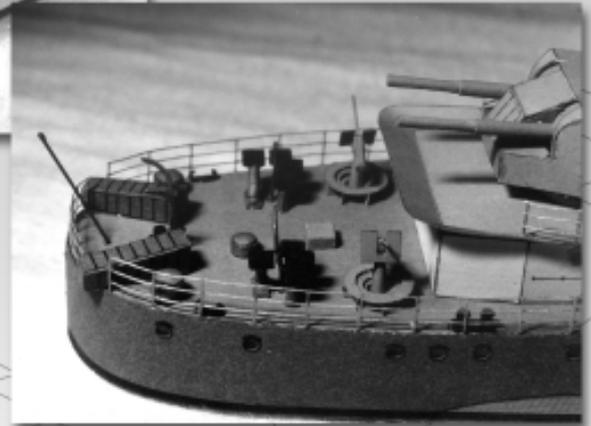
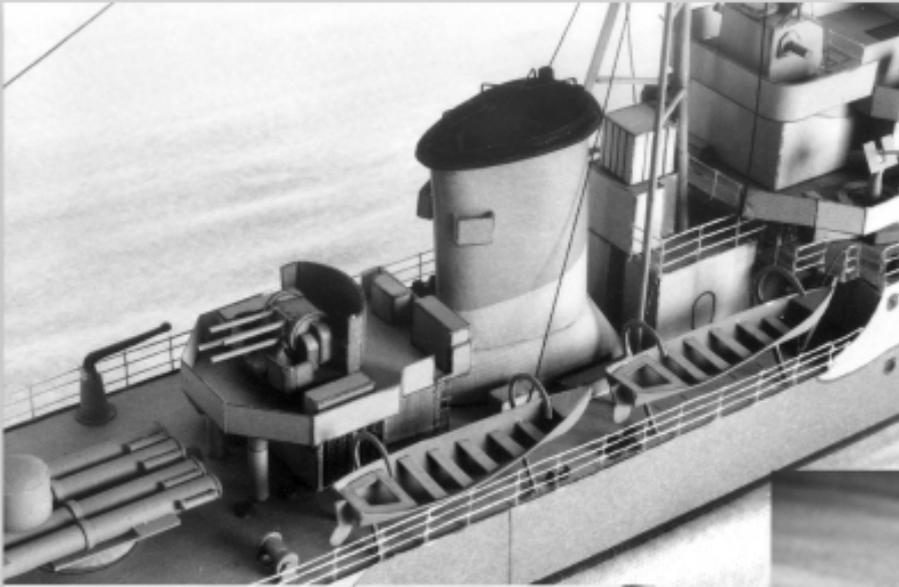


## Hauszeitung 1/2000

### »ORKAN«

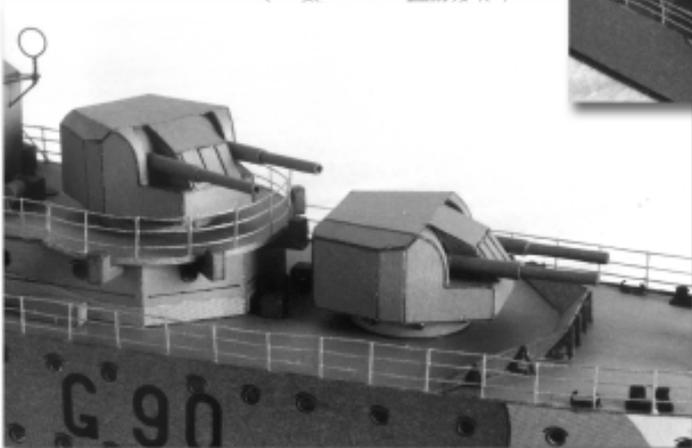
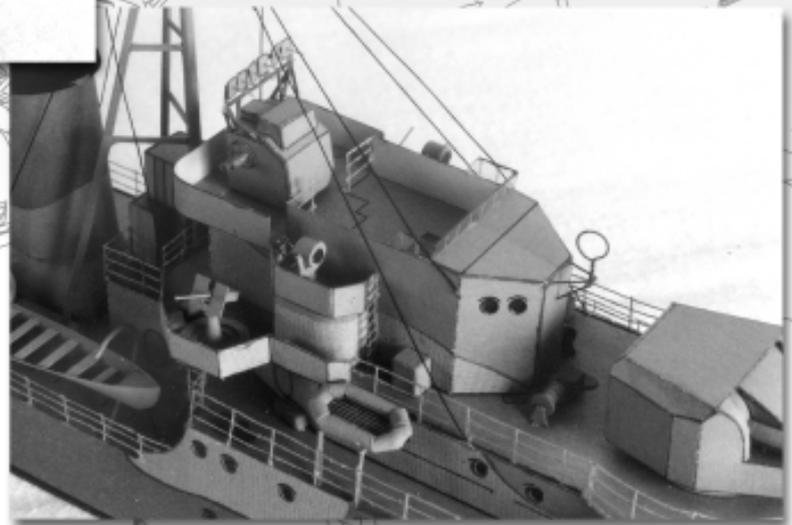
**Zerstörer  
 der polnischen Kriegsmarine  
 (Britische »M«-Klasse)**

Die Zerstörer der Tribal-Klasse waren der britischen Admiralität zu unhandlich, so wurden ab 1936 die Entwürfe für die Nachfolgemodelle der J-K-N-Klasse und darauf folgend die der L- und M-Klasse erarbeitet. Diese Typen repräsentierten die bis dahin besten Zerstörer aller Marinen. Auf der Grundlage dieses Entwurfs baute Großbritannien ca.



cfm-Kartonmodell 1:250  
 Gebaut & fotografiert von  
 Reinhard Lachmann, Salzburg

200 Einheiten in verschiedenen Klassifikationen. Die letzte Serie war die »Battle«-Serie, die weitgehend erst nach Ende des zweiten Weltkrieges fertiggestellt wurde. Diese Zerstörer bewährten sich auf allen Kriegsschauplätzen, vom Eismeer über den Atlantik, vom Mittelmeer bis in die Südsee und dem fernen Osten. Die Antriebsanlage,



bestehend aus nur zwei Kesselräumen (daher verfügte dieser Schiffstyp auch nur über einen Schornstein) war zwar nicht die technisch beste Lösung, bestach aber wegen ihrer Betriebssicherheit und Robustheit.

Diese Zerstörer hatten eine Rumpfkonstruktion, die jeder Wetterlage gerecht wurde. Der Fahrbereich reichte aus, um die Konvois über den Nordatlantik zu eskortieren und es war noch genügend Reserve vorhanden, um angreifende U-Boote zu bekämpfen. Nach dem Krieg wurden diese Zerstörer weitgehend an befreundete Marinen abgegeben und versahen noch lange ihren Dienst.

Aus dem Inhalt:

Editorial .....	Seite 2
Wertjournal .....	Seite 2
Drei Grazien auf der Reise nach Ostindien .....	Seite 3
Kartonmodellbau und elektronische Medien .....	Seite 4
Der »Alte Hof in München« .....	Seite 7
Die Farbgebung am Modell- Die kalte Harmonie .....	Seite 8
Die Bayerische S 3/6 .....	Seite 9
Baubericht »Potsdam« .....	Seite 10
Schwerer Kreuzer Prinz Eugen im Spiegel fachlicher Kritik .....	Seite 12
Passat-Verlag Spezial .....	Seite 16
Kartonmodell, theoretisch Der Arbeitskreis Geschichte des Kartonmodellbaus .....	Seite 17
Zollkreuzer »Hohwacht« .....	Seite 18
CFM-Modell Vorpostenboot und Fischdampfer .....	Seite 20
Schnellboot S38 .....	Seite 21
Lieferbare CFM-Modelle .....	Seite 22
An die Schulen und Vereine Modell Heinkel HE 178 .....	Seite 23
Nachtrag zum Artikel SWERDLOW-Klasse .....	Seite 23
Kartonmodellbauertreffen Bremerhaven April 2000 .....	Seite 24
Kartonmodell-Ausstellung in Duisburg-Rheinhausen .....	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, Sommer 2000

V.i.S.d.P.: Michael Müller und Thomas Pleiner

## Editorial

Mit einem leicht abgewandelten Erscheinungsbild und neuer Typografie geht der cfm-report ins Jahr 2000 und damit ins sechste Jahr seines Erscheinens.

Den Lesern sei für ihre Treue, ihre rege Beteiligung mit konstruktiver Kritik und der Einsendung von Text- und Bildmaterial gedankt. Und Dank geht an all diejenigen, die den cfm-Modellen interessiert und aufgeschlossen gegenüber stehen und dadurch den Bestand dieser inzwischen recht ansehnlichen Kollektion sichern.

Dank geht auch an alle, die sich an der begleitenden Konzeption der cfm-Modelle beteiligen, ergänzende Konstruktionen bereitstellen, den cfm-Report produzieren und überhaupt: an alle Freunde des Hauses.

Mit der Veröffentlichung der »Novgorod« erscheint im Herbst 2000 nach über drei Jahren Schaffenspause wieder ein Modell aus der »Feder« von Thomas Pleiner. Verglichen mit der Bandbreite der von ihm seit 1979 veröffentlichten Modelle nimmt sich die »Novgorod« möglicherweise etwas bescheiden aus – das kann aber nur für die Abmessungen des Modells gelten. Herr Pleiner hatte – wie manche

Leser wissen – im Jahre 1993 das kommerzielle, professionelle Konstruieren von Kartonmodellen aufgegeben. Ausnahmen blieben die – nach 16jähriger Konstruktionspause – Vollendung der PRINZ EUGEN und die Neukonstruktion der NOVGOROD. Ein in Angriff genommenes Projekt ist die vollständige Überarbeitung der PRINZ EUGEN (siehe cfm-report 1/99), es liegen auch noch mehrere »unvollendete« Architektur-Projekte in Herrn Pleiner's Schubladen. Herr Pleiner hat sich seit 1993 überwiegend publizistisch mit dem Thema Kartonmodellbau beschäftigt; von Herbst 1997 bis Sommer 1998 existierte seine Kartonmodell-Homepage, als einzige verlagsunabhängige Internet-Präsenz in deutscher Sprache. Die Homepage befindet sich derzeit in Überarbeitung und wird in einer englisch/deutschen Fassung mit erheblich erweitertem Umfang im Frühjahr des kommenden Jahres wieder »online« gehen.

Ob sich Herr Pleiner wieder häufiger neuen Modellkonstruktionen widmet, wäre eine wünschenswerte Perspektive, bleibt aber abzuwarten.

## Aus dem eigenen Wertjournal

Michael Müller

In den zurückliegenden letzten 5 Jahren hat der Kartonmodellbau einen enormen Aufschwung erlebt. Die Fülle der neu erschienenen Modelle sind in der Anzahl größer oder mindestens gleich groß, wie die in den Jahren davor erschienen sind. Auch die Qualität und die Detailfülle ist immer weiter nach oben getrieben worden. Ein versierter Modellbauer braucht jetzt fast doppelt soviel an Zeit um ein Modell fertig zu stellen wie früher. Ein Verlag muß, um wenigstens noch einigermaßen wirtschaftlich zu arbeiten, die Neuerscheinungen diesen Umständen anpassen.

Der CFM Verlag ist der Meinung, daß zwei maximal drei Modelle im Jahr genug sind. Neue Kunden werden zwar stetig hinzugewonnen, doch meiner Meinung nach dürfen sie nicht vom Angebot überhäuft werden, damit die Wahl nicht zur Qual wird. Erfreulich ist aber auf der anderen Seite, daß immer mehr Konstrukteure immer besser werdende Modelle kreieren. An guten Modellen besteht derzeit und hoffentlich auch in der Zukunft kein Mangel.

Der CFM Verlag bemüht sich aber auch die Vielfalt der Modelle zu erhöhen um ein breiteres Publikum zum Modellbau aus Karton zu bewegen. So ist im Frühjahr des Jahres

2000 die bayerische Schnellzuglokomotive S 3/6 entstanden. Ein Modell mit exzellenter Detaillierung, das die Eisenbahnfreunde ansprechen soll. Bei guten Verkaufszahlen kann man natürlich auch entsprechende historische Waggons konstruieren, damit ein Zug komplett wird. Derselbe Autor, Herr Hartmut Scholz aus Gäufelden, ist weiter mit dem Nachtjagtleitschiff Togo beschäftigt. Es tauchen leider immer wieder konstruktive Probleme auf, die den Weiterbau verzögern. Von meiner Seite ist nur zu hoffen, daß sich Herr Scholz nicht entmutigen läßt und dieses Projekt doch noch zum Abschluß bringt.

Der Hauptschwerpunkt der Neuerscheinungen des CFM Verlages liegen derzeit aber immer noch bei den Schiffen.

Während ich diese Zeilen schreibe, werden gerade die Druckplatten für die zweite Auflage des Schnellboots S 100 Typ 38 fertiggestellt. Da es ja mein Prinzip ist, keine zweite Auflage gleich der ersten zu drucken, gibt es hier auch einige Änderungen: das Schnellboot kann einmal mit offenen Steuerstand und einmal mit der Kalottenbrücke gebaut werden. Auch wird die Bewaffnung mit sehr de-

Fortsetzung auf Seite 6

# Die drei Grazien auf der Reise nach Ostasien

Michael Müller

Als nach dem fürchterlichen schwarzen Freitag die Wirtschaft die Talsohle durchschritten hatte, faßte man beim NDL Bremen und bei der HAPAG in Hamburg wieder Pläne die Schifffahrt nach Ostasien zu verstärken. Auf Neuguinea existierten noch deutsche Koprä Pflanzler, die ihre Ware gern auf deutschen Schiffen befördern würden. Die Wirtschaft in Japan und im übrigen ostasiatischen Raum



wuchs rasch. Die deutschen Schiffe die die diese Linie befuhren die COBLENZ- und die FELDHERREN - Klasse waren hoffnungslos veraltet. Die Konkurrenten im Ostasien-Dienst besaßen Schiffe zwischen 14.000 und 17.000 BRT. Die Geschwindigkeiten betrug zwischen 15 und 20 Knoten. Das schnellste Schiff, die Italienische VICTORIA, war sogar 21 Knoten schnell.

Die Einrichtungen für die Passagiere waren wesentlich größer, umfangreicher und komfortabler als auf den schon erwähnten deutschen Schiffen. So plante der NDL und die HAPAG schon 1933 je 1 Schiff zu bauen, die auf dieser Linie verkehren sollten. Aber nach der schweren Wirtschaftskrise war das Kapital der Reedereien vernichtet.

Der Staat bzw. die Nationalsozialisten hatten bereits bedeutende Anteile an beiden Reedereien und waren den Plänen auf das äußerste zugetan. Aus öffentlichen Mitteln und unter der Firma für öffentliche Aufträge als Bauaufsicht wurden in Hamburg die POTSDAM und in Bremen die SCHARNHORST auf Stapel gelegt. Wirtschaftliche Berechnungen ergaben aber schon bald, daß diese Linie nur mit drei Schiffen befahrbar war. Sonst wäre der Abstand zwischen den Abfahrtszeiten zu groß geworden. Es wurde dann ebenfalls, nur etwas zeitversetzt, auf der AG Weser Bremen die GNEISENAU auf Stapel gelegt.

Durch politischen Einfluß wollte man Schiffe, die die ausländische Konkurrenz übertreffen sollten. Da aber die Nationen der Konkurrenten Großbritannien, Frankreich, Portugal, Niederlande und Italien noch Kolonien in diesen Raum besaßen, wurden die deut-

schen Schiffe gegen die wirtschaftliche Vernunft gebaut.

Besonders die Einrichtungen für die Passagiere waren zu umfangreich geraten. Deutschland mußte ja keine Truppen, Beamte oder sonstige Personen im öffentlichen Dienst befördern. Aber immer wenn die wirtschaftlichen Zwänge fallen, entsteht etwas Schönes, Ästhetisches, Anspruchsvolles. So war es auch bei diesen drei Schiffen. Wie das Modell der POTSDAM und viele Fotos es beweisen, entstanden wirklich Schiffe die an Eleganz und Harmonie des äußeren Erscheinungsbildes keine Konkurrenz besaßen.

Auch an der Inneneinrichtung wurde nicht gespart. Die besten Möbelschreiner und Innenarchitekten, die alle durch die damals richtungsweisende Schule des Bauhauses gingen, waren hier am Werke. Alle Zeitzeugen mit denen ich noch sprechen konnte, waren begeistert. Es muß für die Passagiere mehr als ein Vergnügen gewesen sein, auf diese Schiffe zu reisen. Übereinstimmend wurde die Atmosphäre gerühmt, die man vielleicht mit »ruhi-



ger Eleganz« am besten beschreiben kann. Doch hatte der politische Einfluß noch ganz andere, fast nicht sichtbare Akzente gesetzt. So wurden auf den Schiffen verschiedene Bug- und Rumpfformen getestet und völlig neue turbo-elektrische Antriebe eingebaut. Hier bauten die AG Weser Bremen und die Blohm und Voss Hamburg ihre von ihren Ingenieuren favorisierten Anlagen ein. Bei der Blohm und Voss Werft war die Benson Hochdruckanlage schon für die neuen Zerstörer in der Planung und teilweise in der Erprobung. Die Kriegsmarine konnte wegen den Bestimmungen der Versailler Vertrages keine großen Versuchsreihen bauen und so griff man in die Belange der Handelsschifffahrt ein. Der Staat war ja erheblich an den Reedereien beteiligt und konnte so ungeniert mitsprechen. Die Benson Anlage war eine Hochdruck-Heißdampfanlage mit relativ wenig Gewicht. Aus

12,3 kg Maschinengewicht konnte 1 PS gewonnen werden, alle anderen Maschinenarten konnten hier nicht mithalten.

Sehr schwierig war der hohe Betriebsdruck von 110 bis maximal 140 atü beherrschbar. Es kam immer wieder durch Risse in den Verbindungsstellen zu gefährlichen Dampfaustritten, die darüber hinaus das Maschinenpersonal durch Verbrühungen schwer verletzen konnten. Aber ein Vorteil der Benson Anlage war das schnelle Hochfahren der Kessel. So konnte beispielsweise innerhalb von 10 bis 15 Minuten der Kessel seine volle Leistung erbringen. Dies wurde von keiner anderen Kesselanlage erreicht. Aber gerade am Personal und ihrer Ausbildung war die Kriegsmarine sehr interessiert. Man konnte die Männer mit ihrer Erfahrung sehr gut für die neuen Zerstörer gebrauchen. Wie es sich im weiteren Verlauf zeigen sollte, waren es gerade diese Männer die die Zerstörer wenigstens fahrbereit hielten. Es zeigte sich aber auch, daß die Benson Kesselanlage nie wirklich beherrschbar war und zu hohen Ausfällen neigten. Ein-

nige Zerstörer waren genauso lang in der Werft wie auf See. Für ein Handelsschiff, wie es die POTSDAM war, waren die Benson Kesselanlagen völlig ungeeignet.

