

Aus dem Inhalt:

Österreichs Marine	Seite 1
Impressum	Seite 1
Rapidkreuzer »Helgoland«	Seite 3
Die »Kraniche«	Seite 3
Basteltips	Seite 4
Zeppelin »Staaken«	Seite 6
Wettbewerb »Schiffe aus Papier« ...	Seite 8
Unser Material – Karton	Seite 9
Passat-Verlag SPEZIAL	Seite 10
Modellbaubogen des DSM	Seite 12
Bell 205 UH-1D Huey	Seite 13
Reproduktionen bereits gedruckter Modellbogen	Seite 14
10. Karton-Modellbau-Treffen in Bremerhaven	Seite 16
Modellbogen im Internet	Seite 17
Modellbau-WM St.Gallen	Seite 18
cfm-Werftbericht	Seite 19
Gesamtprogramm CFM	Seite 20
Schiffsmodellbaugemeinschaft Isar-Piraten München e.V.	Seite 20
cfm-Modelle friedlich gemeinsam auf Reede	Seite 22
2nd annual cardmodellers convention in Dayton/Ohio	Seite 22
Termine	Seite 23
Kostenloser Modellbogen Cessna 172 Skyhawk	Seite 24
Baubericht cfm-modell Korvette »Tarantul«	Seite 25
Bildimpressionen cfm-modell »YAMATO«	Seite 28

Die cfm-Hauszeitung
erscheint in
unregelmäßigen
Abständen und ist für
den Bezieher kostenlos.

Impressum

Herausgeber:
cfm-Verlag
Stahlgruberring 53
81829 München

*Verantwortlich für den
Inhalt:* Michael Müller
Telefon bei MM-Druck:
089/4291-95 oder -96
Telefax:
089/421652

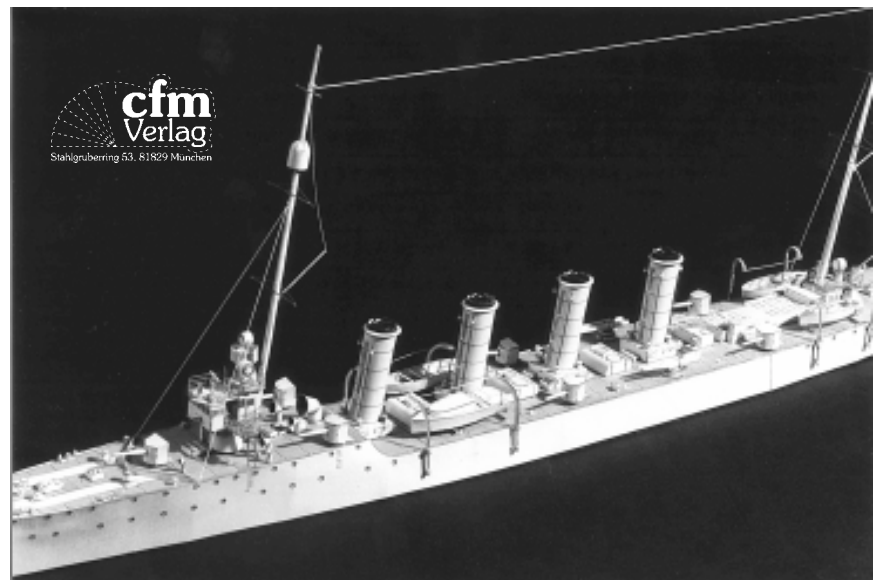
Druck:
MM-Druck GmbH

*Fotosatz, Gestaltung &
redaktionelle Mitarbeit:*
mtp-Studio thomas pleiner

Österreichs Marine

Heutzutage mutet es seltsam an, wenn man auf Österreichs Marine zu sprechen kommt. Man kann sich kaum vorstellen, daß diese Alpenregion einst eine Marine besaß. Dabei muß man gar nicht so weit zurückdenken, denn es sind nur 80 Jahre her, daß das damals riesige Reich der k.u.k. Monarchie durch die Niederlage im

ne besessen hatte. Dieser Begriff war eng mit der Kolonialisierung weiter Teile Afrikas und Asiens verbunden. Die Industrienationen in Amerika und Europa benötigten Rohstoffe, die preiswert nur in diesen Kontinenten vorkamen. Um an sie zu gelangen wurden Kolonien gegründet, die wiederum den Seetransport der Güter und



1. Weltkrieg zerschlagen und dessen ansehnliche Marine aufgelöst wurde. Davor hatte der allgemein verbreitete Gedanke des Navalismus dafür gesorgt, daß auch Österreich eine stattliche Mari-

ne besessen hatte. Dieser Begriff war eng mit der Kolonialisierung weiter Teile Afrikas und Asiens verbunden. Die Industrienationen in Amerika und Europa benötigten Rohstoffe, die preiswert nur in diesen Kontinenten vorkamen. Um an sie zu gelangen wurden Kolonien gegründet, die wiederum den Seetransport der Güter und

weiter auf Seite 2



Die Deutsche INTERNET-Seite zum Thema Karton-Modellbau und Bastelbogen

Zwei kostenlose Modelle zum download

<http://www.helo.de/pleiner/home.htm>



Japanisches Schlachtschiff »YAMATO«

Kartonmodell 1:250 cfm-verlag



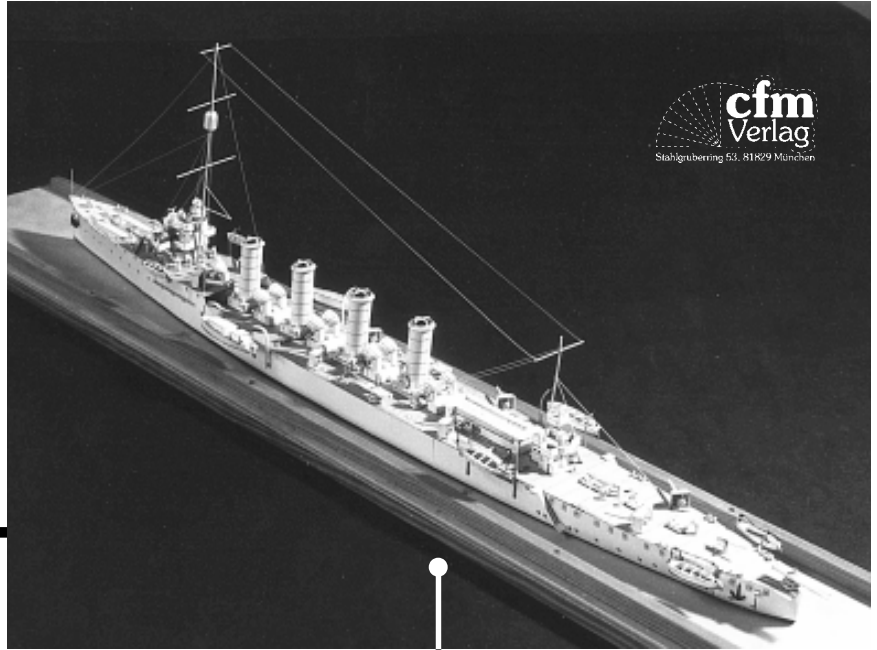
Sogar Länder, die keine Kolonien besaßen, wie etwa Rußland, Amerika und auch Österreich, wollten mit einer möglichst starken Kriegsmarine demonstrieren, daß auch sie in der Lage waren, sich in die Rohstoffbeschaffung einzumischen.

Österreich machte denn auch einige bahnbrechende Erfindungen auf dem Gebiet des Schiffbaus. Man denke hier nur an die Erfindung der Schiffsschraube, und der englische Ingenieur Whitehead entwickelte im damaligen österreichischem Triest den ersten brauchbaren Torpedo. Unvergessen sind ebenfalls die Weltumseglung der Fregatte »Novara« und die Schlachten des Admirals Tegetthoff.

Entlang der heutigen Küste Kroatiens besaß Österreich die für seine Marine benötigten Häfen. Als der erste Weltkrieg

ausbrach, war die österreichische Marine die siebtstärkste der Welt. Da sich aus dem Dreierbündnis (Italien, Österreich und Deutschland) Italien im Jahre 1915 ausklammerte, war auch das Schicksal der

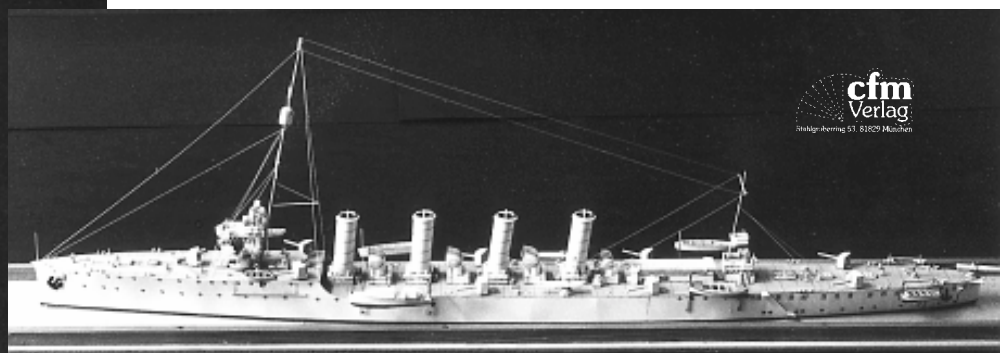
land« kurz vorher modernisiert worden war, zeigt der verkürzte Mast und die beiden am achteren Mast postierten Scheinwerfer. Im Unterschied dazu zeigt sich die zur nächtlichen Patrouille auslaufende



k.u.k. Marine besiegelt. Die Italiener, jetzt verbündet mit den Franzosen und Engländern, riegelten die Adria an der engsten Stelle in der Höhe von Otranto, ab. Die k.u.k. Marine konnte diese Sperre nicht überwinden. Es waren daher nur Angriffe auf der italienischen Ostküste möglich, die meist überfallartig erfolgten. Hierzu waren die Rapidkreuzer zusammen mit den Torpedobooten in hervorragender Weise geeignet. Dieser Teil der Marine, zusammen mit den Unterseebooten, war auch der aktivste der Marine. Die Bilder zeigen die heimkehrende »Helgoland«, die Boote sind bereits zum Landgang ausgeschwenkt. Daß die »Helgo-

»Saida«. Hier sind die Beiboote bereits eingeschwenkt und werden gerade seefest verzurr. Der achtere Mast zeigt noch die ursprüngliche Ausführung. Doch sollten auch dieses Schiff dem Stand der »Helgoland« angepaßt werden. Dem Modellbauer stechen die Eleganz und die Leichtigkeit der Architektur sofort ins Auge. Diese hervorragend konstruierten Schiffe haben ein sehr schönes, harmonisches Aussehen und verkörpern den Stil dieser Epoche auf das anschaulichste.

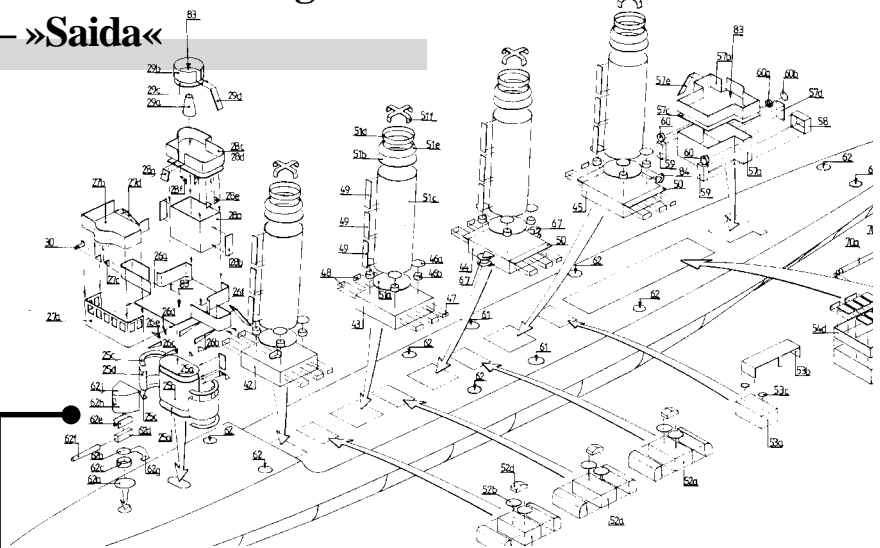
Wir wünschen Ihnen beim Bau der Modelle Spaß und Erfolg.



