

Aus dem Inhalt:

Wechselvolle Geschichte Seite	1
der sowjetischen Marine	
Impressum	Seite 1
Entstehung und Baugeschichte	Seite 2
der »Swerlow«-Klasse	
Der Zusammenbau des	Seite 4
Kreuzers »Swerdlow«	
»Riga«-Klasse –	Seite 5
Küstenschutzschiff Projekt »50«	
Baubericht »Helgoland«-Klasse	Seite 7
Bildimpressionen »Helgoland«	Seite 8
Wertjournal	Seite 9
Wenn die Fläche des Papiers	Seite 11
plastisch wird	
Passat-Verlag Spezial	Seite 14
»Modellbaubogen« –Bitte kein	Seite 16
Streit um Worte	
Schlachtschiff »Bismarck«	Seite 17
auf hoher See	
»Barbara«- Umrüstung der	Seite 18
Zerstörer Typ 34A	
Spantenkonstruktion für	Seite 19
Schiffe im Kartonmodellbau	
Farbgestaltung von Weißmodellen	Seite 20
Kartonmodellbau und Kunst	Seite 20
Modell Kreuzer »Tahoo« im Bild	Seite 21
Lieferbare CFM-Modelle	Seite 22
Modellbauclub »Internet«	Seite 22
Kartonmodelle und ihr	Seite 23
historischer Hintergrund	
An die Schulen und Vereine	Seite 24
Modell Heinkel HE 178	
Prinz Eugen-News	Seite 24
Die cfm-Hauszeitung erscheint in unregelmäßigen Abständen und ist kostenlos.	

Impressum

Herausgeber: cfm-Verlag,
 Stahlgruberring 53, 81829 München

Verantwortlich für den Inhalt: Michael Müller
 Telefon bei MM-Druck: 089/4291-95 oder -96
 Telefax: 089/421652

Druck: MM-Druck GmbH

Fotosatz, Gestaltung & redaktionelle Mitarbeit:
 MTP-Studio Thomas Pleiner August 1999

Wechselvolle Geschichte der russischen und sowjetischen Marine

Die russische bzw. sowjetische Marine war und ist wie keine andere Marine auf der Welt, von Aufbau und Niedergang gezeichnet.

Wurde die erste zaristische Marine bereits in der Seeschlacht von Thusima (1905) von den Japanern und noch mehr in den gleichzeitigen Kriegshandlungen bis fast zur Gänze vernichtet, so begann man danach mit einem noch größeren Wiederaufbauprogramm. Noch während des Ersten Weltkrieges wurden die fünf großen Schlachtschiffe der Gangut-Klasse in Dienst gestellt.

Als 1917 die kommunistische Revolution begann, war die Marine zwar wieder sehr mächtig, aber bereits im Kern gespalten. Die Offiziere waren zaristisch-konservativ, die

dem Müßiggang hin. Man feierte nach russischem Brauch. Vor allem natürlich den Geburtstag des Zaren und alle kirchlichen und weltlichen Feiertage. Ende der Dreißiger Jahre wurden die Schiffe endlich zum Abwracken verkauft und mit dem Erlös wurden die angehäuften Schulden getilgt. Die fünf großen »Ganguts« verblieben bei den Kommunisten. Doch ihr Zustand war bereits sehr schlecht, Notdürftig wurden sie repariert und in einen fahrtüchtigen Zustand gebracht. Eine gründliche Modernisierung, wie sie zum Beispiel die englische »Queen-Elizabeth«-Klasse erfuhren, unterblieb. Es fehlte sowohl an Geld als auch an technischem Know-How.



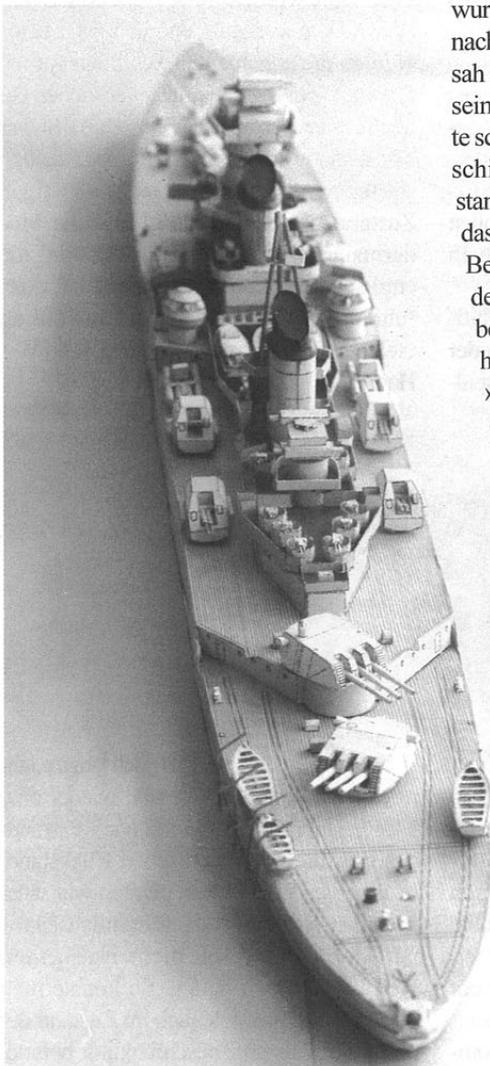
Als nach langen Jahren daran zu denken war, wieder eine Marine aufzubauen, wurde nach Partnern gesucht, die den technischen Rückstand, in den man inzwischen geraten war, ausgleichen konnten. Die führenden Marinen der Welt waren nicht bereit, den Kommunisten zu helfen. So konnte man Deutschland, das sich auch im Zustand der absoluten Rüstungsbeschränkung befand, dazu gewinnen, eine U-Boot Flottille aufzubauen. Für die Deutschen hatte das den Vorteil, daß man dies unter Umgehung des Versailler Friedensvertrages tun konnte und die Russen profitierten vom technologischen Transfer. Die faschistischen Italiener wurden gewonnen, um die Überwasserflotte – Schlachtschiffe, Kreuzer und Zerstörer – zu entwerfen und die Pro-

Unteroffiziere und Mannschaften überwiegend kommunistisch eingestellt. Diese stellten dann innerhalb der kommunistischen Bewegung die eigentliche Speerspitze dar. Während der Revolution wurde die Flotte in eine »weiße« (Konservative) und eine »rote« (Kommunisten) gespalten. Sie wurde dann in zahlreichen kleineren Kämpfen und als Blockade-Schiffe »aufgerieben«.

Nach Beendigung der Kämpfe flüchteten die Reste der weißen Flotte nach Bizerta (Tunesien, damals noch französisch) und nach Toulon in Frankreich. Dort blieben sie jahrelang liegen, und Offiziere und Mannschaften gaben sich vorwiegend



totypen zu bauen. Italien hoffte dadurch, seiner schwer notleidenden Werftindustrie neue Aufträge zu verschaffen. Auch als im spanischen Bürgerkrieg die Faschisten und Kommunisten gegeneinander kämpften, wurde die Zusammenarbeit niemals unterbrochen. Die Waffenlieferungen gingen unvermindert weiter. Auf italienischer Seite war die Ansaldo-Werft federführend. Sie baute den Prototyp der »Tashkent«-Zerstörer-Klasse und entwarf in sehr enger Anlehnung an italienische Kreuzer den russischen Kreuzer der »Kirov«-Klasse.



Der mit seinen 18cm-Geschützen in Zwillingsstürmen versehene Kreuzer war allerdings nur von der Einordnung her ein »schwerer« Kreuzer. Entwürfe für Schlachtschiffe ähnlich der »Roma«-Klasse wurden ebenfalls geliefert. Der Schlachtschiffbau wurde wegen

des Beginns des 2. Weltkriegs aber nicht mehr realisiert.

Nach Ende des letzten Krieges besaß die Sowjetunion wiederum nur noch Reste der an sich schon recht bescheidenen Flotte. Die veralteten Ganguts wurden nun endgültig verschrottet. Sehr schlecht war es auch um die Kreuzer und Zerstörer bestellt. Diese mußten mit den beschädigten Docks gehoben und repariert werden. Hier zeigte sich wieder das größte aller russischen Talente: Die Kunst des Improvisierens. Aus zwei halben Schiffen wurde ein Ganzes gebaut. Die Maschinenanlage wurde notdürftig repariert, die Waffen je nach Vorhandensein eingebaut, und man sah dem Schiff rein äußerlich nichts von seiner Unvollkommenheit an. Wer konnte schon ahnen, daß im Innern nur ein Maschinenraum funktionierte, der zweite stand noch zur Hälfte unter Wasser, aber das Schiff fuhr.

Bei der Verteilung der Kriegsbeute nach dem 2. Weltkrieg wurde Rußland sehr benachteiligt. Als Überwasserschiff erhielt es das italienische Schlachtschiff »Guileo Cesare«. Wahrscheinlich durch (Sabotage) wurde dieses Schiff 1957 auf der Reede von Sewastopol in die Luft gesprengt und ging unrettbar verloren. Desweiteren gingen der deutsche Kreuzer »Nürnberg«, zwei japanische Zerstörer und noch etliche deutsche Zerstörer, Torpedoboote und Minensucher an Rußland. Sehr wenig, wenn man die ganze Hinterlassenschaft an Kriegsschiffen betrachtet.

Ende der vierziger und noch mehr in den darauffolgenden Jahren, verschlechterte sich das Klima zwischen den USA und der Sowjetunion. In Rußland befand sich zwar das größte stehende Heer der Welt – blickte man aber über die Ozeane, so sah man eine riesige Armada von über 100 Flugzeugträgern, ca. 40 Schlachtschiffen, 200

Kreuzern und auf eine nie dagewesene Anzahl vom amphibischen Schiffen. Die Russen überlegten nun fieberhaft, wie dem zu begegnen sei. Die Amerikaner ihrerseits kamen in einer großen Studie zu dem Ergebnis, daß angesichts des großen russischen Heeres ein amphibische Operation

sinnlos sei. Sie reduzierten daher diese Waffengattung, aber die russische Angst blieb. Unter Stalin wurde daher ein großer Rüstungsplan angesichts der amerikanischen Bedrohung entworfen.

Die Entstehung und Baugeschichte der »Swerdlow«-Klasse

Diese Schiffe wurden im Rahmen des ersten Zehn-Jahres Planes nach dem großen Vaterländischen Krieg gebaut. Dieser erste Plan war notgedrungen sehr defensiv ausgelegt. Im zweiten Zehn-Jahres Plan war der Bau einer riesigen U-Boot Flotte, bestückt mit ballistischen Raketen, vorgesehen und in der dritten Phase sollte die sowjetische Flotte den anderen Marinen ebenbürtig sein.

Zurück zum ersten Zehn-Jahres Plan: Die Strategie sah einen dreistufigen Abwehrplan vor. Die erste Verteidigungslinie übernahmen die U-Boote. Die zweite Linie, bestehend aus Kreuzern und Zerstörern, sollte die Angreifer weiter dezimieren, und an der dritten Linie, bestehend aus einer Vielzahl von kleinen Torpedoträgern und den Küstenbatterien, sollte ein Angreifer endgültig zum Stehen gebracht werden. Für die zweite Linie wurden zwanzig Kreuzer der Swerdlow-Klasse genehmigt. Warum leichte Kreuzer mit einer Größe, die den schweren entsprachen? Hier muß man zurückschauen auf die Erfahrungen die die Russen mit ihren Kreuzern der Kirow-Klasse gemacht hatten, zum zweiten auf die Ergebnisse der Kampfhandlungen während des zweiten Weltkrieges. Die Erfahrungen der Russen mit der Kirow wurden sehr drastisch und anschaulich in dem Buch »Kriegsschiffe in der Erprobung« von Admiral Sorokin und Krasnow, beschrieben. Dieses Buch wurde 1985 in der Ära von Glasnost verlegt und schildert in seltener Offenheit die Mängel dieses Schiffes. So bog sich z.B. das Hauptdeck bei Vollsalven durch, der Anker war nur sehr schwer herabzulassen, die Belüftung der Munitionskammern war mangelhaft, und vieles mehr.

Die Erfahrungen aus dem zweiten Weltkrieg waren die, daß die Artillerieduelle

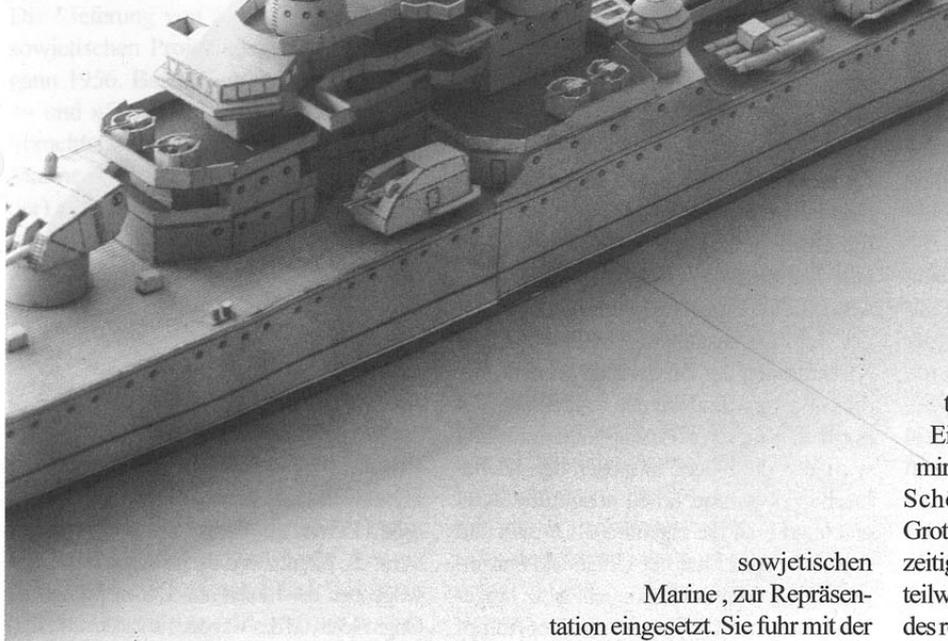


oft überraschend auf kurze Entfernungen geführt wurden. Die großen Entfernungen wurden von den Flugzeugträgern abgedeckt. Auf die kurze Entfernung war schnelles Schießen notwendig. Ein leichter Kreuzer konnte dreimal schneller feuern als ein schwerer. Von den 20 schweren Kreuzern der Amerikaner gingen dann auch sechs verloren. Von den über 100 leichten Kreuzern wurde jedoch nur ein einziger versenkt. Zwei weitere Kreuzerverluste waren zwei extrem leicht gebaute Flugabwehr-Kreuzer. Der schwere Kreuzer hatte, wie auch die Schlachtschiffe, sein Ende gefunden. Das 20,3 cm Geschütz der schweren Kreuzer, erst mit dem Washingtoner Vertrag eingeführt, war längst nicht ausgereift. Erst heute, zum Ende der neunziger Jahre, konnten die Amerikaner ein vollautomatisches 20,3 cm Einzelgeschütz auf den Kreuzern der Ticonderoga-Klasse einführen.

Doch zurück zur Swerdlow-Klasse:

Der Kreuzer wurde nach den modifizierten Plänen der

ita-



lienschen Kreuzer gebaut. Das harmonische Aussehen zeigt dies deutlich. Die schweren Flugabwehrgeschütze wurden nach deutschen Plänen weiter entwickelt. Grundlage war das dreifach stabilisierte

Steilfeuergeschütz, das auf allen großen und mittleren Einheiten der Kriegsmarine eingebaut war. Nach den von den Sowjets gefundenen Unterlagen wurde die Munitionszufuhr verbessert, eine längst schon möglich gewesene Kalibersteigerung vorgenommen und die Bedienungsmannschaft hinter geschlossenen Schutzschilden untergebracht. Wäre diese Konstruktion, die schon lange fertig in den Schubladen deutscher Konstrukteure lag, früher umgesetzt worden, so hätte man sich, die völlig veraltete und überflüssige Mittelartillerie auf der Bismarck- und Scharnhorst-Klasse ersparen können.

Nach der Indienstellung der SWERDLOW wurde diese, zum erstenmal in der

sowjetischen Marine, zur Repräsentation eingesetzt. Sie fuhr mit der höchsten sowjetischen Staatsführung an Bord, zur Inthronisation der jungen Königin Elisabeth, nach England. Hier kam es auf der Reede von Spite Head zu einem dramatischen Zwischenfall. Diese Affäre wurde später in dem Film »Das Geheim-

nis des Froschmann Crabb« verarbeitet. Den Vorfall ausgelöst hatte ein übergroßes Mißtrauen, das der Westen gegenüber den Russen empfand. Man vermutete hinter dem Auftauchen des Kreuzers mehr als nur die diplomatische Mission. So wurde ein englischer Amateur und Privatmann, oder doch ein Navyangehöriger, Taucher namens Crabb beauftragt das Unterwasserschiff des Kreuzers zu untersuchen. Man vermutete im Unterwasserschiff versteckte Schleusen, aus denen man Spione unerkannt nach England bringen konnte.

Auch hatte man Angst, daß die Sowjets Langzeitminen in die Reede, die häufig von Kriegsschiffen benutzt wurde, legen könnten. Diese Untersuchung hatte für den Froschmann fatale Folgen. Nach der Abreise des Kreuzers fand man seine Leiche ohne Kopf, am Strand. Die diplomatischen Drähte liefen in der Zeit des kalten Krieges heiß. Aufgeklärt wurde dieser Zwischenfall bis heute nicht. So begann die Dienstzeit des Kreuzers SWERDLOW. Später, als man erkannte, daß eine Landung der Amerikaner nicht mehr zu befürchten war, wollte man diese Schiffe schon wieder verschrotten. Der damalige Generalsekretär des obersten Sowjets, Chruschow, der ja durch die Unterstützung der Armee diesen Posten bekommen hatte, bezeichnete diese Schiffe in seiner berühmten Rede in Wladiwostock, diese als sitzende Enten. Sie fressen, aber sie taugen nichts. Dieser Begriff wurde später von den westlichen Militärs übernommen. Der Ausspruch »laming ducks« ist auch heute noch ein Begriff. Erst das energische

Eingreifen des wieder eingesetzten Admirals Krusnetzov und seines Vizes, des Schöpfers der letzten Sowjetmarine, Grotshov, konnte die Kreuzer vor der vorzeitigen Verschrottung retten. Sie werden teilweise bis heute, wegen ihrer Größe und des robusten Rumpfes als Versuchsträger für neue Waffensysteme aufgebraucht. Nach dem Zerfall der Sowjetunion sind die Kreuzer endgültig aus ihren Dienst entlassen worden. Sie zerfallen wie die übrige hochmoderne Marinen, wie wir sehen, nicht zum erstenmal.

