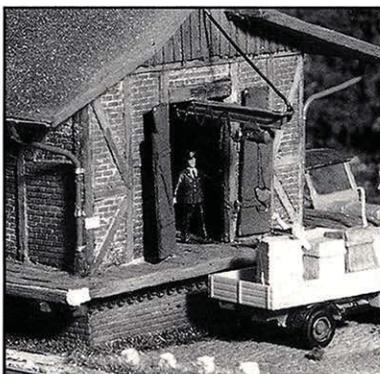


MIBA MODELLBAHN PRAXIS



*Basteltour mit
Wolfgang Borgas*



MIBA
Miniaturlbahnen

Basteltour mit Wolfgang Borgas

Eine „Basteltour“ – was ist das eigentlich? Und wer, bitte sehr, ist Wolfgang Borgas?

Gemach, gemacht, lieber Leser; Sie werden beide gleich kennenlernen; und wenn Sie, wenn wir unsere „Basteltour mit Wolfgang Borgas“ beendet haben, dann werden Sie um einige Erfahrungen reicher sein – Erfahrungen, die Wolfgang Borgas in jahrzehntelanger Modellbahner-Praxis gesammelt hat und die er Ihnen auf dieser Basteltour weitergibt. Und weil Wolfgang Borgas alles andere als ein trockener Berichterstatter ist, sondern ein „Mensch wie Du und ich“, dem mitunter auch der Schalk im Nacken sitzt – eben darum hat er für diese Broschüre eine Form gewählt, die am meisten seiner Natur und der seiner Basteleien entspricht.

Sein Modellbahnkeller in Hamburg war und ist immer noch ein Treffpunkt von vielen, prominenten und weniger prominenten, Zunft- und Artgenossen; und immer wieder erzählt man dort die vielen kleinen Geschichten – „Schnacks“ heißt das in Hamburg – von der Eisenbahn und all dem Drumherum; und immer wieder dauert es nicht lange, bis Wolfgang Borgas Erzähltes und Erlebtes auf seiner Anlage in entsprechende Szenen und Motive umsetzt. Der Bahnwärter und seine Stangenbohnen, die Mutprobe auf der Rohrbrücke, Herrmann Klindworth, der „Mann mit dem Koks“ – Szenen und Gestalten, denen wir bei unserer Tour über die Anlage von Wolfgang Borgas immer wieder begegnen werden. Nun

hat er es freilich nicht beim Erzählen von Anekdoten belassen; auf vielfaches Drängen seiner Freunde und des Verlages – der durch zahlreiche Borgas-Veröffentlichungen in der MIBA auch von den Lesern entsprechende „Anstöße“ erhielt – entschloß sich Wolfgang Borgas, mit der vorliegenden Broschüre seine Bastel-Erfahrungen einer interessierten Öffentlichkeit preiszugeben.

Daß er bei diesen Basteleien weniger sündteure Superbauteile oder -materialien verwendet, sondern sich mehr an „Mutter Natur“ und seine Restekiste hält, ist bezeichnend für einen Mann, der keinesfalls als über den Wolken schwebender „Super-Profi“ gesehen werden möchte, sondern viel lieber als der „Kollege von nebenan“ – ein Kollege, mit dem man auch einmal einen ganzen Abend verklärt. Daß der Schwerpunkt seiner Erzählungen, Szenen und Bastel-Motive eine Zeit wieder spiegelt, die den Modellbahnern verständlicherweise am meisten liegt – die fünfziger und frühen sechziger Jahre der Epoche III –, verleiht dieser Broschüre einen zusätzlichen, gleichsam historischen Reiz.

Genug der Vorrede; unsere „Basteltour mit Wolfgang Borgas“ kann beginnen. Vergessen Sie nicht, sich zuvor mit einem guten Schluck als Wegzehrung zu versorgen; und wenn es sich dabei um einen edlen Tropfen handeln sollte, werfen Sie keinesfalls die Walzblei-Ummantelung der Flasche weg. Warum? Das werden Sie noch sehen. . . . Viel Spaß!

MIBA VERLAG

Inhalt

<i>Stadt-Szenen</i>	<i>5</i>	<i>In Feld und Flur</i>	<i>52</i>
<i>Handel und Wandel auf dem Lande</i>	<i>19</i>	<i>Kleiner Landbahnhof</i>	<i>61</i>
<i>Entlang der Strecke</i>	<i>34</i>	<i>Güter gehören auf die Bahn</i>	<i>72</i>
<i>Bahnhof „Ochsenburg“</i>	<i>40</i>	<i>Register</i>	<i>96</i>

