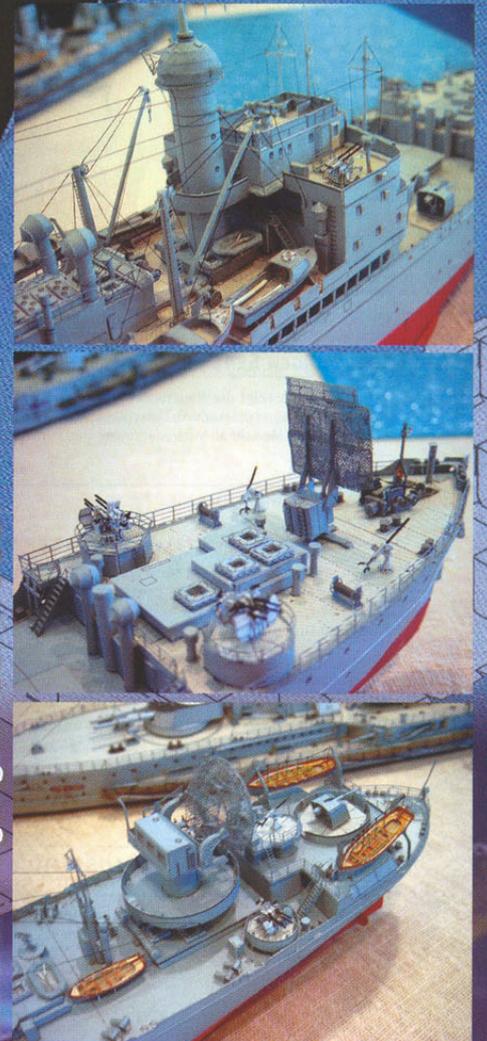


KARTONMODELLBAU

CFM-Report

2003

 cfm
Verlag
Stahlgruberring 53, 81829 München



Kamerarundgang auf der »TOGO«

Katharina-Dorothea-Fritzen
Neuerscheinung 2003

INHALT:

Editorial	Seite 2
10 Jahre CFM-Report und Wertjournal	Seite 3
Deutsche Hilfsflugzeugträger	Seite 4
Baubericht NJL »TOGO«	Seite 5
Schlachtschiffe der »H«-Klasse	Seite 10
PRINZ EUGEN - Neuausgabe 2003 ...	Seite 12
Kartonmodellbau-Ausstellungen 2002 in Mannheim und Mainz	Seite 13
Bremerhaven 2003	Seite 14
Modell- und Hobbymesse 2002 in Leipzig	Seite 16
»Digitale« Modelle: sammelbar - nicht baubar	Seite 17
Kartonmodellbauertreffen 2003 in Herndon/USA	Seite 18
Martin Weger – Ansichten eines Kartonmodellbauers	Seite 19
Alter Hof in München – Ein Architekturprojekt	Seite 20
Die Konstruktionen des CFM-Verlages <i>Teil 1 - Der polnische Weg</i>	Seite 21
Passat-Verlag Special	Seite 23



Michael Müller (re.) und Thomas Pleiner (li.) am CFM-Modell »Potsdam«
Messe Sinsheim 2002 (Foto: Peter Lauck)

ABBILDUNGEN SEITE 1 + 24

Umschlagseite 1 zeigt die Neuerscheinung »Katharina-Dorothea-Fritzen« (Rainer Blocksdorf); Umschlagseite 4 zeigt Impressionen von drei Modellbau-Veranstaltungen des Jahres 2003

IMPRESSUM

©2003 by CFM-Verlag, München

Herausgeber: cfm-Verlag • Stahlgruberring 53 • 81829 München

Redaktion: Michael Müller + Thomas Pleiner
Telefon bei MM-Druck: 089/4291-95 oder -96
Telefax: 089/42 16 52
Druck: MM-Druck GmbH

Gesamtgestaltung, Fotosatz, EBA
und redaktionelle Mitarbeit:
mtp-studio - thomas pleiner

V.i.S.d.P.: Michael Müller und Thomas Pleiner
Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die
Meinung der Redaktion wieder.

<http://www.cfm-verlag.de>
<http://thomas.pleiner.bei.t-online.de>

HAFTUNGSHINWEIS UND -AUSSCHLUSS:

Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle übernehmen wir keine Haftung für die Inhalte der in dieser Ausgabe genannten Internet-Seiten. Für den Inhalt dieser Seiten sind ausschließlich deren Betreiber verantwortlich.

EDITORIAL



Lange hat es in diesem Jahr gedauert, bis ausreichend Zeit und Musse zur Verfügung stand, den CFM-Report für das Jahr 2003 (kurz vor Jahresende) »abzuschließen« und in Druck zu geben. Vor allem musste entschieden werden, ob es für 2003 überhaupt noch einen CFM-Report geben würde ...

»Abgeschlossen« wird nun in zweierlei Hinsicht: Zum einen redaktionell für die diesjährige Ausgabe und zum anderen endet die Ära des CFM-Reports nach interessanten 10 Jahren.

Sie werden fragen: Warum?

Die Antwort ist einfach: Wir haben zu wenig zahlende Abonnenten! Der CFM-Report war niemals ein »kostendeckendes« Projekt und Gewinne sollten auch nicht gemacht werden. Irgendwann jedoch kommt der Zeitpunkt, an dem man sich fragt, ob die Investition an Zeit und Geld in dieses Projekt (und die hinzunehmenden Verluste) weiterhin gerechtfertigt sind!

Um den CFM-Report nicht zu einem unkalulierbaren finanziellen Desaster werden zu lassen, stellen wir ihn ein und investieren unsere Ressourcen lieber in zukünftige Modellentwicklungen!

Nehmen Sie sich Zeit diese Ausgabe in Ruhe zu lesen. Sie finden sicher wieder viele Anregungen für Ihre Kartonmodellbau-Aktivitäten und die langen Winterabende ...

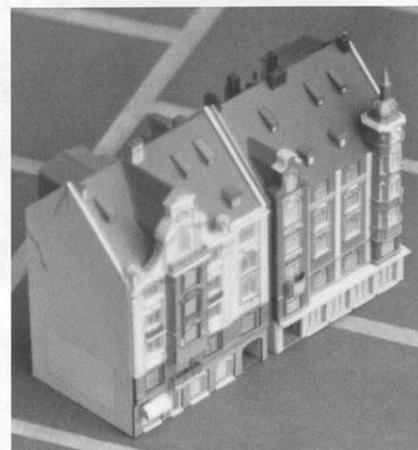
AUSGEWÄHLTE INTERNETADRESSEN

Wiederholt wurden wir gebeten, ein möglichst vollständiges Verzeichnis von kartonmodellbaurelevanten Internet-Adressen (URL's) zu veröffentlichen. Zugunsten von Modell-Präsentationen und Bauberichten

werden wir jedoch darauf verzichten. Der wohl wichtigste Grund dafür ist dieser: Die redaktionelle und gestalterische Arbeit am cfm-Report streckt sich über mehrere Monate. Bei einem derart schnellen Medium wie dem Internet dürfte ein großer Anteil der veröffentlichten URL's bei Drucklegung geändert oder nicht mehr gültig sein. Selbstverständlich nennen wir aber – eingestreut in die Berichterstattung – einige der wichtigsten URL's, die Sie für Ihren Einstieg in Internet-Recherchen nutzen können. Außerdem enthält seit ca. zwei Jahren jedes neu veröffentlichte CFM-Modell eine Reihe von Internet-Adressen zum Quellenstudium. Sowohl der cfm-Verlag als auch der Verfasser pflegen darüberhinaus eigene Internet-Auftritte.

WALDMANN KARTONMODELLE JETZT BEI CFM

Viele werden es bereits wissen: Die Gebäudekollektion für Modellbahner und die Mini-Fahrzeuge (1:250) gingen an den CFM-Ver-



Münchener Bürgerhäuser - Hans-Sachs-Str. 4 und 6 / 1:220
Design + Foto: Thomas Pleiner

lag über. Die in den vergangenen 20 Jahren vom Verfasser für das Haus Waldmann konstruierten Architekturmodelle sind damit im Vertrieb des CFM-Verlages. Die Schaffung eines gesonderten Vertriebes »Süd« konnte wegen mangelnder personeller Ressourcen nicht umgesetzt werden und wurde auf einen unbestimmten Zeitpunkt verschoben.

INFORMIERT BLEIBEN

Gerne können Sie uns Ihre Fragen und Anregungen, Meinungen, Fotos und Bauberichte weiterhin zukommen lassen – wir freuen uns auf Ihre Briefe, Anrufe, Faxe oder e-mails

Thomas Pleiner, Dezember 2003

10 JAHRE CFM-REPORT + WERFTJOURNAL Michael Müller

Es sind jetzt genau 10 Jahre vergangen, seit der cfm-Verlag gegründet wurde. Am Anfang stand mein fast schon fanatischer Wunsch, etwas zum Erhalt der Kartonmodellbau-Szene beizutragen. Die Besuche in Bremerhaven hatten mich motiviert, auch selbst Modelle als Verlagsobjekte zu



Cockpit
Messerschmitt BF-110-C
3D-Computer-Simulation

vertreiben. So sind jetzt – auch durch Zukäufe – über 60 Modelle erschienen. Rückblickend für mich eine gigantische Anzahl. Es wurde viel »Herzblut« vergossen! Und das muss gesagt werden, es kam auch viel zurück. Gern denke ich an die Ausstellungen in Sinsheim, Workshops in Mannheim, an Friedrichshafen, Leipzig, Bremerhaven und die zahlreichen kleinen Ausstellungen in ganz Deutschland. Ich fand überall gleichgesinnte und nette Freunde. Mein Dank hier ganz speziell an den Mannheimer Kreis.

Aber so bald ich an das aufgewendete Kapital denke, so kommt die große Ernüchterung. CFM-Modelle werden nicht so angenommen, wie ich mir das vorgestellt hatte. Die Korvette »Tarantul« z.B. war für mich das Symbol des friedlichen Übergangs aus dem erstarrten Osten in den demokratischen Westen. Es sollte mehr ausgedrückt werden als ein simpler Kartonmodellbaubogen. Die Abstimmung erfolgte über die Ladentheke – für meinen Verlag ein riesiger Reifall.

Oder der CFM-Report: von allen Seiten hochgelobt, selbst in die Archive der Bayerischen Staatsbibliothek wurden alle Ausgaben übernommen. Doch als ich versuchte, den CFM-Report im Abonnement zu vertreiben, kamen trotz großer Werbekampagne nur 47 zahlende Interessenten »zurück«. Diese waren bereit 3 Euro je Ausgabe zu bezahlen. Für 141 Euro ist aber dieses Heft

nicht herzustellen und daher heisst die logische Konsequenz: der cfm-Report erscheint 2003 zum letzten Mal.

Für mich persönlich eine herbe Enttäuschung, zumal ich diese Artikel wirklich gern geschrieben habe. Dank auch hier allen Mitautoren und besonders an Herrn Pleiner, den Gestalter des CFM-Reports.

Nicht weiter fortgesetzt werden auch die »Kranich«-Reprints des Verlages Junge Welt. Hier habe ich mich bemüht weitere Lizenzverträge der »Kranich«-Serie zu be-

stein im Bremer Staatsarchiv geforscht, um die Passform des Hecks zu verbessern. Sobald das wirklich gelingt, wird jedem Modell ein Extra-Bogen beigegeben.

Vom gleichen Konstrukteur und nach sehr genauer Recherche wird evtl. der Frachter »Friesenstein« des NDJ erscheinen. Ein schnelles Frachtschiff (21 ktn) im Ostasien Verkehr und das letzte Schiff vor Einführung des Container-Verkehrs.

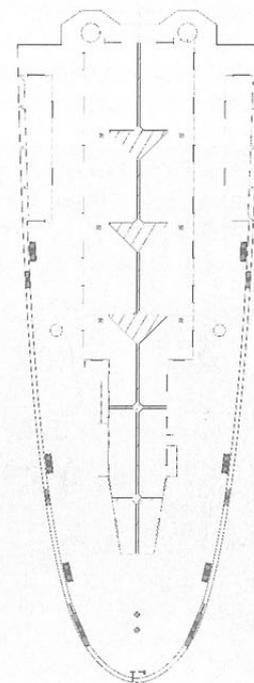
Auf Seite 4 geht's weiter - bitte umblättern



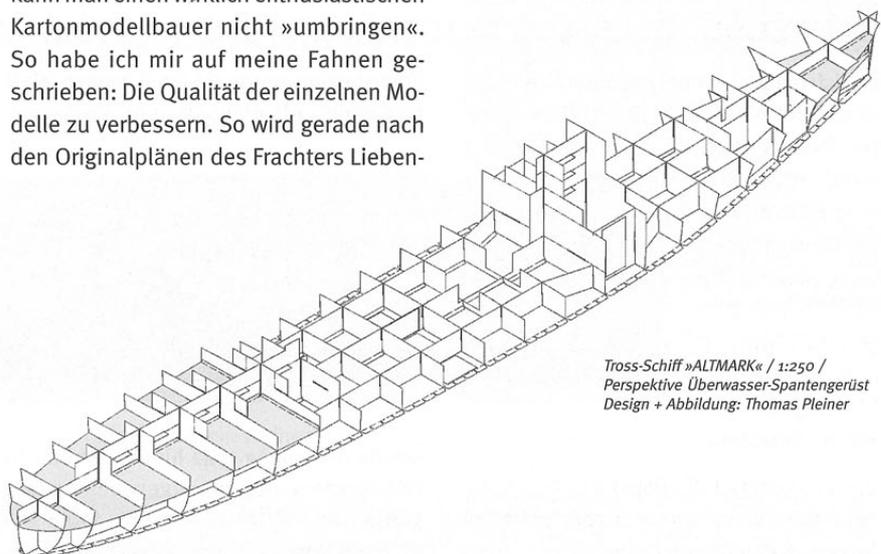
Der Alte Hof zu München
Zeichnung Carl August Lebschée, München, 1869

kommen. Diese Anfragen blieben teilweise über Jahre hinweg unbeantwortet. Anfang Juni 2003 bekam ich endlich einen Brief aus Berlin, mit dem die bestehenden Lizenzen bestätigt und die Fristen verlängert wurden. Weitere Lizenzen werden nicht vergeben. Gründe hierzu konnte der Verlag leider nicht nennen. Gelinde gesagt, bin ich darüber erstaunt.

