

cfm

Mitteilung 2005



Inhalt:

- 1.) In eigener Sache
- 2.) »Prinz Eugen« Goldmedaille
- 3.) Neuerscheinung »Granton«
- 4.) Überarbeitung »Eisbrecher Lenin«
- 5.) An Bord M 35 Insektengeschwader
- 6.) Vorschau, Werftjournal
- 7.) Termine und Messen
- 8.) Gesamtlieferprogramm

Impressum:

Herausgeber:

CFM-Verlag

Stahlgruberring 53

81829 München

verantwortlich für den Inhalt:

Michael Müller

Tel. 089-42 91 95/96

Fax. 089-42 16 52

Druck:

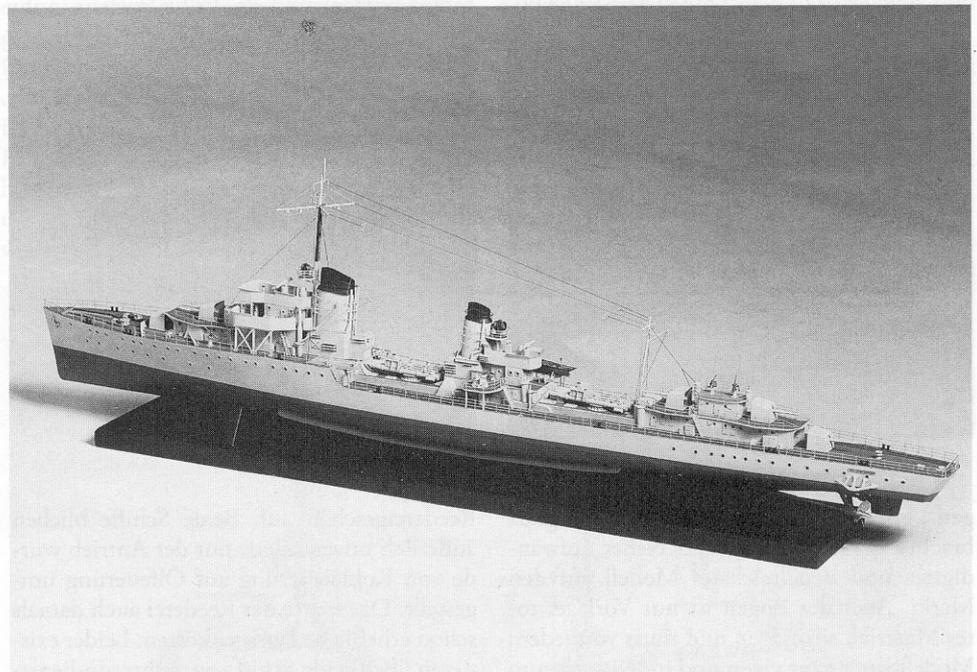
MM-Druck GmbH

Die Mitteilung erscheint in unregelmäßigen Abständen.

1.) In eigener Sache

Leider musste die Serie der cfm-Reports eingestellt werden. Dieses Heft, das in den letzten Jahren sehr aufwändig gestaltet wurde, war einfach zu teuer, wobei nicht einmal die Herstellungskosten gemeint waren. Allein

die Portokosten machten im Endstadium ca. € 1.500,- aus. Meine Bemühungen, dieses Heft als Abonnement-Zeitschrift an den Kunden zu bringen, schlugen leider fehl. Ganze 41 Kunden zeigten Interesse und überwiesen ihre € 3,-. Weiter kam hinzu, dass Herr Pleiner seine kostenlose Mitarbeit Mitte 2004



Was man alles aus Papier machen kann:
Zerstörer Hans Lody, Typ 34 A



Herr Werner Winkler, Michael Müller und Ronald Ludwig (†) beim Betrachten der RIGA Klasse

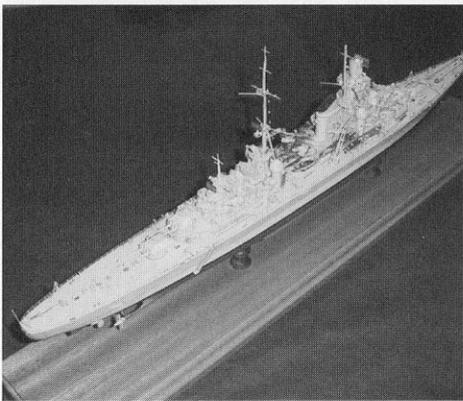
aufkündigte, so dass auf die Gestaltung und textliche Umsetzung verzichtet werden musste. Trotz aller Umstände, mein Dank an Herrn Pleiner für seine Mitarbeit.

Die Reaktion im Kundenkreis war groß. Es wurde viel Lob dem cfm-Report gezollt, das Württembergische Landesmuseum und die Bayerische Staatsbibliothek nahmen den cfm-Report in ihren Archiven auf. Aber was war zu tun, um das Bedauern in Grenzen zu halten. Die Kosten zwangen den Verlag, eine Mitteilungsbrochure/blatt / Heft-Information oder ähnliches herauszugeben, die gewichtsmäßig unter 20 gr. lag. Hier sind die Portokosten nur noch € -,55 Euro statt € 1,44 wie beim cfm-Report. Also Beschränkung auf maximal 6 Seiten DIN A 4 auf dünnes Papier 65 gr. bis 70 g. qualitativ ein großer Rückschnitt, aus meiner Sicht bedauerlich, aber wegen dem Postmonopol ist kein anderer Weg gangbar. Liebe Kunden, ich möchte Ihnen damit wenigstens ein kleines Forum erhalten und Ihnen die Möglichkeit geben, wieder etwas

Neues über den Weg des cfm-Verlages zu erfahren. Sollte irgendwann das Postmonopol wegfallen oder sich an den Portokosten gravierend etwas ändern, so könnte ich mir vorstellen, auf den alten cfm-Report im Umfang und Gestaltung zurückzugehen.

