

Modulbau: Containerstraße und Ausbau

Im letzten Heft beschrieb Dieter Schenkl die ersten grundlegenden Arbeitsschritte zum Aufbau seines Steinbruch-Moduls. Nach dem Zusammenbau des Modulkastens wurden die Arnold-Gleise verlegt und die groben Landschaftsformen aus Styropor modelliert. Zum Steinbruchmodul gesellt sich nun eine Container-Verladestation, und das Gesamt-szenario wird ausgestaltet und durch interessante Aktionsräume und Details bereichert. Beide Module sind Teil einer im Entstehen begriffenen Heimanlage.

Auf den wohl wichtigsten Grund, sich für den Bau von Modulen zu entscheiden, nämlich mit Gleichgesinnten aus "handlichen" Teilen eine große Anlage zusammenzustellen, wurde bereits im ersten Teil dieser Serie ausführlich eingegangen. Eine aus unterschiedlichen Modulen bestehende Anlage hat jedoch auch für den einzelnen N-Bahner, der sein Hobby auch allein für sich zu Hause betreibt, ihre Vorzüge. Man hat keine riesengroße Baustelle vor sich, sondern arbeitet sich Stück für Stück an sein Ziel heran, kann sich rascher an Zwischenergebnissen erfreuen und hat die Möglichkeit, durch Austausch bzw. Umbau der einzelnen Module das Gesicht der Gesamtanlage fortwährend zu verändern, ohne daß dadurch andere Anlagenteile beeinträchtigt würden. Auch im Hinblick auf nie auszu-schließende Auflösungserscheinungen einer Modulgruppe verbleibt so als Alternative immer noch die Nutzung der Teile für eigene Zwecke.

Entscheidet man sich für ein solches Doppelkonzept, muß der private Nutzungsaspekt natürlich von vornherein berücksichtigt werden.

Raumbedarf - nichts ist unmöglich

Das Modulkonzept hat aber noch einen anderen Vorteil, und der be-

zieht sich auf die Platzersparnis bei der Lagerung der Module in den "modellbahnnahen" Jahreszeiten. Während eine Anlage in der Regel auf Dauer stehen bleibt und meist nur jenen N-Bahnern vergönnt ist, die über die entsprechenden Räumlichkeiten verfügen, kommt hier die "Beweglichkeit" der Module als positiver Aspekt voll zur Geltung. Wer aber, wie der Verfasser, selbst dann noch Probleme mit dem verfügbaren Platz hat und der Bau der Module in seiner kleinen Wohnung ohne Hobbyraum sehr viel Toleranz von den Mitbewohnern erfordert, sollte die Stauräume für die Aufbewahrung der Module unbedingt vorher absprechen.

Feuchte Kellerräume oder Garagen sind als Aufbewahrungsorte auf die Dauer nicht zu empfehlen. Auch diese Umstände sind also mitbestimmend für die Art und Größe einer Modulanlage. Für den Verfasser war aufgrund seiner beengten Wohnverhältnisse nur eine Minilösung realisierbar.

Ergänzend zum Steinbruchmotiv sollte noch eine Container-Verladestation auf einem weiteren Modul installiert werden. Die Länge der Anlage wurde vorgegeben durch das Steinbruchmodul mit 1,25 m und zwei Eckmodule, deren Breite durch die Geometrie der Arnold-Radien R3 und R4 bestimmt wurde. Die "Länge" der Eckmodule ergab sich aus dem Einbau der

Containerstraße, deren Ein- und Ausfädelung in die Hauptstrecke mit Hilfe einer Bogenweiche gerade noch innerhalb eines Meters verwirklicht werden konnte. Die Abmessung dieser Dreiergruppe von 2,45 m (0,6 m + 1,25 m + 0,6 m) Länge und einem Meter Breite umfaßte ca. die Hälfte des Ovals, das sich durch annähernd spiegelbildliche Ergänzung zur Gesamtanlage erweitert (siehe hierzu die nachfolgende Abb. bzw. Skizze 1). Daß die Ergänzung nur 0,95 m breit wird, ist ein Zugeständnis an die beschränkten Aufbewahrungsmöglichkeiten, die dem Autor zur Verfügung stehen.