Der Zusammenbau des Kreuzers »Swordlow«

Es ist immer wieder eine große Herausforderung, aus einem Planbogen ein dreidimensionales Modell herzustellen. Das Bauen fängt beim Studieren des Bogens zuerst im Kopf an. Anders als bei anderen Bausätzen, wo schon ganze Baugruppen, wie z.B. der Rumpf, weitgehend vorgefertigt sind, fängt man beim Kartonmodell erst mit der »Legung des Kiels«, also der Grundplatte an. Der Bogen ist praktische eine gedruckte Stückliste, aus der die »Werft« das Schiff erstellt.

Nun zum eigentlichen Thema. Dem CFM-Verlag in München, ist es gestattet, die Kartonmodelle des Berliner Verlages Junge Welt zu veröffentlichen. Aus der einstmaligen großen Palette der Modelle sind jedoch nur ganz wenige Druckunterlagen vollständig erhalten. Dies sind die Flugzeugmodelle im Maßstab 1:50 Tupolew TU 134 und Iljuschin IL 62, sowie im Maßstab 1:100 der Großraumtransporter AN22 und die »Concorde des Ostens« TU 144. Alle anderen Druckunterlagen sind beim Umzug verloren gegangen oder anderweitig vernichtet worden. Dies geschah, als nach der Wende der Kartonmodellbau-Sektor für die neuen Verleger und Gesellschafter, die von der Treuhand den Verlag übernommen hatten, von keinem wirtschaftlichen Nutzen war.

Durch neue Reproduktionsverfahren kann man aber gedruckte Modellbogen fotografisch aufnehmen und in Vierfarb-Lithos der CMYK-Skala (das sind die Farben blau, rot, gelb und schwarz) umwandeln und wiederum vierfarbig drucken. Als Vorlage dient ein »alter« Originalbogen. Wie bei jedem anderen Foto auch, wird das wiedergegeben, was vor der Linse ist. So wird der Bogen inklusive der Vergilbung, den Knicken und den Schmutzflecken, die durch das Alter der Bögen zwangsweise entstanden sind, aufgenommen und gedruckt. Gerade bei Schiffen, die keine rein-weißen Aufbauten haben, wie z.B. der Kreuzer »Swordlow« und anderen Kriegsschiffen, macht das nicht so viel aus. Nach dem Ausschneiden und Zusammenbau wirkt das

Modell oft lebendiger und man sieht dem Schiff das rauhe Leben auf dem Meer in all seinen Formen an.

Das Kartonmodell Kreuzer »Swordlow« wurde anfangs der 60er Jahre konstruiert und veröffentlicht. Es stellt den Kreuzer im ersten Ausrüstungszustand dar. Der Bau des Modells weicht erheblich von der Konstruktion sonst üblicher Karton-Schiffmodelle ab. So fehlt z.B. beim Rumpf der Mittelspant. Auf die Grundplatte werden Rahmenkästen geklebt. Die in der Bauanleitung beschriebene Verdoppelung des Kartons kann man sich zunächst sparen. Die Rahmenkästen werden auf die entsprechenden, auf der Grundplatte eingezeichneten, Felder geklebt. Über die Kästen kommt als Gegenstück zur Grundplatte eine obere Abdeckung in der Größe des Hauptdecks. Jetzt mißt man die Seitenhöhe



der Bordwände. Unter die Grundplatte und über das obere Zwischendeck klebt man jetzt Graupappen, die die Bordwandhöhen bis auf eine Kartonstärke erreichen. Jetzt werden die Bordwände, von der Mitte des Schiffes ausgehend, angebracht. Die Klebelaschen der Bordwände greifen über die Graupappe und werden festgeklebt. Mit normalem Karton in Postkartenkartonstärke wird jetzt die Fläche zwischen den Klebelaschen oben und unten ausgefüllt. Jetzt erst kann man die eigentlichen Decks und den roten Abschluß der Unterseite anbringen. Diese Methode habe ich, trotz langer Erfahrung, noch nicht gesehen. Der Rumpf erreicht dadurch eine Längsstabilität, die sogar den »Kinderzimmer-test« überstehen würde. Die weiteren Aufbauten sind von ähnlicher Festigkeit. Die Wände sind nicht bloß Wände, sondern sie sind von oben geschlossen, sodass sich ein nach unten offe-

ner Kasten ergibt, der auf das jeweils darunter liegende Deck geklebt wird. Damit aber nicht genug. Bevor nun wieder die nächsthöheren Aufbauten angebracht werden, wird nochmals das eigentliche Aufbaudeck ausgeschnitten und auf die unteren Kästen geklebt. Daraus ergibt sich eine erstaunliche Festigkeit.

Sehr gut ist die Wahlmöglichkeit zwischen einer einfachen und einer detaillierten Bauausführung. So kann man die 15cm-Geschütze, die 10cm-FLAK, die Beiboote in zwei verschiedenen Versionen bauen. Darüberhinaus kann man die Decks detailliert ausstatten oder es bei den aufgedruckten Pollem, Winden und vielem mehr belassen. Wahrscheinlich wurde dem Konstrukteur die Aufgabe gestellt, das Modell als zum »Spielen geeignet« zu entwerfen. Die Stabilität des Modells spricht dafür - die Aufgabe ist ihm geglückt.

Natürlich kommen die ins Detail verliebten Puristen auch auf ihre Kosten. Die dem Modell mitgegebene Detailierung übersteigt an »Menge« und Qualität auf jeden Fall die zur gleichen Zeit in Westdeutschland verfügbaren Modell. Konstruktiv liegt das Modell etwa auf dem

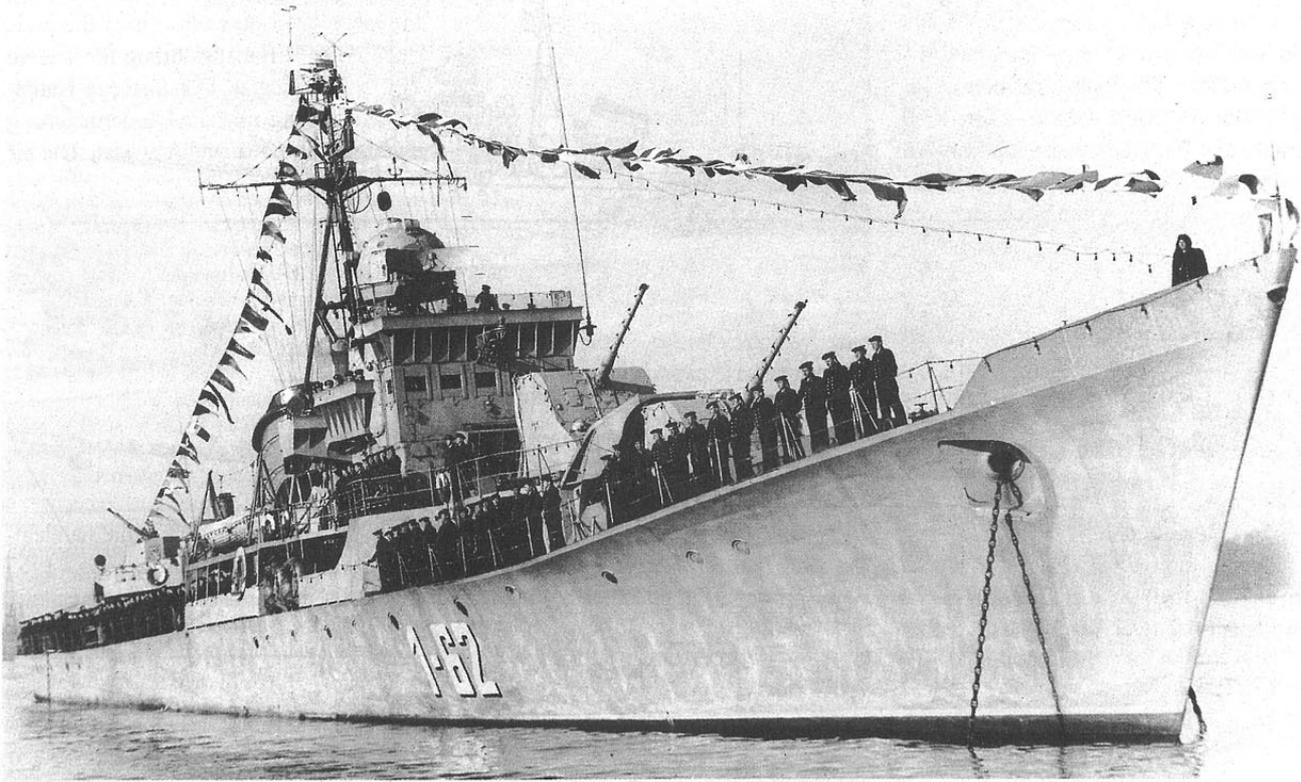
Niveau des Wilhelms-havener Modells

»Emden III« und ähnlicher Modelle. Hat man es vollendet, fällt dem Betrachter sofort die Eleganz und die harmonische Ausgewogenheit der Linien auf. Der ursprüngliche Originalentwurf des Vorbildes ist italienischen Ursprungs, der von Rußland nur waffentechnisch verändert wurde.

Durch die Reproduktion konnte ein schönes Modell, das sonst der Vergessenheit anheim gefallen wäre, der Öffentlichkeit wieder zugänglich gemacht werden.



»RIGA«-Klasse – Küstenschutzschiff Projekt »50«

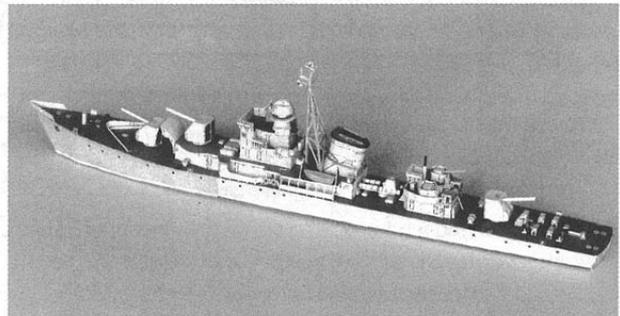


Die Lieferung von zwei Schiffen dieses sowjetischen Projekts (Riga-Klasse) begann 1956. Bei den ersten Schiffen »50/1« und »50/2« handelte es sich um Gebrauchtschiffe, die in der sowjetischen Marine bereits kurzzeitig als OLEN (Rentier) und TUR (Auerochs) im Dienst standen. Der Preis je Schiff betrug 24 Mill. Mark. Zur Ausbildung (Baubelehrung) war zuvor das sowjetische KSS BARZUK (Dachs) nach Saßnitz verlegt worden. Vom Projekt her waren diese 1200-Tonner universelle Kampfschiffe, welche die UdSSR auch an andere Länder (Bulgarien, Indonesien, Finnland, China) geliefert hatte. Ihr Schiffskörper war als Glatdeckler nach der Längsspantenbauweise gefertigt und durch Querschotte in zwölf wasserdichte Abteilungen unterteilt. Das stark hochgezogene Vorschiff und der ausfallende, gerade Steven sowie weitere konstruktive Maßnahmen zur Gewährleistung einer hohen Festigkeit und Stabilität erbrachten für diesen Schiffstyp eine außergewöhnliche Seetüchtigkeit. Im vorderen Aufbau waren Unterkunftsräume,

die Offiziersmesse, der Funk- und Waffenleiterraum sowie der Hauptbefehlsstand (HBS) untergebracht. Im achteren Aufbau befanden sich der Wachraum, eine ölgefeuerte Kombüse sowie andere technische Räume.

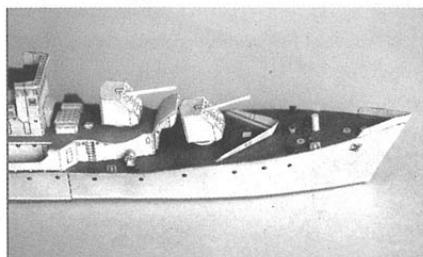
Die Antriebsanlage, bestehend aus zwei Hauptkesseln und zwei Hauptturbinen, befanden sich in den Abteilungen V und VI. Beide Dampferzeuger waren ölgefeuerte Drei-Trommel-Wasserrohrkessel mit Überhitzerteil. Jeder Kessel war an der vorderen und hinteren Feuerraumseite mit je acht halbautomatisch gesteuerten Brennen bestückt. Der Betriebsdruck der Kessel betrug 2,8 MPa. Mit einer Heizfläche von 309,5 m² wurde eine Dampfleistung von 52 t/h maximal 57 t/h, mit Überhitzung auf 370°C erreicht. Die Kessel wurden mit sowjetischem Flottenmasuth M20 gefahren. Die beiden Antriebsturbinen

besaßen je eine Voraus- und eine Rückwärtsturbine im gleichen Gehäuse. Die Vorausturbine bestand aus einem zweikräftigen Curtissrad, und einem anschließenden 14stufigen Trommelläufer mit Überdruckbeschauelung. Die Rückwärtsturbine mit einer Leistung von 1838,75 kW (2500 PS) war ebenfalls ein zweikräftiges Curtissrad.



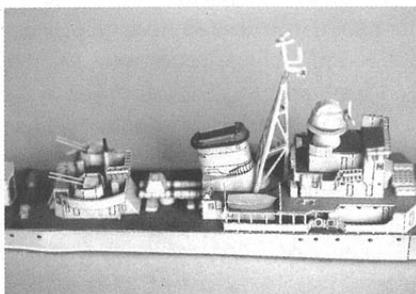
Die Turbinendrehzahl wurde durch ein Untersetzungsgetriebe im Verhältnis 15:1 auf eine optimale Propellerdrehzahl reduziert. Zum Maschinengefächtsabschnitt gehörten weiterhin ein 5-Tonnen-Hilfskessel, Diesel-Generatorsätze, Kompresso-

ren sowie diverse Turbo-Hilfsaggregate. Die Artilleriebewaffnung der Schiffe bestand aus drei 100-mm-Universalgeschützen B-34 mit Zünderstellmaschine SSM-A82 und zwei 37-m-Doppellafetten W-11-M. Letztere hatten wassergekühlte Rohre und verfügten über eine Handstabilisierung. Der Munitionsvorrat betrug für die 100er 630 und für die 37er 4000 Schuß. Als Torpedobewaffnung war auf dem Oberdeck zwischen den Aufbauten ein schwenkbarer Zwillingsrohrsatz zum Verschluß von 533-mm-Torpedos vorhan-



den. Als U-Boot-Abwehrwaffen waren bei den ersten beiden Schiffen vor der Brücke jeweils ein reaktiver WaBo-Salvenwerfer

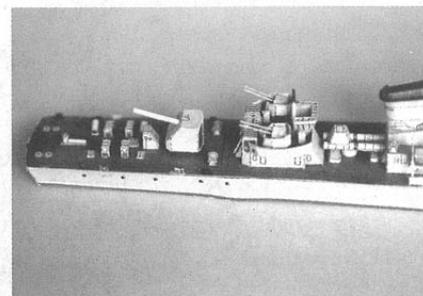
raum-FuMe-Station »Lin«, ein Luftraumbeobachtungsstation »Gys«, beide mit Freund-Feind-Kennanlage sowie eine Artilleriefuerleitanlage »Jakor-2M« und



eine hydroakustische Station »Pegas 2« mit der Feuerleitanlage »Uragan« für die WaBo-Salvenwerfer.

Die Indienststellung dieser ersten beiden Schiffe erfolgte gemäß Befehl Nr. 232/56 am 15. Dezember 1956. Die Lieferung von zwei weiteren Schiffen (»50/3« und »50/4«) fand dann im Herbst 1959 statt. Obwohl älteren Baudatums als die Erstlieferung (vom Stapel: 5. November 1953

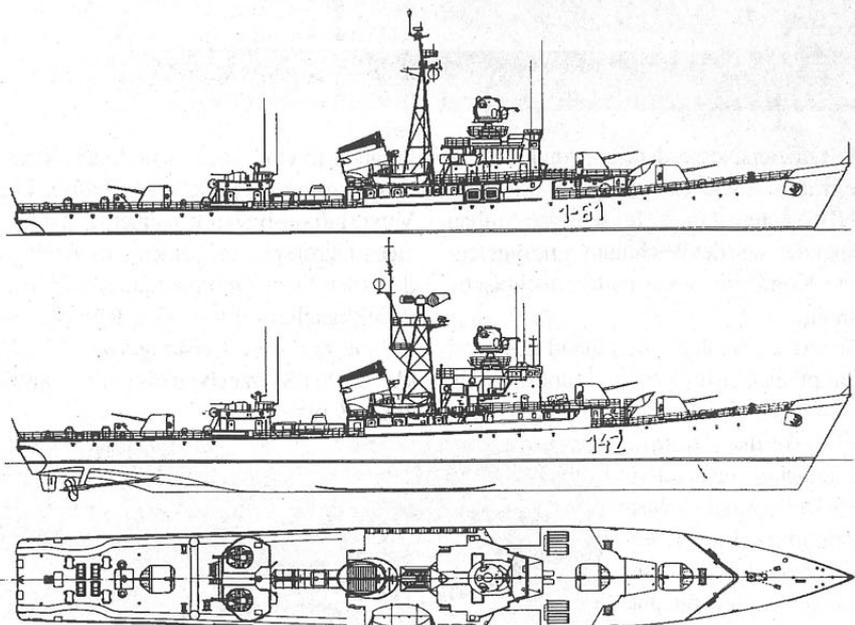
Indienststellung erfolgte am 10. Oktober 1959. Am 16. Januar 1961 erhielten die Schiffe die Namen ERNST THÄLMANN (»50/1«), KARL MARX (»50/2«), KARL LIEBKNECHT (»50/3«) und FRIEDRICH ENGELS (»50/4«). Im Jahre 1963 überführte man die zwei Schiffe der 1. Bauausführung für längere Zeit nach Leningrad. Dort fand eine Hauptinstandsetzung und die Modernisierung analog zur 2. Bauausführung statt. Die bis



dahin im Bestand der 6. Flotille handelnde KSS-Brigade wurde ab November 1965 der 4. Flotille in Warnemünde unterstellt. Während ihrer Dienstzeit hatten die Besatzungen dieser »Dickschiffe« der Volksmarine wiederholt harte Bewährungssituationen gemeistert. Dazu gehörten einige schwere Kesselschäden, auf der ERNST THÄLMANN ein größerer Brand im Turbinenraum sowie im Oktober 1967 eine Orkanfahrt der KARL MARX mit gestörter Maschinenanlage.