Die Handelsschiffe fuhren aus dem Hafen mit möglichst gleichmäßiger Geschwindigkeit zum nächsten Hafen. Häufig wechselnde Geschwindigkeiten, die während eines Gefechtes von entscheidender Bedeutung waren, sind bei den Hand-

delsschiffen nicht vonnöten. Jeder von uns weiß es als Autofahrer auch selbst, daß häufig wechselnde Geschwindigkeiten den Benzinverbrauch enorm erhöhen.

Als die Engländer nach dem Krieg die POTSDAM übernahmen, wurde als erste Maßnahme die Maschinenanlage entfernt und durch eine normale Dampf-Turbinenanlage ersetzt. Eine weitere Neuerung auf der POTSDAM war der zentrale Fahrstand im Maschinenraum. Von dieser Zentrale aus konnten alle wichtigen Funktionen, wie den Betriebsdruck, Öldruck, Schraubenumdrehungen, zu und abschalten der Hilfsaggregate, Brennstoffverbrauch und vieles andere mehr abgelesen und beeinflußt werden. Man mußte nicht zu jeder einzelnen Anlage hinlaufen und nachsehen.

Fortsetzung auf Seite 6

# Kartonmodellbau und elektronische Medien

Thomas Pleiner

»...download, print and build!«

Modellbau ist so alt wie die Menschheit. Immer schon wurden »Modelle« gebaut. Als »begreif-bares« Anschauungsobjekt in der Architektur. Als »Entwurf« für Schiffe. Oder als verkleinertes Abbild der Wirklichkeit zum Plaisier der Königs- und Fürstenhäuser. Unzählige Kunstwerke wur-

schneller, sind damit schneller am Markt präsent; Vielfalt und Detailreichtum haben ein sehr hohes Niveau erreicht. Wurde der westeuropäische Kartonmodellbau früher von zwei deutschen Verlagen nahezu dominiert, ist das Portfolio großer und kleiner Kartonmodell-Anbieter enorm gewachsen, erst

lists« und »newsgroups« verteilen sich Informationen weltweit in extrem kurzer Zeit mit begrüßenswertem Vielfältigkeitseffekt. Der Verkauf von Kartonmodellbogen mittels »e-commerce« über Internet-Shops hat gerade erst begonnen, ein Ende der Entwicklung ist nicht abzusehen.

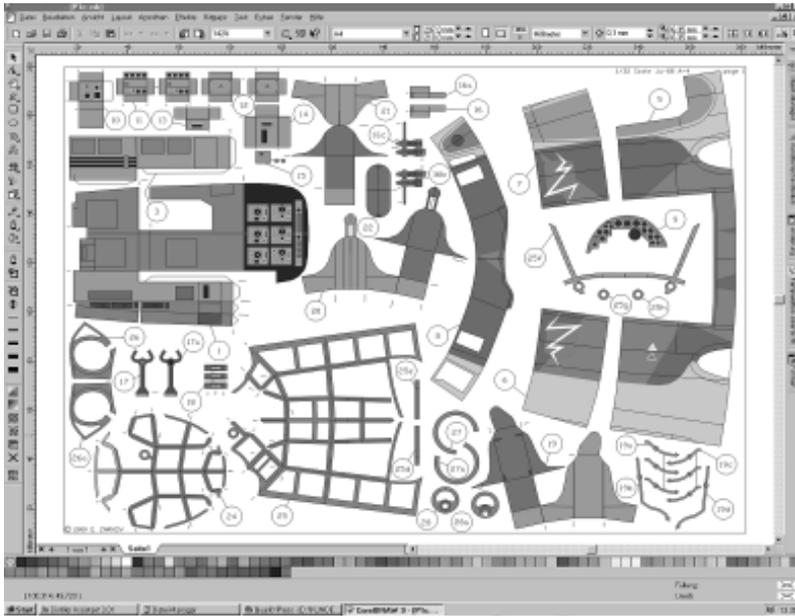
Allerdings ist auch der Beginn einer anderen Entwicklung zu verzeichnen, die sich langfristig als potentiell Problem für die etablierten Verlage herausstellen könnte: Die Möglichkeit des »Herunterladens« von kompletten Modellbogen aus dem Internet. Hier tummelt sich eine große Zahl von Anbietern, die Modelle zum »download« anbieten. Die Bandbreite reicht hier von großen Unternehmen, die Kartonmodelle ihrer eigentlichen Produkte anbieten (z.B. YAMAHA, DAEWOO, NISSAN) über große Forschungsinstitutionen (z.B. NASA) bis zu Hobby-Konstrukteuren, die ihre Kartonmodell-Laborate ins Netz stellen. Sehr viele dieser herunterladbaren Modelle sind kostenlos, manche kostenpflichtig.

Einer der unschätzbaren Vorteile für den Modellbauer ist die Tatsache, daß das Modell als Datei vorliegt, daher in beliebiger Stückzahl ausgedruckt werden kann. Die Kehrseite der Medaille besteht aber auch genau darin: Um ein Kartonmodell in akzeptabler Zeit aus dem Netz zu laden und in ausreichender Qualität auszudrucken, bedarf es nicht nur eines gewissen technischen Verständnisses sondern auch technischer Investitionen, die nicht aus dem »Taschengeld-Budget« bestritten werden können.

Die Tarifpolitik der Telekommunikationsunternehmen in Deutschland tut hier ihr Übriges. Aber wir stehen ja erst am Anfang einer Entwicklung.

So wenig wie das Fernsehen vermochte, den Kinofilm zu verdrängen oder elektronische Medien das Buch überflüssig machen, so wird das Internet gedruckte Modellbogen nicht hinwegfegen. Synergetische Kooperation sollte hier die Devise sein. Der gedruckte Modellbogen wird weiterhin seinen Bestand neben den Modellbogen-Produkten haben, die vom Netz zu laden sind. Beide Formen werden sich ergänzen und sich aneinander fortentwickeln.

Immerhin hat einer der ältesten Hobbyzweige etwas geschafft, von dem Visionäre schon seit längerem träumen: Die vollständige Übermittlung eines kompletten Produktes auf elektronischem Wege. Und die Grenzen setzen hier »nur« Übertragungsgeschwindigkeiten und Speicherkapazitäten.



den als Modell »vorweg genommen«. Der Modellbau aus Karton gehört zu den ältesten Modellbauhobbies überhaupt. Die gestalterische Beschäftigung mit »Papier als singulärem Werkstoff« (im weitesten Sinne) ist so alt wie die Erfindung dieses organischen Mediums selbst.

Die technische (und gesellschaftliche) Entwicklung in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts hat viele Veränderungen im professionellen und als Hobby betriebenen Modellbau gebracht. Der professionelle Modellbau bedient sich zunehmend der computergestützten virtuellen Realität, im Hobby-Bereich dominieren seit vier Jahrzehnten Spritzguß-Bausätze aus Kunststoff oder Materialsammlungen mit weitgehend vorgefertigten Bauteilen.

Die schwindende Popularität des »Kartonmodellbaus« in den 60er, 70er und frühen 80er Jahren ist sicher eine besondere Untersuchung wert, in die mit Sicherheit eine Betrachtung über das moderne Freizeitverhalten Eingang finden sollte.

Nachdem in die Konstruktionsbüros der Kartonmodell-Verlage die Elektronik mit ihren vielen Möglichkeiten Einzug gehalten hat, entstehen Kartonmodelle sehr viel

recht nach dem Fall des »eisernen Vorhanges«. Kaum ein Anbieter, der heute am glücklicherweise wieder wachsenden Kartonmodellbau-Markt bestehen will, kommt ohne elektronische Konstruktionshilfsmittel aus; die fast vollständig digitalisierte Druckvorstufe hat in der Druckindustrie Einzug gehalten.

Von Ausnahmen abgesehen bewegen sich jedoch Vertrieb und Marketing der etablierten Verlage meist auf den üblichen konventionellen Wegen.

Die immer schon nicht ganz einfache Präsentation von Kartonmodellbogen im Fach Einzelhandel und ein hoher Beratungsbedarf haben das Gewinnen neuer »Kunden« immer schwieriger gemacht. Immerhin wurden Verpackungen und Aufmachung im Laufe der Zeit attraktiver gestaltet.

Daß Kartonmodellbau jedoch keineswegs ein unbeachtet dahinsiechendes, antiquiertes Hobby ist, beweisen die Entwicklungen der letzten anderthalb Jahre, partizipieren doch Anbieter und Modellbauer zunehmend am modernsten Kommunikationsmedium überhaupt: dem Internet<sup>1)</sup>. Wohl kaum ein anderes Medium bringt hier die »beiden Seiten« so dicht und mit ungeahnter Breitenwirkung zusammen. Über e-mail, »mailing-

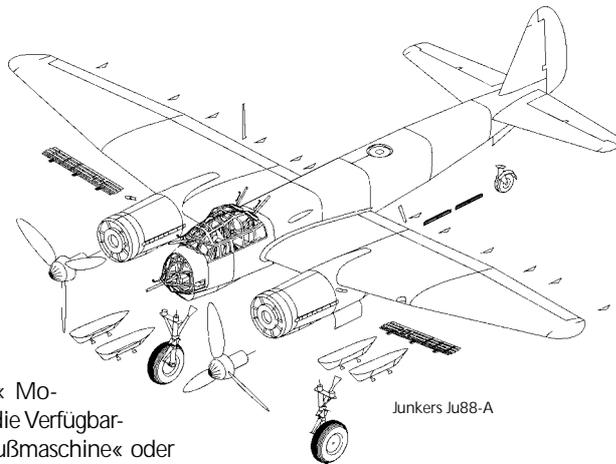
Größere, d.h. komplexere Modellbogen-Projekte sind zwar elektronisch derzeit nur auf CD-ROM verfügbar, aber die Entwicklung schreitet zügig voran.

Die Verbreitung von Kartonmodellbogen direkt über das Netz verschafft einen nicht zu vernachlässigenden Wettbewerbsvorteil gegenüber den »anderen« Modellbautechniken, denn die Verfügbarkeit einer »Heim-Spritzgußmaschine« oder einer »Schreibtisch-CNC-Fräse« bleibt vorerst Vision. Kürzlich las der Verfasser dieses Artikels bereits eine Abhandlung über »Laser-Cut-Maschinen« für den Amateurbereich. Das »lästige« Ausschneiden entfiel dann für den ambitionierten Kartonmodellbauer. Liegt hier etwa eine mögliche Zukunft für den Kartonmodellbau?

Den etablierten Kartonmodell-Verlagen sei geraten, sich dieser Entwicklung nicht zu verschließen und geeignete Konzepte zu entwickeln, denn z. Zt. liegt die elektronische Verbreitung von Kartonmodellen (abgesehen von den genannten Beispielen) in überwiegend privaten oder semi-professionellen Händen.

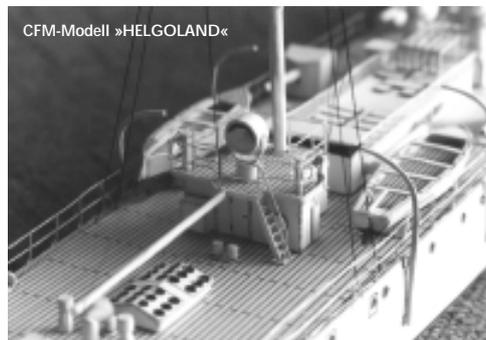
Meines Wissens nach vertreibt derzeit **keiner** der fünf deutschen Kartonmodell-Anbieter Kartonmodelle als ladbare Dateien über das Netz. Warum? »Ladbare« Modelle sollten als zusätzlicher Vertriebsweg begriffen, und eine kostenlose Variante als Werbemittel verstanden werden. Elektronische Distribution kann doch **nur ein weiterer Weg** des Vertriebs sein. Sorge um tausende un-autorisierter Kopien oder Urheberrechtsverletzungen sollte gegenstandslos sein – geeignete elektronische Schutzmaßnahmen bzw. Verschlüsselungen existieren bereits. Die Verfügbarkeit der entsprechenden Technologie dürfte für die etablierten Verlage nicht das Problem sein – eher schon ein Mangel an innovativen Konzepten.

Der Autor – in der Branche eher als kritischer Querdenker berüchtigt – fühlt sich an dieser Stelle nicht dazu berufen, sich den Kopf anderer Leute über mögliche Konzeptionen zu zerbrechen. Eine interessante Idee könnte allerdings der »zweigleisige« Vertrieb eines Kartonmodells sein. Da ohnehin der überwiegende Teil der aktuellen Veröffentlichungen digital entsteht, wäre es ein Leichtes, diese Konstruktionen **auch** als PDF-Datei zum Laden ins Netz zu stellen oder auf CD-ROM verfügbar zu machen.



Junkers Ju88-A

Mögliche »Gefahren« sehe ich eher auf anderen Gebieten: War doch der Kartonmodellbau vor 30 oder 40 Jahren vor allem auch wegen seiner eher geringen Kosten attraktiv (natürlich auch wegen des Mangels an anderen Alternativen), sozusagen ein »Taschengeldhobby«, haben sich die Kosten für eine Produktion, und damit der Verkaufspreis, inflationär erhöht – trotz digitaler Produktions-



CFM-Modell »HELGOLAND«

technik. Obwohl, bis auf einige wirkliche Ausnahmen, die Verkaufspreise von Kartonmodellen die »Schallmauer« von hundert Mark nicht überschreiten, dürfte diese »Mauer« spätestens mit Einführung des EURO endgültig fallen. Hier »unterlaufen« ausschließlich elektronisch vertriebene Modelle die Verkaufspreise, da alle Kosten für einen Auflagenruck entfallen. Damit beschränkt sich aber auch der potentielle Kundenkreis dieser Modelle auf diejenigen Modellbauer, die über die erforderliche technische Ausrüstung verfügen und trennt die nicht technisch Hochgerüsteten von eben diesen Modell-Varianten. Eine »Zwei-Klassen-Modellbauer-Gesellschaft« zu befürchten, ist sicher übertrieben, aber die Tendenz weist ein wenig in diese Richtung.

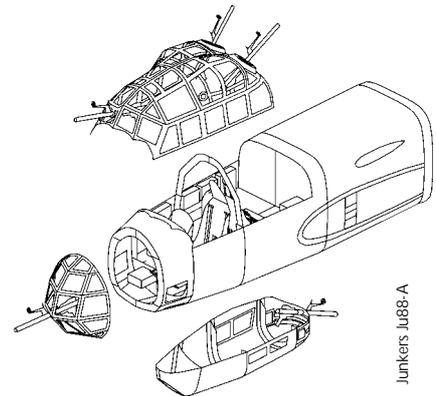
Dieser Internet-»Link« öffnet allen Interessierten die Tür zur »Elektronischen Kartonmodellbau-Welt«:

<http://er4www.eng.ohio-state.edu/~browns/card-faq/#2.1fm>

Die Abbildungen auf dieser Doppelseite zeigen die Kartonmodell-Konstruktion der Junkers Ju88-A von Dr. Emil Zarkov. Dieses Modell liegt ausschließlich in elektronischer Form vor. ©2000 Emil Zarkov – Abbildung mit freundlicher Genehmigung des Autors.

Preislicher »overkill« auf der einen und Abtrennung ganzer Käuferschichten auf der anderen Seite könnten dazu führen, daß der Kartonmodellbau zu einem eher elitären Steckenpferd wird. Und damit kann niemandem gedient sein.

Obendrein könnte passieren, daß durch den direkten elektronischen Kontakt zwischen Konstrukteur und Modellbauer die Verlage und der Handel nach und nach von einem Marktsegment völlig abgeschottet werden.



Junkers Ju88-A

Denn nicht selten übermitteln Konstrukteure ihre Modellkonstruktionen schon direkt an die Modellbauer – per e-mail, auf CD-ROM oder als ladbares Modell über das Internet.

Wer an dieser Stelle eine Auflistung der verfügbaren Internet-Adressen erwartet, von denen kostenlose Modelle geladen werden können, muß leider enttäuscht werden. Erstens wären es derzeit weit über 200 Adressen und zweitens würde die Schnellebigkeit des Mediums einen Teil der Adressen bis zur Drucklegung des cfm-reports überholt sein lassen. Und es wäre doch schade, wenn genau die Adresse ungültig wäre, die Sie am meisten interessiert. Als »kleinen Trost« verweise ich auf die Internet-Adresse unten. Hier finden Sie stets aktuelles Adressenmaterial und eine Fülle von weiteren Informationen zum Thema – allerdings ausschließlich in englischer Sprache.

Thomas Pleiner, Januar-August 2000

Anmerkungen:

<sup>1)</sup>Siehe auch cfm-report 1998 und 1999

»Die Drei Grazien« Fortsetzung von Seite 3

Dieser Fahrstand ist heute im Jahr 2000 eine Selbstverständlichkeit. Es kann dadurch erheblich am Personal gespart werden und die Reaktionszeit sowie die Sicherheit wurde ebenfalls erhöht. Im großen und ganzen waren die drei Schiffe des Ostasiendienstes voll von technischen und schiffbaulichen Neuerungen. Man erkennt aber hier sehr deutlich den Einfluß des Staates und des damit sehr eng verbundenen Militärs. Die Neuerungen bezüglich des Maschinenantriebs waren in keiner Weise nützlich für die POTSDAM, ganz im Gegenteil, die Benson Anlage war für ein Handelsschiff ein äußerst unwirtschaftlicher Fehlgriff. Interessant sind noch die Lebensläufe der Schiffe: Die SCHARNHORST war ebenso wie ihre

zwei Schwestern für den Umbau zu Flugzeugträgern vorgesehen. Die Pläne waren fertig und mit dem Umbau von SCHARNHORST und POTSDAM wurde begonnen. Kurz nach den ersten Baumaßnahmen wurden diese aber wieder gestoppt. Da die deutsche Kriegsmarine keine Erfahrungen auf diesem Gebiet besaß, hätte der Umbau zu lange gedauert und der Erfolg wäre zumindest fraglich gewesen. Anders erging es der SCHARNHORST. Sie blieb Anfang des Krieges in Japan liegen und wurde an die japanische Kriegsmarine verkauft. 1943 Umbau zum Flugzeugträger JINYO. Am 17.11.1944 versenkt durch das US-UBoot SPADEFISH, nordöstlich von Shanghai. Die GNEISENAU kenterte am 2.5.1943 nach einem

Minentreffer im flachen Wasser vor Gedser. Die POTSDAM überstand den Krieg, wurde von den Siegermächten übernommen und fuhr noch lange unter verschiedenen Flaggen in zivilen Diensten.

## Aus dem eigenen Werftjornal (Fortsetzung)

taillierten Flakgeschützen ergänzt. Mit diesen Waffen kann das Schnellboot ebenfalls wahlweise ausgerüstet werden. Konstrukteur des offenen Steuerstandes ist Herr Jochen Halbey aus Florstadt.

Ebenfalls in zweiter Auflage wird das Minensuchboot vom Typ M 40 gedruckt. An der Konstruktion braucht hier nichts geändert werden, aber die Farbgebung und die Decksgestaltung wird dem Jahr 1943 angepaßt. Die GRAF SPEE wird im Sommer des Jahres zur Drucklegung gebracht. Nach heftigen Auseinandersetzungen mit dem polnischen Konstruktionsbüro, die das Modell nach der zweiten Korrekturphase anderweitig verkauft hatten, kann dieses Modell nun zum Abschluß gebracht werden. Mein Dank an Herrn Winkler aus Mannheim für seine Beratung und an Herrn Dengler aus Speyer, darüber hinaus noch für die Konstruktion des Doppeldeckers He 60.

