

Fünf Marineschiffe

aus dem Verlag J. F. Schreiber

Minensuchboot M1

Original-Bauanleitung
mit aktuellen Ergänzungen



Ergänzende Hinweise zum Bau des Modellbaubogens

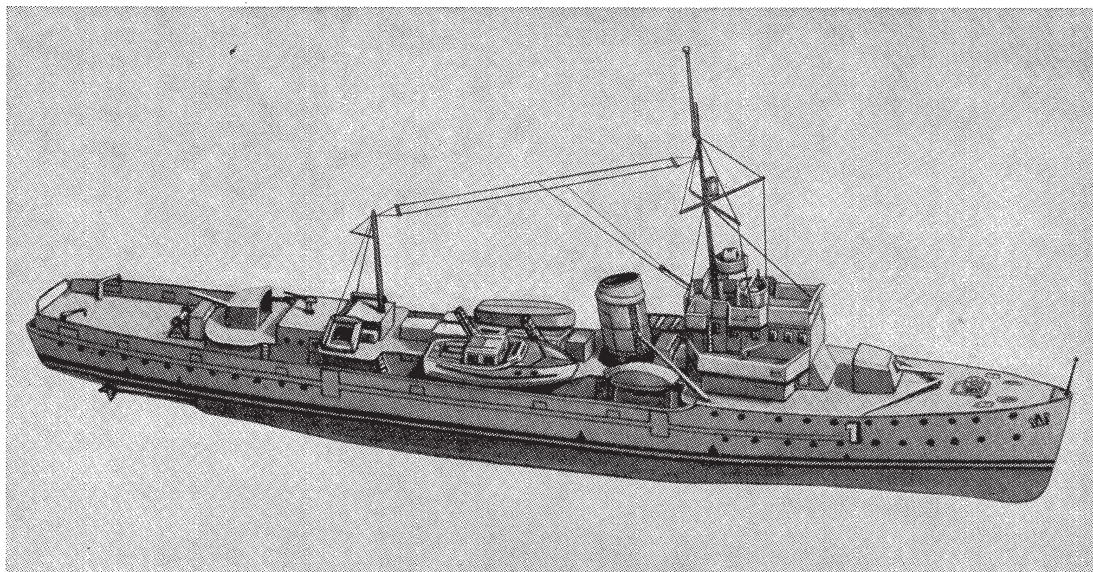
Gemäß den Unterlagen von Heft 2 „Zur Geschichte des Kartonmodellbaus“ S. 66 entstand dieser Modellbaubogen 1958, der Konstrukteur ist leider nicht bekannt. Es handelt sich hierbei um den ältesten der Bogen der Reihe.

Das Modell besteht aus zwei Bogen mit insgesamt 209 Teilen. Die Konstruktion stellt das Modell mit Vollrumpf dar. Es wäre aber auch möglich, das Schiff als Wasserlinienmodell anzufertigen. Am Ende der Bauanleitung wird darauf verwiesen, dem Boot mittels eines Anstrichs mit Nitrolack eine wasserdichte Beschichtung zu geben, die eine Schwimmfähigkeit erreichen soll.

Der Rumpf besteht aus zwei eigenständig zu Bauenden Teilen, jeweils konstruktiv aus Mittelspant, Querspanten und Bodenplatte bestehend, die mit Bordwänden bzw. Rumpfschalen verschlossen werden, die zum Vollrumpf verklebt werden.

Der Unterwasserteil ist nicht sehr passgenau, alle Rumpfschalenelemente sind zu lang, sodass sie über die Grundplatte herausragen. Dies erschwert ein genaues ansetzen der Teile. Es empfiehlt sich, immer die Mitte zu markieren und damit den Mittelspant als Ansatzpunkt zu generieren. Man sollte auch die Breite der Schalenelemente an beiden Endpunkten überprüfen, auch hier sind Ungenauigkeiten. Der Bau des Überwasserrumpfes gestaltet sich dann weniger problematisch. Ein passgenaues Zusammenfügen beider Rumpfteile erfordert daher viele Nacharbeiten. Als Ansatzpunkt zum Anbringen sollte der Bug genommen werden.

Bei den Aufbauten muss ebenfalls mit erheblichen Passungenauigkeiten gerechnet werden. Man muss alle Teile hinsichtlich der Passung vor dem Verkleben prüfen. Der Schornstein passt überhaupt nicht, man kann ihn lediglich anfeuchten und irgendwie in eine halbwegs vernünftige Form zwingen. Die Geschütztürme sollten vor dem Zusammenbau auf der Rückseite eingefärbt werden. Die Konstruktion der Rettungsflöße ist abenteuerlich, ein zufriedenstellender Bau der Flöße kaum möglich. Ebenso die Konstruktion der Verkehrsboote. Vorgesehen ist die Rumpfteile um ein Spanten-Gerüst zu kleben, dies ist aber nahezu unmöglich. Man sollte die Bootshälften miteinander verkleben und das Spanten-Gerüst ohne den Kiel anpassen und einsetzen. Der Kiel kann dann auf den Rumpf geklebt werden. Die Anbauplätze der Boote stimmen zum Teil nicht mit Zeichnungen des Originals in der einschlägigen Literatur überein, die rudimentäre Bauanleitung macht hier andere Vorgaben. Auch der Anbauplatz der Flöße erscheint fragwürdig. Allgemein ist die Detaillierung nicht sehr ausgeprägt, die Geschütze sind sehr einfach gehalten, Wellen und Masten sollen gemäß Anleitung aus Holz oder Draht gefertigt werden. Leider sind die Maßeinheiten diesbezüglich nur Schätzwerte. Besonders gilt es zu beachten, dass die Maßzeichnungen auf der Anleitung durch den Download und den Ausdruck auf einem heimischen Drucker nicht mehr die erforderlichen korrekten Maße aufweisen. Zur Verbesserung des Erscheinungsbildes ist es ratsam Reling, Flaggenstöcke und Takelage hinzuzufügen. Aus heutiger Sicht bietet es sich ferner an, Bauteile wie z.B. Geschützrohre aus anderen Materialien zu erstellen und diese somit plastischer zu gestalten.



Minen- such- boot M1

JFS* - 7 956
(2 Bogen)

Aus der Geschichte der Minenwaffe

In seiner militärwissenschaftlichen Bedeutung ist das Wort „mina“ mittellateinischen Ursprungs und bezeichnete zunächst einen unterirdischen Gang. In der späteren Kriegstechnik verstand man darunter den Zugang zu einer unterirdisch angebrachten Sprengladung und schließlich die Sprengladung selbst. Vor allem seit dem amerikanischen Bürgerkrieg hat sich die Unterscheidung zwischen Land- und Seeminen eingebürgert. Damals benützte man zum Schutz oder zur Blockade von seichten Gewässern die sogenannten Pfahlminen, bei denen die Ladung auf eingerammten Stämmen angebracht war. Bald wurden auch Bojenminen, Treib- und Faßminen erfunden, die in Funktion und Wirkungsweise den modernen Seeminen schon sehr ähnlich waren. 1813 zerstörten österreichische Truppen einige französische Brücken auf der Elbe und der Donau mit Treibminen. 1843 konstruierte der schwedische Forscher Nobel die elektrische Minenzündung. 1848 sperrte Werner von Siemens zusammen mit Hilmy den Kieler Hafen durch eine elektrische Minensperre. Im Krimkrieg wurden Stoß- und Kontaktminen bekannt. 1859 sicherten die Österreicher Venedig durch elektrische Beobachtungsminen, die vom Beobachter ferngezündet werden konnten, wenn sich ein Schiff dem Sperrgebiet näherte.