Regelmäßig waren die KSS an Flottenbesuchen in Polen und der UdSSR beteiligt, die bei den Besatzungen als einzige Möglichkeit eines dienstlichen Auslandsaufenthaltes hoch im Kurs standen.

Ab 1968 wurden die Schiffe mit großen Abständen nacheinander außer Dienst gestellt. Das KSS KARL MARX fand nach seiner Außerdienststellung am 31. August 1976 noch einige Jahre als Wohnschiff Verwendung (desarmiert).



des Systems »Hedgehog« 35U aufgebaut. Weiterhin verfügten die KSS achtern über vier WaBo-Einzelwerfer sowie unter Deck über Ablaufgerüste für Wasserbomben WB-1 mit Wurfluken im Spiegel. Ein Minenschienensystem an Oberdeck gestattete das Mitführen und Verlegen von Seeminen verschiedener Typen. Zur funkelektronischen Ausrüstung gehörten bei den ersten Schiffen eine See-

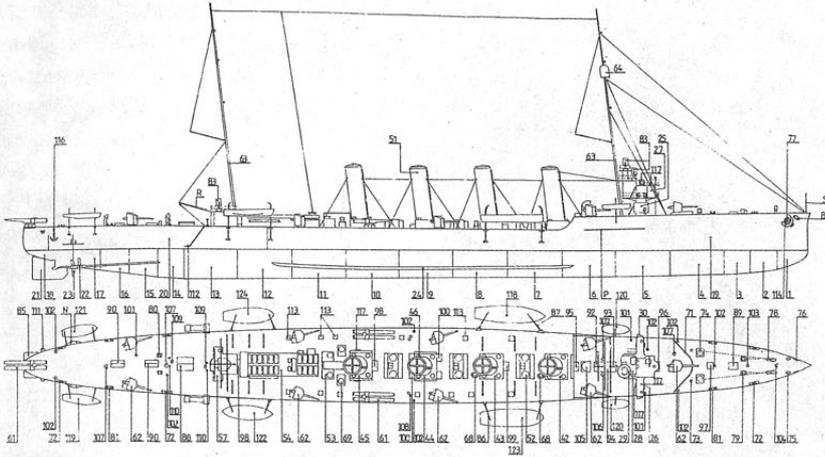
beziehungsweise 9. April 1954), hatten letztere bereits eine Modernisierung durchlaufen. Anstelle des leichten Dreibeinmastes hatten diese Schiffe einen kompakten Gittermast zur Aufnahme der Antennen neuer Funkmeßstationen »Fu-N« und »Neptun«. Die technisch überholten »Hedgehog«-Werfer waren durch vier reaktive WaBo-Werfer des Typs RBU-1200 ersetzt worden (Vorrat 80 RGB-12). Die

Quelle:
Mehl, Hans, Schäfer, Knut
Die andere deutsche Marine
1995/2 Motorbuchverlag/Stuttgart

Modell der Riga-Klasse,
gebaut von Herrn Schmidt, Nürnberg

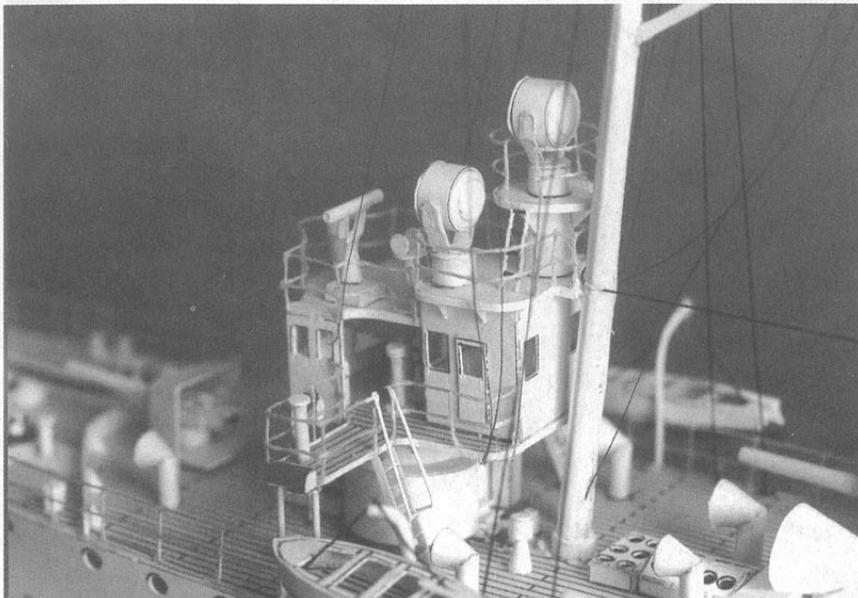


Baubericht - Die Helgoland-Klasse - Kreuzer der K.u.K. Marine



Aus dem Bausatz kann man wahlweise entweder die HELGOLAND oder NOVARA und auch die SAIDA bauen. Ebenfalls wahlweise können diese Modelle mit Unterwasser-

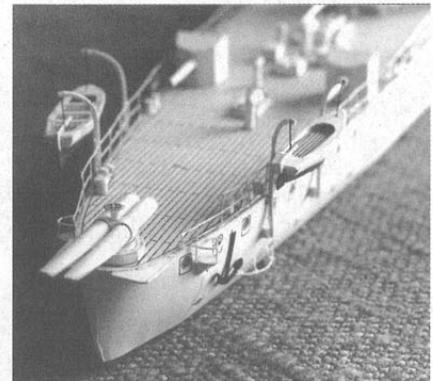
Bereich optimal. Beim Brückenaufbau ist zu beachten, daß man die Innenteile, wie Ruderstand und Kompaßgehäuse vor der Schließung mit dem Oberdeck Teil 27b,



schiff oder als Wasserlinienmodell gebaut werden. Dem Bausatz sind auch die Umrüstungsteile, wie sie die Modernisierung im Jahr 1917 darstellten, mitgegeben worden. Man kann sich also für verschiedene Schiffe und für verschiedene Bauperioden entscheiden. Beim Anblick des Rumpfes fällt auf, daß die Schiffe sehr schlank gebaut waren. Ihre Rumpfform war ganz auf Schnelligkeit getrimmt. Im Achterschiff sind die vier letzten Spanten vom Heck her gesehen, an den inneren seitlichen Rändern der schwarzen Linie zu schneiden. Dann sitzt die Bordwand in diesen

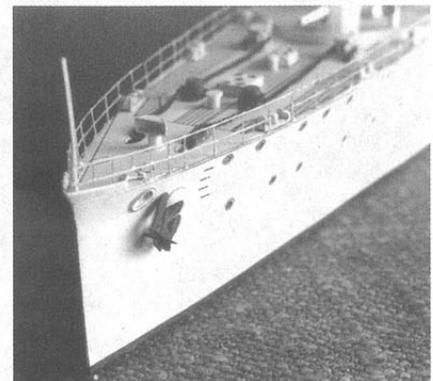
anbringt. Die Geschütze vom Kaliber 10,5 cm sind originalgetreu konstruiert worden. Die Schutzschilde werden nicht auf die Bodenplatte geklebt, sondern mit den Querträgern Teil 62 n+k angebracht am Lafettensockel. Im Original verschraubt; am Modell natürlich geklebt. Hier hat sich Herr Dipl.Ing. R.Lachmann, Salzburg einen Trick ausgedacht: Sein Vorschlag: Man klebt aus Abfallkarton eine halbe Grundplatte unten im vorderen Bereich des Schutzschildes ein. Die eigentliche Mittellafette wird verkürzt. Die Verkürzung wird oberhalb der

halben Grundplatte gesetzt. Darauf kann man jetzt die originale Grundplatte setzen und das Geschütz montieren. Zum Schluß werden die Schutzschilde angebracht und zwar so, wie im Original nach unten über die Grundplatte hinausgehend. Das Schutzschild hat nicht nur die Bedie-



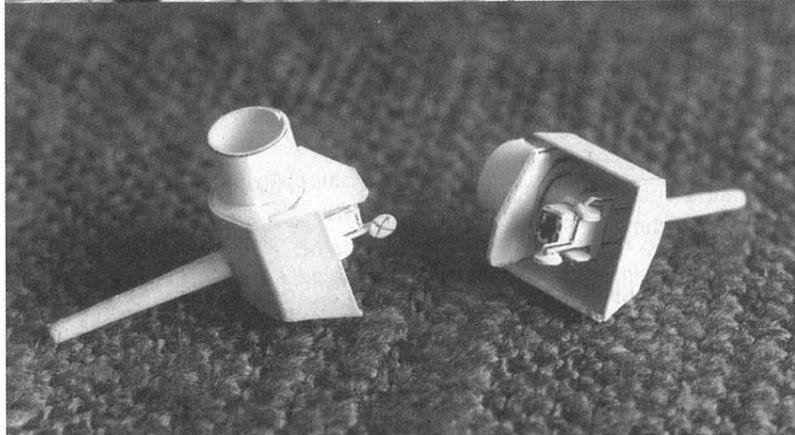
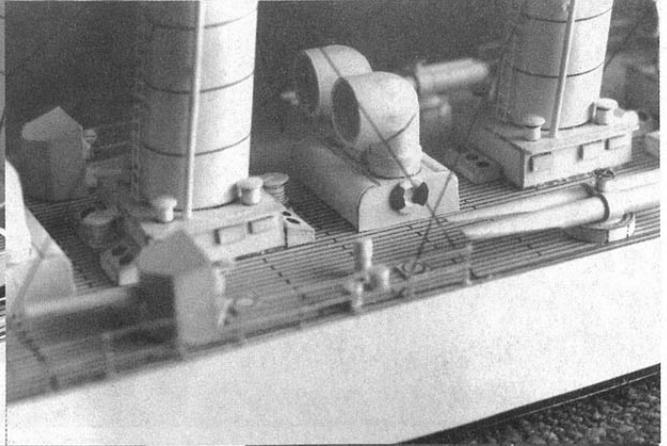
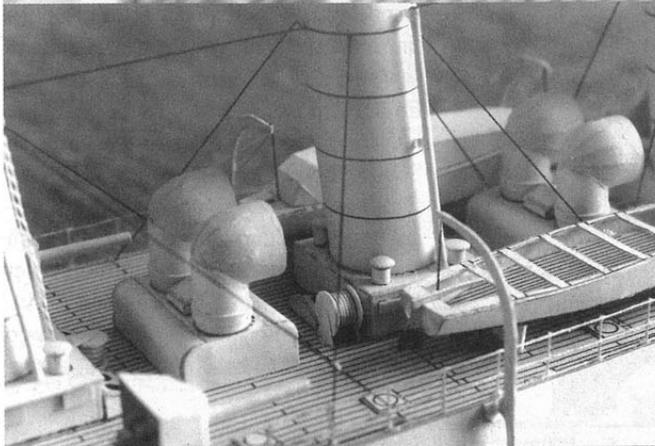
nungsmannschaft geschützt, sondern auch den gegen Splitter sehr empfindlichen Drehkranz. Mit diesem kleinen Trick können die Geschütze sehr viel stabiler bebaut werden als mit den im Original verwendeten Trägerverstrebungen. Persönlich finde ich die Idee von Herrn Lachmann sehr gut.

Im übrigen ist das Modell sehr gut durch konstruiert worden. So sieht man, daß auch Schiffe dieser Epoche, sehr viele Gegenstände auf dem Deck und an den Aufbauten besaßen. Beim fertigen Modell gefällt mir die Eleganz und die Harmonie der Linien. Ausgestellt ist eines meiner Modelle im Schaufenster des Museums Shop vor dem Deutschen Museum in München.



Modellfotos, gebaut von
Dipl. Ing. Reinhold Lachmann/Salzburg

Bildimpressionen der Helgoland-Klasse - Kreuzer der K.u.K. Marine



*Modellfotos, gebaut von
Dipl. Ing. Reinhold Lachmann/Salzburg*



Aus dem Werftjournal

Wie Sie aus den Berichten in meiner Hauszeitung 1/99 entnehmen konnten, liegt ein gewaltiges Programm in den Konstruktionsbüros. Bevor sie beim Kunden ausgeliefert werden, werden sie gründlich durchgesehen. Teile, die mir nicht schlüssig erscheinen, werden Probe gebaut. Trotz gründlicher Prüfung und sehr langer Erfahrung auf diesem Gebiet, bin ich überzeugt, daß immer noch kleine Fehler vorhanden sind, oder daß man manche Konstruktion etwas sinnvoller gestalten hätte können. Meiner Meinung nach wird sich dies nie ändern. Beim großen Kartonmodellbau-Treffen, Ende April in Bremerhaven, bin ich immer bemüht, Anregungen dieser Art aufzunehmen und umzusetzen.

Sehr schwierig ist hier der Spagat, zwischen dem einfach zu bauenden Modell, daß einem Ab- und Zu-Bauer keine allzu großen Schwierigkeiten bereitet und den Anforderungen des versierten Modellbauers. Beim dem im Frühjahr erschienenen Modell des Passagierdampfers POTSDAM kann man sich zwischen der einfachen und der schwierigen Detaillierung entscheiden. Natürlich kann man auch hier kritisieren, daß die einfachen Teile zu primitiv und die schwierigen wiederum zu aufwendig sind. Es ist meine Überzeugung, daß der Kartonmodellbau eine sehr individuelle Art des Bauens darstellt und man kann seine Handschrift sehr leicht mittels Karton und Schere einbringen kann. Das ist wahrscheinlich der »Kick« beim Kartonmodellbau.

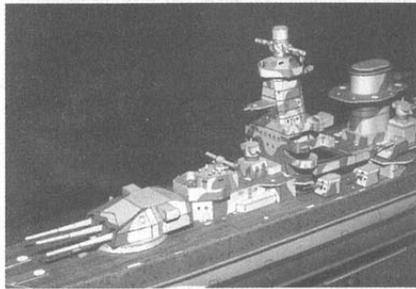
Wie gesagt, die POTSDAM ist fertig, viele Modelle sind schon verkauft und ich habe Gottseidank durchwegs positive Resonanzen erfahren.

Das nächste Modell, das kurz vor dem Erscheinen steht, ist das Panzerschiff GRAF SPEE. Es war ein polnisches Konstruktionsbüro mit der Aufgabe betraut. Inzwischen erfuhr die Konstruktion die vierte Überarbeitung. Mein Dank geht hier ganz besonders an Herrn Dengler, Speyer und Herrn Winkler, Mannheim, die mir sehr hilfreich und mehr als nur

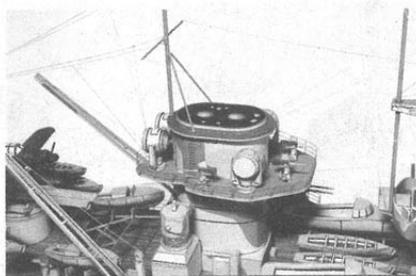
beratend zur Seite standen. Bei der GRAF SPEE, wie auch bei anderen Schiffen mit dieser



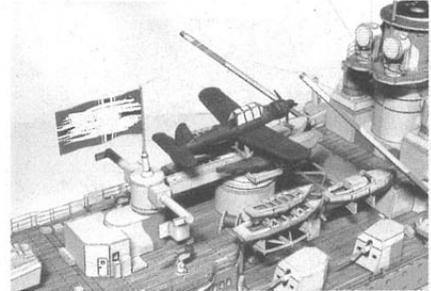
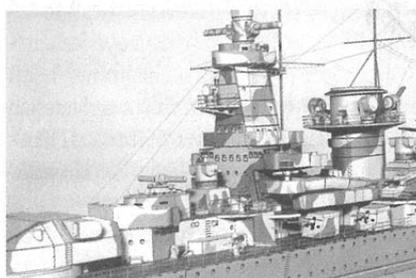
Dienstzeit muß sich der Verleger für eine Periode (oder Ausrüstungszustand) entscheiden. Grundsätzlich entscheide ich mich für die Periode, die am besten dokumentiert ist. Schwierig



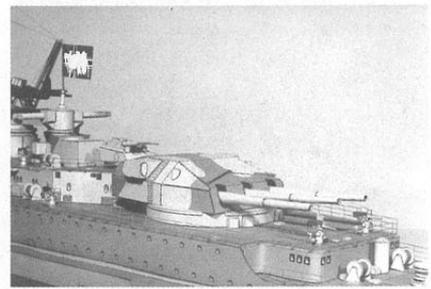
bei der GRAF SPEE, hier gibt es viele Dokumente und Bilder. Die Entscheidung habe ich hier persönlich getroffen. Es soll die Zeit zwischen der Heimkehr aus Spanien und dem



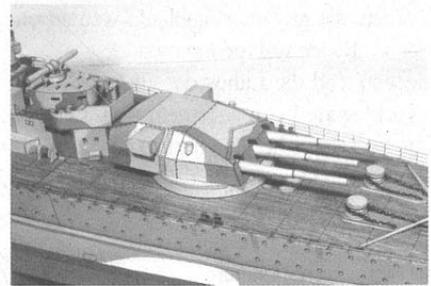
Auslaufen in den Südatlantik dargestellt werden. Ob richtig oder falsch, das werden mir die Verkaufszahlen sagen. Diese Zeitspanne