Stadt-Szenen

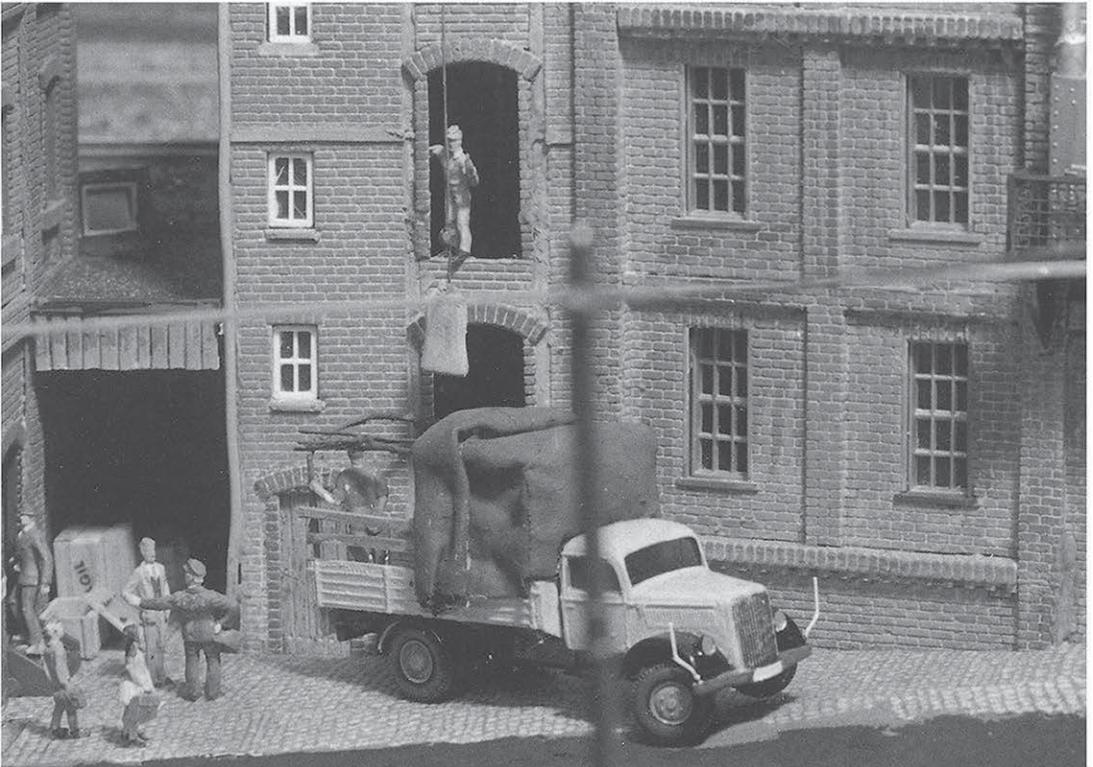
Es gibt wohl nur sehr wenige Modellbahn-Anlagen, auf denen keine Stadt aufgebaut oder wenigstens angedeutet ist. In den meisten Fällen allerdings beschränken sich die „städtischen Bauaktivitäten“ der Anlagen-Bauer auf das Aufstellen von industriell gefertigten Bausätzen; noch dazu werden solche Häuser meist völlig unverändert, d. h. unbehandelt, aneinander gereiht. Ganz wenige Ausnahmen bestätigen hier nur die Regel. Man muß sich doch nur einmal die in den einschlägigen Modellbahn-Fachzeitschriften vorgestellten Anlagen genau ansehen: Stadthäuser von Kibri stehen da einträchtig neben Fallers Apotheke, Vollmers prächtig verzierte Stuck-Gebäude neben Polas „Gasthof zur Sonne“.

Nicht, daß ich damit behaupten möchte, diese Modell-Häuser wären unansehnlich oder gar unbrauchbar! Nein, jedes Gebäude stellt für sich betrachtet ein sehr schön gelungenes Modell dar; nur, bunt zusammengewürfelt, auf einem Haufen, ergeben sie alles andere als ein schönes, den Realitäten entsprechendes Gesamtbild.

Um auf meiner Modellbahn solche Unregelmäßigkeiten bzw. nicht vorbildentsprechende Situationen zu ver-

meiden, beobachte ich meine Umgebung sehr wachsam! Ein Sonntagsspaziergang durch die Heimatstadt kann hier manches Auge öffnen. Mir ist z. B. schon oft aufgefallen, daß auf den meisten Anlagen die Straßen viel zu schmal angelegt sind, um nur einmal ein Beispiel herauszugreifen. Richtig auffallend wird dies aber erst, wenn der betreffende Modellbahner seine schönen Fahrzeugmodelle auf die Anlage stellt, und dann evtl. sogar noch einen fünfachsigen Sattelzug um eine Kurve biegen läßt, die, wenn man die Größenverhältnisse ins Original überträgt, gerade für einen Radfahrer zu bewältigen wäre! Manch einer mag nun dagegenhalten, daß eben auf einer Modellbahnanlage nicht in Quadratmetern gerechnet wird, sondern in Quadratzentimetern. Ich will damit sagen: Es wird mit jedem Fleckchen Anlagen-„Grund und Boden“ geheizt. Nun halte aber ich dagegen, daß einen niemand dazu zwingt, jeden Quadratmillimeter auszunützen. Anders gesagt: Es sollte versucht werden, den wenigen Platz sinnvoll zu nutzen; noch anders ausgedrückt: Weniger ist auch hier, wie so oft in anderen Bereichen, mit Sicherheit mehr! Noch dazu stößt es auf absolutes Unverständnis, wenn ein neuge-

Bild 1. Auf meiner Modellbahn-Anlage stehen grundsätzlich nur behandelte, sprich verbesserte oder verfeinerte Fahrzeugmodelle. Mit welchen einfachen Mitteln dies geschehen kann, zeigt der mit Peilstangen, eingeschlagenen Vorderrädern und einem Spriegelgestell mit Plane ausgerüstete Opel Blitz bei dieser kleinen Verladesezene. Für die Plane kann man entweder Walzblei verwenden, mit Plakafarbe gestrichene Alufolie oder ein Stück von einem Tempo-Taschentuch.



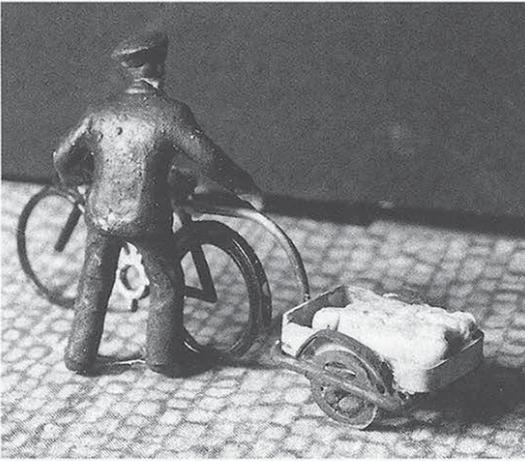


Bild 2. Zu Fahrrädern gehören natürlich auch Anhänger, wenn man eine Epoche vor der Individual-Motorisierung darstellen möchte. Dieser Anhänger hinter einem unbearbeiteten Brawa-Fahrrad stellt die Nachbildung der weit verbreiteten Normausführung mit den kleinen stabilen Ballonrädern dar; diese kleinen Räder wurden auch bei sogenannten Gepäckrädern als Vorderräder verwendet.

kaufte Lokomotiv-Modell mit der Schieblehre nachgemessen wird, und wehe, die Länge über Puffer ist auch nur um einen Millimeter zu kurz. Was hebt da für ein Lamentieren an? Währenddessen sieht der (man verzeihe mir dieses schlimme Wort) „Nietenzähler“ großzügig über die eben erwähnten Unzulänglichkeiten hinweg. Wo bleibt hier die Konsequenz?