Moderne Seeminen werden bei Annäherung, Stoß oder Kontakt gezündet. Die einfachste und am meisten verbreitete Ausführung hat einen galvanischen Zünder, der dann anspricht, wenn eine der zylindrischen Bleikappen, die oben aus dem Minenkörper herausstehen, durch Druck oder Stoß verbogen werden. Man unterscheidet verankerte Minen und Treibminen. Die verankerten Minen besitzen ein hydrostatisches System, das ihre Tiefenstellung automatisch reguliert. Man beseitigt die Minensperren, indem man die Verankerungen der einzelnen Seeminen mit Räumgeräten aufsucht und abtrennt. Die Minen tauchen dann auf und können geräumt werden. Das große Räumgerät wird von den M-Booten mitgeführt und dient für Räumaufgaben im Verband. Für Einzelaufgaben verfügt das Minensuchboot noch

über das sogenannte „Ottergerät“, das von den Versuchskommandos der deutschen Reichsmarine entwickelt und lange Zeit geheim gehalten wurde. Nach den Bestimmungen der Genfer Konvention muß sich eine Mine, deren Verankerung gelöst ist, selbsttätig entschärfen. Geräumte Minen können also, sofern es der Seegang zuläßt, von den nachfolgenden R-Booten geborgen werden.

Wenn sich die Kriegslage gefährlich verschärft, wird mancherorts das Völkerrecht geringer geachtet. In solchen Zeiten pflegte man die Sperren mit Spezialminen zu sichern, die einen magnetischen oder akustischen Annäherungszünder besitzen. Bei der Beseitigung solcher zusätzlich verseuchter Minenfelder treten oftmals sehr schwere Verluste ein. Dies ist eine der Ursachen, warum eine Reihe von Minenfeldern aus dem 2. Weltkrieg bis heute noch nicht geräumt ist.

Die Kriegsfлотten der Seemächte besitzen für die Aufgaben der Anlage von Minensperren und ihrer Räumung besonders ausgerüstete Spezialfahrzeuge. Man nannte sie ursprünglich Minenleger und Minenräumboote. Die Reichsmarine der Nachkriegszeit verwendete auch andere Bezeichnungen, da ihr durch den Friedensvertrag von Versailles Beschränkungen auferlegt waren.

Die alten „Minenseukers“

Im ersten Weltkrieg von 1914–1918 betrugen die Verluste der Minenabteilung der kaiserlichen deutschen Flotte 1343 Offiziere, Deckoffiziere, Unteroffiziere und Mannschaften. Im Verlauf von Kampfhandlungen des Seekrieges wurden versenkt: 30 M-Boote, 17 kleinere T-Boote und 73 Hilfsfahrzeuge der Minenwaffe.

Nach der Sprachregelung der Nachkriegszeit unterschied die Reichsmarine nach Sperrverbänden und Minensuchverbänden. In den ersten Jahren nach dem Krieg gab es weder das eine noch das andere. Spezialschiffe dieser Art konnten erst seit 1929 wieder in den Dienst gestellt werden.

Im Herbst 1930 wurde die Sperrabteilung Kiel gegründet. Sie verfügte zunächst über das Mutterschiff MT 1 und einige UZ-Boote, die noch mit Motoren aus der Kriegszeit ausgerüstet waren.

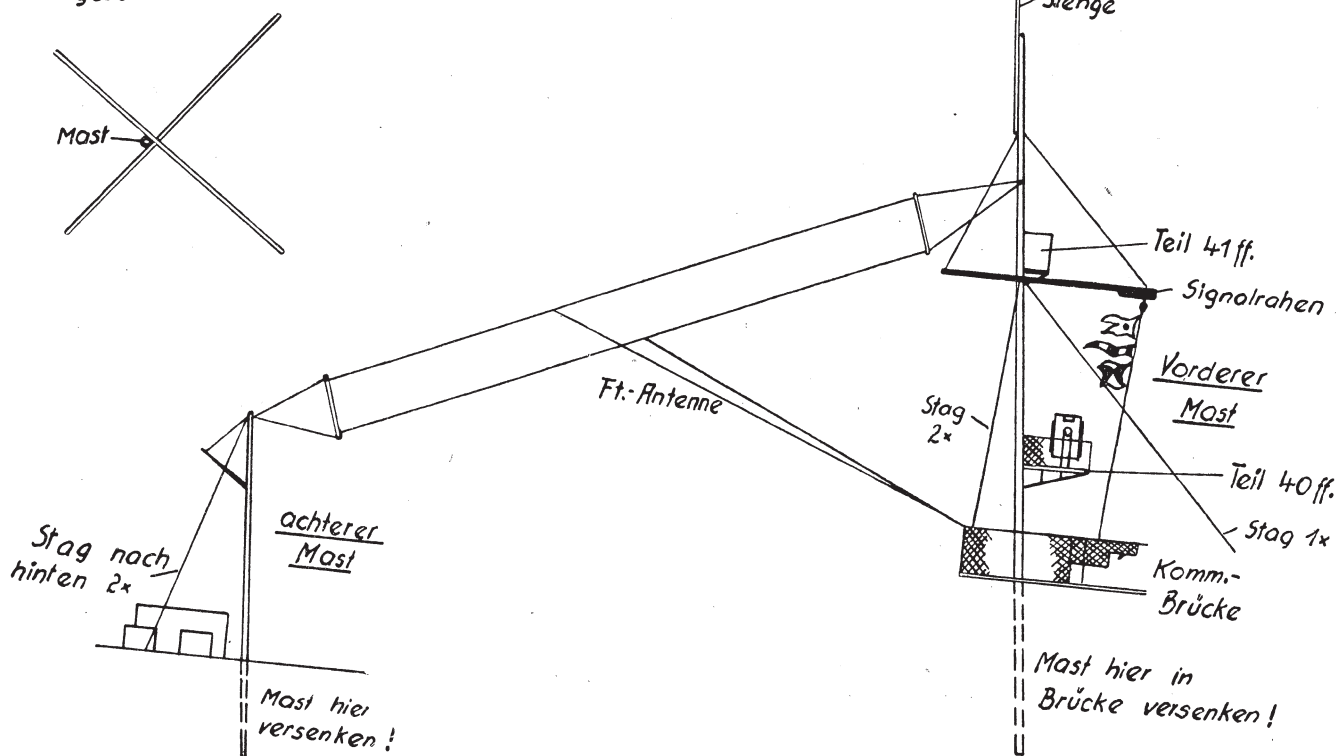
* JFS ist die Abkürzung für J.F.Schreiber. Diese Firma besteht seit 125 Jahren und ist der größte Verlag für Modellier- und Ausschneidebogen.