Rapidkreuzer der ehem. k.u.k. Marine Helgoland-Klasse

»Helgoland« – »Novara« – »Saida«

Diese drei Kreuzer waren eine verbesserte Ausgabe des Typs »Admiral Spaun«. Durch das Weglassen der Marschturbinen wurden 52 tons Gewicht eingespart, die für einen verstärkten Schiffskörper und eine stärkere Bewaffnung genutzt wurden. Die anfänglich geplante Aufstellung von 15-cm Geschützen konnte wegen der sich bereits abzeichnenden Kriegslage nicht mehr erfolgen. So mußte auf die vorhandenen 10-cm Skoda-Geschütze zurückgegriffen werden. Diese erwiesen sich für die sonst ausgezeichneten Schiffe als zu schwach. Es war auch der einzige Nachteil dieser Schiffe. Ansonsten waren diese Schiffe für die Auseinandersetzung mit der Seemacht Italien hervorragend gerüstet. So trugen sie folgerichtig auch die Hauptlast im Seekrieg. Aufgrund ihrer hohen Geschwindigkeit und der starken Torpedobewaffnung waren sie in der Lage den Gegner überraschend anzugreifen und sich ebenso schnell wieder zurückzuziehen.



Die »Helgoland« und die »Novara« operierten oft zusammen. Die »Saida« hatte häufig Probleme mit ihrer Maschinenanlage, welche das Schiff öfters in die Werft zwangen.

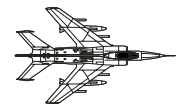
»Helgoland«, gebaut auf der Werft Ganz & Co., Fiume, wurde am 29.08.1914 in Dienst gestellt und kam am Ende des Krieges nach Italien, wurde dort in »Brindisi« umgetauft und 1937 abgewrackt.

»Novara«, auf der selben Werft gebaut, kam am 1.10.1914 in Dienst; nach dem Krieg als »Thonville« in Frankreich gefahren, wurde sie 1941 abgewrackt.

»Saida« wurde auf der Werft CNT Monfalcone gebaut und am 1.8.1914 in Dienst gestellt. Nach dem Krieg als »Venecia« im Dienst, wurde sie 1937 abgewrackt.



Die Kraniche fliegen wieder, wenigstens zum Teil...



Wie schon im Heft 1/97 berichtet, sind sehr viele Original-Druckunterlagen der Kranich-Modelle dem Wiedervereinigungswirrwarr zum Opfer gefallen. Die Flugzeuge jedoch, die noch im Originalzustand vorhanden sind, werden nach sorgfältiger Überprüfung auch erscheinen. Ansonst ist nur ein Reprint von Originalbögen möglich. Diese Reproduktionen sind stark von der Qualität der Vorlagen abhängig. Auch wenn der Vergilbungsgrad nicht so stark wie bei der »Lenin« ist, so ist diese Art von Reproduktion immer nur ein Kompromiß.



Antonov AN 22
cfm-modell 1:50



Tupolev TU 134
cfm-modell 1:100

Basteltips

Viele Briefe, die den CFM Verlag erreichen, haben zum Inhalt, daß im Rahmen dieser Veröffentlichung auch Ratschläge zum Karton-Modellbau veröffentlicht werden sollten.

Persönlich bin ich, selbst nach 30 Jahren



Kartonmodellbau, nicht in der Lage, hier allgemein gültige Regeln aufzustellen. Vielmehr bin ich der Meinung, daß ein jeder Modellbauer seinen eigenen Stil entwickelt, dem er auch treu bleiben sollte. Damit baut er je nach Neigung und Geschmack sein ganz persönliches Modell. Der eine legt Wert auf eine möglichst große Flotte, ein anderer will sein Modell in super-detaillierter Ausführung gestalten.

Ein Flottenliebhaber baut vielleicht ein halbes Jahr an einem Zerstörer. Ein anderer, der die Detaillierung liebt, ca. zwei Jahre am selben Modell. Daß beide Mo-

delle sauber gebaut werden, ist ohnehin Ehrensache.

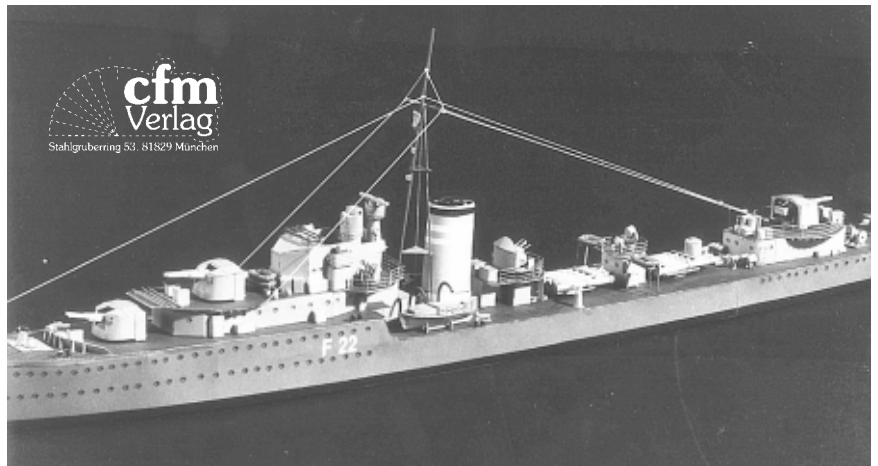
Durch meine langjährige Erfahrung weiß ich aber, daß ein jedes Modell seine ganz spezielle Problematik hat.

Auch wenn Modelle von ein und demselben Konstrukteur stammen, gibt es immer noch Punkte, wo man genau hinschauen und sehr aufpassen muß, um beim Zusammenbau nichts falsch zu machen.

Ich möchte darum an dieser Stelle meine Erfahrung mit Modellen aus den CFM-Verlag darlegen, um den Kunden den

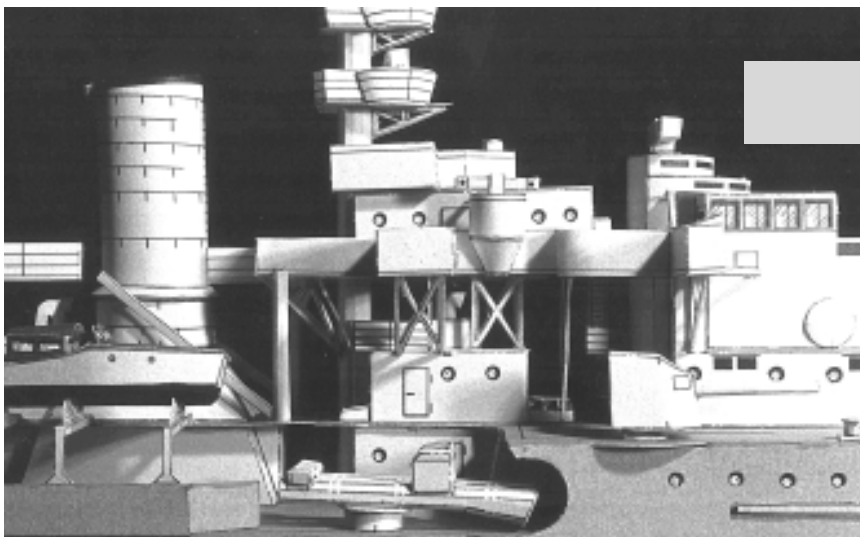


Modellbau zu erleichtern. Das erste Modell, das der CFM-Verlag herausbrachte, war der Zerstörer Z 10 »Hans Lody« Typ 34 A der Kriegsmarine. Dessen Entwicklung ist in der Hauszeitung 1/94 beschrieben worden.



Zerstörer »J-K-N« – Klasse

Kartonmodell 1:250 cfm-verlag



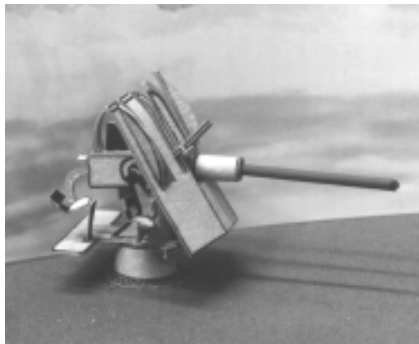
Leichter Kreuzer »Emden III«
Kartonmodell 1:250

Gebaut und fotografiert von
OStr. H.-D. Wildermuth, Obertshausen

Herr Wildermuth war beim Lektorat dieser Ausgabe des CFM-Reports behilflich.

Die Redaktion bedankt sich.

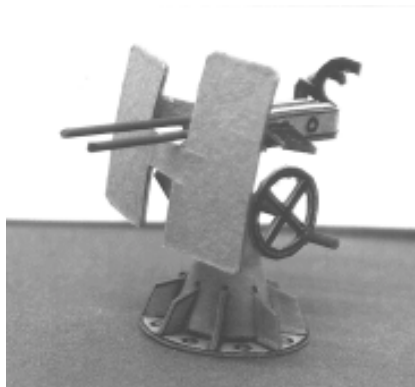
Man kann dieses Modell mit oder ohne Unterwasserschiff bauen. Sorgfältig muß man, genau wie bei jedem anderen Modell auch, auf das Anbringen der Bordwände achten. Wichtig ist hier besonders, daß sie oben mit dem Deck abschließen. Der Überstand nach unten wird gebraucht, um die Spanten für das Unterwasserschiff aufzunehmen. Will man dieses nicht bauen, so kann man unterhalb der Grundplatte eine stabilisierende Wellpappe oder auch ein Sperrholzbrett anbringen. Die weiteren Aufbauten bereiten weiter keine Schwierigkeiten. Historisch falsch sind



bei diesen Modell die seitlichen Ablaufbühnen für Wasserbomben. Dies wurde in der Kriegsmarine erst zwischen 1941 und 1942 eingeführt. Der Ablauf erfolgte dann über das Heck. Bis dahin wurden die Wasserbomben seitlich über die achteren Bordwände mittels spezieller kleiner Abwurfgeräte geworfen. Beim Nachfolgemodell Z 13 »Erich Koellner« wurde die Anbaugruppe mit dem achteren Schornstein um 2 mm nach hinten versetzt, um dem Torpedorohrsatz einen bes-



lobt. Der einfacheren Konstruktion der Flakgeschütze wurde ab »Erich Koellner« ein Zusatzbogen mit detaillierteren Geschützen, konstruiert von Peter Hurler, beigegeben. Diese können jetzt auf dem gleichen Niveau wie die Torpedorohrsätze gebaut werden.



Das zweite Modell war der Zerstörer »Orkan« der britischen M-Klasse. Er war von der polnischen Kriegsmarine noch während des Krieges übernommen worden.

»Exeter« in das cfm-Verlagsprogramm aufgenommen. Speziell bei der »Orkan« reizte es mich, erstmals in der Geschichte des Kartonmodellbaues ein Schiff mit Tarnbemalung herauszubringen. Das Modell bietet m. E. bis auf die 2-cm Oerlikon-Geschütze keine besonderen Schwierigkeiten. Es kann auch von einem Bastler mit mäßiger Erfahrung zusammengebaut werden. Beim Anbringen der Bordwände gilt das gleiche, was beim Zerstörer Z 10 angesprochen wurde. Die eventuellen Überstände sind seitlich beim Zusammenstoß der vorderen mit den hinteren Teile wegzuschneiden. Die Bordwände sollten, meiner Meinung nach, immer etwas großzügiger bemessen sein. Wegschneiden ist besser als etwas einzufügen. Beim Anfertigen des Schornsteins und dessen Sockel sollte man bei der Verbindung zwischen beiden etwas Geduld haben. Unbedingt zuerst ohne Klebstoff anpassen und den Schornstein genau auf die Mittellinie des Modells ausrichten, erst dann verkleben.