Das z.Z. im Rohbau befindliche dritte Modul wird, wie das "Containermodul" auch, als Verbindung zur Gesamtmodulanlage nutzbar sein und die zweite Ecke der eigenen Anlage darstellen. Die Gleisanlagen auf dieser Ecke werden fast gänzlich überbaut, auf der dadurch entstehenden Hochebene wird u.a. eine Windkraftanlage mit Stromumformstation dargestellt werden.

Auf dem 4., 5. und 6. Modul, das die zwei Ovalhälften der Anlage bildet, wird in den nächsten Jahren ein Bahnhof mit Industrieanschluß entstehen. Die Module 3 bis 6 werden übrigens unter dem neuen Doppelbett versteckt, das speziell zu diesem Zweck etwas höher angefertigt wurde. Doch nun zum Thema des zweiten Moduls.



Die Container-Verladeanlage

Der Autor ist oft gefragt worden, warum er neben dem Steinbruch ausgerechnet eine Container-Verladeanlage aufgebaut habe. Dafür jedoch gibt es keine besondere Erklärung, der Zufall führte hier Regie. Ausschlaggebend war sicherlich, daß die Containerstraße von Brawa ein faszinierendes Spielzeug darstellt. Der fast vorbildge-

treue Verladebetrieb durch die dreidimensionale Steuerung ist ohne jegliche manuelle Eingriffe möglich. Man kann alle steuerbaren Bahnfunktionen mit dem Verladevorgang von der Schiene auf den LKW und umgekehrt auf einer Anlage verknüpfen, wie z.B. Rangierbetrieb, Abkuppeln, Zusammenstellen von Containerzügen. Eigentlich fehlt nur noch eine Fernsteuerung für die LKWs.

Blick auf das Fabrikgelände mit dahinterliegender Containerstation. In Bildmitte die N-Bahner-Starkstrommasten.

(Fotos und Graphiken: Schenk)

Neben der Verladestraße wird mit dem Abbruch einer alten Fabrikanlage Raum geschaffen für ein größeres Containerlager und gleichzeitig ein Verwaltungsgebäude in der Bauphase dargestellt. Auf der gegenüberliegenden Seite



der Bahntrasse ist eine Verladebrücke für die Marmorblöcke aus dem Steinbruch entstanden. Dafür wurde der Containerkran der Fa. Vollmer eingesetzt.

Um den für eine Straßenverbindung notwendigen waagerechten Ausschnitt zu bekommen, wurde der genormte Modulübergang vom "Steinbruch" zum "Containerterminal" abgeändert. Ein Nachteil dieser Veränderung ist natürlich, daß

Ein Brennpunkt für Spielaktivitäten: An der Container-Verladestation herrscht Hochbetrieb.

diese beiden Übergänge nicht mehr für die "Modul-Allgemeinheit" geeignet sind. Dies wäre aber auch thematisch ohnehin nicht mehr möglich, da sich die Baustelle und die Versorgungsstraße des Steinbruchs über beide Module ausdehnen.

Der Rohbau

Im Rohbau des zweiten Moduls wurden die aus dem Zusammenbau des Steinbruchmoduls gewonnenen Erkenntnisse verwertet, die Leichtbauweise, wie im ersten Beitrag beschrieben, weiter verbessert.

Da der Eckmodulrahmen eine kompakte Form aufweist und außerdem noch an das abgewin-

kelte Ende des Steinbruchs angesetzt wird, wurde auf die normalerweise sinnvolle Queraussteifung verzichtet. Als erstes wurden die beiden Rahmenseitenteile, die an den Steinbruch angrenzen, an diesem provisorisch befestigt und die Geländeoberkante angeglichen, danach die anderen vier Seitenteile angepaßt. Dies läßt sich am besten auf einer absolut ebenen Montagefläche durchführen. Der Verfasser bediente sich hierfür einer ausgemusterten Holztüre, auf der beide Module problemlos Platz fanden. Die vier anderen Seitenflächen wurden nacheinander jeweils an den rechtwinkligen Ecken angepaßt und auf die richtige Länge