Technische Angaben

Bautyp:	Minensuchboot, Konstruktion 1935
Baujahr:	1937/38
Indienststellung:	1. 9. 1938
Bauwerft:	Schiffswerft H. C. Stülcken & Sohn, Hamburg
Wasserverdrängung:	874 Tonnen maximal
Länge:	68,4 m
Breite:	8,3 m
Tiefgang:	2,6 m

Maschinenanlage:	2 Lentz Einheits-Kolbendampfmaschinen mit je 3200 PS und elektrischer Übertragung auf das Antriebsaggregat; 2 Kessel; Voith-Schneider Propeller
Besatzung:	82 Mann Stammpersonal
Bewaffnung:	2 Kanonen 10,5 cm, 1–2 Kanonen 3,7 cm Flak, 2–6 Kanonen 2 cm Flak
Zuladung:	bis zu 30 Seeminen (62 ts)
Geschwindigkeit:	18,3 Knoten
Fahrtstrecke:	5000 Sm bei 10 kn

Signalrahen von oben
gesehen !



Unabhängig davon bestand in Kiel das Sperrversuchskommando mit den Booten „Nautilus“, „Pelikan“, T-155 und T-23. Die Sperrabteilung Kiel unterstand direkt der TMI und gliederte sich in Sperrschule und Sperrverband. Ihre Aufgabe war die Heranbildung von seemännischen und technischen Sperrspezialisten. Zum Sperrverband gehörte das Führerfahrzeug und Mutterschiff MT 2 und die Sperrübungsfahrzeuge UZ 27, 28, 29, 33 und 34. Ferner wurden im Laufe der Jahre 1929 bis 1932 die Neubauten R 1, 3, 4 und 5 in Dienst gestellt. Die Schülerkompanie K 2 und die Sperrkompanie K 1 war mit der Sperrschule bzw. mit dem Sperrverband identisch. Von Januar bis Mitte Februar 1932 lief an der Sperrschule ein Lehrgang für das Personal der 1. Minensuchhalbflottille.

Der Bau von Minensuchbooten wurde im Jahre 1929 im Auftrag der Reichsmarine begonnen. Es handelte sich zunächst um Fahrzeuge des Typs 1916 und Umbauten. Die sechs Schiffe, über die die Reichsmarine 1932 verfügte, waren zur ersten Minensuchhalbflottille zusammengefaßt. Sie hießen: M 146, M 132, M 126, M 109, M 129 und M 111; zeitweise kam der Tender „Frauenlob“ als siebtes Schiff dazu. Nach 1933 wurde der Bestand durch die 2. Minensuchhalbflottille ergänzt, die aus den Booten M 133, M 50, M 129, M 104, M 117 und T 157 bestand. Jede Halbflottille stand unter dem Kommando eines Seeoffiziers im Rang eines Korvettenkapitäns. Beide Halbflottilen unterstanden dem Führer der Minensuchboote, der im Austausch für M 129 (das zur 2. Halbflottille trat) das Boot T 156 erhielt. Der Gesamtbestand der Reichsmarine an M-Booten erhöhte sich schließlich auf 27.

Zu erwähnen bleibt noch die 1. Räumboothalbflottille, die 1934 aus dem Mutterschiff „Zieten“ und den Booten R 9, R 10, R 11, R 12, R 15 und R 16 bestand.

Die Minensuchverbände der deutschen Kriegsmarine und ihr Schicksal

Bis zum Kriegsbeginn 1939 wurden 40 F- und M-Boote neu gebaut und in den Dienst gestellt. Insgesamt waren bis 1945 1009 M-Boote geplant und mit laufender Nummer versehen. Zu dieser Zahl gehören die M-Boote aus dem Bestand der alten Reichsmarine vom Typ 1916 und die Beuteschiffe. Einzelne Boote erscheinen im Register mehrfach mit veränderter

Nummer, wenn sie nach der Versenkung gehoben und nach Reparatur erneut eingesetzt wurden oder wenn grundsätzliche Formveränderungen durch Umbauten vorgenommen worden sind. Die Mehrzahl der geplanten Neubauten wurde vor Fertigstellung abgebrochen oder gar nicht vergeben. Insgesamt wurden im Verlauf des Krieges etwa 220 M-Boote fertiggestellt.

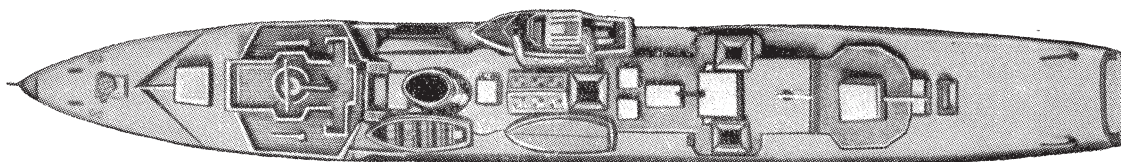
Die alten M-Boote der Reichsmarine wurden bei der Kriegsmarine umgebaut und umbenannt. Sie erhielten die Kennziffern M 502 ff. Von ihnen ist eine verhältnismäßig große Zahl in alliierte Hände gefallen und anschließend verschrottet worden. Schlimmer war das Schicksal der Neubauten nach 1937. Von ihnen ging ziemlich genau die Hälfte bei Kampfhandlungen verloren. Die noch verwendungsfähigen Schiffe aus der alliierten Kriegsbeute versahen noch einige Jahre nach Kriegsende, zum Teil mit deutschen Besatzungen, den Räumdienst in den minenverseuchten Gewässern entlang der wichtigsten Schiffsfahrtswege. Ganz übel erging es den R-Booten, von denen die Schiffe mit den Nummern bis R 250 mit wenigen Ausnahmen im Einsatz verloren gingen.

Kurzchronik des Minensuchbootes M 1

Das Minensuchboot M 1 wurde am 1. 9. 1938 in den Dienst der deutschen Kriegsmarine gestellt. Bis zum Kriegsbeginn wurden Ausbildungs- und Übungsfahrten durchgeführt. Am 9. 4. 1940 nahm das Boot an der Besetzung Norwegens teil und brachte Landtruppen nach dem Hafen von Egersund. Der Kommandant war Kapitänleutnant Hans Bartels. In den späteren Kriegsjahren war das Boot, mit ausgewechselter Besatzung, im Geleitsdienst und bei Einzelaufgaben eingesetzt. Am 12. Februar 1945 wurde es im Nordby-Fjord in Norwegen durch Fliegerbomben zerstört.