Aber: es gibt auch positives. So leicht kann man einen wirklich enthusiastischen Kartonmodellbauer nicht »umbringen«. So habe ich mir auf meine Fahnen geschrieben: Die Qualität der einzelnen Modelle zu verbessern. So wird gerade nach den Originalplänen des Frachters Lieben-



Tross-Schiff »ALTMARK« / 1:250 /
Achterdeck - Rohfassung
Design + Abbildung: Thomas Pleiner



Tross-Schiff »ALTMARK« / 1:250 /
Perspektive Überwasser-Spantengerüst
Design + Abbildung: Thomas Pleiner

Für diesen vergangenen heißen Sommer wurden spezielle Kinder- oder Urlaubsmodelle auf den Markt gebracht. Es entstanden bunte, einfache A3-Bögen eines Doppeldecker-Buses und des Sportflugzeuges Cessna 172 von Herrn Pleiner, diese werden derzeit für 1,99 Euro verkauft. Als überarbeitetes Einfach-Modell entstehen derzeit die Küstenwachboote BG 22 und 23 im Maßstab 1:100. Auch diese Modelle sind für Kinder und Jugendliche konzipiert.

Erschienen ist die überarbeitete »Prinz Eugen«. Das bisher aufwendigste Projekt des cfm-Verlages. Das Kontrollmodell konnte bereits in Bremerhaven besichtigt werden. Viele Modellbauer drückten ihre Bewunderung aus – und das will was heißen auf dieser Veranstaltung. Die Bauanleitung besteht aus 40 DIN A4 Seiten und ist allein schon beim

Anschauen ein Genuss. Das Modell umfasst 24 Bögen DIN A3 und ist im Handel für 92 Euro zu haben.

Herr Herzig ist immer noch mit dem Panzerschiff »Admiral Scheer« mit Röhrenmast beschäftigt. Auch dieses umfangreiche Modell benötigt seine Zeit.

Zwischenzeitlich wird bereits an einem Modell der Messerschmitt Bf-110 gearbeitet. Eine der Do-17-P sehr ähnliche Konstruktion, die möglicherweise Ende 2004 erscheinen kann!

Sehr gute Fortschritte, wenn auch mit Unterbrechungen, macht der Versorger »Altmark« der ehemaligen Kriegsmariene, von Herrn Pleiner. Herr Winkler, aus Mannheim, baut gerade diese Modelle zu Probe und es schaut sehr positiv aus.

Meine Auftragsvergabe einer »Flower-Class-Korvette« nach Polen scheint in einem Desaster zu enden. Ein polnischer Verlag bringt zur selben Zeit eine in Kanada gebaute Flower Class Korvette heraus. Wer hier an Zufall denkt, ist sicherlich naiv. Es scheint so zu sein, dass ich wieder einmal gute Unterlagen zur Konstruktion besorgt habe, aber der Konstrukteur ein und das selbe Schiff an mehrere Verlage verkauft hat. Sollte sich das wirklich bestätigen, werde ich von einer Veröffentlichung Abstand nehmen.

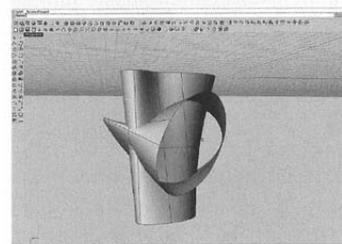
Viele, viele Pläne werden gesammelt, zur Zeit über den Alten Hof in München, englische Kreuzer, deutsche Flugzeuge, wie die Focke-Wulf FW-190 und vieles mehr. Aber der Markt wächst nicht in dem Maße, um alle Modelle in ausreichender Zahl abzusetzen. So sollte man sich an dem erfreuen was erscheint und sich mit seinen persönlichen Wünschen gedenken.

Was aber die Kartonmodell-Szene dringend braucht sind Absatzmärkte. Darum liebe »Gleichgesinnte«, zeigt eure Modelle, stellt sie aus, führt sie vor. Sie werden überall Verblüffung und Bewunderung erfahren, denn die wenigsten können sich heute noch vorstellen, das dies alles »nur aus Papier« ist.

Michael Müller



MESSERSCHMITT Bf-110C - 3D-COMPUTER-SIMULATION



DEUTSCHE HILFSFLUGZEUGTRÄGER - DIE »POTSDAM« ALS HFLGZTR »ELBE«

Da sich der Bau der beiden deutschen Flugzeugträger »Graf Zeppelin« und des »Trägers B« verzögerte, entschied die deutsche Führung den Umbau einiger grosser ziviler Schiffe zu Hilfsflugzeugträgern. Sie wurden aber, wie die großen Träger, nie zu Wasser gelassen.

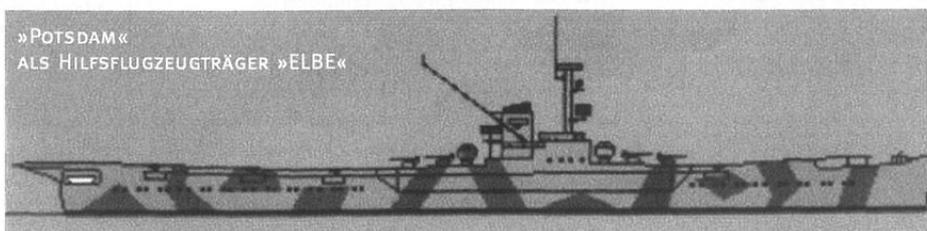
Das Passagierschiff »Potsdam« des Norddeutschen Lloyd wurde ursprünglich für Fahrten in den Fernen Osten genutzt. Nach

Kriegsbeginn wurde sie als Kasemenschiff verwendet. Als eines der drei Passagier-

geachtet des Baustopps der anderen beiden Schiffe, wurde das Umbauprogramm

der »Potsdam« im November 1942 nicht abgebrochen.

Weil das Schiff mit einer Maximalgeschwindigkeit von 21 Knoten eigent-



»POTSDAM«
ALS HILFSFLUGZEUGTRÄGER »ELBE«

schiffe die Anfang 1942 für den Umbau zu Hilfsflugzeugträgern vorgesehen waren, sollte dies im Falle der »Potsdam« bei Blohm & Voss in Hamburg geschehen. Un-

lich zu langsam war, wurde es als wenig geeignet angesehen um überhaupt eine Hilfsfunktion auszuführen. Deswegen sollte es später auch nur als Trainingsflug-

zeugträger Verwendung finden. Am 2. Februar 1943 wurde der Umbau (genauso wie bei den anderen beiden Passagierschiffen) dann doch eingestellt.

Nach Kriegsende wurde das Schiff den Briten zugesprochen und diente noch 30 Jahre unter englischer und indischer Flagge, bevor es 1976 verschrottet wurde

Als Hilfsflugzeugträger »Elbe« sollte das Schiff insgesamt 12 Junkers Ju87-C und 12 Messerschmitt Me 109-T Maschinen als Trägerflugzeuge an Bord nehmen. An schwerer Flak sollten 12 Stück 10,5 cm Geschütze sowie weitere 10 Stück 3,7 cm Flaks an Bord kommen. Es sollten an leichten Maschinenwaffen 24 Stück 2-cm FlaMg montiert werden. Bei 19 Knoten konnte das Schiff nur 9.000 sm zurücklegen. Nicht zuletzt der mangelnde Aktionsradius war ein Faktor und entscheidender Punkt um »Elbe« nicht fertig zu stellen - selbst wenn dieses Schiff (auch als Flugzeugträger) nur Hilfsaufgaben hätte erfüllen sollen.

(nach Korvettenkapitän Shark
www.deutsche-marinegeschichte.de)

CFM plant, ein Modell der »Potsdam« als Hilfsflugzeugträger »Elbe« herauszugeben. Da die Quellenlage noch etwas dürftig ist, bitten wir unsere Leser um Unterstützung durch Hinweise etc. Bitte beim CFM-Verlag melden!

MTP studio
grafik - 3D-design - typografie
fon 08781 92347 • fax 08781 92521
e-mail: thomas.pleiner@t-online.de



Stahlgruberring 53, 81829 München
www.cfm-verlag.de

NACHTJAGDLEITSCHIFF »TOGO«

BAUBERICHT VON ERNST BRINKMANN

Mein Name ist Ernst Brinkmann, Jahrgang 1951, arbeite in einer Niederrheinischen Brauerei im Bereich Elektrotechnik, Energieversorgung, Prozessleittechnik etc. und fühle

viele Weihnachten folgten, von der TOGO aber keine Spur mehr. Persönlich hatte ich damals dieses Vorhaben des cfm-Verlages als ein sehr mutiges Unternehmen empfunden,



Nachtjagdleitschiff »TOGO« 1:250
Bremerhaven April 2003

mich hier am linken Niederrhein zusammen mit meiner Familie immer noch sehr wohl.

Erst Ende der 80er Jahre, nachdem längere Zeit absolute Funkstille auf diesem Sektor bei mir war, habe ich mich wieder mit dem Kartonmodellbau beschäftigt – und es ging in Deutschland mit dem Kartonmodellbau allgemein auch wieder richtig los. Ich bin auch sehr froh, daß ich inzwischen sehr viele Kontakte zu gleichgesinnten Kartonmodellbauern habe.

»TOGO« WIRFT IHRE SCHATTEN VORAUSS!

Es war Anfang 1996, als ich zum ersten Male von der Existenz der TOGO überhaupt etwas erfuhr. In der damaligen Hauszeitschrift des cfm-Verlages war eine Seiten- und Ansichtszeichnung der TOGO abgebildet und das Modell sollte bereits Weihnachten auf dem Gabentisch liegen können. Weihnachten kam,

denn ein solches Modell stellt an einen Konstrukteur doch eine größere Herausforderung dar und ein Modell dieser Größenordnung war zu jener Zeit beim cfm-Verlag noch nicht erschienen (mit Ausnahme der



1996 erschienenen »Prinz Eugen«). 1998 konnte man dann übrigens in »Köhlers Flottenkalender« einen ausführlichen Bericht über die TOGO lesen. Eigentlich hatte ich

schon gar nicht mehr mit dem Erscheinen dieses Modells gerechnet, als dann eher unerwartet und für mich sehr überraschend in der 2002er Ausgabe der cfm- Zeitschrift das Modell, hier noch als Weißmodell, sehr schön und informativ abgebildet war. Erst die Bilder ließen in mir die Absicht aufkeimen, dieses Modell nicht nur zu erwerben, sondern auch wirklich zu bauen.

PROPORTIONEN UND HISTORISCHES

Es waren vor allem die Proportionen – auch und gerade in Verbindung mit dem wohlgeformten Unterwasserschiff und die recht

Kartonmodellbau nicht die Möglichkeit, diese Anleitungen »General Instructions for Assembly« dann auch in Deutsch zu lesen. Diese werden vom Verlag als bekannt vorausgesetzt, da davon auszugehen ist, dass dieses Modell nicht unbedingt von einem Anfänger gebaut werden wird.

Ansonsten besteht die Bauanleitung aus insgesamt sechs sehr umfangreichen Aufbauzeichnungen mit sehr vielen Nummern. Hartmut Scholz, ein sehr erfahrener Konstrukteur im übrigen, hat sich hier sehr viel Mühe gemacht, den Zusammenbau des

hand dieser Pläne einen Gesamtüberblick zu verschaffen und dann die jeweiligen Bauelemente entsprechend gedanklich vorzusortieren und zuzuordnen, hat man vielleicht ein Problem. Besser gewesen wäre, die einzelnen Bauabschnitte in mehreren Zeichnungen zu zeigen. Das wäre wesentlich übersichtlicher für den Bastler gewesen.

Am besten also nicht zuviel Vorstudium und dann auch bald loslegen, der Reihe nach arbeiten und im Plan abhaken, was fertig ist! Habe ich natürlich nicht so gemacht. Ich habe mal wieder von hinten angefangen, nämlich mit den ganzen Details.

»KLEINTEILE« ZUERST... ... VON HINTEN ANGEFANGEN

Was ich ganz und gar verworfen habe: die Relingteile, Radar/ Antennen- Anlagen, Treppen etc. aus der beigelegten Folie zu bauen. Richtigerweise konnte sich meiner Meinung nach der Verlag hier erstmalig dazu durchringen, alternativ einen Fotoätzsatz anzubieten. Diesen habe ich auch sofort bestellt um dann das auffälligste Teil, das Würzburggerät als erstes zu bauen. Dieser Fotoätzsatz ist sehr filigran, ist auch sehr sorgfältig zu behandeln, da er aus einem sehr weichen Material besteht. Der Zusammenbau der Radaranlagen stellt schon einen gewissen Schwierigkeitsgrad dar. Aus meiner Erfahrung sollte man die Ätzteile in jedem Fall hier vorher farblich behandeln, vor allem die feinen Gitterstrukturen der Antennen.

