

cfm Mitteilung 2007

cfm
Verlag
Stahlgruberring 53, 81829 München

Inhalt:

- 1.) In eigener Sache
- 2.) Neuerscheinung Zerstörer »Z 25«
- 3.) Neuerscheinung Schnellzugwagen
- 4.) Baubogen »Tupolew 104«
- 5.) Kartonmodelle auf hoher See
- 6.) Joachim Schulze Preis
- 7.) Ganz Bayern ?
- 8.) Ausstellungen und Messen:
- Ausstellung SCHLEISSHEIM
- Faszination SINSHEIM
- 9.) Termine
- 10.) Gesamtlieferprogramm

Impressum:

Herausgeber:

cfm-Verlag
Stahlgruberring 53
D - 81829 München

Verantwortlich für den Inhalt:

Michael Müller
Tel.: 089 - 42 91 95
Fax: 089 - 42 16 52
E-Mail: mm-druckmuenchen@t-online.de
Internet: www.cfm-verlag.de

Gestaltung, Satz und Layout:

Franz Holzeder

Druck: MM-Druck GmbH

Die Mitteilung erscheint in unregelmäßigen Abständen.

Neuerscheinungen 2006



Zerstörer > Z25 < (3588 Einzelteile) ▲

Bayerischer Schnellzugwagen ►
(passend zur Dampflok > S3/6 <)



1.) In eigener Sache

Internet Piraten

Im September 2006 stellte meine Frau überraschend fest, dass ein Provider aus den USA (Kalifornien) einige cfm-Modelle zum kostenlosen Download ins Netz gestellt hat. Wir waren schockiert, denn von uns kam der Auftrag nicht. Der Zugriff auf diese Dateien war beträchtlich, es wurden häufig über 1000 Zugriffe angezeigt. Kein Wunder, dass der Verkauf dieser Artikel sehr nachgelassen hat.

Was war dagegen zu tun, wie konnte man das unterbinden? Für mich war das Neuland und so sammelte ich einiges an Erfahrungen. Erst einmal mussten greifbare, möglichst postalische Adressen her. Dann wurde bei speziellen Anwälten um Rat nachgefragt. Gott sei Dank half mir dabei ein Rechtsanwalt aus München, Spezialist für Urheberrecht. Aber der Reihe nach.

Auf Anfrage bei dem amerikanischen Provider stellte sich heraus, dass dieser nur die Verbreitungsplattform zur Verfügung stellt, eine Prüfung, wer was und warum einstellt, wird nicht vorgenommen. Also, den Einsteller suchen und belangen oder verklagen. Hier half freundlicherweise Herr Holzinger. Spuren wurden gefunden und es deutete wegen der kyrillischen Schrift vieles auf Bulgarien, auch auf die Ukraine oder Weißrussland hin.

Aber eine Adresse mit Namen und Anschrift wurde nicht gefunden, bzw. es konnten die Phantasienamen nicht entschlüsselt werden. Nach Auskunft meines Anwaltes ist hier eine Klage sinnlos. Diese osteuropäischen Länder haben nicht die gleichen Rechtsnormen, wie sie bei uns gebräuchlich sind. Zwischenzeitlich wurden weiterhin die Dateien munter heruntergeladen. Jetzt kam endlich Antwort aus Amerika. Wenn Urheberrechte seitens des cfm-Verlages bestehen, nimmt er (der Provider) die cfm-Produkte aus dem Netz. Die Rechte konnten belegt werden und die entsprechenden Zugriff-Files wurden gelöscht.

Aber der Schock saß tief. Herr Pongratz, der mit seiner "Prinz Eugen" ebenfalls betroffen war, betrachtete dies als Diebstahl an seinem geistigen Eigentum und dies mit Recht. Die Enttäuschung war so groß, dass wir das Projekt "Zerstörer Z 25" vernichten wollten. Denn genau zu dieser Zeit war das Objekt eigentlich schon druckreif.

Nach reiflichen Überlegungen kamen wir zum Entschluss, dieses wunderschöne Modell nicht einfach in den Abfalleimer zu werfen. Aber es wäre von großem Schaden, wenn das Objekt, gleich nach Erscheinen wiederum ins Netz gestellt werden würde. Eine mehrjährige Arbeit, inklusive aufwändiger Recherche wäre zunichte gemacht worden. Folgerichtig musste der Modellbaubogen umgearbeitet werden. Ein einfaches Scannen oder Kopieren sollte erschwert werden. Das Format wurde von A4

auf A3 geändert, sensible Teile wurden so platziert, dass sie in der Schnittstelle des Scanners stehen, um nicht als Ganzes kopiert zu werden. Die Farben wurden so gemischt und verändert, dass sie nicht oder nur mit erheblichem Qualitätsverlust zu scannen sind. Es sind alles Maßnahmen die ein einfaches "In-das-Netz-stellen" verhindern sollen. Dies wurde nur mit diesen Zusatzmaßnahmen erreicht, was wiederum zu Mehrkosten und letztendlich zur Verteuerung des Bogens führte, ganz abgesehen von den Anwaltskosten und den Kosten der aufwändigen Recherche.

Wir haben versucht, den Schaden der uns durch das Downloaden entstanden ist, auch wirtschaftlich zu erfassen. Die Zugriffe auf alle Modelle waren so häufig, dass es den Jahresumsatz um ein vielfaches übertraf. Wenn diese Modelle tatsächlich alle ausgedruckt wurden, was ich nicht weiß, so wäre es sinnlos den Verlag wirtschaftlich weiterzuführen. Das Lager an illegalen Modellen wäre größer als mein eigenes. Bei der Bemühung herauszufinden, welche Ursachen dahinterstecken, bin ich viel mit den Schicksalen ähnlicher kleiner Verlage konfrontiert worden. Die meisten davon mussten Insolvenz anmelden, natürlich mit der Vernichtung von entsprechenden Arbeitsplätzen.

Meine Bitte daher an alle, die noch Interesse am gedruckten Bogen haben: Schaut ins Internet, ob ihr nicht Modelle zum Downloaden entdeckt und meldet mir das. Die Provider sind meist einsichtig und nehmen diese aus dem Netz. Nur ein frühes Entdecken kann den Schaden verringern. Danke im Voraus für entsprechende Meldungen.

Situation Altmark

In der Mitteilung 2006 waren die Bilder des Kriegsmarine Versorgers „Altmark“ zu sehen.