Bauanleitung

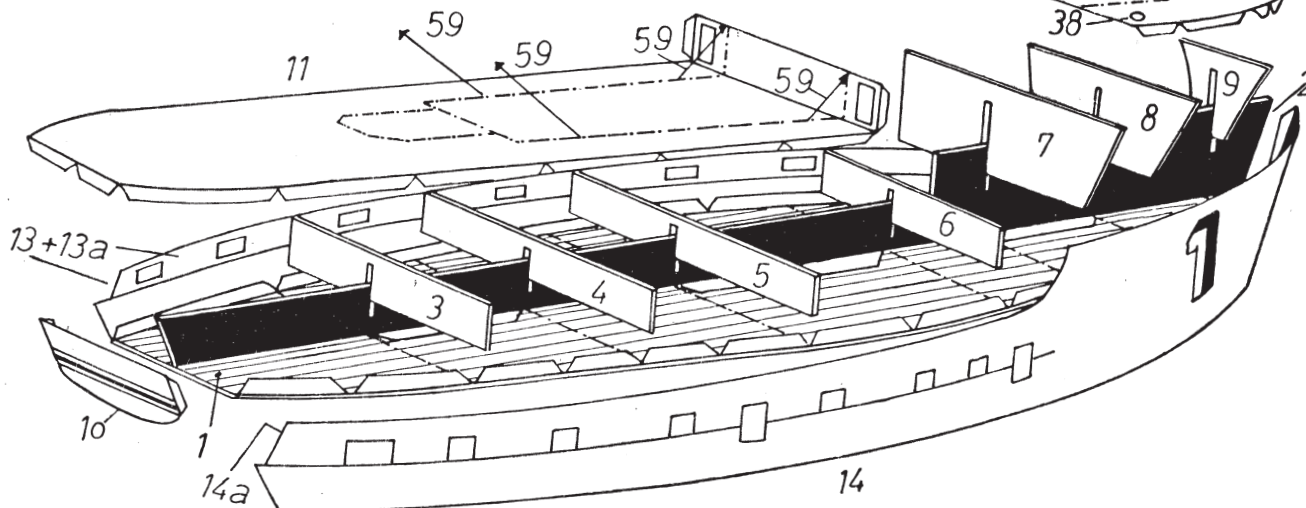
JFS-Schiffsmodelle werden nach einem genormten Verfahren gebaut. Wer eines der größeren Bauelemente einmal zusammengefügt hat, beherrscht die Technik für dieses und jedes weitere JFS-Modell. Wiederkehrende Arbeitsgänge sind durch Zeichen und Symbole gekennzeichnet. Wer sie nachlesen will,



findet eine Zusammenstellung im Kapitel „Allgemeine Verarbeitungstechnik“. Hier wird auch dargestellt, wie man die Bauteile ausschneidet, falzt, formt und auf welche Weise man die fertigen Bauelemente zusammenfügt. Arbeitsgänge und Handgriffe, die durch Zeichen und Symbole ausreichend erläutert sind, werden in der Bauanleitung nicht mehr behandelt. Wie die einzelnen Bauelemente zusammengehören, ergibt sich aus der Montageübersicht.

Die Bauteile des Schiffsrumpfes oberhalb der Wasserlinie (Ziffern 1–16)

- a) Die Wasserlinienplatte 1 legt man mit der bedruckten Seite nach oben auf eine ebene Unterlage und achtet darauf, daß sie während der folgenden Arbeiten gerade bleibt.

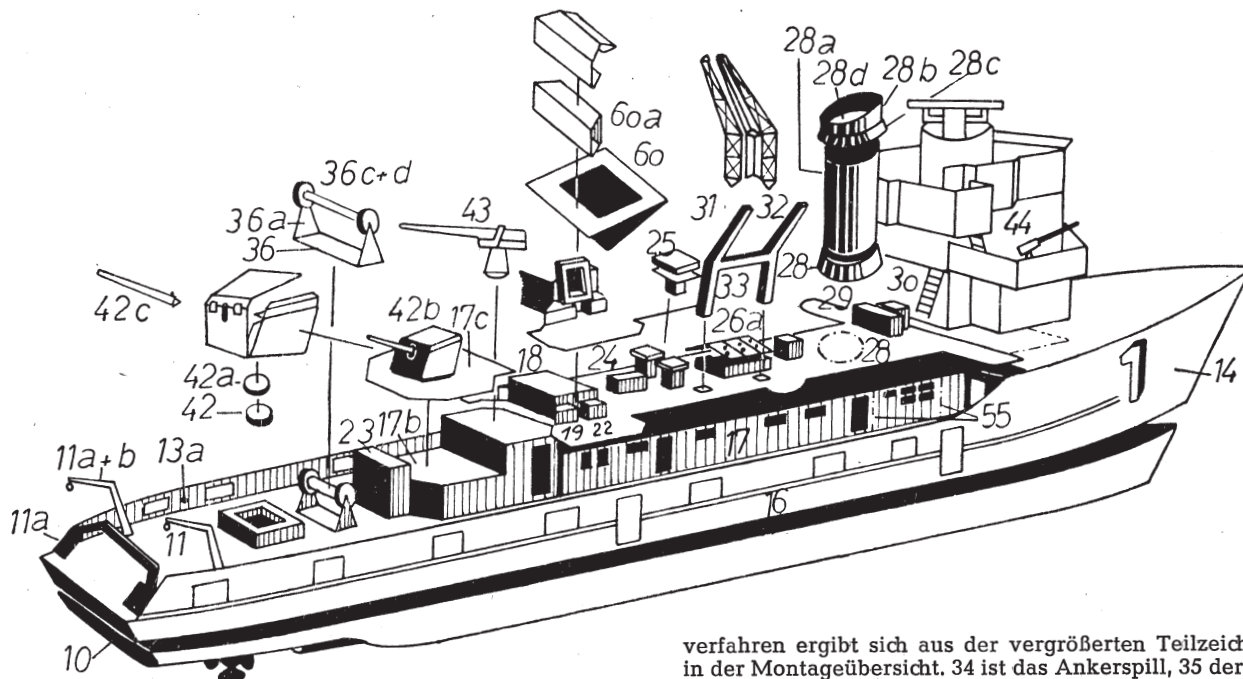


- b) Der kartonverstärkte Längsspannt 2 steht senkrecht auf der Mittellinie der Wasserlinienplatte.
- c) Die kartonverstärkten Querspannten 3 bis 9 werden in die rot bezeichneten Einschnitte am Längsspannt eingeschoben. Die Verbindungsstellen werden mit Alleskleber vermurft.
- d) Die weiteren Bauteile des Schiffsrumpfes werden in folgender Reihenfolge montiert: Das Achterdeck 11 kommt auf den rückwärtigen, die Back 12 auf den vorderen Teil des Spantengerippes; die Bordwände 13 und 14 werden leicht vorgewölbt und seitlich angeklebt. Den fertigen Rumpf

Die Bauteile der Aufbauten (Ziffern 17–54)

- a) Der Mittschiffsaufbau 17 kommt auf das Achterdeck 11 und wird mit dem Deck 17a verschlossen.
- b) Der achtere Aufbau 17b schließt sich rückwärts an und trägt die achtere Geschützplattform 17c.
- c) Die Kleinbauteile 18 bis 24 und die Lüftungsschächte 25 werden so zusammengebaut und montiert, wie es die Übersichtszeichnung darstellt.