Bleiben wir aber noch etwas bei unserem Sonntags-Spaziergang, wenn auch viele der im folgenden gezeigten Basteleien nicht unbedingt an einem Sonntag zu entdecken sind. Es sind die vielen alltäglichen Kleinigkeiten, die man auf der Straße beobachten kann und die, auf Modellbahn-Verhältnisse gebracht, erst das „Salz in der Suppe“ darstellen. Denken Sie doch nur einmal an die in Bild 7 gezeigte Situation: Na klar, schon tausendmal gesehen. Aber sind Sie schon mal auf den Gedanken gekommen, solch eine Reifenpanne im Modell nachzugestalten? Oder die in Bild 21 und 22 zu sehende Wäsche-Hängevorrichtung? Oder vielleicht die an keinem Haus fehlenden Kellerschächte mit Gitterabdeckung? Solche Feinheiten wird man erst für seine Modellbahn verarbeiten können, wenn man seine Umwelt aufmerksam beobachtet. Ein anderes Beispiel: Sicher gibt es viele Modellbahn-Anlagen, auf denen Baustellen dargestellt sind; ein Wiking-Schauellader, 4 Preiser-Arbeiter, ein Erd-Haufen aus Gips, eine Absperr-Planke und vielleicht gar noch ein Beton-Mischer – von einer Baugrube weit und breit keine Spur. Gerade bei solchen Kleinigkeiten habe ich mich immer bemüht, soviel wie möglich vom großen Vorbild abzuschauen. Wenn Sie sich Bild 23 einmal eingehend anschauen, werden Sie erkennen, was ich damit sagen will.

Betrachten Sie sich einmal Bild 1, und stellen Sie sich vor, wie die Verladeszene mit einem unbehandelten, sprich nicht verbesserten Lkw-Modell aussehen würde: Wollten wir H0-Figuren auf diesem Fahrzeug als Ladekräfte tätig werden lassen, dann müßten wir die armen

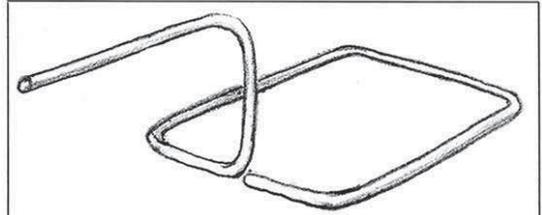


Bild 3. Aus 0,5 mm starkem Kupferdraht entstand der Rohrrahmen des winzigen Anhängers. Aus der Skizze geht eindeutig hervor, wie einfach der Biegevorgang zu bewerkstelligen ist. Um die Stabilität des Rahmens zu erhöhen, empfiehlt es sich, die Lücke zwischen Deichsel und Rahmen zu verlöten oder zu verkleben.

Wichte amputieren, sie könnten nämlich nicht unter der Plane stehen, auch wenn diese hauchdünn wäre. Wie hier ein Kompromiß aussehen kann, zeigt der von mir mit verhältnismäßig einfachen Mitteln verbesserte Opel-Blitz. Er ist in den Abmessungen dadurch zwar nicht auf 1:87 gebracht worden, wirkt aber nun wenigstens optisch ausgewogen.

Neben Verfeinerungen oder Verbesserungen an den Fahrzeugen selbst lege ich auch großen Wert auf richtige Ladung. In Bild 4, 6, 7, 19 und 125 sehen Sie nur einige Beispiele davon. Natürlich kann man Ladungen auch darstellen, indem man handelsübliche Fässer, Milk-Kannen, Kisten und Säcke auf die Lkw packt; in den seltensten Fällen jedoch wird unser großes Vorbild derart beladen durch die Gegend fahren! Wie man Kisten im Modell selbst herstellen kann, hat ja Hans-Dieter Schulz in seiner ebenfalls im MIBA VERLAG erschienenen Broschüre „Kleine Basteleien für jedermann“ ausführlich geschildert. Deshalb spare ich mir hier deren „Bau-Beschreibung“ und will Ihnen zeigen, wie z. B. äußerst realistisch wirkende Schrott-Ladungen entstehen. Auf Bild 6 und 125 sieht man solche Ladungen. Meine Modelle haben nicht die auf fast allen Modellbahn-Anlagen im-

Bild 4. Das war früher schon eine Plackerei, bis man mit der Schott'schen-Karre seinen winterlichen Brennstoff-Vorrat im Hause hatte! Die Karre entstand fast völlig im Eigenbau, wobei der Wagenkasten aus Balsaholz-Leisten gebastelt wurde und die Stützen aus Kupferdraht gebogen wurden. Lediglich die Räder stammen von einem (nicht mehr identifizierbaren) Kfz-Modell.



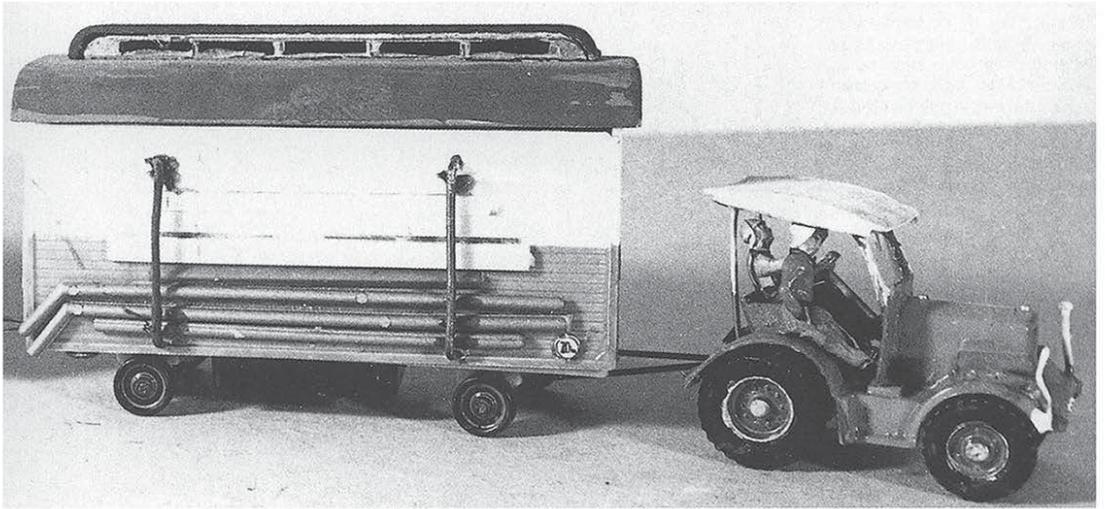


Bild 5. Der Geräte-Anhänger dieses Schausteller-Gespanses ist ein modifiziertes Preiser-Modell; zur optischen Verbesserung wurden an der Seitenwand Bretter und verschiedene Rohre befestigt. Die Zugmaschine – haben Sie es erkannt? Es ist ein umgemodeltes Wiking-Modell: Der Auto-Schütter wurde bei mir zum Traktor umfunktioniert.