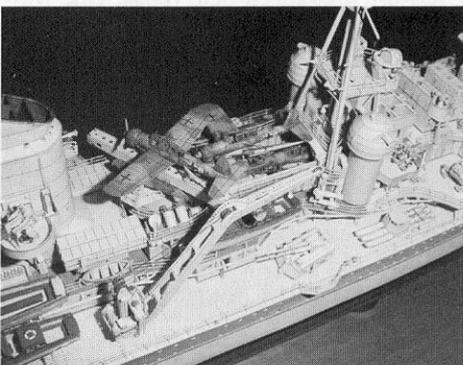
2.) Goldmedaillen für cfm-Modelle

Das Modell der Prinz Eugen, erbaut von Herrn Klaus Gilles, Oberhausen, bekam im Wettbewerb des Nauticus Verbandes Klasse C7b mit 99,03 Punkten die Goldmedaille. Herzlichen Glückwunsch von Seiten des cfm-Verlages! Mit dem Modell der »Prinz Eu-



gen«, konstruiert von Herrn Dieter Pongratz brachte der cfm-Verlag sein bisher aufwändigstes und detailreichstes Modell auf den Markt. Aber der Bogen ist nur Vorlage, totes Material, sozusagen und muss von jedem Modellbauer ganz eigen und individuell zum Modell erweckt werden. Das ist nochmals ein ganz höchst kreativer Akt. Der Verlag konnte mit Herrn Pongratz schon viele Fotos bewundern, und wir sind trotz vielfältiger eigener Erfahrung noch immer erstaunt, wie das Papier umgesetzt wird. Herr Gilles bringt sein Modell zum April-Treffen nach Bremerhaven. Wir freuen uns.

Ebenfalls eine Goldmedaille und einen zweiten Platz konnte Herr Peter Lauck, Sinsheim, mit dem Modell der »Michail Lomonossow« gewinnen. Diese Medaille wurde im Rahmen



des Fotowettbewerbes im Forum »papership« (initiiert von Franz Holzeder) vergeben.

Man kann immer nur allen Modellbauern nahe legen, die gebauten Modelle der Öffentlichkeit zu präsentieren. Spätestens wenn der Ausruf kommt: »Das ist aus Papier?« hat man das Publikum in Erstaunen versetzt und Anerkennung gewonnen.

3.) Neu auf dem Markt Konvoi Schiff »Grainton«

Die Fritzen Reederei in Emden kaufte 2 Schiffe aus England, die »Grainton« und die »Nurtureton« und nahm diese als »Katharina Dorothea Fritzen« und als »Erika Fritzen« in ihr



Reedereigeschäft auf. Beide Schiffe blieben äußerlich unverändert, nur der Antrieb wurde von Kohlefeuerung auf Ölfeuerung umgestellt. Das sparte der Reederei auch damals schon erhebliche Personalkosten. Leider existieren über beide Schiffe nach ihrer Indienststellung und speziell in den Diensten als Konvoi-Schiffe nur ganz wenige bis gar keine

Unterlagen.

Hier musste auf Fotos, die die ca. 1.000 Schiffe des 3-Insel Typs darstellen zurück gegriffen werden. Aus diesen Fotos entstand dann der Modellbaubogen. Die beiden Ergänzungsbögen wurden von Herrn Dieter Pongratz ergänzt und zeigen die Zuladungsteile, die in etwa 1939 bis 1943 als Decksladung möglich sein könnten. Später wurden andere modernere Panzer, Flugzeuge und LKW's transportiert. Die zusätzlichen Rettungsmittel blieben in etwa bis Kriegsende gleich. Die kleinen Rettungsflöße wurden in der Nähe der Decksmannschaft gestapelt, also in der Nähe der Kanonen und der Brücke.

Auch variierte die Bewaffnung von Schiff zu Schiff und auch auf demselben Schiff je nach Fahrgebiet stark und ständig. Aber die Wahrscheinlichkeit ist sehr groß, dass auch das Schiff, das aus diesem Modellbausatz gebaut werden kann, tatsächlich so gefahren wurde. Wir hoffen, dass wir den Modellbau-Kunden wieder einen interessanten und häufig in der Wirklichkeit vorgekommenen Schiffstyp zum Bau geben konnten. Wir wünschen Ihnen allen in der Umsetzung viel Freude.