Herr Herzig (Konstrukteur des Vorpostenbootes) hat für die GRAF SPEE neue 15 cm Geschütze, neue Torpedorohre, neue Bordkräne und neue Turmdecken mit Bänderolen für den Spanieneinsatz konstruiert und dieser Tage an mich abgeschickt. Die Farbauszüge müssen noch von der 4-Farb-Skala in Sonderfarben. Danach kann dieses Modell zur Drucklegung gebracht werden.

Herr Herzig wird weiter die Konstruktion des Minensuchbootes vom Typ M35 (mit Tormast) vervollständigen. Die Grundkonstruktion wurde von Herrn Dr. Budelmann aus Bremen geschaffen. Das Boot soll einmal in Wk II Version und zum anderen in der Version der Bundesmarine entstehen. In der Bundesmarine sind diese Boote als »Insektengeschwader« zur Berühmtheit gelangt.

Weiter wird erscheinen der Zollkreuzer

HOHWACHT mit Tochterboot. Diese Konstruktion stammt von Herrn Reinhold Hahn aus Kiel (Konstrukteur der POTSDAM). Erscheinungstermin evtl. Weihnachten 2000.

Die »ewige Baustelle« russischer Küstenmonitor NOVGOROD kommt in diesem Sommer endlich zu seinem Abschluß. Dieses geschichtlich sehr interessante Modell soll auf



jeden Fall in diesem Jahr erscheinen. Beim selben Konstrukteur, Herrn Pleiner werden die Voraussetzungen für eine, aber nur eventuell angedachte, zweite Auflage der PRINZ EUGEN geprüft. Was aus diesem Topmodell noch alles zu machen ist, hat uns das in Bremerhaven gezeigte Modell von Herrn Pongratz, Taufkirchen vor Augenschein geführt.

Als weiteres Schiffmodell wird frühestens im Jahr 2001 der Frachter BRAUNFELS von Herrn Schmittker aus Bremen, erscheinen. Dieses Schiff war ein Schwergutfrachter aus der Reederei DDG Hansa, Hamburg. Das Original soll als Museumsschiff hergerichtet werden. Am wahrscheinlichen Liegeplatz in Bremen wird es sicherlich viele interessierte Leute an-

ziehen. Es ist leider höchst selten, daß ein ziviles, dem Wirtschaften dienendes, Schiff der Nachwelt erhalten bleibt.

Wie bereits im Heft 1/99 beschrieben, ist auch der Frachtdampfer KATHARINA DOROTHEA FRITZEN im Entstehen. Dieses Schiff habe ich als RC Modell zum ersten Mal auf der Messe in Sinsheim 1996 gesehen. Dieses Modell war

so originell und wunderschön, daß ich spontan beschloß dieses Schiff als Kartonmodell herauszugeben. Von dem Modell existieren Reißpläne und zahlreiche Original- und Modellfotos. Herr Rainer Blocksdorfs aus Stade hat mir angeboten die Konstruktion für meinen Verlag zu fertigen. Leider habe ich trotz aller Bemühungen nichts weiteres über den Lebenslauf erfahren. Nur soviel steht

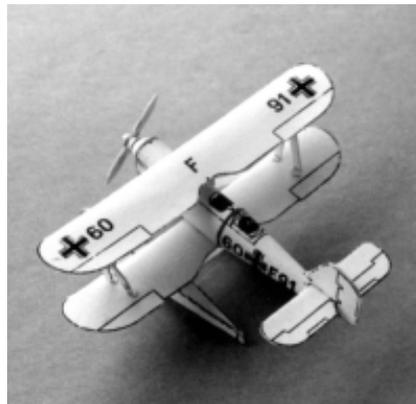
fest: Das Schiff wurde 1929 auf der englischen Werft SHORTH & BROTHERS, Sunderland als SS CRAINTON gebaut (no. 149489, yard no.: 434). Im Jahr 1951 wurde das Schiff von der Fritzen-Linie, Hamburg übernommen und mit Schwergutbäumen umgerüstet. Die technischen Daten: Länge 132,6m; Breite 18,2m; Tiefgang 10,9m (aus Lloyd's Register of Shipping vom 13. Nov. 1972). Wer weiß näheres über Lebenslauf dieses Schiffes?

Ich möchte natürlich mit Autorennamen, die Historie im Modellbaubogen mit abdrucken. Für Antworten wäre ich sehr dankbar.

An Flugzeugen wird weiter am Erscheinen des Passagierflugzeuges IL 62 gearbeitet. Dieses Modell hat sich leider sehr verzögert und

einen genauen Termin getraue ich mich aber derzeit nicht zu nennen.

Für die Fragmente die über den Hubschrauber Mi 4 vorliegen, wird noch ein Konstrukteur gesucht der diese für ein Modell umsetzen kann.



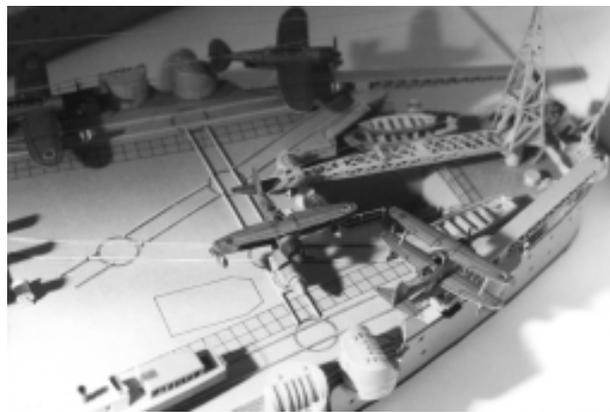
Havilland DHC3 »Otter«. Die Unterlagen werden derzeit noch gesichtet und überprüft.

Sollte die Modellkonstruktion für eine Herausgabe geeignet sein, wird dieses Modell erscheinen.

Noch in der Überlegungsphase ist ein Architekturmodell. Hier ist zwar ein Objekt ausgespäht worden. Genaue Unterlagen und ein Konstrukteur werden noch gesucht.

Natürlich gibt es darüber hinaus noch eine Fülle weiterer Ideen. An Plänen und guten Objekten fehlt es wahrscheinlich nicht. Wichtig aber ist es, in nächster Zeit zu erkennen: a) was will der Markt; b) welcher Sektor liegt im Trend und c) das wichtigste; was will und kann der Markt noch aufnehmen bzw. was wird verkauft. Die Herstellung eines Modells kostet immerhin ca. 10.000,- DM und hört bei 50.000,- DM für einen sehr umfangreichen Modellbaubogen noch nicht auf.

Daraus ist leicht ablesbar, wie wichtig eine sorgfältige Analyse und Planung für den Herausgeber ist. Auf eine glückliche und erfolgreiche Zukunft.



Fotos auf dieser Seite:  
Erwin Dengler, Speyer

zen kann.

Die Konstruktion der Natter 2 inklusive Startgerüst (Konstrukteur Herr Gebenstein) ist bei der Lithoanstalt leider irgendwie verschwunden. Vielleicht taucht diese aber noch auf, oder kann sonstwie rekonstruiert werden, dann kann auch dieses Projekt endlich zum Abschluß gebracht werden.

Von einem Konstrukteur aus den neuen Bundesländern wurde ein Modell des britisch-kanadischen Wasserflugzeuges De

## Der »Alte Hof« in München *Ein geplantes Kartonmodell-Projekt*

Das große Salzgeschäft machte der Bischof von Freising. Die Fuhrn kamen von Süden, rollten über Feldkirchen nach Feringa (dem späteren Föhring) und überquerten dort - nicht ohne ihren Zoll zu zahlen - die hölzerne Isarbrücke. Der bayerische Herzog Heinrich der Löwe fand freilich einen Weg, das Salzgeld in seine Kasse zu lenken - er zündete die Föhringer Brücke an und leitete die Salzwägen über seine Brücke, die er weiter isaraufwärts geschlagen hatte, in der Nähe einer klösterlichen Niederlassung. Kaiser Friedrich Barbarossa war einverstanden und verlieh im Sommer 1158 der Ortschaft »ze den Munichen« das Markt- und Münzrecht. München war gegründet.

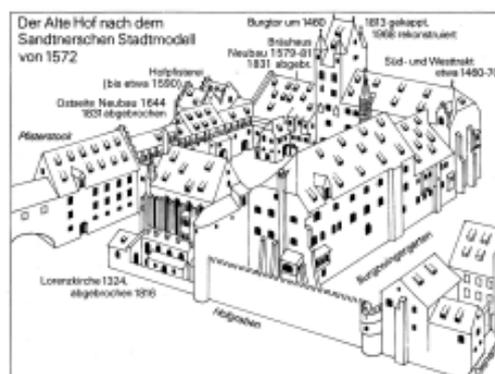
Mit Unrecht war die Gründung vor sich gegangen und zweiundzwanzig Jahre später wollte der Kaiser das alles wieder rückgängig machen. Aber sein Wunsch, daß München zerstört werde, ging nicht in Erfüllung. Der wittelsbachische Pfalzgraf Otto wird darüber froh gewesen sein, denn er bekam im gleichen Jahr Heinrichs Herzogtum zugesprochen und die Siedlung München, die bereits seit etwa fünf Jahren mit einem Mauergürtel umgeben war, brachte auch ihm viel Geld.

Die Stadt wuchs und florierte, und als sich 1255 die Urenkel des ersten Herzogs das bayerische Land teilten, zog Herzog Ludwig der Strenge aus der elterlichen Burg in Lands-

haltenen hohen Erker knüpft sich die bekannte Sage von dem Affen, der durch eines der Fenster entkommen sei, den künftigen Kaiser Ludwig den Bayern in seinen Armen.

Nachdem er einige Zeit auf dem Dach verbracht hatte, kehrte der Affe wieder ins Schloß zurück.

Später hatte der Kaiser häufig in München residiert und von 1324 bis 1350 wurden in der (inzwischen abgebrochenen) St. Lorenz-Hofkirche die Reichskleinodien aufbewahrt. Von der Residenz am Alten Hof brach der Kaiser im Oktober 1347 zu jener Bärenjagd auf, von der er nicht mehr zurückkehrte. In Puch bei Fürstenfeldbruck ist er gestorben. Einige Jahrzehnte zuvor hatte Ludwig den Befehl gegeben, die Stadt mit Mauern und Graben zu befestigen; das Neuhauser Tor, das Kosttor, das Einlaßtor, das Sendlinger Tor, das Angertor, das Isartor und das Schwabinger Tor sind damals - in den Jahren nach 1315 - gebaut worden.



hut aus und verlegte seine Residenz in das noch nicht einmal hundert Jahre alte München. Am nordöstlichen Rand der Stadt baute sich der Herzog seine von Wasser umgebene Burg, die bis heute unter dem Namen »Alter Hof« bekannt ist. In der seither vielfach veränderten Gebäuden hat in unseren Tagen das Zentralfinanzamt seine Computer aufgestellt. An den noch heute im Innenhof er-

Quelle: Nohbauer, Hans F.: Wittelsbach und Bayern 1980, Süddeutscher Verlag und Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, ISBN 3-7991-6089-2

# Die Farbgebung am Modell - Die kalte Harmonie Michael Müller

Bereits in meiner ersten Hauszeitung 1/94 habe ich ausgeführt, daß die Farbgebung am Modell etwas heller ausfallen soll, als im Original. Inzwischen sind in meinem Verlag eine ganze Reihe weiterer Modelle entstanden.

Als Drucker setze ich mich tagtäglich mit der Wirkung von Farbe auf dem gedruckten



Bogen auseinander und ganz besonders sorgfältig versuche ich es bei meinen Modellen zu handhaben. Hier erlebe ich immer wieder Überraschungen und Mißgeschicke. Im Vorfeld sammle ich alles was ich über das Original und seine Farbgebung finden kann.



Dann wähle ich die entsprechenden Druckfarben aus und mische sie ggf. ab. Der erste Bogen wird gedruckt. Hier können schon die ersten Enttäuschungen eintreten, das Blau wirkt neben dem Braun des Türrahmens überhaupt nicht, das Braun wiederum harmoniert nicht neben dem Gelb des Schornstein usw. Die Farben wirken stumpf, bei entfernter Betrachtung fließen sie zusammen und versößen. Es entsteht ein leicht verschmutzter Eindruck.

Was ist passiert, die Farben sind dem Original angepaßt und müßten eigentlich stimmen. Es stimmt aber nicht. Warum? Was ist zu tun. Erstens, Druck einstellen und zwei-

tens neue Überlegungen anstellen. Man macht sich wieder Gedanken über das Sehen und die Wirkung von Farben. Wie sieht man etwas, was einem gefällt? Bei Gegenständen: hell, leuchtend, strahlend. Überträgt man dies auf Menschen, so kommt ein warmes, sympatisches Gefühl auf. Warum wirkt dies nicht beim Modell? Also man stellt sich ein

Schiff vor, daß langsam die Weser herauf kommt. Was sieht man: zuerst die leuchtend weißen Aufbauten, dann erkennt man den dunkleren Rumpf. Beim Näherkommen werden immer mehr Einzelheiten sichtbar, gelber Schornstein, gelbe Ladebäume, leuchtend rote Rettungsboote, rote Schwimmwesten, noch näher erkennt man braune Holztüren und grüne Stahltüren und zu guter Letzt sieht man die goldenen Buchstaben des Schiffsnamens am Brückenock.

Aha, erste Erkenntnis, ein Schiff sieht man scheinbarweise, ein Modell dagegen zur Gänze.

Schauen mir das Modell z.B. der Potsdam an, so sehe ich mit einem Blick alles. Würde ich vor der originalen Potsdam stehen, so würde mein Auge und mein Gesichtsfeld nicht ausreichen um sofort alles wahrzunehmen. Die Einzelheiten würde ich später auf den

sprichwörtlich zweiten Blick erkennen. Der zweite Blick ist in Wirklichkeit immer noch der selbe Blick aber in der Wahrnehmung zeitlich etwas später aufgenommen. Dieser Blick wird im Gehirn gespeichert und kann, wenn man sich erinnern will, auch abgerufen werden. Daher kommt auch von manchen Zeitzeugen z.B. der Satz: » ... ich kann mich noch ganz genau erinnern, die Ladebäume waren ockergelb!«

So, das Original ist klar. Was bedeutet aber: **Gänzlich sehen des Modells?** Klar: das Modell erfaßt man zur Gänze (282 Meter) auf einen Blick. Außer natürlich sehr große Mo-

delle die man wiederum nur mit einer leichten Kopfdrehung betrachten kann. Aber diese spielen hier bei unserer Betrachtung keine Rolle. Wenn man das Modell zur Gänze erfaßt, muß man die Farben klar von einander abgrenzen, um den soßigen Eindruck nicht aufkommen zu lassen. Zweite Erkenntnis: Sympatisch warm, Personen und große Gegenstände, nicht soßig dafür aber kalt und klar Farben am Modell.

Nun hat man als Drucker und Meister an der graphischen Akademie in München auch allerhand über Farben gelernt. Ein immenses Fachgebiet. Ich habe bis heute nicht ausgelernt; aber soviel hab ich noch in Erinnerung. Es gibt zwischen den einzelnen Farben Harmonien und diese trennen sich kalt und warm. Warm ist sonnengelb, zinnoberrot, azurblau, toscanna grün und alle Brauntöne. Kalt ist neongelb, magenta, pink, polarweiß, artikblau und sofort. Quintessenz warm verbindet; kalt trennt.

Am Modell, an den man alle Farben auf einmal erkennt, ist die kalte trennende Harmonie wichtig. So wurde an manchen Modellen die Farbe leicht verändert um auch noch in vielen Jahren ein sauberes, klares Modell vor Augen zu haben. Auch muß man als Drucker immer auch die Verwitterung, Änderung der Farben bzw. den Pigmentabbau mit einbeziehen können.



Die Fotos auf dieser Seite zeigen die CFM-Modelle HANS LODY und Detailsansichten der HELGOLAND

# Eine Lokomotiv-Legende, die bayerische S 3/6

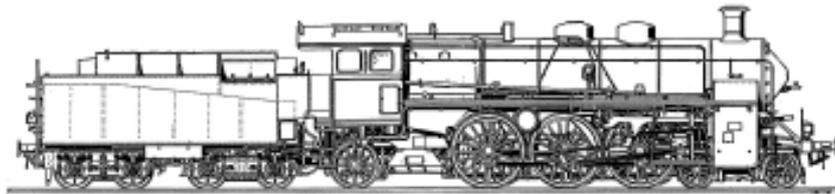
Michael Müller

Jeder Eisenbahnfreund kennt diese Lokomotive. Sie war die formschönste und gleichzeitig leistungsstärkste Lok ihrer Zeit. Fast jeder

achsen und 3 Laufachsen, fachlich 2 C1h4v., bayerisch S 3/6. Am 16. Juni 1908 dampfte die erste S 3/6 vom Werksgelände. Der Erfolg war

ein Oberflächenvorwärmer quer zur Längsachse auf dem Rahmen zwischen dem 2. und dem 3. Kuppelradsatz eingebaut. Außerdem erfolgte nun der Übergang von der Westinghouse-Bremse zur Einkammer-Druckluftbremse der Bauart Knorr mit Zusatzbremse. Die Kuppelradsätze wurden einseitig von hinten, die Räder des Drehgestells von innen und die hinteren Laufräder von vorn abgebremst. Änderungen ergaben sich außerdem bei der Anordnung der Pumpen. Die Lokomotiven hatten bayerische Tender der Bauart 2'2 T 27,4/27,4 m<sup>3</sup> Wasser, 8,5 t Kohle) erhalten. Die Lokomotiven kamen zunächst beim Bw München I zum Einsatz, das dafür einige ältere Maschinen der Gattung S 3/6 an andere Betriebswerke abgab. Von der Deutschen Reichsbahn wurden die neuen Maschinen mit den Betriebsnummern 18 479 bis 508 eingereiht. Alle Fahrzeuge überlebten den Zweiten Weltkrieg und kamen noch in den Einsatzbestand der Deutschen Bundesbahn. Bis zum Ende des Jahres 1960 waren aber fast alle Maschinen der Bauserie k ausgemustert.

Erhalten geblieben ist die 18 505, die bis 1967 noch der Lokomotiv-Versuchsanstalt Minden zur Verfügung stand. Die Lok war mit einem fünfachsigen Tender der Bauart 2'3 T 38 gekuppelt. Nach einem Tendertausch kam die Maschine 1972 zunächst als Leihgabe in die Obhut der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, die das gute Stück inzwischen käuflich erworben hat. Die Lok der Bauserie, die 18 508, blieb nach ihrer Ausmusterung im Juli 1962 zunächst in Lind-



Hersteller von Modelleisenbahnen hat diese Maschine im Programm. Kaum eine andere Lokomotive genoß dieses Ansehen, wie diese bei Krass Maffei München gebaute Lok.