Geklebt habe ich die Ätzteile mit UHU- Hart

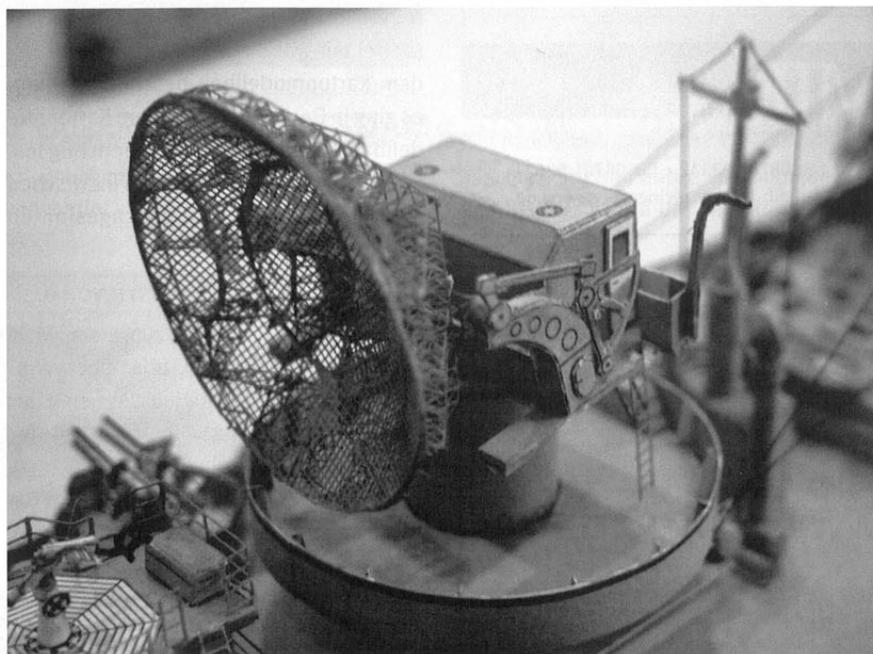


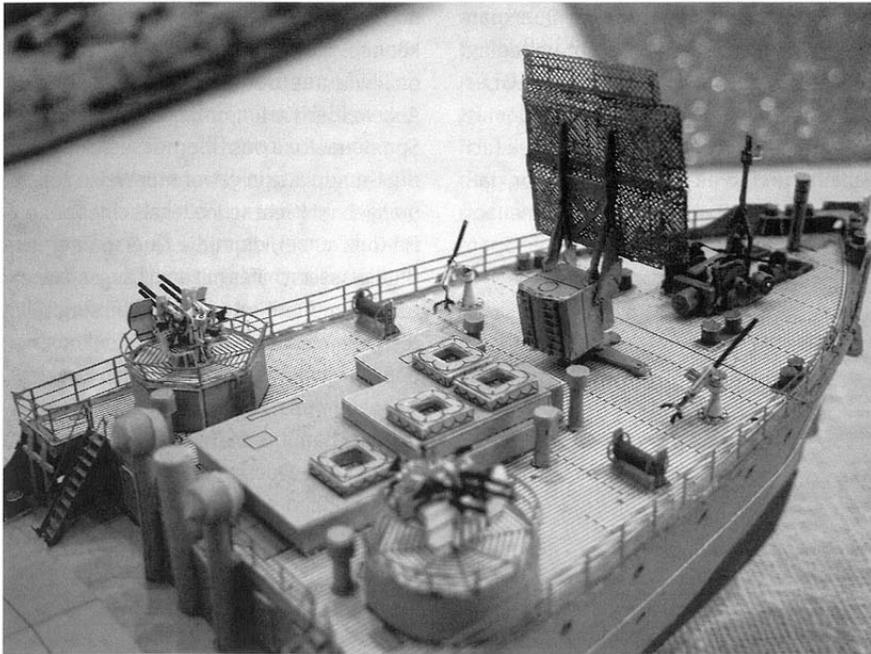
ungewöhnlichen einsatzbedingten technischen Einrichtungen dieses Schiffes, die mich sehr inspirierten und zum Bau anregten. Ich habe dieses Modell dann auch schon sehr schnell erhalten und war von den recht umfangreichen beiliegenden Informationen zur Geschichte des Vorbildes und den Beschreibungen der technischen Einrichtungen dieses Schiffes für die Aufgaben als Nachtjagdleitschiff sehr angetan. Auch sehr interessant die Bilder, die das Schiff von 1938 noch als ziviles Handelsschiff zeigen und die Abbildung der MS TOGO als Frachter der Deutschen Afrikalinie von 1968. Gerade aus dieser Epoche der 30-ger Jahre gab es bisher meines Wissens im Kartonmodellbau erst ein sehr ähnliches Handelsschiff Modell, wenn man den Vergleich mit dem damals sehr gelungenen Modell des Hilfskreuzers Stier vom Wilhelmshavener Verlag wagen darf. Konstruktiv findet man hier sehr viele Parallelen.

2-SPRACHIGE BAUANLEITUNG

Die Texte sind in deutscher und englischer Sprache verfaßt – nicht schlecht. Sogar die allgemeine Bauanleitung ist in Englisch vorhanden. Leider hat ein Einsteiger im

Modells dem Bastler zu illustrieren. In diesen Zeichnungen ist auch wirklich alles an Informationen und Instruktionen drin, die man braucht, um dieses Modell zu bauen. Wenn man aber versucht, sich erst mal an-





GELUNGE ANKERSPILL-KONSTRUKTION

Sehr gut gelungen ist die Konstruktion des Ankerspills, das auf der Back nachher auch einen sehr guten Eindruck macht. Leider sieht man vom achteren Ankerspill, das hier auch erwähnt werden sollte, nachher nicht mehr sehr viel, da teilweise durch die hinteren Aufbauten verdeckt.

Und so entstand erst mal ein Detail nach dem anderen, wobei so manches wie z.B. die Rettungsflöße und Schlauchboote noch einer Verfeinerung bedurften. Im nächsten Step wurden dann sogar auch größere Aufbauteile wie z.B. der Schornsteinaufbau mit allem »drum-und-dran« erstellt, da sich diese Komponenten auch ohne weiteres später als Gesamtheit auf die Decks anbringen lassen. Als etwas weniger gut gelungen empfand ich allerdings die Umsetzung der Kutter und Rettungsboote (unfachmännisch ausgedrückt). Einige Modelle habe ich auch hier wieder aus anderen Modellbogen übernommen, wenn diese hier auch nicht ganz dem Vorbild entsprechen. Meiner Meinung nach wird das Thema der Beiboote von vielen Konstrukteuren immer noch sehr stark vernachlässigt. Es gibt hervorragende Kartonmodelle, bei denen der Gesamteindruck gerade durch zu stark vereinfachte Beiboote, Kutter etc. stark geschmälert wird. Irgendwann hatte ich dann mal wieder ein ganzes Regal voll mit lauter Einzelteilen, so daß nun die Aufgabe des Rumpf-Zusammenbaus als nächstes anstand. Ich wollte hier unbedingt auch das Unterwasserschiff bauen (früher

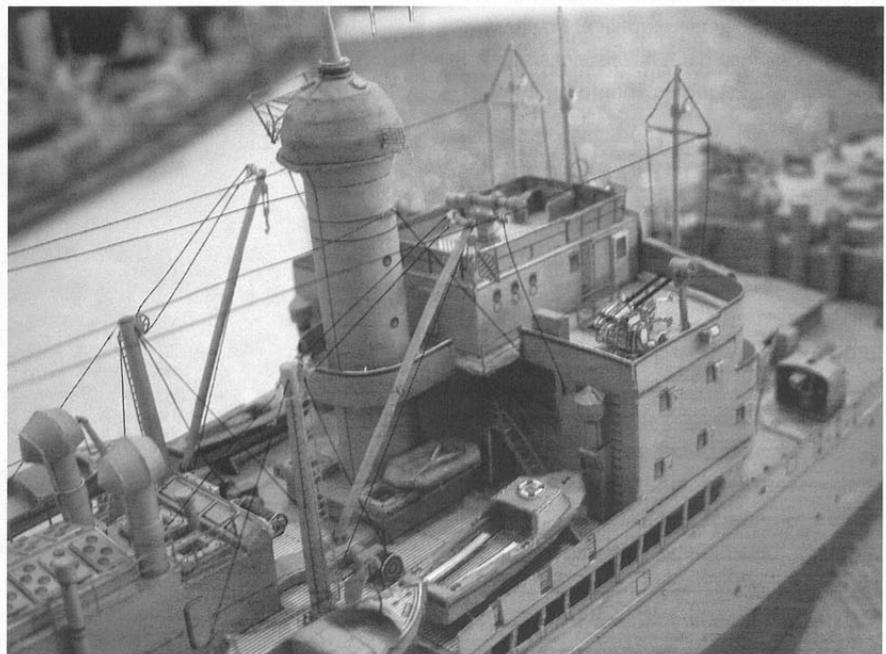
und mit Sekundenkleber. Es besteht leicht die Gefahr, daß die Gitter beim Verkleben zugekleistert werden. Den Kleber wirklich nur punktuell auftragen und dafür sorgen, dass die Hand wirklich ruhig bleibt. Die Ätzteile sind aber ansonsten wirklich sehr passgenau und lassen sich auch gut aneinanderfügen, wenn sie genau gerichtet sind. Wünschenswert wäre hier vielleicht ein etwas härteres Material gewesen! Verlassen wir nun das ohnehin unter Kartonmodellbauern sehr umstrittene Thema der Anwendung von Ätzteilen und gehen hier auf die weiteren Detailarbeiten ein.

ALTERNATIVE FLUGABWEHR-BEWAFFNUNG

Der Konstrukteur hat die Konstruktion der leichten FLA- Geschütze bewußt etwas simplifiziert, so daß auch Anfänger hier eine Chance haben. Ich entschied mich dazu, auf die vereinfachte Variante zu verzichten. Zum Glück gibt es aus dem cfm-Verlag sehr detaillierte 3,7cm Zwillinggeschütze, 2cm Vierlingsgeschütze und 2cm Einzelgeschütze, die als Beigabe für die »S100«-Schnellboote vom cfm- Verlag dem gBastler zur Verfügung gestellt wurden.

Diese Modelle hatte ich mir vorausschauend immer sorgfältig in mehrfacher Ausführung aufgehoben, in der Absicht, diese bei anderen Modellen wieder zu verwenden – so wie jetzt bei der Togo. Irgendwo gab es zu diesen Modellen dann auch noch eine brauchbare bildliche Bauanleitung in meiner Sammelkiste, so daß ich dann in der Lage war, diese Teile aus dem üblichen dünneren Pa-

pier zu bauen. Man muß dann natürlich für diese Geschütze einiges an Zeit investieren, denn z.B. für solch ein Vierlingsgeschütz benötigt man fast einen ganzen Abend. Ich wage zu behaupten, daß man dann mit dem nächsten Geschütz auch erst wieder anfängt, wenn eine geruhsame Nacht (mindestens) dazwischen gelegen hat. Meiner Meinung nach lohnt sich aber diese Mühe, wenn man das Ergebnis sieht. Solche Arbeiten fallen nachher am fertigen Modell immer wieder besonders positiv auf.

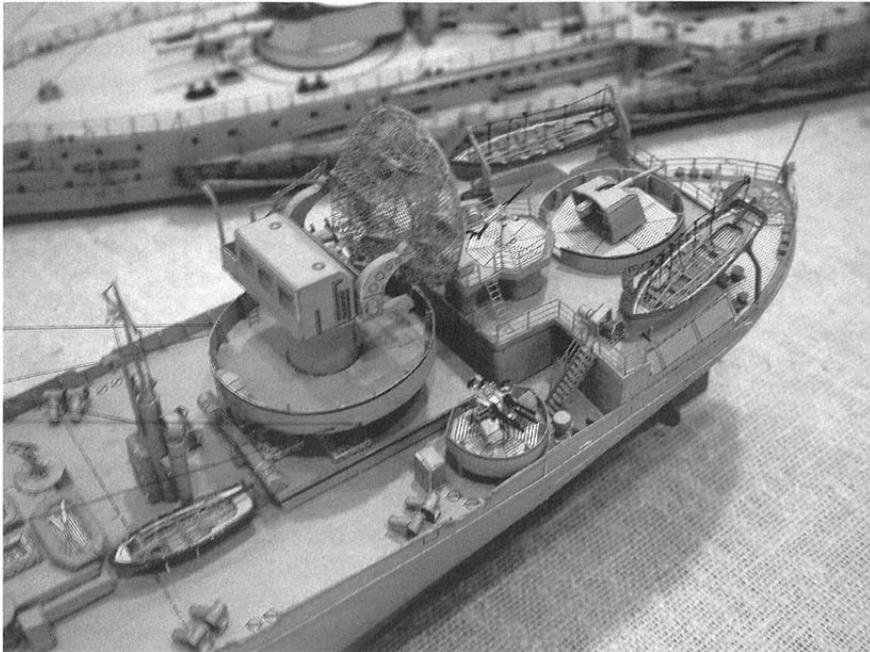


Fotos auf dieser Seite: Peter Lauck

war ich mal ein absoluter Verfechter von reinen Wasserlinienmodellen, irgendwann hatte sich dann bei mir doch eine andere Betrachtungsweise von Schiffmodellen ergeben). Nun hatte ich ja bereits vom HMV einige Schiffe mit Unterwasserteil erstellt, fest mit Überwasserteil verbunden, weil auch nur so der Übergang am Wasserpass wirk-

war. Hinzu kommt noch, daß die Querspannten des Unterwasserteiles nicht unbedingt auf gleicher Linie mit denen vom Überwasserteil zu sitzen kommen! Außerdem ist der ganze Spantenaufbau auch sehr einfach gehalten und somit ist auch die Gefahr, daß sich der ganze Rumpf beim Zusammenbau verwindet, sehr groß. Auch wenn alle Span-

und Unterwasserteil getrennt gebaut werden können, habe mich dann aber für die Version «wie-aus-dem-Bogen» entschieden. Also weißen Karton, 1mm dick, gekauft, den Spantenaufbau des Überwasserschiffes auf die Grundplatte in gewohnter Weise zusammengebaut (Geht schneller als eines der o.g. Fla-Geschütze), dann die Querspannten des Unterwasserschiffes mit dem Längsspannt zusammengebaut und dann sehr sorgfältig die gesamte Unterwasserspanntenkonstruktion von unten auf die Grundplatte geklebt. Dabei immer schön nachgerichtet und kontrolliert, damit der Längsspannt genau mittig sitzt, die Querspannten schön rechtwinkelig montiert sind und nicht irgendwo ein Spant über die Außenkontur der Grundplatte ragt. Danach war die Montage des Hauptdecks dann keine große Schwierigkeit mehr und alles paßte auch sehr schön aufeinander. Nachdem diese Arbeitsgänge abgeschlossen waren, gab ich dem Kleber Gelegenheit, ordentlich auszuhärten, wobei dieses Modell dank des weitgehend ebenen Bodens auf ebener Fläche sehr gut steht, so daß das ganze auf den Decks auch problemlos mit Gewichten beschwert werden kann, um zu vermeiden, daß sich beim Trocknen noch irgendwelche bösen Verwerfungen einstellen.



lich sauber umgesetzt werden kann. Bei diesen Modellen konnte man Ober- und Unterwasserteil immer getrennt erstellen, um diese dann auch relativ risikolos nach Fertigstellung zusammenzufügen. An den Übergängen von Ober- zu Unterwasserteil war dann immer noch ein auffälliger Schlitz vorhanden, den man dann mittels eines schwarzen Steifens kaschieren konnte (oder mußte).

