

Historisches Kleinod



Ein Baubericht über den Versuchsrettungskreuzer *Bremen*, einen alten Kartonmodellbaubogen vom Verlag J. F. Schreiber aus dem Jahre 1957.

Der Versuchsrettungskreuzer »Bremen« als Download

Der Versuchsrettungskreuzer »Bremen«

Das Schiff wurde als Motorrettungsboot in Bremen-Vegesack gebaut und unter dem Namen *Konsul Kleyenstüber* 1931 in Dienst gestellt. Ursprünglich 16,17 m lang und 4,20 m breit, verrichtete es mit zwei Motoren zu je 75 PS seinen Dienst bis 1940 in Pillau. Von 1940 bis 1944 war es dann auf Amrum stationiert, überstand den Zweiten Weltkrieg und fuhr dann weiterhin von 1946 bis 1949 in den Gewässern um Amrum. Schon im April 1944 war es dort in *Bremen* umbenannt worden. 1949 vorerst außer Dienst gestellt, wurde das Schiff 1953 umgebaut. Es sollte dabei erprobt werden, inwieweit sich das geplante neue Konzept eines Rettungskreuzers mit Tochterboot umsetzen ließe. Das Schiff erhielt dafür einen Turmaufbau und eine Tochterbootwanne, es wurde auf 17,50 m verlängert, und zwei stärkere Maschinen zu nun je 125 PS wurden eingebaut. Nach dem Umbau und der erneuten Indienststellung fand sich

das Schiff in den folgenden Jahren auf Stationen in Bremerhaven, Hörnum und schließlich abermals auf Amrum wieder. 1965 erfolgte dann durch die DGzRS die endgültige Außerdienststellung. Das Konzept hatte sich bewährt und bildete die Basis für eine gänzlich neu konzipierte Generation von Rettungskreuzern, deren bekanntester Vertreter die 1957 gebaute *Theodor Heuss* wurde. Lediglich die zu schwache Maschinenleistung der *Bremen* wurde stets bemängelt, daher erhielten spätere Rettungskreuzer eine deutlich stärkere Maschinenanlage.

Das Schiff wurde verkauft und fuhr dann noch etliche Jahre als Hafenschlepper unter dem Namen *Oeltjen* auf der Weser, um dann schließlich ab 1972 auf der Elbe als Yacht *Wal* für Horst Voss, einen Hamburger Bauunternehmer, zu fungieren. Dieser verstarb 2012, und seine Witwe verkaufte nun abermals das Schiff. Neuer Besitzer wurde schließlich die Organisation *Hafenmuseum Speicher XI* in Bremen. Dort ist geplant, das Schiff so weit wie

möglich wieder in den Originalzustand der Zeitspanne 1953 bis 1964 zurück zu versetzen, um es dann als Museumschiff zu präsentieren. Der Rückbau ist ein langwieriger und kostenintensiver Prozess, dessen vollständige Umsetzung sicher noch etliche Jahre in Anspruch nehmen wird. 2014 wurde das Schiff im Rahmen der Restaurierungsarbeiten auf seinen alten Namen *Bremen* zurückgetauft.