mer wieder zu findenden Fässer oder Eisenbahnnachsen geladen, sondern richtigen „Schrott“, der sehr sorgfältig ausgesucht und nach farblicher Behandlung so verladen wurde, wie dies auch in natura geschehen würde. Dabei versuche ich stets, die „Modell-Schrott-Teile“ so genau wie möglich nachzubilden. Ich verwende zum Modellieren solcher Teile entweder Weich-PVC oder Walzblei, das man als Wein-Trinker immer im Hause hat! Viele Weinflaschen sind nämlich am Flaschen-Mundstück mit diesem Werkstoff versiegelt. Daraus lassen sich sehr bequem und einfach die unterschiedlichsten Schrott-Teile herstellen; man braucht z. B. nur das dünne Walzblei über ein (heiles) Wiking-Modell zu legen, und dann mit einem Werkzeug, das eine abgerundete, stumpfe Spitze hat, die Konturen von Motorhaube, Kotflügel oder Kofferraumhaube eindrücken. Die so gewonnenen Teile können mit der Schere in Form geschnitten werden und, nachdem sie „schrottmäßig“ verbogen und verbeult wurden, auf Lkw oder Güterwagen verladen werden.

Ein anderes Beispiel ist der in Bild 4 gezeigte Handkarren. Solche einachsigen, auch „Schott'sche Karren“ genannte, Wagen fand man bis etwa Anfang der 50er Jahre in Hamburg noch bei zahlreichen Kohlenhändlern. Es handelte sich dabei um einachsige, gefederte Handkarren mit rund 20 Zentnern Tragfähigkeit. Hiermit wurden nicht nur die Kohlen ausgefahren, diese Schott'schen Karren wurden auch vermietet, um selbst die Feuermaterialien, Baustoffe oder Umzüge damit zu befördern. Die Stundenmiete betrug damals zwischen 30 und 50 Pfennig! Uns erscheint es heute nahezu unmöglich, eine Karre mit 1000 kg Ladung von einer einzigen Person bewegt zu sehen, aber ich selbst habe noch meine Kohlen so transportiert. Aber das nur nebenbei. Wirkt der Karren an sich schon als nettes Einzelmotiv, so erhöht sich seine frappierende Wirkung dadurch, daß er richtig beladen ist. Ein paar Balsa-Holzplatten, obenauf ein Fahrrad, und fertig ist die aus dem Leben gegriffene Situation!

Ein beliebtes Thema auf der Modellbahn ist auch die Darstellung einer Kirmes und der dazugehörigen Fahrzeuge. Die Industrie bietet ja einige Modelle an, die allerdings erst mit den notwendigen Verbesserungen ein realistisches Bild ergeben. Betrachtet man sich zum Beispiel Bild 5, wird man erkennen, daß der Geräte-Anhänger durch die seitlich angebrachten Stangen und Bretter so richtig zur Wirkung kommt. Dies ist ein weiteres Beispiel dafür, wie an sich nebensächliche Kleinigkeiten ein Modell oder eine Szene zum Vorteil verändern können.

Anhand eines Umformers werde ich Ihnen einmal aufzeigen, was mit etwas Phantasie alles möglich ist. Die

Bild 6. Hier sehen Sie die im Haupttext erwähnte Schrottladung. Die Walzblei-Streifen wirken selbst als Schrottimitation sehr gut.



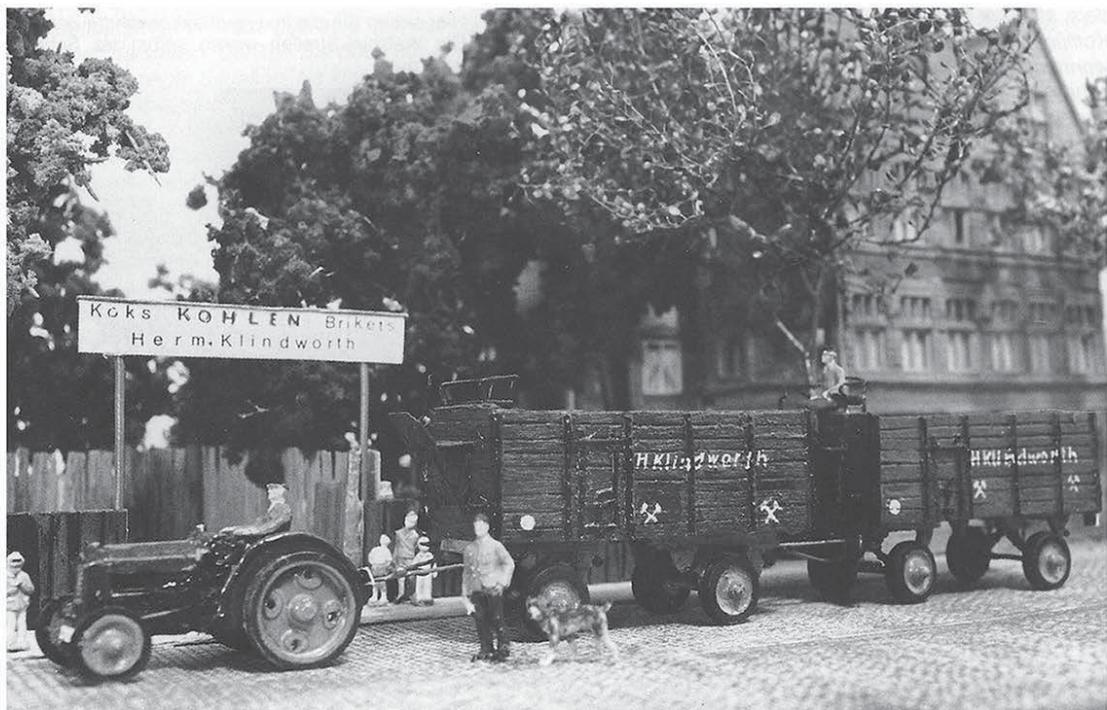
Bild 7. Au verflixt! Gundekar Gabriel hat an seinem Laster einen Plattfuß gefahren. Mitten auf der Chaussee wechselt er nun fluchend und schwitzend das Hinterrad. Anstelle der abgezogenen Hinterräder habe ich aus dem Radeinsatz und einem Stückchen Isolierschlauch die Bremstrommel und Nabe der Hinterachse nachgebildet und auf die Stahlachse gezogen. Der Kreuzschlüssel wurde aus Kupferdraht zusammengelötet und hat an den Enden dicke Lötzinn-Köpfe erhalten, die nach Abkühlung mittels Schleifscheibe (Bohrzweig) verkleinert wurden, um die verschiedenen Schlüsselweiten darzustellen.



