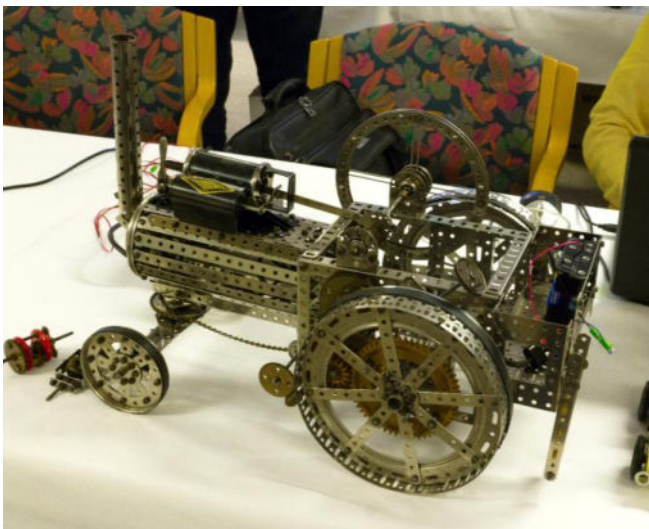
Um das Buddelschiff im Flachmann etwas besser in seiner Größe zu erkennen, hier noch ein Bild aus dem Ausstellungsraum.



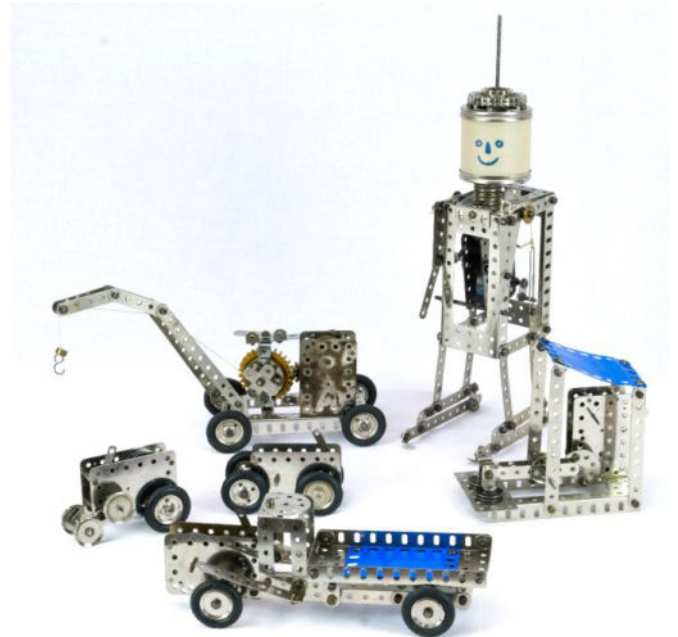
Wolfgang baute außerdem ein zweites Buddelschiff, das aber noch nicht ganz fertig ist. Es ist ein U-Boot von Tronico, das sich auf einem Podest aus Märklin-Teilen heben und absenken kann. „Anblasen, Herr Kaleu!



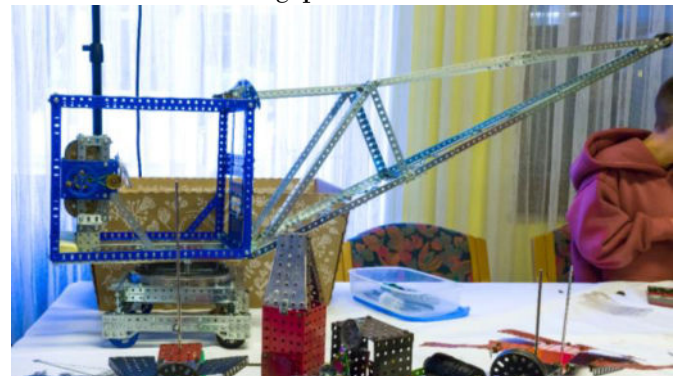
Werner Sticht zeigte neben seinem Traktor mit Stabil-„Magnetdampfmaschine“ ein Quartett kleiner Autos aus Stabil. Mein erster Gedanke war „ein Hanomag Kommissbrot“.



Auch diese eher kleinen Modelle aus Stabil, die jedoch trotzdem einen Spielwert für Kinder haben, brachte Werner mit.



Vor einigen Jahren präsentierte uns Peter Thomas einen Hafenkran aus seiner Heimat bei Mainz, der vorbildgerecht seltsame Proportionen aufwies. Hier sieht man eine zweite, größere Version im Bau, für die „ein besseres Innenleben“ geplant ist.



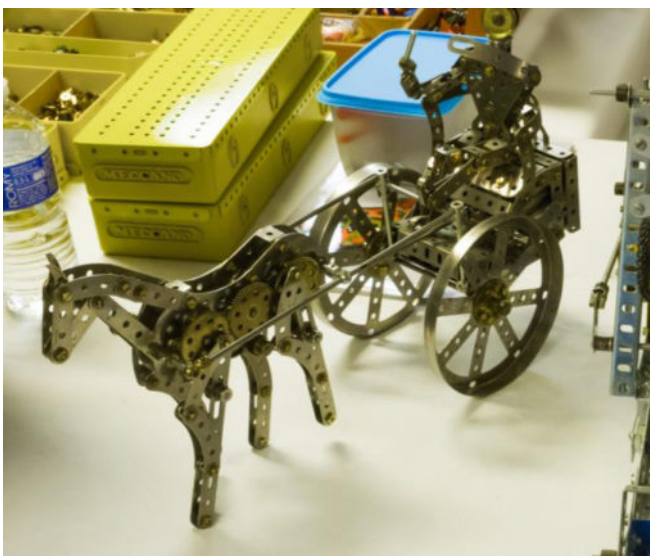
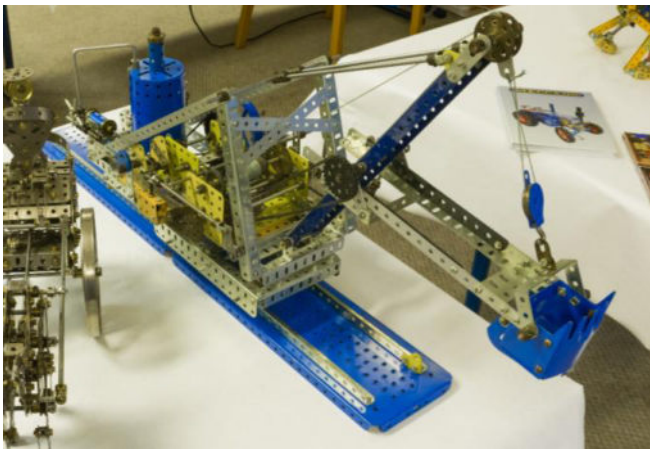
Gert Udtkes Schienen-Straßen-Bus sah man vorbildgerecht auf Schienen und ...