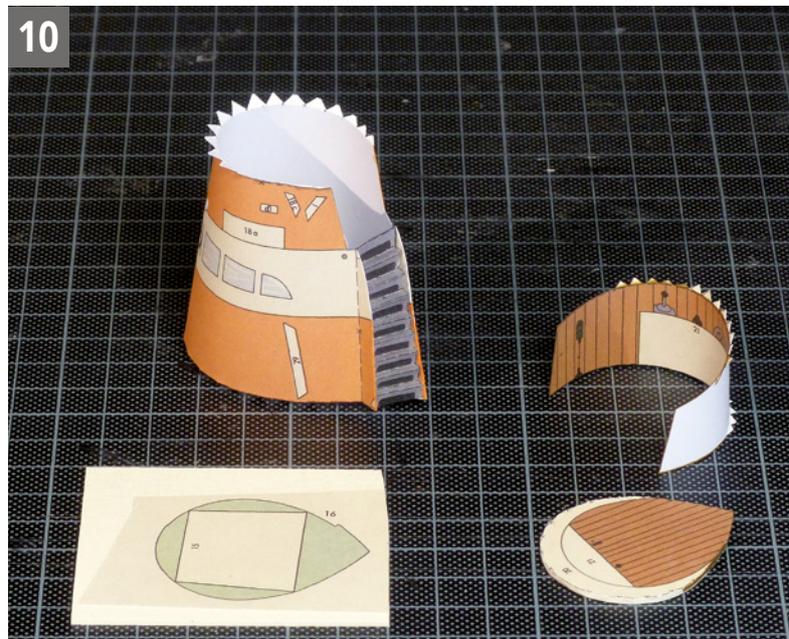
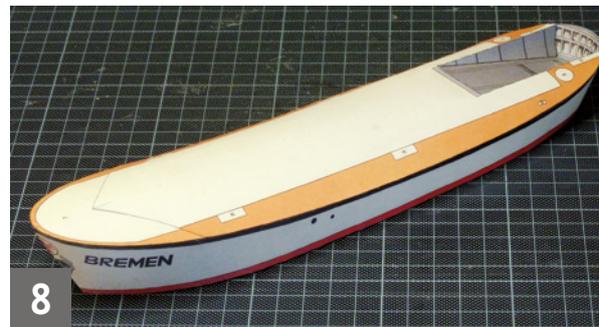
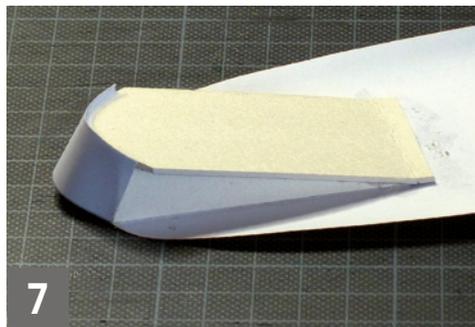
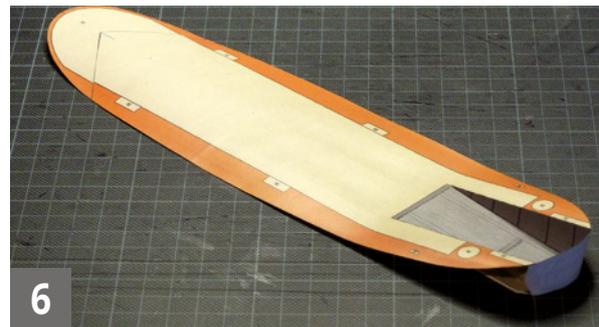
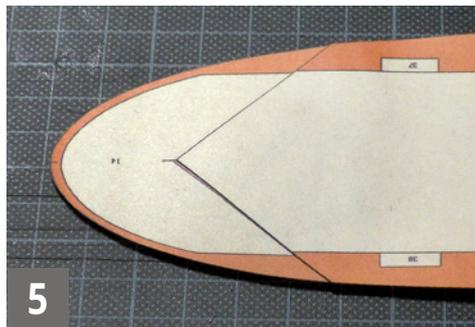
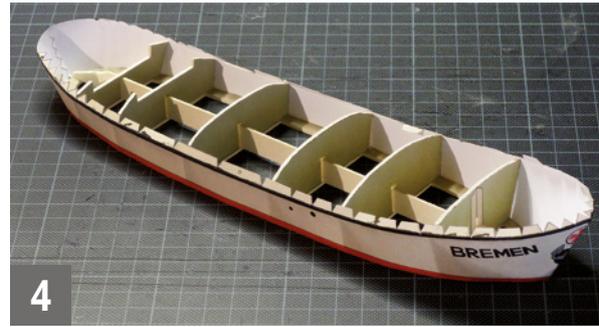
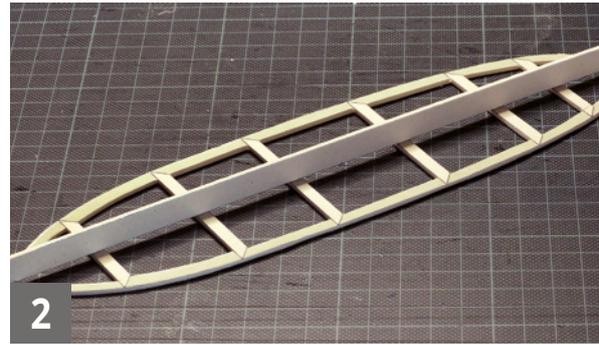
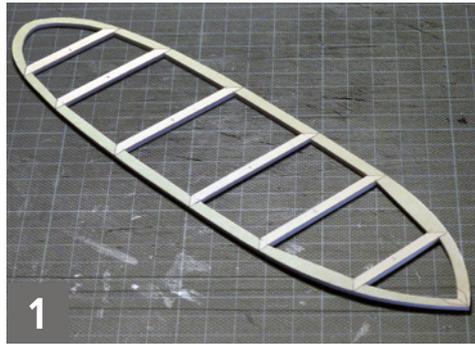
Der Kartonmodellbaubogen der Bremen