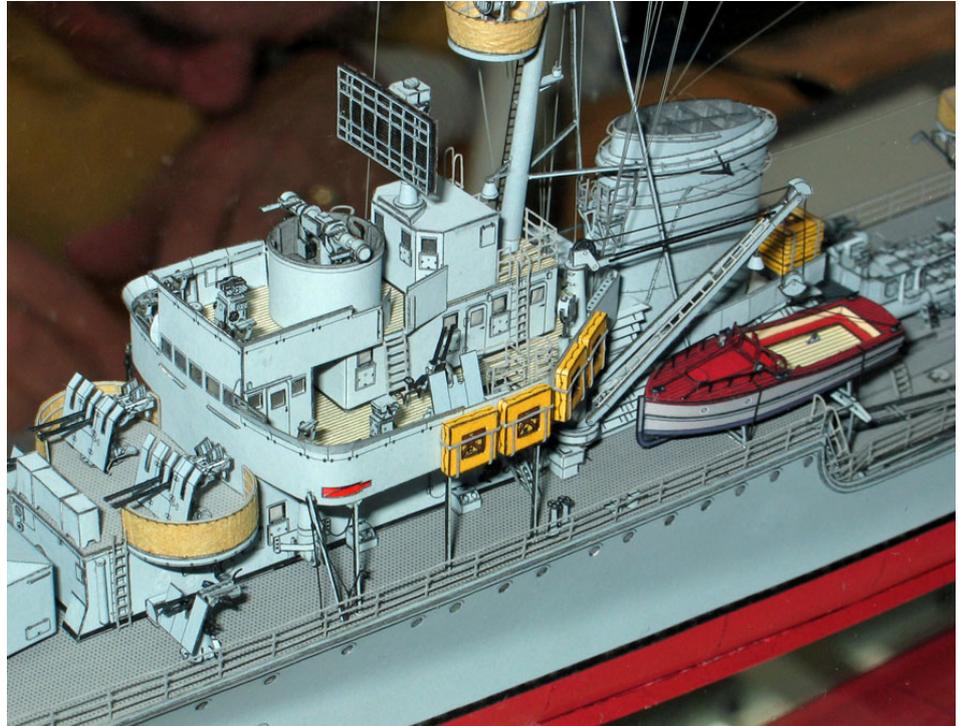


Die Herren Winkler und Krüger haben den Kontrollbau weit vorangetrieben und der Modellbausatz war zu 80% fertig konstruiert. Herr Peter Brand aus Hamburg hat in seiner Freizeit lange Zeit an diesem Projekt gearbeitet. Herr Brand wurde Anfang 2006 als Chefkonstrukteur beim „Hamburger Modellbaubogen Verlag“ fest angestellt. Mit der Freizeit war es vorbei. Bei einer Besprechung anlässlich des Kartonmodellbautreffens in Bremerhaven kamen alle am Projekt Beteiligten darin überein, das Projekt in diesem Stadium nicht einzustellen. Um eine Weiterführung zu ermöglichen, wurden die Unterlagen, Pläne, Recherchen und Bilder an den „HMV“ verkauft. Mit diesem Verlag haben wir auch schon in der Vergangenheit immer konstruktive, kollegiale und freundliche Absprachen getroffen und werden dies auch in der Zukunft weiter betreiben. Wir wünschen dem Verlag gutes Gelingen im Interesse aller Modellbauer.

Michael Müller

2.) Neuerscheinung »Z 25« (Typ 36A der Narvik Flottille)

Mit dem deutsch-englischen Flottenabkommen von 1935, konnte die deutsche Kriegsmarine endlich die längst benötigten Zerstörer bauen. Im Konstruktionsamt der Kriegsmarine beobachtete man die Entwicklung in den Marineen der Japaner, Engländer, Amerikaner, Franzosen und Italiener so genau wie möglich.



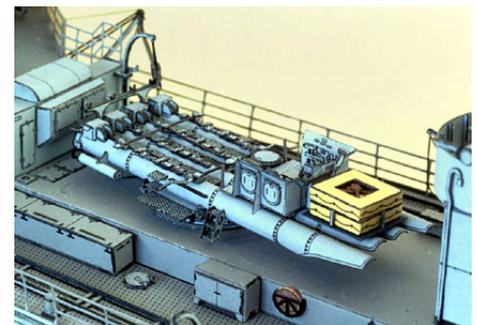
Man entschloss sich, deutscherseits ebenfalls Großzerstörer zu bauen. So wurden in den Amtsentwürfen 34 und dann 36 die Pläne für die kommenden Zerstörer festgelegt. Als die Amtsentwürfe der Kriegsmarine dann zur Bauausführung an die Werften gingen, bauten die oben genannten Nationen bereits keine Großzerstörer mehr. Ausnahmen waren hier die Franzosen und zum Teil auch die Italiener, dieser Sonderweg wird später beschrieben. Die Japaner bauten ihre FUBUKI-Klasse um, die Aufbauten wurden verringert und aus leichtem Material gebaut, um die Seefähigkeit zu erhöhen. Die Engländer verabschiedeten sich



von ihrer TRIBAL-Klasse. Diese war schwer in der See zu handhaben, die Besatzung brauchte besondere Schulungen - kurzum, der Admiralität waren sie zu unhandlich. Die Nachfolge-Klassen der JKN und M-Klasse (cfm-Modelle 1003 und 1004) waren gut gelungene und richtungweisende Entwürfe, die sich dann auf allen Kriegsschauplätzen bestens bewährten. Die Amerikaner bauten nicht

weiter an der PORTER-Klasse, die als Zerstörer-Führer mit Kreuzeraufgaben geplant war. Diese Zerstörer-Klasse war in der Navy äußerst unbeliebt, zu topplastig, nicht mehr nachrüstbar und schwierig in See zu halten. Sie bauten wieder kleinere Zerstörer, die dann in den wohl besten Entwurf des ganzen Krieges mündete, nämlich in die FLETCHER-Klasse. Unglücklicherweise hatten die Deutschen davon wohl wenig mitbekommen. Man hatte kei-

ne Zerstörer, man brauchte sie aber dringend und so wurden sie, fast unverändert, bis zum Kriegsende gebaut. Nach der Indienststellung der ersten Zerstörer der Klasse 34 und 34A (cfm-Modell 1002) traten Schwächen gravierend zu Tage, und man versuchte sich mit kleinen Änderungen zu behelfen. Aber im Grunde waren und blieben sie schlechte Seeschiffe. Warum war das so?