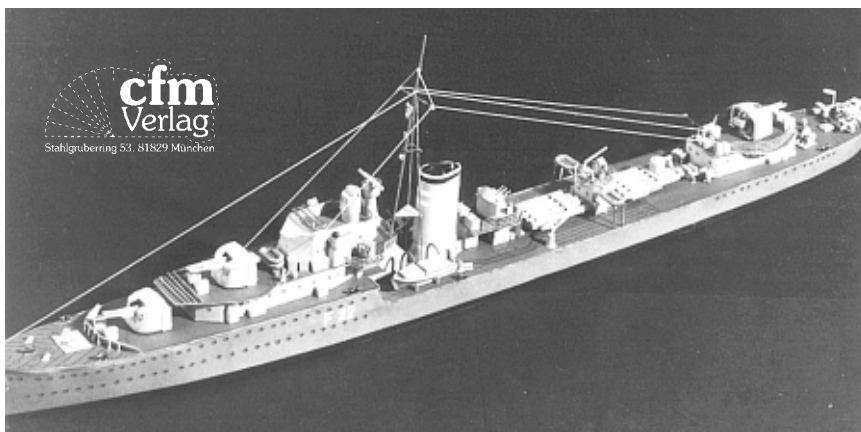
Eine Aufwertung erfährt das Modell, wie jedes andere natürlich auch, wenn man die Takelage gemäß den Zeichnungen und Schablonen ausführt. Auch kann man die Brückenoberkante mit einer Fensterreihe aus durchsichtiger Folie verbessern. Mit der Beschreibung dieser beiden Modelle endet der erste Teil meiner Basteltips. Fortsetzungen werden folgen.

Interessante Anregungen finden Sie auch im Baubericht zum cfm-Modell »Tarantul« von G. Plath ab Seite 24

Weitere Basteltips finden Sie auch hier:
<http://www.helo.de/pleiner/home.htm>

Die auf diesen Seiten abgebildeten Flak-Geschütze sind dem Modell Schwerer Kreuzer »Prinz Eugen« entnommen

Das Kartonmodell im Maßstab 1:250 wurde von Thomas Pleiner geschaffen, der auch die hier gezeigten Muster baute.



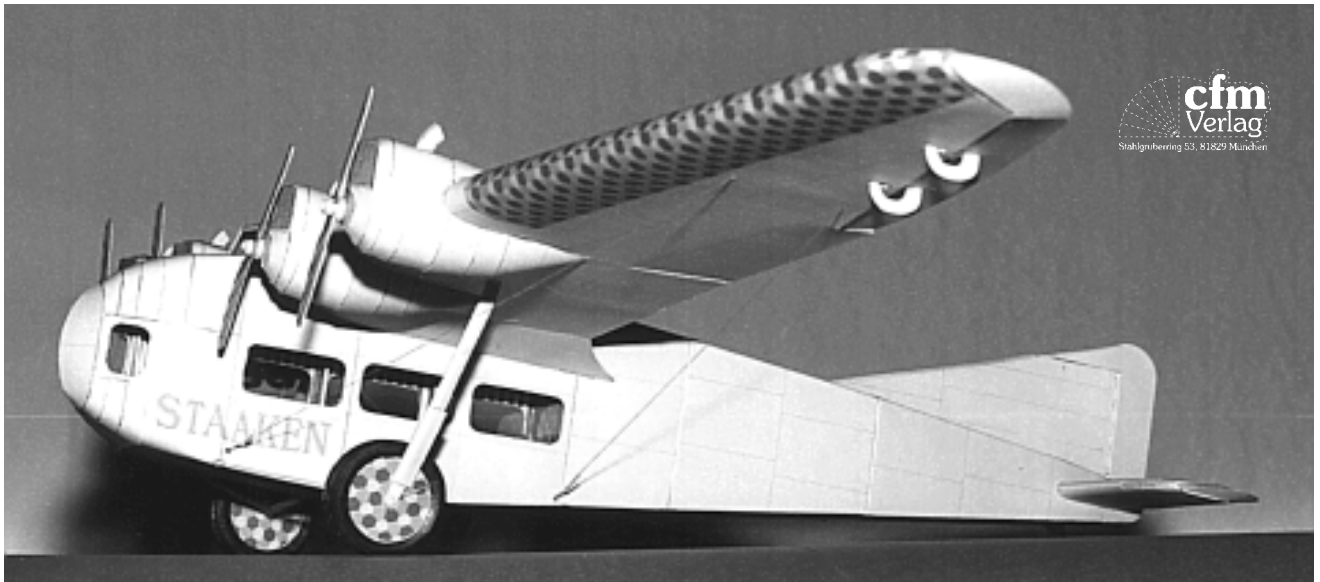
seren Schwenkbereich zu geben. Beim Modell Z10 wurde die sorgfältige Konstruktion der Torpedorohrsätze sehr ge-

Dieses Modell wurde zusammen mit dem Schlachtschiff »Yamato« als Ausgleich für das gescheiterte Projekt des Kreuzers

Auch ein Zeppelin:

Das Riesenflugzeug »Staaken« von 1920, *Original und Modell*

Nach einem Vortrag von Karl-Harro Reimers



In den vergangenen Jahren habe ich Ihnen schon einiges »zugemutet«, man erinnert sich vielleicht an ein Flugzeug, das überhaupt nicht existierte, die Haase YL 53; danach dann ein Flugzeug, das zwar gebaut wurde, jedoch nie flog, die DOWA 81.

Heute kommen wir einen großen Schritt voran, denn die Zeppelin »Staaken« ist

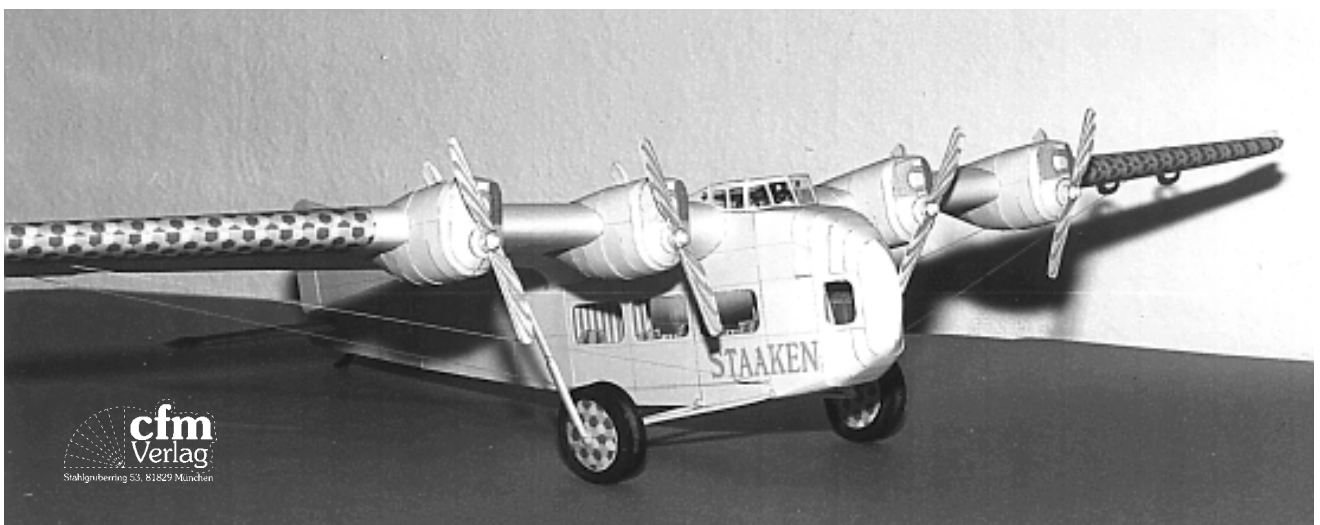
erstaunliche Fortschritte in dieser kurzen Zeit!

Im ersten Weltkrieg machten besonders die deutschen Flugzeugbauer Erfahrung im Metallflugzeugbau. Nach dem Ende des Krieges ging man, befreit von den Fesseln der Kriegsproduktion, mit Elan daran, diese Erfahrungen in Produkte für den zivilen Luftverkehr umzusetzen .

1. Das Original

Schon bald nach dem Ende des 1. Weltkriegs kam Junkers im Juli 1919 mit seiner F 13 heraus: ein-motorig und Platz für 4 Passagiere – und wurde ein Welterfolg.

Und weil es bei einem Zeppelin – sei es auch ein Flugzeug – immer riesenhaft zu-



nicht nur gebaut, sondern auch geflogen worden.

Dazu folge man mir in die Pionierzeit der Fliegerei. 1920, als die ersten Flugzeuge gebaut wurden, war der erste Hüpfen der Gebrüder Wright erst 17 Jahre her. Welch

gehen muß, dauerte es nur bis Herbst 1920, bis die Antwort aus der Halle in Staaken bei Berlin rollte. Das Ergebnis der Arbeit von Dr. Rohrbach, der die Entwicklung leitete, überzeugte. Die E 4/20 mit dem Namen »Staaken« nach dem

*Alle Fotos auf dieser und der gegenüberliegenden Seite:
© cfm-Verlag, München*



Entstehungsort zeichneten folgende Merkmale aus:

- Weltpremiere: Erster viermotoriger Eindecker der Welt mit stolzen 1000 PS
- Spannweite 31 m mit weitgehend freitragendem Flügel (nur zwei Seile zur Entlastung der Flügelwurzel)
- Leitwerk freitragend
- mittragende Außenhaut und Aluminiumbauweise
- Motoren können während des Fluges durch Kriechgang gewartet werden
- großes Platzangebot für 12 oder 18 Passagiere
- sehr gute Sicht für Reisende durch übergroße Fenster
- hohe Flächenbelastung- nach diesem Prinzip fliegen wir heute!
- Fahrwerk teleskop-gefedert für hohe Landegeschwindigkeit

Das Flugzeug erreichte die damals erstaunlich hohe Geschwindigkeit von 225 km/h. Heute reißt dieser Wert keinen vom Hoker, aber damals? Der 1917 in Staaken gebaute Vorgänger, das Riesenflugzeug R VI, erreichte ganze 135 km/h!

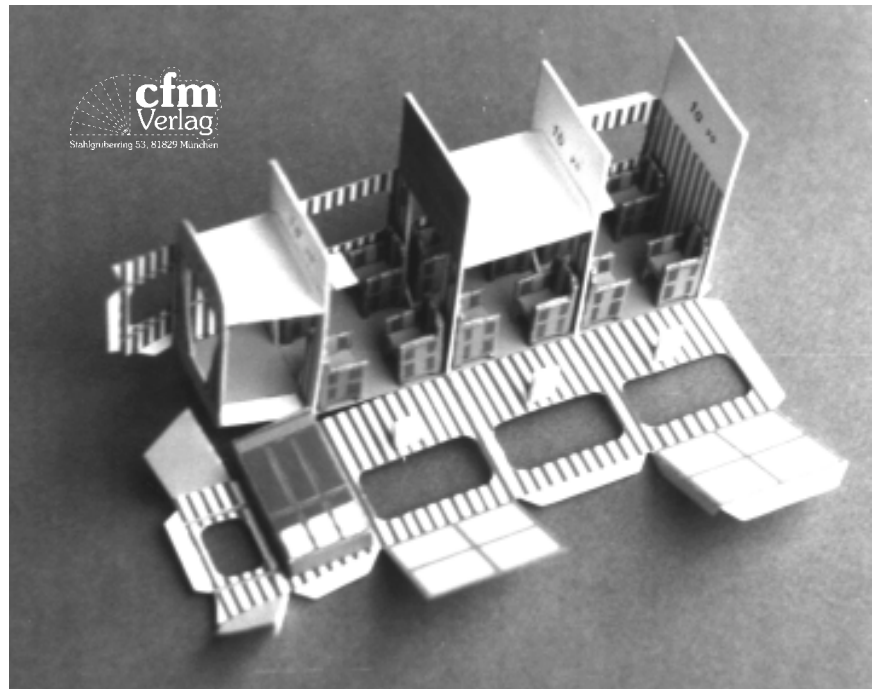
Man baute die Doppeldecker mit der geringen Flächenbelastung von 30 – 40 kg/m² und handelte sich damit riesige Ausmaße der Flugzeuge ein, hier 42,20 m Spannweite, um die Nutzlast geringfügig zu erhöhen. Rohrbach erkannte, daß dieser Weg in einer Sackgasse führte und ging bewußt den Weg der hohen Flächenbelastung, bei der »Staaken« 80 kg/m². Damit stiegen die Flug- und auch die Landegeschwindigkeit.