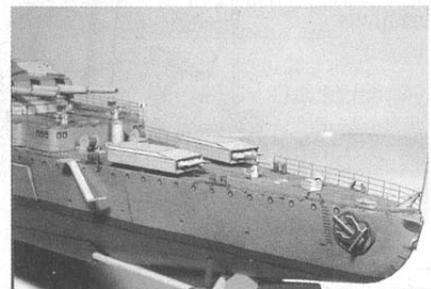
ist eine sehr kurze in der Dienstzeit der GRAF SPEE, Unterschiede gab es aber trotzdem. Markant war das Flugzeug: die HE 60 wurde



durch die Arado 196 abgelöst. Herr Dengler konstruierte für mich die HE 60. Mein Dank an Herrn Dengler, es ist ein wunderschönes Modell entstanden. Weiter waren die 28cm



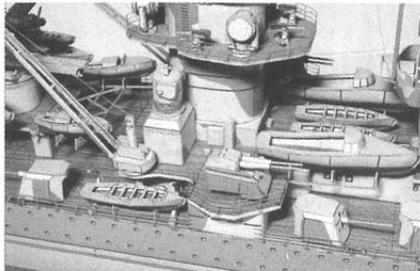
Drillingstürme unterschiedlich bemalt. Im Spanien-Einsatz waren sie zur Erkennung aus der Luft mit den Reichsfarben bemalt,



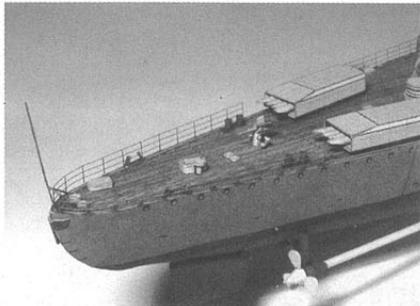
zum Auslaufen in den Südatlantik waren sie wieder einheitlich grau. Ungeklärt ist zur Zeit



noch die jeweilige Farbgebung. Gesichert ist, daß die Aufbauten immer hellgrau waren, weiter gesichert ist, daß der Rumpf beim Aus-

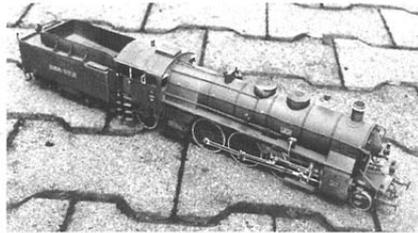


laufen in den Südatlantik dunkler gestrichen war, aber wie kehrte das Schiff aus Spanien heim? Hier werden noch Unterlagen gesich-

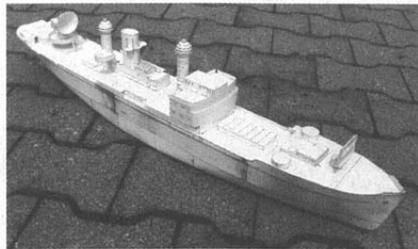


tet und evtl. Zeitzeugen befragt. Für mich ist es immer wieder spannend, welche Anforderungen ein gutes Modell stellt. Ich habe hier sehr viel erfahren und gelernt. Erstaunlich ist es, wie persönliche Eindrücke aufgenommen werden, die großen Zeitabläufe werden oft nur am Rande wahrgenommen.

Soeben sind die Lithos der GRAF SPEE zur Drucklegung bei uns eingetroffen. Leider sind zahlreiche Korrekturen nicht durchgeführt worden, so daß eine nochmalige Überarbeitung nötig ist. Der Erscheinungstermin wird hoffentlich noch vor Weihnachten 1999 sein. Sehr wie fortgeschritten ist ebenfalls

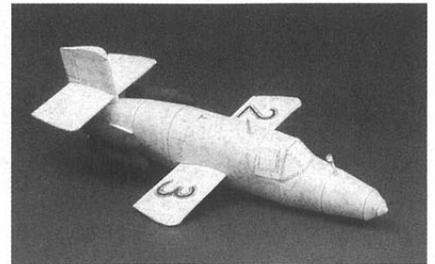


der Bau des VORPOSTENBOOTES. Es fehlen hier noch diverse Ausrüstungsdetails, wie die »dicke Kanone«, ein 8,8 cm Geschütz mit Schutzschild in der Marineversion und die Abwicklung der Außenhaut. Aus der Abbildung können Sie ersehen, wie detailreich das Schiff konstruiert ist. Die Lithos sind eingetroffen. Die Konstruktion ist von hervorragender Qualität. Erscheinungstermin September 1999. Herr Scholz, Gäufelden zeigte mir und allen



anderen Besuchern, anlässlich der Eröffnung des Schreiber-Kartonmodell Museums in Esslingen, sein zu 70% fertiggestelltes Modell der TOGO. Er hat versprochen den Weiterbau zügig abzuwickeln. Es ist nur zu hoffen, daß dieses schöne Modell bald fertig wird.

Die Dampflokomotive, ein

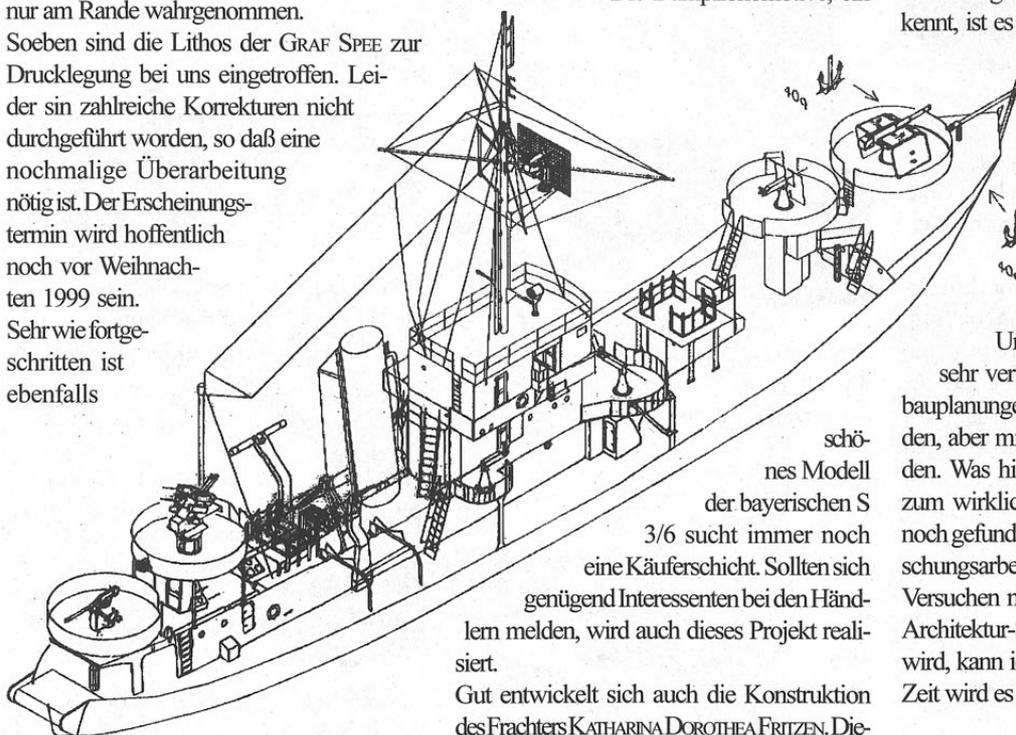


ses Schiff fuhr während des zweiten Weltkrieges in den englischen Konvois. Bei dem Frachter handelt es sich um den typischen schweren »Drei-Insel-Typ« Dampfer, der zahlreich auf allen Routen der Welt eingesetzt war. Im Jahr 1951 wurde er von der Reederei Fritzen aufgekauft und umgebaut wieder im Frachtdienst eingesetzt. Das Modell soll in einer englischen und in einer deutschen Variante erscheinen. Herr Alexander Lange, Hamburg versucht näheres über den Lebenslauf des Schiffes in Erfahrung zu bringen. Weiter in der Planung ist die Überarbeitung bzw. Weiterbau des Minensuchers vom Typ 35. Die Grundkonstruktion stammt von Herrn Dr. Budelmann, Bremen. Die Überarbeitung des Monitors NOVGOROD durch Herrn Pleiner steht ebenfalls kurz vor der Fertigstellung. Der Kranich Reprint des Passagierflugzeuges JL 62 liegt bei mir in der Reproabteilung. Fast fertig, aber hier fehlt mir ein bißchen der Mut und auch die Zeit die letzte Kontrolle durchzuführen. Die Handschrift des Konstrukteurs und der Einblick in dessen Arbeitsweise ist mir nicht geläufig. Wenn man dies alles nicht kennt, ist es äußerst schwer das Modell einwandfrei herauszubringen.

Weiter werden die Farbauszüge des Raketenjägers Bachem Natter angefertigt. Das Modell ist bereits zur Probe gebaut worden. Ein weiteres großes Thema für die Zukunft ist das Modell des Panzerschiffs Admiral Scheer. Die

Unterlagen sind zahlreich aber auch sehr verwirrend. Es gibt sehr viele Umbauplanungen, die zwar dokumentiert wurden, aber mit Sicherheit nie ausgeführt wurden. Was hier zu Studienzwecken und was zum wirklichen Umbau geplant war, muß noch gefunden werden. Hier ist noch viel Forschungsarbeit nötig.

Versuchen möchte ich mich weiter auf dem Architektur-Sektor. Was es dann genau sein wird, kann ich derzeit noch nicht sagen. Die Zeit wird es bringen.



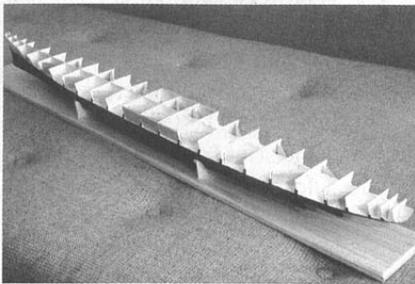
schönes Modell der bayerischen S 3/6 sucht immer noch eine Käuferschicht. Sollten sich genügend Interessenten bei den Händlern melden, wird auch dieses Projekt realisiert.

Gut entwickelt sich auch die Konstruktion des Frachters KATHARINA DOROTHEA FRITZEN. Die-

Wenn die Fläche des Papiers plastisch wird...

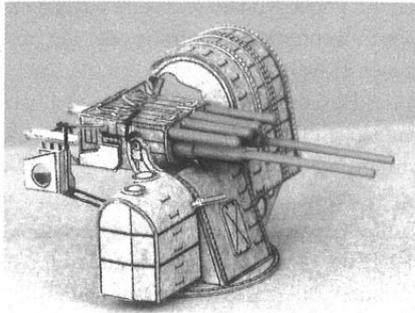
Bastelbögen zum Ausschneiden sind mehr als schöne Nostalgie
Von Hans-Heinrich Pardey

Drehen wir ganz vorsichtig an der kleinen Schraube der Zeitmaschine, 35, 36, 37 Jahre zurück. Der Junge mit dem ordentlichen Bürstenschnitt trägt selbstverständlich kurze Lederhosen. Am Beginn der sechziger Jahre ist der Bastelladen in der Seitengasse schon mit Regalen vollgestellt, in denen sich die bunten Schachteln der Plastikbausätze stapeln. Doch diese Kästen sind aus der Sicht des Jungen größere Anschaffungen oder Geburtstags-



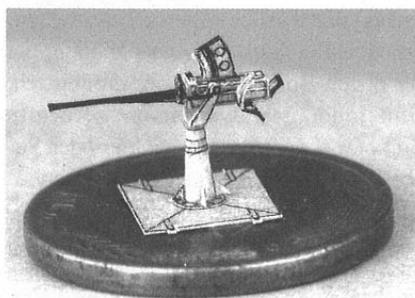
geschenke. Das tariflich in zweistelliger Höhe festgeschriebene Taschengeld ist noch nicht erfunden, genausowenig wie der Gameboy. Und trotzdem können es wohl nicht nur finanzielle Erwägungen sein, die den Buben in diesem Laden halbe Nachmittage lang einen Papierstapel in einer breiten Schublade durchblättern lassen.

Genauer gesagt handelte es sich nicht um Papier, sondern um großformatige Kartonbögen mit einem Gewicht von etwa 170 Gramm je Quadratmeter, auf denen vorzugsweise technische Dinge »abgerollt«, zerlegt in zweidimensional flache Bauteile, bunt bedruckt waren. Rechts unten in einem Eckfeld zeigten die Wilhelmshavener Modellbaubögen, die sich eher als Lehrmittel denn als Spielerei gerierten, das gezeichnete Objekt: eine Me-109 G, den Jettrainer Fouga Magister, das Bäderschiff WAPPEN VON HAMBURG. Die Bögen, die inzwischen aus dem Möwe-Verlag kommen, sehen heute noch so aus. Der Junge baute im Laufe der Zeit auch eine Convair CV 440 Metropolitan, eine F-84F Thunder-



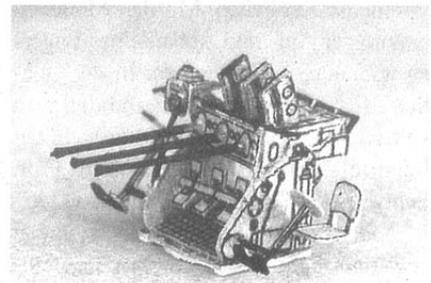
steak, einen Minensucher, immer Schiffe und Flugzeuge, nie Architekturmmodelle oder Autos. Offenbar ging es weniger um das Abbild militärischer oder ziviler Wirklichkeit als um das Bauen selbst, das Aufrichten des plastischen Gegenstandes aus der Fläche des Papiers.

Wie gesagt, es gab schon damals Plastikmodelle mit ihren Hauptvorzügen: robuster zu sein und wirklichkeitsgetreuer bis hin zur letzten Nietenreihe. Daß der viel ältere Kartonmodellbau in dieser Konkurrenz bestehen konnte - freilich mit modebedingten Höhen und Tiefen, momentan scheint sich das Interesse mal wieder zu beleben -, läßt sich nicht mit dem geringeren Preis oder dem Materialcharakter allein erklären. Der andauernde Erfolg hängt



wesentlich wohl auch mit der besonderen Ästhetik der Kartonbogen zusammen. Gerade im noch nicht gebauten Zustand ähnelt ihr Reiz dem, wie er von sogenannten Explosionszeichnungen ausgeht oder von Abbildungen eines zerlegten Autos, dessen Einzelteile sorgfältig ausgerichtet für die Kamera drapiert wurden. Sehr wichtig sind auch die einerseits um wirklichkeitsgetreue Nachbildung bemühten, andererseits aber auch verfremdet wirkenden Farben der Modelle: Eine Schiffswand ist

nun mal nicht so durchgängig papierweiß, ein Schornstein nicht gleichmäßig gelb wie gedruckt. Wo der Plastikmodellbau realistische Oberflächen bis hin zur hingepinselten Verschmutzung anstrebt, abstrahiert der Kartonmodellbau ungleich stärker. Am deutlichsten sieht man das bei allen biomorphen Kurven - auch Dinos oder afrikanische Masken aus dem Völkerkundemuseum kann man in Karton basteln. Und irgendwo wird dann doch eine Kante sein oder eher noch deren viele, um die Fläche des Materials in die na-

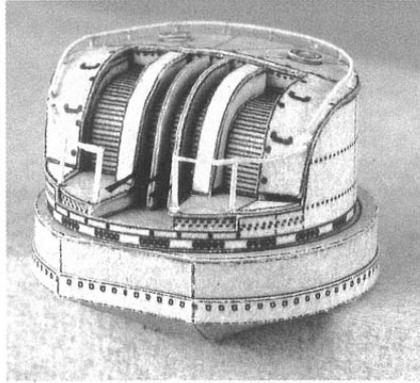


turgetreue Rundung zu zwingen. Aber auch beim Architekturmodell genauso wie bei Schiff oder Flugzeug gerät die Detailtreue des Kartonmodells an Grenzen. Beim Plastikmodell werden noch Winzigkeiten erhaben ausgeformt. Auf dem Karton wird dann aus zwei Gründen schon gezeichnet: Zum einen soll das Modell »baubar« bleiben, und das nicht nur für die ganz ausgefuchsten Spezialisten, und außerdem gehören samt Schattenrand aufgemalte Simse oder Fensterscheiben mit gezeichneten Spiegelungen nun einmal zum Architekturmodell aus Papier - genauso wie der Efeu der Trompe-l'œil eben nicht die plastische Oberflächenstruktur eines Kunststoffbauteils.