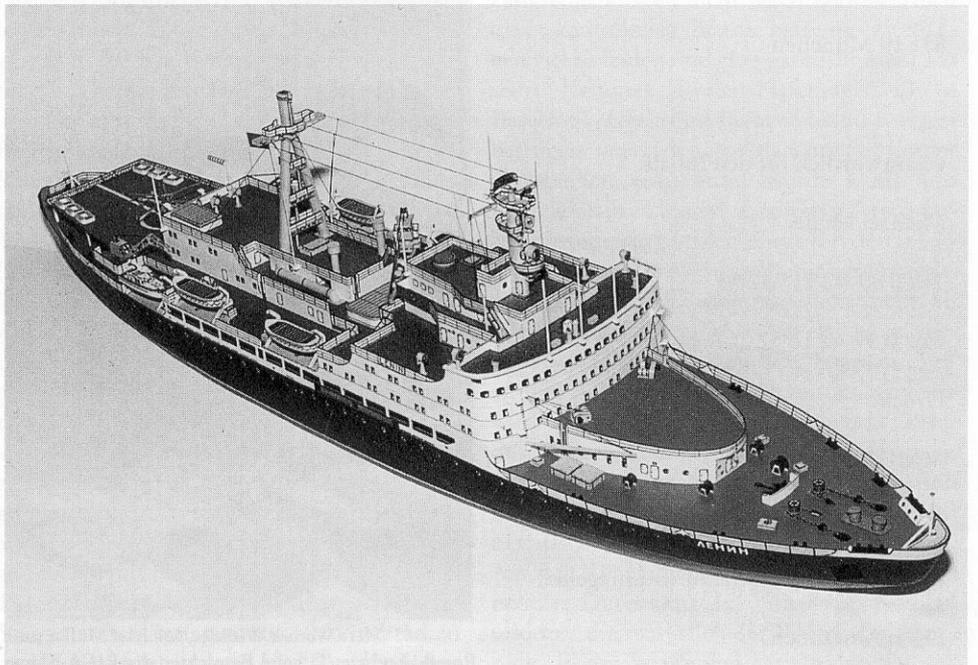
4.) Forum: Eisbrecher »Lenin«

Herr Reinhard Lachmann, ein sehr bekannter Modellbauer aus Salzburg, ist derzeit dabei, den Eisbrecher Lenin zu supern. Er hat extra dafür eine e-mail-Adresse installiert, in der andere Modellbauer zur Mitgestaltung aufgerufen werden. Die Zuriesteile können zum Nachbau auch kostenlos heruntergeladen werden.

Die e-mail-Adresse lautet:

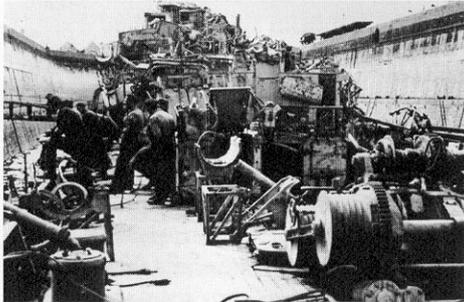
r.lachmann@utanet.at

Persönlich finde ich, das ist eine sehr gute, kre-



ative Idee, um Gedanken zum Modellbau auszutauschen und andere Erfahrungen kennen zu lernen.

5.) An Bord des Geleitbootes Typ M35 Insektengeschwader

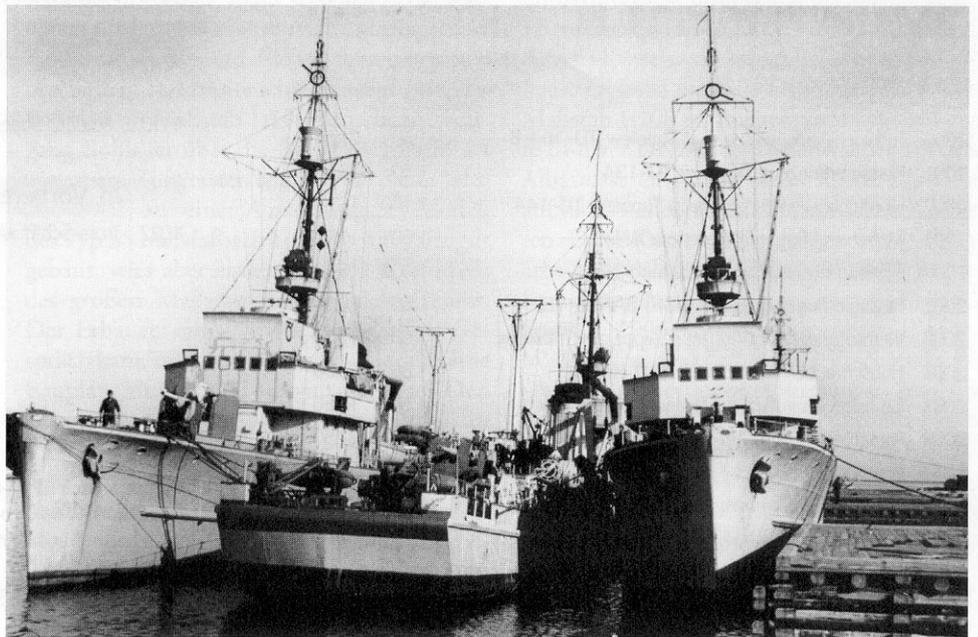


Ein stark beschädigtes Minensuchboot
in Frankreich im Dock

Meine Bordzeit auf einem Minensuchboot Typ 35. Nach einer 3-monatigen Grundausbildung von Juli bis September 1961 beim 1. Marineausbildungsbatallion in Eckernförde, kam ich als Matrose der Fachrichtung SG13 (Signaldienst) zur Fernmeldeschule nach Flensburg. Dort erhielt ich von Oktober bis Dezember meine Spezialausbildung als Signalgast. Am Ende dieser Ausbildung, noch vor Weihnachten, bekam ich zusammen mit einem Kameraden eine Kommandierung nach Kiel zum Schulgeschwader auf Boot Brummer. Beim Schulgeschwader handelte es sich um 7 Schiffe, die 1x im Jahr eine Auslandsreise absolvierten und auf denen Offiziersanwärter ihre Seesausbildung erhielten. Unsere Kommandierung erfolgte zur Stammbesatzung des Bootes Brummer, Natokennzeichnung F 209, F für Fregatte. Bei unserem Boot oder Schiff handelte es sich um ein Minensuchboot aus dem 2. Weltkrieg, Typ M 35. Charakteristisch für diesen Typ waren die großen Bootskräne die auch der Form wegen als »Fußballtor« bezeichnet wurden. Diese Minensuchboote wurden in den 40er Jahren von der Kriegsmarine in Dienst gestellt. Nach dem Krieg fielen sie an die Siegermächte und einige dienten als Avisos in der französischen Marine. Beim Aufbau der neuen Bundesmarine wurden 5 dieser Avisos als Geleitboot übernommen und bildeten das 1. Geleitgeschwader. Danach erreichten sie den Dienstgrad eines Schulbootes beim Schulgeschwader. Diese 5 Schiffe waren F 207 Biene, F 208 Bremse, F 209 Brummer, F 210 Hummel und F 211 Wespe. Zusammen wurden sie deshalb als Insektengeschwader bezeichnet und am Bordschiffchentrugen die Besatzungsangehörigen ein stilisiertes Insektenabzeichen. Statt eines 10,5 cm Geschützes hatten diese Boote einen Hedgehog Salvenwerfer für Wasserbomben auf der Back und achtern in Anordnung hintereinander zwei 4 cm-Bofors Flakgeschütze. In den Brückennocken stand