gebracht. Nachdem auf diese Weise drei Seitenteile angepaßt wurden, ist als letztes das schräge Seitenteil eingefügt worden. Zur Erleichterung kann man die jeweils schon angepaßten Seitenteile mittels Holzlatten und kleinen Nägeln auf der Unterlage festheften. Die durchgehenden Seitenflächen sind immer da vorzusehen, wo später die Nachbarmodule festgeschraubt werden (keine Stirnflächen!). Reihenfolge und Lage sind aus der Abb. 1 ersichtlich. Bevor die Seitenteile in der gleichen Reihenfolge verleimt und verschraubt werden, galt es, alle Geländeoberkanten und genormten Kopfstückprofile exakt auszu-

sägen, die Bohrungen für die Modulverbindungsschrauben und die Ausschnitte für die Stromverbindungen vorzusehen. Beim Verleimen war darauf zu achten, daß die Seitenteile an den Eckverbindungen nicht an der Unterlage festkleben (Zeitungspapier unterlegen!). Nachdem die Verbindungen über Nacht ausgehärtet waren, wurden kreuzweise zwei Aussteifungsleisten (ca. 10 x 40 mm) diagonal eingeleimt. Um das Durchbiegen der Leisten zu verhindern, war eine Leiste liegend, die andere stehend einzubauen und zu verleimen. Eine dritte Aussteifungsleiste für die noch freie Ecke ist sinnvoll, wenn gleich nicht unbedingt notwendig.