Liste der für meinen Umformer verwendeten Bauteile wird dem Leser sicher ein laises Schmunzeln abnötigen, denn was aus der Bastelkiste hervorgekramt wurde, war vom Hersteller dieser Teile gänzlich anderen Verwendungszwecken zugeordnet worden. Die konische Schraubenisolierung einer Lüsterklemme wird mit einem Messer abgeschnitten, um an Teil 2 (Motorkörper) geklebt zu werden. Der Motorkörper ist eine H0-Milchkanne aus dem einschlägigen Zubehör-Sorti-

ment. Ebenfalls aus dem Ladegut-Sortiment stammt der Abschnitt einer Getränke-Kiste mit stehend darin angeordneten Flaschen, eine Bierkiste früherer Art. Hiervon werden 6 Flaschenfächer gebraucht bzw. abgeschnitten und wie auf Bild 30 ersichtlich seitlich auf die Milchkanne geklebt. Das ergibt die Anschlußstecker des Umformers. Der Schalterkasten kann aus beliebigem Material oben auf den Motorkörper geklebt werden. Als Fahrge- stell dienen erheblich verkleinerte Teile eines Gepäck-

Bild 8. Dieses Kohlen-Gespann war vor langer Zeit schon einmal Gegenstand eines MIBA-Artikels. Das Gespann wurde nach einem Vorbildfoto gebaut. So ziemlich alle möglichen und unmöglichen Materialien wurden beim Bau des Modelles verwendet: Lok-Haftreifen (Vollgummireifen), Weichmetall (Motorblock und Getriebe/Hinterachskörper) und Konservendosenblech (Kühler, Motorhaube und hinteres Schutzblech). Die Anhänger entstanden aus Letternmetall (Fahrge- stell, Federpakete, Aufhängung, Drehkranz/Drehgestell) und aus mit Furnier beklebtem Karton.