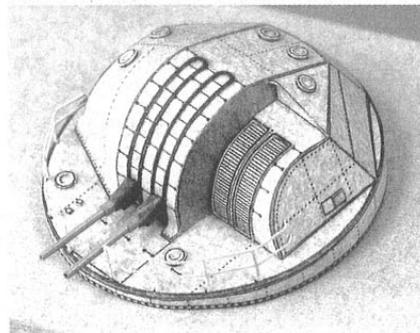
Begonnen haben soll die Geschichte des Kartonmodells - deren Monographie noch zu schreiben wäre - punktuell bereits im 16. Jahrhundert. 1547 veröffentlichte Reinhard der Ältere, Graf zu Solms-Lich,



ein Werk über die Kriegskunst, zu der nun einmal auch die militärische Logistik gehörte. Das Werk des Grafen begleiteten Holzschnitte von Hans Döring, die sich herausnehmen und zu kleinen Zelten zu-



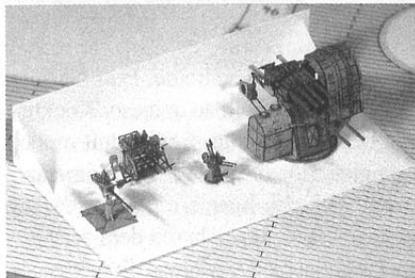
sammensetzen ließen. Mit den Modellen konnte der Auf- und Abbau eines Lagers in miniature geübt werden. In der Goethe-Zeit kannte man Papiermodelle im Unterricht - geometrische Körper wurden beispielsweise gebaut. Richtig in Schwung kam die Sache mit den Modellierbögen, wie man sie nannte, erst in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, als vor allem Kartonmodelle von Gebäuden zum ersten Mal in Massen gedruckt wurden. Zentren dieser Fabrikation entstanden in Wissembourg, Epinal und im brandenburgischen Neuruppin. Der älteste heute noch auf diesem Feld tätige Verlag J.F. Schreiber in Esslingen, begann 1878 mit der Produktion von Bil-



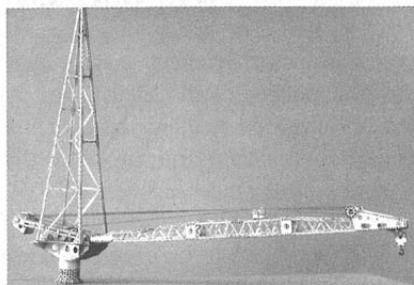
der- und Modellierbögen, nachdem man den Grundstock für diese Herstellung von dem Stuttgarter Fabrikanten Emil Roth erworben hatte. Neben Bögen zum »Modellieren«, dem Plastischen Nachformen etwa von Stuttgartern Gebäuden, fanden sich im ersten Sortiment auch Bögen mit sogenannten »Ankleidepuppen«. Diese zweidimensionalen Barbies konnten mit

verschiedenen Kostümen behängt werden, die man zuvor ausschneiden mußte. Auch diese Spielart ist heute noch zu haben, und dabei werden gern Prominente eingekleidet: der Papst, Ronald und Nancy Reagan, John F. Kennedy und Familie oder die britischen Royals.

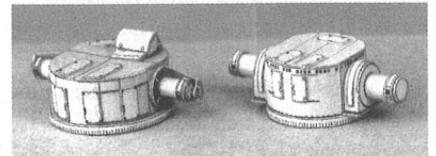
In der Beschreibung ist Kartonmodellbau denkbar einfach: Man schneidet aus (»Es wird grundsätzlich auf der Linie geschnitten, es sei denn, in der Bauanleitung wird ausdrücklich etwas anderes vorgegeben«), man bearbeitet das einzelne Bauteil für die Formung, rillt und ritzt und sticht ein. Man faltet, rundet, knickt je nach Linie aufwärts oder abwärts, klebt mit ganz ordinärem, wasserfreiem Alleskleber entlang den nummerierten Markierungen, man preßt Klebelaschen an und fixiert die Teile womöglich für die Trockenphase, beschwert hier und da größere Flächen auf ebener Unterlage gegen Verziehen. Buntstift oder Aquarellfarbe hilft, wo das Material angebro-



chen wurde und das Papierweiß an Kanten hervortritt. Alles ist genau beschrieben: Prinzipiell geht es auch stets ähnlich, bei der ersten Burg wie bei der dreißigsten. Und jeder aerodynamisch geformte Rumpf, ob Zeppelin, Starfighter oder Super Constellation, setzt sich aus hintereinander geklebten Kegelstümpfen zusammen. Aber welche stummen Dramen spielen sich beim Basteln ab! Da ist die Klebung mit der das Material der Stärke nach verdoppelt werden soll, noch nicht ganz ausgehärtet - beim Schneiden verschieben



sich die Flächen gegeneinander. Murks! Nie wieder wird man das winzige Teil richtig hinbekommen - wer geschickt genug ist - zeichnet sich womöglich etwas nach. Oder er hat für solche Krisen einen Reservebogen gekauft oder zwei. Was hilft das aber, wenn der Bogen an sich Murks ist? Schlecht gedruckt schlecht passend - sowas kommt vor. Ein Schnitt geht zu weit, Fitzelchen verpappen unrettbar mit schmutzigem Klebstoff, bei Hunderten von Einzelteilen geht schlicht die Über-

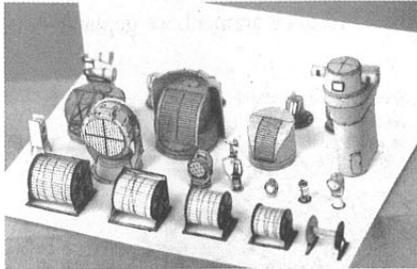


sicht verloren - der möglichen Katastrophen sind viele. Eine Hauptgefahr: Der Bau ist schlicht zu langweilig. Sicherheit des Bauerfolgs: Das ist eine der Anforderungen, die vom Verlag, durch probeweisen Zusammenbau kontrolliert, zunächst an den Konstrukteur gestellt werden. Aber dessen Name steht häufig nicht auf dem Bogen. Selbst ein Hubert Siegmund, der in fast dreißigjähriger Tätigkeit viele der inzwischen 250 Schreiber-Modelle stilbildend zeichnete, ist allenfalls in den engeren Kreisen der Modellbauer bekannt. Auch wenn die Verlage immer noch neue Modelle herausbringen, Schreiber etwa ein Dutzend im Jahr, von denen manche Renner werden wie etwa momentan die Dresdner Frauenkirche, bleiben die eigentlichen Schöpfer eher im Hintergrund. Üblicherweise ist es eine zwar mit professionellem Ernst, aber nicht um des materiellen Gewinns willen betriebene Nebentätigkeit von Leuten, die gut technisch zeichnen können: Architekt oder technischer Illustrator, das sind typische Hauptberufe, nur zwischendurch wird Hand an ein altes Linienschiff gelegt.

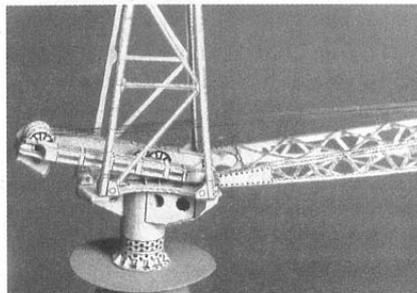
Leben kann man davon nicht, meint Peter Brandt, der immerhin schon 18 Schiffe für die Wilhelmshavener konstruiert hat und nun an maritimen Raritäten für den Hamburger Modellbaubogen Verlag sitzt. Die Arbeit ist langwierig, vor allem das Beschaffen von Konstruktionsunterlagen gestaltet sich gerade bei interessanteren Modellen schwierig. Das Zeichnen ist nicht mehr die reine Handarbeit mit Transparentpapier und Folie wie ehemals. Wie-



derholte Reinzeichnungen nach geringfügigen Korrekturen und monotone Arbeit nimmt dem Konstrukteur inzwischen der PC ab: Nur ein Bullauge wird wirklich gezeichnet, und alle anderen werden flink kopiert. Aber den richtigen Bogen zu finden, damit sich die Bordwand wie gewünscht an die Spanten schmiegt, Auftrennungen korrekt bemessen, das verlangt



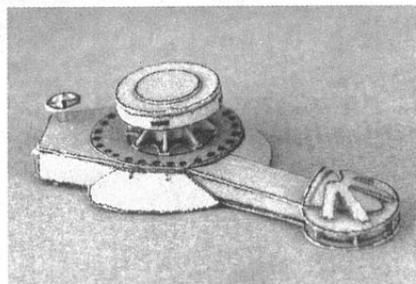
auch heute noch viel praktisches Probieren. Und auch das Verteilen der Bauteile auf die verschiedenen Bögen geschieht »mit der Hand«: Da wird wie beim Nummerieren der Einzelteile geordnet nach dem Ablauf des Bauens, aber auch nach den Farben der Teile und nicht zuletzt nach



der Schönheit des einzelnen Bogens - der Schönste wird die Rückseite des Bastelbogens, das Auge kauft schließlich mit. Modellbaubögen werden nicht nur gebastelt. Sie werden - mit steigender Nachfrage - auch gesammelt: nach Verlangen, nach Modellgattungen, nach Zeiträumen. Der wahre Sammler kauft alles, ob es ihn

nun interessiert oder nicht wenigstens dreimal: Erstens könnte man ja irgendwann Zeit haben und den Bogen bauen wollen, zweitens braucht man ihn für die eigene Sammlung und drittens als Tauschobjekt. Preise von mehreren hundert Mark sind für Raritäten aus der ersten Hälfte des Jahrhunderts nicht ungewöhnlich.

Die Modelle werden nicht nur nach Anleitung gebastelt, mancher »supert« sein Modell und widmet dem Aufbau eines Schiffes - Maritimes gilt als das Schwierigste - in etwa soviel Zeit, wie die Konstruktion des Modellbogens gebraucht hat: ungefähr ein Jahr. Dann ist nicht nur jede einzelne gepanzerte Tür des Kanonenboots erhaben, weil extra ausgeschnitten und aufgeklebt, dann steht vielleicht auch so eine Millimeter hohe Tür offen

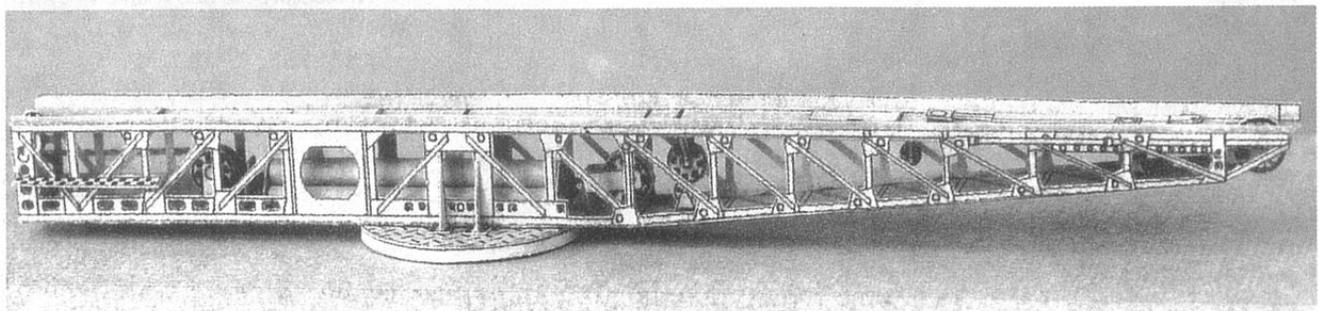


für einen Blick in den Raum dahinter, und dort drin liegt ordentlicher Fußboden. Für solche Detailversessenheit gibt es handgefertigte Relings, aus lackiertem Hanfgarn, im Maßstab 1:400 mit vier Durchzügen, wahlweise in grau oder weiß, knapp 4 Millimeter hoch.

So etwas und auch Chirurgieside für die Takelage findet man unter Deutschlands erster Adresse für Kartonmodellbauer bei Liane Strüver und Benjamin Scheuer in Hamburg-Eppendorf (Telefon 040/48 45 89, Fax 48 55 91). Die beiden Twens, Verlagskauffleute, haben seit 1993 eine einmalige Kombination aus Versandhandel (Katalog mit 177 Seiten, Schutzge-

bühr 8,- DM), Ladengeschäft und dem Hamburger Modellbaubogen Verlag auf gebaut und so die Liebhaberei zum Lebensunterhalt gemacht. Unter weit mehr als 2000 Modelle - bis jetzt vier davon, deutsche Kriegsschiffe der Kaiserlichen Marine, sind im eigenen Verlag produzierte Herausforderungen an das Bastlergeschick - ist vom japanischen Schloß mit Goldprägdruck bis zu Shirley Temple als Anziehpuppe alles zu haben: Flugzeugträger mit über 2000 Teilen, der Petersdom, der Opel Doktorwagen, eine Siemens-Schuckert-Straßenbahn von 1908 oder das Hubble-Teleskop mit folienbeschichteten Teilen, lasergestanzte - eine Welt auf Karton.

Die Fotos auf den Seiten 11 - 13 stammen von Herrn Pongratz, Taufkirchen bei München und zeigen Ausrüstungsgegenstände des Schlachtschiffes „Yamato“



Der Passat-Verlag - Schiffsmodelle der Extra-Klasse

Eine Idee - ein Ziel - ein Programm für Experten

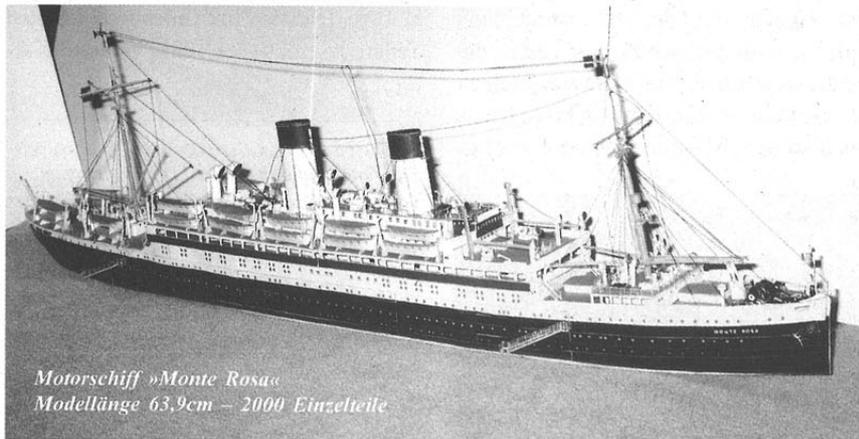
Nachdem wir uns Ihnen in der Hauszeitung 1/98 des CFM-Verlages bereits vorgestellt haben, wollen wir unser Konzept fort-schreiben und ergänzen.

Das im Jahre 1998 in enger Zusammenar-beit mit dem Deutschen Schifffahrts-museum entstandene Modell des Motor-schiffes MONTE ROSA (gebaut 1930 in Ham-burg), hat bereits im ersten Jahr seines Er-

doch wer einmal angefangen hat, wählt die größere Expertenherausforderung und wird damit am Schluß mit einem Supermodell belohnt. Es gibt im 250er-Modell-Maßstab nur wenige Passagierschiffe, die von der Paßgenauigkeit, der Farbgebung, der torsionsfreien Spantenkonstruktion und dem Detailreichtum so gelungen sind, wie die Monte Rosa – so haben sich

len. Diesmal wieder in limitierter Auflage von nur 500 Modellen. das 24,3 cm große Modell ist für den Modellbauer genauso interessant, wie das Original für den Marinehistoriker.

Die 1915 als Kanonenboot geplante ME-



Motorschiff »Monte Rosa«
Modelllänge 63,9cm – 2000 Einzelteile

scheinens einen guten Erfolg verzeichnen können. Über die Hälfte unserer limitierten Auflage wurde verkauft. Allerdings sind Bauzeiten zwischen 6 – 10 Monaten keine Seltenheit bei diesem 63,9 cm langen Modell mit seinen vielen Einzelteilen. Zwar gibt es auch eine weniger detailreiche Version des Modells zur Auswahl,

Modellbauexperten dem Verlag gegen-über geäußert. Viele bereits gebaute Modelle, die auf dem Kartonmodellbautreffen in Bremerhaven vom 24.-26. April 1999 zu sehen waren, haben dieses bewiesen. Dies war eine gute Voraussetzung, um das neue Modell des Verlages, das Forschungs- und Vermessungsschiff METEOR vorzustel-

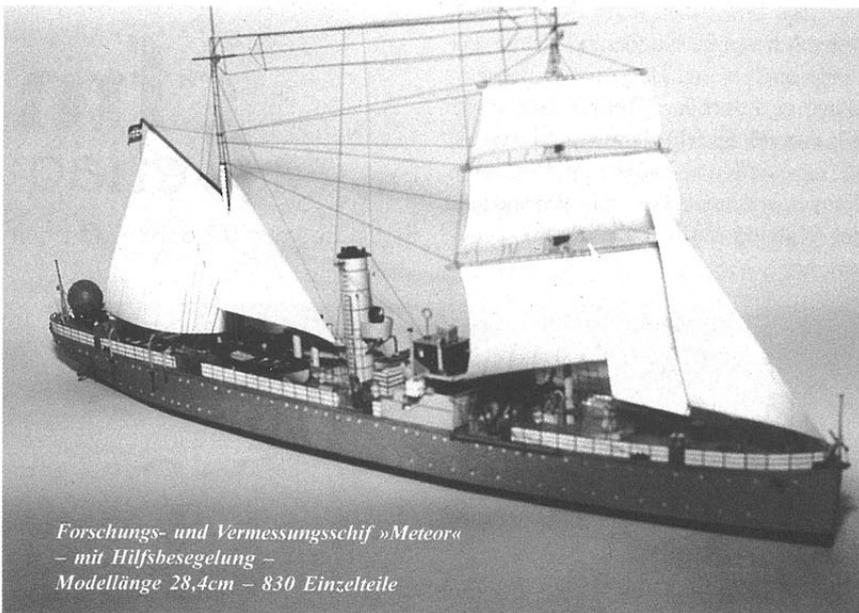
Seenotrettungskreuzer
»Hermann Helms«
Modelllänge 11cm –
320 Einzelteile



len. Die 1915 als Kanonenboot geplante METEOR wurde gleich nach dem Stapellauf nicht weitergebaut. Der leere Rumpf wurde konserviert und erst 1923 als Forschungs-schiff mit Hilfsbesegelung vollendet. Die große atlantische Expedition von 1925-1927 machte das Schiff und seine wissenschaftlichen Ergebnisse welt-weit bekannt. Weitere Expeditionen folgten bis Kriegsausbruch unter deutscher Flagge, ab 1945 dann in Sowjetischen Diensten als EKWATOR. 1972 wurde das Schiff zuletzt in einem sowjetischen Ostseehafen gesehen. Selbstverständlich wurde das Modell mit allen technischen Geräten der damaligen Zeit ausgerüstet. Da findet der Bastler u.a. den roten Wetterballon, Windschießgerät, Regenmeßgerät, Drachenwinde mit Kastendrachen, Verdunstungsmeßgerät, Photogrammetrische Kamera, Lotmaschinen, Tiefsee-Ankereinrichtung und vieles andere mehr. Alles Konstruktionen, die noch kein Kartonmodellbauexperte bisher gebaut hat. Ausführliche Skizzen und übersichtliche Takelpläne ergänzen den Modellbausatz METEOR.