Mit der für die damaligen Zeiten hohen Landegeschwindigkeit von 110 km/h wurde Rohrbach aber fertig: Er ließ sich ein teleskopgefedertes Fahrwerk patentieren, bei dem die Federn nicht vorgespannt waren. Vorspannung, damals im allgemeinen üblich, führte zu den für die heutigen Betrachter von alten Filmen lustigen Hopsern bei der Landung, welche die Piloten und Fahrgäste aber überhaupt nicht lustig fanden, sondern das Landen nur schwer beherrschbar machten. Mit dem neuen Fahrwerk und seinen langen Federwegen setzte das Flugzeug sanft auf, und mit abnehmendem Auftrieb sank das Flugzeug allmählich ab, bis das volle Gewicht auf den Federn ruhte und das Flugzeug ausrollte.

Zu diesem Thema eine kleine Episode: Antony Fokker bot Rohrbach für sein Patent bedeutende Summen; Rohrbach weigerte sich aber zu verkaufen. Erst als nach etlichen Jahren Rohrbach in Amerika nach ergebnislosen Verhandlungen festsaß, weil ihm das Geld für die Rückreise nach Deutschland fehlte, kam Fokker und

2. Das Modell

Im vertrauten Maßstab 1:50 hat das Modell eine Spannweite von 62 cm und eine Länge von 33 cm. Von Anfang an war es mit Inneneinrichtungen geplant: Die großen Fenster verführten mich dazu und auch Fotos vom Entwurf, die mir das Zeppel-



auch noch weit billiger an sein Ziel: Er zahlte nur die Überfahrt und bekam die Nutzungsrechte.

Wie erging es der »Staaken«? Nach erfolgreichen Erprobungsflügen mußten die Motoren ausgebaut und 1922 schließlich das ganze Flugzeug verschrottet werden. Die ILÜK (Interalliierte Luftfahrtüberwachungskommission), die die Einhaltung der Flugzeugbaubeschränkungen nach dem ersten Weltkrieg überwachte, hatte erkannt, daß dieses moderne Flugzeug außer einem kleinen Kreis von Betroffenen und der Fachpresse ziemlich unbekannt blieb, was es durchaus nicht verdient hatte.

Diese kurzen Bemerkungen über die »Staaken« reichen hoffentlich aus, um zu erklären, warum ich gerade auf dieses Flugzeug kam, als mich H. Müller an dieser Stelle vor zwei Jahren aufforderte, etwas für den CFM-Verlag zu konstruieren.

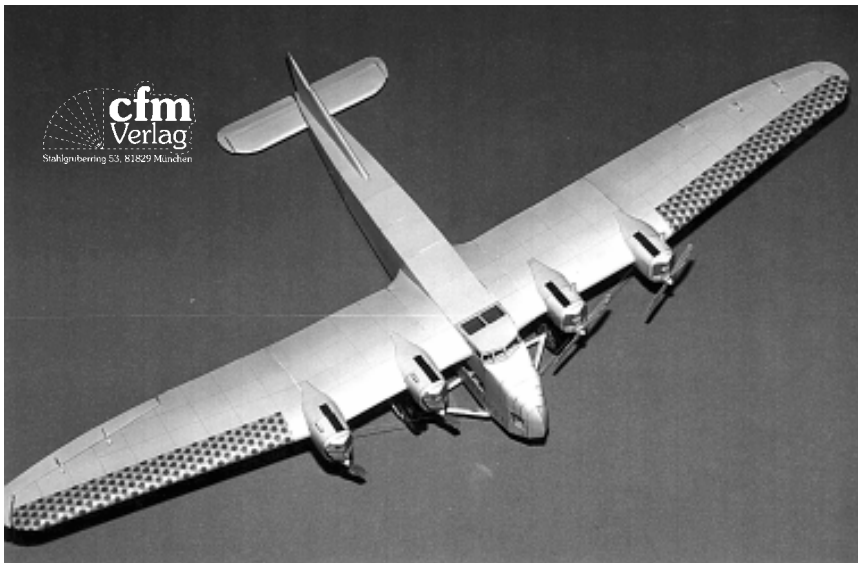
lin-Archiv zugänglich machte. Die Jugendstleinrichtung war so geplant - sie wurde ja leider nicht für die Versuchserprobungen ausgeführt. Weil die Schwarz-Weißfotos keine Auskunft über die Farben gaben, habe ich versucht, in Anlehnung an die Blautöne des Stoffes der Flächenvorderkanten eine Lösung zu finden, die so hätte sein können.

Zum Rumpf; Die Stöße gehen natürlich nicht durch die Fenster, sondern entsprechen im Vorder- und Mittelteil der Spantenlage, um die Inneneinrichtung richtig zu plazieren.

Den Rumpfkern bildet das Innenteil 1, in das Spanten eingesetzt werden und das nach Anbringen der Fensterfolien mit der Beplankung verkleidet wird. Bestuhlt sind drei Abteile, die alle in diesem einen Teil untergebracht sind. So gibt's keine Probleme bei der Beplankung mit dem Längenmaß der Fenster.

Der Flügel: Wo es sinnvoll und ohne großen Aufwand möglich war, habe ich nicht nur das Äußere nachgebildet sondern auch

die Struktur des Originals nachempfunden, so bei der Gestaltung des Flügelholmes, der dem Originalholm entspricht und seiner gewölbten Oberseite dem Flügel die Form gibt. Für ausreichende Festigkeit sorgt der für Spanten und Holme gewählte Karton von ungefähr 0,4 mm Dicke. Das Würfelmuster an den Flügelkanten imitiert eine Stoffbespannung aus



dickem Tuch. Zu jener Zeit war es nicht möglich solche Teile ebenfalls aus Alublech herzustellen.

Das Leitwerk: Die Ruder sind in Kästchen drehbar gelagert, die abschließend mit der Flächen- bzw. Flossenhinterkante eingeklebt werden. Alternativ können die Ruder auch starr ausgeführt werden. Ein konstruktiver Spaß ist am Sporn zu finden: Er wird von unten in Rumpf und Leitwerksholm geschoben, bekommt dadurch seine stabile Führung und legt gleichzeitig den Holm fest.

Die Konstruktionszeichnungen wurden in 1:25 ausgeführt, gedruckt wurde das Modell aber in 1:50. Daher war ich versucht, zu kleine Details zu konstruieren. Da helfen nur Kontrollbauten in der richtigen Größe um nachzuweisen, ob die »geniale« Konstruktion überhaupt baubar ist. In zwei Dimensionen ist Papier ja unglaublich geduldig!

Weil ich bei diesem Modell einiges gelernt habe, möchte ich mit der Bemerkung schließen: Wenn ich noch einmal ein erstes Modell konstruiere, dann ist es klein und einfach und hat höchstens einen Motor!

Literatur zur Zeppelin »Staaken« 4/20

1. Dr.-Ing. Adolf Rohrbach
Das 1000-PS Verkehrsflugzeug der Zeppelin-Werke bei Staaken
2. W. Stender
Bahnbrechend vor 40 Jahren
Flugrevue 1/1962

3. Emde
Meilensteine der Luftfahrt
Pawlak/Herrsching, 1975
4. W. Wagner
Der deutsche Luftverkehr – Die Pionierjahre 1919 - 1925
Bernhard und Graefe, 1987
5. **Dr.-Ing Adolf Rohrbach – Pionier des Großflugzeugbaues**
Flieger 9/91 ff

6. **Hundert Jahre deutsche Luftfahrt**
Bertelsmann Lexikon Verlag/Museum für Verkehr und Technik, Berlin

7. Roeder
Giganten am Himmel

Alle Fotos auf dieser und der gegenüberliegenden Seite:
© cfm-Verlag, München

Schiffe aus Papier

Zum dritten Mal veranstaltete das Deutsche Schiffahrtsmuseum 1997 einen Wettbewerb, bei dem Schiffsmodelle aus Papier, Pappe oder Karton bewertet werden. Die eingereichten Modelle wurden der Jury und der Öffentlichkeit in dieser Ausstellung vorgestellt.

Das Heimatmuseum Neuruppin lieh aus seiner Sammlung 41 Bilderbogen mit Schiffahrtsmotiven. Sie dokumentieren die Anfänge, aus denen sich die späteren Bastelbogen und heutigen Modellbau-bogen entwickelten.

Weiterentwicklung ist in diesem traditionsreichen Hobby des Schiffsbau aus Papier nicht nur eine geschichtliche Erscheinung. Schon der Vergleich mit den Ausstellungen von 1989 und 1993 zeigt eine große Zahl von neuen Baubogen, individueller Abwandlungen, Eigenkonstruktionen und eine erhebliche Steigerung des technischen und künstlerischen Niveaus. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum ist mit seiner eigenen Baubogenedition seit 1980, seinen Sonder- und Wanderausstellungen und Wettbewerben, den jährlichen Karton-Modellbau-Treffen und den internationalen Kontakten zu einem Zentrum dieser in jeder Hinsicht konstruktiven Entwicklung geworden.

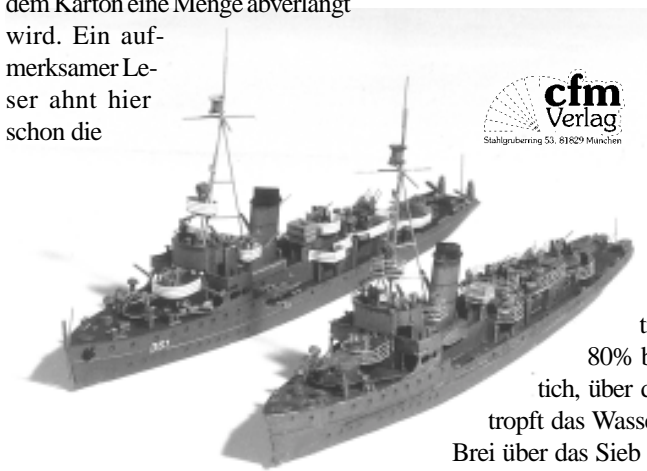
Die Mittel für die Wettbewerbspreise 1 bis 5 stellte das Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums e.V., Bremerhaven, zur Verfügung. Weitere Sachpreise stifteten: cfm-Verlag, München; fly deco, Gotha; Geli-Modelle; Fiebelkorn, Albersdorf, H.J. Krüger, Berlin; Passat-Verlag, Wilhelmshaven; Waldmann GmbH, München und Zanders AG, Bergisch-Gladbach.

Deutsches Schiffahrtsmuseum
Dr. Siegfried Stöltig
Hans-Scharoun-Platz 1
27568 Bremerhaven
Telefon 0471/4820748 oder
Fax 0471/4820755

Karton – Das Material für unsere Modelle

Der Karton sollte grundsätzlich die richtige Stärke, die richtige Durchfilzung und Verleimung, den richtigen Weißheitsgrad, der ein Vergilben verhindern soll, und die richtige Oberflächenbeschaffenheit haben, so daß der Leim eine gute Verbindung, ohne unliebsame Rückstände auf der Oberfläche zu hinterlassen, aufbauen kann. Man sieht schon anhand dieser Aufzählung, daß dem Karton eine Menge abverlangt

wird. Ein aufmerksamer Leser ahnt hier schon die



Kompromisse, die es einzugehen gilt. Die Papierindustrie wäre durchaus in der Lage, all diese Eigenschaften zu erfüllen, müßte sich aber zu einer Sonderanfertigung bereit erklären. Da die Mindestabnahme heute etwa 5 to beträgt, würde das bei einem Format von 35 x 25 cm ca. 300.000 Bögen bedeuten. Die daraus gefertigten Modelle würden den Weltverkauf über Jahre hinaus decken.