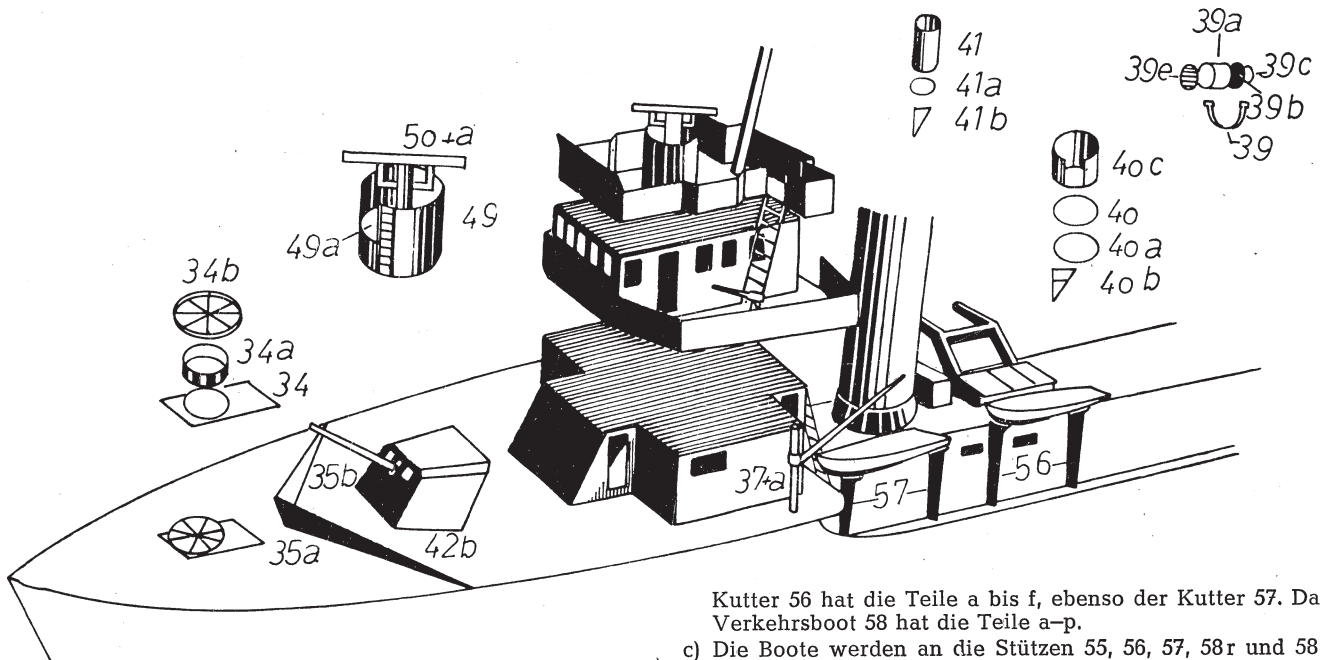
- d) Inzwischen können auch die Verkleidungen 13a und 14a auf die Innenseiten der Bordwände geklebt werden, die über das Achterdeck hinausstehen.
- e) Auf das Mittschiffsdeck 17a kommen noch das Maschinenhaus 26 und die Aufbauten 27, 29 und 30.
- f) Die Bauteile 28a bis 28d ergeben den Schornstein. Jeder einzelne Teil des Mantels wird zum Ring geschlossen und oval geformt. Der Zusammenbau erfolgt nach der Übersichtszeichnung.
- g) Die Teile 31 bis 33 ergeben den Boots Kran. Das Bauver-



- nimmt man von der Montageplatte ab und kann dann das Spiegelheck 10, das unten etwas übersteht, befestigen.
- e) Der Trossenbügel 11a kommt ans Heck und wird an der Anschlußkante des Schanzkleides festgeklebt. Die Scheuerleisten 15 und 16 kommen seitlich auf die beiden Bordwände.

verfahren ergibt sich aus der vergrößerten Teilzeichnung in der Montageübersicht. 34 ist das Ankerspill, 35 der Wellenbrecher auf der Back, 36a–e ist die Troßwinde am Heck.

- h) Die Bootskräne 37 und 38 werden erst eingebaut, wenn die Kommandobrücke fertiggestellt ist.
- i) Der Scheinwerfer 39 besteht aus den Teilen a–e. Teil 39a wird zum Ring geschlossen, die Scheiben 39b und d verschließen die beiden Öffnungen. 39c kommt in die Mitte der Scheibe 39b, 39e in die Mitte der Scheibe 39d. Der Schwenksattel 39 bildet eine u-förmige Gabel, deren Achse quer durch den Scheinwerferkörper geht.



- k) Vom Scheinwerferpodest 40 und 40a werden die Sockelplatten rückseitig aufeinandergeklebt. Das Schanzkleid 40c umschließt einen Teil des äußeren Umfangs. Die Konsole 40b hält die Sockelplatte am Mast. Die Montage erfolgt später, wenn der Mast fertiggestellt ist.
- l) In ähnlicher Weise wird der Mastkorb 41 geformt und vorbereitet.
- m) Die beiden Masten werden aus Draht oder dünnem Rundholz von etwa 1 mm Durchmesser gefertigt. Der vordere Mast erhält eine Höhe von 5,5 cm über Deck 48, der achtere Mast von 5 cm über Deck 17a. Bei der Bemessung der Länge gibt man einen Zuschlag von etwa 1 cm für den Teil des Mastes, der in das Deck eingeschoben wird.
- n) Die beiden 10,5-cm-Geschütztürme 42 werden so geformt wie es die Montageübersicht zeigt. Die Türme 42b können auf den Drehkränzen 42 und 42a drehbar gelagert werden. Ein Turm steht auf der Back, hinter dem Wellenbrecher, der andere auf der Plattform 17c. Die Teile 43 bilden die Kanone 3,7 cm Flak, die auf den Aufbau 17b kommt. Die Teile 44 sind die beiden Kanonen 2 cm Flak, die auf dem Brückendeck, beiderseits des Aufbaus 47, stehen.
- o) Die Kommandobrücke besteht aus den Teilen 45a und 45b, 46, 47 und 48 und trägt den Meßstand 49 mit dem Entfernungsmesser 50. Teil 46 ist das Brückendeck, Teil 48 das Peildeck. Die Teile 51, 52, 53 und 54 sind die dazugehörigen Schanzkleider. Der Zusammenbau erfolgt nach der Montageübersicht.