überwältigend. Diese Lokomotiven heimste auf allen Ausstellungen die ersten Preise ein. Die Fachwelt war erstaunt. Nach dem ersten Weltkrieg wurden diese Maschinen dann von den



Zur Entwicklungsgeschichte: Die Firma Maffei hatte sehr enge und gute Beziehungen zur Firma Baldwin in Philadelphia. Schon um 1850 bis 180 tauschte man sich gegenseitig die gemachten Erfahrungen aus. So ist es fast logisch wenn sich die königlich bayerische Staatsbahn einige der neuesten Baldwin Lokomotiven anschaffte und diese im bayerischen Streckennetz zu Testfahrten einsetzten. Die Ingenieure der Fa. Maffei Herr Anton Hammel und Herr Heinrich Leppla und Herr von Hemholtz von der Fa. Krauss studierten diese Lokomotiven sehr genau und verglichen sie mit ihren Unterlagen. Übernommen wurde von den Amerikanern der Hoch- und Niederdruck Zylinder der Bauart Vauclain und der Barrenrahmen, der bautechnisch den entscheidenden Vorteil brachte. Es entstanden als erstes die Lokomotiven der Baureihen S 2/5 und S 3/5. Im Jahr 1907 erteilte die bayerische Staatsbahn dann den Auftrag für eine Vierzylinder Heißdampf Anlage mit 3 Treib-

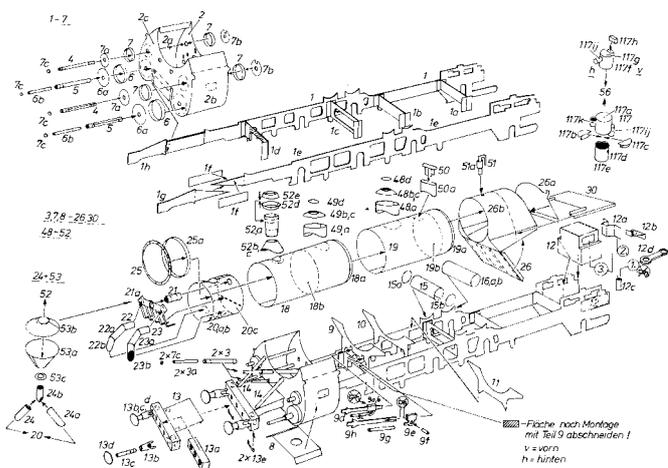


achsen und 3 Laufachsen, fachlich 2 C1h4v., bayerisch S 3/6. Am 16. Juni 1908 dampfte die erste S 3/6 vom Werksgelände. Der Erfolg war

Siegernächten konfisziert und auf ihren Strecken eingesetzt. Die letzte Maschine wurde in Frankreich 1950 ausgemustert. Auch nach dem Zusammenschluß der Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn wollte man in Bayern noch nicht auf die bewährte Gattung S 3/6 verzichten. Obwohl bereits ein neues Typenprogramm von Einheitslokomotiven erörtert wurde, erhielt Maffei den Auftrag zur Lieferung weiterer Maschinen der Gattung S 3/6. In den Jahren 1923/24 entstand die Bauserie k zunächst mit einer Lieferung von 10 und daneben mit weiteren 20 Lokomotiven.



Diese Fahrzeuge hatten neugestaltete Führerhäuser mit gerade Stirnfront und mit im oberen Teil schräg nach innen verlaufenden Seitenwänden erhalten. Das Triebwerk mit der Heusingersteuerung und dem markanten Schwingenträger sowie das gesamte Laufwerk mit 11 190 mm Achsstand blieben unverändert. Ab der Bauserie k wurde bereits ab Werk



au-Reutin abgestellt und kam später in die Schweiz.

Die Bayerische S 3/6 als CFM-Kartonmodell im Maßstab 1:45 (Spur 0)

## Baubericht cfm-Modell »POTSDAM«

Dr. U. Böhme

Nachdem in den letzten Jahren schöne Schiffsmodelle aus der »großen Zeit« der Dampfschiffahrt auf den Markt gekommen waren, wurde es Zeit auch einmal ein Dampfschiff der dreißiger Jahre als Kartonmodell herauszu-



bringen. So erschien im cfm-Verlag die POTSDAM, die 1935 in Fahrt kam. Die POTSDAM war ein Einschornsteinschiff im klassischen Farbanschnitt des Norddeutschen Lloyd. Roter Wasserspaß, ein schmaler weißer Streifen darüber, schwarzer Rumpf, weiße Aufbauten und gelbe Ladebäume, Masten und in der selben Farbgebung der Schornstein, so präsentierte sich der Ostasienschnelldampfer. Das Schiff wurde 1933 im Rahmen einer ABM von der Hanseatischen Schiffs- und Betriebsgesellschaft in Bremen bei Blohm und Voß, Hamburg in Auftrag gegeben. Die Hamburg - Amerika - Linie hatte die Bauaufsicht. Am 3. März 1934 wurde der Kiel gestreckt. Der Stapellauf fand am 16. Januar 1935 statt. Die Probefahrt erfolgte im selben Jahr am 27./28. Juni 1935. Durch den Bau der POTSDAM und ihrer beiden Schwestern SCHARNHOST und GNEISENAU sollten die Kapazität deutscher Werften stärker als bisher ausgelastet werden. Bautechnisch interessant waren der Wulstbug mit Hohlspanten und das durchgehende A-Deck des Vorschiffes. Der etwas nach vorne geneigte Bug, die leicht wirkenden Aufbauten und das Kreuzerheck lassen die POTSDAM elegant erscheinen. Die Herkunft von Blohm und Voß ist nicht zu verleugnen. In der Werft wurde der Neubau liebevoll als »kleine BREMEN« bezeichnet. Durch das damals noch relativ neue Verfahren des Schweißens wurde die POTSDAM leichter als ihre Schwestern und konnte trotz kleinerer Abmessungen mehr tragen als die größeren Schwestern. Mehr noch als das Äußere bestach die Innenausstattung. Das neue Schiff stand im Mittelpunkt der schiffbautechnischen Diskussion. Für sichere und schnelle Manöver wurden zwei geräusch- und schwingungsarme Elektropropellerantriebe ent-

wickelt und eingebaut. Die POTSDAM verfügte über einen zentralen Steuerstand, sehr ähnlich den heutigen Anlagen. Im Jahre 1936 wurden auf Druck Berlins die Fahrgebiete der HAPAG und des NDL neu geordnet. So kam die POTSDAM zum NDL als Ostasienschnelldampfer. Während des Krieges diente sie als Wohnschiff für die KM und als Truppentransporter. 1942 gab es Pläne, das Schiff zum Flugzeugträger umzubauen. Dazu kam es aber nicht. Ende des Krieges nahm die POTSDAM an Evakuierungsmaßnahmen in der Ostsee teil. Die Briten übernahmen das Schiff als EMPIRE JEWEL, bevor es 1946 in EMPIRE FOWEY umbenannt wurde. Während dieser Zeit unter britischer Flagge erhielt das Schiff neue Davits und konnte so die doppelte Anzahl an Rettungsbooten führen. 1960 verkaufte man das Schiff als SAFINA - E - HUUJAJ nach Karachi. Nach über 41 Lebensjahren wurde die ex POTSDAM in Pakistan abgewrackt.

Unter deutscher Flagge konnten 134 Passagiere in der ersten Klasse, 138 in der zweiten Klasse befördert werden. Die Besatzung betrug 275 Per-



sonen. Das vorliegende Modell der POTSDAM wurde von dem renommierten Zeichner R. Hahn konstruiert.

Der Modellbogen, eher ein Modellheft im A4 Querformat, zeichnet sich mehrfach aus. Die Bauanleitung allein beträgt 10 DIN A vier Seiten Materiallisten plus 20 Seiten Explosionszeichnungen, die den Schritt-für-Schritt-Bau des Modells erläutern. Dazu kommen Bilder von dem fast fertigen Kontrollmodell, drei Photos aus den verschiedenen Zeiten des Schiffes, ein Buntseitenriß und einer in s/w, dazu eine kurze Le-

bensbeschreibung der POTSDAM samt einer kleinen Literaturliste. Die Aufmachung des Modellbogens ist sehr ordentlich gemacht. Bevor man sich an den Bau heranmacht sollte man den Bauplan sehr genau studieren. In einige Zeichnung muß man sich erst hineinsehen, (so z.B. Nr.2 und Nr.5.). Die etwas ungewöhnliche Perspektive muß erst genau angesehen werden, um festzustellen, wo was ist. Danach habe ich Grundplatte, Spanten, Decks etc. jeweils in gleicher Farbe angemalt. So wurden diese Zeichnungen leichter lesbar. Das Modell ist in der herkömmlichen Mittelspant, Querstandtechnik mit Wilhelmshavener Liniatur konstruiert. Aber gerade der Beginn muß genau nach Bauanleitung vorgenommen werden, weil Bauschritt 1, 2 oder 3 gleich mit Bauteilen bis Nummer 37 z.B. aufwarten.

Die Baunummer 3 sind nicht Querspanten, sondern kleine Längsverstärker auf der Grundplatte zwischen den Spanten im Heckteil, Bauteile 3a (ebenfalls Längsverstärker) gehören aber weit vorne ins Vorschiff. Bei der Zeichnung 6a werden beim Einbau der Decks auf das Spantengerüst zwei Versionen angeboten. Einmal das Ausschneiden von Material von der Aufbauklebelasche bis zur Mittelspantmarkierung zum anderen das Stehenlassen dieses Materials und festkleben am Mittelspant. Warum in zwei Versionen, weiß ich nicht. Ich habe mich aus Stabilitätsgründen des Modells für die letztere Version entschieden. Mir gefällt sehr gut, daß die Aufbauten mit Klebelaschen auf die Decks geklebt werden. So bekommt man bis auf die kurze Distanz bei den Spanten eine glatte und dauerhafte Verbindung von Deck und Aufbau-

ten; exakter als bei den oft gebräuchlichen Steckverbindungen.

Bei den frühen Baustadien des Modells muß man unbedingt nach der Bauanleitung vorgehen, weil manche Bauteile unter dem langen Vordeck bzw. dem A-Deck achtern verschwinden und man nicht mehr an die darunterliegenden

den Decks gelangt. Ob dann der Schornstein zeitlich gesehen vor den Masten gebaut wird oder erst nach den Rettungsbooten spielt dann keine so große Rolle mehr. Die Rellingteile des Modells sind getrennt von den Bord- und Aufbauwänden anzubringen. Da liegt das alte Problem von Kartonmodellen. Was mit den Relingen machen? Seit einiger Zeit mache ich mir folgende Mühe. Die Rellingteile werden vor dem eigentlichen Baubeginn des Modells auf einem Papierbogen mit Tesafilm aufgeklebt, nur locker und dann satt mit mattem Klarlack ein-

gesprüht, am besten sprüht man es zweimal. Danach können die Teile sehr gut durchgetrocknet und die Papierfasern kleben gut zusammen und werden steif. Bei Bedarf, bzw. wenn mög-

lisch erst zu Ende der Bauarbeiten, schneide ich die Zwischenräume mit einem sehr scharfen Messer aus. Ohne die Lackversteifung würde der Karton stark auf Fasern und unansehnlich wellig werden. Dieses Verfahren geht natürlich auch bei anderen Bauteilen, wenn man z.B. Fenster ausschneiden möchte, oder wie bei der POTSDAM die Glaswände beider Schwimmbäder. Da ich immer die Innen- und Außenrelings lackiere habe ich genügend Reserve, falls mal etwas daneben geht.



Die Innenteile einer Relling klebe ich nach dem Ausschneiden dann mit der bedruckten Seite nach außen, so entsteht der Eindruck einer weißen Relling. Knickkanten auf weißen Bauteilen werden mit dünnem Tippexauftrag geweißt. Die Seitenteile des Promenadendecks sind eigentlich die nach innen zeigenden Bauteile, das heißt, die Innenteile zeigen unbedruckt nach außen und die Außenteile ungedruckt nach innen. Damit sind viele schwarzen Umrißlinien von Fenstern verschwunden und das Modell wirkt mehr »weiß« als in der herkömmlichen Art. Die Niedergänge, die Rellinge der Kräne und der Schornsteinpodest sind ebenfalls durchbrochen ausgeschnitten, genauso die Marsrelinge. Dem Modell liegen für die Ladeluken Holzverkleidungen bei. Die beiden achtern Luken habe ich gebaut und die »Holzladeluken« auf die nun weißen Flächen geklebt. Als kleines Schmackerl habe ich die beiden Schwimmbäder mit Wasserfolie der Modellbahner ausgestattet, so daß der Eindruck von Wasser im Schwimmbad entsteht. Eine Besonderheit bildet der Schornstein. Das Hauptabzugsrohr kann ausziehbar gebaut werden. Meine POTSDAM wurde mit Ankerketten aus der Abteilung Modeschmuck ausgerüstet. Die POTSDAM war nicht nur ein Passagierdampfer sondern beförderte auch Fracht. Deshalb war sie mit einem Ladegeschirr vorne und achtern ausgestattet. Vorne führte sie 7, achtern 4 Ladebäume. Die Masten wurden mit kleinen Rollen auf 0,25 mm Draht aufgezogen nach der Rißzeichnung mit Ösen für die Wanten und das

Geschirr des laufenden Gutes ausgestattet. Vor dem Anbringen der Ladewinschen wurden die »Seile« für das Ladegeschirr an den diversen Rollen angebracht und die Ladebäume mit Rollen

dünnes Stück »Segeltuch«. Das wird jetzt auf sein Gestell angebracht und dann vorsichtig mit den Finger drüberfahren, damit das »Segeltuch« durchhängt. Auf gleiche Weise kann man die Kartonsteife aus den Flaggen nehmen. Die Segeltuchgestelle auf den anderen Decks sind logischerweise aus verschiedenen Teilen zusammengesetzt. An den Längsseiten sind so Klebekanten zu erkennen. Als optische Verkleidung und Versteifung habe ich aus Abfallkarton Kartonsstreifen in Länge der Auflagegestelle geschnitten. Die Breite sind vom Originalbauteil zu nehmen. Die Streifen aufkleben und die Klebekanten sind verschwunden. Etwas gewöhnungsbedürftig ist die Spantbauweise der Rettungsboote. Da der Modellkarton relativ stark ist, könnte man die Boote ohne Spanten bauen. Selbstverständlich könnte man noch viel mehr über den Bau eines Kartonmodells schreiben. Das würde aber im Rahmen der cfm Mitteilun-



bzw. Schäkeln aus genannten Draht versehen. Dann wurden die Ladebäume aufgetakelt. Auf alten Rissen von Dampfern sieht man immer die Anzahl der Ladebäume. Normalerweise liegen diese auf ihren Halterungen oder sie haben irgendeine Last. Nicht alle müssen in Betrieb sein. Aber mich haben schon immer diese alten Risse fasziniert, auf den alle Bäume in den Himmel zeigen. Deshalb habe ich die Ladebäume der POTSDAM so angebracht. Das Peildeck des Schiffes und nicht nur das konnte mit einer Segeltuchplane als Sonnenschutz abgedeckt werden. Der Modellkarton kann Segeltuchstärke nicht darstellen. Ein Segeltuch auf einem Gerüst wird, auch wenn es noch so stark gespannt ist immer der Schwerkraft folgen und nach unten etwas durchhängen. Wie das mit Karton darstellen? Wenn man den Karton vorsichtig (!!!) scharf rollt von vorn, von hinten, von links, von rechts, diagonal und wieder von vorne usw. wird sich allmählich die oberste Papierschicht mit den aufgedruckten Segeltuchstrukturen von den anderen Papierschichten lösen. Man erhält ein ganz

gen zu weit gehen. Mein Artikel soll Lust machen, sich dieses wunderschönen Modells anzunehmen und auch selbst eigene Techniken zum Supern auszuprobieren. Aber selbst wenn man die POTSDAM so baut wie sie von München kommt, wird das Modell ein äußerst attraktives Modell, das denen norddeutscher Herkunft ebenbürtig ist.

gen zu weit gehen. Mein Artikel soll Lust machen, sich dieses wunderschönen Modells anzunehmen und auch selbst eigene Techniken zum Supern auszuprobieren. Aber selbst wenn man die POTSDAM so baut wie sie von München kommt, wird das Modell ein äußerst attraktives Modell, das denen norddeutscher Herkunft ebenbürtig ist.