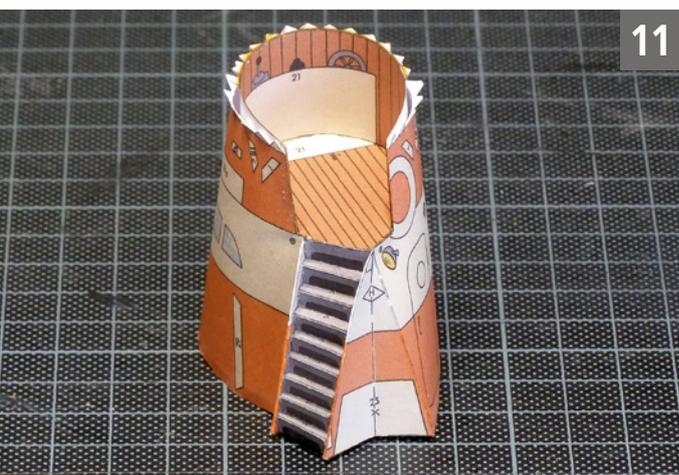
Ein Großteil der bekannten Unterlagen über die Produktionsgeschichte des Verlages J. F. Schreiber befindet sich heute im Archiv des J. F. Schreiber-Museums der Stadt Esslingen am Neckar. 2002 erschien im „Arbeitskreis Geschichte des Kartonmodellbaus (AGK) e.V.“ das Heft 2 der Reihe *Zur Geschichte des Kartonmodellbaus*. In jener Publikation dokumentierte Karl-Harro Reimers ausführlich die Geschichte des Verlages J. F. Schreiber anhand der

Museumsunterlagen. Ein Konstrukteur für den Modellbaubogen der *Bremen* war leider nicht angegeben, als Produktionsjahr wurde 1957 genannt. Hubert Siegmund, der spätere langjährige legendäre Chefkonstrukteur des Verlages J. F. Schreiber, war für dieses Modellbaubogenprojekt noch nicht verantwortlich. Die Originalgrößen der drei Modellbaubogen betragen 36×43 cm, und der Maßstab war mit 1:60 angegeben. In der Dokumentation von Karl-Harro Reimers wurde jedoch ein errechneter Maßstab von 1:50 genannt.

Ich möchte an dieser Stelle schon etwas vorgreifen, während des Baus stellte ich fest, dass die offizielle Maßstabsangabe 1:60 auf den Rumpf bezogen korrekt ist, jedoch nicht auf die Aufbauten zutrifft. Diese sind tatsächlich eher im Bereich von ca. 1:50 anzusiedeln. Trotz dieser Diskrepanz, zwei Maßstäbe in einem Modell, wirkt das Gesamtbild doch erstaunlich stimmig. Die Teileanzahl ist recht übersichtlich und nicht überbordend. Allerdings gibt es keine Anleitungsskizzen, lediglich eine Zeichnung des Modells auf dem ersten Bogen gibt diesbezüglich eine Hilfestellung. Die textliche Bauanleitung ist eher rudimentär einzustufen. Auch die Nummerierung der Bauteile stellte mich mitunter vor große Herausforderungen, denn sie ist nicht konsequent strukturiert.