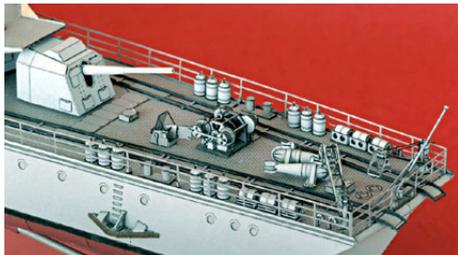


Zu den Einzelheiten

Der Rumpf:

Er wurde aus den Torpedobooten der Raubtier-Klasse abgeleitet und vergrößert. Man versuchte, ihn möglichst schlank zu halten, um eine große Geschwindigkeit zu erzielen. Der Rumpf konnte aber nicht die Gewichte der Bewaffnung und der Aufbauten tragen. Das Vorschiff hatte zu wenig Auftrieb und schnitt schnell unter. An eine Handhabung der Waffen bei schwerer See war nicht zu denken. Man versuchte, mit Auskehrlungen des Vorschiffes und mit einem Sichelbug das Vordeck

trockener zu halten, aber dies hatte seine Grenzen. Wenn dieser Bug gegen die See ankämpfen musste, nahm er zuviel Wasser auf. Der Bug wirkte dann wie ein Löffel und der Rumpf bekam Risse. Dieses Problem haben derzeit auch die schnellen Containerschiffe und die Kreuzfahrtschiffe, deren Aufbauten extrem nach vorne gezogen wurden. Auch die Schwere Kreuzer der amerikanischen „Pensacola-Klasse“ hatten die gleichen Schwierigkeiten. Sie behelfen sich damit, dass der schwere Drillingsturm auf die Position B gestellt wurde, der leichtere Zwillingsturm kam auf die tiefere Position A. Auch keine glückliche Lösung. Das Vorschiff der deutschen Zerstörer hätte wie bei der englischen „JKN-Klasse“ einfach völliger sein müssen.



Im achteren Bereich setzten sich die Probleme fort. Die Antriebsanlage war zu einem schnellen Lastwechsel bereit. So kam man auf die Idee, die Rückwärtsfahreigenschaften zu optimieren. Das Heck war speziell bei der Klasse 36 und fortfolgend spitz zugeschnitten. Der Rumpf achtern war über den Antriebswellen stark nach oben gewölbt, um diese Eigenschaften zu erhöhen. Diese gesamten Maßnahmen hatten zur Folge, dass das Heck bei der Rückwärtsfahrt ausbrach, das Schiff war nicht stabil zu steuern. Man behalf sich damit, dass das Totholz achtern vom Kiel zwischen den Wellen nach unten und nach hinten gezogen wurde, um Stabilität zu gewinnen. Gott sei Dank verzichtete man hier auf einen Staukeil wie bei der Klasse 34. Dieser Staukeil hatte die Aufgabe, das Heck in Fahrt nach oben zu heben. Die negative Seite war aber, dass das Vorschiff bei schneller Fahrt unter Wasser gedrückt wurde. Insgesamt war der Rumpf hauptsächlich in der Wasserlinie zur Gänze zu schmal, um aus diesen Zerstörern gute Seeschiffe zu machen.

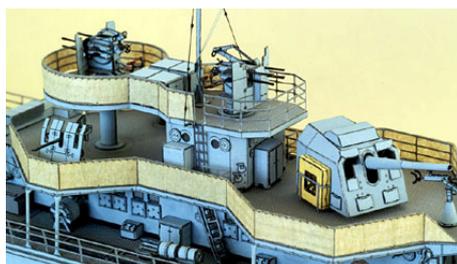
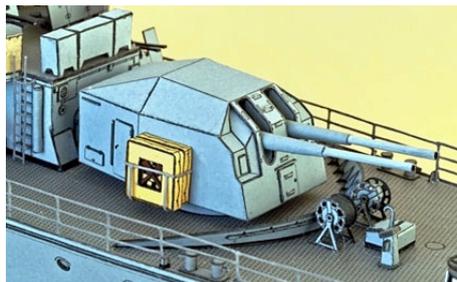
Antriebsanlage:

Die Antriebsanlage war eine technische Revolution. Es wurden Hochdruck-Heißdampfanlagen System Wagner und Benson eingebaut. Diese Anlagen bekamen aus weniger Maschinengewicht wesentlich höhere Leistungen und waren in der Lage schnell auf volle Leistung zu gehen. Der positive Effekt war, das Schiff wurde schnell beschleunigt und konnte schnell abgebremst werden. Die Wellen wurden auf Rückwärtsfahrt umgekuppelt, und man nahm auch in diese Richtung schnell Fahrt auf. Möglich wurde dies durch den hohen Betriebsdruck von 70 atü (Wagner) und 110 atü (Benson) und einer Kesseltemperatur von über 400 Grad Celsius. Die Engländer hatten auf ihren Anlagen gerade mal einen Betriebsdruck von 30 bis 35 atü. Die Ergebnisse der Probefahrten der Zerstörer waren beeindruckend. Bei der Meilenfahrt erzielte man mit 50% Zuladung (gesamt 3.017 to) eine Wellenleistung von 70.000 PS. Das ergab bei einer

Wellendrehzahl von 375 U/min eine Geschwindigkeit von 36,2 Knoten die Stunde. Diese Leistung ist wirklich respektabel. Der Nachteil war die hohe Störanfälligkeit der Anlagen. Zum Bedienen brauchte man langgeschultes und ausgebildetes Personal. Die Störanfälligkeit resultierte aus dem nicht angepassten Material der Rohre, Flanschen, Krümmungen und Ventilen. Hier war in Deutschland noch keine brauchbare Materiallegierung entwickelt worden, die diesen hohen Ansprüchen genügte. Es kam daher zu zahlreichen Unfällen mit teils schweren Verletzungen des Personals. Die Störanfälligkeit führte zu langen Werftliegezeiten. Bei manchen Zerstörern waren diese höher als die Tage auf See.

Bewaffnung:

Bei den Typenreihen 34 und 34A kamen neu entwickelte 12,7 cm Einzelgeschütze zum Einbau. Für die Zerstörer damals üblich, denn das deutsche Geschütz war eine gelungene Konstruktion. Man wollte aber mehr und ab Z 20 bekamen diese Zerstörer schwere 15 cm Geschütze eingebaut. Die Männer auf diesen Schiffen waren mit den 15 cm Geschützen überhaupt nicht einverstanden, aber sie wurden schlichtweg nicht gefragt. Selbstverständlich wurde, erst recht bei der Typenreihe 36 und weiter, am 15 cm Geschütz festgehalten. Um aber das Gewicht wenigstens etwas zu verringern, kam man auf die Idee, statt zweier Einzelgeschütze einen leichteren Doppelturm



auf das Vorschiff einzubauen. Dieser Doppelturm wurde für die Marine speziell entwickelt und wog einbaufertig 65 to. Zwei Einzelgeschütze aber gerade mal 40 to. Wer für dieses Desaster verantwortlich war, ist leider nicht mehr feststellbar. So etwas durfte eigentlich nicht passieren, aber es war so und der Doppelturm, der zudem noch schlecht isoliert war, wurde trotz aller Proteste der Besatzung eingebaut.