jeweils ein 2 cm Flakgeschütz. Noch zwei Schiffe gehörten zum Schulgeschwader. Sie hießen Eider und Trave, waren kanadischer Abstammung und kamen über den Seegrenzschutz zur neuen Bundesmarine. Eigentlich waren es verlängerte Fischkutler, vorher englisch »Trawler« genannt. An der Bordwand des Vorschiffs trugen sie statt der F ein A. und waren also Auxiliary Ships. Mit der Bezeichnung Schulboot wurde auch ihnen die letztmögliche Beförderung zuteil. Aber zurück zu meiner Kommandierung auf F 209 Brummer. Mein Kamerad, Matrose Stubner, und ich mussten in Kiel-Wik zur Tirpitzmole wo unser Boot mit anderen im Päckchen lag. Mit etwas weichen Knien gingen wir mit unseren geschulterten Seesäcken über die Stellung an Deck und meldeten uns beim Maat der Wache. Dieser schickte uns zum 1. Wachoffizier, I.WO genannt. Nachdem wir uns mit unseren Kommandierungspapieren bei ihm gemeldet hatten, begrüßte er uns an Bord und ließ uns unser künftiges Wohndeck zeigen. Es war der sogenannte »Heldenkeller«, deshalb so ge-

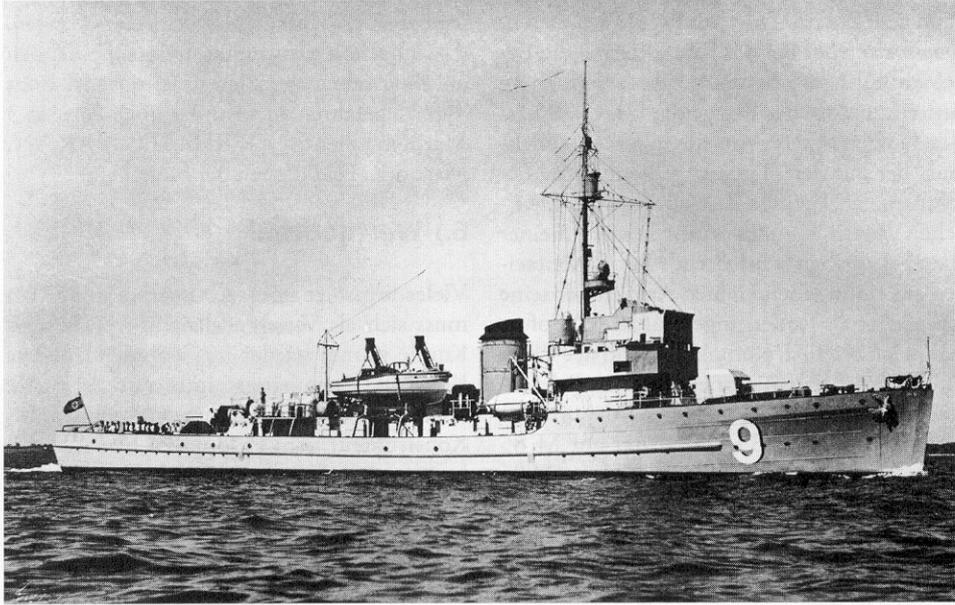
in Augenschein zu nehmen. Hierhielten wir den 1. Schock, denn mit dem Spind in der Kaserne war das nicht zu vergleichen. Ratlos standen wir vor den kleinen »Blech Behältern« und schauten dann wieder auf unsere prall gefüllten Seesäcke. Nachdem am gleichen Tag der Weihnachtsurlaub angetreten werden konnte, beschlossen wir uns erst einmal einen Urlaubsschein zu besorgen und ließen unsere Seesäcke einfach stehen. Damithatten wir das »Problem« zunächst einmal gelöst. Wir bekamen unsere Urlaubsscheine und eilten frohen Herzens zum Kieler Bahnhof um unseren ersten Urlaub seit der Einberufung anzutreten. Die Fahrt nach Hause, nach München, nahm damals noch einige Zeit in Anspruch, denn es gab noch keinen Eurocity oder gar Intercity. Aber einmal geht auch die längste Fahrt zu Ende und meine Eltern hatten mich nach einem halben Jahr wieder. Entsprechend groß war natürlich die Freude. Leider war es nur ein Weihnachtsurlaub und Mitte der Woche nach Weihnachten musste ich wieder an Bord sein, da zu dieser Zeit die zurückgebliebenen Ka-