Diesen Modellbaubogen und etliche andere findet man wie schon erwähnt auf der Internetseite des AGK, dem „Arbeitskreis Geschichte des Kartonmodellbaus (AGK) e.V.“, wo es diverse Downloads zu entdecken gibt: www.kartonmodellbau.org/publikationen/download.shtml.de

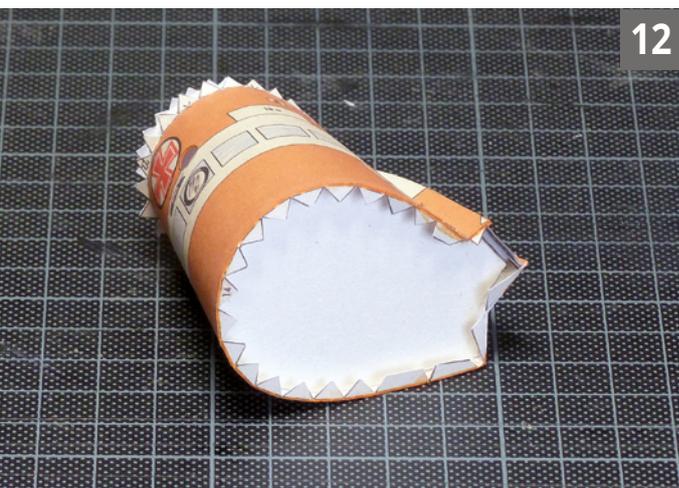




11

Der Ausdruck

Ich druckte mir den Modellbaubogen auf Karton von 160 g/m² auf meinem heimischen Tintenstrahldrucker aus. Da dieses Gerät Karton nur bis DIN A3 verarbeiten kann, wurde der Bogen von mir auf 80% der Ursprungsgröße verkleinert. Somit rangierte der Maßstab nun zwischen 1:75 beim Rumpf und ca. 1:60 bei den Aufbauten. Ich habe die Gewohnheit, meine ausgedruckten Modellbaubogen vor dem Bau mit Klarlack zu überziehen. Vor vielen Jahren, bei meinem ersten Drucker, war dessen Farbe noch sehr empfindlich und selbst die Feuchtigkeit an den Fingern sorgte für Abrieb. Dies ist inzwischen längst nicht mehr so, aber ich habe die bessere Resistenz des Kartons gegen äußere Einflüsse schätzen gelernt und lackiere daher meine Modellbaubogen vor der Verarbeitung immer noch gerne mit der Sprühdose vor.



12

Der Rumpf

Die Konstruktion der Spanten stellte sich leider als sehr ungenau heraus. Das bedeutete, dass die sonst so gern genutzte Baureihenfolge Bodenplatte – Spanten – Deck – Bordwände nicht angewendet werden konnte. Zuerst einmal verstärkte ich deshalb die Bodenplatte auf Bierdeckelkarton von 1,0 mm Stärke. Die vorgesehenen Löcher in der Bodenplatte schnitt ich deutlich größer aus, um einen besseren Zugriff auf das Innenleben zu haben (Bild 1). Anschließend setzte ich einen zusätzlichen Längsträger auf, der so im Bogen nicht vorgesehen ist. (Bild 2) Im nächsten Schritt wurden die beiden Bordwände unter Beibehaltung sämtlicher Klebelaschen mit der Bodenplatte verbunden. (Bild 3). Nun erst wurden die einzelnen Spanten vorsichtig angepasst und eingesetzt. Die Verstärkung der Bodenplatte musste dabei ebenso berücksichtigt werden wie Ungenauigkeiten der Konstruktion. (Bild 4). Das Gebilde war nun schon recht stabil und auch verwindungssteif. Das Deck bestand aus zwei Teilen, die leider nicht exakt zueinander passten und etwas korrigiert werden mussten. (Bild 5). In das vorbereitete und vorgeformte Deck setzte ich nun schon die Tochterbootwanne ein. (Bild 6). Jene wurde ebenfalls mit Bierdeckelkarton verstärkt.