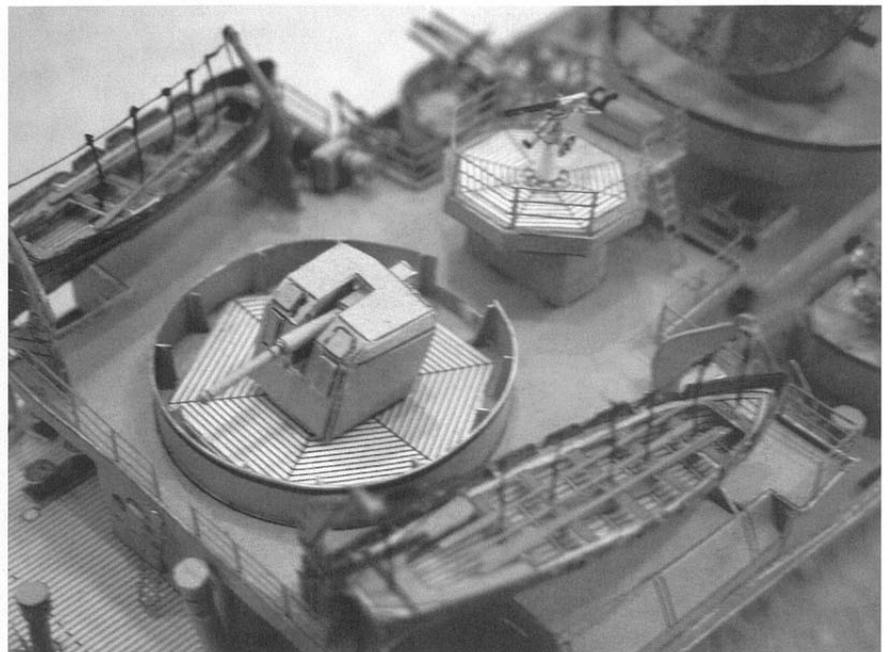
UNTERWASSERRUMPF »MAL ANDERS«

Diese Vorgehensweise war bei diesem Modell nun nicht gegeben. Erstens hatte dieses Schiff wohl keinen schwarz gestrichenen Wasserpass und das Grau der Seitenwände geht übergangslos in das Rot des Unterwasserschiffes über (»is-nix-mit-kaschieren«) und der Bogen war konstruktiv auch nur so ausgelegt, das die Spannten vom Überwasserteil wie immer auf die Markierungen der Grundplatte aufzukleben sind, wobei dann das komplett vorgefertigte Spantengerüst des Unterwasserteils an die gleiche Grundplatte eben nur von der anderen Seite (ohne Markierungslinien) anzubringen

ten gemäß Anleitung auf 1mm Karton zu verstärken sind, bleibt die Gefahr der Verwindung bestehen. Trotz langer Überlegungen, die Konstruktion so zu ändern, daß Ober-

BORDWANDMONTAGE

Der nächste Bauabschnitt ist dann die Montage der Bordwände des Überwasserschiffes. Der Bug ist hier vorgegebenermaßen recht einfach, weil gerade und ohne viel



Schnörkel. Das Löffelheck ist dagegen schon anspruchsvoller und arbeitsintensiver. Jede Seite der Heckpartie besteht aus drei Teilen, die übereinander zusammenzukleben sind. Ich klebe diese vorgeformten Teile immer erst stumpf aneinander und klebe dann an diesen Klebekanten von innen noch einmal einen Streifen Zeitungspapier. Erst wenn der Kleber ausgehärtet ist, gebe ich diesem Bauteil dann die letztendliche Form und montiere das ganze an das Spantengerüst. Beginnend am Heck habe mich dann segmentweise nach vorne hin weitergearbeitet. Warum der Konstrukteur allerdings die Bordwände in fünf Segmente aufgeteilt hat, ist mir ein Rätsel geblieben. Schöner wird das Mo-

am dicksten ist. Wie und wo und welche Schnittkante des Unterwasserteils dann mit welcher der vielen Schnittkanten des Oberwasserteiles übereinstimmen sollten, ist im Plan genau angegeben. Kann man dann auch eigentlich nur so machen. Andere Orientierungshifen hat man ohnehin nicht.

Ich bin dann auch entsprechend dieser Anleitung vorgegangen und habe mich erfolgreich und ohne Probleme bis zum Bug hin vorgearbeitet. Das erste Teil der Unterwasserbeplankung muß natürlich sehr akkurat sitzen, sonst verschiebt sich alles weitere und läßt sich auch nur sehr schwer auskorrigieren, wenn die weiteren Fugen und

chend und wird auch im Modell sehr gut wiedergegeben. Das Löffelheck ist auch und gerade in Verbindung mit dem Unterwasserteil immer wieder ein besonderer Blickfang. Gerne will ich dieser Stelle auch mein besonderes Lob an den Verlag und Konstrukteur absetzen. Was mir allerdings weniger gut gefällt, ist die Wiedergabe der Bordwandstruktur des Rumpfes an sich. Abgesehen von der Anzahl der Segmentierung der Bordwände des Überwasserschiffes entspricht diese im Modell wiedergegebene glatte Außenhaut in keinsten Weise der genieteten Plattenbauweise des Originalen. Hier hätte man grafisch diese Plattenbauform hervorheben können. Schade!

So, der Rumpf ist fertig, als nächstes kämen dann die Aufbauten, soweit noch nicht vorgefertigt, d.h. der Mittelaufbau mit Kommandobrücke und die Heckaufbauten. Die Montage dieser Teile war relativ unproblematisch und auch recht passgenau. Mir macht es dann immer wieder Freude, wenn die bereits vorgefertigten Teile entsprechend den Bauabschnitten sofort montiert werden können. Man sieht förmlich, wie das Modell auch mit den ganzen Feinteilen, mit denen man sich im Vorfeld so intensiv beschäftigt hatte, wächst.

»LEBEN« DURCH REICHE DETAILLIERUNG

Insgesamt lebt dieses Modell sehr von seinen vielen Teilen, die die Decks auffüllen. Kaum freie Flächen, was man bei Frachtschiffen eigentlich sonst nicht hat. Einige Feinheiten wie plastische Laternen, Schiffsglocke etc. habe ich dann noch selber angefertigt.

Auch am Rumpf wurden die umlaufenden Leisten noch plastisch dargestellt. Leider habe ich die Gangways nur so übernommen, wie sie vorgegeben waren. Hier würde ich heute auf jeden Fall entsprechende Aussparungen in den Seitenwänden vorsehen, um dort dann entsprechende Teile einzusetzen. Die Takelage habe ich entsprechend den in der Bauanleitung vorhandenen Bildern vorgenommen. Ich nehme hier momentan noch OP-Seide (habe ich noch auf Vorrat), werde hier aber demnächst auf preiswerteren Nylonfaden umsteigen, nachdem ich hier sehr gute Ergebnisse bei anderen Modellbauern gesehen habe.

Mit dem Modell der TOGO bin ich sehr zufrieden. Ein außergewöhnliches Modell, und in jedem Fall vom Vorbild her ein außergewöhnliches Schiff, das auch bei Laien, wie ich feststellen konnte, auf Interesse stößt.



dell dadurch sicher nicht. Störend wirkt vor allem dann noch das letzte kurze Stück Bugsegment. Auch die Aufgliederung der Hauptdecks hatte mich schon etwas erstaunt.

Nachdem dieser Bauabschnitt abgeschlossen war, hatte der Rumpf nach entsprechender Aushärtung dann auch seine Stabilität, so daß ich dann das ganze herumdrehen konnte, um an den Unterwasserteil zu kommen. Das Modell lag dann auf einigen Holzklötzchen mit dem Oberdeck auf, damit beim weiteren Bau möglichst keine Beschädigungen auftreten.

BORDWÄNDE DES UNTERWASSERTEILS

Beim Unterwassermodell fängt man dann diesmal wirklich nicht vorne oder hinten an, sondern an der Stelle, wo der Schiffsbauch

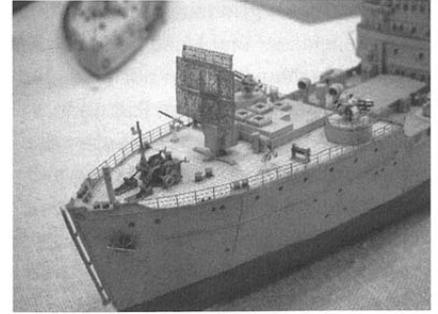
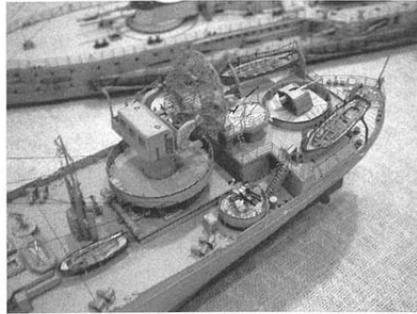
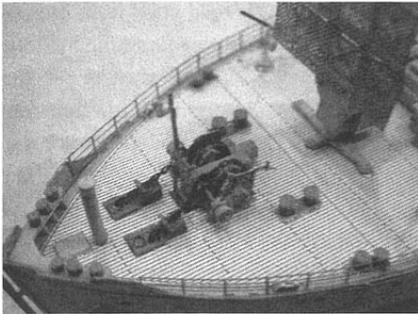
Anschlüsse zu den Seiten des Überwasserteiles exakt und sauber ausgeführt sein sollen. Spannend wurde die Sache dann wieder, als es zum Heck hin ging. Einige Teile mußten hier einen Abnäher bekommen, weil sonst zwischen Außenhaut und Spannt ein größerer Luftspalt geblieben wäre. Diesen Abnäher konnte ich dort plazieren, wo später dann der Schlingerkiel montiert wird, da fällt er dann nicht mehr auf. Die Spannung blieb dann auch bis zum Schluß erhalten, wo dann später das Ruder angebracht wird. Hier muß man immer erst ausprobieren, anpassen, genau überlegen, was man abschneidet, bis man dann endlich auch diese Partie mittels Kleber befestigt.

Der Rumpf ist in seiner Form meinem persönlichen Empfinden nach sehr anspre-

Vom Schwierigkeitsgrad her würde ich dieses Schiff als mittelschwer einstufen. Einige Bauteile erfordern dabei allerdings auch

vorhandene Grundplatte kopiert, auf stärkerem Karton wie die übrigen Spannten aufgeklebt und ohne die Klebelaschen ausschnei-

den. Dieses vielleicht als kleiner Denkanstoß für die Bastler, die an dieser Stelle ebenfalls eine gewisse Problematik erkennen werden.



schon etwas mehr Erfahrung und Können. Die größte Gefahr sehe ich darin, daß sich der Rumpf bei einer solch einfachen Spanntenbauweise leicht verziehen kann. Besser wäre es auch gewesen, wenn man das Unterwasserschiff komplett als separates Bauteil anfertigen würde, indem man zunächst die

det. Die Spannten des Unterwasserschiffes müßten dann entsprechend der Materialstärke etwas eingekürzt werden, so daß die Außenhauetelemente dann um die Spannten herum aufgeklebt werden und eventuell ohne die daran befindlichen Klebelaschen stumpf an diese Bodenplatte angeklebt wer-

den. Ich hoffe nun, daß dieser Beitrag für Sie einige interessante Informationen enthielt und vielleicht auch den einen oder anderen in Verbindung mit den Bild Darstellungen des von mir erstellten Modells der TOGO zum Bauen ermuntern kann.

SCHLACHTSCHIFF DER H-KLASSE

BERICHT: MAG. JOHANN HOLZER

Heute berichte ich über den Bau eines Modells des Schlachtschiffes der H-Klasse, deren Bau 1939 in Hamburg bzw. Bremen begonnen worden ist. Das Modell ist 222 cm lang und musste in 2 Teilen gebaut werden (Bug bis einschließlich Katapult und der Rest bis zum Heck), da meine »Helling« zu kurz war. Einige Fotos meiner Arbeit sehen Sie auf dieser Doppelseite. Dabei auch die Entwicklungsreihe für die 10,5 cm Flaktürme.

WARUM SCHLACHTSCHIFF »H«?

Die Vorgeschichte zum Schiffstyp H ist, dass ich nach mehr als 20 Wasserlinien-Modellen, die ich im Maßstab 1:125*) gebaut habe, vor der Überlegung stand, was als nächstes Modell entstehen sollte. Da die Typenauswahl von größeren Schiffe der KM bereits ziemlich erschöpft war, habe ich versucht, informatives Planmaterial zum Bau eines Modells der H-Klasse zu bekommen. Außer einer Seiten- und Draufsicht im Maßstab 1:250 aus Frei-



*) Begonnen hat das Bauen in diesem Maßstab mit dem Flugzeugträger Graf Zeppelin. Dieses Schiff hat mich zunächst wegen seines asymmetrischen Überwasserrumpfes interessiert, wobei es mir erstmals gelang, Originalpläne zu beschaffen. Wegen der Kleinheit verschiedener Details im ursprünglich geplanten Maßstab 1:250 konstruierte ich diese in doppelter Größe und führte auch deren Probekonstruktion in dieser Vergrößerung durch. Dem folgten die Schlachtschiffe Tirpitz und Schamhorst, die schweren Kreuzer Prinz Eugen und Admiral Scheer, die leichten Kreuzer Nürnberg, Königsberg und Emden sowie einige Zerstörer, Torpedo-, Schnell- und U-Boote bis zum S-Bootbegleitschiff Carl Peters. Alle Modelle stehen nicht mehr bei mir, sondern beim Marineverband Wien, dem ich sie nach einer Ausstellung überlassen habe.

**) »Battleships« William Grazke jr. und Robert O. Dulin jr., © 1985, United States Naval Institute, Annapolis, Maryland.

burg, konnte aber kein anders Archiv oder Institut weiter helfen. In einem 3-bändigen englischen Werk**) über Schlachtschiffe, dessen 3. Teil den Achsenstreitkräften gewidmet ist, fand ich einen Spantenriss 1:200, einige

SCHLACHTSCHIFFE DES TYPUS »H«

Diese Schiffsklasse sollte in 6 Einheiten gebaut werden, die vor ihrer Namensgebung mit den Buchstaben »H« bis »N« gekennzeichnet waren. Für je 2 dieser Schiffe waren die Werften Bloom & Voss in Hamburg bzw. Deschimag in Bremen vorgesehen; ein Schiff sollte bei den Deutschen Werken in Kiel und ein Schiff bei der Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven gebaut werden.

Tatsächlich in Angriff genommen wurden nur die Schiffe »H« und »J«, für »K« waren Materialvorbereitungen im Gang. Die Bauzeit war mit 4 Jahren ab Kielleitung äußerst kurz bemessen und der Bau vor allen anderen Rüstungsvorgaben mit vordringlicher Priorität zu betreiben, sodass das letzte Schiff bis Ende 1944 der Flotte hätte zugeführt werden können. Um dies zu erreichen, war ein Koordinator bestellt worden, dem allerhöchste Vollmachten zur Durchsetzung des Auftrages einschließlich aller damit verbundenen Begleitmaßnahmen, wie Werftausbau aa., übertragen waren.

Nach Kriegsbeginn wurden die Bauarbeiten jedoch eingestellt und später das verbaute bzw. vorhandene Material anderen Rüstungszwecken zugeführt.

Für die Schiffe war eine Wasserverdrängung von bis zu 62.000 Tonnen, je nach Ausrüstung sowie Beladung vorgesehen. Die Länge über alles betrug 273,8 Meter (in der Konstruktionswasserlinie 266,0), die Breite 37 Meter, der Tiefgang bis zu 11,2 Meter.

Die Maschinenleistung der 12 Dieselmotoren war mit 165.00 wPS bemessen, die auf 3 Wellen wirkend eine Geschwindigkeit von 30 Knoten erzielen sollten.