An dieser Stelle möchte ich meinen Bericht unterbrechen, denn es wurden noch längst nicht alle Aspekte beleuchtet. Eine Fortsetzung folgt in der nächsten cfm-Mitteilung.

Zum Schluss noch ein Satz: Man kann die Männer, die auf diesen Schiffen ihren schweren Dienst versahen, nur bewundern.

Michael Müller

3.) Neuerscheinung Schnellzugwagen zur Lok S 3/6

Das Vorbild dieses im Maßstab 1:45 gehaltenen Kartonmodells ist der 4achsige Schnellzugwagen vom Typ „B4ü“ der zwischen 1898 und 1904 gebaut und an die Länderbahnen ausgeliefert wurde.



Er passt hervorragend zur bayerischen Dampflokomotive „S3/6“, die im selben Maßstab vom cfm-Verlag vertrieben wird.



Der Konstrukteur Hartmut Scholz hatte mir im August 2006 das Modell zum Probearbeit übergeben. Dabei hat sich herausgestellt, dass noch einige Ungenauigkeiten beseitigt werden mussten. In erster Linie am Innenausbau des Wagens. Die einzelnen Abteile hatten noch nicht das richtige Maß und auch konstruktiv hat ein Kontrollbauer eine etwas andere Sichtweise als ein Konstrukteur.

Nur hier ergab sich eine hervorragende Symbiose zwischen Herrn Scholz als Konstrukteur und mir als Kontrollbauer. Er hat sofort die Mängel erkannt und umgehend abgestellt. So stelle ich mir die Kontrollbauerei vor. Der Kunde erhält dann ein passgenaues Modell. Wobei man immer über Farbgebung und Detailtreue hervorragen streiten kann ohne den Wert des Modells in Zweifel zu ziehen.



Mit diesem bayerischen Schnellzugwagen ist eine hervorragende Ergänzung zur Dampflokomotive „S3/6“ gelungen und man kann einen kompletten Zug zusammenstellen.

Wenn diese Arbeit Früchte trägt, sehe ich der Konstruktion eines Packwagens aus selbiger Zeit optimistisch entgegen.

Es ist auch möglich, diesen Wagen mit echten „Rollenden Material“ aus der Modellbahnszene zu bestücken und auf Modellgleise zu stellen.

Werner Winkler



4.) Baubogen >Tupolew T-104<

Die Tupolew TU-104 (NATO - Codename „Camel“) des Konstruktionsbüro Tupolew ist eine Entwicklung aus dem Bombenflugzeug TU -16. Entwickelt in den frühen 50ern Jahren fand der Erstflug am 17. Juni 1955 statt. Damit war die TU-104 das zweite in Serie gebaute Düsenstrahlangetriebene Passagierflugzeug der Welt. Vorher flog nur die De Havilland „DH -106 Comet“ aus Großbritannien. Der Linienflug wurde im September 1956 mit der Strecke Moskau - Irkutsk aufgenommen. Die ersten TU-104 waren für ca. 50 Passagiere ausgelegt. Weitere Entwicklungen waren die TU -110, gleiche Bauart wie die TU -104 aber mit vier

Triebwerken (wahrscheinlich nur zwei Flugzeuge gebaut) und die TU-124 als Erzeuger Rumpf für maximal 44 Passagiere bei einer Reichweite von 1250 km.

Bis 1960 wurden etwa 200 Flugzeuge gebaut. Eine Besonderheit des Flugzeuges war, dass ein Bremsschirm eingebaut werden konnte. Eine weitere Eigenart war die Einteilung in eine vordere und eine hintere Passagierkabine. Der Tragflächenholm wurde direkt durch den Rumpf geführt. Daher rührt auch die erhöhte Kabinenfensteranordnung über der Tragfläche.

Im März 1956 landete die TU -104 das erste Mal in London und verblüffte die westliche Welt. Denn zu der Zeit hatte die Comet wegen technischer Probleme Startverbot und die amerikanische „Dash-80“ von Boeing (die spätere Boeing 707) war noch nicht serienreif. In Zeiten des damaligen Propagandakrieges des „kalten Krieges“ ein klarer Vorteil der UdSSR.



Die TU-104 war bis Anfang der 80er Jahre im Passagierdienst. Heute dürfte kein Flugzeug der Bauart TU -104 mehr fliegen.

Technische Daten:

Länge = 40,05 m ; Höhe = 11,90 m
Spannweite = 34,54 m
Zwei Triebwerke „Mikulin AM - 3“ (je 6750 kp Schub)
Höchstgeschwindigkeit = ca. 900 km / h
Maximales Startgewicht = 76000 kg
Passagiersitze = 100 (TU-104 = 48 ; TU-104 A = 70)
Reichweite = ca. 2650 km
Gipfelhöhe = 11500 m

Quellen:

- cfm - Verlag
- Wikipedia.org
- Das Große Flugzeug Typen Buch Wilfried Kopenhagen (Motorbuch Verlag)
- Flugzeugtypen der Welt - Modelle-Technik-Daten (Bechtermünz Verlag)
- The Aircraft of the World William Green & Gerald Pollinger (Macdonald & Co.Publ.Ltd.)

Peter Wolfrum



Das Modell vom cfm-Verlag ist ein digitalisierter Reprint auf Grundlage einer Konstruktion des Verlages Junge Welt in Berlin der ehemaligen DDR (auch als Kranich Bogen bekannt). Die Konstrukteure waren Wolfgang Mosig und Werner Zorn. Erschienen erstmals im Jahr 1964.

Die neue digitalisierte Auflage erschien im Jahre 2001. Der Maßstab des Modells ist 1 : 50. Das Modell umfasst 10 Bögen A3 mit etwa 380 Teilen. Der Zusammenbau bereitet keine Schwierigkeiten. Man fühlt sich etwas in die 60er und 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts zurückversetzt.

Das abgebildete Flugzeug TU -104 B der CSA wurde von Hr. Karl Ochs aus Frankfurt am Main gebaut.