13



14

(Bild 7). Nun kam der große Augenblick, das Deck wurde auf den Bordwänden verklebt. Hierbei war es besonders wichtig, das Deck nicht an die Spanten zu drücken. Deren Rundungen waren nämlich viel zu schwach ausgeführt, das Deck lag somit nicht auf den Spanten, sondern hing faktisch in der Luft und wurde durch die Rundung in Form gehalten. (Bild 8). Zum Glück gab es ja noch das Oberdeck, dieses verstärkte ich ebenfalls, diesmal auf Karton von 0,5 mm, und klebte es auf. Dadurch ergab sich eine dann doch sehr stabile Oberfläche, auch wenn das Deck faktisch keinen Kontakt zu den Spanten hatte. (Bild 9)

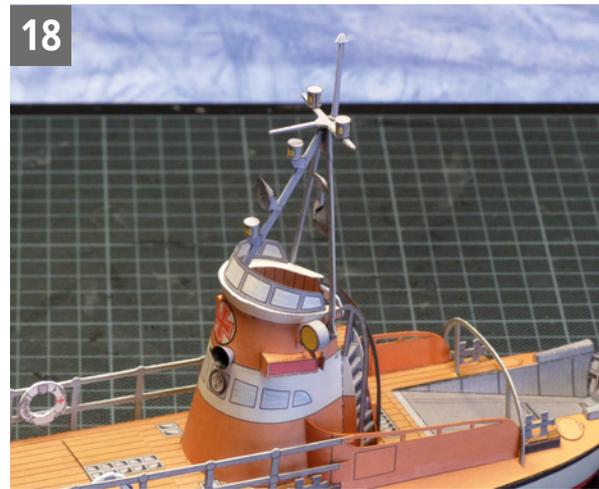
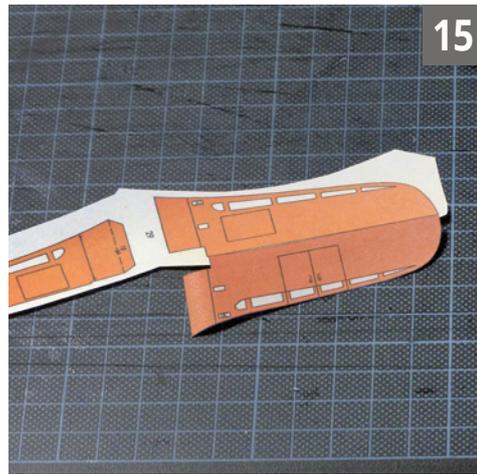
Der Turm

Ein guter Freund, der das Modell schon einmal vor vielen Jahren aus einer Farbkopie erbaut hatte, hatte mich vor Passproblemen bei der Treppe des Turmes gewarnt. So formte ich erst den Turmmantel und schloss diesen über die Laschen an den Treppenstufen und verklebte die Teile stumpf. Dies ist in diesem Abschnitt die komplizierteste Stelle. Den Turmspant und den Boden des Steuerstandes verstärkte ich jeweils auf Karton von 1 mm, die Klebelaschen fielen dabei dann weg. (Bild 10). Im nächsten Schritt wurden diese verstärkten Teile angepasst und stumpf eingeklebt. Nachdem alles gut durchgetrocknet war setzte ich auch die Innenverkleidung des Turmes ein. (Bilder 11 und 12). Das Ergebnis war ein sehr schöner, stabiler Turm, der sich gut auf dem Deck befestigen ließ. Und dann konnte ich auch schon beginnen, erste Kleinteile wie Handläufe und Positionslichter anzubringen. Kleine Ungenauigkeiten ließen sich problemlos mit Aquarellstiften retuschieren. (Bilder 13 und 14).

Ergänzungsteile

Die beiden seitlichen Verkleidungen waren zu meiner großen Überraschung unterschiedlich lang. (Bild 15). Hier hieß es also wieder anpassen. Bei sämtlichen Reling- und Mastteilen verzichtete ich auf die vorgesehene Methode des Verklebens einer Vorder- und Rückseite. Stattdessen entschied ich mich für eines der beiden Bautei-

le, z. B. bei der Reling für die Außenseiten. Diese wurden dann auf Karton von 0,3 mm faktisch verdoppelt, und dieses Gebilde klebte ich nun wieder auf Tonpapier in der passenden Farbe. Die jeweiligen vorgesehenen Bauteile waren nämlich leider oft nicht präzise aufeinander abgestimmt, und so fiel aufwendiges Nacharbeiten weg. Nach dem Ausschneiden mussten dann nur noch die Schnittkanten retuschiert werden. (Bilder 16 bis 19) Das Ergebnis wirkte sehr stimmig und überzeugend. (Bilder 18, 19 und 20).