Als Bewaffnung waren 8 Seezielkanonen vom Kaliber 40,6 cm vorgesehen, außerdem als Mittelartillerie 12 SK- 15 cm sowie Flak diverser Kalieber, 6 Unterwasser-Torpedorohre und 4 Flugzeuge. Die Besatzung sollte sich aus etwa 2.600 Mann bestehen.

vereinfachte Querschnitte, einen Längsschnitt mit Maßangaben zur Abteilungsunterteilung sowie eine Übersichtszeichnung. Ergänzend ist im Anhang eine Liste der auch für die Beschreibung und Kommentierung verwendeten originalen Plan-teile vorhanden. Außerdem sind noch 2 im Marine Arsenal (Z-Plan) veröffentlichte Bilder eines Modells von Herrn Frader anzuführen, die ebenfalls eine gewisse Hilfe bedeuteten.

So begann ich zunächst im Maßstab 1:100 auf Millimeterpapier diverse Übersichten zu zeichnen. Zuerst für die Rumpfkonstruktion und dann um die Lagemaße wichtiger Baugruppen für meine weiteren Zeichenarbeiten festzulegen. Danach folgte als erste Detailarbeit die Rekonstruktion eines Rumpf-Linienrisses. Analog zu einem hervorragenden Tirpitz-Plan habe ich die Wasserlinienlänge von 266 Metern nach den 20 ausgewiesenen Vollspanten

und 20 Hauptspanten quer sowie 5 Zwischenspanten (0 bis 19 sowie 1/2, 1./2, 2.1/2, 18.1/2 und 19.1/2). Die Spanten sind zumeist bis zum 1. Aufbaudeck ausgeführt, wobei die



(mit einstelliger Nummerierung, daneben gibt es noch Spanten mit 1/2, 1/3, und 2/3 Zusätzen) in 20 gleichlange Abschnitte unterteilt, auf die später die auf 1:100 vergrößerten Spanten aufgesetzt werden sollten. Dazwischen waren sowohl für das Vorder- aus auch Hinterschiff zusätzliche Spanten auf den halben Längen der normal langen Abschnitte vorgesehen. Ich hielt mich dabei an die bewährte Technik kommerzieller Bausätze, ein Längsmittelspant und 2 seitlich gelegene Längs-Hilfsspanten zur Erhöhung der Stabilisierung

klappbaren Laschen für das Aufbaudeck die Aufgabe hatten, das gewölbte Oberdeck auf Rumpffseitenhöhe zu fixieren.

Die Rumpfhöhe selbst habe ich in 3 Schichten unterteilt, woraus sich in Abhängigkeit von in diesen Höhen gemessenen Spantbreiten neben der Wasserlinie und dem Oberdeck noch zwei weitere Schnittlinien ergaben. Danach mussten die Messfehler, die sich aus

der Vergrößerung und der damit verdickten Konturlinien ergaben, ausgeglichen werden, um in allen Ebenen einen kontinuierlichen Linienverlauf herzustellen.

Im weiteren wurden die Zeichnungen auf 1:125 verkleinert, wobei das maximale Kopiermaß von A3 ein Zerlegen vieler Teile erforderlich machte. Die Wasserlinienteile habe ich auf starken,

langen Kartonstreifen aufgeklebt, auf dem die Mittellinie zum Ausrichten vorgezeichnet war. Durch ständiges Nachmessen habe ich auch gewährleistet, dass wegen der Zerlegung keine Längenungenauigkeiten entstehen konnten. Das Oberdeck mit seiner Plankenstruktur sowie den Aufbautenumrissen und sonstigen Markierungen für verschiedene Details wie Geschütztürme, Ankerspills, Lüfter etc. ist auf mattgelben Karton kopiert und wurde anschließend in gleicher Weise wie bei der Wasserlinie auf etwas dünnere Kartonplatten ge-

klebt. Die blaugrauen Wassergänge sind durch untergeklebten, dünnen Karton in diesem Farbton entstanden. Die Seitenwände mit ihren Bullaugen und den Markierungen für Schraubenschutz sowie Backspieren bestehen aus hellgrauem Karton und sind gleichfalls aus mehreren Teilstücken zusammengesetzt.

Der nächste Schritt war die Erstellung von 3-Seitenansichten der größeren Baugruppen, wie Brückenhaus, Gefechtsturm, Schornsteine, achterliches Deckhaus mit Flugzeughalle. Die sich daraus ergebenden Maße waren die Eckdaten für die Konstruktion der Einzelteile. Auch hier musste öfters mit Zerlegungen gearbeitet werden. Schließlich waren die Abwicklungen für Panzertürme, Entfernungsmesser, Torpedorohrsätze und schwere Flakwaffen zu zeichnen, die weitgehend drehbar sein sollten. Dies trifft sowohl für die aus 5

Pyramidenstümpfen zusammengesetzten kugelförmigen Falkleitständen als auch für die großen E-Messer zu. Bei den Entfernungsmessern mit aufgesetzten Stengen wurde diese um die Stenge als Achse drehbar gelagert, sodass die daran befestigte Takelage auch beim Drehen des E-Messers stabil gehalten werden konnte.

Besondere Mühe habe ich mir mit den kleinen Flakgeschützen sowie den Torpedorohrsätzen gemacht, die ich um aus vielen Bildern angereicherte Details ergänzt habe. Boote und Flugzeuge habe ich von anderen Modellbogen in entsprechender Vergrößerung entliehen.

Die Röhrenmasten wurden innen durch zusätzliche Röhren verstärkt, um ein Knicken oder Durchbiegen zu verhindern. Die Takelage ist aus schwarzen Seidenfäden gefertigt, deren Anbringung ich zum Teil den Zeichnun-

gen, insbesondere den Modellfotos entnommen habe. Zum Kleben habe ich UHU oder ähnliche Klebstoffe verwendet, die leider die Eigenschaft haben, die schwarze Kopierfarbe anzugreifen. Es musste daher sorgfältig das Verwischen der Kopierfarbe vermieden werden, bzw. mussten überquellende, geschwärtzte Klebstoffreste sofort entfernt werden.

Insgesamt hat es mir eine Menge Spaß gemacht, die verschiedenen Probleme beim Entwurf und Bau dieses Modells zu bewältigen, das etwa die Zeit von einem Jahr erforderte. Nachträglich bedauere ich es, dass die Unterlagenbeschaffung viele Wünsche offen liess. Sollte hier ein Fortschritt möglich sein, so wäre ich nicht abgeneigt, eine verbesserte Version dieses Modells zu zeichnen und wenn möglich auch zu bauen.

www.cfm-verlag.de

PRINZ EUGEN
Vollständig überarbeitete
Neuaufgabe 2003



Jetzt im
Handel!

www.cfm-verlag.de

Das anhaltend grosse Interesse an diesem Schweren Kreuzer der ehemaligen Deutschen Kriegsmarine erklärt sich nicht allein aus dem Schicksal, das diesem Schiff während und nach dem zweiten Weltkrieg widerfuhr.

Nach wie vor begeistert die nahezu mystische Eleganz dieses Kreuzers Modellbauer in aller Welt. Das im Jahre 1996 vom cfm-verlag veröffentlichte Modell war rasch vergriffen. Der Verlag und die mit ihm verbundenen Modell-Designer erhielten unzählige Kommentare von erfahrenen Modellbau-

ern aus aller Welt. Dadurch und durch die Verfügbarkeit neuer Quellen in Form von Bildern und Plänen ermutigt, begann im Jahre 2000 eine vollständige und grundlegende Überarbeitung dieses Modells. Basierend auf der Konstruktion von Thomas Pleiner gelang Dieter Pongratz ein Meisterstück - das vor allem die historisch bedingten Schwächen der Pleiner-Konstruktion behob. Das »neue« Modell enthält nun kein einziges Detail mehr, das dem Modellbogen des Schwesterschiffs Admiral Hipper“ entnommen wäre. Unter den unzähligen Detail-

verbesserungen sind besonders hervorzuheben:

- 1) Rumpf in korrekter Länge
- 2) Unterwasser-Rumpf
- 3) Überarbeitete Aufbauten
- 4) Neukonstruktion Arado 196
- 5) Neue 2 x 10,5 cm Flak
- 6) Neue Torpedo-Saetze
- 7) Super-detaillierte Kräne
- 8) Komplett neue Bug-Sektion
- 9) Inneneinrichtung Hangar
- 10) Illustrierte Bauanleitung

KARTONMODELLAUSSTELLUNG IM LANDESMUSEUM FÜR TECHNIK UND ARBEIT 7.-8. DEZEMBER 2002 IN MANNHEIM

EIN BILDER-REIGEN VON PETER LAUCK



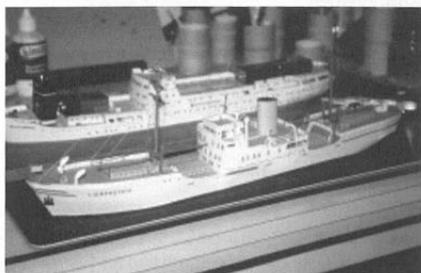
Ausstellung der Kartonmodellbaugruppe Rhein-Neckar im Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim



W.Winkler + Spantengerüst der »Katharina-Dorothea-Fritzen«



Straßburger Münster



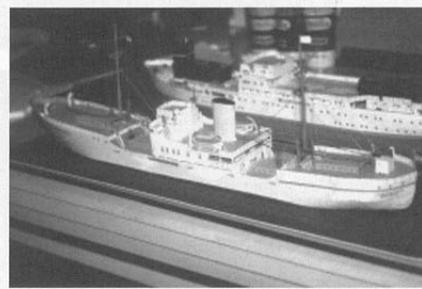
Zwei CFM-Modelle: Vorne »Liebenstein«, hinten »Lomonossow«



USS »CARAVAN«, Minensucher der Admirable-Klasse

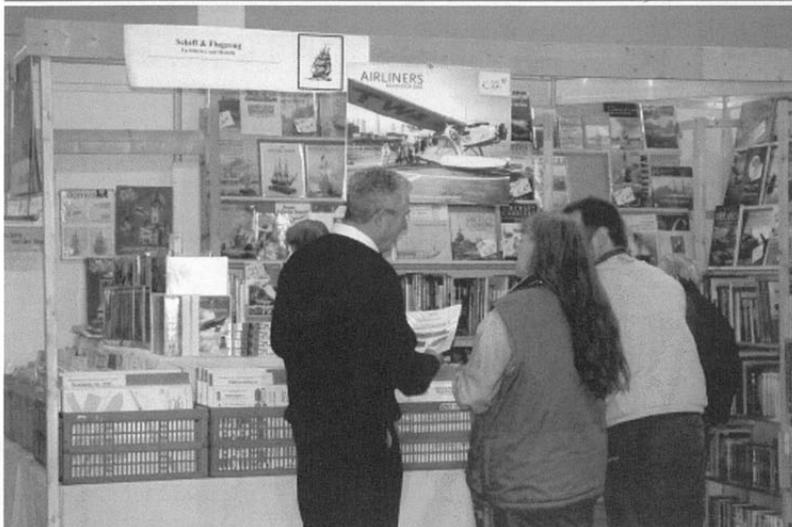


Michael Müller / CFM-Verlag und Peter Lauck

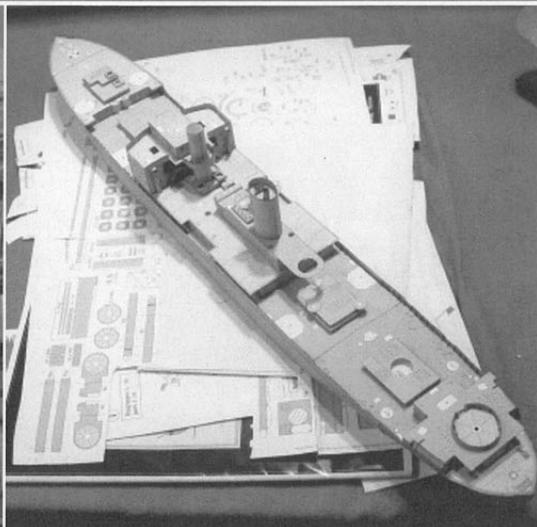


Zwei CFM-Modelle: Vorne »Liebenstein«, hinten »Lomonossow«

... UND 2002 IN MAINZ!



Michael Müller / CFM-Verlag im Gespräch



Nachtjagdleitschiff »TOGO« im Bau

15. INTERNATIONALES KARTON DEUTSCHEN SCHIFFFAHRTSMUSEUM



Referate und Präsentationen:

Samstag, 26. April

Richard Stauber, Ebnat-Kappel:

Ausstellung Dieter Nievergelt in Winterthur. Zwei Videofilme.

Günter Plath, Fredenbeck:

Vor 60 Jahren: Operation Husky. Ein JSC-Diorama im Maßstab 1:400

Karl-Harro Reimers, Esslingen:

Vor 65 Jahren: Domier's schönstes Flugboot

Do 26 »Seeadler« Original und Modell

Klaus-Jürgen Witt, Varel:

Baubericht Schwergutfrachter BÄRENFELS/BRAUNFELS

Axel und Ulrike Volkmann, Bremen:

Der Schnoor - Bremens ältester Stadtteil.

Geschichte und Vorstellung der ersten Modellbaubogen

Klaus Hildebrand, Petershagen:

Schon wieder eine Me 109

Hans-Dieter Brinkmeyer, Vlotho:

Konstruktion von Großmodellen im Kartonmodellbau

Dieter Nievergelt, Winterthur:

Der Arbeitskreis Geschichte des Kartonmodellbaus und seine Publikationen

Michael Beutner, Soltau:

Aus Liebe zum Detail. Tipps und Tricks zur Aufwertung von Kartonmodellen

Hermann Böck, Augsburg:

Professionelle Ausgestaltung von Spitzen-Schiffsmodellen

Volkmar Grobe, Meerbusch:

Technische Kartonmodelle. Aufstellen - Umblättern - Bewegen

Werner Kaiser, Kiel:

Modellpräsentation V: Die Illusion von Raum und Tiefe

Benjamin Scheuer, Hamburg:

Chancen und Gefahren digitaler Produktion von Modellbaubogen

Rainer Braunschweig, Hamburg:

Flaggenwesen zur See

Jürgen Stöckmann, Bad Schwartau:

Vergleich zweier Panzerkorvetten – Original und Modell!

Hans-Jürgen Krüger, Berlin:

Mein erster »kommerzieller Modellbaubogen«.

Ein kleines Modell für einen kleinen Verein

Hersteller von Modellbaubogen berichten:

Mitteldeutscher Kartonmodell-Verlag,

Passat-Verlag,

Hamburger Modellbauverlag,

Mundt-Modellbau,

CFM-Verlag, u. a.