Minensuchboote M35 etwa 1940, man beachte die Kennung der Boote
oberhalb der zweiten Rah am Großmast

nannt, weil dieses Deck im Vorschiff unter der Wasserlinie lag und bei Sturm am meisten in Bewegung war. Mit uns wohnten dort 2 Signalgäste die schon länger an Bord waren, die Funker und 2 Köche. Einer von den Köchen war übrigens auch ein Bayer, Oberpfälzer, und das war für mich natürlich gleich von Vorteil. Wie das so üblich ist bei der Marine mussten wir nach Abstellen unserer Seesäcke gleich noch mal den Decksniedergang hoch und durften nur mit einem Kasten Bier wieder herunter. Nachdem die feuchte Begrüßung mit unseren Deckskameraden vorbei war kamen wir erst einmal dazu unseren künftigen Spinde (in Normalsprache: Kleiderschränke)

meradenin Sylvesterurlaub gingen. Auch mein Kamerad Stubner war natürlich wieder zurück und nun kamen wir nicht drum rum unsere Seesäcke auszupacken und alles so gut wie möglich zu verstauen. Wider Erwarten gelang uns das einigermaßen und damit waren wir endgültig »an Bord«. Dass wir Sylvester an Bord entsprechend feierten versteht sich von selbst, es ging sehr feucht zu, wenn man nicht gerade Posten Pierstehen musste oder als Läufer des Wachhabenden eingeteilt war. Am 7. Januar 1962, 1 Tag vor dem Auslaufen zur 18. Auslandsausbildungsreise der Marine schiffte sich der Kommandeur des Geschwaders, Fregattenkapitän Vorsteher, mit seinem Stab auf



Minensuchboot Typ M35, Nr. 9 vor Ausbruch des Krieges

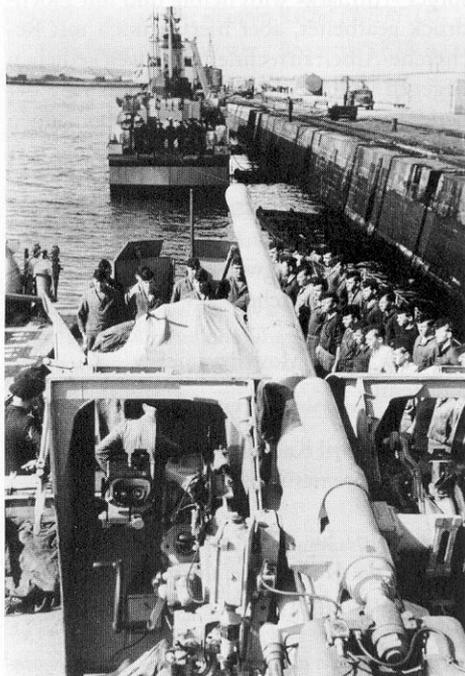
F 208, Bremse, ein. Auch 2 Geistliche, ein katholischer und einevangelischer Militärpfarrer kamen zum Geschwader. Der katholische Pfarrer, Herr Koll, übrigens aus Regensburg, kam ausgerechnet zu uns auf den Brummer unterhielt standesgemäß eine Offizierskammer. Dass ich als Bayer und ehemaliger Ministrant gleich nach dem Auslaufen sein »Aufklärer« wurde, war eigentlich voraussehbar. Während der Reise ergab es sich nicht von ungefähr, dass der Pfarrer und ich, der Koch aus der Oberpfalz und noch ein Kamerad, der mir nicht mehr in Erinnerung ist, etliche Schafkopfrunden hinter sich brachten. Zurück zu unserer Auslandsreise. Am 7. Januar nachmittags hielt unser Kommandeur die Abschieds-

musterung ab. Er wies uns noch mal auf die Gefahren, aber auch die Schönheiten unserer Reise hin. Seine Ansprache, der Abschiedsgottesdienst unseres Geschwaderpfarrers am Vormittag, und ein »Landgang«, waren die letzten Eindrücke, die wir vom Sonntag vor dem Auslaufen auf die Fahrtmitnahmen. 08.01.1962. Wir wurden 1 Stunde früher als sonst geweckt. Warum? Ganz einfach, es gab eben noch so viel zu tun, dass 3 1^h Stunden vom Wecken bis zum Auslaufen kaum ausreichten. Uhrzeit 09.58.. 09.59... zwei kurze Pfiffe, Hafensflagge und Gösch gingen nieder. »Alle Leinen los und ein!« Die Seeflagge wurde gesetzt. Die Angehörigen auf der Pier winkten mit den Taschentüchern, das Marinemusikerkorps Ostsee versuchte uns nochein paar Takte Musik hinterher zu werten. Zu spät - die Pier schwamm im Nebel, unsere Fahrt hatte begonnen. Durch den Nordostseekanal ging es in die Nordsee und dann weiter Richtung Englischer Kanal. Die 3-monatige Reise im einzelnen zu beschreiben, würde diesen Bericht sprengen und so will ich nur unseren Reiseweg und einige andere Begebenheiten schildern. Folgende Häfen liefen wir in diesen 3 Monaten an: Auf dem Hinweg: Portsmouth (nicht planmäßig), Lorient, Lissabon, Barcelona, Tarent, Augusta, Izmir. Auf dem Rückweg: Piräus/Athen, Livorno, Gibraltar, Vigo, Cherbourg, Flensburg, Kiel. Die nachfolgende kleine Statistik gehört ebenfalls unbedingt zu meinem Bericht: Reiseweg: 8150 Seemeilen Zahl der Tage auf See und in Fahrt: 36 Tage Hafentage: 27 Tage Reisedauer: 75 Tage Seetage mit 6 Windstärken und mehr: 25 Tage Seetage mit 8 Windstärken und mehr: 11 Tage Seetage mit 10 Windstärken und mehr: 5 Tage zu den Seetagen mit 10 Windstärken und mehr gehört auch die Hinfahrt durch den