# Schwerer Kreuzer Prinz Eugen

## das CFM/Pleiner-Modell mit Kultstatus im Spiegel fachlicher Kritik

*Kaum eine Kartonmodell-Veröffentlichung der letzten Jahre hat soviel positives Echo - aber auch kontroverse Diskussionen - ausgelöst, wie die Pleiner-Konstruktion des Schweren Kreuzers PRINZ EUGEN. Völlig unbestritten ist der Status des Modells als das »detailreichste, was der Kartonmodell-Markt derzeit bietet«. Über die Authentizität des Modells kann man unterschiedlicher Meinung sein. Wie man heute weiß, ist die Plan-Rekonstruktion von Franz Mrva nicht unumstritten. Allerdings war gerade dieser Plan die einzige zur Verfügung stehende Unterlage zu Beginn der Konstruktionsarbeiten im Jahre 1975 - also vor 25 Jahren. Wie an anderer Stelle erwähnt, ist sämtliche heute verfügbare Literatur und das veröffentlichte Bildmaterial jünger als zehn Jahre. Lassen wir in dieser Ausgabe des CFM-Reports zwei ausgezeichnete Kenner der Materie zu Wort kommen, wobei Mag. Hans Holzer (Baden/Österreich) als Zeitzeuge vom Frühjahr 1943 bis Oktober 1943 als Seekadett auf Prinz Eugen fuhr. Das exzellente Bildmaterial stammt von Herrn Pongratz/Taufkriehen und Jochen Halbey/Florstadt*

### Beitrag von Mag. Hans Holzer:

In der 99er Hauszeitung des cfm-Verlages habe ich mit großem Interesse über die Absicht zur Neukonstruktion des Prinz Eugen-Modells gelesen. Ich selbst bin von Frühjahr 1943 bis Ok-



tober 1943 als Seekadett auf Prinz Eugen gefahren und habe, weil ich schon vor meiner Militärzeit große Ambitionen am Schiffs-Modellbau gehabt habe, das Erscheinungsbild des Schiffes mit besonderer Aufmerksamkeit studiert und bei späteren Besuchen seine Weiterentwicklung bis zum Kriegsende verfolgt. Im Laufe der Jahre sind mehrere Modelle dieses Schiffes in verschiedenen Maßstäben und unterschiedlichen Materialien von mir gebaut wor-

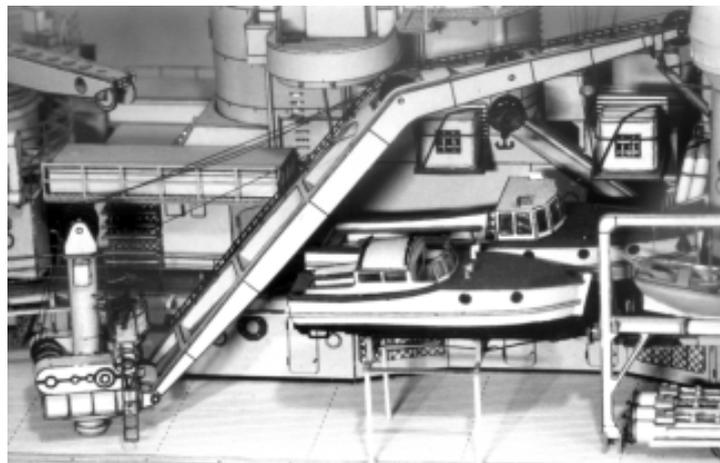


den, einmal sogar ein Karton-Torso in 1:50 (wegen der Wilhelmshavener Arado 196). Ich kenne daher auch die polnischen Baubögen 1:200 und 1:400. Grundsätzlich war ich von der Pleiner-Konstruktion ungemein begeistert, sowohl was den Detailreichtum als auch was die Exaktheit der Zeichenweise anbelangt. Das von Thomas Pleiner selbst gebaute Modell - auf den Wiener Modellbau Messen schon mehrmals bewundert - besticht durch exzellente Bauweise und Verarbeitung des Materials. Hier viele Worte zu verlieren wäre Verschwendung. Die leichte

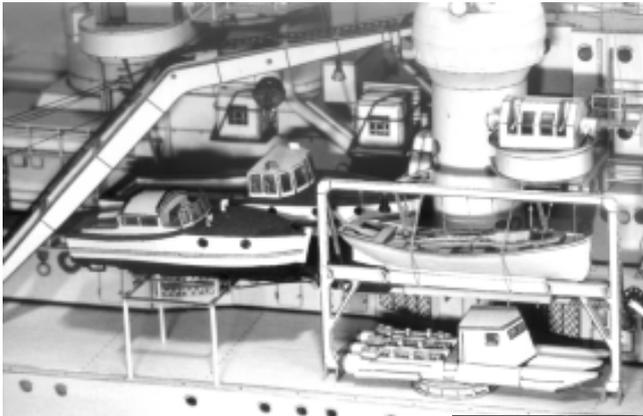
Flak fehlt allerdings, wie später noch bemerkt, aus verständlichen Gründen. Daß es bei einer neuen Konstruktion auch einiges zu verbessern gibt, ist der vorwiegende Zweck meiner folgenden Ausführungen. Da ich selbst meine Modell-Flotte im einheitlichen Maßstab 1:125 gebaut habe (einige Projekte sind noch offen) mußte ich mit Vergrößerungen der Prinz-Eugen-Baubogen arbeiten, so daß mir die Originale zur Kommentierung noch zur Verfügung stehen.



1. Auf der von Pleiner so bezeichneten Plattform 193g waren bereits zu meiner Zeit die Reserve-Torpedo-Magazine aufgestellt, wie das aus dem beigeschlossenen Bild hervorgeht.
2. Der Transport von einem Torpedo-Rohrsatz zum anderen erfolgte über die »Stahlgitter« 40-44, L-förmige Schienen, in die Laufkatzen eingehängt worden sind, an denen die Torpedos befestigt waren.



3. Der vordere Reserve-Einsatzstand war »ebenerdig« auf dem Mastdeck (Teil 244) aufgesetzt; d.h., daß nur der verdoppelte Teil 276b auf 244a zu kleben ist, um den dann das Schanzkleid zu führen ist.
4. Die geschützten Beobachtungsstände auf der Brücke (264) waren wohl vorgesehen aber nicht eingebaut worden. Bilder kurz vor und nach der Indienstellung zeigen PRINZ EUGEN ohne diese Brückenteile und es waren diese auch zu meiner Zeit nicht vorhanden, obwohl ähnliche bei Bismarck und Tirpitz ausgeführt worden sind.
5. Die Rückseite der 20,3 cm Türme war bis auf die seitlich angeordneten Lüftungsrohre glatt, wie dies auch gezeichnet ist; in die Türme gelangte man durch jeweils 2 Schiebeklappen an den Unterseiten der über die Pivots überhängenden Turmkörper.
6. Die insgesamt 8 Rohre vor den Wänden des Aufbaudecks (30, 31, 34, 36) sowie vor der Vorderseite des Brückenhauses (227, 228) als auch vor der achteren Kante des hinteren Deckhauses (88, 89) waren Lagerkästen für die Abkommen-



den Vorplatz einzurichten. Ich räume allerdings ein, daß die Zeichnung von Mrva diesbezüglich mißverständlich zu interpretieren ist.

9. Entgegen der Zeichnung sind an den Maschinenkästen der Kräne die Versteifungsdreiecke 311y mit ihrer Spitze nach unten gekehrt. Der Teil 311e ist

riges Anliegen ist. Ich habe in einer Skizze versucht, die richtige Folge nachzuempfinden. 10. Die ausdrehbare Abstützung der Bootschwingen für die Kutter (299/301) war auf dem Aufbaudeck angebracht und nicht auf dem Oberdeck.

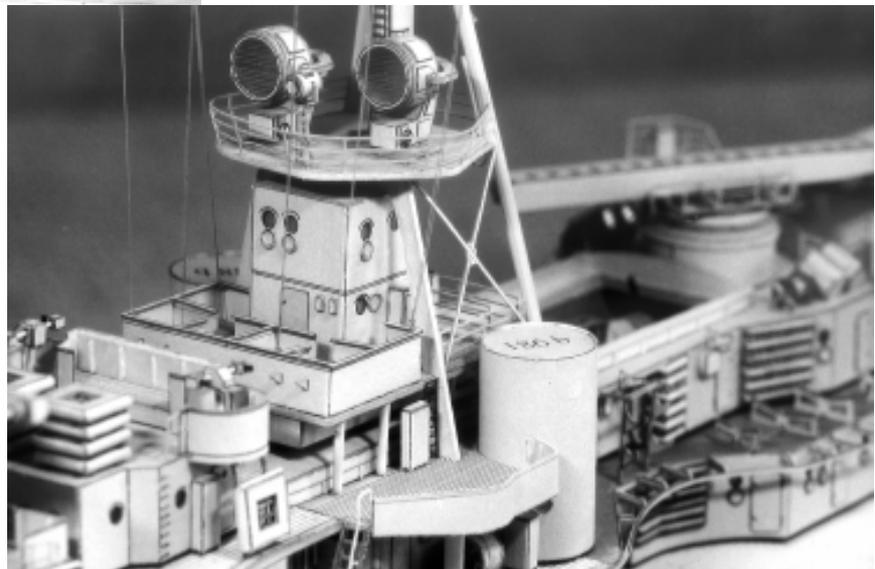
11. Es gab bereits zu meiner Zeit eine 2. Schiffsglocke (vom österr. ungar. Schlachtschiff Tegethoff stammend), die an der Wand 72 (d.i. unter dem Katapultunterbau) befestigt war.

12. Die Torpedo-Rohrsätze erscheinen mir einer besseren Detaillierung würdig zu sein, was wahrscheinlich auf die Ungeduld zur Fertigstellung des Modells zurückzuführen sein

rohre, diese wurden bei Übungsschießen der schweren Artillerie in die 20,3 Rohre eingeschoben, und damit zu deren Schonung statt 20,3 Granaten nur 8,8 Geschosse verwendet.

7. Die als kleine Scheinwerfer bezeichneten Teile (49/50, 86/87, 232/234) waren Lautsprecher.

8. Ein Irrtum an der Rückseite des Brückenhauses (= Vorderes Deckhaus): Das Brückenhaus gliedert sich in unteres und oberes Brückendeck (219, 223) mit der dazwischen liegenden Plattform (220). Nun ist der rückwärtige Abschluß des Brückendeckes (222) richtig nach voraus eingezogen, um dem Rauchabzug des Kesselraumes 3 Platz zu geben. Der rückwärtige Abschluß des oberen Brückendeckes war hingegen bis zur Kante der Plattform zurückgeführt, woran sich der Kabelschacht (284) unmittelbar anlehnte. Aus der oftmaligen Benutzung des abgesetzten »Niederganges« (221) zum oberen Brückendeck (wenn ich zum dort wohnenden Torpedo-Offizier (ein Wiener) gelangen wollte) kann ich mich gut erinnern, daß man unmittelbar von dem Podest des Niederganges aus in das obere Brückendeck gelangt ist und kein Vorplatz vorhanden war. Es wäre reine Verschwendung von kostbarem Raum gewesen, einen zu nichts dienen-

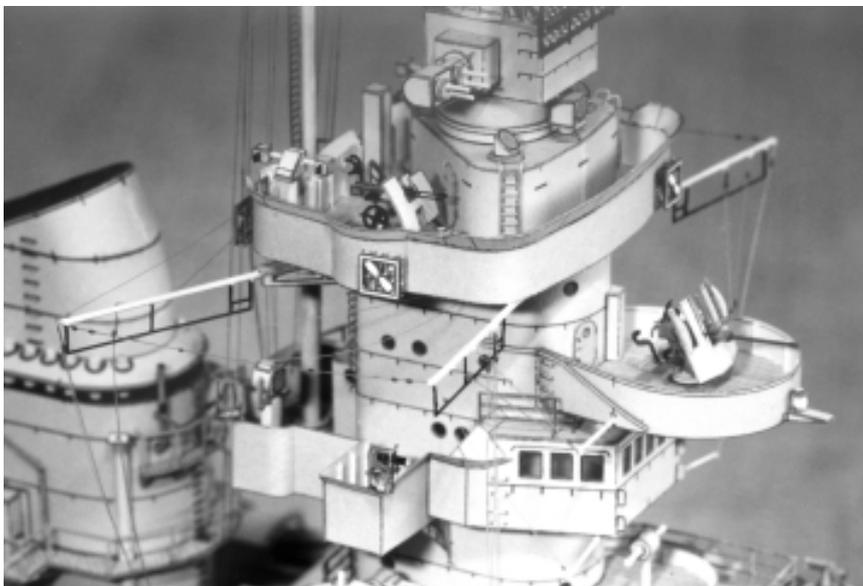


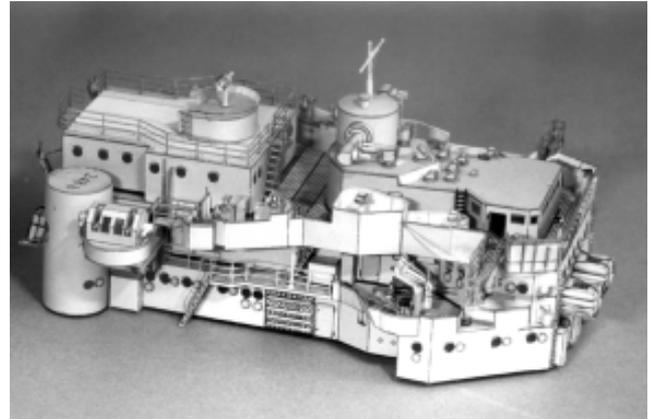
an beiden Seiten der oberen Kransäule vorhanden, ob auch unten ist z.Zt. nicht mehr feststellbar bzw. in Erinnerung. Im Übrigen ist der Zusammenbau der Kräne ohne Pläne und Bild keine einfache Sache ist: bei dem schon das Zusammenfinden der Einzelteile eine langwie-

könnte. Rückwärtige Verschlusskappen und Kästchen am Ende der Rohre, Preßluftflaschen, Trittbretter könnten eine deutliche Verbesserung darstellen.

13. Im Bereich von Turm B fehlen insgesamt 3 Ottern. Am Pivot selbst waren 4 Ottern, je 2 übereinander, angebracht, an Backbordseite des vorderen Aufbaudecks, unmittelbar an Turm B anschließend befand sich noch ein 5. Minenabwehrgerät.

14. Zu den Teilen 108-111 ist zu sagen, daß sie 1943 noch nicht an Bord waren. Keinesfalls dürfte es sich um Scheinwerfer gehandelt haben, da zu dieser Zeit schon Scheinwerfer überflüssig waren und daher ausgebaut worden sind. Meines Erachtens dürfte es sich um eine Parallelentwicklung wie auf Nürnberg gehandelt haben, als in der bordeigenen Schlosserei Transportkarren angefertigt worden sind, um bei einem allfälligen Landeinsatz 2cm Waffen und Munition zu befördern. Eine bedauerliche Schwäche des ganzen Bausets ist die nahezu nur verbale Bauanleitung, die z.B. mehrmals (ungerechtfertigt) auf herkömmliche Bauweise verweist, was wenig aufschlußreich ist. Öfters wird auf Bauteile verwiesen, die schon längst verbaut sind und sich deren Form nicht in Erinnerung findet. Da hilft auch der Text zu diesem Bauteil

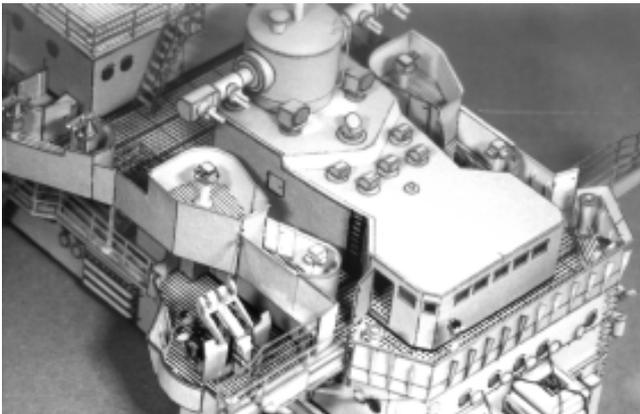
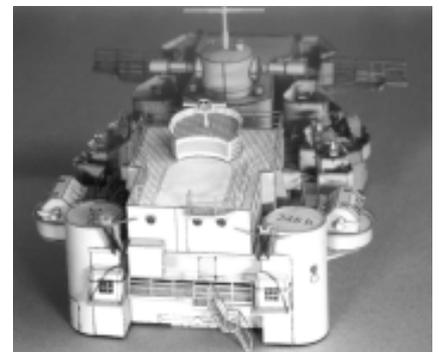




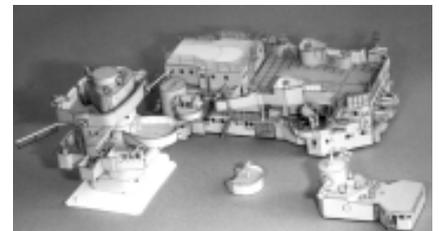
nichts. Eine Ergänzung durch mehr Bilder von Bauteilgruppen (mit Nummernhinweisen) wäre zur Montage dringend zu empfehlen und dürfte nach den Ausführungen zur Neukonstruktion zu erwarten sein.

Zu meiner Zeit war noch die ursprüngliche 3,7cm Doppel- und die 2cm Einzelflak installiert, die später durch insgesamt 18 4cm Bofors ersetzt worden sind, installiert. Davon betroffen war auch der zu meiner Zeit am Gefechtsurm

deck postierte 4cm (auch dokumentiert) wieder entfernt worden ist, da das Achterschiff schon bei mittlerer Fahrt sehr stark vibrierte und viel Wasser übernahm. In Folge des 1942 erhaltenen Torpedotreffers nämlich, der zur vollständigen Erneuerung der letzten drei Decks führte kann es auch zu Problemen mit der Justierung und Dichtung einer der Schraubenwellen, was zu oftmaligem Verhohlen in das Schwimmdock in Gotenhafen führte.

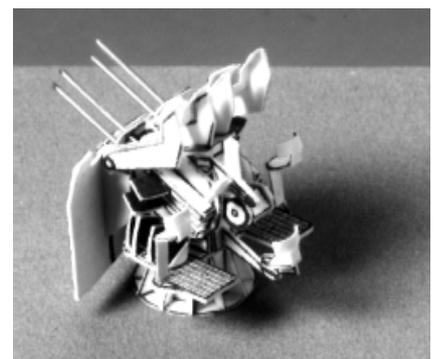
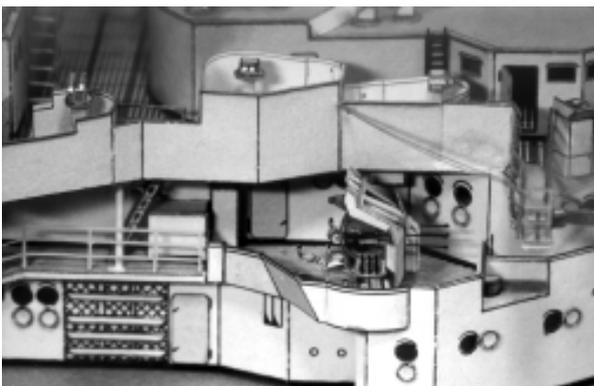
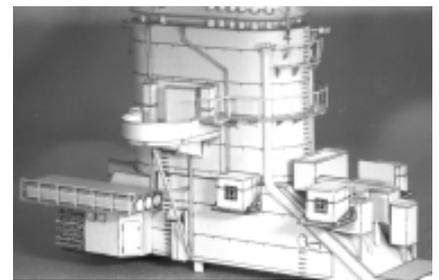


Abschließend beschreibe ich noch die knifflige Arbeit des Zusammensuchens und der Montage der 4cm und der Vierlinge. Um mich besser zurecht zu finden (die Bilder waren, da nicht von allen Seiten sichtbar, nicht restlos klärend) habe ich die Teile zunächst auf Maßstab 1:50 vergrößert, was schließlich auch zum Erfolg geführt hat. Gebaut habe ich diese



noch vorhandene 2cm Vierling. Warum der ehemalige Artillerieoffizier Schmalenbach in seinem Buch über Prinz Eugen von 17 x 4cm statt 18 schreibt, kann ich nicht nachvollziehen. Bis auf eine Waffe auf dem achteren Deckhaus, Backbord, sind von mir alle in Bildern festzustellen. Vorstellbar ist, daß die ganz achtern am Haupt-

Dinger aber nur in 1:125. Leider gibt es von der 4cm Marineausführung nur wenige Bilder und keine Modellzeichnungen, um den größeren Maßstab auch eine bessere Detaillierung bei meinen Modellen zu gestalten. Die Firma Spezialmodellbau in Sehnde, die einen Plan 1:14 angeboten hat, ist leider verschollen und eine gute Zeichnung hat mir auch Siegfried Breyer (Marine-Arsenal und andere einschlägige Werke) nicht anbieten können.