Sonntag, 27. April

Helmar Detzner, Weferlingen:

Basteln wie zu Kaisers Zeiten. Geschichten um zwei alte Schreiber-Bögen

Uwe Meischen, Wiesmoor:

Flugzeugträger

Werner Winkler, Mannheim:

Phönix aus der Asche, oder: Wie man aus zwei Modellbauern zwanzig und mehr macht

Walter Ruffler, Bremen:

»Moving Model Books« - Ein Beispiel für Wissensvermittlung durch Kartonmodelle

Wolfgang Dreyer, Süsel:

Die BRITANIC - Ein Oldtimer digital aufbereitet

Dipl.-Ing. Ame Börnsen, Ritterhude:

Der Meerkater in zwei Ausgaben: Die Reling ist doch keine Bretterwand!

Joachim Frerichs, Rheine:

»All passengers on board!« Passagiere und Besatzung auf dem Oberdeck der TS OLYMPIA

Wilhelm Offermann, Bremerhaven:

Bilder aus dem Jubiläumsjahr »175 Jahre Bremerhaven«

ON-MODELLBAU-TREFFEN IM SEUM 26. + 27. APRIL 2003

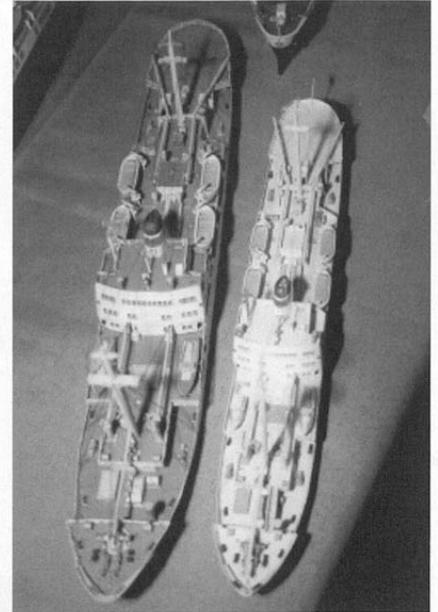


MODELL- UND HOBBYMESSE 11.-13. OKTOBER 2002 IN LEIPZIG

EIN BILDER-REIGEN VON PETER LAUCK UND PETER WOLFRUM



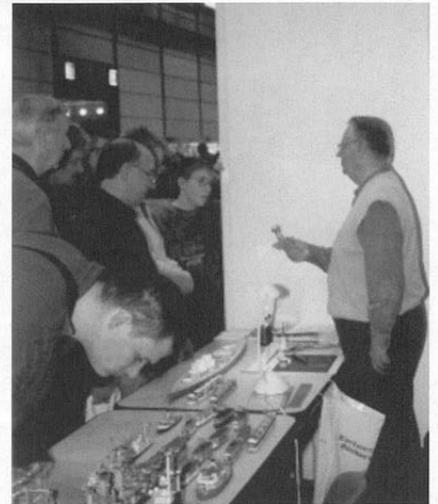
Der CFM-Verlag präsentiert ... Bayerische S 3/6 • Dornier Do-17P • Passagierschiff »Potsdam« • Isartor



Zweimal »Michail Lomonossow« ...
Rechts der CFM-reprint, links das »alte« Kranich Modell



Kleine Verschnaufpause auf dem Stand der Kartonmodellbauer ...



...starker Besucherandrang bei den Kartonmodellbauern!



Oberbürgermeister Tiefensee
zu Besuch bei den Karton-
modellbauern -
hier mit Liane Strüver.



Michael Müller / CFM-Verlag
im Gespräch mit interessierten Besuchern

SNAPPSCHÜSSE VON DER VERANSTALTUNG IM JAHRE 2003 FINDEN SIE AUF DER UMSCHLAGRÜCKSEITE

»DIGITALE« MODELLE – SAMMELBAR ... ABER NICHT BAUBAR!

EINE SEHR PERSÖNLICHE MEINUNG ZU EINEM »BRANDHEISSEN« SZENE-THEMA – *Thomas Pleiner*

Die jüngsten Entwicklungen unseres schönen Hobbies machen eine kritische Auseinandersetzung mit dem Thema »Digitale Verbreitung von Kartonmodellen« notwendig. Die technischen und urheberrechtlichen Seiten dieses Themas wurden bereits erschöpfend behandelt und in interessierten Kreisen ausreichend diskutiert.

Mir geht es hier und heute ausschließlich um den »Modellbau« mit diesem neuen Medium.

Als »digitales Modell« wird so ziemlich jeder Modellbogen definiert, der nicht mit traditionellen Druckverfahren vervielfältigt wird. Obwohl der Begriff »digital« in diesem Zusam-



Grumman OV-1-A »Mohawk« Detail Hauptfahrwerk
Foto: Sauls Jacoby, Austin, Texas

menhang höchst irreführend ist – »digital« lassen sich Modellbogen konstruieren, gestalten oder speichern, selbst die »Drucker« funktionieren nach digitalen Verfahren. Was man dann am Ende in der Hand hält, ist eben nicht mehr digital, sondern ein höchst »analoges« Stück Papier (oder Karton)!

Und um letzteres geht's hier! Und um dessen technische Qualitäten. Und zugegeben: Das Bewusstsein, sich jederzeit einen neuen »Ausdruck« machen zu können (oder aus einem Modell zwanzig zu machen) hat etwas unheimlich verführerisches.

Nun sollte man bei all dieser Vervielfältigungseuphorie ein paar Grundsätzlichkeiten nicht übersehen: Die verfügbaren PC-Drucker, die dazugehörigen Tinten oder Toner und die für diese Technologie entwickelten Bedruckstoffe sind für unser Hobby nur wenig geeignet.

Von PC-Anwendern häufig eingesetzte Drucker sind auf dem xerografischen Prinzip basierende Laserdrucker. (Dicht gefolgt von den

sog. Tintenstrahldruckern). Beim xerografischen Prinzip werden – vereinfacht ausgedrückt – die zu druckenden Bereiche elektrostatisch aufgeladen und die pulverartige Farbe (=Toner) bleibt an den statisch aufgeladenen Stellen haften. Um einen Laserausdruck »haltbar« zu machen, wird der Toner mit Temperaturen bis zu 180°C auf dem Bedruckstoff fixiert; d.h. die Tonerpartikel werden miteinander verschmolzen und mit der Bedruckstoffoberfläche verklebt. Damit diese »Fixierung« schnell vor sich gehen kann und auch eine gewisse Haltbarkeit besitzt, werden die für Laserdrucker geeigneten Bedruckstoffe während deren Herstellung mit Silikon ausgerüstet. Die mechanisch-thermische Beanspruchung im Drucker, zusammen mit der nur oberflächlich anhaftenden Farbe führt dann bei Bau eines solcher Art erzeugten Modellbogens regelmäßig zur Verzweiflung des jeweiligen Modellbauers. Die Farbe löst sich ab, bricht weg und – da nicht lösemittelbeständig – verschmiert und verändert sich im Farbton.

Bei allen »digitalen« Druckverfahren, bei denen die Farbe ausschließlich auf der Oberfläche des Bedruckstoffes haftet, zeigt sich dieser Effekt, der ein »Bauen« solcher Modellbogen sehr erschwert, wenn nicht gar unmöglich macht!

Selbst bei für den »Normalverbraucher« unerschwinglichen Digitaldruckmaschinen, Fest-Tintendruckern oder Thermotransferdruckern zeigen sich diese Effekte.

Dem traditionellen Offset-Verfahren am ähnlichsten erweisen sich die sog. Tintenstrahldrucker. Bei dieser Technologie tritt die flüssige Tinte in winzigen Tröpfchen aus einer Düse des Druckkopfes aus und dringt in das Fasergefüge des Bedruckstoffes ein.

Die Anforderungen an einen Tintenstrahldrucker orientieren sich überwiegend an Präsentations-Grafiken (z.B. auf Overhead - Folie) oder an digitalen Fotografien – beides keine mit Modellbogen auch nur ansatzweise vergleichbare Anwendungen.

Die »größte Schwierigkeit«, die es vor einem Ausdruck des Lieblingsmodellbogens zu überwinden gilt, ist die Suche nach dem geeigneten Bedruckstoff (=Kartonmaterial). Speziell für Tintenstrahldrucker entwickelte Bedruckstoffe auf Zellulosebasis enthalten Zusätze und sind mit speziellen Beschichtungen ver-

sehen, die die verwendeten Tinten besonders brillant erscheinen lassen oder einen ultrafeinen Farbauftrag ermöglichen. Verwendet man Offset-Bedruckstoffe, die in der Regel stark »saugend« sind, verlaufen die Farben zu hässlichen »Klecksereien«

Obendrein neigen speziell für Tintenstrahldrucker entwickelte Bedruckstoffe zum Brechen oder Spalten. Fotopapier-ähnliche Be-



Grumman OV-1-A »Mohawk« Detail Hauptfahrwerk
Foto: Sauls Jacoby, Austin, Texas

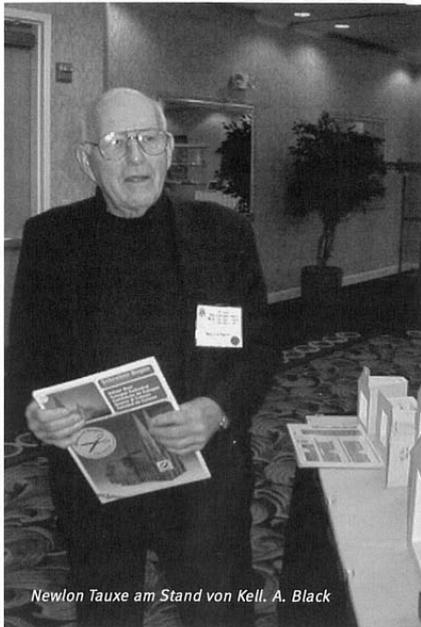
druckstoffe sind wegen unvorhersehbarer Reaktionen deren Oberfläche mit Klebstoffen ebenfalls sehr problematisch.

Meiner Überzeugung nach sind digital erzeugte, gespeicherte und in Umlauf gebrachte Modellbogen nur eine von vielen Möglichkeiten, das Hobby einem größeren Kreis bekannt zu machen und dem Interessierten schnell ein Modell an die Hand zu geben – immer vorausgesetzt, dieser hat dann auch die notwendige technische Ausrüstung verfügbar. Außerdem bietet die digitale Technik eine einfache Möglichkeit vorhandene Modellbogen aus Sammlungen zu archivieren und zu Demonstrationzwecken auszudrucken - aber »bauen« sollte man diese lieber nicht!

Qualitativ können Ausdrücke – oder Vervielfältigungen – die nicht in Offset-Technik entstehen, gegenüber traditionellen Druckerzeugnissen nicht überzeugen. Ganz besonders im Hinblick auf das Spezialgebiet Modellbogen!

Und nicht zu vergessen: Ein Ausdruck eines Modellbogens mit eigenen technischen Mitteln ist immer teurer als das Exemplar aus einer Offset-Auflage.

INTERNATIONAL PAPER MODELERS CONVENTION 14.-16. NOVEMBER 2003



Newlon Tauxe am Stand von Kell. A. Black

Herndon, Virginia, USA. Das Schöne an den Treffen in den USA ist deren familiäre Atmosphäre. Nur 10 Autominuten vom Dulles International Airport entfernt liegt die komfortable Hotelanlage Days Inn. Dort trafen sich an zwei Tagen die am Thema Interessierten aus den USA und Übersee. Perfekt organisiert von Peter Heesch



Alle Aussteller und Teilnehmer, darunter Peter Heesch, Kell Black, Fam. Wolter, Fam. Schnurbusch, Roman Detyna, Rob + Newlon Tauxe, Thomas Pleiner, Steve Brown, etc. etc.

<http://www.cardmodelers.org/online/bill/ipmc2003.htm>

und Peter Ansoff und gekrönt von einer amüsanten Versteigerung (durch Kell A. Black) ging dieses Wochenende viel zu schnell vorbei. Man freut sich auf das nächste »nicht-akademische« Kartonmodellbauer-Treffen.

Das cfm-Modell »Prinz Eugen« wurde zahlreich umlagert und bestaunt.



V.l.n.r.: Sandrine Sheon (Worldupsidedown), Thomas Pleiner, Rick Steffens

MÜNCHNER SAMMLERKREIS

*Sie interessieren sich für
kleine Schiffe im Maßstab 1:1250?
Sammeln Sie kleine Schiffsmodelle?
Suchen Sie weitere Modelle?*

Modelle zu sammeln ist etwas sehr individuelles. Jeder verbindet damit eigene Ziele und Ideen. Wir sind eine Gruppe von Sammlern, die alle ihre eigenen Sammelgebiete haben und gerne darüber sprechen.

Wir sind der Münchner Sammlerkreis

Wir sind kein Verein, kein Club mit eigenen Statuten und Regeln. Wir sind ein »Stammtisch« von Interessierten, deren Hobby die Schifffahrt und die kleinen Modelle sind.

Was geschieht in einem Sammlerkreis?

Wir treffen uns einmal im Monat,
-sprechen über Schiffe und kleine Modelle,
-kaufen und verkaufen Modelle,
-hören von den Herstellern, was es neues gibt,
-versteigern Modelle,
-finden neue Literatur zu unseren Modellen.

Interessiert?

Kommen Sie doch einfach einmal zu einem Treffen. Vielleicht gefällt Ihnen unser Sammlerkreis.

Wir treffen uns jeden zweiten Montag im Monat ab ca. 18:30 Uhr in der

Gaststätte zum Meisterverein
Friedenstraße 29
81671 München

Die Friedenstraße ist auf der Ostseite des Ostbahnhofs. Von der U- und S-Bahn ist es nur ein kurzer Weg. Parkplätze sind leicht zu finden.

Kontaktadresse:

Dr. Hjalmar Heinen
Rosmarinstraße 7
80939 München
Tel.: 089-38 00 31 28 (tagsüber)
089-32 51 37 (abends)

Deutsches Zollmuseum
Alter Wandrahm 16
20457 Hamburg
Telekommunikation
Telefon: 040/300876-11
Telefax: 040/300876-20
E-Mail: museum@zoll.de
Internet: http://www.zoll-d.de/ho_wir_ueber_uns/ho_zollmuseum/index.html

Öffnungszeiten

Dienstag bis Sonntag 10:00-17:00 Uhr
Eintritt und Führungen: Frei
Führungen für Gruppen (10 Personen und mehr!) nach telefonischer Anmeldung.
Verkehrsverbindungen
U-Bahn: U 1 bis Station »Meißberg«
Bus: Metrobus 3, Haltestelle »Domstraße« oder »Meißberg«

»PAPIER« - DER STOFF, AUS DEM MEINE TRÄUME SIND

ANSICHTEN UND EINSICHTEN VON MARTIN WEGER

Viele Jahre beschäftige ich mich schon mit Papiermodellen aller Art. Lange habe ich mich auf das Sammeln von sogenannten



»Ausschneidebögen« beschränkt. Doch irgendwann wollte ich selbst mal etwas eigenes aus Papier erschaffen.