5.) Kartonmodelle auf hoher See



Normalerweise ist Wasser der natürliche Feind eines jeden Kartonmodells, genau wie Feuer. Wasser weicht Papier auf, es verformt sich und wird zu einer kaum wieder erkennbaren Masse. Aber soll das bedeuten, dass Kartonmodelle von Schiffen nicht schwimmen können? Doch, natürlich können sie das, wenn man einige Dinge beachtet.

Als Herr Michael Müller mich darum bat diesen Bericht über schwimm- und RC-taugliche Kartonmodelle von Schiffen zu verfassen konnte ich schon auf eine ganze Flotte von dementsprechenden Fahrzeugen zurückblicken.

Begonnen hatte alles 1991, als ich damals den limitierten Nachdruck des Flugzeugträgers „Graf Zeppelin“ aus dem Hause JF Schreiber erhielt. In dessen Bauanleitung war auch die Rede davon, dieses Modell in ein funkferngesteuertes Modell umrüsten zu können. Beim durchstöbern alter Anleitungen von JF Schreiber stieß ich dann immer wieder auf dieses Thema, diese oft über vierzig Jahre alten Anleitungen enthielten aber auch teils haarsträubende Materialempfehlungen. Von Bootslacken, Fiberglasmatten und tagelanger Trockendauer unter bestimmten Raumbedingungen war dort die Rede.

Nach gründlichen Überlegungen war ich dann davon überzeugt, dass die moderne chemische Industrie ausreichend hochwertige Lackprodukte anbietet um dieses Unterfangen leichter gestalten zu können. 1994 erfolgte dann die erste praktische Umsetzung. Um den eventuellen Verlust des Modells in Grenzen zu halten wurde zuerst ein einfaches kleines Modell aus einem polnischen Modellbogen verarbeitet. Es handelte sich um ein kleines Torpedoboot aus dem 2. Weltkrieg, das Pt 17. Dieser vorrangig im Pazifik von den Amerikanern eingesetzte Schiffstyp wurde auch vom späteren US-Präsidenten John F. Kennedy gefahren. Der polnische Modellbogen von 1992 bot aus meiner Sicht damals etliche Vorteile: Er war mit damals ca. 13,- DM sehr preiswert, konnte jederzeit neu geordert werden und hatte einen sehr holzhaltigen, groben Karton. Meine Überlegung war: Ein holzhaltiger, poröser Karton saugt Lack deutlich besser auf als ein eleganter, dünner Karton. Nach mehreren Experimenten mit diversen Lacken blieb ich dann bei dem Sprühlack der Firma LUKAS. LUKAS stellt Lacke, Fixative und Firnisse für Künstler her, die ihre Kreidezeichnungen und Ölgemälde vor Feuchtigkeit schützen wollen. Dieser Lack, angeboten in Sprühdosen zu 400 ml in

Matt, Seidenmatt oder Glanz, wurde an dem damaligen polnischen Karton erfolgreich erprobt. Da dieser Lack die Oberflächen stark versiegelt blieb natürlich nur eine Reihenfolge:

1. Das Modell musste komplett fertig gebaut werden.
2. Das komplette fertige Modell wurde mit mehreren Lagen Lack immer wieder überzogen, bis der Karton vollständig gesättigt war und die neuen Lackschichten an der Oberfläche blieben.
3. Erst dann wurde die RC-Anlage mit Schiffs- welle und Ruder eingebaut.

Dieser erste Versuch war so erfolgreich, dass ich weitere Modelle folgen ließ. Es wäre hier nun müßig aufzulisten, was ich alles schon verarbeitet habe, denn nicht alle Modelle sind noch existent und von vielen existiert kein Bildmaterial mehr. Aber immer wieder stieß ich auf neue Erkenntnisse und Schwierigkeiten.



Fischkutter „B-25“

Bei der Verarbeitung eines alten Modellbogens aus der DDR wurde der Karton steif und brüchig und büßte jede Elastizität ein. Bei einem unfreiwilligen Zusammenstoß brach an einer Stelle das Material auf wie dünnes Sperrholz, das Modell war nicht mehr zu reparieren.



Schlachtkreuzer „SMS Seydlitz“

Im Gegenzug wollte ich dann einen Modellbogen aus einer Heftbeilage verarbeiten, dieser Modellbogen des Sportbootes „Riva Aquarama“ war auf hochglänzenden Karton gedruckt worden. Bei diesem Karton blieb der gesamte Lack an der Oberfläche. Die schon durch den Hochglanz versiegelte Oberfläche ließ keinen Lack in die Poren, aber leider das Wasser! Dieses fand, bedingt durch seine Kapillarwirkung und die geringere Viskosität, immer eine Stelle wo es noch eindringen konnte. Erst durch intensives Nachlackieren der betroffe-

nen Stellen gelang es mir dann schließlich die Wassereinbrüche zu stoppen.

Auch musste ich dann feststellen, dass sich bestimmte Leimsorten und der von mir gewählte Lack nicht vertrugen. Die in den letzten Jahren so gerne verwendeten lösungsmittelfreien Weißleime haben den Nachteil, dass sie eine Oberflächenstruktur haben, die die Lacke abstößt. Das bedeutet, dass der Lackfilm sich zwar über den Leim legt, aber zwischen diesem und dem Lack keine feste Bindung entsteht. Die Folge: Wasser kann sich in dieser Nische ungehindert ausbreiten und sozusagen das Modell von innen anfeuchten. Denn das Wasser findet immer irgendwo eine kleine Öffnung, durch welches es eindringen kann. Es stellt sich nur die Frage, ob ihm dann der Weg versperrt ist.

Trotz all der vielen verarbeiteten Modellbogen ist jedes Modell auf diesem Gebiet eine Herausforderung, denn eigentlich ist kein handelsüblicher Modellbogen für derartige Zwecke vorgesehen. Und jedes Mal stellen Karton, Druck, Klebstoff und Lack neue Anforderungen, die es zu meistern gilt.

Bildmaterial:

- Der Schlachtkreuzer „SMS Seydlitz“ entstand aus einem polnischen Modellbogen von 1992 vom Verlag HALINSKI. Das Modell in 1:200 ist knapp über 1 m lang, hat alle vier Schiffsschrauben angetrieben und eine Doppelrudernanlage. Bei diesem Modell musste durch Gießharz und Blei sehr viel zusätzliches Gewicht an Bord genommen werden um den nötigen Tiefgang zu erreichen. Das viele Gießharz stabilisiert den Rumpf enorm, allerdings hat Gießharz den Nachteil, dass er den Karton durchzieht und auf der Außenseite hässliche Flecken hinterlässt. Er zieht auch durch Klebstoffe und Lackierungen durch. Der Unterwasserrumpf musste später komplett mit roter Farbe nachlackiert werden.