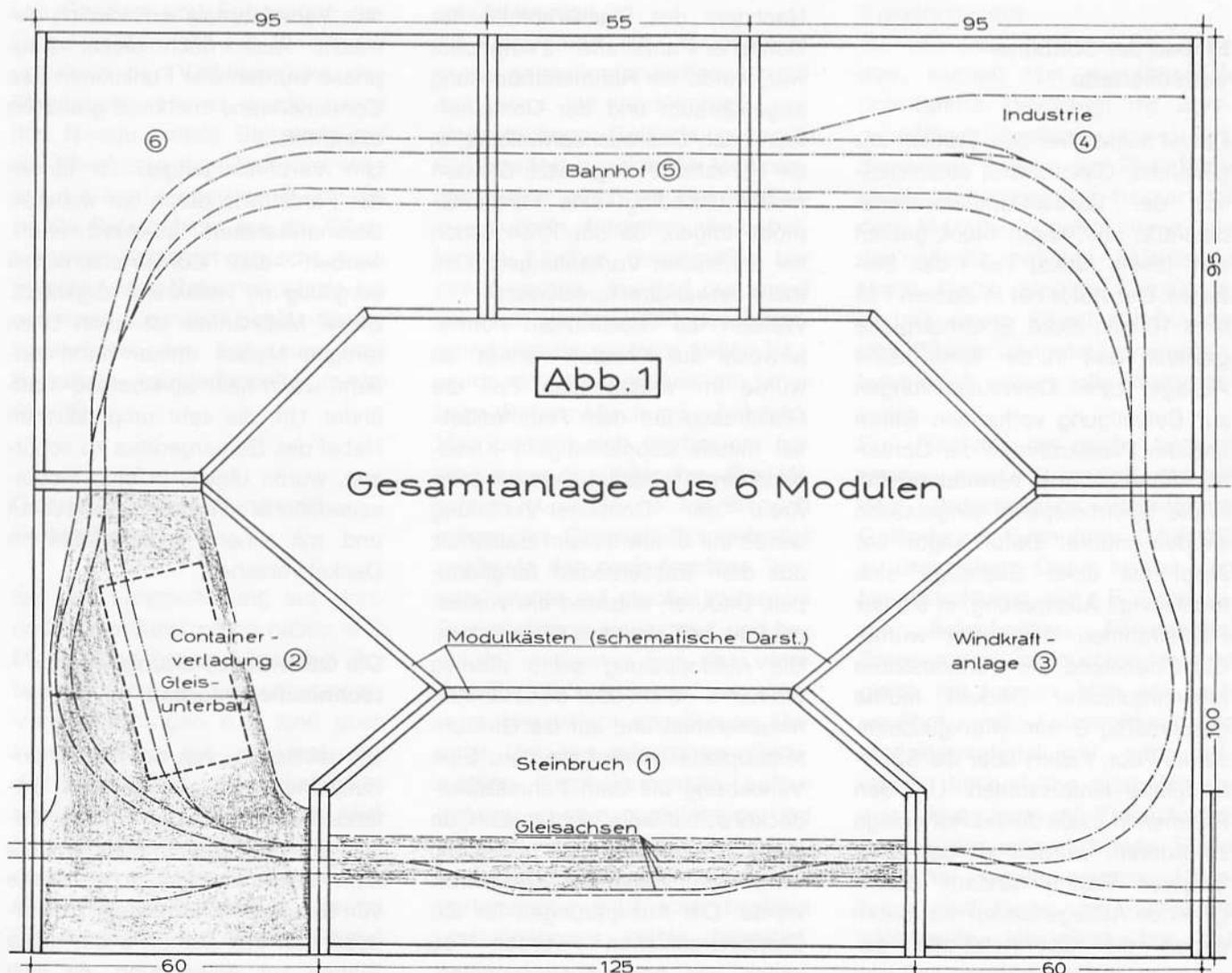
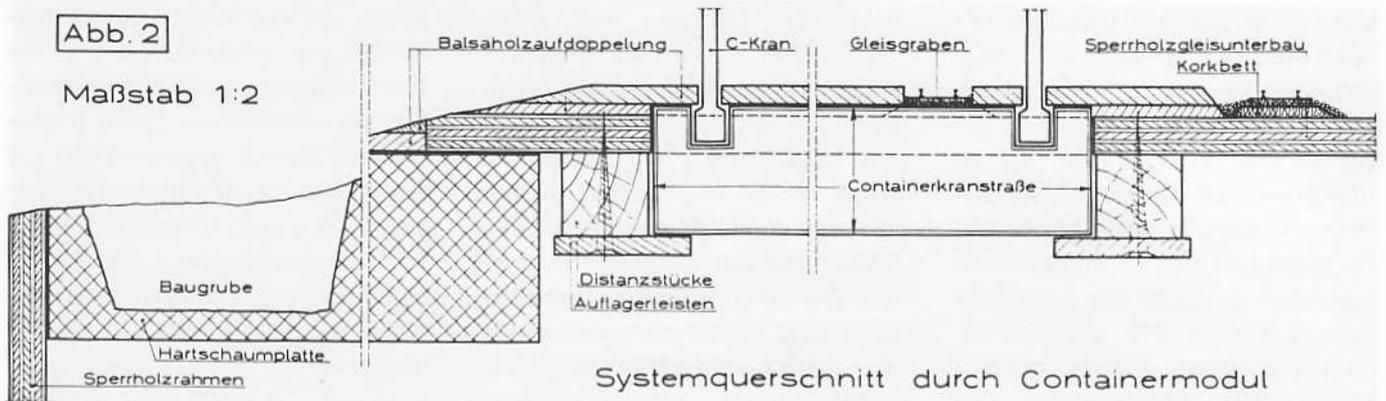


Abb. 2

Maßstab 1:2



Systemquerschnitt durch Containermodul

Waren alle Aussteifungen fest, alle Schraubverbindungen, auch die zum Nachbarmodul, gebohrt, konnte die provisorische Befestigung zum Steinbruch gelöst und der Gleisunterbau eingesetzt werden.

Einbau der Container-Verladestraße

Dieser sollte über den Bereich der gesamten Gleistrassen einschließlich der Brawa-Container-Verladestraße aus einem Stück gebaut sein (siehe hierzu Teil I des Beitrags). Der Autor hat in diesem Fall eine 10 mm dicke Sperrholzplatte gewählt, weil in der Mitte keine Auflager bzw. Queraussteifungen zur Befestigung vorhanden waren und der Plastikrahmen der Container-Verladestraße verwindungsfrei in die Sperrholzplatte eingelassen werden mußte. Dafür sägte der Autor mit einer Stichsäge eine rechteckige Aussparung, in die der Plastikrahmen eingesetzt wurde. Die Oberfläche der Verladestraße (abschraubbarer Deckel) mußte gleichmäßig 3 mm (Korkgleisbettstärke Fabr. Faller) über die Sperrholzplatte hinausstehen. Um den Rahmen in exakt dieser Höhenlage zu fixieren, wurden an den zwei längeren Rahmenrändern durchgehende Auflagerleisten von unten gegen die Sperrholzplatte geschraubt. Auf diese Weise ließ sich

