

Wolfgang Holzinger

Übereinstimmung von Vorbild und Modell bei Modellbaubogen von Schiffen von 1910–1945

Teil 2: 1921–1945

Der 1. Teil dieses Artikels ist im Heft 21 „Zur Geschichte des Kartonmodellbaus“ auf den Seiten 5–12 erschienen. Die Verlage J.F. Schreiber, Jos. Scholz und Otto Maier wurden dort bereits kurz vorgestellt. Hier folgen noch:

Rauert & Pitius AG (RAPI), D-Sorau heute PL-Żary¹

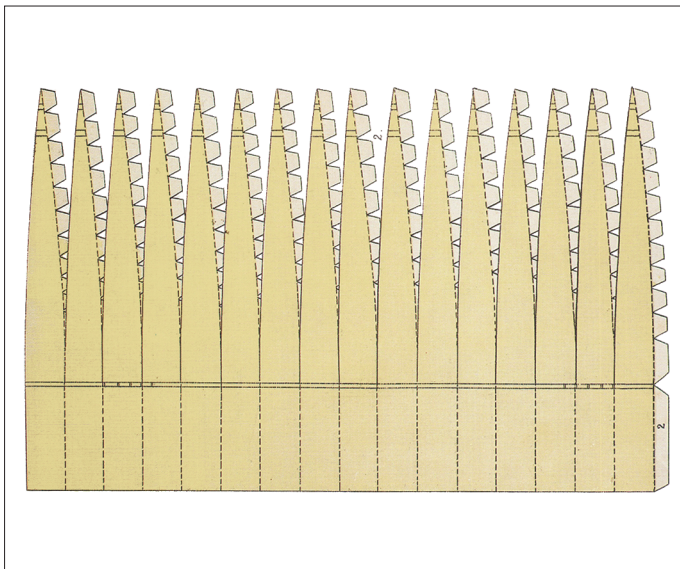
Über diesen Verlag sind nur wenige Eckdaten überliefert. Dem Verfasser sind vier Bogen aus den 1940er Jahren bekannt, die eine grobe Beurteilung der Modelle ermöglichen. Bei allen Modellen handelt es sich um eine schematische Schiffstyp-Darstellung ohne Bezug zu einem bestimmten Vorbild.

Dr. M. Matthiesen & Co. KG, Berlin²

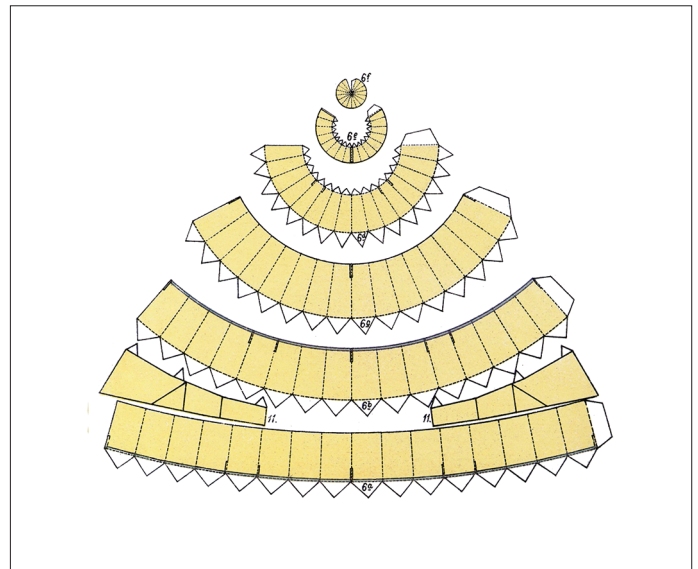
Bei diesem Verlag ist durch die Recherche-Arbeit von Axel Huppers die Verlagsgeschichte bekannt. Die acht zwischen 1942 und 1943 publizierten Bogen von Schiffsmodellen sind durch Abbildungen zugänglich und auch deren Konstruktionsweise ist anschaulich dargestellt. Die Qualität dieser Modelle und ihre Vorbildtreue ist beachtenswert.