So muß also auf handelsüblichen Karton gedruckt werden.

Hier ist die Auswahl gleichwohl groß. Am einfachsten ist es, die Stärke zu definieren, die wiederum ganz entscheidend von der Detaillierung abhängt. Für die Grundplatte und die Spanten verwende ich einen 250 g/m² Offsetkarton, um die nötige Steifigkeit des Rumpfes zu gewährleisten. Mit einer durchdachten Spantenkonstruktion kann man aber durchaus auch einen 150 g/m² Karton einsetzen. Je leichter der Karton ist, desto größer das Verharrungsmoment. Zu berücksichtigen ist aber auch, daß jede Papiermasse, egal welcher Stärke, sich dehnen und auch wieder zusammenziehen kann. Je geringer die

Luftfeuchtigkeit, umso mehr neigt ein Karton zum Schrumpfen, je höher dieselbe ist, desto mehr dehnt er sich. Die Luftfeuchtigkeit sollte aber zwischen 40% und 60% betragen. Innerhalb dieser Werte bleibt der Karton weitgehend stabil.

Um die richtige Durchleimung oder Durchfilzung zu erreichen, wird das Papier mit langsamer oder höherer Geschwindigkeit

über das Sieb gefahren. Weiter ist die Menge des Papierbreies, der aus dem Bottich läuft, ebenfalls für die Stärke des Papiers maßgebend. Der Papierbrei kommt mit einem Feuchtigkeitsanteil von etwa

80% bis 90% aus dem Bottich, über dem meterlangen Sieb

tropft das Wasser ab. Je schneller der Brei über das Sieb läuft, desto dünner ist das Papier, und umgekehrt ist das Papier dicker. Bei speziellen Papieren, wie beim Karteikarton, werden mehrere Lagen übereinander gefahren und mit einer Leimung versehen. Dieser Karton bleibt extrem stabil. Er hat aber für den Modellbau die unangenehme Eigenschaft, daß er nach einer Biegung immer wieder in die alte Richtung zurück will.



Deshalb ist er für unsere Zwecke ungeeignet. Um hier den richtigen Karton zu finden, bleibt nur das Ausprobieren.

Seitens der Modellbauer wurde ich auch schon daraufhin angesprochen, daß das Modell »A« aus dem cfm-Verlag über Jahre hinweg stabil geblieben sei, das Modell »B« sich aber verzogen hätte. Seien sie versichert, daß alle cfm-Modelle stets auf ein- und demselben Karton gedruckt werden. Ein mögliches Verziehen ist nur durch den individuellen Standort und die speziellen Standort-Gegebenheiten möglich. Durch die Verhältnisse in meiner eigenen Druckerei weiß ich, daß ein Raum niemals gleichmäßige Klimabedingungen aufweist; so speichert eine im Dunkeln liegende Wand mehr Feuchtigkeit, als eine Wand in der Nähe des Südfensters. Zahlreichen medizinischen Veröffentlichungen ist zu entnehmen, welches komplizierte Wissenschaft das Mikroklima ist.

Die richtige Oberfläche:

Hier kann sich jeder an den Satz erinnern, den er schon oftmals in der Schule gehört hat: Einfallswinkel ist gleich Ausfallswinkel.

Das heißt, je glatter ein Karton, desto mehr Strahlen werden im gleichen Winkel an das Auge zurückgeworfen. Für den Drucker ist damit die Beurteilung und Farbführung einfacher, und man kann ein optisch gutes Ergebnis erzielen. Die glatte und geschlossene Oberfläche hat aber den Nachteil, daß der Leim nicht eindringen kann. Eine gute Verleimung des Kartons ist daher nur schwer möglich. Ist der Leimauftrag zu

dick oder bleibt gar an der falschen sichtbaren Stelle, so ergibt sich ein unschöner Fleck. Natürlich kann man mit modernen Leimen eine bessere

Qualität erzielen, aber

Fortsetzung Seite 18, 3. Spalte

cfm-modell Minensuchboot M40 1:250 (in zwei Varianten gebaut) © Fotos: cfm



Der Passat-Verlag – Schiffsmodelle der Extra-Klasse

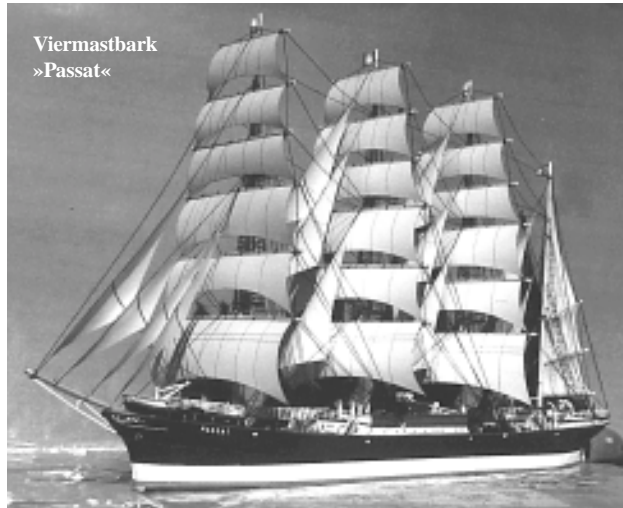
Ein Programm, das auch verwirklicht wurde

Nach längeren Abstimmungsgesprächen auf dem Weser-Feuerschiff in Wilhelmshaven zur Unterstützung und Verbesserung des Karton-Modellbaus haben sich

konstruieren und dem Markt anzubieten. Das Konzept des Verlags sah vor, für jedes Modell eine begrenzte Auflage – vorzugsweise 500 durchnummerierte Modellbausätze zu drucken und in jedem Jahr

ein neues Modell auf dem bereits traditionellen Karton-Modellbau-Treffen in Bremerhaven den historischen Modellbauexperten aus Deutschland und den benachbarten Ländern der Tagung vorzustellen. Gleichzeitig sollten Bau- und Konstruktionsverbesserungen ausprobiert werden, wie Spezialpapier für Segel, Spannrahmen für Wanten

was durchaus im Sinne des Kartonmodellbaus ist. Diese Pionierarbeit und die hohe Qualität der Modelle haben dem Passat-Verlag einen guten Ruf eingebracht, der dazu führte, daß bereits drei der inzwischen sieben Modelle des Verlags ausverkauft sind. Obwohl der Karton-Modellbaumarkt heute eine Fülle von Modellen aller Qualitätsstufen anbietet, ist es für Modellbauexperten immer noch ein besonderes Ziel, alle bisher erschienenen Passat-Modelle in ihrer Sammlung bzw. Flotte zu haben. Diese aus reichlich vorhandener Korrespondenz zusammengefaßte Meinung der Modellbau-Fans ist dem Verlag Verpflichtung genug, an seiner konzeptionellen Zielsetzung festzuhalten.

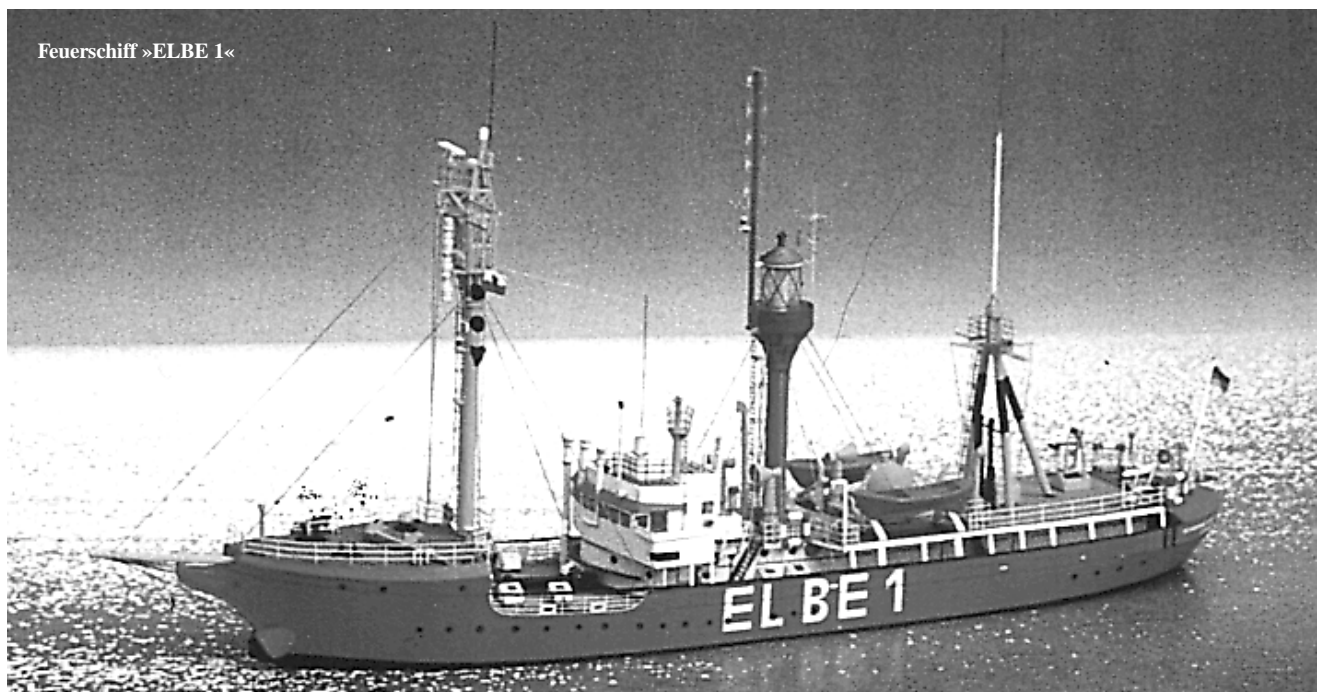


Viermastbark
»Passat«

vier engagierte Männer aus einer Reihe von qualifizierten und interessierten Modellbauern im April 1992 zum Passat-Verlag zusammengeschlossen. Der Sitz des Verlages wurde Wilhelmshaven. Ziel des Teams war, passgenaue, sehr detailreiche und interessante Kartonmodelle im Maßstab 1:250 für fortgeschrittene Bastler zu

und Relingsteile. Genietete Rumpfflächen, torsionsfreie Spantenkonstruktionen, Zusatzplatinen aus 0,2 mm Silberblech (zum Supern), Rückseitenbedruckung und Leerbogen für Verdoppelungen. All diese Neuerungen sind angenommen und inzwischen von anderen Verlagen erfolgreich nachgeahmt worden,

Nun zu den Modellen des Passat-Verlages: 1992 erschien das Modell der 4-Mast-Bark »Passat«. Das 46 cm lange Modell besteht aus 1185 Einzelteilen, die Segel sind auf Strukturpapier gezeichnet, ein genauer Takelplan auch für Gordinge und Fußperde erleichtert das Takeln, ein Spannrahmen für Wanten und diverse Skizzen ergänzen den Modellsatz. Wahlweise läßt sich das Schwesterschiff »Pe-king« bauen.



Feuerschiff »ELBE 1«

Der Peil- und Bereisungsdampfer »Schaarhorn«. 16,4 cm lang und mit genieteten Rumpfflächen versehen, war als Bau Nr. 2 des Verlags nach kurzer Zeit ausverkauft.

re Herausforderung für die Kartonmodellbauer sind.

1996 erschien ein Modell des Feuerschiffs »Elbe 1« ein – besonderer Leckerbissen auf der Modellbauszene. Auch ohne die

kumswirksamen Absicht, das Original bekannter zu machen und seine Restaurierung im mecklenburgischen Barth voranzutreiben.