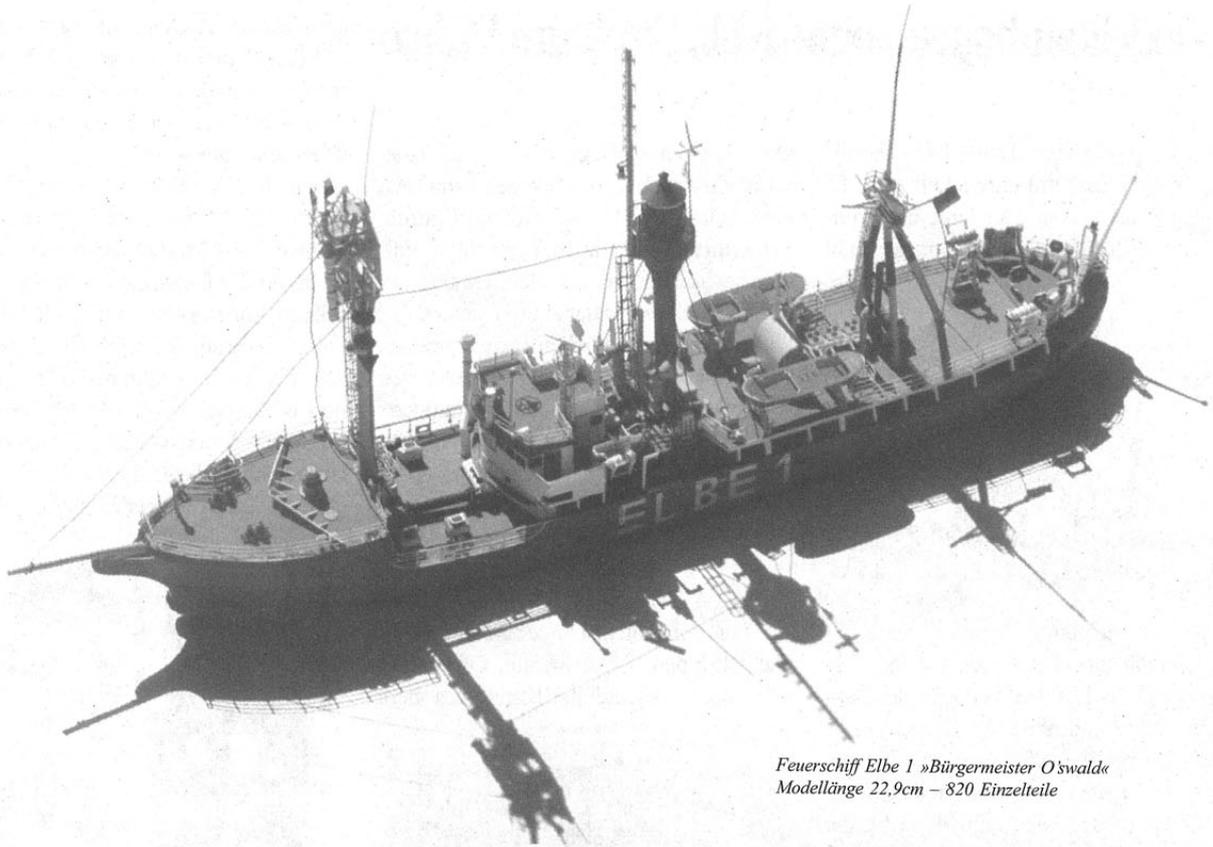
Als Bau Nr. 9 (Erscheinungstermin April/Mai 2000) sind die US-Landungsboote der LSM/LSMR-Klasse geplant, die in Deutschland als KROKODIL- und OTTER-Klasse bis 1966 in der Bundesmarine eingesetzt waren.

Das Modell des historischen Peildampfers SCHAARHÖRN ist anlässlich des 90-jährigen



Forschungs- und Vermessungsschiff »Meteor«
– mit Hilfsbesegelung –
Modelllänge 28,4cm – 830 Einzelteile

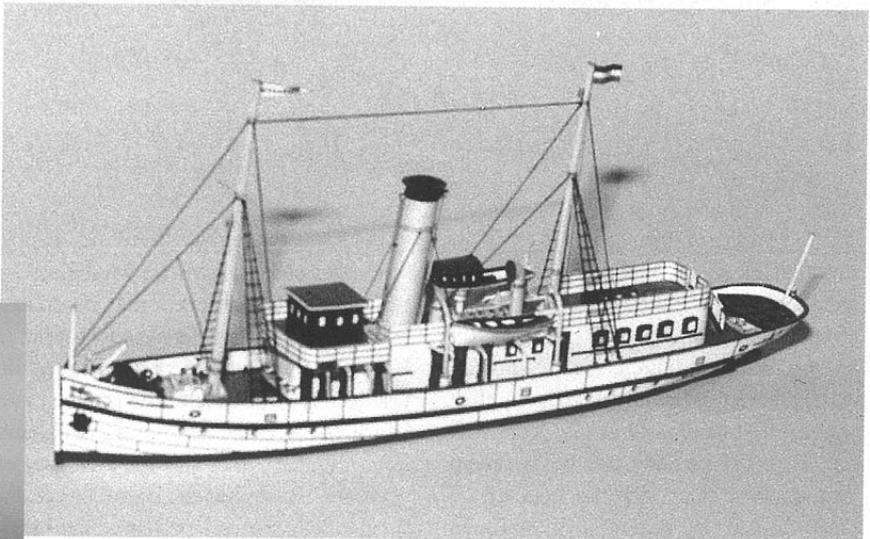




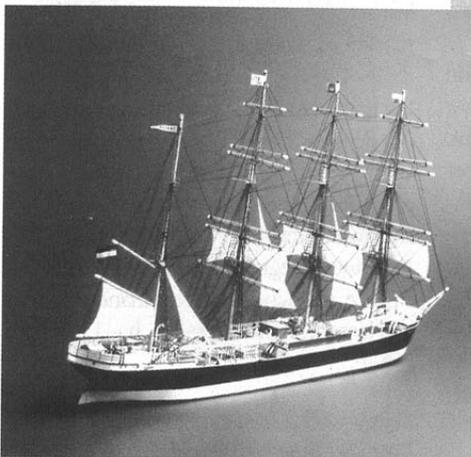
Feuerschiff Elbe 1 »Bürgermeister Oswald«
Modelllänge 22,9cm – 820 Einzelteile

Jubiläums des Originals mit einigen Verbesserungen wieder erschienen. Wie bei den meisten Modellen des Passat-Verlages wurde auch für dieses Modell ein Ätzplatinensatz entwickelt und angeboten. Platinensätze sind nur direkt über den Verlag zu beziehen.

Joachim Schulze



Peildampfer »Schaarhorn«
Modelllänge 16,4cm – 320 Einzelteile

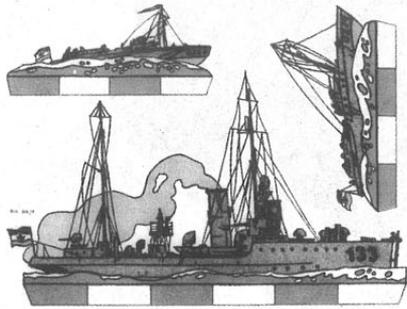


4-Mast-Bark »Passate«
Modelllänge 46cm – 1185 Einzelteile

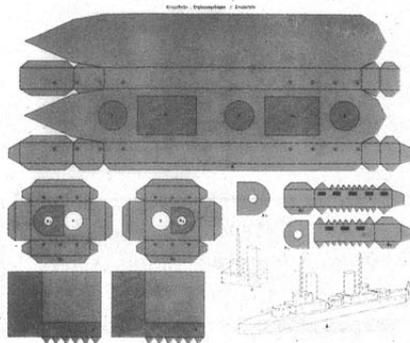
Auf ausdrücklichen Wunsch aus Bastlerkreisen ist eine farblich verbesserte Auflage unseres Peildampfers »Schaarhorn« (Passat-Verlag Bau Nr. 2) zum 90jährigen Jubiläum des Originals erschienen. Die ebenfalls limitierte Auflage kann durch einen zusätzlich erhältlichen Super-Ätzplatinensatz ergänzt werden.

»Modellbaubogen« bitte – Kein Streit um Worte

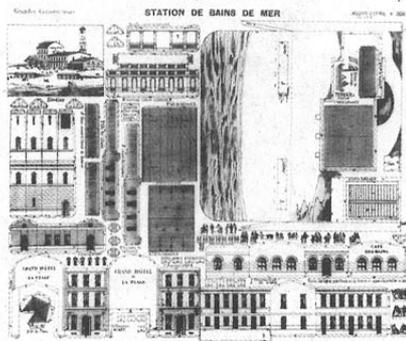
Allen Unkerein zum Trotz: Der Kartonmodellbau blüht und entwickelt sich. Er hat den Stillstand der 70er Jahre überwunden und übertrifft nicht nur mit der Zahl



der Neuerscheinungen, sondern auch mit der Qualität mancher Arbeit die legendären 60er Jahre. Bei den Auflagen der Bogen werden die alten Höhen nicht mehr erreicht. Aber das wäre auch nur für den wirtschaftlichen Erfolg und vielleicht das Ansehen nützlich, nicht unbedingt für die qualitative Entwicklung. Dafür wird reger Gebrauch von den Mitteln der Technik gemacht. Internet, Zeichenprogramme und Fotokopierer liefern Material für den persönlichen Gebrauch. Und gerade diese Mittel führen zurück zu den Anfängen des Modellbaus mit Papier und Karton, wie er literarisch für das 18. und 19. Jahrhundert bezeugt wird, nämlich zur eigenen Konstruktion. Denn erst nach 1860 sind die gedruckten Vorlagen für dreidimensionale Objekte nachweisbar. Für sie gibt es eine Reihe von Bezeichnungen, die neben- und durcheinander gebraucht werden: Vielfalt, wie sie im Modellbau üblich ist. Kein Streit um Worte ist hier nötig, den bei genauerer Betrachtung zeigen sich die Bedeutungsunterschiede der scheinbar synonymen Begriffe.



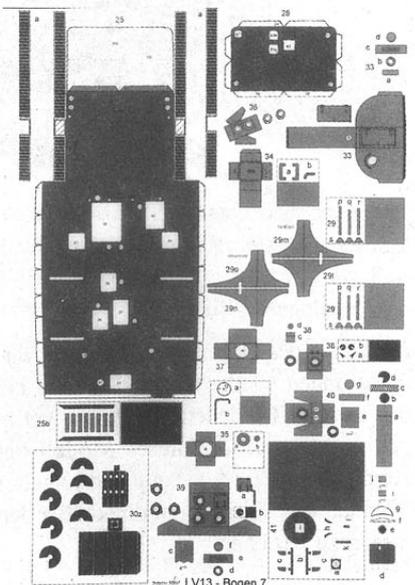
Der allgemeinste Begriff ist der des **Ausschneidebogens**. Ausschneiden kann man viel: dekorative Bilder, Aufstellfiguren, Papiertheater oder auch Teile für dreidimensionale Figuren. Zur Bezeichnung unserer Modelle ist er daher zu ungenau. Die beiden altertümlichen Bezeichnungen **Modellierbogen** und **Konstruktionsbogen** – bis in die erste Hälfte dieses Jahrhunderts verwendet – sind schon sehr viel präziser. Sie lassen auf Anhieb erkennen, daß es nicht nur um das Zerschneiden von papiergeht, sondern um den Aufbau dreidimensionaler Modelle mit den so hergestellten Teilen. Dabei kann es sich wiederum um sehr unterschiedliche Dinge handeln. Weihnachtsskripen, Papiertheater, Ofenbilder und andere bewegliche Konstruktionen,



Pop-ups oder auch künstlerische, technische oder architektonische Modelle. Der Schwierigkeitsgrad der erforderlichen Bauleistung kann sehr unterschiedlich sein. **Konstruktions-** und **Modellierbogen** sind fast synonym, beim letzteren ist eine mehr künstlerische Orientierung herauszuhören. Sehr ungenau, aber sehr populär ist der Ausdruck **Bastelbogen**. Basteln bezeichnet eine nicht professionell ausgeübte handwerkliche Tätigkeit, mehr wollen als Können. In der Regel bezieht man das Wort auf die Aktivität von Kindern und Jugendlichen. In Bezug auf die Leistungen versierter Modellbauer verwendet ist der Ausdruck eine Frechheit, zumindest jedoch – auch nicht besser – eine Gedankenlosigkeit. Man sollte sich bei Journalisten und anderen Schreibern, die ihn verwenden, mit einem Lob für ihre »Kritzeleien« revanchieren. Natürlich gibt es **Bastelbogen** auch tatsächlich, in Form von einfachsten, für Kinder

entwickelten Ausschneidespielen. Sie haben den Gebrauch einiger Grundtechniken mit dem Kartonmodellbau gemeinsam, so etwa wie ein Computer und eine mechanische Schreibmaschine.

Der treffendste Ausdruck für die Objekte, die die Leser dieser Zeitschrift faszinieren, ist zweifellos **Modellbaubogen**. Ich weiß nicht, ob der Begriff zuerst für die Bogen seligen Angedenkens aus Wilhelmshaven benutzt wurde. Jedenfalls ist er sachlich zutreffend, er drückt in neutraler Form das herzustellende Objekt (Modell), den erforderlichen Arbeitsvorgang (Bau) und die tatsächlich vorliegende Materialform (Bogen) aus. Nach meiner Meinung gehört zu



einem **Modellbaubogen**, daß er in einem konsequent angewendeten Maßstab entworfen ist. Sonst ist der alte Ausdruck **Modellierbogen** passender. Der einzige Nachteil des Begriffs Modellbaubogen, nämlich der der Wortlänge, wird durch Kurzformen wie **Modellbogen** oder **Baubogen** vermieden. Die sind dafür weniger präzise. Zusammenfassend und wiederholt: Alle genannten Begriffe haben ihre spezifischen Inhalte, die sich klar gegeneinander abgrenzen lassen. Auch im praktischen Gebrauch, bitte!

Dr. Siegfried Stöling
Deutsches Schiffahrtsmuseum
Bremerhaven

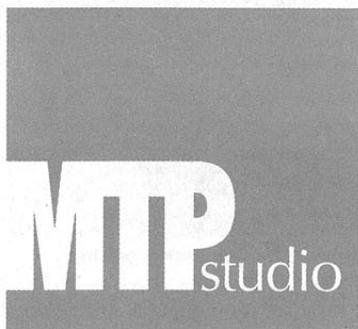
Abbildungen: (1) Ausschneidebogen/Schreiber; (2) Modellierbogen/Pellerin; (3) Bastelbogen/Schreiber; (4) Modellbaubogen/DSM

Schlachtschiff »Bismarck« – Auf hoher See

Kein Trick - kein doppelter Boden, auch keine historischen Aufnahmen. Hier hat sich unser Leser H.-D. Wildermuth aus Obertshausen etwas besonderes einfallen lassen. Sämtliche Fotos auf dieser Seite zeigen das Wilhelmshavener Modell der BISMARCK. Die Fotos des Modells wurden gescannt und in vorhandene Fotos verschiedener Meeres-Ansichten hineinmontiert. Sogar eine Mannschaft konnte Herr Wildermuth »hineinkomponieren«.

Reling und Takelage wurden mit einem Computer-Bildbearbeitungsprogramm erzeugt. Als einen der wesentlichen Vorzüge dieses Verfahrens nennt Wildermuth die Möglichkeit auf diese Weise beinahe Originalansichten alter Schiffe zu erhalten, ohne umfangreiche Dekorationen aufzubauen.

Daß das Modell dabei keinerlei Schaden nimmt ist sicher mehr als ein angenehmer Nebeneffekt.



Agentur für visuelle Kommunikation

Grafik + Typografie
 Grafische Dienstleistungen
 Verpackungsentwicklung
 Verpackungsgestaltung
 Druckvorbereitung
 Konstruktionszeichnungen

Thomas Pleiner
 Ergoldsbacher Str. 19
 D-84056 Rottenburg
 Telefon +49 (0) 8781 92347
 Telefax +49 (0) 8781 92521

E-mail thomas.pleiner@t-online.de



Stahlgruberring 53, 81829 München

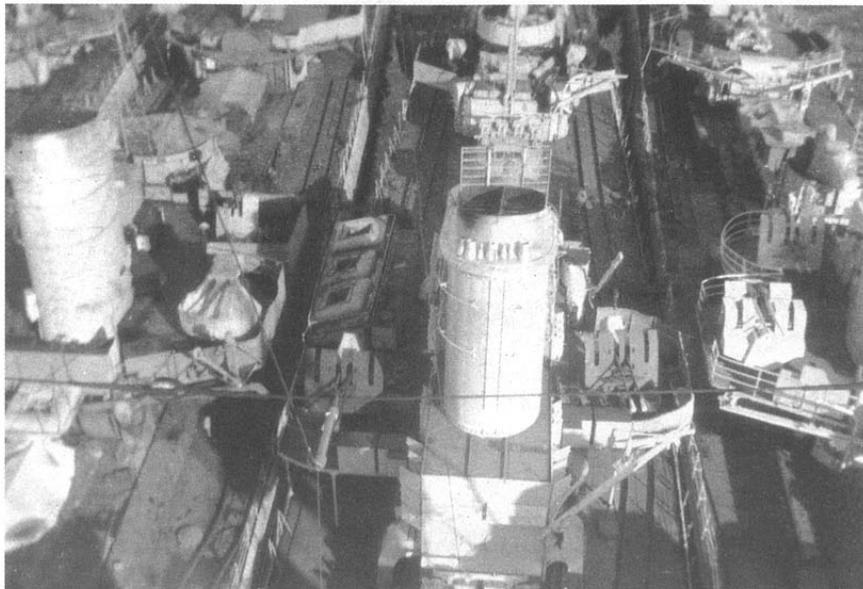
»Barbara« – Umrüstung der Zerstörer Typ 34 A

Es war von Anfang an mein Wunsch, den Zerstörer des Typs 34 A HANS LODY in möglichst vielen originalen Variationen herauszubringen. Der markanteste Einschnitt

zeug oder Schiff, und eine verbesserte Abwehr der immer zahlreicheren Flugzeuge, die immer stärker geschützt waren. Zusammen mit Herrn Hurler, war ich be-

Durch die Befragung vieler Zeitzeugen wurde deutlich, daß es mit der Durchführung der Umrüstung massive Probleme gegeben hatte.