der Rahmen in der Höhe sehr genau fixieren. Als die Höhenlage stimmte, wurden in die Zwischenräume von Auflagerleiste und Sperrholzunterseite exakt eingepaßte Holzdistanzstücke eingeleimt (Abb. 2).

Nachdem der Plastikrahmen der Container-Fahrstraße eingebaut war, wurde die Rahmenabdeckung abgeschraubt und der Containerkran nach Gebrauchsanweisung in die Fahrstraße eingesetzt. Danach mußte unbedingt eine Funktionsprobe folgen, da der Kran schon bei minimalen Verkantungen nicht mehr einwandfrei funktionierte.

Werden die Gleistrassen normalerweise auf Korkbett verlegt, so wurde im vorliegenden Fall die Gleisstrasse auf dem Rahmendekkel mittels doppelseitigem Klebeband direkt befestigt. Das gesamte Areal der Container-Verladung wurde mit 5 mm dickem Balsaholz aus dem Bastlerbedarf aufgedoppelt. Dadurch entstand ein vorbildgerecht tiefliegender Gleisgraben. Die Aufdoppelung sollte allseitig um nun 5 - 8 cm über den Rahmen hinausstehen und auf die Gleisunterbauplatte geleimt werden. Eine Verklebung mit dem Fahrstraßendeckel selbst wäre nicht ratsam, da dadurch eine eventuell notwendig werdende Reparatur erschwert würde. Die Aussparungen für die Containerschienen wurden so knapp wie nötig ausgeschnitten,

die Ränder der Aufdoppelung möglichst unauffällig an die Gebäudeumgebung angepaßt.

Selbstverständlich hätte man das Korkbett auch über die Verladestraße kleben können, dies hätte aber eine höhere Aufdoppelung des Verladeareals erforderlich gemacht. Auch nach dieser Bauphase wurden alle Funktionen des Containerkrans nochmals gründlich überprüft!

Um Verunreinigungen im Innern der Fahrstraße durch die weiteren Baumaßnahmen auszuschließen, wurden die Containerschienen sorgfältig mit Tesakrepp abgeklebt. Diese Maßnahme ist auch beim fertigen Modell immer dann ratsam, wenn kein Spielbetrieb stattfindet. Um die sehr empfindlichen Hebel des Steuergerätes zu schützen, wurde dieses in eine Modulseitenfläche versenkt eingebaut und mit einem verschraubbaren Deckel versehen.

Die Geländegestaltung und der technische Unterbau

Die restlichen, von der Gleisunterbauplatte nicht abgedeckten Geländeflächen wurden mit Hartschaum-Wärmedämmplatten (aus dem Baustoffhandel bzw. Reste von Baustellen) hergestellt. Im vorliegenden Fall kamen 5 cm dicke Platten zur Anwendung, da sich

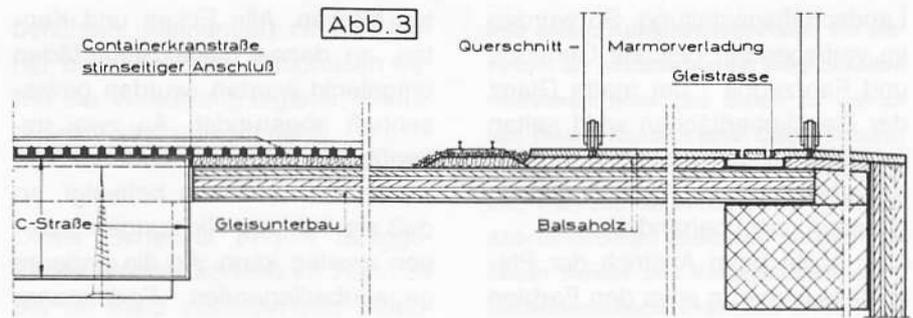
aus diesen eine "Baugrube" problemlos ausschneiden ließ und die Plattenstirnflächen leicht an die Innenseiten des Modulrahmens bzw. der Unterseite der Gleistrassen geklebt werden konnten (z.B. mit UHU-POR) (siehe Abb. 3).