Englischen Kanal. Hier hatten wir sogar Windstärke 12 (Orkan) und da bereute ich es, mich zur Marine gemeldet zu haben. Wie man im Soldatenjargon so sagt, ging mir das erste Mal die Muffe. Nur wer bei dieser Windstärke zur See gefahren ist, kann sich vorstellen wie ein 68 m langes Schiff mit ca. 800 t Standardverdrängung durch die Wellenberge klettert, stürzt und torkelt. Entsprechend geht es auch im Inneren des Schiffes zu. Alles was nicht niet und nagelfest ist, fliegt durch die Gegend und geht zu Bruch. Nachdem wir während dieses Orkans kaum noch Fahrtüber Grund machten, mussten wir uns in den Schutz der Insel Wight begeben und ankerten auf Spithead Reede vor Portsmouth. Damit wurde Portsmouth zum nichtplanmäßigen Hafen. Von da an sollten uns die Stürme ständiger Begleiter sein. Dazukam noch eine grimmige Kälte die mich beim Durchqueren der Biskaya veranlasst doppelte Kleidung zu tragen um bei den 4-stündigen Seewachen auf dem offenen Signaldeck über der Brücke aushallen zu können. Ein positives Erlebnis in diesen Sturmzeiten war, dass ich nie seekrank wurde, was man von vielen anderen Besat-



Das hintere 10,5 SK-Geschütz wurde hier gegen eine 8,8 cm Flak ausgetauscht



Besatzung zur Unterweisung angetreten
Ort: Frankreich, Kanalküste

zungsangehörigen nicht sagen konnte. Auch unser katholischer Pfarrer hatte indiesen Tagen viel zu leiden und ging gar nicht mehr aus seiner Kammer. Zu den Hafentagen, die in Barcelona, Izmir und Livorno bis zu 6 Tagen betragen, muss ich sagen, dass uns fast immer Gelegenheit eingeräumt wurde Land und Leutekennen zu lernen. Zu diesem Zweck waren Busreisen organisiert, Feste mit dereinheimischen und vor allem auch mit der deutschstämmigen Bevölkerung und vieles mehr. So lernte ich bei einer Fahrt von Barcelona den Montserrat, den heiligen Berg Spaniens, mit seinem Benediktinerkloster kennen und wir wurden von einem deutschsprechenden Pater durch die Kirche geführt. In Izmir konnten wir zwischen den Säulen von Ephesus und Pergamon wandeln und standen damit auf historisch und kulturell bedeutendem Boden. Auf der Rückfahrt nach Piräus beeindruckte uns die Durchfahrt des Kanal von Korinth und in Athen natürlich der Besuch der Akropolis. In der Straße von Messina begrüßte uns

der schneebedeckte Gipfel des Ätna der indiesenen Tagen wie ein ganz harmloser Berggipfel aussah. Vor Livorno ankerten wir vor der Insel Elba um unsere Schiffe aussehensmäßig wieder auf Vordermann zu bringen. Damit meine ich das Pinseln der Aufbauten in Natoweiß. Dieser Anstrich nahm meistens 2 Tage in Anspruch und beschäftigte nicht nur die Mannschaften sondern auch Unteroffiziere und Offiziere. Während der Hafentage in Livorno besuchten wir mit dem Bus Pisa und Florenz. In Livorno durfte ich sogar das erste und einzige Mal Militärpolizist sein und bekam ein weißes Koppel mit Armbinde MP. Mit unserem Obersteuermann war ich von mittags bis abends 0.00 Uhr zum Polizeidienst eingeteilt und wir wurden von 2 Carabinieri mit dem Jeep abgeholt. Abends gingen wir mit den 2 Carabinieri Streife durch die vielen Kneipen in denen unsere Lords sich vergnügten. Besondere Vorkommnisse gab es keine, dideutschen Seeleute benahmen sich alle vorbildlich. Vor dem Auslaufen aus Livorno kam noch ein gigantischer Weintransport mit Chiantian die Pier und entpuppte sich als Abschiedsgeschenk des deutschen Konsuls von Livorno. Soweit ich mich erinnern kann, leerte ich meine 2 Flaschen über Bord, der Chianti war mir zu »herb«. Als letztes möchte ich noch die freilaufenden Affen auf Gibraltar erwähnen, die wir natürlich unbedingt sehen mussten. Wir erfuhren, dass sie alle Namen haben und dass die englische Krone für jeden von ihnen 0,70 DM täglich für ihre Erhaltung bezahlt. Damit möchte ich es hinsichtlich der Reise genug sein lassen, einiges aus der Schlussbetrachtung unseres Geschwaderkommandeurs aber noch anmerken. So sagte er unter anderem: »Die 7 Besatzungen des Schulgeschwaders haben 8150 Seemeilen Reiseweg den Winterstürmen des Kanals, der Biscaya und des Mittelmeeres abgetrotzt. Sie sind als wetterharte Seefahrer erprobt und haben sich in Wind und See, im engen Zusammenleben an Bord und als werbende Sendboten für das Ansehen unseres Volkes in fremden Häfen gut bewährt. Disziplin und Leistungswillen haben selbst kritischen Beobachtern Achtung und Anerkennung abgenötigt.« Meine Bordzeit endete natürlich nicht nach dieser Auslandsreise. Ich war noch bis Ende Dezember an Bord von F 209 Brummer und konnte noch einige Fahrten mitmachen, unter anderem eine sehr schöne Bäderreise im Sommer, als wir zur Kieler Woche für die Kriegsschiffe anderer Nationen die Pier frei machen mussten. Etwa 25 Jahre später, erfuhr ich einiges mehr über das Schiff auf dem ich gefahren bin. Beim Durchblättern einer alten Ausgabe einer französischen Marinezeitschrift von 1980 in einem Buchladen für Militärliteratur stieß ich auf einen Artikel mit vielen Bildern über die M-Boote der Kriegsmarine, darunter auch