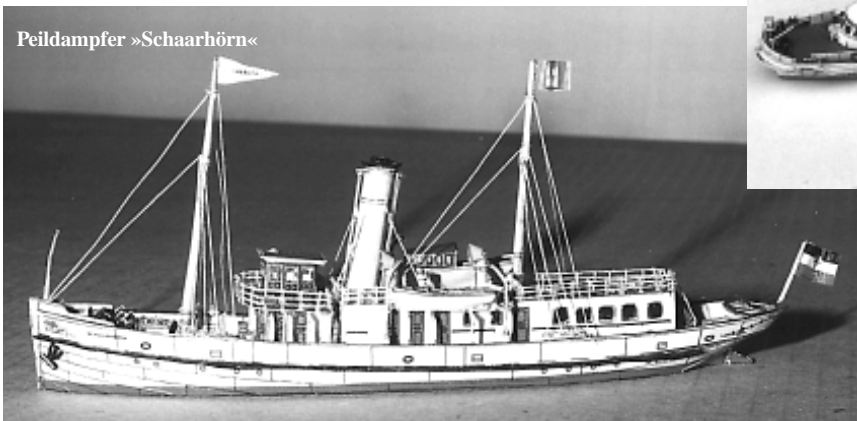
Vor wenigen Wochen erschien im Passat-Verlag in enger Zusammenarbeit mit dem Deutschen Schifffahrtsmuseum das Modell des 1930 gebauten Schiffes »Monte Rosa«; 63,9 cm lang. Beim Maßstab 1:250 sind ca. 2000 Einzelteile auf 20 DIN A4 Bogen verteilt und geben dem Modellbauer bei schwierigen Baugruppen die Möglichkeit, zwischen 2 Schwierigkeitsgraden zu wählen. Der Passat-Verlag und das DSM sind sicher, daß das Modell den hoffentlich ungeteilten Beifall der Bastler findet.



Motorschiff »Monte Rosa«

Ebenfalls die Minenabwehrfahrzeuge der Marine (Typ 343 und Typ 332 in einem Bausatz); alle 20 Boote der Klasse waren wahlweise zu bauen – fanden schnell ihre Liebhaber.

erstmalig im Passat-Verlag zu erwerben. Die Ätzplatte bleibt bei diesem Modell kein Bastlerwunsch nach zusätzlichen Details offen.



Peildampfer »Schaarhorn«

Als Bau Nr. 4 wurden 1995 die Seenotrettungskreuzer der »Berlin«- und »Eiswette«-Klasse herausgebracht, die auf Grund ihrer differenzierten Detailausführung im Maßstab 1:250 eine besondere

Als Bau Nr. 6 ergänzte der 1910 gebaute Seebäddampfer »Kronprinz« (Länge des Modells 13,6 cm) die Angebotspalette des Verlags, gedacht als Pendant zur »Schaarhorn« und auch mit der publi-



Seenotrettungskreuzer
»Berlin«/»Eiswette«

Für 1999 liegt das Vermessungs- und Forschungsschiff »Meteor« (Baujahr 1915) als Bau-Nr. 8 beim Passat-Verlag auf Stapel und wird vom Bastler bereits mit Spannung erwartet.

Joachim Schulze

Alle Fotos auf dieser Seite:
© Passat-Verlag, Wilhelmshaven



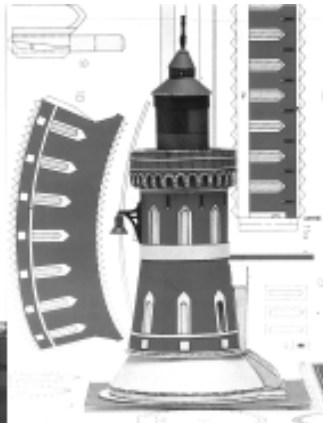
Minenabwehrfahrzeuge
Typ 343 und 332



Weitere Informationen
zum Karton-Modellbau
finden Sie auch hier:
<http://www.helo.de/pleiner/home.htm>

Modellbaubogen aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum

»Schiffsmodelle als Geschichtswerkstatt« lautet der Untertitel eines Referats beim 10. Karton-Modellbau-Treffen in Bremer-



haven. Diese Formulierung trifft völlig die Absicht, die zur Entstehung der Baubogenreihe des DSM führte. Der Wunsch des Museums, Deutsche Schiffahrtsgeschichte darzustellen und zu vermitteln, kommt dem Interesse des Modellbauers an bestimmten Schiffen oder Hafeneinrichtungen entgegen, das durch Freude am Gestalten gefördert wird.

Seit 1980 ist eine Reihe von fast fünfzig Modellbaubogen entstanden. Für jedes Modell wird der geeignete Abbildungsmaßstab (1:100, 1:250, 1:500) gewählt. Kriterien dafür sind hinreichende Detaillierungsmöglichkeiten, Übersichtlichkeit, Vergleichsmöglichkeit und Handhabbarkeit. So hat sich der Maßstab 1:500 als besonders geeignet für die Wiedergabe von Hafeneinrichtungen und Ensembles erwiesen, wie zum Beispiel beim neuen Modell der Fischereihafen-Doppelschleuse in Bremer-

haven. Der Wunsch, das Schiff nicht nur als schönes, typisches Einzelstück oder als Träger eines berühmten Namens, sondern in seinen technischen, wirtschaftlichen und sonstigen historischen Zusammenhängen vorzustellen, ist dabei sicher eine museumstypische Absicht.

Der Zuspruch der Museumsbesucher, von denen nur ein kleiner Anteil ausgesprochene Modellbauer sind, hat dazu geführt,

daß die Modelle nicht nur Gegenstand stiller privater Beschäftigung, sondern auch in Ausstellungen, Publikationen und vor allem in den oben erwähnten jährlichen Treffen behandelt wurden. Das ist nach wie vor eine wichtige Voraussetzung dafür, daß die begonnene Wiederbelebung der einst fast vergessenen »Bastelbogen« und die be-

eindruckende Entwicklung der Qualitäten im Karton-Modellbau weitergeht.

Bedingt durch die Probleme der Finanzierung erscheinen die Bogen des DSM in unregelmäßigen Abständen. Auch die Zusammenarbeit mit anderen Museen und Institutionen oder die besonders gelungene gemeinsame Produktion der MONTE ROSA mit dem Passat-Verlag haben ihre Ursache in der Überlegung, daß gemeinsam Dinge zu schaffen sind, die einzeln nicht verwirklicht werden können. Der



Nutzen solcher Zusammenarbeit reicht aber noch viel weiter, der größere Adressantenkreis gehört ebenso dazu wie die Förderung des Ansehens des Karton-Modellbaus insgesamt.

In dieser Hinsicht sind in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte zu verzeichnen. Eine gute Presse, die Darstellung in Aus-

stellungen und Veröffentlichungen, die wachsende »Museumswürdigkeit« von Kartonmodellen sind nicht mehr zu übersehen. Als Traumziel steht (in weiter Ferne?) die Idee von einem Museum (oder einer ständigen Ausstellung), in dem der Karton-Modellbau mit allen seinen Formen und Themen, mit seiner Geschichte und Gegenwart als Kunst und Spiel umfassend dargestellt wird.

Zeitlich näher liegen die nächsten Bogen, an deren Herstellung gearbeitet wird: das Containerschiff WESER EXPRESS, ein Eurotrawler, ein Feuerschiff und eine alte Köhlbrand-Fähre. Vorgespräche gibt es über eine Bohrinsel und ein Lotsenboot, und ein fertiger Bogen des (alten) Museumsgebäudes liegt sogar schon produktionsreif bereit. Aber wer sich auskennt, weiß, das jede Baubogen-Produktion in jeder Phase scheitern kann. Deshalb sind alle Hersteller so vorsichtig mit ihren Voraussagen.

Gemeinsam wird den DSM-Bögen die Verschiedenheit der Maßstäbe (s.o.), der Detaillierung und, bedingt durch die unterschiedlichen Konstrukteure, deren »Handschrift« bleiben. Die Vielfalt entspricht der der Museumsbesucher, der Käufer. Gemessen an der Produktion manch anderen Herstellers bleiben die Modellbaubogen aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum »Mauerblümchen«, aber als Museumsprodukte sind sie ein Rekord: Es gibt in Deutschland keine andere museumspädagogische Veröffentlichung von ähnlicher Größe und Reichweite.

N.B.: Das nächste Karton-Modellbau-Treffen ist am 24. und 25. April 1999.

Dr. Siegfried Stöling

*Das Bild oben links zeigt Original und Modell des Leuchtturms
Kaiserschleuse Ostfeuer*

*Alle Fotos auf dieser Seite:
© Deutsches Schiffahrtsmuseum*



Das Modell Bell 205 (UH-1D)

Im Jahr 1995 hatte uns Gerhardt Neubert die Reinzeichnungen (Folien) des Helikopters »Bell 205 – UH-1D« überlassen. Vielen Enthusiasten des Kartonmodellbaus ist Gerhardt Neubert als Konstrukteur von etwa 100 Wilhelmshavener Modellen bekannt, die im Zeitraum von 1958 bis 1967 erschienen sind. Neben vielen bekannten Schiffsmodellen (dazu zählen die »Schleswig-Holstein«, »Emden III«, »Leipzig«, »Bremen«, »Cap San Diego« und die

der Bauteile war unvollständig und auch eine Bauanleitung fehlte noch. Nach einem ersten Probekbau der UH-1D als Weißmodell waren wir überzeugt, daß man das Modell einer breiten Öffentlichkeit zugänglich machen müsse.

Sowohl für die Vervollständigung der alten Konstruktionspläne als auch für die Erstellung der Farbauszüge konnte der Mannheimer Graphiker Karl Gärtner gewonnen werden. Der CFM-Verlag, München, er-

Die Dienstzeit des Helikopters vom Typ Bell 205 ist bis ins nächste Jahrtausend geplant. Von keinem anderen westlichen Hubschraubertyp sind mehr Maschinen produziert worden.

Die militärische Bezeichnung beginnt mit UH-1D und reicht bis UH-1V. Die Bezeichnung UH – Utility Helicopter – ist aus der Abkürzung »HU« entstanden, was man im amerikanischen »HUEY« spricht. Diese wurde dann später in UH geändert. Die offizielle Bezeichnung der amerikanischen Armee ist »**Iroquois**«.

Es ist anzunehmen, daß mindestens 7500 Hubschrauber der Modellreihe Bell 205 gebaut worden sind. Der Erstflug einer Bell 205 war im August 1961.

Der Hubschrauber wurde bei Bell Helicopter Textron, Fort Worth, USA entwickelt und gebaut. Lizenzbauten erfolgten durch Agusta, Italien; Fuji, Japan; AIDC, Taiwan und Dornier, Deutschland. Die sich einander sehr ähnelnden Modelle der Bell »Huey«-Familie werden noch heute weltweit eingesetzt.

Die Firma Dornier hat 352 Exemplare vom Typ UH-1D für die Deutsche Bundeswehr und Grenzschutz produziert. Den Triebwerksnachbau übernahm Klöckner-Humboldt-Deutz.

Die Bell UH-1D Hubschrauber sind leichte Transport- und Vielweckhubschrauber, robust und zuverlässig, die innerhalb des Heeres auch als SAR-Mittel eingesetzt werden.

*Joachim Heider, Frankenthal
Klaus Hildebrand, Petershagen
Werner Winkler, Mannheim*

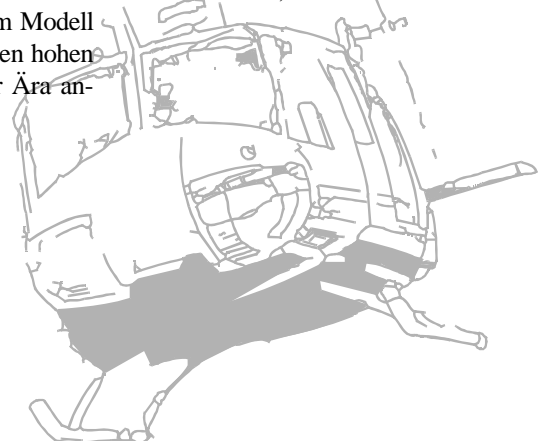


»Crostafels«, sowie wesentliche Modelle der Bundesmarine, wie »Z1«, hat er auch zahlreiche Flugzeugmodelle für das damalige Lehrmittelinstitut in Wilhelmshaven konstruiert. Hier werden »Arado 196«, »Hs 123«, »Rata«, »Starfighter F 104 G«, »Vickers Viscount 814« und »HFB Hansa« genannt.