Die Kriegslage war zum Nachteil des Deutschen Reiches sehr weit fortgeschritten. Die geplanten Bofors und Oerlikons gelangten nur noch vereinzelt zu den Werften. In der Hauptsache wurden die vorhandenen Waffen umgebaut und soweit



Hier deutlich zu sehen: Unterschiedliche FLAK-Bewaffnung. Rechts: 3,7-cm Schutzschild und Bofors, Mitte: Nur Bofors, Links: 3,7-cm ohne Schutzschild unter Persemning und Oerlikon

in der Dienstzeit dieser Zerstörerklasse war die Umrüstung und Modernisierung, die unter dem Decknamen »Barbara« durchgeführt wurde. Man versuchte hier, die Zerstörer der geänderten Kriegslage anzupassen. Im Vordergrund stand die frühzeitige Erkennung des Feindes, sei es Flug-

müht, hier authentische Unterlagen zu bekommen, ein Unterfangen, daß ich mir nicht so schwierig vorgestellt hatte. Es gab aus dieser Zeit zwar viele Bilder, aber eine eindeutige Zuordnung der Flakgeschütze, war es jetzt Rheinmetall, Oerlikon oder Bofors, war anfänglich nicht möglich.



Zerstörer Z 34 A ERICH STEINBRINK von vorne



Die Kriegsbeute der Sowjetunion: Im Vordergrund fünf Zerstörer Typ 34 A, dahinter Flak-Kreuzer und Torpedoboote, weiter hinten: Kreuzer NÜRNBERG

wie möglich modernisiert. Durch die Anzahl der Geschütze wurde die Flugabwehr erheblich verstärkt. So wurden an der 3,7-cm C38 endlich Schutzschilde angebracht. Nur das Deutsche Reich leistete sich den äußerst fragwürdigen »Luxus«, die Bedienungsmannschaft im Freien zu lassen. Der Ausfall an ausgebildeten Soldaten war erheblich. Ein Ersatz war nicht immer möglich.

Ein weiteres Problem stellte die Früherkennung dar. Anfänglich war Deutschland führend auf diesem Gebiet. Der Durchbruch, wie ihn zum Beispiel die Engländer hatten, gelang den deutschen Ingenieuren jedoch zunächst nicht. In den Jah-

ren zwischen 1941 und 1944 begann, nicht zuletzt durch die Auswertung von Kriegsbeutestücken, eine große Aufholjagd. Durch den Einsatz der Braun'schen Röhre, die schon viel früher für das erste Fernsehen der Welt entwickelt worden war, konnten die Erkennungsmerkmale auf einem Bildschirm optisch dargestellt werden.

Die Funkmeßanlagen bzw. RADAR wurden wie die Flakgeschütze nicht einheitlich auf allen Zerstörern eingebaut. Die Werften installierten die Geräte, die sie geliefert bekamen. So benötigte die FumO 36 für ihren Schwenkbereich einen Tormast. Bei der kleineren FumO 34 konnte der Pfahlmast beibehalten werden. Einige Zerstörer hatten auch FumO 36 mit Pfahlmast. Hier war das Gerät in einer etwas vorderen Position angebracht. Ein Vollschwenk in Verbindung mit dem Pfahlmast war aber nicht möglich. Den Schilderungen ist zu entnehmen, wie kompli-

ziert und un-einheitlich die »Barbara«-Umrüstung durchgeführt wurde. Besonders freue ich mich, daß sich Herr Hurler bereit erklärt hat, die Konstruktion der Umrüstungsteile vorzunehmen.

Eine ganz andere Geschichte, die sich auf der ERICH STEINBRINK zum Ende des Krieges zugetragen hat, sei hier kurz erwähnt. Nach vielen Bauverzögerungen war der Zerstörer im März 1945 endlich einsatzbereit. Im April kam der Einsatzbefehl, in die Ostsee auszulaufen. Es sollten Flüchtlingsschiffe eskortiert werden. Der Nord-Ostsee-Kanal war vermint, eine Passage also unmöglich. Es kam nur der Seeweg um Kap Skagen in Frage. Die Überlegenheit der Alliierten in diesem Gebiet war so groß, daß kein Schiff ungeschoren um Dänemark herumkam. Das wußte natürlich die Besatzung der ERICH STEINBRINK nur zu gut. Kurz nach dem Auslaufen kam es zu erheblichen Unmutsäußerungen der Besatzung, eine offene Meuterei drohte.

In dieser äußerst bedrohlichen Lage mit erheblichen Folgen rettete ein Maschinenschaden, ob absichtlich oder nicht, sei dahingestellt, das Leben der Besatzung. Auf jeden Fall mußte der Zerstörer zurück in die Werft. Er überstand das Kriegsende und wurde fiel als Beute an die Sowjetunion. Im Oktober 1945, nach Einweisung der russischen Besatzung, sollte das Schiff samt Teilen der deutschen Besatzung endlich nach Libau überführt werden. Auf der Höhe von Bornholm streifte wieder einmal die Maschine. Es war ein Leck in der Süßwasseranlage aufgetreten. Die Russen mußten mühsam Trinkwasser heranschaffen und auf den Zerstörer umpumpen. Nach Abdichtung des Lecks und mit halber Maschinenleistung erreichte der Zerstörer endlich Libau. Die deutsche Besatzung durfte nach Hause zurückkehren. Der Krieg war für sie nun endgültig zu Ende.

Michael Müller

Spantenkonstruktion für Schiffe im Kartonmodellbau

Nach einem Referat von Michael Müller, gehalten anlässlich des Kartonmodellbautreffens in Bremerhaven, April 1999

Anfänglich waren die Spanten für Schiffe, die der Möwe-Verlag und der Verlag J.F.Schreiber herausbrachten, der Einfachheit der Modelle angepaßt. Die Wölbung der Bordwände war daher fast nur in eine Biege-Richtung problemlos durchzuführen. Ich denke hier besonders an die Vorträge von Herrn Börsen und Herrn Sillen an gleicher Stelle. Herr Sillen mußte anlässlich eines Norwegenurlaubs feststellen, daß die Rumpfform der HARALD JARL völlig anders war, als am Modell.

Auch ist es für den Bastler natürlich frustrierend, wenn sich ein Modell verwindet. Jeder von uns kennt dieses Problem. Wir, als »alte Hasen«, haben Möglichkeiten, dem entgegenzuwirken.

Wie aber soll man diese Problematik jemandem schildern, der sich spontan ein Modell gekauft hat? Er wird durch einen Mißerfolg demotiviert und wahrscheinlich nur dieses eine Modell bauen, oder

besser gesagt »anfangen« zu bauen. Für ihn ist damit der Kartonmodellbau für alle Zeiten »gestorben«.

Bei Spantenkonstruktionen hat sich aber in letzter Zeit einiges getan. Daher lassen Sie uns zunächst die verschiedenen, von einander abweichenden Methoden ansehen. Es sind besonders aus dem osteuropäischen Raum Modelle auf dem Markt, die völlig andere Lösungen anbieten.

Methode JSC: Nach Durchsicht verschiedener Bausätze habe ich mich wegen der Spanten entschlossen das Modell der GOEBEN zu bauen. Hier sind die Spanten als geschlossene rechteckige Kästen zu bauen und auf die Grundplatte zu kleben. Ein Verziehen des Rumpfes erscheint unmöglich. Hier muß man aber besonders darauf achten, daß die Kästen genau im rechten Winkel geklebt sind. Das Deck würde andernfalls sehr wellig auf dem Rumpf sitzen. Unglücklicherweise ist bei der GOEBEN die Konstruktion nicht ganz zu Ende gedacht worden. Beim Weiterbau mußte ich feststellen, daß gerade bei den Teilen, die die Aufbauten tragen sollten, der Unterbau fehlt. Hier muß das Deck

wieder geöffnet, der fehlende Unterbau aus Abfallkarton dann selbst gebaut und eingeklebt werden. Ein stabiles Anbringen der Aufbauten wäre sonst unmöglich gewesen. Eine Mischen aus Kästen und Querspanten hätte hier Vorteile gebracht. Methode Kranich: Hier habe ich natürlich den Kreuzer SWERDLOW gebaut. Der Rumpf war hier völlig anders konstruiert und weicht von allen bekannten Konstruktionen erheblich ab. Auf die Grundplatte werden nach oben und unten offene Kastenrahmen gesetzt, die in der Längsrichtung mit Karton verstärkt, wiederum Kasten an Kasten verklebt werden. Der Rumpf besteht also aus vielen in sich verleimten Kastenrahmen. Auf all diese Rahmen kommt zum Abschluß ein Zwischendeck. Dieses wird oben und unten zusätzlich mit Abfallkarton verstärkt. Dann werden die Bordwände angebracht, die mit ihren Laschen oben und unten über die Grundplatte und dem Zwischendeck verklebt werden. Erst dann wird das eigentliche Deck bzw. die Abschlußplatte angebracht. Die Festigkeit in der Längsrichtung ist erstaunlich, auch ein Verwinden ist hier unmög-



lich. Glücklicherweise ist die Bordwand von schlichter Einfachheit, denn Querspannten, die die Bordwand stützen würden, fehlen. Sonst wäre die Konstruktion wohl perfekt.

Aus all dem kann man ersehen, warum er CFM-Verlag bei der Konstruktion der POTSDAM beim traditionellen Spantenbau geblieben ist. Im Gegensatz zum einfachen Aufbau sind hier aber viele Verbesserungen eingeführt worden. Hier bin ich froh, in Herrn Hahn einen Konstrukteur gefunden zu haben, der mit mir einer Meinung ist. So ist der Spantenaufbau der POTSDAM so strukturiert, daß a) das Schiff die nötige Längs- und Querstabilität hat und b) die Linien der Bordwände sehr gut und genau durch die Querspannten gestützt sind. Auf die Grundplatte wurden zusätzliche Verstrebungen angebracht, die durch Einschnitte in den Querspannten geführt werden. Im Bug- und Heckbereich sind zusätzliche Verstrebungen angebracht, die diesen immer problematischen Teilen den nötigen Halt geben. So ist die POTSDAM eine eindeutige Weiterentwicklung der bisherigen Formen. Beim Probenbau konnte ich mich selbst von der außerordentlichen Stabilität überzeugen. Es ist meine Überzeugung, daß hier ein weiterer Schritt in die richtige Richtung getan wurde.

Farbliche Gestaltung von »Weißmodellen«

Wenn man ein sogenanntes »Weißmodell« oder Ergänzungsteile; also einen nur in Schwarz-Weiß gehaltenen Kartonmodellbaubogen einfärben möchte, stehen diverse Farben zu Verfügung. Man kann diese mit einem Pinsel oder mit der Spritzpistole auftragen und nach Belieben variieren. Doch mitunter möchte man ja keine »dekenden« oder »opaquen« Farben verwenden, sondern die Strukturen und Linien des Druckes sollen erhalten bleiben. Hier bei müssen dann sog. »lasierende« Farben zum Einsatz kommen. Leider basieren diese im Modellfachhandel erhältlichen lasierenden Farben sehr oft auf Wasser und sind daher für Kartonmodelle denkbar ungeeignet. Es gibt jedoch eine andere Möglichkeit – dies wären die Nachfüllfarben für lösungsmittelhaltige Filzschreiber, wie sie z.B. die Firma EDDING herstellt. Diese Filzschreiber in ihren verschiedenen Stärken und vielen

Farben sind ab einer bestimmten Qualität zum Nachfüllen vorgesehen. Die dazugehörige Nachfüllfarbe ist in 25-ml-Flaschen im Schreibwarenhandel erhältlich. Diese Farben mit ihrer sehr feinen Pigmentierung können sowohl mit dem Pinsel als auch mit der Airbrush-Pistole aufgetragen werden und lassen die Druck-Konturen des ursprünglichen Modellbaubogens später durchscheinen. Da diese Farben auf einem alkoholischen Lösungsmittel basieren, entfällt auch die Wellung des Papiers. Ein kleines Manko dieser Farben soll aber auch nicht verschwiegen werden: Sie sind sehr geruchsintensiv und daher für empfindliche Nasen nicht unbedingt geeignet, daher sollte für gute Lüftung gesorgt werden. Ein ausreichende Abdeckung der Umgebung zum Schutz vor Spritzern und Klecksen ist ebenfalls angezeigt.

Axel Huppers, Moers

Kartonmodellbau und Kunst

VORBEMERKUNG: Ganz anders als in Deutschland besteht in anderen Ländern eine sehr enge Beziehung zwischen Kartonmodellbau und den sich daraus ableitenden Kunst- und Darstellungsformen. Dies ist besonders z.B. in den USA und Schweden zu beobachten. Herr Pleiner hatte im Oktober 1998 die Gelegenheit, auf Einladung von Prof. Black, vor einigen Designer-Klassen der Austin-Peay-University, Clarksville, Tennessee über Kartonmodellbau, dessen künstlerische Aspekte und persönliche Ansichten zu referieren. Herrn Black erschienen Herrn Pleiners Ausführungen so interessant und passend zu seinen eigenen Arbeiten, daß im letzten Semester ein Seminar über künstlerisches Gestalten mit den Techniken des Kartonmodellbaus in Clarksville statt-

fund. Beinahe überflüssig zu sagen, daß auch dabei modernste digitale Technik zum Einsatz kam. Auch Gunnar Sillen/Schweden befaßt sich u.A. in seiner Arbeit mit den Wechselwirkungen zwischen Kunst und Kartonmodellbau. Lassen wir aber jetzt Prof. Black selbst zu Wort kommen:

Gewöhnlich macht man einen Unterschied zwischen Kunst und Hobby, schaffen und basteln. Es gibt aber einige Künstler, deren Werke sich kaum vom Papierbasteln unterscheiden lassen. Diese Künstler verwenden traditionelle Kartonmodellbautechnik bei der Schaffung einer Form: Sie messen ab, zeichnen auf, schneiden, falten, und dann kleben sie alles zusammen. Wo bleibt denn der Unterschied? Er ist noch zu finden, und in den folgenden

Dias werden Sie ihn an vielem erkennen: zum Beispiel an der Größe der Formen, an der Auswahl von Gegenständen und vor allem an dem ideologischen Zweck der Darstellung.

Ich zeige Ihnen Werke von fünf verschiedenen Künstlern, vier aus den USA und einem aus Deutschland. Ich fange mit mir selbst an:

Kell Alexander Black, geboren 1959 in Atlanta, USA. Alles, was Sie sehen, wurde aus Papier geschaffen. Sogar der Sockel ist aus Karton. Die Objekte sind lebensgroß und aus Farbpapier und Aquarellpapier. Ich lege viel Wert auf die Genauigkeit. Wenn ein Stuhl aus Papier irgendwie verlockt; sich darauf hinzusetzen, dann ist die Arbeit erfolgreich. Meiner Meinung nach sind die schönsten Dinge der Welt

genau jene, die wir jeden Tag übersehen. Ich meine die vielen Werkzeuge- und Gegenstände, die wir leicht in die Hand nehmen, ohne daran zu denken, daß es diese einmal nicht gab. Wer hat die Geige erfunden? Oder die Gabel? Sogar das Buch muß einmal erfunden worden sein, obwohl wir es heute für selbstverständlich halten. Mich interessiert auch die Welt der Handarbeit, denn jahrhundertlang gab es keine Trennung zwischen Kunst und Arbeit. Ein Künstler war selbstverständlich auch Schreiner oder Ingenieur.

Der zweite Künstler: **Pier Gustafson**, geboren 1956 in Minneapolis, USA. An dem anderen Ende des Spektrums ist die Kunst von Pier Gustafson. Er ist Maler in drei Dimensionen. Er erstellt Formen aus Papier, und dann bemalt er alles mit Tusche in schwarz/weiß. Alles ist in Lebensgröße. Er legt nicht viel Wert auf die Technik der Konstruktion: alles ist ganz schnell gebaut. Wichtiger für ihn ist die Malerei und die Gesamtwirkung von Form und Farbe. Pier Gustafson hat eine sehr nostalgische Weltanschauung: Je älter, desto besser. Seine Neigung zur Nostalgie drückt sich auf verschiedene Weisen aus. Die Ob-

jekte, die er darstellt, sind vergessen, viele sind kaputt, und die monochromatischen Farben erinnern an alte, zerkratzte Photos. Leider schafft er solche Skulpturen nicht mehr. Nach 10 Jahren solcher Arbeit hat er sie an den Nagel gehängt und ist jetzt als Illustrator tätig.

Ganz anders ist die Kunst von **Dennis Vernon**, geboren 1959 in Chicago, USA. Er ist leidenschaftlicher Baseballfan, und er interessiert sich auch sehr für alte, klassische Autos aus den 40er und 50er Jahren. In seiner Kunst sind beide Interessen vorhanden, wenn nicht übertrieben. Er arbeitet mit sehr dickem Papier und Pastellstiften.

Bei den ersten drei Künstlern waren die Objekte und die Materialien selbst sehr wichtig: Es ist immer wieder überraschend festzustellen, daß die Dinge tatsächlich aus Papier sind!