über den Typ 35. Dort konnte ich nachlesen, dass mein Boot bei der Kriegsmarine die Bezeichnung M 85 hatte und nach dem Krieg unter französischer Flagge die Nr. Q 78 und den Namen »Yser«. Von einem Kriegsteilnehmer, der auf der »Tirpitz« gedient hatte, bekam ich 1991 einige Zeitschriften des Deutschen Marinebundes zum Lesen. In einer dieser Ausgaben schrieb ein Herr Schöneseyfen aus Bonn einen kleinen Artikel über seine Dienstzeit als Rudergänger auf M 85. Sofort nahm ich brieflich Kontaktauf, und der schon alte Herr schrieb mir einen längeren Brief, in dem er seine meistschrecklichen Erlebnisse im Kanalkrieg auf M 83 und später auf M 85 schilderte. Erlegte mir auch ein Bild von M 85 bei wie es mit der damaligen Bewaffnung aussah, diese wurde später sogar verdoppelt wie er schrieb. 1994 ist der alte Herr dann verstorben und damit endete zu meinem großen Bedauern unser Kontakt. Ab 1990 besuchte ich auch die ersten Modellbauausstellungen und fand großen Gefallen an den Schiffmodellen, speziell natürlich der »grauen Flotte«. Ich beschloss selbst eines Tages das Schiff nachzubauen auf dem ich gefahren war, und ging sofort daran mir die erforderlichen Unterlagen zu beschaffen. So konnte ich ein sehr genaues Bauplan im Maßstab 1:100 von Herrn Wolfgang Bohlayer über die Boote M 13 - M 24 erwerben. Zum ersten Mal sah ich dieses Jahr, also 2002, auf einer Ausstellung ein Modell des Typ 35 im Maßstab 1:50. Es war ganz gut gebaut, wies aber einige Fehler auf und trotz des großen Maßstabs fehlten viele Details. Der Erbauer, mit dem ich natürlich ins Gespräch kam, sagte mir dass er das Modell ohne Bauplan, nur nach Fotos gebaut habe. Den Bauplan von Herrn Bohlayer kannte er nicht. 1997 trat ich als Reservist der Bundesmarine dem Arbeitskreis Marine München bei und traf dort noch mehrere Modellbauer. Über einen dieser Modellbauer lernte ich 2002 wiederum Herrn Michael Müller, des cfm-Verlages in München kennen. Herr Müller hatte zur selben Zeit ein Papiermodell des M-Bootes Typ 35 in 2 Ausführungen herausgebracht, einmal als Boot der KM und einmal als Geleitboot der Bundesmarine. Auf seine Veranlassung hin entstand nach so vielen Jahren der Bericht über meine Bordzeit auf F 209 Brummer. Im Verlauf meiner Mitgliedschaft beim Arbeitskreis Marine München hatte ich zweimal Gelegenheit Einrichtungen und Schiffe der heutigen Bundesmarine zu besichtigen und jeweils einen Tag zu See zu fahren. Jedesmal war es passenderweise auf einem Minensuchboot. Dabei musste ich feststellen, dass sich hinsichtlich der Enge und Unterbringung an Bord gegenüber damals nichts geändert hat. Allerdings ist ein heutiges modernes Minensuchboot oder Minenjagdboot mit meinem damaligen Boot nicht vergleichbar.

Trotzdem möchte ich abschließend sagen, dass ich schon ein wenig stolz darauf bin, noch auf einem alten, geschichtsträchtigen M-Boot Typ 35 gefahren zu sein, der noch dazu in 3 Marinen diente. GERHARD MARTIN, Maat d.R. Feldkirchen bei München.

6.) Werftjournal

Vieles liegt hier noch zur Bearbeitung. Man muss sich als Verlag und natürlich auch als Kunde immer wieder in Geduld üben. Die Konstruktionen hängen immer an Personen, die das überwiegend in ihrer Freizeit tun. Als Konstrukteur vom Produkt zu leben, ist bis heute nicht möglich, dazu ist der Kundenkreis zu klein. So sind die Konstrukteure trotz ihres Kartonfanatismus' immer nur im kleinen Rahmen ihrer kargen Freizeit fähig, an den Modellen zu arbeiten.

Es sollen erscheinen bzw. es wird gewünscht zu erscheinen, das Modell des Flugzeuges Lockheed Neptune P2V-7 US Navy Ausführung, das Erdkampfflugzeug Grumann Mowhawk US-Army, diese hoffentlich bis März 2005.

Ebenfalls von Herrn Dreyer überarbeitet wurden die Küstenwachboote BG 22 und BG 23. Es ist geplant, diese als Einsteigermodelle im Maßstab 1:100 aufzulegen, zumal diese Schiffe in der ZDF-Serie »Küstenwache« als neue Albatrosse eingesetzt sind. Weiter hoffe ich auf das Erscheinen der Flower-Class Korvetten. Diese Konstruktion musste völlig umgearbeitet werden und soll als Bluebell bzw. in Snowberry-Ausführung erscheinen. Geplant Sommer 2005.

Völlig offen dagegen ist das Erscheinen der »Admiral Scherr« mit Röhrenmast. Am Versorger »Altmark« wird fleißig und mit Hochdruck gearbeitet, aber hier ist noch mit Recherche-Arbeit zu rechnen. Sehr weit gediehen dagegen ist die Arbeit am Zerstörer Z25 der Serie 36a, mit Doppelturm der ehemaligen Kriegsmarine.

7.) Termine Messen

5. und 6. März Flugwerft Ober Schleißheim, München

18. – 20. März, Modellbaumesse Sinsheim

22. – 24. April Kartonmodellbau treffen in Bremerhaven

Meine Bitte an alle Kartonmodellbauer und Freunde des Modellbaues überhaupt: Wenn alte Fotos in irgendeiner Form vorhanden sind, sei es vom Onkel oder Großvater oder sonst auch immer, bitte diese nicht wegwerfen. Gegen Kostenersatzung ist der cfm-Verlag gerne bereit, diese entgegen zu nehmen.