Geländestufen, wie z.B. die Übergänge zur Gleisunterbauplatte, kann man sehr gut mit Balsaholz ausfüllen. Die Geländeflächen, die mit Hilfe von Dämmplatten bzw. Balsaholz hergestellt wurden, lassen sich mit einem langen Bastelmesser (z.B. NT-Cutter A 300) leicht modellieren. Für Bereiche, die besonders glatt ausfallen sollen (Straßenflächen u.ä.), ist ein abschließendes Überkleben mit 1 mm starkem Balsaholz ratsam.

Ähnlich wurden Geländebereiche bearbeitet, auf denen Gleistrassen von Straßen und Fahrwegen gekreuzt werden, wie z.B. die Fläche unterhalb der Verladebrücke des Steinbruchs. Hierzu wurde zuerst das Niveau mittels Balsaholz auf die Oberkante der Gleisschwellen (ca. 1,5 mm) aufgedoppelt und die zweite Balsaschicht auf die Oberkante der Schienen gebracht. Auch zwischen den Schienen wurde bis auf einen schmalen Schlitz für die Spurkränze der Fahrzeuge mit Balsaholz aufgedoppelt (siehe Abb. 3).

Oberflächengestaltung und Farbgebung

Bei der Farbgestaltung auf Holz- und Moltofilluntergrund haben sich Plakafarben bestens bewährt. Für feinere Arbeiten, Schattierungen, Verschmutzungen o.ä. sind auch Wasserfarben gut geeignet. Bei der Gestaltung von Grünflächen und dergleichen gibt es eine Vielzahl von Materialien und Methoden, hier sind der Phantasie und Kreativität kaum Grenzen gesetzt. Der Verfasser hat "seine" Gestal-



tungsmethode z.T. auch bei anderen N-Bahnen abgeschaut und mit eigenen Vorstellungen angereichert.

Im ersten Schritt galt es, die Gleisanlagen abzudecken, besser noch, sie mit Tesakrepp abzukleben. Auch alle sonstigen bereits vorhandenen Aufbauten, Gebäude usw. mußten vor Sprühnebel geschützt werden.

Als Untergrund aller Grünflächen wurde getrockneter Kaffeesatz auf das zuvor mit verdünntem Leim eingestrichene Gelände gestreut. Gut bewährt hat sich die Methode, das Pulver durch ein kleines Sieb zu schütteln. Nachdem die betreffenden Flächen gleichmäßig bestreut wurden - es darf nur soviel gestreut werden, daß der Untergrund gerade noch zu sehen ist - wurde das Kaffeepulver mit einer Leim-Wasser-Mischung getränkt. Man bedient sich hierbei am besten einer Sprühflasche. Die Mischung ist die gleiche, mit der auch schon der Gleisschotter gefestigt wurde. In den noch feuchten "Humus" wurde auf gleiche Weise die Grasmischung eingestreut und besprüht, in diesem Fall das unter dem Begriff "Streuwiese" von mehreren Herstellern angebotene Material. Um das anfangs zu gleichmäßige Erscheinungsbild aufzulockern, wurden punktförmige und flächige Geländeteile in unterschiedlichen Streudichten und in Farbvarianten mit Flocken bestreut und nochmals kräftig besprüht.

Hierfür eignen sich Flocken von Turf, Heki, Woodland u.ä. ganz hervorragend.

Je größer übrigens die Vielfalt der Streumaterialien, desto eher passen Module unterschiedlicher Erbauer auch optisch zueinander. Größere gleichartige und einfarbige Flächen sind möglichst zu vermeiden (kultivierte Flächen ausgenommen).