Das Ende des ersten Weltkriegs stellte eine Zäsur dar, nicht nur in geschichtlicher und sozialer Hinsicht. Trotzdem hat sich in der Zeit von 1918 bis 1925 im Bereich der Schiffe nur wenig getan; meist blieb es bei der Pflege des damaligen Verlagsprogramms. Allerdings wurde diese Zeit genutzt, um Fortschritte im Bereich „Darstellung von Stromlinienformen“ zu erzielen. Bereits in der Kaiserzeit gab es einen zweiten Fahrzeugtyp, der eine Stromlinienform zwingend benötigte, nämlich Luftschiffe und Zeppeline. Und Modelle davon gab es reichlich. Erwähnt werden sollen nur die Luftschiffe „Nulli Secundus“ und „Ballon Dirigeable“³, das Modell des Zeppelins LZ-4⁴, oder auch das eher allgemein gehaltene Zeppelin-Modell Serie 5, 87 der Ediciones „La Tijera“.⁵ Praktisch alle diese Modelle hatten eine konstruktive Gemeinsamkeit: Die Stromlinienform von Bug und Heck wurde in der sog. Zungen- oder Orangenschalen-Abwicklung erstellt.

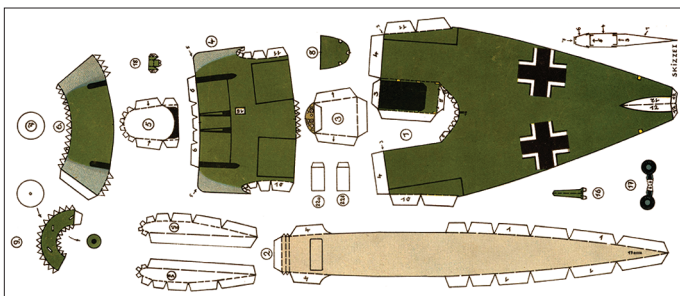
Eine kleine Sensation ist dagegen das Modell des „Luftschiff Zeppelin“ (JFS 531/532) von 1909. Es ist das erste Modell, welches dem Verfasser bisher untergekommen ist, das über eine Segmentbauweise verfügt. Damit ist belegt, dass zumindest das Prinzip dieser Abwicklung schon zu Zeiten der ersten größeren Vollrumpf-Schiffsmodelle bekannt war. Aber warum wurde diese Technik dann nicht für eine bessere Abwicklung der Unterwasserschiffe verwendet? Aber ab Mitte der 1920er Jahren war diese Weiterentwicklung nicht mehr aufzuhalten.



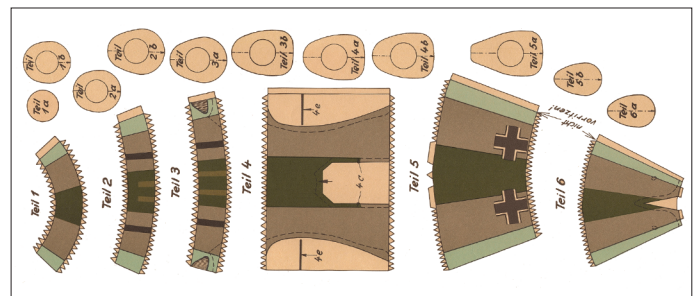
543–546 Luftschiff Zeppelin, Dreifarben-Zinkdruck, 4 Bg. 36 × 43 cm, J.F. Schreiber, Esslingen 1908. Ausschnitt: Zungenabwicklung.



531/532 Luftschiff Zeppelin, Dreifarben-Zinkdruck, 2 Bg. 36 × 43 cm, J.F. Schreiber, Esslingen 1925. Ausschnitt: Segmentabwicklung.



799 Messerschmitt-Jagdeinsitzer Me 109, Bernhard Stolz, Vierfarben-Offsetdruck, 1 Bg. 36 × 43 cm, Mst. 1:36, J.F. Schreiber, Esslingen 1940.



2 [A] Me 109 Deutscher Jagdeinsitzer, Vierfarben-Offsetdruck, 1 Bg. 50 × 70 cm, Dr. M. Matthiesen & Co., Berlin 1940.