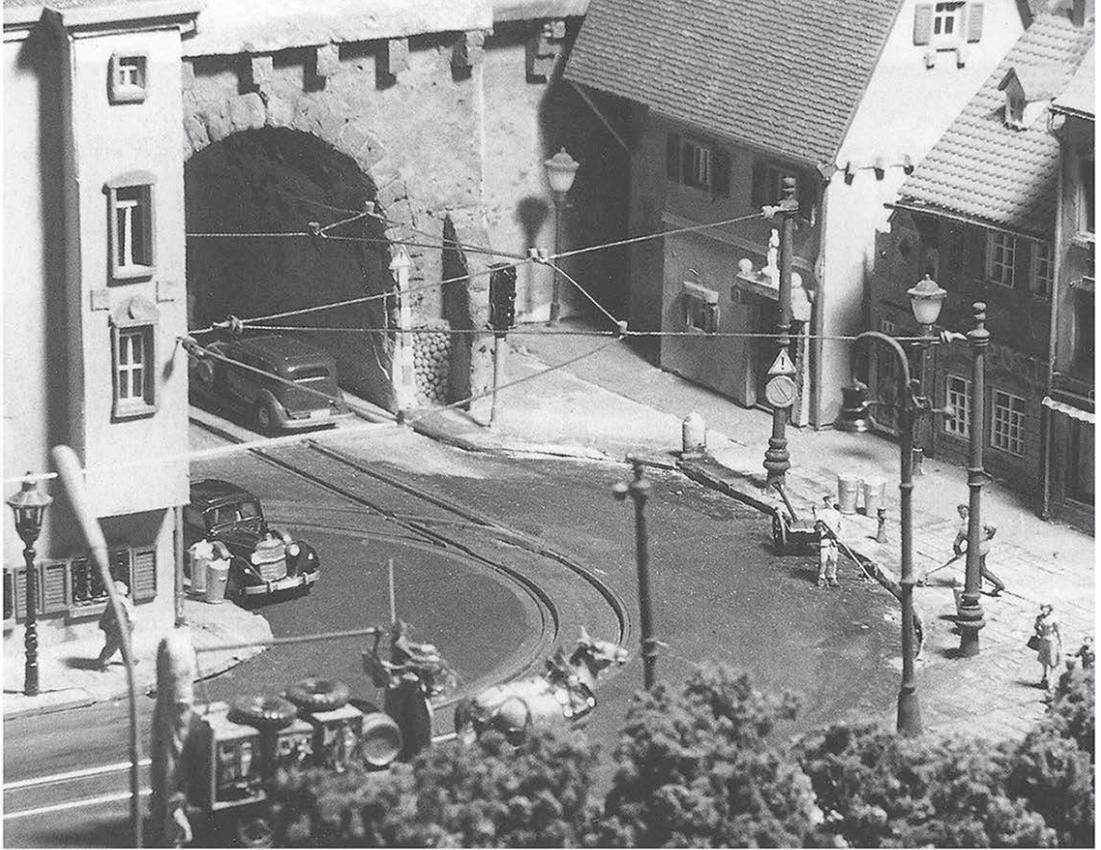


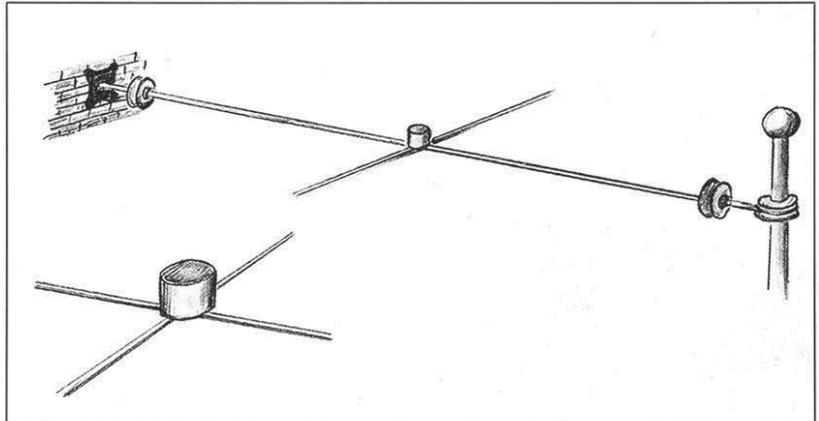
Bild 9. Am Anfang meiner Modellbahn-Aktivitäten hatte ich an dieser Stelle die Straßenbahn-Oberleitung einfach dem Kurven-Verlauf nach um die Ecke gebogen. Je öfter ich diese Stelle jedoch betrachtete, um so mehr mißfiel mir diese unglückliche Lösung. Irgendwann war es dann soweit: Eine Radikalkur veränderte dieses Anlageneck zu seinen Gunsten. Nun ist die Oberleitung vorbildgerecht abgESPANNT, wobei auch die Hauswand links als Ankermöglichkeit einbezogen wurde.

wagen-Bausatzes von Kibri, dessen Achsen und Verstreben vorsichtig mit einer Schere auf die sich aus dem Motorenkörper ergebenden Abmessungen gebracht werden.

Zu den eingesetzten Straßenbahn-Fahrzeugen möchte ich in diesem Zusammenhang nichts weiter erzählen,

denn da gibt es ja schon sehr schöne Modelle z. B. von Liliput, die fast unverändert auf der Anlage einsetzbar sind. Das einzige was ich bei meinen Modellen verändert bzw. ergänzt habe, betrifft die Reklame-Beschilderung. Die habe ich vom großen Vorbild übernommen. Ich habe einfach die Original-Werbeschilder abfotografiert.

Bild 10. Meine selbstgebaute Fahrleitungen bestehen größtenteils aus abisoliertem Telefondraht (0,5 mm dick), wobei der Fahrdraht nur unter ganz geringem Zug steht, keinesfalls sind dafür bombenstabile Verankerungen erforderlich. Bei einer 7–10 cm starken Styropor-Unterlage (wie ich sie meistens verwende) stehen anstelle der instabilen Rivarossi-Masten solche aus 2,5 mm-Schweißdraht jeweils dort, wo der Fahrdraht auf Zug gehalten werden muß. Die Querverspannungen entstanden aus 0,5 mm-Draht. Die Isolatoren wurden aus Plastik-Resten zurechtgefeilt.



fiert und entsprechend verkleinert. Wie dies zu bewerkstelligen ist, war auch schon des öfteren in der MIBA besprochen, ich verweise hier auf die Artikel in Heft 7/80 und 8/81.

Ich habe nicht vor, ausführlich auf den Gebäude-Modellbau einzugehen, auch das wurde in der MIBA schon des öfteren getan. Aber ein paar kleine Kniffe möchte ich für diesbezüglich Interessierte doch zum besten geben, und zwar anhand einiger selbstgebauter Gebäude. Das Fachwerkhaus in Bild 18 z. B. baute ich nach einem Foto. Es handelt sich hierbei um ein nicht mehr existierendes Hamburger Bürgerhaus (das Haus an der Eselsbrücke), das im Zusammenhang mit dem Bau der Anlagen des Hamburger Hauptbahnhofes abgerissen wurde – es hat also gewissermaßen Eisenbahngeschichte! Es ist ein Modell-Gebäude mit allen Einzelheiten des Vorbildes.

Die Wände sind jeweils in voller Größe geschnittene Cellonteile, auf welche das Fachwerk aus je 3 übereinander geklebten Furnierstreifen aufgebracht wurde. Die so entstandenen Gefache füllt man mit Zuschnitten von Mauerplatten aus, die verschiedenen Fenster werden aus Furnierstreifen entsprechend aufgeklebt. Bei dieser Bauweise entsteht eine gute Stabilität der Wandteile, und die zahlreichen Fenster lassen sich genau passend herstellen; außerdem ergibt sich aus den aufgeklebten Holz-/Mauerwerkteilen das richtige Wandstärken-Verhältnis zu den Fenstern selbst. Abschließend wurden die Wände mit Moltofill ganz dünn überpinselt, um die Fugen zu füllen, vor allen Dingen zu den Holzteilen hin. Nach dem Trocknen habe ich die Wände mit einem Radiergummi (!) Stück für Stück sauber radiert, das dauert zwar seine Zeit, aber was dabei herausgekommen ist, sehen Sie selbst!

Das Gebäude wurde auf einer 3,5 cm starken Styroporplatte angeordnet, damit der tiefliegende Kellerein-

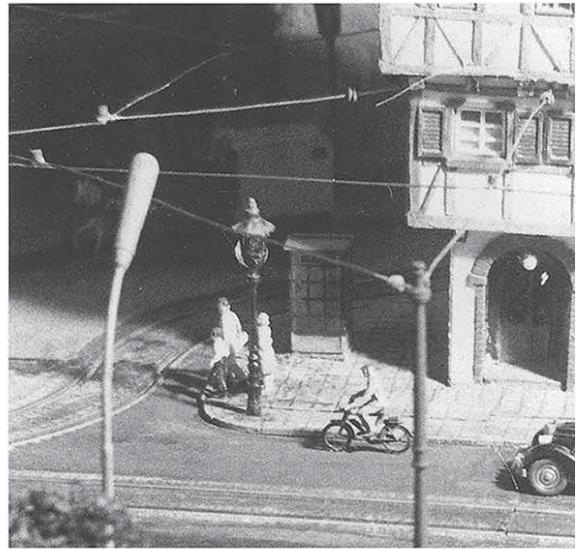


Bild 11. Auch hier sieht man wieder, welche gute Wirkung eine fachgerechte Oberleitungs-Verspannung bieten kann.