Für Büsche, größere Sträucher usw. wurden fast ausschließlich Schwämme, bevorzugt mit unregelmäßiger Oberfläche, verwendet, die mittels Schere und Plakafarbe bearbeiten wesentlich besser mit dem N-Maßstab harmonieren, als das allseits beliebte isländische Moos. Durch winzige Farbtupfer, die mit einem Pinsel auf Büsche und Wiesen aufgetragen werden, lassen sich weitere tolle Effekte erzielen.

Für Flächen, die nicht begrünt werden, empfiehlt es sich, das mit dem Bastelmesser vorgeformte Gelände mit Fugenfüller (Moltofill) zu überziehen. Dabei lassen sich feine Strukturen, wie z.B. Fahrspuren, Ackerfurchen, Felsspalten, Treppen usw. im feuchten Material gleich mit formen. Hier sei noch erwähnt, daß Felsstrukturen im Modelliermaterial u.U. sehr aufwendig herzustellen sind. Mit etwas Übung kann mit Farbschattierungen der entsprechende Effekt einfacher erzielt werden. Überhaupt sind Farbe und Pinsel die wichtigsten Utensilien bei der

Landschaftsgestaltung. So wurden im vorliegenden Fall alle Gebäude und Fahrzeuge - der matte Glanz der Plastikoberflächen wirkt selten realistisch - mit stark verdünnten Kunstharzfarben (von Revell, Humbrol usw.) behandelt.

Man sollte beim Anstrich der Plastikteile immer in etwa den Farbton verwenden, der bereits vorgegeben ist und mit dem Grad der Verdünnung vorab experimentieren. Natürlich gibt es auch hierbei Ausnahmen, wie z.B. Rost an Blechdächern, Schmutzfahnen an Kanten, Podesträndern, Fensterbrettern und Öl- und Fettspuren an Baufahrzeugen.

Die Verladung der Marmorblöcke

Auf dem Steinbruchmodul wurden die aus alten Radiergummis zu rechtgeschnittenen Marmorblöcke ursprünglich an einer Straßenkehre mittels eines Mobilkranes aufgeladen. Diese etwas provisorische Darstellung wurde im Zuge der Herstellung des Containermoduls abgeändert. Straße und Gleisanschluß wurden verlängert, und ein schienengebundener Kran versorgt nun das gesamte Verladeareal.

Für diesen Zweck wurde der Containerkran von Vollmer entsprechend umgebaut, der Hauptträger um ca. 3 cm gekürzt und der Containergreifer und die Bedienungskanzel weggelassen. Vor dem Zusammenbau wurden die vier Kranstützen, die im Bausatz aus jeweils zwei Hälften bestehen, innen mit Hilfe von dünnen Bohrern und einer Feile sorgfältig ausgehöhlt. Vor dem Zusammenbau der zwei Hälften wurden für die Funktion in jedem Kranfuß zwei Fäden (Sternzwirn von etwa 50 cm Länge) eingelegt. Dabei galt es darauf zu achten, daß die entstehenden Kanäle in den Kranfüßen nicht verklebten, denn die Leichtgängigkeit der Fäden sollte unbedingt erhal-

ten bleiben. Alle Ecken und Kanten, an denen diese Steuerfäden umgelenkt werden, wurden gewissenhaft abgerundet. An zwei gegenüberliegenden Fadenpaaren wurde die Laufkatze befestigt, so daß sie in beide Richtungen gezogen werden kann. An die anderen gegenüberliegenden Fadenpaare wurde ein Kranhaken gebunden. Über kleine Umlenkrollen in der Laufkatze geführt, können Lasten auf und nieder bewegt werden. Der Kranhaken entstammt einem Mobilkran, an seine Stelle trat eine Abrißbombe. Fadenpaare wurden nur deshalb verwendet, damit für den Fall, daß etwas klemmt oder ausreißt ein zweiter Faden zur Rückholung und Neuverlegung vorhanden ist.