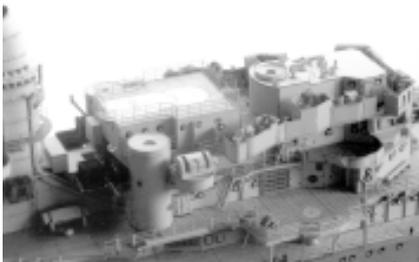


### Beitrag von Jochen Halbey/Florstadt

Begonnen wurde der Bau am 01.02.1999. Wie das Schiff Ende Februar 1999 in etwa aussah, sieht man im »Modellbau-Werft Spezial« vom

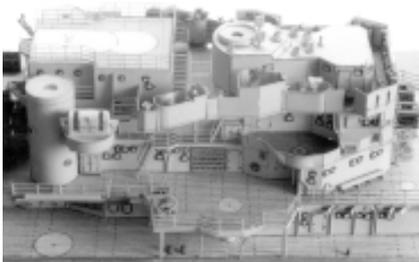


September 1999, das Manuskript mußte ich nämlich Ende Februar 1999 abliefern. Bis jetzt sind die Aufbauten komplett fertig nebst Schornstein, zur Zeit ist der Gefechtssturm in Arbeit. Nun zum Modell an sich. Der von T.Pleiner gewählte Bauzustand entspricht (wegen der 4cm-Bofors) der Ausrüstung nach dem Oktober 1944, also



nach dem Ramming mit der »Leipzig« und der anschließenden Reparatur und Flak-Urmarmierung. Zu dieser Zeit war der Rumpf dunkelgrau, ab MES-Schleife abwärts tief-dunkelgrau, fast schwarz, bis zur Wasserlinie, ohne Wasserpaß. Dies habe ich korrigiert.

Alle Stahldecks waren dunkelgrau, sogar die Hangar-Decken und die Deckel der Reserve-Torpedo-Kästen links und rechts hinter dem Schorn-



stein (die fehlen bei Pleiner). Das vordere Hangardach schiebt sich über das hintere und stößt in voll geöffneten Zustand direkt an die achtere Aufbauwand, wo das Dach dann an Gummistopfern arretiert wurde. Das Dach wurde per Hand geschoben, nicht elektrisch. Zu diesem Zweck befanden sich links und rechts jeweils

vorne und hinten vier Handgriffe, mit denen geschoben wurde.

Der Schornstein hatte achtern unten eine Abschrägung. Übrigens hat Pleiner sowohl den Schornsteinkern als auch den Mantel-Umfang mit 4mm Übermaß gezeichnet - während die inneren »Formteller« korrekt sind - die würden dann durchfallen. So sind auch die beiden vorderen Umläufe zu groß. Hier mußte korrigiert werden. Da ich über sehr viel Fotomaterial der »Prinz Eugen« verfüge, konnte ich vieles ändern, korrigieren und verbessern. Die vorderen Flanacht-Leitgeräte waren gerundet, nicht eckig;



die vorderen Schrägflächen an der Fensterfront der Brücke waren größer, die Fenstergröße entsprach der Vorderfront. Die Basis der »Wackeltöpfe« hatten keine Bullaugen sondern Ventilatoren. Die an den Decks überall angebrachten runden »Kästen« waren keine Scheinwerfer, sondern Lautsprecher, die mit Verschußdeckeln gegen großen Seegang gesichert werden konnten. Einige Unstimmigkeiten habe ich zu spät bemerkt: Pleiner hat aufgrund der mißverständli-



chen Mrva-Pläne - ausgenommen des achteren Aufbausegments - alle anderen »Türen« (Schotten) spiegelbildlich gezeichnet, sie öffnen nach hinten anstatt nach vorne. Hier kann man korrigieren: mit Faber-Castell Aquarellstiften, Kaltgrau II, 8200-231, die Scharniere übermalen und mit schwarz auf der anderen, richtigen Seite aufzeichnen. Bei einigen Bauteilen habe ich das erst nach dem Aufkleben bemerkt, da war es aber für die Korrektur zu spät.

Die Basis der vorderen Wackeltöpfe sollte besser aus einem »Guß« sein und nicht aus zwei Teilen bestehen, einem großen und einem kleinen Ring, der auch noch zu klein geraten ist. Teil 208/208a hat es nie gegeben (die 1-förmigen Abstützungen unter den beiden großen Plattfor-

men beiderseits des Schornsteins) - auch hier ist die Mrva-Rekonstruktion Quelle der Unstimmigkeit. Auf keinem Foto sind diese Stützen zu sehen, weder vor Brest, noch danach (in Brest wurden die Scheinwerfer demontiert und durch Flanacht-Vierlinge ersetzt).

Auf dem Brückendeck sind die beiden vorderen »Wannen« für die Zielgeber zu groß dimensioniert und reichen so zu weit nach vorne. Außerdem steht die vordere »Wanne« über und geht nicht nahtlos in das vordere Schanzkleid über. Auch diese Unstimmigkeit habe ich vor dem Bau, als ich die Grätings für das Brückendeck zeichnete, nicht voll erkannt. So habe ich die vordere »Wanne« korrekt nach außen gesetzt, aber immer noch zu weit nach vorne, so daß das anschließende Schanzkleid zu kurz ist. Aber all diese »Fehlerchen« wird kein Mensch bemerken. Auch diesen nicht: der Gefechtssturm ist an der Rückseite nicht rund genug, die gerade Fläche zu groß. In Wirklichkeit war die Rundung stärker (siehe Fotos), sodaß das steuerbords befindliche Schott auch gerundet war. Hier habe ich nicht korrigiert, das fällt kaum auf - und ich



hätte fast den gesamten Gefechtssturm neu zeichnen müssen. Zu den »Kleinteilen«: fast alles selbstgezeichnet und dann bei Seemann geätzt. Also: Niedergänge, Leitern, Steigseisen, Seiltrommeln, Relings, Schornsteingitter, Handläufe, Bullaugen, Panzerblenden mit Feststellschrauben usw. Nur die Kettenreling ist von Seemann.

Ein Manko, daß auch bei Mrva vorkommt: die Reling auf dem ersten Vordeck direkt neben den Bootsschwingen über den vorderen Torpedorohren war kein festes Schanzkleid, sondern eine normale Gitterreling, deren Stützen allerdings mit Holz besetzt waren, um beim Aussetzen der Kutter bei Seegang nicht deren Flanken zu beschädigen.

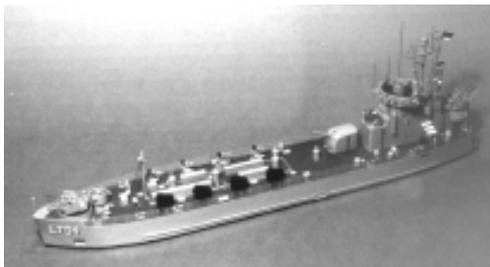
Abschließend muß ich sagen: trotz der kleinen Mängel (auch das Rumpflproblem habe ich ja gelöst) ist Pleiners »Prinz Eugen« das bestkonstruierte Kartonmodell, das ich je gebaut habe - schlicht ein Meisterwerk. Und das fertige Modell wird tatsächlich eine »echte« PRINZ EUGEN sein.

## Der Passat-Verlag - Schiffsmodelle der Extra-Klasse

Joachim Schulze

### Eine Idee - ein Programm wird verwirklicht.

Das in der Hauszeitung 1/99 angekündigt Modell Nr. 9 ist erschienen, allerdings mußten wir im Laufe der Konstruktion feststellen, daß wir - um Zeit und Qualität einzuhalten - auf die Landungsboote der Krokodil-Klasse vorläufig verzichten mußten, so daß nur die Landungsunterstützungsboote Otter/Natter zeitgerecht auf dem Modellmarkt erschienen. Wahlweise ist eines der Boote aus dem Modellsatz zu bauen. Das 25,6 cm lange Modell besteht aus 835 Einzelteilen, die auf 4 DIN A4 Bögen verteilt sind. Wie beim Passat-Verlag üblich, gehört ein informativer Begleittext und eine listenförmige Bauanleitung mit 5 Skizzen und Leerbogen zum Bausatz. Ergänzt haben wir unser Modell mit Fotos der Boote im Einsatz.



Die Originale stammen aus US-Beständen und haben von 1958 bis 1971 in der Bundesmarine gedient.

Als nächste Baunummer erscheint wieder ein P-Liner der bekannten Reederei F-Laëisz, Hamburg. Diesmal jedoch nicht ein schneller Rahsegler wie unsere »Passat«, sondern ein schnelles, elegantes Kühlschiff der sechziger Jahre, bevor auch der Kühlcontainer in der Schifffahrt Einzug hielt.

Noch in diesem Jahr startet der Passat-Verlag mit einer Serie »nur ein DIN-A4-Blatt-Modell«. Natürlich in gewohnter Passat-Qualität und im Maßstab 1:250. Wir beginnen mit dem Modell eines Krabbenkutters HUS 9 oder TÖN 12, das, soviel sei verraten, immerhin aus 112 Teilen besteht. Es sollen folgen: Hamburger Hafentankbarkassen, Hamburger Alsterschiffe, ein kleiner Marine Hafenschlepper der Langness-Klasse, ein kleines Marine Hafenlandungsboot (LCM), eine Segelyacht usw. Ergänzt werden die Modelle durch eine Anleitungs-Skizze und einige »Allgemeine Hinweise zum Bau von Kartonmodellen«. Wir waren der Ansicht, daß einfach zu wenig Modelle auf dem Markt sind, die den Hafen beleben (oder ein Diorama), und von jedermann im Hafen und Küstenbereich bei der Arbeit zu beobachten sind, und auch nicht soviel kosten!

Alle unsere Modelle sind direkt über den Passat-Verlag, die bekannten Versandhandel in

Hamburg und München und einige wenige Verkaufsläden in Bremen und Lübeck zu bekommen. Spezielle Ätzplatinen für unsere Modelle und Standardätzplatinen wie unterschiedlich 2-3-4-zügige Relingteile (1m) Fangnetze für Hubschrauberlandedeck, Niedergänge und Leitern sind über den Passat-Verlag oder über unseren Partner Peter Hurler, Tel.: 06336/1328 erhältlich.

### Kurzvortrag zum 11. Kartonmodellbau-Treffen in Bremerhaven am 29.04.2000

Meine sehr verehrten Damen und Herren, als vor ca. 14 Jahren der Kartonmodellbau aus dem »Dornröschenschlaf« erweckt wurde, hatte kaum einer der damaligen Optimisten unter uns mit einer derartigen Entwicklung gerechnet, deren bisherigen Höhepunkt wir derzeit erreichen und in großer Freude genießen können, sowohl von der Quantität als auch von der Qualität der Modelle. Die Kunde für diese positive Entwicklung waren nicht nur die Ideen und der Wille der damaligen Verleger, Konstrukteure, Redakteure, Museums-

pädagogen - sondern auch die rasante Entwicklung in der Computertechnik, der Drucktechnik und die Verbesserung der Karton- und Farbqualitäten.

So blieb es nicht aus, daß, wie bei Gebrauchsprodukten z.B. Autos, Fernsehen und Video, Telefon und Funkgeräte in jedem Jahr auch

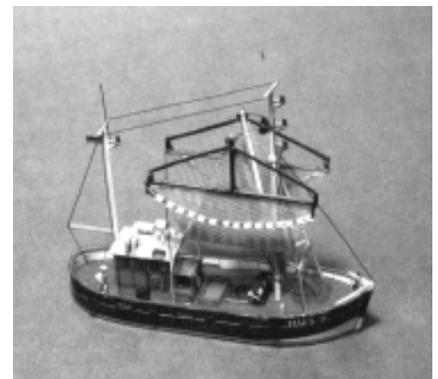


Konstruktionsverbesserungen und Neuheiten im Kartonmodellbau auf den Markt kamen. Ja, teilweise geradezu von uns erwartet wurden - als da sind Rückseitenbedruckung, Spannrahmen, genietete Rumpfflächen, torsionsfreie Spantenkonstruktionen und natürlich Ätzplatinen aus Silberblech - und damit bin ich endlich bei meinem Thema.

Mit dem Aufkommen der Ätzplatinen - also der Verwendung von Fremdmaterial - verließen wir den traditionsreichen »alles-aus-Karton-Gedan-

ken«. Zwar hatten Zwirnsfaden, Antennendraht und Stecknadeln schon immer Eingang in den Kartonmodellbau gefunden, aber hier wird ein Material zum »Supern« und als Ersatz für aus Karton gefertigte Teile angeboten.

Begann man ganz vorsichtig mit Teilen wie Reling, Wanten, Leitern, Netzen, also für Teile, die sich nur mangelhaft aus Karton herstellen lassen, so wird inzwischen fast jedes Kleinstteil als Ätzplatinen angeboten. Hier teilen sich also die



Gruppen der Karton-Puristen und der Modellbau betreiben.

Wir - das sind die Partner im Passat-Verlag, haben mit der Spezial-Zusatzplatinen zu unserem neuen Modell »Otter/Natter« eine Diskussion bei Ihnen auslösen wollen. - Wir haben in der Detaillierung von angebotenen Ätzplatinen provoziert - aber keineswegs eine Entscheidung in diese Richtung für uns treffen wollen, oder gar getroffen. Ohnehin trifft ja jeder Bastler seine eigene Entscheidung.

Wir werden auch in Zukunft Kartonmodelle von höchstem Standard - eben Extra-Klasse - aus Karton anbieten. Daneben Spezialplatinen auf jedes Modell bezogen und außerdem Standardplatinen wie z.B. Reling 2-, 3- und 4zünftig, Leitern, Niedergänge, Hubschrauberfangnetze im Maßstab 1:250

anbieten. Dennoch sind wir gespannt auf das Ergebnis einer möglichen Diskussion hier und heute unter den versammelten Fachleuten.

Die Fotos auf dieser Seite zeigen die Neuerscheinungen aus der Modellbogen-Kollektion des PASSAT-Verlages  
Links oben: Landungsunterstützungsboot OTTER, rechts oben: Forschungs- und Vermessungsschiff METEOR, mitte unten: Krabbenkutter HUS 9

# Kartonmodellbau theoretisch...

## Der Arbeitskreis Geschichte des Kartonmodellbaus

Dr. Siegfried Stöltig

Daß der Kartonmodellbau eine Vielzahl sehr unterschiedlicher Bauweisen zuläßt, sieht man bei jeder einschlägigen Ausstellung auf den ersten Blick. Auch die Baubogen der verschiedenen Hersteller zeigen eine große Bandbreite von Möglichkeiten. Die Vielfältigkeit ist nicht nur typisch, sie ist auch Grund für die Vitalität des Hobbys. Aus der Menge der Möglichkeiten haben wir bisher nur einen Teil genutzt.

Das gilt in besonderem Maße für alle Arten, sich nicht praktisch, sondern betrachtend mit Kartonmodellen zu befassen. Hobbyforscher und Wissenschaftler verschiedenster Fachrichtungen finden ein reichhaltiges und bisher kaum genutztes Material vor.

Der Arbeitskreis Geschichte des Kartonmo-



dellbaus kam als lose Vereinigung von Interessierten 1998 in Bremerhaven zum ersten Mal zusammen. Als Ziel der Arbeit wurde die Erforschung der Geschichte des Kartonmodellbaus von den Anfängen bis heute definiert. Da natürlich nicht sofort mit einer Gesamtdarstellung be-



gonnen werden kann, steht zunächst die Beschäftigung mit einzelnen Bereichen an. Das sind zum Beispiel die Geschichten einzelner Verlage und ihrer Produktionen, die Geschichte von Konstrukteuren und Herstellern, die Betrachtung der verschiedenen technischen, politischen und historischen Absichten, die sich in den Modellbaubogen ausdrücken, außerdem literarische Zeugnisse und die Beurteilung der Rolle des Kartonmodellbaus in der Öffentlichkeit.

Bei einer zweiten Tagung in Esslingen 1999 wurden die Arbeitsaufgaben konkreter bestimmt und verteilt. Erstes allgemein zugängliches Er-



gebnis ist eine umfangreiche Drucksache, die beim 12. Internationalen Karton-Modellbautreffen in Bremerhaven vorgelegt wurde: »Modellbaubogen und Konstrukteure. Realisierungsvorschläge für zwei Dokumentationsvorhaben«. Diese Diskussionsgrundlage ist Ausgangspunkt für die Arbeit, die beim nächsten Treffen (voraussichtlich am 23. und 24. September 2000 in Esslingen) zum Beginn einer

Veröffentlichungsreihe führen soll. Dann werden in loser Folge

Einzelergebnisse für Modellbauer, Sammler, Museumsleute und alle anderen zur Verfügung gestellt, die schon gemerkt haben, daß Kartonmodelle nicht nur ein erstklassiges Bauvergnügen bieten, sondern auch als kulturzeitliche Zeugnisse Aufmerksamkeit verdienen.

Wer sich für die Mitarbeit im Arbeitskreis interessiert, kann sich beim Verfasser melden:

Dr. Siegfried Stöltig

Deutsches

Schiffahrtsmuseum

Hans-Scharoun-Platz 1

27568 Bremerhaven

Tel.: 0471-4820748,

FAX: 0471-4820755



Deutsches  
Schiffahrtsmuseum



Die Fotos auf dieser Seite zeigen eine Auswahl aus der Modellbogen-Kollektion des Deutschen Schiffahrts-Museums: Mehrzweckschiff KITZEBERG, Walfangdampfer RAU IX, Bergungsschlepper SEEFALKE, Bark SEUTE DEERN und Dr. Stöltig mit der DSM-Modellflotte

## cfm-modell-projekt Zollkreuzer »Hohwacht«

Reinhold Hahn

Der Zollkreuzer »Hohwacht« wurde 1993 auf der Schiffs- und Bootswerft Fr. Schweers, Bardenfleth, für das Bundesfinanzministerium gebaut und in Kiel stationiert. Das 28,5 m lange und 6,37 m breite Schiff, sowie das Tochterboot »Hörn«, wurden aus einer seewasserbeständigen Aluminiumlegierung gebaut. Die 3x825 kW (3366 PS) starke Maschinenanlage verleiht dem Schiff, über ihre drei Wellen,

derer gesetzlicher Regelungen im Zusammenwirken mit dem Grenzaufsichtsdienst an Land im Rahmen seiner sachlichen und örtlichen Zuständigkeit die Erhebung der gemeinschaftlichen Einfuhr- und Ausfuhrabgaben sowie der anderen für eingeführte Waren zu erhebenden Verbrauchsteuern. Er sichert darüber hinaus die Einhaltung der gemeinschaftlichen oder nationalen Vorschriften,

der Grenze des Zollgebietes der Gemeinschaft einschließlich des grenznahen Raumes und der der Grenzaufsicht unterworfenen Gebiete. Allein vor den Küsten Schleswig-Holsteins haben die zu überwachenden seewärtigen Grenzen des Zollgebietes der Gemeinschaft eine Länge von etwa 170 km in der Nordsee und 250 km in der Ostsee.



eine Geschwindigkeit von 23 Knoten. Zusätzlich ist die »Hohwacht« noch mit einer Bugstrahlanlage ausgerüstet. Selbstverständlich ist das Boot mit den neuesten Navigations- und Kommunikationsmitteln ausgestattet.

Seit der Gründung der Küstenwachzentren Ostsee (Neustadt) und Nordsee (Cuxhaven), am 1. April 1994, unterstehen die seegängigen Zollboote der Küstenwache und die Farben des Bundes an den Bordwänden angebracht. Zusätzlich tragen sie noch das Wappen der KÜWAZ an ihren Aufbauten.

In den Küstenwachzentren sind die maritimen Vollzugskräfte des Bundes zusammengeschlossen, die für maritimen Umweltschutz, Fischereischutz, Grenzschutz, für die Sicherheit des Schiffsverkehrs und für Zoll und Verbrauchssteuern zuständig sind.