Das vorliegende Modell des Helikopters »BELL 205 – UH-1D« in der Bundeswehrversion ist im Herbst 1967 nach dem Konkurs des Lehrmittelinstituts Wilhelmshaven konstruiert worden. G. Neubert konnte bei seiner Konstruktion damals nur auf äußerst spärliche Informationen zurückgreifen. Dies waren die üblichen skizzenhaften Dreiseitenansichten und einige Fotos des Originals, die frei erhältlich waren. Die Konstruktionsunterlagen ruhten dann fast 30 Jahre in der Schublade. So hatte es bis 1996 (Laut G. Neubert) noch keinen Probekbau anhand der erstellten Konstruktionszeichnungen gegeben. Die überlassene Vorlage besitzt die hervorragende filigrane Darstellung aller Neubertschen Konstruktionen. Lediglich die Numerierung

klärte sich bereit, das Modell im Rahmen seiner Programmpalette zu veröffentlichen. Nach mehreren Kontrollbauten und einigen kleineren Korrekturen ist davon auszugehen, daß die Vorlage weitgehend fehlerfrei ist und daß jeder, der erwartungsvoll seinen Hubschrauber baut, auch mit seinem Ergebnis zufrieden sein wird.

Der Zusammenbau des Modells ist sehr anspruchsvoll und nicht ganz einfach. Eine geduldige und sorgfältige Arbeitsweise ist erforderlich. Nach gut 30 Stunden wird man dann aber sicher mit einem Modell belohnt, daß ohne Zweifel an den hohen Standard der Wilhelmshavener Ära anknüpfen wird.



Reprofähigkeit von bereits gedruckten Karton-Modellen

Erläutert am Beispiel des Eisbrechers »Lenin«, aus der Serie Kranich – Vortrag von M. Müller/CFM Verlag

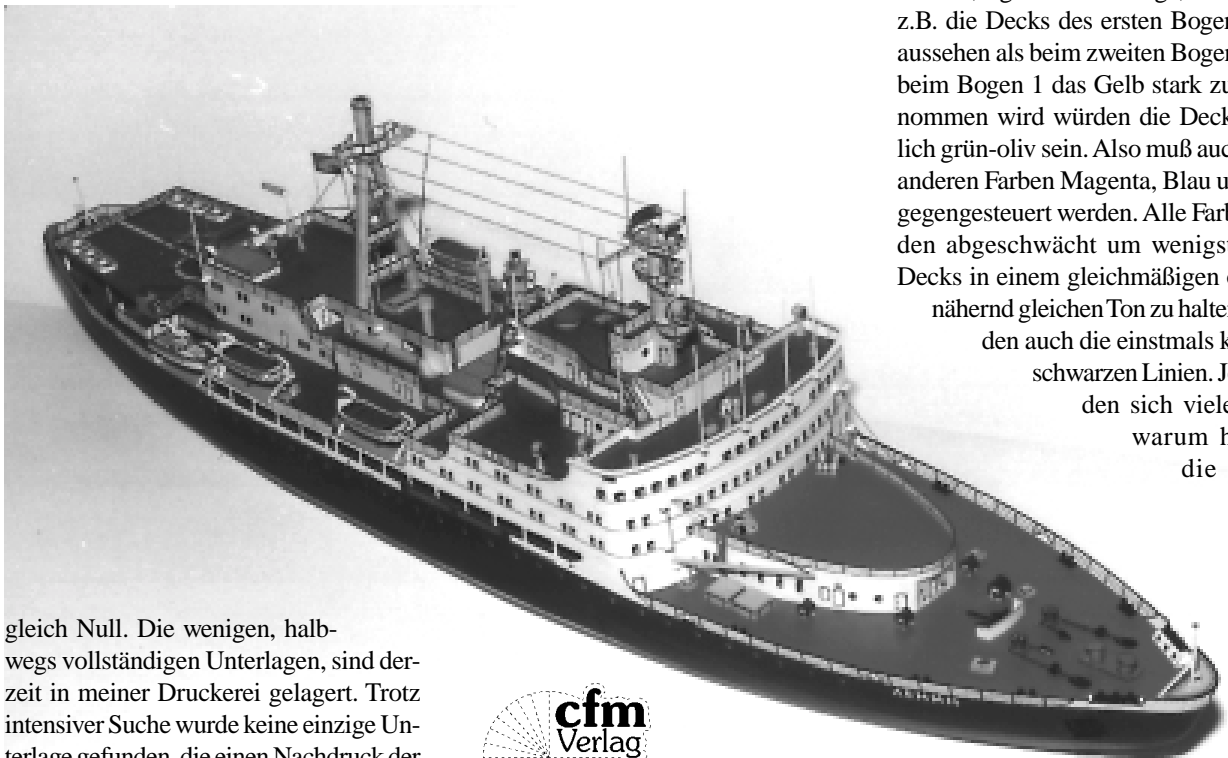
Wie bereits in meiner Hauszeitung 1/97 geschrieben wurde, sind die meisten Druckunterlagen aus dem Verlag Junge Welt nicht mehr vorhanden. Im Zuge der Wiedervereinigung und dem Versuch der Treuhand, den einst sehr großen Verlag der ehemaligen DDR zu privatisieren, waren weite Teile des Verlags für die neuen Besitzer ohne Nutzen. Das Interesse für den Kartonmodellbau-Sektor war

in Bremerhaven, hat Herr Quetting sein Modell ausgestellt. Ein Bogen im Originalzustand war noch vorhanden und so wurde der Versuch unternommen, diesen Bausatz zu reproduzieren.

Hier muß man zuerst definieren: was ist der Originalzustand. Ein Bogen der vor ca. 20 Jahren auf einen schlechten, sehr holzhaltigen Karton, gedruckt wurde, setzt Lignin frei. Dieser Stoff ist in der

teil wird über ganzen Bogen zurückgenommen. Will man den Gelbanteil nur partiell eindämmen, so müßte man für die anderen Teile Masken schneiden und über die Teile legen, die nicht behandelt werden sollen. Dies ist ein sehr aufwendiges Verfahren und würde teurer sein als eine vollständige Neukonstruktion.

Nachdem erklärt worden ist, daß einzelne Teile nicht partiell behandelt werden können, ergibt sich die Frage, warum denn z.B. die Decks des ersten Bogen anders aussehen als beim zweiten Bogen? Wenn beim Bogen 1 das Gelb stark zurückgenommen wird würden die Decks plötzlich grün-oliv sein. Also muß auch in den anderen Farben Magenta, Blau und Tiefe gegengesteuert werden. Alle Farben werden abgeschwächt um wenigstens die Decks in einem gleichmäßigen oder annähernd gleichen Ton zu halten. Es leiden auch die einstmaligen kräftigen schwarzen Linien. Jetzt werden sich viele fragen warum hat man die Bogen nicht im



gleich Null. Die wenigen, halbwegs vollständigen Unterlagen, sind derzeit in meiner Druckerei gelagert. Trotz intensiver Suche wurde keine einzige Unterlage gefunden, die einen Nachdruck der einst so großen Palette der Schiffsreihe zugelassen hätte. Es sind aber in dieser Reihe auch Modelle entstanden, die für den allgemeinen Modellbauer von großem Interesse sind. Insbesondere galt dieses Interesse dem Eisbrecher »Lenin« und auch dem Kreuzer »Swerdlow« im Maßstab 1 : 250. (Der Originalmaßstab war 1:200) Von beiden Modellen existierten keine Druckunterlagen. Beim letzten Tref-



natürlichen Holzfaser enthalten und wird je nach Lichteinwirkung intensiviert. Ein außenliegender Bogen, der vielleicht viel öfter betrachtet wurde als ein innenliegender, wurde öfter dem Licht ausgesetzt. Das heißt im Klartext: jeder Bogen hat einen eigenen, von anderen Bogen abweichenden Vergilbungsgrad. Durch die

neue Scan- und Lasertechnologien kann man der Vergilbung dadurch entgegensteuern, daß man durch einen Filter die Gelb-Anteile verringert. Aber der Gelb-An-

Original, Vergilbung hin- oder her, aufgenommen?

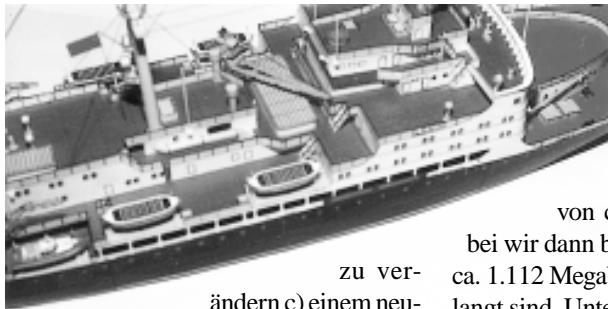
Antwort: die weißen Aufbauten der »Lenin« ziehen sich über mehrere Bögen mit unterschiedlichen Vergilbungsgrad. Wollen Sie ein Schiff bauen, daß unten weiße Aufbauten, in der Mitte gelblich-weiße und oben bräunlich-weiße Aufbauten besitzt? Wobei dann Backbord- und Steuerbord-Seite farblich auch noch unterschiedlich sind? Wohl lieber nicht. Da bin ich schon eher der Meinung, man sollte die Decks unterschiedlich eingefärbt halten. Man könnte dies ja immer noch durch unterschiedliche Abnützungen in



der Praxis erklären. Natürlich wäre es für die Zukunft schön und hilfreich, Bogen zu haben die sich entweder noch im original Weißton befinden, oder wenigstens gleichmäßig vergilbt sind.

Ich glaube aber nicht, daß dies nach so langer Zeit möglich ist.

Dies ist der einzige, einfache Weg mit der derzeitigen Technik diese Bögen a) vor dem Vergessen zu retten b) maßstäblich



zu verändern c) einem neuen Publikum zugänglich zu machen.

Ein weiterer Weg, um Farben zu bestimmen, ist der: man gibt einen »Braun-Ton« ein und den zusätzlichen Befehl alle Töne im gleichen Braun zu halten. So kann man, aufwendig zwar, wenigstens diesen



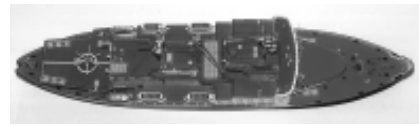
Ton einigermaßen im gleichen Farbumfang fahren. Aber alle anderen Töne bleiben wieder den oben beschriebenen Weg unterworfen.



Ein dritter Weg ist, die gesamte Farbvorlage zu vektorisieren. Dabei wird jede Pixelkette wieder in einen editierbaren Vektor umgewandelt und diesem ein bestimmter Farbton zugeordnet und bleibt stabil. Dafür sind sehr große Rechnerkapazitäten erforderlich. Großrechner, die dies in dem gewünschten Umfang können, gibt es meines Wissens nur dreimal in Deutschland und Modellbögen werden mit Sicherheit nicht über diese Großrechner gefahren. Bei diesem Verfahren wird

Farbe für Farbe aufgenommen und vektorisiert. Die Umwandlung einer Pixelgrafik in eine Vektorgeometrie bei einer Auflösung von bei 600 x 300 dpi (d.h. »dots-per-inch«) erzeugt riesige Datenmengen, die auch auf modernen PC's kaum noch handhabbar sind. Wie groß diese Datenmengen nach dem scannen sind, soll ein kleines Rechenbeispiel erläutern. Bei der o.a. Auflösung erzeugt der

Scanner pro Quadratzoll ca. 180.000 byte, bei der erforderlichen Farbtiefe von 32bit erhöht sich dies bereits auf ca. 5,7 Megabyte. Ein A3-Bogen besitzt eine Fläche von ca. 195 Quadratzoll, wobei wir dann bei einer Datenmenge von ca. 1.112 Megabyte = 1,2 Gigabyte angelangt sind. Unternehmen wie z.B. BMW, ABB haben diese Anwendungen zusam-



men mit den entsprechenden Scannern und Plottern. CADIA von IBM kostet als Gesamtanlage etwa 300TSD DM bis 400TSD DM – je nach Ausstattung.