Die Bauteile der Seenotrüstung (Ziffern 55–60)

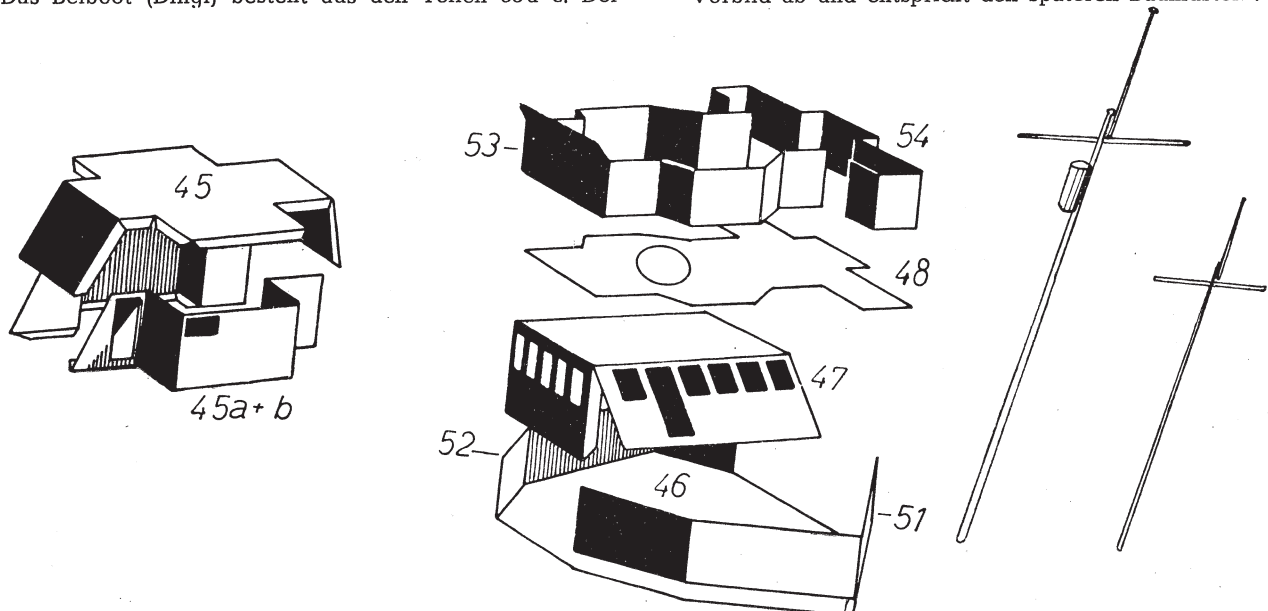
- a) Die Bootskräne 11a und 11b kommen auf das Achterdeck seitlich des Mittschiffsaufbaus.
- b) Das Bauverfahren der einzelnen Boote ergibt sich aus der Übersichtszeichnung. Das Beiboot (Dingi) besteht aus den Teilen 55a–c. Der

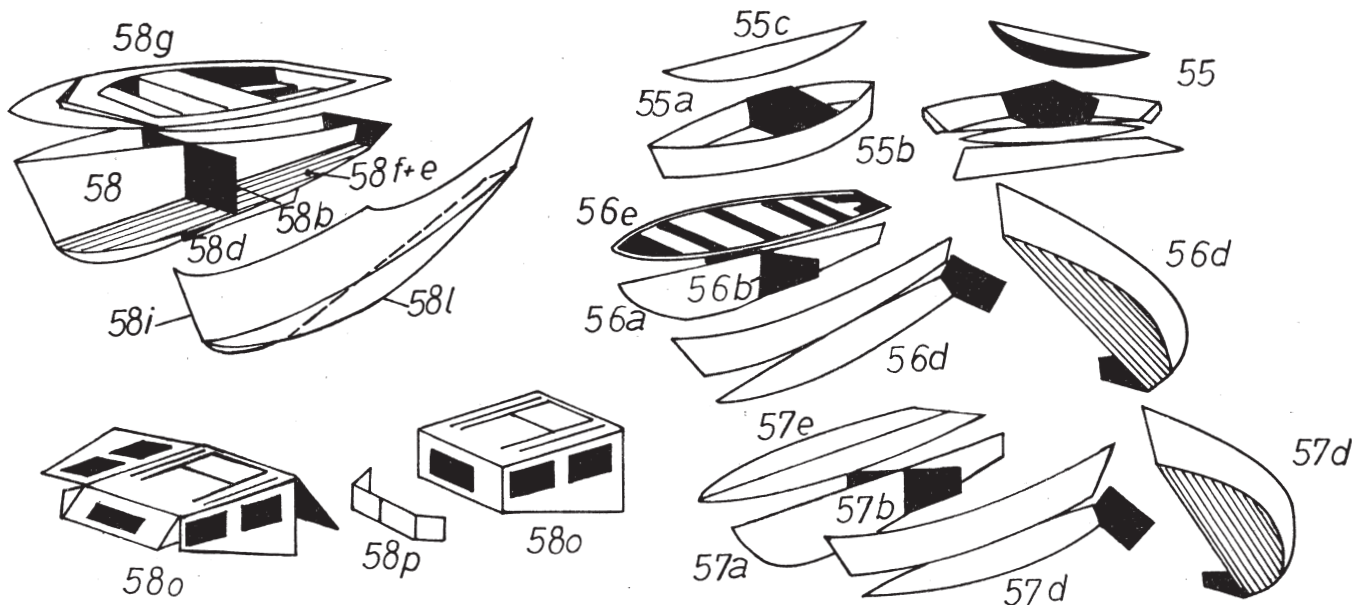
Kutter 56 hat die Teile a bis f, ebenso der Kutter 57. Das Verkehrsboot 58 hat die Teile a–p.

- c) Die Boote werden an die Stützen 55, 56, 57, 58r und 58s geleimt. In ihren Aufhängungen haben die Boote die Normallage, nur das Beiboot ist um 90° gedreht und zeigt mit der Persenning zum Steuerbord-Schanzkleid.
- d) Die Niedergänge (Treppen) 59 werden von oben nach unten eingesetzt. Den Montageort bezeichnet jeweils ein kleiner Pfeil.
- e) Die drei Rettungsflöße 60 bestehen aus den Teilen a–d. Man baut sie nach der vergrößerten Schemazeichnung in der Montageübersicht. Ein Floß kommt auf das Achterdeck hinter die Winde und liegt waagrecht. Die beiden anderen stehen senkrecht auf den beiden Deckvorsprüngen neben dem Aufbau 18.