Die Zollverwaltung hat in der Ostsee z. Zt. mit ihren 28 m Booten die Zollschiffstationen in Kiel, Travemünde, Warnemünde und Saßnitz ausgestattet.

In der Nordsee sind außer den 28 m Booten in Glückstadt und Hörnum, noch 38 m Boote in Emden, Bremerhaven, Cuxhaven und Büsum stationiert.

**Die Aufgaben des Wasserzollendienstes (WZD)**  
Der Wasserzollendienst sichert unbeschadet an-

ten, die das Verbringen von Waren in den, durch den und aus dem deutschen Geltungsbereich verbieten oder beschränken (Verbote und Beschränkungen).

Der zollrechtliche Einsatzbereich des WZD erstreckt sich insbesondere auf den deutschen Teil



Der Wasserzollendienst nimmt übertragene Aufgaben aufgrund anderer Rechtsvorschriften wahr, wobei diese zeitweise an Umfang und Bedeutung die originären Aufgaben übertreffen. Gleichwohl bedingen allein die verwaltungseigenen Aufgaben die Präsenz des WZD mit seinen Zollbooten, ohne deren prohibitive Wirkung erhebliche Nachteile für den Staatshaushalt als auch für die öffentliche Sicherheit und Ordnung zu befürchten wären.

### Verwaltungseigene (originäre) Aufgaben

Der Wasserzollendienst überwacht

- die Einhaltung des Zollstraßen- und Zollanfangsplatzzwanges sowie der sonstigen Verkehrsgebote
- die Berechtigung zum Bezug abgabenbegünstigter Waren als Schiffsbedarf
- den seewärtigen Ausgang von Schiffen
- das Verbot, Waren von Schiffen abzugeben
- den Helgoland-Verkehr

Die Wasserzollbeamten haben das Recht,

- Schiffe anzuhalten
- an Bord dieser Schiffe zu gehen
- Beförderungsurkunden einzusehen sowie
- Schiff und Ladung zu prüfen

Die Wasserzollbeamten haben die Pflicht,

- Steuerstraftaten und Steuerordnungswidrigkeiten zu erforschen (Steuerstraftaten sind z.B.
- die Steuerhinterziehung
- der Bannbruch
- der gewerbsmäßige, gewaltsame und bandenmäßige Schmuggel und die
- Steuerhehlerei)

Die Wasserzollbeamten

- wirken mit der Bekämpfung des Alkoholschmuggels u.a. durch die Überwachung schmutzverdächtiger Schiffe
- bekämpfen die illegale Einfuhr von Rauschgift und Waffen
- leisten Hilfe in Seenotfällen

### Übertragene Aufgaben

Der Wasserzoll hat:

- nach der Seeschiffahrtsaufgaben-Überwachungsverordnung des BMV und der dazu ergangenen Dienstanweisung in Verbindung

- mit dem Strafgesetzbuch auf Hoher See Umweltstraftaten zu erforschen und zu verfolgen.
- die Einhaltung der Vorschriften über die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, die Abwehr von Gefahren für das Wasser und die Verhütung der von der Seeschifffahrt ausgehenden Gefahren und schädlichen Umwelteinwirkungen zu überwachen
- alle notwendigen Vollzugsmaßnahmen zu



treffen, soweit sie nicht von der Wasserschutzpolizei ausgeführt werden

Einen Schwerpunkt der vom Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten übertragenen Aufgaben stellt die Fischereiaufsicht dar.

Im wesentlichen haben die Beamten des Wasserzollendienstes dabei drei Überwachungsschwerpunkte:

- die Verhinderung des unbefugten Fischfangs in der deutschen Fischereizone durch ausländische Fischereifahrzeuge
- Kontrolle der Einhaltung der in der Fischereizone geltenden fischereirechtlichen Bestimmungen, insbesondere die der Europäischen Gemeinschaft
- Kontrolle der Einhaltung von Vorschriften, die in Ausführung international vereinbarter Empfehlungen erlassen worden sind.

Dem Wasserzollendienst obliegen:

- die grenzpolizeiliche Überwachung der Grenzen im Auftrag des Bundesministeriums des Innern. Diese Überwachung schließt die Prüfung von Grenzübertrittspapieren und die Teilnahme an Grenzfehndungen ein.

Der Wasserzollendienst ist als Teil des Grenz-zollendienstes Organ der inneren Sicherheit und damit in die Fahndungsmaßnahmen der ande-

- ren Sicherheitskräfte mit einbezogen, wie z.B.:
- der Überwachung von Grenzmarkierungen
- der Ermittlung von Strandungsfällen
- Kontrollmaßnahmen nach dem Bundesberggesetz im deutschen Festlandssockel
- der Überwachung des Außenwirtschaftsverkehrs durch Kontrolle der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren.

**Zollkreuzer »Hohwacht«**

Seegehendes Zollpatrouillenfahrzeug

Baujahr 1993

**TECHNISCHE DATEN**

Länge: 28,50 m

Breite: 6,37 m

Tiefgang: 1,95 m

Motorenleistung: 3x825 kW/  
3x1.122PS  
(3.366 PS)

Motortyp: Deutz/MWM 8 Zylinder  
TBD 604 BV 8

Geschwindigkeit: über 23 Knoten  
(über 43 km/h)

Antrieb: 3 Wellenanlagen mittl. Wellenanlage mit Verstellpropeller für Marschfahrt, Bugstrahlruder

Schiffbaumaterial: seewasserbeständige Aluminiumlegierung

Navigationsmittel: Kreiselkompaß, Hyperbel. Navigator, Echolot, Farbradar mit Plotteinrichtung, nordstabilisiertes Radar, Selbststeueranlage, Global-Positioning-System (GPS) Funkausrüstung: Seefunk mit Seefunkpeiler, Behördenfunk, Grenzwelle mit Funkfern-schreib-einrichtung, Satellitenfunkbake (NAV-TEX), Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)

Bauwerft: Schiffs- und Bootswerft  
Fr. Schweers, Bardenfleth/Weser

Baunummer: 6487,

gebaut nach GL-Klasse

»Mittlere Fahrt« 100 A 5 M

Einsatzbereich: Ostsee mit Schwerpunkt zwischen der Grenze zu Dänemark und Fehmarn

**Tochterboot »Hörn«**

**TECHNISCHE DATEN**

Länge: 6,80 m

Breite: 2,20 m

Tiefgang: 0,75 m

Motorenleistung: 82 kW (111,5 PS)

Motortyp: MTU 63 058 TA 61

Geschwindigkeit: 13 Knoten (24 km/h)

Schiffbaumaterial: seewasserbeständige Aluminiumlegierung

Navigationsmittel: Kompaß, Radar, Echolot

Funkausrüstung: Seefunk, Behördenfunk Bauwerft: Schiffs- und Bootswerft Fr. Schweers,

Bardenfleth/Weser

Baunummer: 6488

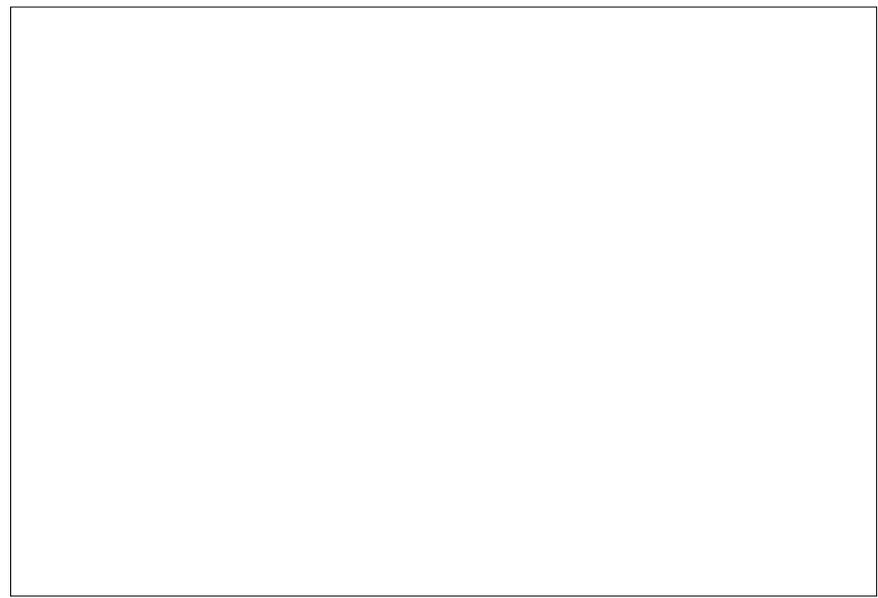
Einsatzbereich:

vom Mutterschiff unabhängiger selbständiger

Einsatz möglich.

**BESATZUNG**

Sollstärke: 2 Besatzungen zu je 12 Beamten



## cfm-modell Vorpostenboot & Fischdampfer

Michael Müller

Dieser Schiffstyp wurde meist aus Fischereifahrzeugen aller Art für den Marinedienst übernommen. Es wurden Schiffe wie Heringslogger, Walfänger, einfache Kutter sowie vor allen hochseefähige Fischdampfer für die Kriegszwecke umgerüstet und eingesetzt. Bekannt war dieser Schiffstypus bereits in der Antike. Hier waren die Fischer aus ureigensten Interesse bemüht, eine feindliche Flotte oder auch ein Piratengeschwader möglichst frühzeitig zu entdecken. Da sie sich in ihren Revier bestens auskannten, nützten sie geschickt Wind



und Strömung und konnten ihre Gemeinde, Dorf oder Hafenstadt warnen. Flucht oder Verteidigungsmaßnahmen konnten eingeleitet werden. Sobald in den Hafenkneipen der Antike, Gerüchte über feindliche Tätigkeiten oder die Anwesenheit von Piraten die Runde machten, gingen die Fischer dazu über die See äußerst Wachsam ins Auge zu nehmen. Und genau das ist der Kern der Aufgabe eines Vorposten-



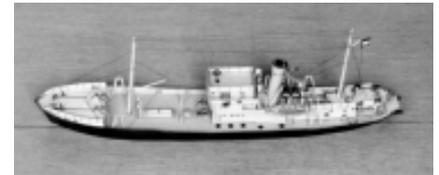
bootes; erstens den Feind zu entdecken und zweitens die Sichtmeldung weiterzuleiten. Dieser Grundsatz ist bis heute unverändert. Zuerst sehen und entdecken, die Meldung weiterleiten und Gegenmaßnahmen einleiten. Und noch etwas ist geblieben, es werden Fischereifahrzeuge dafür eingesetzt. Es kommt einem kaum zu Bewußtsein, daß diese Methode und der Einsatz von Fischerbooten seit mehr als 2.500 Jahren! von unveränderten Bestand ist. Eine ge-

radezu explosionsartige Vermehrung von Vorpostenbooten brachte der erste Weltkrieg mit sich. Die Engländer, gefolgt von den Franzosen bauten in den Fischdampfern eine Funkanlage ein und stellten auf der Back eine Kanone auf. Die Artillerie hatte kaum einen militärischen Wert, aber die Moral der Besatzung konnte somit etwas unterstützt werden. In Deutschland stützte man sich zuerst auf die eigenen Kriegsschiffe und das mit fatalen Folgen. Der deutsche Admiralstab bildete aus Kreuzern sogenannte Vorpostenlinien.

Eine dieser Linien, bestehend aus den drei kleinen Kreuzern COLN, MAINZ, ARIADNE und Torpedoboot V187, sollte die deutsche Bucht vor Helgoland bewachen. Ein britisches Schlachtkreuzergeschwader unter Führung von Admiral Beatty überrannte diese Linie und versenkte innerhalb von einer Stunde alle drei deutschen Kreuzer. Es fielen über 600 Männer in diesen ungleichen Kampf. Es war ein schwerer Fehler der deutschen Admiralität, diese Schiffe auf dieser Position aufzustellen. Der Kern der Flotte war in Wilhelmshaven stationiert und hätte mindestens 6 Stunden gebraucht um an dem Ort des Geschehens zu sein. Die deutschen Kreuzer waren den Briten artilleristisch

und auch von der Geschwindigkeit und der nötigen Seeausdauer haushoch unterlegen. Ein solcher Fehler hätte bei der Überlegung der militärischen Konzeption der Vorpostenaufstellung nie und niemals passieren dürfen. Sofort nach diesen Desaster ging man auch deutscherseits dazu über aus Fischdampfern Vorpostenboote zu machen. Es waren im ersten Weltkrieg bestimmt über 1.000 Fischdampfer aller Nationen mit militärischen Aufgaben betraut. Mit der Zeit ging man auch dazu über, das Aufgabengebiet zu erweitern. Es wurden Minenschielen aufgeschweißt und das Vorpostenboot wurde zum Hilfsminenleger. Ablaufbühnen für Wasserbomben wurden installiert und das Vorpostenboot war ein U-Bootjäger und vieles mehr. Als vor dem zweiten Weltkrieg sich schon einige Krisen abzeichneten (z.B. Abes-

sinien Krise) wurden die Fischdampfer wiederum zum Militärdienst herangezogen. Gerade die Engländer brauchten wegen ihrer Versorgungswege eine Unmenge von Eskortfahrzeugen für ihre Konvois. Zerstörer und Fregatten waren zu Beginn der Auseinandersetzung viel zu wenige und so begleiteten bewaffnete Fischdampfer diese Konvois. Aus aller Herren Länder bezogen die Engländer ihr Schiffsmaterial, so wurden Fischdampfer aus Brasilien, Portugal, Spanien, Marokko, Burma und sogar auch aus Rußland gekauft und entsprechend umgerüstet. Nach dem Norwegen, Frankreich und Balkanfeldzug wurden auch die deutschen Küstenlinien immer länger und zu deren Bewachung wurden ebenfalls Fischdampfer in großer Stückzahl be-



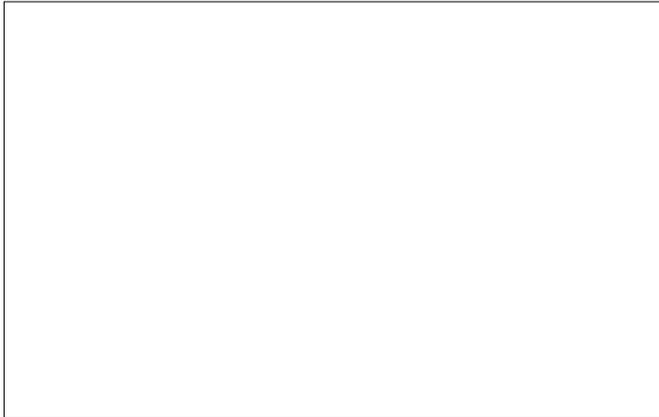
nötigt. In Deutschland wurden in speziellen Programmen bereits seit 1936 Fischdampfer und Vorpostenboote optional gebaut.

Bei Mobilmachungsübungen wurden die zivilen Fischdampfer in kurzer Zeit umgerüstet und nahmen an den Übungen entsprechend teil. Die eigentliche Planung blieb weit hinter dem tatsächlichen Bedarf zurück. Auch die deutsche Kriegsmarine requirierte während des Krieges alle Fischdampfer die sie habhaft werden konnte. Ein Sammelsurium von Fahrzeugen aus Norwegen, Dänemark, Rußland, Holland, Frankreich, Italien, Griechenland, Beutefahrzeuge von den englischen Kanalinseln und vieles mehr fuhr unter deutscher Flagge im zweiten Weltkrieg. Laut »Gröner Band 8«, Teil 1 und 2 waren in etwa 2.000 Fischdampfer in der deutschen Kriegsmarine tätig. Bei dieser Vielzahl von Fahrzeugen mangelte es auch nicht an Kuriositäten. So wurde zum Beispiel der norwegische Fischdampfer »Honingsvaag« in das 3. deutsche Vorpostengeschwader eingereiht. Bei einem Raid an der Küste eroberten die Briten den Dampfer und stellten ihn unter den Namen »Maria« in Dienst. Es fuhr bis Ende des Krieges unter britischer Flagge. Als im Jahr 1942 in Deutschland die Rüstung auf das Kriegnotwendigste umgestellt wurde, wurden die Vorpostenboote/Fischdampfer im verstärkten Umfang weitergebaut. Man hatte im Planungsstab und in der Admiralität erkannt, daß ohne Vorpostenboote kein U-Boot den Hafen verlassen oder eingebracht werden konnte. Den gegnerischen Minenleger wären Tür und Tor geöffnet. Jederzeit hätte der Feind kleine Landungstrupps heranbringen können um wichtige Anlagen an der Küste zu zerstören. Der

eigene Küstenverkehr und die Versorgung der englischen Kanalinseln und der besetzten Inseln im Mittelmeer wäre zusammengebrochen, und vieles mehr. Kurz gesagt, die Vorpostenboote waren lebensnotwendig. Die Aufgaben die die

fern und versahen noch lange ihren Dienst. Das CFM-Modell Bauset hat gerade diesen Aspekt herausgearbeitet. Wie aus einem Krieger wieder ein Zivilist wird. Selbstverständlich bin ich für weitere Anregungen und Verbesserungen immer dankbar. Möglich wäre z.B. das Vorpostenboot mit anderer Ausrüstung als Minenleger oder U-Boot Jäger herauszubringen oder anderes mehr.

empfindlichen Geräte vor der Witterung geschützt waren. Die obengenannte Kalottenbrücke die guten Schutz gegen die Fliegerangriffe bot, hatte natürlich ein höheres Gewicht als der offene Steuerstand. Um die gleiche Geschwindigkeit wie vor dem Umbau zu erreichen, mußten wiederum die Motoren verstärkt werden, dies wurde mit Änderung der Luftzufuhr und anderen Turboladern auch erreicht. Die bereits erwähnte Rüstungsplanung »Speers« sah ebenfalls vor, den Bau sehr vieler Ausrüstungsgegenstände und sogar ganze Boots-Elemente in das weniger bedrohte In-



bewaffneten Fischdampfer erfüllen waren enorm und gingen weit, weit über das geplante Szenarium hinaus. Ohne diese unermüdlichen Helfer ging gar nichts mehr. Nach dem Krieg wurden die Vorpostenboote wieder zu Fischdamp-

land zu verlegen und diese zur Endmontage an die Werften zu liefern.

*Die Modelle des »Fischdampfers« baute und fotografierte Richard Petersen/Reinbek*

Vier Kalottenbrücken wurden im Ruhrgebiet gebaut und auf die Bahn nach Hamburg verladen. Ein Flugzeugangriff zerstörte den Zug und die verladenen Brücken vollkommen. Bei Lürrsen entsann man sich, daß noch vier offene alte Steuerstände aus jetzt umgebauten Booten lagerten und bauten diese auf die neuen Schiffe ein und übergaben sie an die Marine. Auf diesen vier Booten ergab sich dann, daß vier leichte Steuerstände auf Booten mit höchster Maschinenleistung eingebaut wurden. Bei der Probefahrt wurde dann auch ganz folgerichtig eine Geschwindigkeit von 44 km/h erzielt. Dies ist der Weltrekord für Verdrängungsboote gewesen. Ob dieser bis heute Bestand hat, entzieht sich leider meiner Kenntnis.