8.) Lieferübersicht

Schiffe	Euro
1002 Zerstörer Typ 34 A »Erich Koellner«	1:250 16,50
1003 Zerstörer »Orkan«	1:250 15,00
1004 Zerstörer »JKN«-Klasse	1:250 15,00
1006 Schwerer Kreuzer »Prinz Eugen« (Neuaufgabe 2003)	1:250 92,00
1007 K.u.K Kreuzer »Helgoland«	1:250 16,50
1008 Minensuchboot »M 40«	1:250 15,00
1009 Korvette »Tarantul« (2 Modelle)	1:250 15,00
1010 Küstenwachboote BG 22/BG 23 (2 Modelle)	1:250 12,50
1011 Schnellboot Typ 38 »S100« (2 Modelle)	1:250 12,50
1012 Eisbrecher »Lenin«	1:250 24,50
1013 Kreuzer »Swerdlow«	1:250 24,50
1014 Passagierschiff »Potsdam«	1:250 28,00
1015 Panzerschiff »Graf Spree«	1:250 31,00
1016 Vorpostenboot und Fischdampfer (2 Modelle)	1:250 18,50
1017 Küstenschutzschiff »RIGA« der ehem. DDR-Volksmarine	1:250 15,00
1019 Minensuchboot Typ M35 (Deutsche Kriegsmarine)	1:250 15,00
1020 Geleitboot/Minensuchboot Typ M 35 (Bundesmarine)	1:250 15,00
1021 Schwergutfrachter »Braunfels«	1:250 24,50
1022 Forschungsschiff »Michail Lomonossow«	1:250 15,00
1023 Zollkreuzer »Hohwacht«	1:250 12,50
1025 Nachtjagd-Leitschiff »Togo«	1:250 31,00
1026 Frachter »Liebenstein«	1:250 15,00
1034 Frachter »Katharina Dorothea Fritzen«	1:250 31,00
1035 Küstenwachboot »Neustrelitz - BG 22«	1:100 12,50
1036 Schlachtschiff »YAMATO«	1:250 39,00

Flugzeuge	Euro
2000 Turbinen-Verkehrsflugzeug Tupolew TU-104 B	1:50 21,50
2001 Passagierflugzeug Tupolew TU-134	1:50 16,50
2002 Überschall-Verkehrsflugzeug Tupolew TU-144	1:100 16,50
2003 Mehrzweckflugzeug Antonow AN-2	1:50 10,00
2004 Großraumtransporter Antonow AN-22	1:100 16,50
2005 Passagierflugzeug (ehem. DDR) BAADE 152	1:50 16,50
2006 Viermotoriges Großflugzeug Zeppelin »Staaken«	1:50 15,00
2007 Hubschrauber Bell 205 »UH-1D Huey«	1:50 13,50
2008 Langstreckenaufklärer »Dornier Do 17P-1«	1:50 16,50
2009 Passagier-Jet »Iljushin IL62« (INTERFLUG)	1:50 21,50
2014 Piper 140 Cherokee / Beechcraft B35 Bonanza	1:250 2,50
2015 Cessna 172 Skyhawk / Cessna 337 Skymaster	1:250 2,50
2016 Cessna 172 Skyhawk (Kinderbogen)	1:24 2,00

Fahrzeuge	Euro
3000 Russischer Panzerwagen	1:25 7,50
3001 Lokomotive Bayerische S 3/6	1:45 25,50
3003 10 deutsche Mini-Militär Fahrzeuge	1:250 2,80
3004 9 deutsche Mini-Militär Fahrzeuge	1:250 2,80
3005 9 amerikanische Mini-Militär Fahrzeuge	1:250 2,80
3006 9 britisch-amerikanische Mini-Militär Fahrzeuge	1:250 2,80
3007 Doppeldeckerbus (für Kinder)	1:20 2,00

Gebäude	Euro
4000 Bahnhof »Rottenburg / Laaber« v. 1904	1:160 6,50
4002 Münchner Bürgerhaus »Hans-Sachs Str. 4«	1:160 6,60
4003 Münchner Bürgerhaus »Hans-Sachs Str. 4«	1:220 6,60
4004 Münchner Bürgerhaus »Hans-Sachs Str. 6«	1:160 6,60
4005 Münchner Bürgerhaus »Hans-Sachs Str. 6«	1:220 6,60
4006 Isartor München	1:220 7,70
4007 Isartal-Bahnhof - München (Epoche 1)	1:220 9,70
4008 Isartal-Bahnhof - Bahnsteighalle (Epoche 1)	1:220 8,70
4009 Thalkirchener Bahnhof - Isartalbahn (Epoche 1)	1:220 7,70
4010 Dienstwohnhaus - Isartalbahn (Epoche 1)	1:220 3,00
4011 Historisches Abortgebäude (Epoche 1)	1:220 2,50
4012 »Altes Rathaus« in München / Marienplatz	1:160 6,60
4013 Original Münchner Dultstand	1:32 4,60
4014 Bastelpostkarte »Isartor München«	ca. 1:800 1,00
4015 Bastelpostkarte »Altes Rathaus München«	ca. 1:700 1,00

Ätzteil-Sätze	Euro
1-1025 Fotoätz-Super-Detail-Set »TOGO« (0,1 mm Neusilber)	1:250 35,00

In Vorbereitung	Euro
1027 Tross-Schiff »Altmark«	1:250 45,00

cfm-Verlag
 Stahlgruberring 53 · D-81829 München
 Telefon 089/42 91 95 oder -96 · Telefax 089/42 16 52
 e-mail: mm-druckmuenchen@t-online.de



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 Sammlergebiete 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 ein Mal 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 Ostbahnhofes. 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. 089-38003128 (tagsüber)
 089-325137 (abends)