Sportboot „Riva Aquarama“

- Die „Riva Aquarama“ in 1:32 erschien 1996 als Beilage in der Zeitschrift BOOTE. Dieser Bogen war auf versiegelten Karton gedruckt und der Lack konnte nicht in die Oberfläche des Kartons eindringen. Daher muss nach jeder Fahrt das Modell sorgfältig auf mögliche Schäden untersucht werden, denn eindringendes Wasser vollbringt sein schädigendes Werk dann unter der schützenden Lackschicht. Das Modell hat eine Miniaturfernsteueranlage mit Doppelrudernanlage und einen Doppelschraubenantrieb.

- Der Fischkutter „B-25“ stammte wieder aus einem alten polnischen Modellbogen von MALY MODELARZ von 1971. Bei diesem Modell beging ich den Fehler, viele Bauteile mit Weißleim zu verarbeiten. Dieser harmonierte nicht mit dem aufgetragenen Lack. Wasser konnte zwischen die Schichten eindringen und den Weißleim wieder anfeuchten – erkennbar daran, dass der Leim sich von transparent wieder zu weißer Farbe entwickelt. Bei diesem Modell ist eine normale RC-Anlage mit Einschraubenantrieb eingebaut worden.

Axel Huppers

6.) Joachim Schulze Preis

Durch den neuen „Joachim Schulze Preis“ wird der „Verlegerpreis“ diesjährig nicht vergeben. Wir haben uns mit den Stiftern des Preises, die Herren Schulze und Wiczorek so verständigt, dass die Preise im Jahresrhythmus abwechselnd vergeben werden. In diesem Jahr (2007) wird der „Joachim Schulze Preis“ vergeben. Im darauf folgenden Jahr (2008) ist wieder der „Verlegerpreis“ an der Reihe. Auf jeden Fall bleibt die Preisverleihung in Bremerhaven und wird immer anlässlich des Internationalen Karton-Modellbau-Treffens vergeben. Hier sind die sachkundigsten Teilnehmer vertreten und die Preise finden immer würdige Modellbauer.

Michael Müller

Am 14. September 2005 starb in Wilhelmshaven Fregattenkapitän a.D. Joachim Schulze.



Fregattenkapitän a.D. Joachim Schulze

Wer nun war Joachim Schulze, dessen Andenken mit dem neuen Preis im Bereich des Kartonmodellbaus geehrt werden soll?

Joachim Schulze, der am 07. Juli 1937 in Dessau geboren wurde, war Zeit seines Lebens der Seefahrt und der Marine verbunden. Nach Eintritt in die noch junge Bundesmarine, durchlief er die reguläre Offizierslaufbahn und verbrachte Kommandantenzeiten auf schnellen Minensuchern, wie auch auf den Tender „Mosel“. Auch nach seiner aktiven Zeit war er

regelmäßig Wehrübender in der Zerstörerflottille in Wilhelmshaven.

Wilhelmshaven war für Joachim Schulze, von seinen Freunden auch „Aki“ genannt, zur neuen Heimat und zum Familienwohntort geworden. Dort engagierte sich Joachim Schulze auch über den Dienst hinaus für die maritime Sache. So war er Mitte der 90'er Jahre Bundesgeschäftsführer des Deutschen Marinebundes und langjähriger 1. Vorsitzender der Marinekameradschaft Wilhelmshaven. Darüber hinaus aktiv in zahlreichen Zirkeln und Gruppierungen, die dem Seegedanken verpflichtet sind.

Schon in seiner Jugend begeisterte sich Joachim Schulze für den Kartonmodellbau, geprägt durch die Modelle des Lehrmittelinstitutes Wilhelmshaven. Mitte der 80'er Jahre übernahm Joachim Schulze selber Verantwortung beim bekannten Verlag aus der Rheinstraße in Wilhelmshaven. Er sorgte in Zusammenarbeit mit namhaften Konstrukteuren für das Verlegen der noch heute das Verlagsprogramm prägender Kartonmodelle. Seine Vorliebe galt insbesondere den Schiffsmodellen im klassischen Maßstab 1:250.

Nach seinem Ausscheiden beim Möwe/Jade-Verlag, gründete Joachim Schulze in Gemeinschaft anderer interessierter Gesellschafter, Anfang der 90'er Jahre, den Passat Verlag. Angestrebt wurden Spitzenmodelle im Kartonmodellbau – natürlich nur Schiffsmodelle im Maßstab 1:250. Diesem Anspruch konnte der Passat Verlag mehr als gerecht werden und die Modelle sind heute anspruchsvolle Bereicherung jeder Schiffsmodellsammlung aus Karton.

Um die Erinnerung an Joachim Schulze in der Gemeinschaft der Kartonmodellbauer lebendig zu erhalten und um ihn und seinen Einsatz für den Kartonmodellbau in Deutschland zu würdigen, wurde 2006 der „Joachim Schulze Preis“ für Schiffsmodelle aus Karton im Maßstab 1:250 gestiftet. Stifter des Preises und des Wettbewerbes sind die Mitglieder und Betreiber des Internetforums für Kartonmodellbau, www.kartonbau.de. Hier finden sich auch ausführliche Informationen zum Wettbewerb und der näheren Ausgestaltung.

Welcher Ort sollte für die Preisvergabe und Ehrung der Wettbewerbssieger geeigneter sein als das Internationale Karton Modellbau Treffen im Deutschen Schifffahrtsmuseum Bremerhaven? Wer Joachim Schulze kannte und ihn regelmäßig die Jahre vor seinem Tod dort getroffen und gesprochen hat, wird keine andere Antwort darauf finden. Daher wird Ende April 2007 der „Joachim Schulze Preis“ erstmalig im Rahmen des Treffens in Bremerhaven verliehen.