Bilder 12 und 13. Die Hamburger Straßenbahn-Betriebe stellten vor Jahren einmal einen selbstgebauten Turmwagen in Dienst. Ich habe mich bemüht, das Fahrzeug so vorbildgerecht wie nur möglich nachzubauen. Außer den Achsen mit den Rädern, die von einem Wiking-Lkw stammen, mußte alles selbst hergestellt werden. Die Fahrerhaus-Grundform wurde aus Karton gestaltet und anschließend mit Bleifolie kaschiert. Ebenso wurden Motorvorbau (aus Holz) und Kotflügel aus Walzblei hergestellt, bzw. damit überzogen. Den Arbeitsturm bastelte ich aus Teilen des Brawa-Geländersortiments. Der in Bild 13 zu erkennende winzige Schraubstock an der Fahrzeug-Rückseite wurde ganz vorsichtig aus einem Stückchen Metall herausgefeilt.

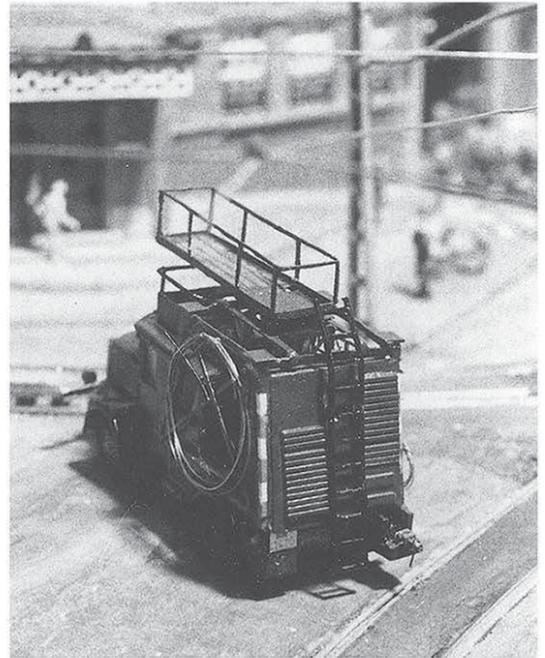
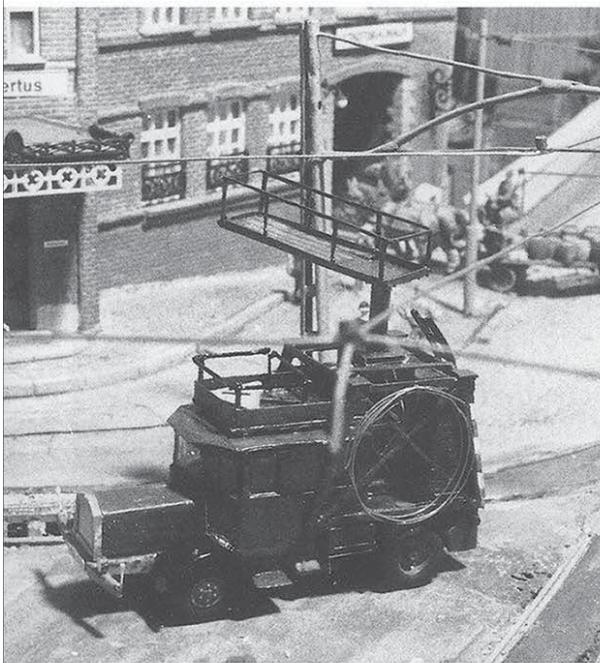
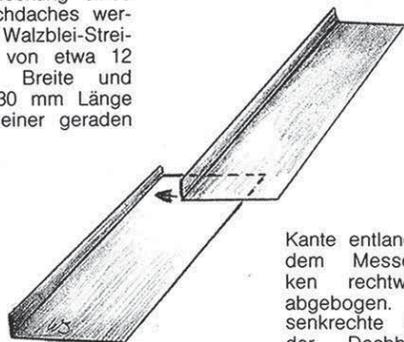




Bild 16. Für die Eindeckung eines Blechdaches werden Walzblei-Streifen von etwa 12 mm Breite und 25–30 mm Länge an einer geraden

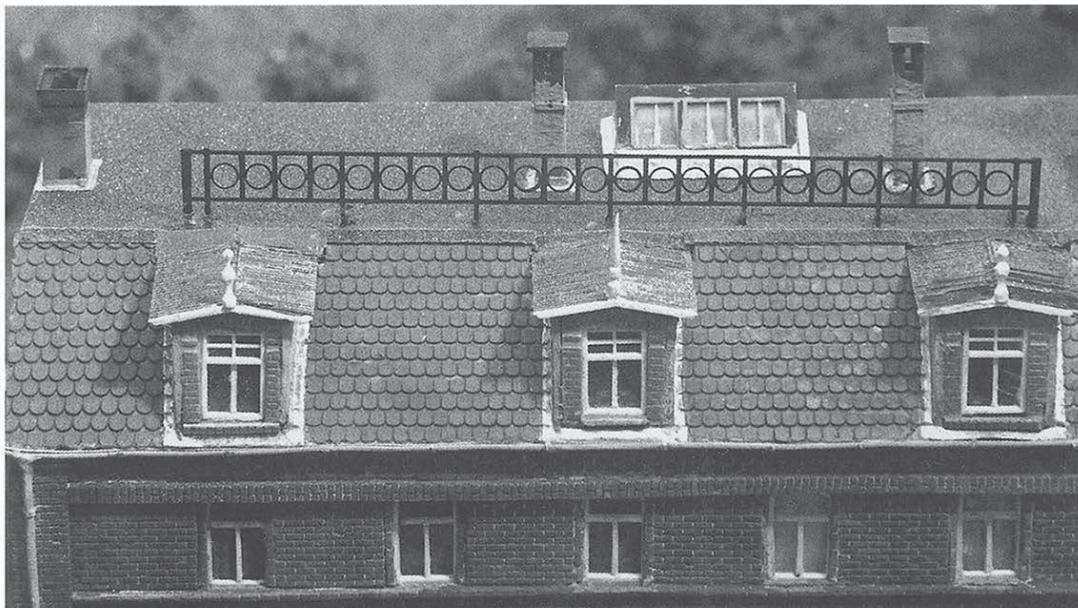


Kante entlang mit dem Messerrücken rechtwinklig abgebogen. Die senkrechte Kante der Dachbleche soll ca. 1–1,5 mm betragen.