Doch wie kam es dazu? Das Thema Papier geht auf meinen Beruf zurück. Ich bin gelernter Offsetvervielfältiger – so hieß das 1970, als ich meine Lehre begann. Heute sind das drei Berufe, Drucker, Reprofotograph und Mediengestalter.



Anfang der 80er Jahre lernte ich einen Kunden kennen, der einen außergewöhnlichen Auftrag in die Firma brachte. Es war Thomas Pleiner, einer der besten Designer und Kenner der Papiermodellsszene. Damals konstruierte er gerade die Lokomotive »Adler« der Lugwigsbahn für den Schreiber Verlag in Esslingen, heute noch eines der aufwendigsten Modelle. Alle Teile wurden von ihm auf dem Zeichenbrett konstruiert, nicht auf dem Computer. Und so kam es, dass viele Kleinteile, die doppelt und mehrfach benötigt wurden, per Reprokamera und Fototechnik dupliziert evtl. auch skaliert und später auf Filme seitenglatt zusammenkopiert werden mussten, zu sogenannten Lithos für den Offsetdruck. Einige Jahre lang ging das so und viele Modelle und Techniken lernte ich auf diese Weise kennen. Durch Ortswechsel und den damit verbundenen Umzügen verloren wir uns jedoch für viele Jahre aus

den Augen. Die Faszination Papiermodelle blieb.

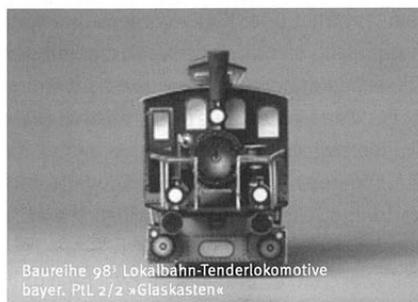
Im Jahr 2000 suchte ich im Internet nach »Papiermodellen« und fand Thomas Pleiner wieder. Der berühmte Button »Kontakt« brachte uns wieder zusammen. Viele Mails mit Fachsimpeleien, über das, was sich alles im Laufe der Jahre geändert hat und der Vorteil, das einzige Modell das ich hatte, einem Fachmann, via Anhang einer Mail, vorführen zu können, und der das Modell gar nicht so schlecht fand, festigten meine Lei-



denschaft zum Stoff Papier aufs Neue.

Als Freizeitkonstrukteur suchte ich nach Vorbildern, die auch für einen Einsteiger zu bewältigen sind. Meine Wahl viel auf Eisenbahnen. Warum? Die Formen: kraftvoll, meist sehr geometrisch, wenig Kurven, überschaubar und reichlich Literatur am Bahnhofskiosk, ließen mich diese Wahl treffen.

Meine Wahl war richtig. Zufällig fand ich auch gleich mein erstes Modell. Das »Krokodil«,



diese lange, schwere Lokomotive aus der Schweiz wurde es. Anhand von alten Modellkatalogen, und diversen anderen Unterlagen, begann ich meine erste Konstruktion. Die Konstruktion sollte einfach sein, Maßstabsgetreu, dem Original soweit wie möglich entsprechen und nicht tausend Teile haben. Mein Ziel ist auch nicht der Verkauf, oder mit »Nietenzählern« zu diskutieren, sondern einfach was schönes aufs Papier zu

bringen, an dem vielleicht auch andere ihren Spaß haben.

Zeichenbretter gibt's nicht mehr, Programme um so mehr. Also frisch ans Werk. Ich



fertige mir zuerst eine Dreiseitenansicht an, nach dem ich alle Maße aus meinen Unterlagen ermittelt habe. Diese kopiere ich mir immer wieder in neue Seiten, vergleiche sie mit meinen Vorbildern solange, bis der Gesamteindruck passt. In diese Seitenansichten zeichne ich auch bereits alles, was so ein Modell am Schluss auch nach Lokomotive aussehen lässt. Räder, Kuppelstangen, Fenster, Türen, Deckel, Lampen, Schläuche, Nieten, alles was man eben sieht. Dabei überlegte ich mir auch, ob ich so manche Kleinigkeiten dreidimensional oder flach darstellen möchte. Nachdem diese Entscheidungen fürs Erste gefallen waren, ging es an

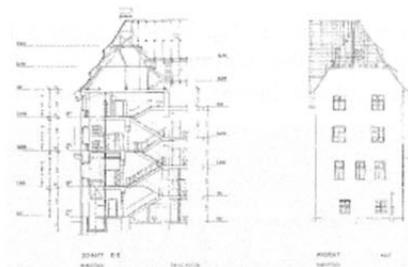


die Details. Ein Papiermodell besteht ja nicht nur aus einem Teil, so zerlegte ich meine Seitenansichten schön langsam aber sicher in Bauteile, versehen mit Klebelaschen am richtigen Ort, Knicklinien usw.

So, nun kommt der Härtestest. Ausdrucken, ausschneiden und zusammenbauen. Und das immer und immer wieder, bis man endlich die richtige Reihenfolge und die Passgenauigkeit festgestellt hat. Und das kann dauern. Hat man aber die Geduld aufgebracht und das geplante Modell steht fertig vor einem, dann ist man ein neuer Mensch. Eine tolle Erfahrung, ein Glücksgefühl.

DER ALTE HOF IN MÜNCHEN

Ein Architektur-Projekt –
Thomas Pleiner



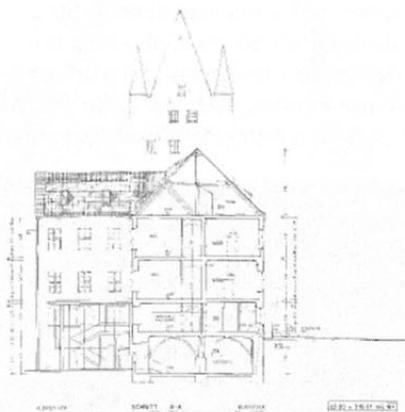
die Grenzen dessen, was zeichnerisch möglich war, verschoben sich durch die Einführung digitaler Zeichentechniken dramatisch. Ob auch immer zum »dramatisch-besseren« hin, sei dahingestellt. Digitale Werkzeuge verführen zu manieristischer Überfrachtung mit Details.

2003 begann der Verfasser mit der Realisierung eines Kartonmodells, das den »Alten Hof« in München zum Gegenstand der Darstellung hat.

Diese reiz- und anspruchsvolle Aufgabe wird nach Veröffentlichung sicher viele Freunde und Modellbauer finden.

Stadtgeschichte fast als einziges erhaltenes Gebäude repräsentieren kann, wird dieses Bauwerk selten erwähnt. Mit dieser ersten Burganlage Münchens verfügt die Stadt über einen Repräsentanten früher herrschaftlicher Bautätigkeit und ein Relikt aus längst vergangenen Epochen, für die sich in keiner europäischen Residenzstadt etwas Vergleichbares erhalten hat: eine frühe kaiserliche Residenz, den ersten ständigen Amtssitz eines deutschen Kaisers. (Aus: Burmeister, Enno : Die baugeschichtliche Entwicklung des Alten Hofes in München, 1999 Buchendorfer Verlag, München, ISBN: 3-934036-07-4)

In der Tat ist es höchst schwierig, den eigenen Stil, den persönlichen »Strich«, in eine elektronische Zeichnung umzusetzen. Die »Kunst« eines Kartonmodells besteht eben in einem fein ausbalancierten Verhältnis zwischen mathematisch-exakter Konstrukt-



ions-Zeichnung und einer etwas weniger präzisen, dafür umso mehr illustrativen und künstlerisch ansprechenden Binnenzeichnung. Gelingt dies nicht, wirkt eine »elektronische« Kartonmodell-Konstruktion stets kalt und steril – das »Leben« fehlt.

Ortskundige und Interessierte werden wissen, dass es sich hierbei um einen der ältesten erhaltenen Profanbauten in München handelt. Der Name »Alter Hof« könnte zu der Annahme führen, dass es sich hier um eine relativ kleine »Anlage« handelt. Weit gefehlt. Das Ensemble umfasst drei von Bebauung umschlossene Höfe. Die Gebäude – fünf Komplexe – spiegeln die Geschichte mehrerer Jahrhunderte der Münchener Innenstadt wieder.

Bei der Umsetzung als Kartonmodell – wie bereits an anderer Stelle vor vielen Jahren festgestellt, sieht sich der Verfasser mit der Tatsache konfrontiert, dass mit konventioneller Zeichentechnik und traditionellen Colorierungsverfahren bereits vor 15 Jahren eine weitere Steigerung der Qualität von Kartonmodellen nicht mehr möglich war. Der Wunsch nach »fortschrittlichen« Zeichenwerkzeugen erfüllte sich zwar bald und

Nach Fertigstellung und Veröffentlichung dieses Kartonmodells wird die Modellbauer-»Gemeinde« entscheiden, ob die Gratwanderung gelungen ist.

Obwohl der »Alte Hof« als früher Bau das wechselvolle Geschehen in den ersten vier Jahrhunderten der architektonisch faßbaren



Schade ist nur, dass das Ensemble unvollständig bleiben muss, da ein in den Komplex integriertes, weltbekanntes Feinkosthaus sich nicht dazu entschliessen konnte, an diesem Projekt mitzuwirken.

Besonderer Dank an dieser Stelle an das Städtische Hochbauamt/München für schnelle und unbürokratische Plankopien.

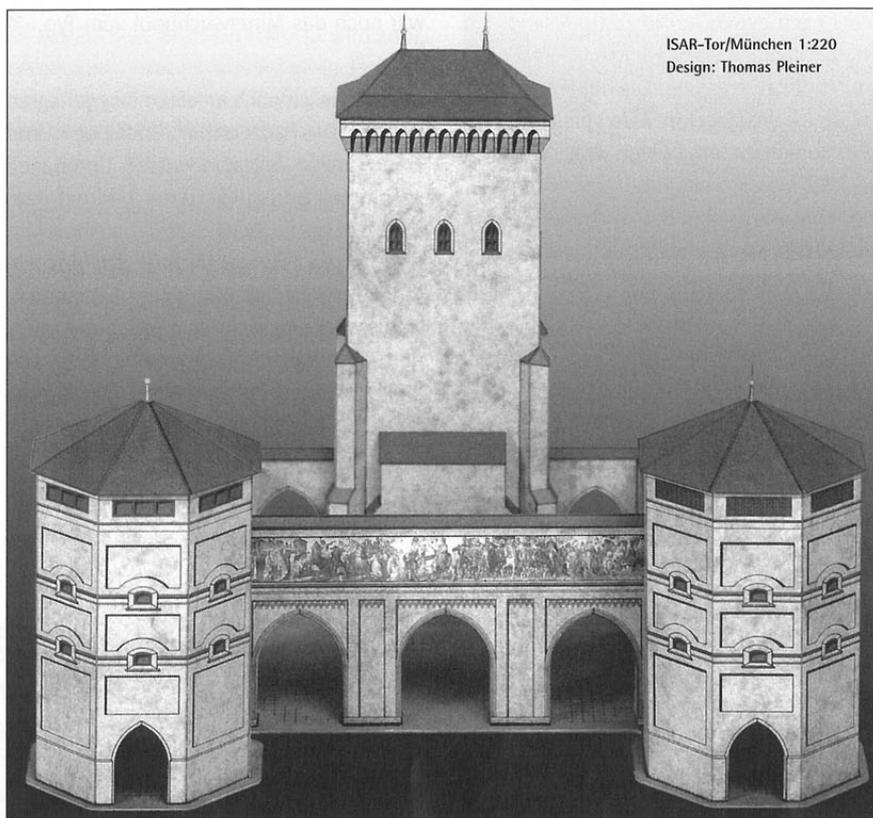
DIE KONSTRUKTIONEN DES CFM-VERLAGES

Teil 1 Der polnische Weg

Schon seit der Gründung meiner Druckerei am 1. Januar 1979, war es mein Wunsch, auch einmal eigene Kartonmodelle auf den Markt zu bringen. Mit der Fa. Waldmann, München, war ich seit Mitte der 80er Jahre im Kontakt. Diese Firma stellte für mich Schaufensteraufsteller für eine bekannte Modezeitschrift her. Nach einiger Zeit bekam ich mit, dass diese Firma im Nebengeschäft auch Kartonmodelle vertreibt, hauptsächlich über ihren Dultstand und auf dem Christkindlmarkt auf dem Münchner Marienplatz.

Mein persönlicher Wunsch war es, Schiffsmodelle herzustellen, die es in anderen Verlagen nicht gab und von guter, baubarer Qualität sein sollten. Von der Konstruktion und von den Konstrukteuren hatte ich - offen gesagt - keine Ahnung. Die ersten Kontakte zu Herrn Pleiner und den anderen deutschen Konstrukteuren verliefen negativ, entweder waren diese anderweitig engagiert, oder die Honorarforderungen (im fünfstelligen DM-Bereich) waren so hoch, dass eine wirtschaftlich sinnvolle Herstellung von Modellen einfach nicht rentabel war. Meine Vorstellung war es, eine Kostendeckung bei 500 bis maximal 1.000 verkauften Exemplaren zu erreichen - das war zunächst unmöglich zu realisieren.

Wieder über die Fa. Waldmann bekam ich Kontakt zu Herrn P. in Lodz. Das erste Modell, das ich angeboten bekam, war der englische Kreuzer Exeter. Ein erster Andruck wurde sogleich hergestellt und an Experten der englischen Marine und an die Gebrüder Krauss der Fa. Neptun und Navis verschickt. Das Resultat war enttäuschend. Wesentliche Teile der Aufbauten, besonders zwischen den Schornsteinen waren völlig daneben geraten. Herr P. versicherte mir, dass er nach Originalplänen konstruieren liess, konnte mir aber diese Pläne nicht zeigen. Das Modell wurde meinerseits nicht abgenommen. Als Ersatz bekam ich das Schlachtschiff Yamato und den englischen Zerstörer der M-Klasse, von der polnischen Marine als »Orkan« übernommen, angeboten. Nach Überprüfung dieser beiden Modelle, wo dann noch kleine Korrekturen ausgeführt wurden,



ISAR-Tor/München 1:220
Design: Thomas Pleiner

wurden diese von mir gedruckt und herausgegeben.