20

Das Tochterboot

Auch bei dem Tochterboot entpuppten sich die Spanten als Fehlkonstruktion. Ihre Verwendung war somit kaum möglich. Zuerst einmal schloss ich die beiden Bordwände und klebte das Deck auf. Die Bodenplatte klebte ich danach ein. (Bilder 21 und 22). Im nächsten Schritt folgte dann der Steuerstand. (Bild 23). Das kleine Bötchen ließ sich problemlos komplettieren und machte einen richtig schnuckeligen Eindruck (Bilder 24 bis 25). Das Tochterboot wurde in die Wanne nur eingelegt, jedoch nicht verklebt (Bild 26).

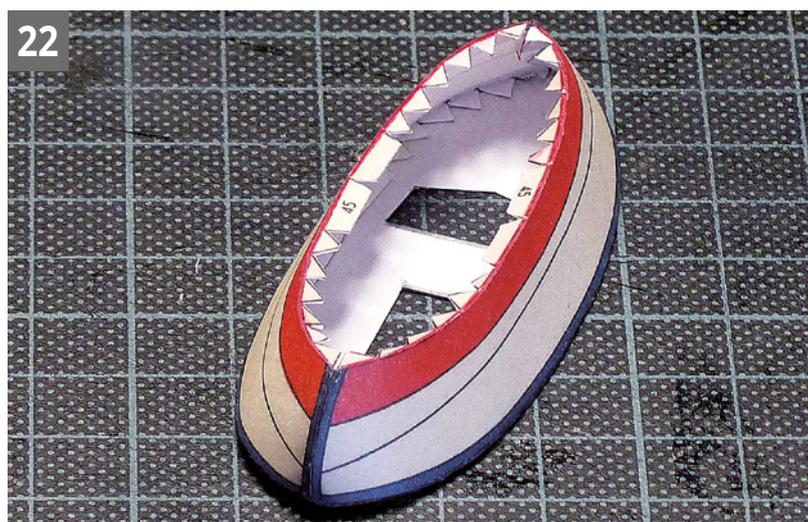
Takelung und Ständer

Die Takelung entstand aus Garn aus dem historischen Schiffsmodellbau, hier orientierte ich mich an der Zeichnung auf dem Bogen. Normalerweise bette ich meine Modelle gerne in Dioramen ein, doch in diesem Falle habe

21



22



23



24



ich aufgrund der fehlenden Besatzung im passenden Maßstab darauf verzichtet. Stattdessen lackierte ich eine Holzplatte und beschriftete diese.

Mein Fazit: der Bau war nicht unkompliziert und barg etliche Tücken. Besonders der Bau des Rumpfs benötigte mehrere Anläufe und Versuche. Ich finde es ist ein schmuckes Schiff geworden, und ich würde mich freuen, wenn so mancher Download nun auch auf den Basteltischen landet.

Zu guter Letzt...

...möchte ich noch ein paar abschließende Worte über den Arbeitskreis Geschichte des Kartonmodellbaus (AGK) e.V. verlieren: Dieser Arbeitskreis bildete sich Ende der 1990iger Jahre u.a. durch Initiative von Dr. Stöling, dem damaligen Museumspädagogen des Deutschen Schifffahrtsmuseums Bremerhaven. 2002 wurde dann in Neuruppin daraus ein ein-

getragener Verein. Dieser Arbeitskreis hat sich der Erforschung der Geschichte des Kartonmodellbaus in all seinen Facetten verschrieben, publiziert dazu wissenschaftliche Fachliteratur und produziert immer wieder auch Reprints historischer Modellbaubögen. Da die Produktion und auch der Vertrieb von Nachdrucken historischer Modellbaubögen ein recht aufwendiges und kostenintensives Unterfangen ist, wurde in den letzten Jahren auch verstärkt die Veröffentlichung als kostenloser Datei-Download auf der Internetseite des AGK fokussiert.

Ich möchte allen Interessenten empfehlen, sich einmal auf den Webseiten des AGK www.kartonmodellbau.org gründlich über das Angebot zu informieren. Es gibt viel zu entdecken! Die Bremen kann nun über den folgenden Link heruntergeladen werden: www.kartonmodellbau.org/publikationen/download.shtml.de.