Die Bauteile des Schiffsrumpfes unterhalb der Wasserlinie (Ziffern 61–90)

- a) Das Bauverfahren für das Spantengerippe des Unterwasserschiffs ist das gleiche wie beim Überwasserschiff.
- b) Jeder Querspannt wird außen mit einem der weißen Verbindungsstreifen 63a–72b überklebt. Die Verbindung erfolgt längs der Mittellinie des Klebestreifens und bewirkt, daß jeder Querspannt in ein T-Profil ausläuft.
- c) Die Bodenplatten 73 bis 82 werden in Angleichung an die Form des Spantengerippes vorgewölbt und dann von der Mitte her der Reihe nach aufgeklebt. Die Stoßverbindungen der einzelnen Platten müssen besonders sorgfältig verpaßt und verklebt werden, damit der Schiffsrumpf später wasserdicht wird.
- d) Die Wellenhosen 83 und 84 kommen auf die Bodenplatte 80.
- e) Die Wellen-Lagerböcke 85 und 86 werden in der Mitte um eine Stecknadel gefalzt, damit sie an dieser Stelle später eine Lagerführung für die Schraubenwelle erhalten.
- f) Als Wellen verwendet man zwei lange Stecknadeln. Die Schiffsschrauben 87 und 88 werden um den Nadelkopf herum geformt und an den Naben mit den kleinen Scheiben 87b und 88b überklebt. Die Anordnung der Schrauben weicht von der am großen Vorbild ab und entspricht den späteren Baumustern. Das





Minensuchboot M1 hat eigentlich einen Antrieb durch Voith-Schneider-Propeller. Da der Maßstab des Bogens keine Ausführung eines Antriebsmodells erlaubt, wurde auf eine Wiedergabe des speziellen Antriebsverfahrens verzichtet.

- g) Das Ruder 89 kommt auf die Bodenplatte 82. Der längere Teil des Ruders, jenseits seiner Achse, zeigt zum Heck.
- h) Die Konstruktionswasserlinienstreifen 90 und 90a verkleiden die Trennfuge, die sich in der Außenhaut bildet, wenn man die beiden Wasserlinienplatten des Überwasser- und des Unterwasserschiffs aufeinander aufklebt.

Das schwimmfähige Modell

Abweichend von den großen JFS-Modellen eignet sich die Nachbildung des Minensuchbootes M1 nicht zum Einbau einer

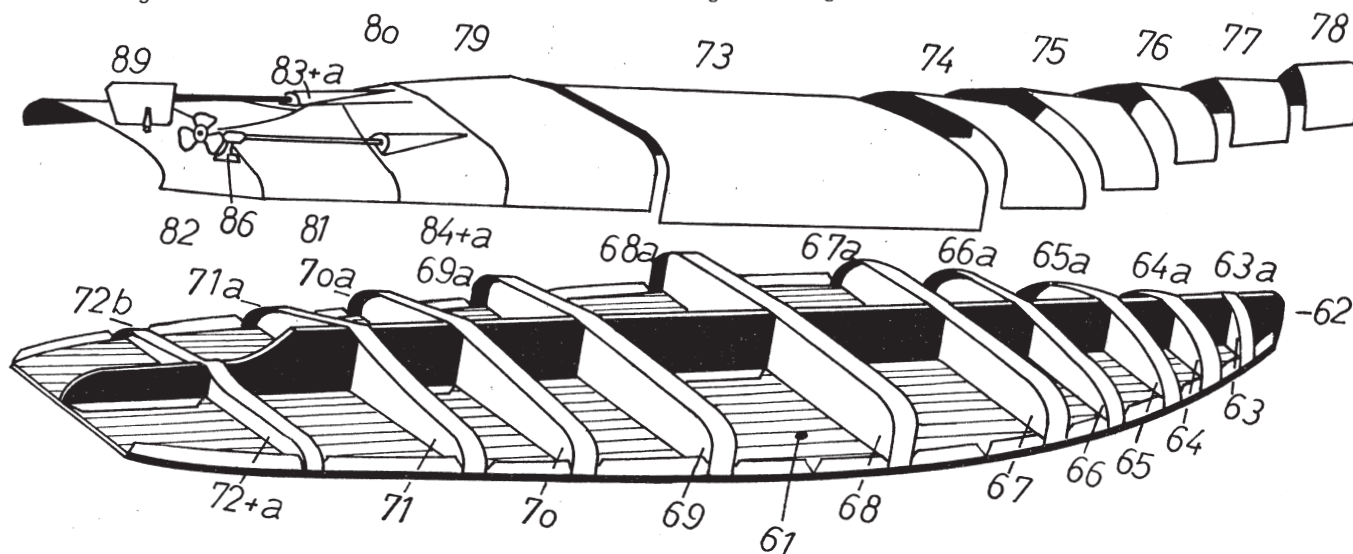
Antriebsmaschine. Bei entsprechender Behandlung kann das Schiff jedoch schwimmfähig gemacht werden.

Einige Schnittstellen und Falzkanten, vor allem am Schornstein, werden mit Tusche nachgeschwärzt. Schwarz wird auch die Innenseite des Schornsteinaufsatzes 28c.

Die Masten werden grau oder schwarz gestrichen.

Dann erhält das Boot einen Überzug aus einem wasserunempfindlichen Lack.

Gute Ergebnisse erzielt man mit Nitrolack farblos, der in mehreren vollständigen Lackierungen aufgebracht werden muß. Die ersten Schwimmversuche dürfen erst dann gemacht werden, wenn der Lackfilm auf der Oberfläche des Modells ganz durchgetrocknet ist.



Bitte hier abtrennen und als Drucksache im unverschlossenen Umschlag einsenden an

Verlag J. F. Schreiber, 73 Eblingen am Neckar, Postfach 285

- ☐ Senden Sie mir unverbindlich Ihren kostenlosen Kurzprospekt.
- ☐ Senden Sie mir Ihren umfangreichen Gesamtkatalog.
- DM -50 in Briefmarken liegen bei.

Sonstige Anregungen:

.....

.....

Name Vorname

Ort Straße

Bitte genaue Anschrift, möglichst in Druckbuchstaben.

...und wenn das Modell

fertig ist, dann lassen Sie uns an Ihrer Freude teilnehmen. Machen Sie sich bitte die kleine Mühe und senden Sie den nebenstehenden Abschnitt ausgefüllt an den Verlag. Sie erhalten sofort kostenlos einen Übersichtsprospekt oder gegen Voreinsendung von DM -50 in Briefmarken den ausführlichen Gesamtkatalog.

Auslieferung nur durch den Fachhandel.



Raum für Firmenstempel

Allgemeine Verarbeitungstechnik der JFS-Schiffs-Modellbaubogen

Die Bogen sind so entworfen, daß sie dem Modellbauer drei Möglichkeiten der Darstellung offen lassen. Sie werden damit den Anforderungen gerecht, die an ein Papiermodell gestellt werden können.

A. Das Wasserlinienmodell

Die Darstellungsart vermittelt den Eindruck des im Wasser schwimmenden Schiffes. Es werden nur die Überwasserteile gebaut.

B. Das Vollmodell

Es wird die gesamte Nachbildung des Schiffes, einschließlich der Über- und Unterwasserformen, wiedergegeben.

Für welche der beiden Darstellungsarten sich der Modellbauer entscheiden will, liegt in seinem Ermessen: Das Überwasserschiff gibt Aufschluß über den Zweck eines Schiffes (Fahrgast-, Fracht-, Kriegs-, Tank-, Luxussschiff usw.). Aus den Formen des Unterwasserschiffes sind die Eigenschaften eines Schiffes zu ersehen. Wir unterscheiden die eleganten Linien einer Yacht von den behäbigeren eines Frachters, die schnittigen eines Zerstörers von den bulligen eines Schleppers. Wir erkennen, ob es sich um ein Mehrschraubenschiff handelt und beachten die Unterschiede der Steueranlagen.