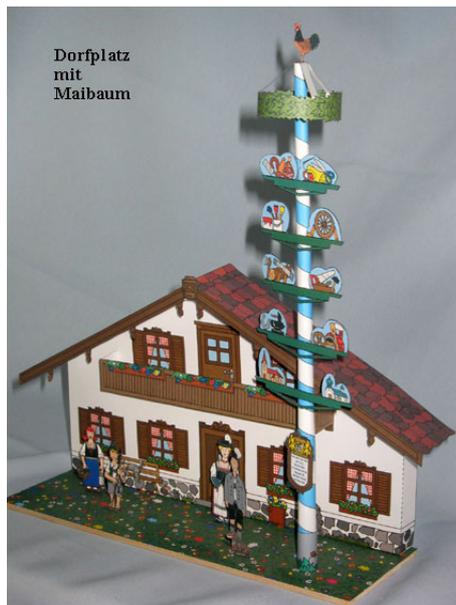
Der Preis an sich besteht aus der aktuellen Neuerscheinung des Passat Verlages für die drei Erstplatzierten (gestiftet vom Passat Verlag), sowie einer Spende an die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. In diesem Jahr bestimmt in erinnerungswürdiger Form.

Jörg Schulze (www.kartonbau.de)

7.) Ganz Bayern?

Nein, auch uns, als bayerischen Verlag ist es nicht gelungen, ganz Bayern mit Karton zu verhüllen. Aber im Sortiment sind doch sehr viele Motive aus Bayern. Natürlich will ich nicht damit anfangen, dass das Panzerschiff „Graf Spee“ mit bayerischen Dieselmotoren aus dem MAN Werk Augsburg stammend, ausgerüstet wurde.

Ganz und gar bayerisch sind zum Beispiel die Modellsätze „Bayerischer Dorfplatz“ und „Bayerischer Maibaum“. Diese Modellbausätze sind schnell und leicht zu bauen. Sie können von Einsteigern und Kindern bewältigt werden und sind als Mitbringsel und als Souvenirs aus Bayern gedacht.



Genauso wie der offene Dultstand, der im Original auf der Auer Dult und auf dem Christkindl-Markt in München steht. An einem verregneten Urlaubstag sind diese Modelle leicht fertig zustellen. Für die Modellbahner unter uns, gibt es viele feine Bahnhöfe, Stadthäuser, Bahnhofszubehör etc. zu bauen. Es sind dies im Einzelnen der Isarthalbahnhof, der Thalkirchner Bahnhof, Bf. Rottenburg, Bahnsteighalle mit Foliendach, Abortgebäude und Dienstwohnhaus in den Spuren N und Z.



Weiter die Münchener Bürgerhäuser Hans-Sachs-Str. 4 und 6 im Maßstab 1:160 und 1:220. Im Maßstab 1:160 ist auch das Münchener Isartor mit Valentinmusäum und das Alte Rathaus erschienen.



Altes Rathaus (München)



Isartor (München)

Jetzt zu den technischen Höhepunkten aus Bayern. Hier gelang der Firma Krauss-Maffei in München-Allach der wohl größte Wurf in der Eisenbahngeschichte. Deren Lokomotive „S 3/6“ ist wohl der gelungenste Entwurf einer Schnellzuglokomotive weltweit. Sie gehört mit Recht zu den größten Loklegenden. In Bayern sind noch zwei Exemplare erhalten. Nämlich im Lokomotivmuseum in Nördlingen und farblich verändert, im Deutschen Museum in München, jetzt in der Abteilung Verkehr in den Hallen auf dem alten Messegelände, gleich hinter der „Bavaria“. Zur Lokomotive passend ist im Jahr 2006 auch ein Schnellzugwagen erschienen. Wenn die Nachfrage groß genug ist, könnte auch ein Packwagen erscheinen. Der Käufer entscheidet an der Ladenkasse selbst, welche Projekte in Zukunft weiter geführt werden.

Michael Müller

8.) Ausstellungen und Messen

Modellbauausstellung SCHLEISSHEIM

In der Flugwerft Schleißheim, einer Außenstelle des Deutschen Museums in München, fand am Wochenende des 03. und 04. März 2007 die 9. Plastikmodellbauausstellung statt, die wie immer von „Traudl's Modellbauladen“ (www.traudls-modellbau.de) organisiert wird.



In den letzten Jahren etablierte sich bei dieser Ausstellung auch der Kartonmodellbau und der Veranstalter ist, bei genügend Zuspruch nicht abgeneigt, in Zukunft das „Plastik“ beim Titel wegzulassen.

In diesem Jahr hatten sich einige Kartonmodellbauer für Ausstellungen und Messen zur „IG-Kartonmodellbau“ zusammengeschlossen.



Sie hatten mit Roman Seißler einen hervorragenden Organisator. Im Internet ist die „IG“ unter www.IG-Kartonmodellbau.de präsent.

Herr Müller war mit dem cfm-Verlag vertreten und an seinem Stand wurde der Konstrukteur



des „Zerstörers >Z25<“, Dieter Pongratz, mit seiner Bauweise bewundert. Er kommt ohne Schere und Skalpell aus, denn er stichelt die Bauteile mit selbstgefertigten Stechwerkzeugen aus.

Wolfgang Holzinger, der Konstrukteur des Drehflüglers, zeigte auf einer Leinwand mittels Laptop und Beamer eine Powerpoint-Präsentation wie ein Kartonmodell konstruiert und gebaut wird.



Viele Besucher bestaunten die Modelle aus allen Bereichen des Kartonmodellbaus. Besonders die Mini- und Micromodelle mit einem Maßstab von 1:700 und kleiner, lösten allgemeine Bewunderung aus.

Nach den zwei Tagen waren sich alle einig, nächstes Jahr wieder dabei zu sein.

Franz Holzeder



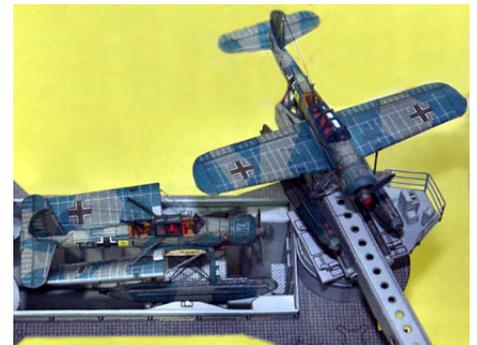
zung war so bunt gemischt, wie die mitgebrachten Modelle. Drei Kinder, ca. 8–10 Jahre alt, bauten aus Bögen wunderschöne Kirchen und Burgen. Peter Lauck, wegen seiner schweren Krankheit leider im Rollstuhl sitzend, baute 3 Tage lang unermüdlich an seinem Küstenmotorschiff und Richard Petersen aus Reinbek, weit über 80 Jahre, stellte seine Passagierschiffe vor und demonstrierte den richtigen Umgang mit Papier, Klebstoff und Schere.