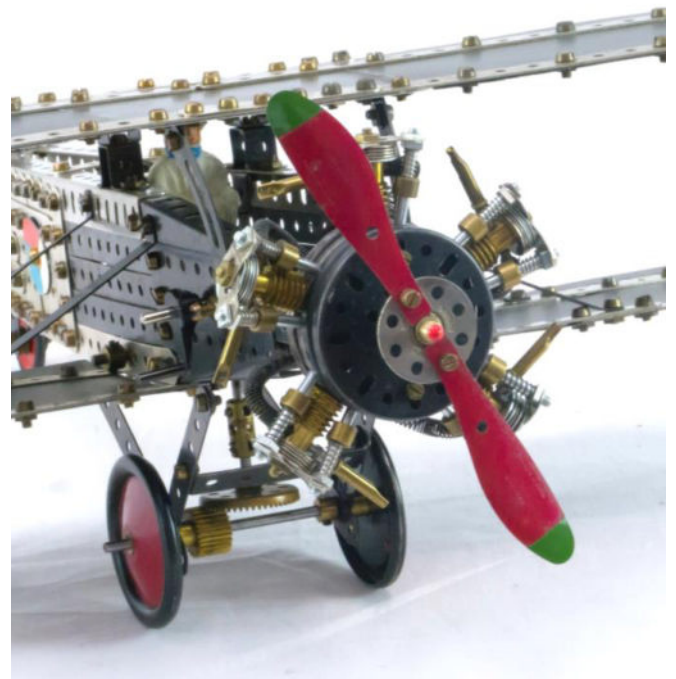
... auf der (verschneiten?) Straße. Die Sache mit den Fahrgästen im Bus ist weiter vorne in dieser Ausgabe bereits beschrieben.



Diesen blau-silbernen Meccano Dampfbagger auf Schienen brachte **Hans Van Olst** (NL) mit. Der Bagger war elektrisch angetrieben und konnte daher auch im Ausstellungsraum betrieben werden. Außerdem hatte Hans noch eine einspännige Kutsche aus vernickeltem Meccano dabei. Es handelt sich dabei um ein Modell, das von Andreas Konkoly vor vielen Jahren entworfen wurde und mit einem Uhrwerkmotor angetrieben wird.



Die Brüder **Robert und Ronnie Van Tellingen** reisten mit einem Flugzeug nach Bebra. Außer diesem Meccano-Flugzeug mit schönem Sternmotor brachten sie jede Menge Meccano-Teile und-Literatur mit, die sie verkauften. Und Dampfmaschinen in nahezu neuwertigem Zustand hatten sie auch noch dabei.



Geert Vanhove (B) zeigte uns einen Kran aus dem niederländischen Baukastensystem Cruson, das in Schrauber & Sammler Nr.6 vorgestellt wurde.



Foto: Günther Lages

Außerdem hatte er einen Karren aus dem System Kinema (=>Schrauber & Sammler Nr. 12) mit einem Pferd aus Pappe dabei. Geert hatte eine große Sammlung seltener Baukästen von einem verstorbenen Sammler übernommen und einige davon mitgebracht.



Foto: Günther Lages

Wilfried von Tresckow baute eine Märklin Spur 1-Eisenbahnanlage auf und ließ Züge aus Metallbaukasten darauf fahren. Die Loks bestanden aus Spur 1 Lokomotiv-Fahrgestellen mit einem Aufbau aus Märklin- und Meccano-Teilen. Außerdem hatte er Fabian Kaufmanns Lanz Bulldog nachgebaut.





Als Letzter im Alphabet kommt **Helmut Wendler**, der als Naturwissenschaftler gerne spannende physikalischen Effekte oder Verfahren vor allem mit Märklin visualisiert. Dieses Jahr war es der Fallturm nach Atwood zur Bestimmung der Erdbeschleunigung g . (= > https://de.wikipedia.org/wiki/Atwoodsche_Fallmaschine) Das Modell ist rechts im Bild. Bei meinen Messungen von g mit dieser Maschine stimmte zumindest die Größenordnung, was bei den vorhandenen Toleranzen, Reibung und Trägheiten doch erstaunlich genau ist.

Es gibt weiterhin zwei Youtube-Videos über die Ausstellung:
<https://youtu.be/DEwvk2kQ8ck> (Autor Georg Eiermann)
<https://youtu.be/WcuYYhFCSHU> (Autor Fabian Kaufmann)

Als Abschlussfoto ein Gruppenbild der anderen Art: 18 Dampfmaschinen, die von mehreren Sammlern mitgebracht und für dieses Foto zusammengestellt wurden. So viele Maschinen zusammen sieht man selten.