Wer beide Darstellungsarten kombinieren will, kann das Modell in einen Kasten setzen, dessen oberer Boden einen Ausschnitt in der Form der Wasserlinienplatte des Modells hat. Setzt man das Vollmodell in den Kasten, wird es bis zur Wasserlinie im Ausschnitt stecken. Der obere Boden des Kastens entspricht der Wasseroberfläche, und wir erhalten den Eindruck des Wasserlinienmodells.

C. Das schwimmfähige Modell

Kleine Modelle, in die keine Antriebsanlage eingebaut werden kann, unterscheiden sich nur durch den wasserfesten Anstrich und die Ballastzugabe von dem oben beschriebenen Vollmodell.

Von einer bestimmten Größe an sind die schwimmfähigen Modelle als Antriebsmodelle entwickelt. Für diesen Fall ist es manchmal nötig, die Form des Achterschiffes unter Wasser etwas abzuändern (z. B. statt zwei Schrauben nur eine, Form und Lage des Ruderblattes dem Verwendungszweck angepaßt).

Grundsätzliche Arbeitsweise:

Das Überwasserschiff wird für sich fertiggestellt. Einzelne Teile der Aufbauten werden abnehmbar gehalten, damit bei Antriebsmodellen der Motor und die Batterien zugänglich sind.

Das Unterwasserschiff ist eine weitere, in sich geschlossene Baueinheit. Das innere Gerippe besteht aus einem Längsholm, über den die Querspannen gesteckt werden. Der Längsholm ist von Fall zu Fall als Längsspann, als Hohlträger, Kastenstück oder Wellentunnel gehalten. Das Gerippe sitzt auf einer Grundplatte, die der Wasserlinie entspricht. Über das Gerippe werden die Teilstücke der Außenhaut gezogen, die je nach der Linienführung des Unterwasserschiffes als Querfelder, Längsstreifen oder überplattete Stücke konstruiert sind.

Die Bauelemente der Außenhaut werden durch Hinterklebe-laschen verbunden.

Das fertige Unterwasserschiff wird unter das Überwasserteil geklebt, wobei ein aufgesetzter Streifen die Fuge in der Wasserlinie verschließt.

Die Arbeitsgänge:

Jedem Modellbaubogen liegt eine ausführliche Bauanleitung bei. Der geübte Modellbauer wird bemerken, daß der Bogen eine sinnvolle Ordnung aufweist und daß eigentlich alles von selbst klar ist. Die größeren schwarzen Zahlen geben die Nummer des Bauteiles und zugleich die Reihenfolge des Aufbaues an. Als Unterteilung der Nummern werden kleine arabische Buchstaben verwendet. Die kleinen roten Zahlen kennzeichnen die Stelle, an welche der Bauteil der entsprechenden Nummer an- oder aufgeklebt wird.

Das Ausschneiden:

Es wird so ausgeschnitten, daß der Schnitt genau auf der schwarzen Außenkontur des Bauteiles liegt.

— — — — — Schwarze Linien, die einen Bauteil umgrenzen, sind Außenkonturen und bezeichnen die Form der Schnittlinie.

— — — — — Schwarze Linien im Bauteil sind Innenkonturen und bleiben unverändert, sofern sie nicht besonders gekennzeichnet sind.

- - - - - Gestrichelte Linien bezeichnen eine Falzung nach hinten. Es ist zweckmäßig, wenn man vorritz. Man legt dazu den ausgeschnittenen Bauteil auf eine feste Unterlage (Kunststoff, Hartholz oder Hartfaser) und führt den stumpfen Messerrücken leicht angedrückt der gestrichelten Linie entlang. Ein Lineal kann der Messerführung den nötigen Halt geben.

- X - X - Gestrichelte Linien mit Kreuzen bezeichnen eine Falzung nach vorn.

- . - . - Strichpunktierte Linien umgrenzen eine Klebefläche und zeigen den Umriß eines Bauelements, das an dieser Stelle aufgeklebt wird.



Das Scherensymbol innerhalb einer Innenkontur besagt, daß das umgrenzte Feld ausgeschnitten werden soll.



Das Scherensymbol mit Pfeil besagt, daß der Klebestreifen entlang der gekennzeichneten Linie ab- oder eingeschnitten werden soll.

Die Farbsymbole:

Die Farbsymbole bedeuten, daß etwas aufgeklebt, hinterklebt oder eingeklebt werden soll.

DIE FARBSYMBOLLE DER KLEBESTREIFEN: Blaßrot, blaßblau u. weiß.

Das rote Feld wird dem Bauteil an der Stelle hinterklebt, an welcher der Klebestreifen abgeschnitten wurde. In der Regel wird so hinterklebt, daß sich die Bauteilkontur mit der strichpunktierten Linie im Klebestreifen deckt.

Das blaue Feld schließt einen Bauteil zum fertigen Bauelement.

Das weiße Feld verbindet die Bauelemente untereinander. Zum Teil werden kombinierte Klebestreifen verwendet, die, nach Arbeitsgängen getrennt, mehrere Farbsymbole tragen. Für die Reihenfolge gilt: rot geht vor blau, blau vor weiß.

Die übrigen Bauteile haben einfache Klebestreifen.

DIE FARBSYMBOLLE DER INNENBAUTEILE: Gelb und grün.

Der gelbe Ton bezeichnet einen Innenbauteil, der mit Karton verstärkt wird. Die Materialstärke des Kartons soll 1 mm nicht überschreiten. Im Notfall genügt eine 1-2fache Hinterklebung aus Abfällen des Bogens. Klebestreifen am Rand oder im Innenteil eines gelben Bauteils werden nicht mit Karton hinterklebt. Sie werden vor dem Aufkleben hochgefaltet. Weiße Felder im gelben Innenbauteil werden ausgeschnitten.

Der grüne Ton bezeichnet eine Hilfskonstruktion, die zum Einbau bestimmt ist.

Vom Klebstoff:

Der erfahrene Bastler verwendet gerne einen sparsam aufzutragenden, gut deckenden und schnell trocknenden Zellulose-Klebstoff. Ein hauchdünner Aufstrich auf die Klebefläche sollte genügen.

Vom Kleben:

Die Klebeflächen sind so bemessen, daß sie eine sichere Verbindung gewährleisten. Die Konstrukteure der JFS-Schiffs-Modellbaubogen verwenden bei allen wichtigen Verbindungen Klebefalze bzw. Klebelaschen. Bei Kleinstbauteilen und Verbindungen, die in sich genügend steif und keiner Beanspruchung unterworfen sind, genügt die laschenfreie Verbindung.

..und zum Kleben wie immer

Ma 12

UHU der Alleskleber