Bild 14 (oben links). Aufs Dach geschaut! Der „Universal-Baustoff“ Walzblei läßt sich auch für die Nachgestaltung von Blechdächern hervorragend verwenden. Etwa 12 mm breite Walzblei-Streifen werden von unten her beginnend auf das Dach geklebt, wobei die senkrechten Falze lediglich Attrappen bleiben, jedoch immer nur nach einer Seite hin verarbeitet werden, um den vorbildgerechten Eindruck zu erreichen. Die senkrechten Falze werden als besonderes charakteristisches Merkmal solcher Blechdächer möglichst symmetrisch über die Dachfläche verteilt.

Bild 15 (oben rechts). Wie kahl und nüchtern eine Dachpartie wirken kann, bei der die Schornsteine lediglich stumpf auf das Dach geklebt wurden, zeigt dieses Bild.

Bild 17 (unten). „Oben mit und ohne“. Ich meine natürlich die Blechabdichtungen der Kamine, Dachstöße, Oberlichter, Mansarden usw. Der direkte Vergleich mit Bild 15 zeigt, um wieviel besser ein derart gestaltetes Dach aussieht. Die Blech-Abdichtungen entstanden ganz einfach aus Alu-Folie, die auf das Dach geklebt wurde. Freilich, man kann sich die Mühe auch sparen, aber ich habe eben ein vollständiges Haus mit dichtem Dach lieber.



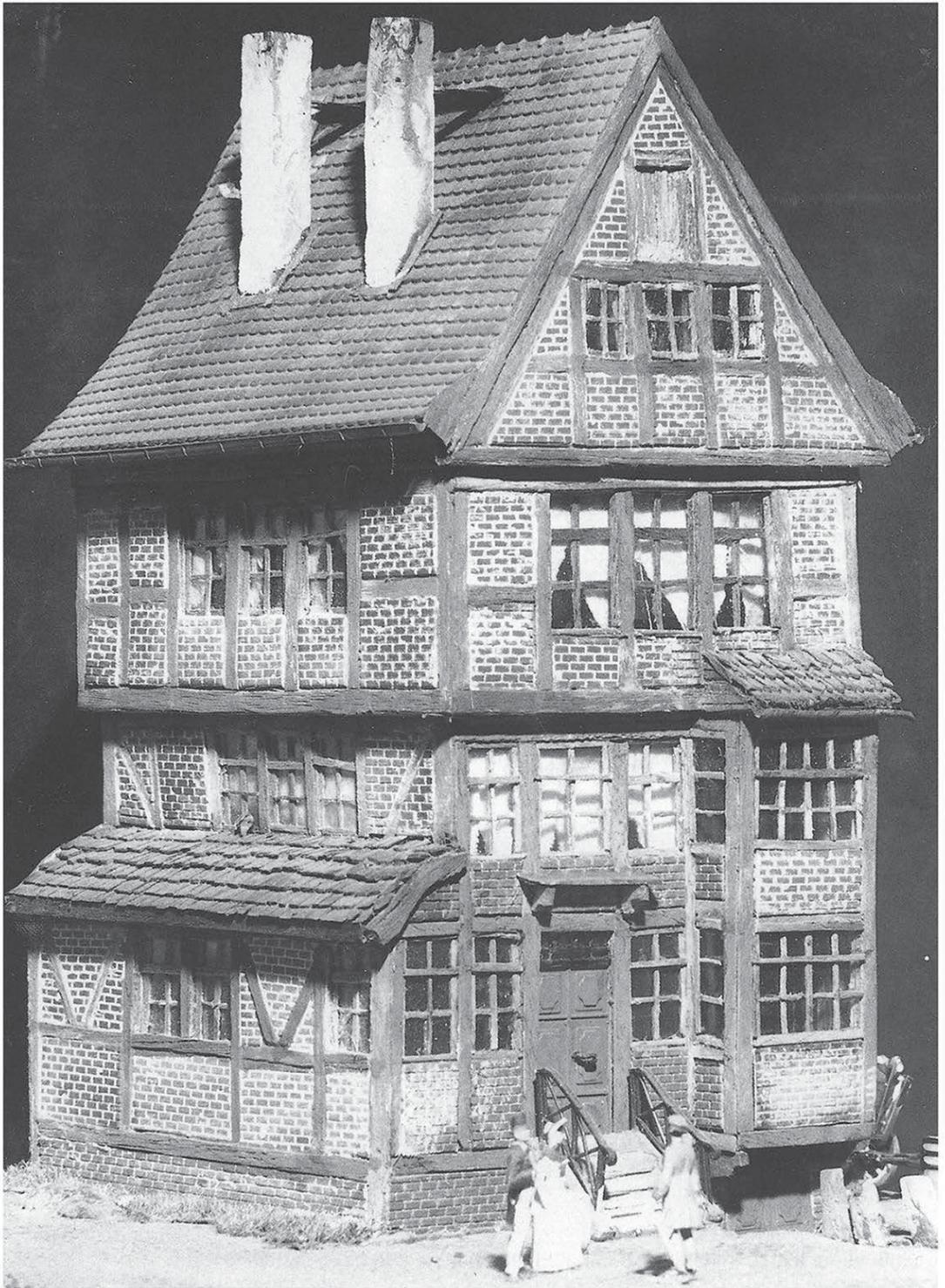


Bild 18. Bis auf die Ziegelplatten für das große Dach entstand an diesem Gebäude alles in totaler Selbstbau. Das Vorbild des Hauses stand früher in Hamburg an der Eselsbrücke, wurde aber vor Jahren schon im Zuge der Ausbaumaßnahmen des Hamburger Hauptbahnhofes abgerissen. Ich habe es wenigstens im Modell der Nachwelt erhalten! Wie die sehr vorbildlich wirkende Fachwerk-Struktur entstand, geht aus dem Haupttext hervor.