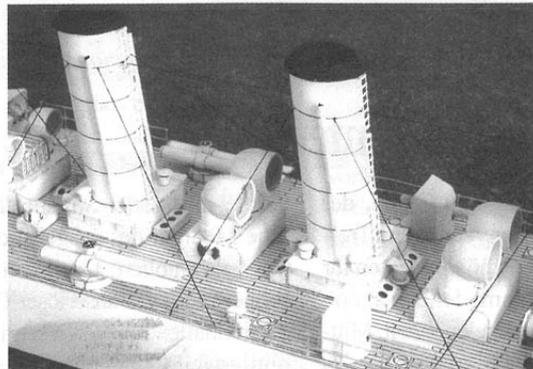
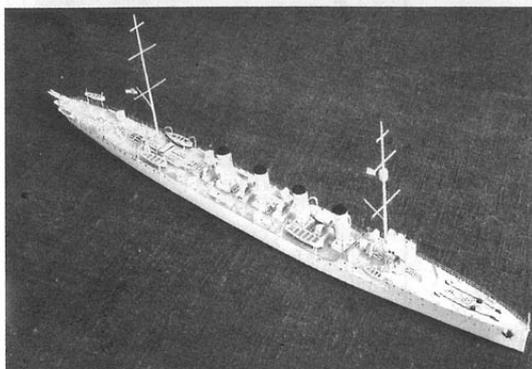
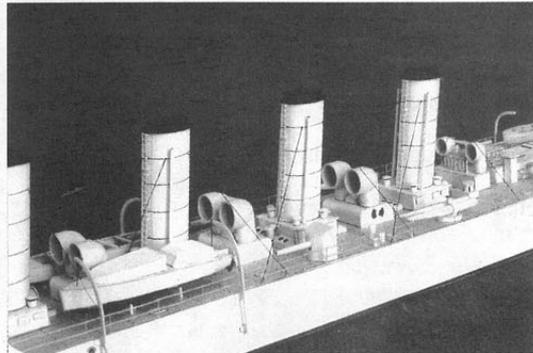
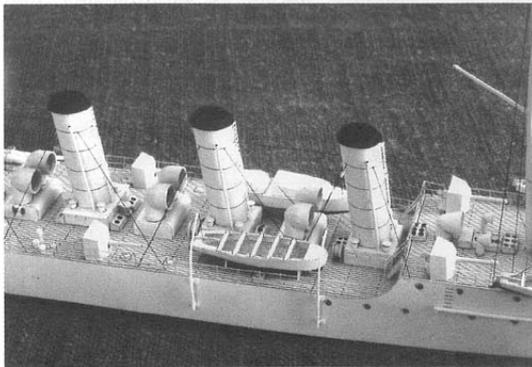
Bei **Thomas Demand**, geboren 1964 in München, sind die Themen anders. Für ihn sind die Papiermodelle, die er baut, nur ein Anfang. Er fotografiert seine Szenen, und dann stellt er diese Fotos aus: als Zuschauer sieht man die echten Modelle nicht, nur die Fotos. Die Fotos sind fast ba-

nal, aber hinter jedem lauert eine dunkle Geschichte. Die Quelle für den Raum ist ein Zeitungsfoto aus der Kriegszeit. Der Raum ist nämlich das Führerhauptquartier gleich nach dem Hitler-Attentat. Das abgebildete Badezimmer (Beau Rivage) ist das, in dem der Politiker Uwe Barschel tot aufgefunden wurde. Die beiden abgebildeten Fotos sind von Stasi-Büros, die aufgebrachte Bürger der ehemaligen DDR stürmten, um ihre Geheimakten zu finden. Ein Hotelzimmer, wo L. Ron Hubbard, der Begründer der Scientology, sein Buch »Dianetics« geschrieben hat. Das Wiederaufbaubüro München nach dem Krieg.

Und am Schluß noch ein Fotograf. **James Casebere**, geboren 1947 in den USA. Er verwendet Papiermodell auch nur zum fotografieren, und genauso wie Thomas Demand, stellt er nur die Fotos aus. In seiner Kunst geht es um die Einsamkeit und die Unmenschlichkeit des Lebens. Seine Bilder haben eine starke, sofortige Wirkung.

Nach einem Vortrag, gehalten von Prof. Kell A. Black, anläßlich des Kartonmodellbaurtreffens in Bremerhaven im April 1999

Ku.K. Kreuzer »Helgoland« im Bild



Modell im Maßstab 1:250 aus dem CFM-Verlag

Lieferbare Modelle aus dem CFM-Verlag

Schiffe	Empfohlener Verkaufspreis
Schlachtschiff »Yamato«	60,—
Zerstörer Typ 34 A »E. Koellner«	32,—
Zerstörer »Orkan«	30,—
Zerstörer JKN-Klasse	30,—
Kreuzer »Prinz Eugen«	90,—
K.u.K Kreuzer »Helgoland«	32,—
Minensuchboot M 40	28,—
Korvette »Tarantul« (2 Modelle)	28,—
Küstenwachboote BG 23/BG 24 (2 Modelle)	24,—
Schnellboot Typ 38 »S100« (2 Modelle)	24,—
Eisbrecher »Lenin«	48,—
Kreuzer »Swordlow«	48,—
Passagierschiff »Potsdam«	54,—
Panzerschiff »Graf Spee«	60,—
Vorpostenboot und Fischdampfer (2 Modelle)	36,—
Flugzeuge	
Passagierflugzeug Tupolev TU 134	32,—
Großraumtransporter Antonow AN 22	32,—
Viermotoriges Großflugzeug Zeppelin »Staaken«	29,—
Hubschrauber Bell 205 »UH-1D Huey«	25,80
Fahrzeuge	
Russischer Panzerwagen	14,80

Irrtum und Änderungen vorbehalten – Stand der Informationen: Juni 1998

»Modellbauclub« internet

Was früher der »Modellbau-Club«, der Bastler-Stammtisch oder vereinzelte Treffen an Kommunikationsmöglichkeiten für uns »einsame« Kartonmodellbauer bot, war meist eine lokale Angelegenheit. Mittlerweile hat sich jedoch auch in vielen

deutschen Bastler-Stuben das elektronische Medium des ausgehenden 20. Jahrhunderts etabliert: Das Internet! Früher meist als unseriöser Debattierclub zweifelhaften Inhalts verschrien, existiert mittlerweile - allerdings dominiert von

Modellbauern und Sammlern aus den USA - im Internet die weltweit größte Interessengemeinschaft für Kartonmodellbauer. Der kommende CFM-Report wird eine Zusammenstellung und Präsentation einiger interessanter Internet-Angebote zum Thema enthalten. Dazu einige kritische Gedanken:

Der einzige, allerdings gewaltige Unterschied zu früheren Zeiten besteht darin, daß Leute, die über den ganzen Erdball verstreut leben und sonst so gut wie keine Chance hätten, sich mit »Gleichgesinnten« auszutauschen, nun miteinander diskutieren können, als lebten sie Haus an Haus. Und das hat einen nicht zu unterschätzenden Bestätigungs- und Verstärkungseffekt.

Fast so schnell wie die globale Gemeinden der Wissenschaftler und Finanzexperten haben auch die geographisch zerstreuten Anhänger elitärer Hobbies erkannt, daß die Netze auf einmalige Weise ihren Basisbedürfnissen entgegenkommen: Sie erlauben die schnelle Binnenkommunikation innerhalb der eigenen Gruppe und eine billige Verbreitung von Daten und Erkenntnissen an die weiteren Sympatisantengemeinde. Der Cyberspace ist für die Kartonmodellbau-Fans am Ende des 20. Jahrhunderts was am Ende des 19. Jahrhunderts das Hinterzimmer und das Flugblatt waren: Versammlungsort und Publikationsmittel in einem. Künftige Entwicklungen bleiben abzuwarten.

Thomas Pleiner



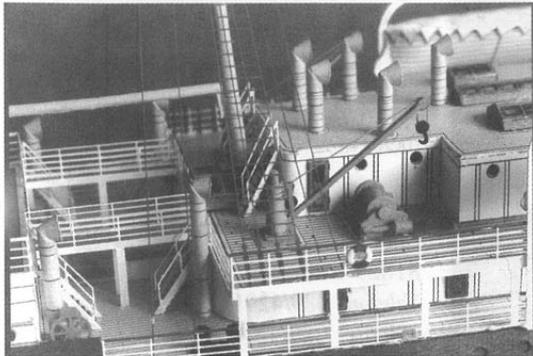
Agentur für visuelle Kommunikation

Grafik + Typografie
 Grafische Dienstleistungen
 Verpackungsentwicklung
 Verpackungsgestaltung
 Druckvorbereitung
 Konstruktionszeichnungen



Kartonmodelle und ihr historischer Hintergrund

In keinen anderen Sektor des Modellbaus existiert eine so breite Modellvielfalt wie im Kartonmodellbau. Dieses Hobby hat sich, seit dem Entstehen der ersten Kartonmodelle vor ca. 350 Jahren, wenn auch mit Unterbrechungen, stetig weiter entwickelt.

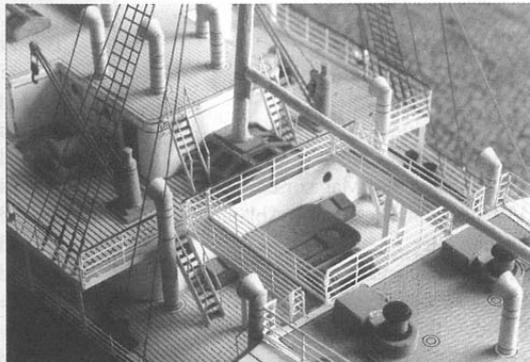


Natürlich ist es im Lauf der Zeit zu zahlreichen Auf- und Abschwüngen gekommen. Dank einiger Initiatoren, nicht zuletzt des Arbeitskreises Kartonmodellbau im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven, befindet sich dieser Sektor wieder im Aufwind.

Nicht zuletzt durch die lange Existenz des Kartonmodellbaues, kann man im Gegensatz zu anderen Modellbausektoren, ganze Entwicklungsreihen historisch darstellen. So kann man im Marinebereich die Entwicklung vom Monitor NOVGOROD bis zum modernen Schlachtschiff BISMARCK oder dem größten jemals gebauten Schlachtschiff, die japanische YAMATO, durch alle Zeitepochen mit allen technischen Neuerungen lückenlos darstellen. Es fehlt an nichts. Selbst der Übergang der Schlacht-Linienschiffe, wie es die Schiffe der SCHLESWIG-HOLSTEIN-Klasse und die Schiffe der BRAUNSCHWEIG-Klasse darstellen, zum All-big-gun-Schiff, wie es die LION die VON DER TANN und bis zur BAYERN-BADEN-Klasse ist alles als Modell zu bauen. Selbst die Schiffe vergessener, nicht mehr existierender Flotten, wie die der österreichischen K.u.K. Marine sind im Programm der Kartonmodell-Hersteller. So erinnern die Rapidkreuzer der HELGOLAND-Klasse an die Blütezeit dieser einst so starken Marine. Immerhin hat diese Marine unter ihren großen Admiral Tegetthoff den entscheidenden See-

sieg vor Helgoland gegen die Dänen erfochten. Dadurch kam das Herzogtum Schleswig-Holstein endgültig zu Deutschland und diese Grenze hat bis heute Bestand. In den Schulen kann man auch die zivile Entwicklung der Seefahrt in allen Teilbereichen gut nachvollziehen. Vom ersten Dampfboot des Ingenieurs Fulton, die CLERMONT bis zum modernen Containerschiff ist alles vorhanden. Vom Frachtsegelschiff PASSAT über den kleinen Kanaldampfer weiter über die Frachter SCHWAN und KATHARINA DOROTHEA FRITZEN ist der Übergang vom Segelschiff zur Dampfschiffahrt gut dokumentiert. Natürlich fehlt es auch hier nicht an der Darstellung weiterer

Zeitzeugen, wie z.B. den ersten LUXUS und zugleich Auswandererschiff KAISER WILHELM DER GROSSE und der TITANIC bis zum reinen Passagierdampfer BREMEN und MONTE ROSA. Auch die jetzt modernen Kreuzfahrtschiffe wie die EUROPA und die ASTOR, die in der 1898 gebauten AUGUSTE VIKTORIA ihren Vorläufer hatten, ist alles vorhanden. Jeder weitere Aspekt der Seefahrt schlägt sich ebenfalls nieder. So ist auch der Bereich der Kombi-Schiffe, angefangen von der FELDMAR-



SCHALL über die POTSDAM bis zum Ende der Reihe mit der SCHWABENSTEIN, vollständig und in allen Facetten als Modell baubar. Diese Aufstellung ist fast endlos ergänzbar. Erwähnenswert ist auch, daß die ganze Entwicklung der Fischereifahrzeuge inklusive des Walfanges, nahezu komplett vorhanden ist. Jeder Marinesektor, vom U-Boot über Zerstörer, Kreuzer, Flugzeugträger, Schlachtschiffe und vieles mehr, läßt sich von den Anfängen bis zum heutigen Tag verfolgen und als Modell bauen. Natürlich sind auch

andere Bereiche des Kartonmodellbaues, wie Fahrzeuge, Flugzeuge und auch Architektur, historisch nahezu vollständig. Hier bieten sich für den Modellbauer Möglichkeiten, die in keinen anderen Bereich vorhanden sind.

Auch ist die Qualität vieler Modelle so gut, daß sie auch in Museen, die die historischen Abläufe ja gerne präsentieren, vor jeden kritischen Auge bestehen können. In den Schulen wurde der Kartonmodellbau auch als Lehrmittel benutzt. Nicht nur im Geometrieunterricht boten sie gutes Anschauungsmaterial, auch im Geschichtsunterricht, Biologie und vieles mehr, wurden sie als Auflockerung und wertvolle Unterstützung eingesetzt. Erfreulich ist es, daß sich in heutiger Zeit wieder Hersteller und Verlage gefunden haben, die diesen Bereich fortsetzen. Das Sortiment hat dadurch weiter an Breite und Qualität gewonnen. Es ist dieser Sparte nur zu wünschen, daß sie auch neue Kunden und Interessenten gewinnen kann.

Michael Müller

Modellfotos:
Dipl. Ing. R. Lachmann, Salzburg

Dankeschön...

An dieser Stelle will ich meinen Dank an Herrn Pleiner aussprechen. Er gestaltet ehrenamtlich und mit viel Sachverstand diese Zeitung, wie auch die Ausgaben der Jahre 1997 und 1998. Herr Pleiner besitzt sehr viel Erfahrung auf dem Gebiet des Kartonmodellbaus.

Von 1980 bis 1990 war Herr Pleiner exklusiv für den Verlag J.F. Schreiber als Modell-Konstrukteur tätig. In dieser Zeit entstanden Modelle wie »Kölner Dom« oder »Dom zu Speyer«. Später vervollständigte er das Modell »Prinz Eugen« für den CFM-Verlag.

Herr Pleiner betreibt seit einigen Jahren sein MTP-Studio und beschäftigt sich unter anderem mit der Umsetzung von kreativen Ideen in Kartonmodelle. Abnehmer sind seit vielen Jahren Industrieunternehmen. Aber auch wenn Modellbauer bestimmte Vorhaben als Kartonmodell verwirklichen wollen, ist Herr Pleiner der richtige Ansprechpartner. Teilen Sie ihm Ihre Ideen mit und lassen sich ein unverbindliches Angebot machen.

Michael Müller



An alle Schulen & Vereine



Das Modell des ersten Düsenjägers, HE 178 ist speziell als »Einsteigermodell« entwickelt worden. Der Konstrukteur des sehr gefälligen Modells ist Herr Reimers aus Esslingen. Das Modell soll junge Menschen anregen, sich wieder mit dem Kartonmodellbau zu beschäftigen. Schulen, Vereine und sonstige pädagogischen oder nicht-pädagogische Einrichtungen können das Modell kostenlos beim CFM-Verlag anfordern. Es wird nur eine Versandgebühr von DM 10,- erhoben. Dafür können auch mehrere Modelle auf einmal angefordert werden. Wer das Modell einsetzen, soll Kontakt aufnehmen.

cfm-Verlag
Stahlgruberring 53
81829 München
Telefon: 089/4291-95 oder -96
Telefax: 089/421652

Prinz Eugen – News

Derzeit planen der CFM-Verlag und das MTP-Studio eine Überarbeitung des 18-bogigen 1:250 Modells Schwerer Kreuzer PRINZ EUGEN (erschienen 1996). Die damali-

ge Auflage ist bis auf Restexemplare ausverkauft. Eine Neuauflage wird aus einer völlig neu bearbeiteten Konstruktion auf digitaler Basis bestehen und sowohl eine verbale Bauanleitung mit umfangreichem historischen Material und zahlreichen isometrischen Montagezeichnungen enthal-

ten. Die bisher in der Konstruktion enthaltenen kleinen Unzulänglichkeiten werden beseitigt, ein Unterwasserschiff wird ergänzt. Farbliche Gestaltung und Detaillierung werden dem Stand der Technik angepaßt, verschiedene Ausrüstungszustände werden wahlweise zu bauen sein. *Thomas Pleiner*



Agentur für visuelle Kommunikation

Grafik + Typografie
Grafische Dienstleistungen
Verpackungsentwicklung
Verpackungsgestaltung
Druckvorbereitung
Konstruktionszeichnungen

Thomas Pleiner
Ergoldsbacher Str. 19
D-84056 Rottenburg
Telefon +49 (0) 8781 92347
Telefax +49 (0) 8781 92521

E-mail thomas.pleiner@t-online.de

UNSERE LEISTUNGEN

Grafik + Typografie

- Photosatz mit QuarkXpress und Pagemaker
- Kunst-Kataloge
- Ausstellungs-Kataloge
- Zeitschriften und Magazine
- Visualisierung technischer Abläufe
- Datenblätter
- Produkt-Präsentationen
- Image-Broschüren
- Grafiken für Immobilienmarketing
- Plakate
- Buchgestaltung und -produktion
- Corporate Design Projekte
- Print-Werbemittel
- Website-Gestaltung
- Bastel- / Modellbau-Bogen

Grafische Dienstleistungen

- Film- und Dia-Belichtungen
- Andrucke, digitale proofs
- farbige Plots A4 - A1 bzw. bis 0,6 x 33 m
- elektronische Bildbearbeitung
- Vermittlung von Druckerei-Leistungen

Beratung + Schulung für:

- elektronische Druckvorstufe
- QuarkXpress (PC + MAC)
- Adobe Pagemaker (PC + MAC)
- Adobe Photoshop (PC + MAC)
- Adobe Illustrator (PC + MAC)
- Adobe Pagemill
- Adobe Acrobat
- Adobe Type Manager
- CorelDraw
- Corel PhotoPaint
- Ashlar Vellum (high-end CAD)
- Ashlar Drawing board

Verpackungsentwicklung/-gestaltung

- Beratung
- Entwicklung Gestaltung von
 - Faltschachteln
 - Tuben
 - Dosen
 - Etiketten
- Produktionsbetreuung