## cfm-modell Schnellboot S38 mit offener Brücke

Michael Müller

Dieser Schnellbootstyp war wohl der hervorragendste Entwurf der Lürrsen Werft in Hamburg. Die Gegner hatten großen Respekt vor der Ingenieurskunst die diesen Bootstyp kreierten. Kein anderes Boot hatte so gute Seeigenschaften und Seeausdauer vorzuweisen

boote waren die gegnerischen Jagdbomber vom Typ Typhoon und Republic Thunderbolt die ab den Jahren 1943 besonders zahlreich in Südengland stationiert waren. Es war sehr schwierig, im Ärmelkanal oder vor der Küste Frankreichs und Hollands zu operieren. Aus



der starken Bedrohung durch diese Flugzeuge wurde der gepanzerte Steuerstand, die Kalottenbrücke eingebaut. Wie wichtig der Bau dieser effizienten Boote für das Deutsche Reich damals war, zeigt Speers Planung für die Marinerrüstung ab 1942. Diese sah vor, daß Schnellboote neben

Herr Jochen Halbey aus Florstadt hat freundlicherweise die Umkonstruktion vorgenommen. Jetzt kann man die Schnellboote teilweise mit beiden Steuerständen bauen. Der offene Steuerstand ist mit zahlreichen Bewaffnungsvarianten, wie die 3,7 cm Zwillingflak, 2 cm Oerlikon, 2 cm Vierlingsflak und der 4 cm Bofors auf einen Sonderbogen den ursprünglichen Bausatz beigegeben. Die Farbgebung, die allgemein sehr gelobt wurde, ist bis auf die Holzfarbe beibehalten wurden. Ich wünsche allen Kunden beim Bau des Modells viel Freude.

wie die Boote des Typ S38. Dank der Mercedes Benz Dieselmotoren mit Turboauflader war die Maschinenleistung enorm.

Kein Schnellbootstyp der anderen Nationen konnte damit Schritt halten. Der größte und unangenehmste Feind der deutschen Schnell-

den U-Booten als einzige Offensiv-Waffe in vermehrter Stückzahl weiterzubauen. Bevor diese Boote die Kalottenbrücke erhielten, wurde sie mit den sog. offenen Brücke gebaut. Diese Brücke war in Wirklichkeit ein ungepanzertes Bootshaus, indem die Besatzung und die

## CFM-Verlag - Gesamtprogramm

Schiffe	Maßstab	Format	Teile	Autor	Empfohlener Verkaufspreis DM /Euro
Schlachtschiff »Yamato«	1:250	B4	1.760	cfm	60,— €30,68
Zerstörer Typ 34 A »Erich Koellner« <sup>1)</sup>	1:250	B4	1.010	cfm	32,— €16,36
Zerstörer »Orkan« <sup>1)</sup>	1:250	B4	440	cfm	30,— €15,53
Zerstörer JKN-Klasse <sup>1)</sup>	1:250	B4	650	cfm	30,— €15,35
Schwerer Kreuzer »Prinz Eugen« <sup>2)</sup>	1:250	A3	6.480	Pleiner	90,— €46,02
K.u.K Kreuzer »Helgoland« <sup>1)</sup>	1:250	B4	1.100	cfm	32,— €16,36
Minensuchboot M 40 <sup>1)</sup>	1:250	A4	640	cfm	28,— €14,32
Korvette »Tarantul« (2 Modelle) <sup>1)</sup>	1:250	A4	2 x 420	cfm	28,— €14,32
Küstenwachboote BG 23/BG 24 (2 Modelle) <sup>1)</sup>	1:250	A4	2 x 300	Dreyer	24,— €12,27
Schnellboot Typ 38 »S100« (2 Modelle)	1:250	A4	2 x 320	cfm	24,— €12,27
Eisbrecher »Lenin« <sup>1) *)</sup>	1:250	A3		cfm	48,— €24,54
Kreuzer »Swerdlow« <sup>1) *)</sup>	1:250	A3		cfm	48,— €24,54
Passagierschiff »Potsdam« <sup>1)</sup>	1:250	A4	2.400	Hahn	54,— €27,61
Panzerschiff »Graf Spee«	1:250	B4		Herzig/Dengler	60,— €30,68
Vorpostenboot und Fischdampfer (2 Modelle) <sup>1)</sup>	1:250	A4	2 x 800	Herzig	36,— €18,41
Küstenschutzschiff der ehem. DDR-Volksmarine <sup>1)</sup>	1:250	A4		cfm	28,— €14,32
Russ. Rundschiff »Novgorod« <sup>1)</sup> (lieferbar ab Herbst 2000)	1:250	A4		Pleiner	28,— €14,32
<b>Flugzeuge</b>					
Passagierflugzeug Tupolev TU 134 <sup>1)</sup> )	1:50	A3		cfm	32,— €16,36
Großraumtransporter Antonow AN 22 <sup>1)</sup> )	1:100	A3		cfm	32,— €16,36
Viermotoriges Großflugzeug Zeppelin »Staaken« <sup>1)</sup>	1:50	A4		cfm	29,— €14,83
Hubschrauber Bell 205 »UH-1D Huey«	1:50	A4		cfm	25,80 €13,19
<b>Fahrzeuge</b>					
Russischer Panzerwagen <sup>1)</sup>	1:25	A4		Huppers	14,80 €7,57
Lokomotive Bayerische S 3/6 <sup>1)</sup>	1:45	A4		Scholz	50,— €25,56

Irrtum und Änderungen vorbehalten – Stand der Informationen: Sommer 2000

1) Bauanleitung in englischer Sprache verfügbar – english assembly instructions available

2) Modell z.Zt. nur über Waldmann/München beziehbar – solange Vorrat reicht.

\*) Verlag Junge Welt - Reprint



## An alle Schulen & Vereine

Das Modell des ersten Düsenjägers, HE 178 ist speziell als »Einstelgermodell« 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 Versand-

gebühr 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

## Nachtrag zum Artikel über die »SWERDLOW«-Klasse

Zum Artikel aus cfm-report 1999 von Dr. Zvonimir Freivogel/Coburg

Dr. Freivogel ergänzt unseren Artikel um folgenden Fakten bzw. steuert seine Sicht der Dinge bei:

„Der Artikel im cfm-report ist teilweise historisch nicht ganz korrekt, vor allen in Bezug auf die Geschichte der sowjetischen Marine und hinsichtlich der Entstehung der SWERDLOW-Klasse (weil ich selbst neulich die gesamte Geschichte aller sowjetischen Vor- und Nachkriegskreuzer in drei Folgen der Zeitschrift »Hrvatski vojnik« veröffentlicht habe.)

1) Zuerst ist die Formulierung unklar, dass die erste zaristische Marine in der Seeschlacht von Tsushima (nicht Thusima) und »noch mehr in den gleichzeitigen Kriegshandlungen bis fast zur Gänze vernichtet« wurde. Einfacher wäre es zu sagen, dass die beiden russischen Pazifischen Geschwader in Port Arthur und bei Tsushima fast vollständig aufgegeben waren.

2) Es gab vier »Dreadnoughts« der GANGUT-Klasse, keineswegs fünf, davon sind nach dem ersten Weltkrieg und dem Bürgerkrieg nur drei wieder hergestellt worden. Im Schwarzen Meer gab es noch drei ähnliche Neubauten: die IMPERATRICA MARIA flog 1916 in Sewastopol in die Luft, die EKATERINA II alias SWOBODNAJA ROSSIA wurde von Zerstörer KERCH torpediert, IMP. ALEKSANDR III wurde GENERAL ALEKSEEV und ging nach Bizerta.

3) Die (immer noch »Leichten«) Kreuzer der KIROW-Klasse hatten drei Drillingstürme, keineswegs waren es Zwillinge (obwohl es ein diesbezügliches Vorprojekt gab). Dazu wurden die Kreuzer der CHAPAEV-Klasse begonnen, einige auch fertiggestellt. Der Bau der sowj. Schlachtschiffe wurde im Krieg auch begonnen, aber nicht zu Ende geführt.

4) Die Geschichte der »Sabotage« am ex-GIULIO CESARE (nicht GIULEO) ist ein alter Hut und längst widerlegt worden. Das Schiff traf eine alte Mine aus dem I. oder II. WK, die nicht geräumt war. Die Russen wollten durch die Sabotage-Märchen eigene Schlamperei verdecken. Was die Benachteiligung der Sowjets bei der Beuteteilung angeht, ist es auch ein Märchen. Sie bekamen massenweise Schiffe aus Deutschland, Italien und Japan, die noch lange in Dienst verblieben sind. Die westlichen Alliierten hatten dagegen ihre Einheiten fast gleich nach der Verteilung verschrottet.

5) Die SWERDLOW's waren eine Verbesserung der nicht erwähnten CHAPAEV-Klasse (Projekt 68K), deshalb lautet ihre Projektbezeichnung 68 bis. Es stimmt, dass ihre Geschütze eine größere Schußfolge hatten, als die älteren 180-mm-Geschütze, nur ist es falsch, daß die US-Kreuzer bis zur TICONDEROGA-Klasse keine automatischen 203-mm-Geschütze hatten. Schon die DESMOINES- oder SALEM-Klasse aus 1948 hatte sie wohl, neun Stück in drei Drillingstürmen. Jedes Rohr konnte 10 Schuß pro Minute abgeben (im Gegensatz zu den 203-mm-Geschützen die nur 3 bis 4 Schuß/min erreichen). Abgesehen davon bekamen die TICONDEROGAs keineswegs die automatischen 203-mm-Einzelgeschütze, die Mitte der 70er Jahre für die SPRUANCE-Klasse in Erprobung waren. Nur ein älterer US-Zerstörer (USS HULL) trug vorübergehend die experimentelle Kanone, deren Einführung aus Kostengründen gestrichen wurde. Jetzt entwickelt man wieder ein 155-mm-Geschütz, mit allen Höhen und Tiefen, wahrscheinlich bis zur erneuten Aufgabe des Projektes.

6) Es gingen sieben schwere US-Kreuzer im zweiten Weltkrieg verloren (von etwa 30, die bis Kriegsende gebaut wurden, die BALTIMORE-Klasse eingeschlossen), drei davon durch Torpedos, so daß die Verlustrate keineswegs an ihrer langsamen Schußfolge lag. Drei andere Schiffe, beim japanischen Nachtangriff bei Savo-Inseln versenkt (USS ASTORIA, QUINCY, VINCENNES) hätten genauso leichte Kreuzer sein können, bei der schlampigen Reaktion wären auch sie überrannt worden.

7) Was die deutsche und russische Artillerie angeht, waren die dt. 105-mm-Geschütze schon voll stabilisiert. Und die SWERDLOW's hatten eine Mittelartillerie, nämlich ihre Hauptartillerie! So ist ein Vergleich mit den Schlachtschiffen BIS-MARCK und SCHARNHORST fehl am Platze.

8) Die erste Repräsentationsfahrt der sowj. Marine gab es noch bei der Krönung des Königs Georg VI. im Juni 1937 (Schlachtschiff MARAT, ex-PETROPAVLOVSK).

9) Die erwähnten russischen Admiräle hießen Kusnetsov und Gorschkov. Das muß man als »Marine-Fan« wissen. Und noch zuletzt: der richtige englische Begriff für lahme Enten lautet »lame ducks«. »Laming« wäre »jemanden lahmen«, was für die Kriegsschiffe durchaus positiv ist.

Ich vermute, daß dem Verfasser die neueste russische und westliche Literatur beim Schreiben fehlte, so blieb der Text etwas »DDR-linkslastig.«

Der CFM-Verlag freut sich immer über Briefe, Kommentare und ganz besonders über Zeitzeugen, die etwas über die Vorbilder zu unseren Kartonmodellen zu berichten haben. Meine persönlichen Abhandlungen über den historischen Hintergrund sind bewußt einfach gehalten. Mir geht es nur darum, den Modellbauer etwas über den geschichtlichen Hintergrund seines Modells mitzuteilen. Eventuell auch um Querverweise, welche weiteren Modelle zeitgeschichtlich zum

gerade Beschriebenen vorhanden sind, um eine Szene, Diorama und vieles mehr zeitlich einigermaßen richtig darzustellen. Von höchstem Interesse sind Berichte von Zeitzeugen, erstens weil natürlich diese wegen des großen Zeitabstandes sehr selten sind und zweitens, weil sie ein Modell erst richtig lebendig machen. Wenn man bedenkt, wieviele Menschen mit den Schiffen gefahren sind, wieviele bei deren Entstehung dabei waren, wieviel mitgeholfen haben, diese

Schiffe zu beladen und in Fahrt zu halten, ergibt sich eine Fülle von schönen, spannenden und aussagekräftigen Geschichten, die meines Erachtens nach einfach zum Modell gehören.

Meine Bitte an alle Freunde des Kartonmodellbaus: forscht in der eigenen Familie und Umgebung, was noch an Informationen über die Zeit der historischen Marinen vorhanden ist – ich drucke diese Bericht gerne.

Michael Müller

## Kartonmodellbauer-Treffen Bremerhaven April 2000

Axel Huppers

Wie schnell ein Jahr vergehen kann merkt man immer dann, wenn man für ein stetig wiederkehrendes Ereignis etwas zu Papier bringen möchte. Fast kommt es mir so vor, als hätte ich dem Bericht über daß Karton-



modellbautreffen 1999 erst vor kurzem verfaßt, doch soviel hat sich getan, und ein Jahr ist um!

In diesem Jahr war es zum ersten Male so, daß der Tagungsraum im Deutschen Schifffahrtsmuseum Bremerhaven wirklich bis zum letzten Quadratmeter ausgenutzt werden mußte. Annähernd 300 Teilnehmer vor allem am Samstag verdeutlichten noch einmal mehr, welchen Status dieses Treffen in Insiderkreisen inzwischen genießt, u.a. waren Teilnehmer aus Polen, den Niederlanden, England, der Schweiz, und Schweden angereist. Besonders erfreulich für alle war die harmonische Gesamtstimmung, die

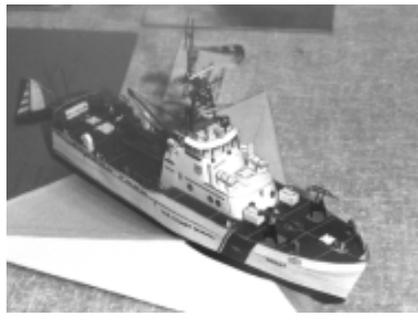


diesmal auch nicht durch die sonst typischen kleinen verbalen Sticheleien der Händler und Hersteller getrübt wurde wie so oft in den Jahren zuvor.

27 Referate mit wechselnden Inhalten wurden vorgetragen, jeweils optisch untermauert durch Dias und Projektorfolien. Besonders beeindruckte das Referat des erst 14-jährigen David Burkhard aus Hamburg, welcher ausführlich über die Möglichkeiten der Konstruktion von Kartonmodellen am PC berichtete. Begeisterter Applaus waren der Lohn seiner Mühen und es bleibt zu hoffen, daß dieses Potential nicht vor schnell durch andere Interessen verloren geht. Ohnehin bestimmte der Umgang mit dem neuen Medien Internet und Computer vieler Orten die Gespräche, wurde noch vor einigen Jahren der Computer mit seinen Spielen als Feind des

Modellbaus propagiert so zeigt sich jetzt eine Symbiose: der Kartonmodellbau macht sich das Internet zu nutze. Denn als einzige Modellbausparte kann es komplette Modellbogen Online zum herunterladen versenden, was schon geschieht - bei Werbemodellen, versteht sich! All die vielen Referate und Berichte hier zu erwähnen würde inzwischen ein ganzes Buch füllen, hierfür bietet Dr. Stöltzing, der Initiator des Treffens und Mitarbeiter im Schifffahrtsmuseum, inzwi-

*Links: Das Forschungsschiff „Meteor“ in 1:250 des Passat-Verlages aus Wilhelmshaven war eine Neuauflage des Jahres 1999, so verwunderte es nicht, daß dieses Modell sich in diesem Jahr gebaut darstellte. Daß attraktive Umfeld, in dem das Modell präsentiert wurde, tat dann sein übriges dazu.*



*Oben: Dieses Modell eines US-Küstenwachbootes entstammte dem Zeichenbüro von Imogen Zimmer, hier in 1:100 noch als Kontrollbau im Zwischenstadium. Dieses Modell war noch ein Prototyp des HMV, ein Zeitpunkt der Veröffentlichung stand daher leider noch nicht fest- doch es kommt mit Sicherheit!*

*Links: Der Vortragssaal des Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven war schon am frühen Morgen lange vor Eröffnung der Veranstaltung immer gut bevölkert und die Modellbauer waren fleißig am diskutieren und fachsimpeln.*

schen eine Sammlung der Referate des jeweiligen Jahres an, so denn sie vom betreffenden Referenten schriftlich vorliegen. Den Rest überlasse ich nun wieder den Bildern, die doch oftmals eine bessere Wirkung erzielen als viele Worte, um eine Atmosphäre zu beschreiben.



*Oben: Absolut perfekt in jeder Hinsicht war dieses Modell der „Prinz Eugen“, der Modellbogen erschien 1996 im cfm-Verlag in München. Das mit über 6000 Teilen in 1:250 hergestellte Modell war vom Erbauer noch weiter verfeinert worden und stellte alles bis dahin Gesehene in den Schatten, selbst die konisch zulaufende Geschützrohre der 10,5 cm-Flak mit einem mm Außendurchmesser (!!!) waren aus lackierten Grashalmen dargestellt!*

## Modelle bauen – kein Pappenstiel

*Ausstellung »Kartonmodelle – Gestern und heute« in der Bezirksbibliothek Duisburg-Rheinhausen (bis 05. Februar 2000)*

Sie sind echte Pappkameraden. Anders läßt sich wohl kaum erklären, warum Hans-Werner Kimpel, Axel Huppers und



ihre Kollegen über Stunden, Tage und Monate mit Schere und Klebstoff an ihren feingliedrigeren Modellen herumwerkeln. Aus 135 - 250 g/qm schwerem Papier (oder Karton) entstehen Boote, Flugzeuge, Burgen – ein faszinierender Miniaturenpark aus »Pappe«.



In zehn Glasvitrinen waren die leichtgewichtigen Modelle ausgestellt. Vom Mississippi-Dampfer über die Kasseler Straßenbahn bis hin zu Käpt'n Blaubärs Schiff reicht das Spektrum der Karton-Kreationen, von der Burg Rothenfels über einen Wiener Flakturm bis hin zur Moskauer Basilikus-Kathedrale. Und Mont-Saint-Michel, diese atemberaubend schöne Stadt-Insel vor der bretonischen Küste, wurde gleich zweimal modelliert – einmal im Maßstab 1:500, einmal im Maßstab 1:800, mit unzähligen kleinen, blaubeckten Häusern, mit Gärten und Terrassen und kleinen Pfaden, die dich den »Papp«-Berg hinaufschlingeln.

*Auszug aus einem Artikel von SASCHA DEVIGNE, Rheinische Post*