Zu Bestaunen waren Feldflugplätze, bestückt mit den Dreideckern von Fokker, ein kompletter Hafen mit Kühlschiffen, in der Mitte die riesige fast 2 Meter hohe Moskauer Basilika, das kleine Diorama von St. Michel aus der Normandie sowie Figuren aus „Star Wars“ und ein in echter Größe gebautes menschliches Skelett. Natürlich viele Flugzeuge, Schiffe und



Architekturmodelle. Gebaut wurde auch an diversen neuen Modellen, die noch auf den Markt kommen. Immerhin waren über 20 Leute auf dem Stand als ständige Modellbauer anwesend.

Es kamen auch immer wieder Besucher, die ihre Modelle mitbrachten, um sie von den anwesenden Fachleuten begutachten zu lassen. So waren wir völlig erstaunt, als uns Herr Ulrich Hakenjos aus Calw den gebauten Hangar mit den Flugzeugen aus dem cfm-Modell „Prinz Eugen“ mitbrachte. Eine solche Präzision haben wir alten Hasen noch nicht gesehen. Die Streben des Cockpits waren aus Karton hauchzart ausgeschnitten und mit einer Folienverglasung versehen. Das Cockpit war komplett mit der Inneneinrichtung versehen und das Flugzeug im Hangar war mit offenem Kabinendach ausgestattet. Verblüffung machte



sich breit, zumal der Modellbauer noch verkündete, es sei sein erstes gebautes Modell, unglaublich, was es an Talenten in unserem Lande gibt.

Erstaunlich ist es auch, wie groß das Sortiment aus Karton geworden ist und wie viele Menschen wieder dieses Hobby aufgenommen haben. Es macht mir persönlich Freude und Hoffnung für die Zukunft, dass sich wieder viele Leute mit dieser äußerst kreativen Freizeitgestaltung beschäftigen.

Michael Müller



Messe FASZINATION SINSHEIM

Die diesjährige Modellbaumesse in Sinsheim fand vom Donnerstag, den 15. März bis zum Sonntag, den 18. März 2007 statt. Die Organisation und schwierige Koordination wurde wieder in bewährter Weise von Herrn Manfred Krüger durchgeführt. Ihm gilt unser gemeinsamer Dank.

Über den Stand konnte man nur staunen. Was hier in wenigen Jahren aufgebaut wurde, ist schon sehenswert. Waren anfangs nur 2 Tische mit 3 Modellbauern besetzt, so sind es heute ca. 60 laufende Meter, verteilt auf einer Grundfläche von 200 qm, die uns die Messeleitung Sinsheim als lebende Werkstatt zur Verfügung stellt. Diese Lebendigkeit ist es auch, was diesen Stand so attraktiv macht.

Viele Zuschauer drängten sich an diesen vier Tagen durch die Stände, nicht nur bewundert und staunend, sondern auch fragend. Die Standbesetzung gab aber immer Auskunft und führte unser Hobby mit Enthusiasmus vor.

Die Standbesetzung, ehrenamtlich und unentgeltlich war es auch, die immer aufgeschlossen dem Publikum gegenüber stand. Die Besat-



9.) Termine von Messen, Ausstellungen und Kartonmodellbau-Treffen

19. Internationales Karton-Modellbau-Treffen in BHV Kartonmodellbautreff der IG Bodensee in Radolfzell „Modelika Mannheim“ in der Multihalle Treffen der Kartonmodellbauer im LTA Mannheim „Inspiration Modellbau Mainz“ in der „Neuen Messe Modellbaumesse „Modell+Hobby“ in Leipzig Messe „Modellbau Bodensee“ in Friedrichshafen Treffen der Kartonmodellbauer im LTA Mannheim „Modellbau Süd Stuttgart“ in der Neuen Messe Modellbaumesse in Bremen Modellbautage Mannheim im LTA	27.04.2007 bis 29.04.2007 12.05.2007 02.06.2007 bis 03.06.2007 16.06.2007 und 01.09.2007 22.09.2007 bis 23.09.2007 12.10.2007 bis 14.10.2007 01.11.2007 bis 04.11.2007 10.11.2007 15.11.2007 bis 18.11.2007 23.11.2007 bis 25.11.2007 27.12.2007 bis 30.12.2007
---	---

Münchener Sammlerkreis

Sie interessieren sich für kleine Schiffe im Maßstab 1:1250?

Treffen ist an jedem 2. Montag im Monat um 18:30 Uhr in der Gaststätte „Zum Meisterverein“ Friedensstraße 29 in 81671 München.

Kontakt:

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

10.) Gesamtlieferprogramm

Schiffe	Euro
1002 Zerstörer Typ 34 A Erich Koellner	1:250 16,50
1003 Polnischer Zerstörer Orkan	1:250 15,00
1004 Englischer Zerstörer JKN - Klasse	1:250 15,00
1006 Schwere 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 Admiral Graf Spree	1:250 31,00
1016 Vorpostenboot und Fischdampfer (2 Modelle)	1:250 18,50
1017 Küstenschutzschiff RIGA (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 »BG22« (1 Modell)	1:100 12,50
1036 Schlachtschiff Yamato	1:250 39,00
1037 Konvoischiff Grainton	1:250 32,00
1038 Zerstörer »Z 25«	1:250 42,00

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
2005 Passagierflugzeug Baade 152 (ehem. DDR)	1:50 16,50
2007 Hubschrauber Bell 205 »UH-1D Huey«	1:50 13,50
2008 Langstreckenaufklärer Dornier »Do 17P-1«	1:50 16,50
2009 Passagierjet » Ilyushin 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
2017 Lockheed Neptun »P2 V-7«	1:50 22,50

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
3008 Bayerischer Schnellzugwagen (passend zur S 3/6)	1:45 16,50

Gebäude	Euro
4000 Historischer Bahnhof Rottenburg/Laabert von 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 Isarthalbahnhof München (Epoche 1)	1:220 9,70
4008 Bahnsteighalle für Isarthalbahnhof (Epoche 1)	1:220 8,70
4009 Thalkirchner 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	1:220 6,60
4013 Original Münchner Dultstand	1:32 4,60
4014 Bastei-Postkarte Isartor München	ca. 1:800 1,00
4015 Bastei-Postkarte Altes Rathaus München	ca. 1:700 1,00
4016 Bayerischer Maibaum	28 cm 4,90
4017 Bayerischer Dorfplatz mit Maibaum	42,7 x 14,5 x 28 cm 7,80

Ätzteil-Sätze	Euro
1-1015 Fotoätz-Detail-Set » Togo « (0,1mm Neusilber)	1:250 35,00

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
Internet: www.cfm-Verlag.de