Auf einer Modellbauausstellung sah ich dann ein sehr gut gebautes Modell des Zerstörers »Hans Lody« der ehemaligen Kriegsmarine der Klasse 34A. Das Modell entsprach genau meinen Vorstellungen und es wich erheblich von dem bekannten Wilhelmshavener Modell ab. Nach Erwerb der Pläne und den ergänzenden Unterlagen wurde diese wiederum dem polnischen Konstruktionsbüro übergeben und es entstand ein sehr ansprechendes Modell. Der Verkauf lief sehr gut an, die Resonanz war sehr posi-

tiv und ist bis heute das am weitesten verbreitete Modell meines Verlages. Es wurden fast doppelt so viel verkauft wie vom nächsten Erfolgsmodell, das Minensuchboot Typ »M 40«. Gelemt habe ich daraus, dass man zuerst die polnischen Pläne, soweit vorhanden, prüfen sollte, bevor das nächste Modell gefertigt werden sollte.

Erwerben konnte ich sehr gute Pläne des Schnellbootes »Typ S 38«. Die Umsetzung ging rasch vonstatten, und es war wiederum ein sehr erfolgreiches Modell, jetzt bereits in der dritten Auflage.

Jetzt wurde ich mutiger: Angeregt durch die Wende, kaufte ich die Konstruktion der



Grumman OV-1A »Mohawk«
US-Airforce Museum, Austin, Texas
Photo by Saul Jacobs

Tarantul-Klasse, ein hervorragend konstruiertes Modell und brachte es als DDR und Bundesmarine-Version heraus. Meiner Meinung nach genau in die Zeit passend. Ein Irrtum: Niemand war weder am Thema, noch am Modell interessiert. Bis heute verkaufsmäßig ein riesiger Flop. Also Vorsicht - nicht alles kommt an: Am besten verkauften sich bis jetzt Modelle aus der »Vergangenheit«, moderne Marineschiffe bleiben »Fehlanzeigen«.

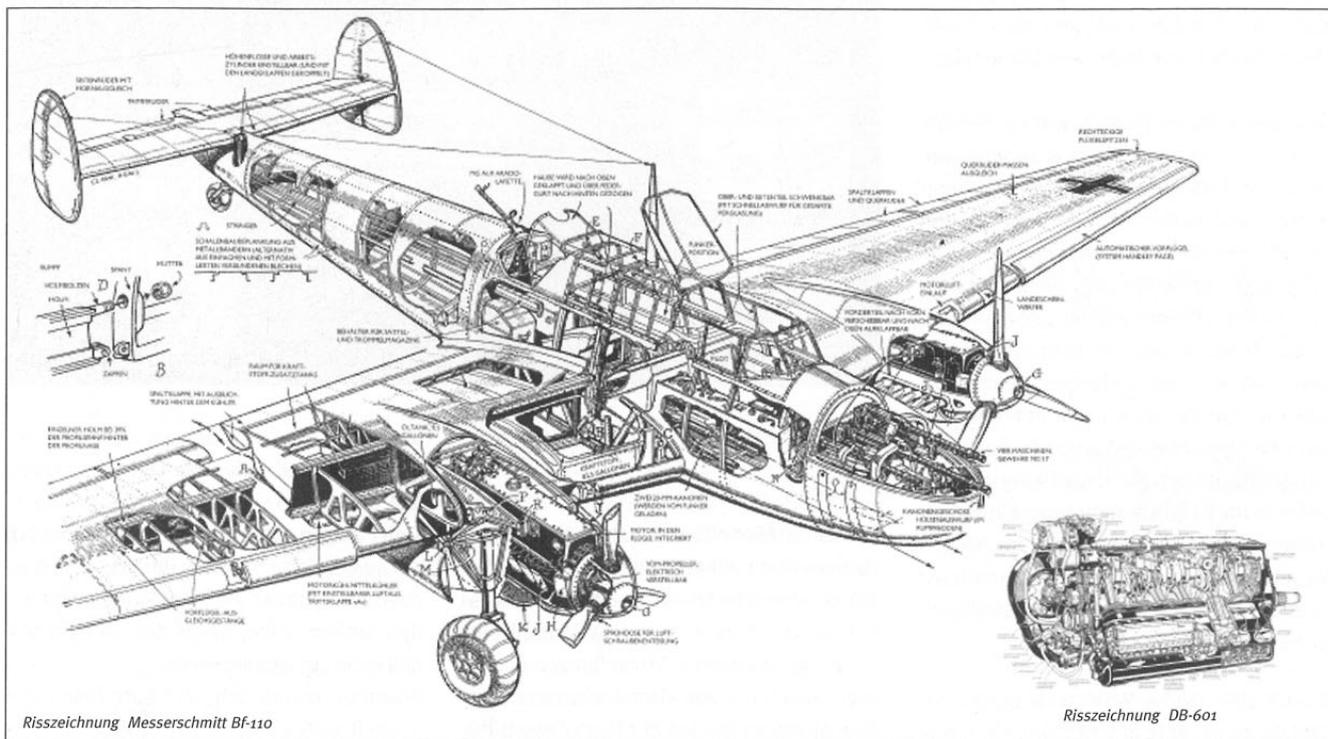
Jetzt wagte ich mich an einen Exoten, den Kreuzer »Helgoland« der K.u.K-Marine. Ein wunderschönes Modell und wurde von polnischer Seite sehr gut umgesetzt. Aber schon

nichts als Worte. Mein Misstrauen wuchs. Ein weiteres Erfolgsmodell nach meinen Unterlagen und mit polnischer Konstruktion war noch das Minensuchboot vom Typ »M 40«.

Jetzt wagte ich mich an einen langgehegten Wunsch: Das Panzerschiff »Graf Spee«. Über einen langen Zeitraum wurden Unterlagen gesammelt und ausgewertet und mit dem besagten polnischen Konstruktionsbüro von Herrn P. ein Exklusiv-Vertrag geschlossen. Diese Konstruktion nahm Zeit in Anspruch, vieles wurde gezeichnet, geprüft und geändert, aber trotzdem wurde nicht ganz nach meinen Wünschen gearbeitet. Als ich letzt-

Auch das Urheberrecht wird in Polen manchmal »mit Füßen getreten« und die Rechte sind kaum einklagbar. Aber ich werde den Weg weiter gehen. Es kommen immer wieder neue Konstrukteure mit teilweise hervorragenden Modellen zu mir und bitten um neue Aufträge.

Aber wie gesagt, dreimal prüfen und wenn es gelingt, streng überwachen. Die Überwachung ist aber der eigentliche Schwachpunkt. Man kann ja nicht ständig nach Polen fahren, um zu sehen, ob der Vertragspartner wirklich der Konstrukteur ist oder er nur diverse Teile dazuliefert und vielleicht sogar woanders abkuppert. Alles dies ist möglich



Risszeichnung Messerschmitt BF-110

Risszeichnung DB-601

jetzt stellte sich heraus, dass besonders die größeren Modelle nicht aus einem Guss waren. Bei der »Helgoland« fiel mir auf, dass die Beiboote doch einfacher gehalten waren, als das übrige Modell. Ein von mir angeregtes Nachbessern wurde nicht ausgeführt, meine Wünsche bezüglich Verbesserungen wurden nicht verstanden oder man wollte sie nicht verstehen. Leider erschienen auch viele »meiner Modelle« in abgewandelter Form in polnischen Verlagen. So z.B. »Hans Lody« im Maßstab 1:400, meine »Tarantul« als »Hutnik« - obwohl ich Exklusivverträge geschlossen hatte. Als ich hier protestierte, gab man mir zu verstehen, dass das alles nichts mit meinen Konstruktionen zu tun hätte. Aber Worte sind

endlich mitbekam, dass meine »Graf Spee« in ähnlicher Form bei einem polnischen Verlag erscheinen würde, habe ich den Kontakt abgebrochen.

Gott sei Dank erklärten sich Herr Herzig und Herr Dengler bereit, das Modell doch noch so umzukonstruieren, dass es erscheinen konnte. Es ist letztendlich ein schönes Modell geworden.

Fazit ist, dass es in Polen sehr, sehr gute Konstrukteure gibt, aber man muss sie sehr genau überwachen und auf Änderungen bestehen. Aber bedingt durch die vorgeschalteten Büros kommt man nicht an die eigentlich tätigen Personen heran und vieles verpufft hier im Niemandsland.

und geschehen und bei der Fülle der auf diesem Sektor tätigen Personen ist eine kontrollierte Übersicht schier unmöglich.

Das ist bis heute mein Fazit.

Michael Müller



— Special —

Der Passat-Verlag

Schiffsmodelle der Extraklasse

Joachim Schulze

Auch in diesem Jahr möchten wir Sie im cfm-Report über die neuesten Entwicklungen im Passat-Verlag informieren.

Erschienen ist im April 2003 das Helgoland-Seebäderschiff »Seute Deern« (Bau Nr. 12) als Modell, dazu 2 Börte-Boote, die in Helgoland zum Aus- und Einbooten benötigt werden, zumindest noch so lange, wie alte konventionelle Seebäderschiffe in diesem Fährdienst operieren. Einige von ihnen wurden bereits durch High-Speed-Katamarane ersetzt. So auch in diesem Jahr die »Seute Deern«, die nun ein Freundeskreis in Hamburg als Oldtimer weiter in Fahrt hält.

Seit Februar 2003 ist unser 3. Mini-Modell, die Hadag-Hafenfähre Typ III »St. Pauli« im Handel. Wahlweise lassen sich 7 Modelle – wie immer im Maßstab 1:250 – bauen. Dieses Modell ist trotz »Mini« ein Leckerbissen für jeden Modellbauer und verlangt schon etwas Erfahrung. Es eignet sich hervorragend für jedes Hafendiorama. Zwei Originale fahren noch heute im Hamburger Hafen, weitere in Portugal. Das kleine Marine Landungsboot »Sardelle« Typ LCM, ist nicht wie angekündigt 2002 erschienen, sondern wird nun im Herbst 03 mit einem LKW als Decksladung in Ihre Hände gelangen.

Leider sind mit den Rettungskreuzern »Berlin« und »Eiswette« (Bau Nr. 4) auch unsere »Passat« (Bau Nr. 1) und das Seebäderschiff »Kronprinz« (Bau Nr. 6), Original z.Z. in Rostock im Wiederaufbau: einige Modelle noch über die Rostocker Zeitung beziehbar!) ausverkauft.

Für »Kronprinz« sind noch Platinen ab Verlag erhältlich, natürlich auch für alle anderen Modelle. Bei starker Nachfrage schließen wir einen begrenzten Nachdruck nicht aus. In der Diskussion beim Verlag ist der Nachdruck (höchstens 100 Modelle) des Feuer-schiffes »Elbe 1« (Bau Nr. 5) für 2004 / 2005.

Im Frühjahr 2004 wird der neue Seenotrettungskreuzer »Hermann Marwede« der DGzRS als Bau Nr. 13 erscheinen. Dazu die Boddenrettungsboote der »Zander-Klasse« mit Unimog und Trailer und ein weiteres Ret-

tungsboot der DGzRS. Bau Nr.14 im Jahre 2005 wird dann die Korvette Typ 130 unserer Marine sein. Auch ein »Mini 5« wird 2004 erscheinen, weitere Einzelheiten sind ab 2004 in unserer dann zur Verfügung stehenden Website zu entnehmen.

Soweit Ihre e-mail Adresse beim Verlag in Eckernförde bekannt ist, können sie auch von dort verzugslos informiert werden. Gern verweisen wir nochmals auf das Hobbymäßige unseres Verlages und unserer Partner, die neben ihrem Beruf aus »Lust an der Freude« Modelle für Sie konstruieren und vertreiben und das daher bei der Abwicklung von Bestellungen gelegentlich etwas Geduld vonnöten ist.

Wir wünschen Ihnen weiterhin viel Spaß beim Bau unserer Modelle.

Unser Verlags-Fax hat die
Nr.: 0 43 51 / 75 23 49 (nicht 48!)
in Eckernförde und die
Fax Nr.: 0 44 21 / 5 53 20 in Wilhelmshaven.
E-mail: Mkirchgaessner@t-online.de



»Seute Deern«



»St. Pauli«



SM-Boot Typ »Schütze«

PASSAT-VERLAG - GESAMTPROGRAMM

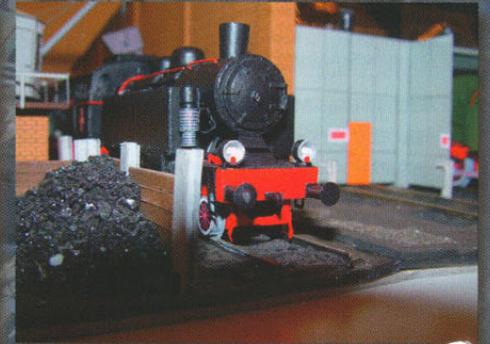
Bau-Modellname Nr.:	Anzahl Bogen	Länge in cm	empf.VK Euro	Teile	Ätzplatinen vorhanden
1. 4-Mast-Bark »Passat/Peking« ¹⁾	10	46	—	1185	nein
2. Peildampfer »Schaarhörn«	2	16,4	8,—	320	ja
3. Schnelle Minensuchboote Typ 343/332 »Hameln«	7	21	18,—	600	nein
4. Seenotrettungskreuzer Klasse Berlin und Eiswette ¹⁾	4	11/9,3	—	620	nein
5. Feuerschiff »Elbe 1« ¹⁾	4	22,9	—	820	ja
6. Seebäderschiff »Kronprinz«	2	13,6	10,—	240	ja
7. Motorschiff »Monta Rosa«	20	63,9	20,—	2000	ja
7a. Lazaretttschiff »Monte Rosa«	20	63,9	25,—	2000	ja
8. Forschungs- und Vermessungsschiff »Meteor«	4	28,4	18,—	830	ja
9. Landungsunterstützungsboot »Otter/Natter«	4	25,6	18,—	835	ja
10. Motorkühlschiff »Pekari«	11	55,6	25,—	1360	ja
11. SM-Boot Typ »Schütze«	8	19	22,—	2x606	ja
12. Helgoländer Bäderschiff »Seute Deern«	3	23,8	14,—	488	ja
13. Seenotrettungskreuzer »Hermann Marwede« ¹⁾	5				
M1. Minimodell Krabbenkutter	1	7,0	5,—	112	nein
M2. Hamburger Alsterschiffe 1	1	8,0/7,5	5,—	64	nein
M3. HADAG Fähre »St. Pauli«	1	12,1	7,—	114	nein
M4. Landungsboot »Sardelle«	1	9,4	7,—	164	nein

Alle Modelle im Maßstab 1:250 und im Format DIN-A4 *z.Zt. vergriffen **erscheint 04/2004

SINSHEIM 2003

LEIPZIG 2003

MAINZ 2003



KARTONMODELLBAU CFM-Report 2003

cfm
Verlag
Stallguberring 63, 81629 München