Nachdem die Funktionen des Verladekranes geprüft und als einwandfrei befunden wurden, konnte dieser auf der Grundplatte befestigt werden. Die Löcher für die "Fadensteuerung" waren exakt senkrecht unter den Kranfüßen zu bohren. Alle vier Fadenpaare wurden durch die Grundplatte geführt und können unter Zuhilfenahme einer Holzrolle (leere Nähfadenrolle) unter dem Modul manuell bedient werden. Später sollen die Funktionen, wenn ein geeigneter, sehr langsam laufender Motor gefunden ist, elektrifiziert werden. Der Verladekran wurde auf dem Untergrund festgeklebt. Die in den Boden eingelassenen Kranschienen sind ohne Funktion.

Abbruch einer Fabrikanlage

Bei der Darstellung von Abbruchszenarien sollten die im Gebäudeinneren normalerweise vorhandenen und sichtbaren Bauteile so exakt wie nur möglich nachgebaut werden. Für die Modulszene entstanden aus Balsaholz Stützen, Wände, Fundamente, Türöffnun-

gen usw. Der teilweise noch vorhandene Dachstuhl entstand aus Hartholzleisten. Bei den ebenfalls teils schon demolierten Fenstern wurde Glasbruch nachgebildet. Diesen Effekt erzielt man dadurch, daß man mit einem sehr dünnen Bohrer (ca. 0,5 mm) Löcher in die Plastikfenster bohrt, dann eine Nadel in die Löcher steckt und sie nach mehreren Seiten hin biegt. Dadurch entstehen sternförmige Risse, die sehr natürlich wirken.

Viel Sorgfalt erforderte die Bearbeitung des Abbruchmaterials. Die Bruchstellen im Mauerwerk mußten exakt in die Fugen zerteilt werden. Herumliegendes Mauerwerk wurde ebenfalls sorgfältig zerkleinert und mit der Sichtfläche nach oben festgeklebt. Keine Baustelle ohne Bauarbeiter mit all ihren Arbeitsmitteln wie Preßluftschlämmer, Krompressoren, Schaufeln und Pickeln. Bauschutt und Fensterrahmen werden verladen.

Baugrube für Büroneubau

Wie schon erwähnt, wurde die Baugrube für den Keller aus der Hartschaumplatte ausgeschnitten und mit Moltofill nachbehandelt. Die Fundamentplatte und die Stahlbetonkellerwand entstanden aus Balsaholz, Schalungstafeln wurden aus rotbraun bemalten 0,2 mm dicken Folien ausgeschnitten und gestapelt, die Holzbohlen sind aus 0,5 mm Balsaholz.

Der Stapel Baustahlgewebematten war einmal ein Fliegengitter, das gleiche gilt für den Bauzaun, der die Abbruchstelle und den Neubau umschließt.

Bei der Ausgestaltung der Motive wurden sämtliche greifbaren Fahrzeuge und Geräte aller bekannten Hersteller verwendet. Wegen des recht mangelhaften Angebots mußten hierbei im Hinblick auf die Epochentreue einige Kompromisse

eingegangen werden. Ist das Szenario insgesamt gelungen, fällt dies jedoch kaum ins Gewicht.

Aus Abb. 1 wird deutlich, daß Dieter Schenkl's Modulkonzept noch für manche Überraschung gut sein wird. Über die weitere Ausführung der Module bzw. der Modulanlage wird der Verfasser zu einem späteren, an den entsprechenden Baufortschritt gebundenen Zeitpunkt

berichten. Meinungen zu den bisher beschriebenen Bauphasen sowie die Vorstellung eigener Modulprojekte sind willkommen!

Dieter Schenkl's bereits fertiggestellte Module können im Rahmen der im März stattfindenden Veranstaltung der N-Bahn Freunde München (siehe "Nachrichten für N-Bahner") besichtigt werden.

Bild unten: Auf kleinstem Raum ein Maximum an gestalterischen Möglichkeiten realisieren, ohne des Guten zu viel zu tun. Dieses Konzept setzt Dieter Schenkl beispielhaft auf seinem Fabrikgelände um. Während im Hintergrund noch die Abbrucharbeiten andauern, entsteht daneben bereits das Kellergeschoß eines Gebäudeneubaus. Phantasie ersetzt fehlendes Ausstattungszubehör durch Eigenbau, an Materialien ist dafür heutzutage sicherlich kein Mangel mehr.