Ein erfahrener Operator hat mir erzählt, daß mehrere Stunden von Nöten wären um z.B. die »Lenin« zu vektorisieren. Die Rechnerstunde kostet dafür ca. DM 1 000.– und darüber. Es ist daher offensichtlich, daß dieser Aufwand für Bastelbögen zu groß und unwirtschaftlich ist.

Ein weiterführender Beitrag zum Thema »Elektronisches Publizieren« ist ab Seite 17 des CFM-Reports zu finden.

CFM - Börse

Mit diesen Artikel möchte ich alle Leute ansprechen, die etwas »tauschen« oder verkaufen wollen. Hier ist besonders auch an »Erben« gedacht, die mit einer plötzlichen Übernahme von Modellen nichts rechtes anfangen können und diese doch noch einer vernünftigen Verwertung, als Ausstellungsmodell oder einer Sammlung, zuführen wollen.

Jemand, der Modellbogen oder fertig gebaute Modelle sucht oder anzubieten hat, findet im CFM-Report dafür das geeignete Forum.

Im aktuellen Bestand des CFM Verlags befinden sich derzeit 2 fertig gebaute Modelle die einen neuen Besitzer suchen.

1. Flugzeug »**Fliegende Tonne**« von **GELL**, der schwedischen Luftwaffe. VK-Preis DM 50,—

2. Forschungsschiff »**Meteor**« mit leichten Ausstellungsschäden; **JFS-Verlag**, im Maßstab 1:200 VK-Preis DM 150,—

Die Preise gelten ab München. Die Versandkosten betragen jeweils DM 20,—

Interessenten bitte beim CFM-Verlag melden. Adresse siehe Impressum.S

Lesermodelle



Frachter »Sobieski«, gebaut und fotografiert von K. Bokelmann



»Titanic«, gebaut und fotografiert von K. Bokelmann



Die Deutsche INTERNET-Seite zum Thema Karton-Modellbau und Bastelbogen
– kostenlose Modelle zum download –
<http://www.helo.de/pleiner/home.htm>

10. Intern. Karton-Modellbau-Treffen am 25. u. 26. April 1998 im Deutschen Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven

Immer interessant, informativ, kurz: eine Reise wert – Foto von Herrn Hahn/Kiel



Im Vordergrund der Vortragsraum, im Hintergrund die Galerie mit vielen Modellen und Probestbauten von Neuerscheinungen

Zur Information für diejenigen, die nicht am Treffen teilnehmen konnten, geben wir hier die Vortragsfolge wieder:

Arne Börnsen/Ritterhude
Zeit für Komplimente – Schiffmodellbau als Geschichtswerkstatt

Hartmut Brücker/Wesel
**Kartonmodellbau
gestern – heute – morgen**

Dr. Irina Rockel/Neuruppin
Die Bilderbogengalerie Neuruppin

Dr. Kirsten Fast/Esslingen
**Das neue Schreiber-Museum
in Esslingen**

Gunnar Sillén/Enskede
**Schiffe – Abbildungen und
pädagogische Phantasie**

Michael Müller/München
**Reproduktionsmöglichkeit von
gedruckten Modellbogen
am Beispiel des Eisbrechers »Lenin«
(siehe auch diesen cfm-report, S. 14)**

Klaus Hildebrand/Petershagen
**Austauschteile – qualitative Anpassung
and traditionelle Standards**

Markus Wiekowski/Wallenhorst
Der Bau des Modells »Viribus Unitis«

Dietrich Schmitt/Delmenhorst
**Panzerkreuzer »Osljabla« –
Modell und Original**

Wolfgang Dreyer/Süsel
Die Westindienfrachter der HAPAG

Karl-Harro Reimers/Esslingen
**Großflugzeug Zeppelin »Staaiken« –
Original und Modell
(siehe auch diesen cfm-report, S. 6)**

Jens Klaffen-Vollmayr/Hamburg
**Unter der Lupe: Bemerkenswerte
Neuerscheinungen**

Dr. Ulrich Böhme/Korbach
Dioramenbau mit Kartonmodellen

Dieter Nievergelt/Winterthur
Das »Schweizerdorf« auf der Weltausstellung 1900 in Paris – Ein Modellbogen aus der Zeitschrift »La Poupeé Modele« von 1901

H.J. Krüger/Berlin
Rettungsboote – Bootskörper

Ronald Lüttich/Berlin
Detailarbeiten am Kartonmodell

Hans-Werner Grebenstein/Borken
Kartonmodelle im Internet

Wilhelm Offermann/Bremerhaven
Bildausklang

Hersteller berichten:

**Walter Stute
Waldmann GmbH
Hamburger Modellbaubogen
Verlag
Möwe Verlag
Anette Scholz Verlag
CFM-Verlag
Deutsches Schiffahrtsmuseum**

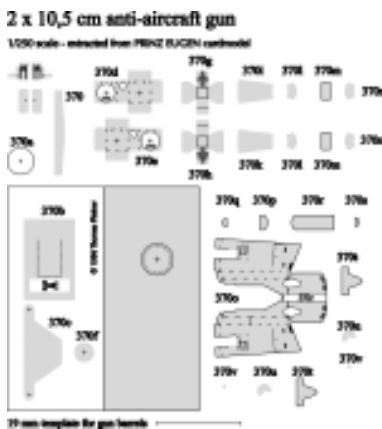
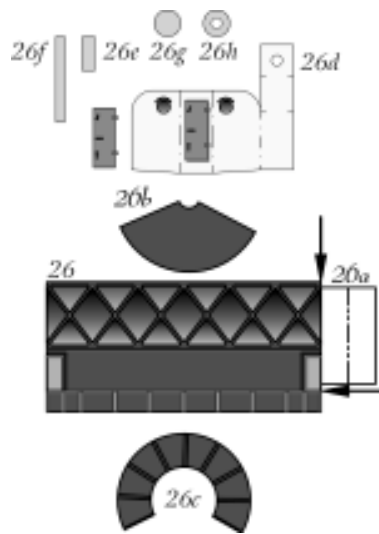
Die dem Schiffahrtsmuseum in schriftlicher Form vorliegenden Vorträge sind als zusammenfassende Dokumentation für DM 8,— beim DSM zu erhalten – Die Vortragenden erhalten diese kostenlos.

Elektronisches Publizieren – Modellbogen auch im Internet ?

Den interessanten Vorträgen von **Hans-Werner Grebenstein** und **Werner Winkler** zum Thema »Kartonmodelle im Internet« ist von meiner Seite kaum etwas hinzuzufügen oder nachzutragen. Auf der Grundlage seiner Ausführungen sind vielleicht einige Ergänzungen interessant, die sich mit dem elektronischen Publizieren im allgemeinen befassen. Der derzeit gängige Weg, eine Publikation, z.B. einen Modellbogen, zu veröffentlichen, ist, aus dem jeweiligen Konstruktionsprogramm heraus eine sog. Belichterdatei für die Druckfilmherstellung zu erzeugen. Das funktioniert immer auf dieselbe Weise, ob nun aus einem CAD-, Illustrations- oder Satzprogramm heraus. Die Belichterdatei enthält alle Linien-, Bild- und Farbdaten in Postscript. Postscript ist eine von der Firma ADOBE® entwickelte Seitenbeschreibungssprache im ASCII-code, die unabhängig von der verwendeten Hardware ist. Jedes Ausgabegerät (Belichter, Drucker, Plotter etc.) mit Postscript-Interpreter kann solche Dateien in höchster Qualität ausgeben. Z.B. auf einem Belichter mit einer Auflösung

mal«-Benutzer anzeigbar und bearbeitbar zu machen. **Acrobat®** hat sich mittlerweile als weltweiter Standard für das einfache, vom HTML-Code unabhängige, elektronische Publizieren etabliert.

Acrobat®-Distiller und Distiller-Assitant. Das »Kernstück« der ganzen Geschichte. Ein besonderer Postscript-Druckertreiber, der mit **allen** PC-Anwendungen zusammenarbeitet, und wie ein normaler Drucker zu benutzen ist.



von mindestens 1270dpi. Mit der sich explosionsartigen Verbreitung der Benutzeroberfläche Windows, der Präsenz von Online-Diensten wie AOL oder Compuserve und den damit immer zahlreicher werdenden Nutzern des Internet – und nicht zu vergessen der Wunsch nach immer perfekteren Multimedia-Produkten war Ursache für die Entwicklung eines Produktes, das all diesen Bedürfnissen Rechnung trug. Die Einschränkungen der im Internet verwendeten Sprache HTML (**Hyper Text Markup Language**) und die Anforderung, eine Publikation auch software-unabhängig zu machen, mündeten im Produkt **ADOBE® Acrobat®**.

Dabei handelt sich um eine dreiteilige Software-»Familie« die im Prinzip nichts weiter tut, als Postscript-Dateien, die normalerweise nur für die Ausgabe auf Belichtern vorgesehen sind, unter extremer Datenreduktion, für den »Nor-

Es wird jedoch nicht auf einem Drucker ausgegeben, sondern eine PDF-Datei erzeugt. PDF bedeutet **Portable Data Format** (oder aber auch: **Postscript Displayable File**, was wohl den Kern der Sache eher trifft). PDF Dateien lassen sich mit dem **Acrobat® Reader** ansehen und drucken. Mehr tut der nicht! Das Programmteil Acrobat® Reader ist übrigens kostenlos verfügbar.

Acrobat® Exchange. Die vom Distiller erzeugte PDF-Datei läßt in diesem Programmteil weiter bearbeiten, mit thumbnails ergänzen, mit anklickbaren Symbolen (ähnlich HTML) versehen, automatische Register erzeugen und was der dergleichen Funktionen mehr sind.

Die Unabhängigkeit von Software besteht darin, daß zum Anschauen einer Datei lediglich der (kostenlose) **Acrobat® Reader** vorhanden sein muß - und nicht die mehrere tausend Mark teuren Original-Anwendungsprogramme.

PDF-Dateien, die über das Internet verbreitet werden, können, da sie für die Anzeige auf Monitoren (maximal zum Ausdruck auf PC-Druckern mit 600dpi Auflösung) angelegt werden, sehr geringe Datenmengen enthalten. Dies verkürzt die Übertragungszeiten sehr.

Wie »klein« PDF-Dateien sein können, belegt der CFM-report des letzten Jahres: Original QuarkXPress Datei: 61Megabyte, Post-

script-Belichterdatei: 154Megabyte, PDF-Datei: nur 936 Kilobyte – und das ist für diese Verhältnisse schon »groß«. Mit ein Grund für diese geringen Datenmengen ist die im Acrobat® Distiller beim Erzeugen der PDF-Datei stattfindende Umwandlung aller Fotos in das JPEG-Format – ebenfalls ein Standard-Grafik-Format für die Verbreitung von Fotos über das Internet.

Die auf dieser Seite abgebildeten Modellbogen-Fragmente wurden allesamt mit professioneller Software erzeugt und in höchster Qualität farbig gedruckt. Die parallel erzeugten PDF-Dateien sind vergleichsweise winzig und lassen sich schnell über das Netz verteilen. Die Qualität des Ausdruckes von PDF-Dateien wird ausschließlich von zwei Parametern beeinflusst: Der beim Erzeugen gewählten Auflösung (Monitor oder Drucker) und der beim Empfänger vorhandenen Drucker. Wir - damit sind die im Internet miteinander kommunizierenden Modell-Konstrukteure gemeint – haben erfolgreich komplette, mehrbogige Modelle als PDF-Datei in die ganze Welt übertragen. Auf geeigneten Farbdruckern ausgegeben, lassen sie sich von professionell gedruckten Modellen kaum unterscheiden.

Die als Appetithäppchen im Netz angebotenen kostenlosen Modelle liegen meist nur im JPEG oder GIF Format in einer für Monitore geeigneten Auflösung von 72dpi vor – mit voraussehbaren schlechten Ergebnissen beim Ausdruck. Auch ein 1200dpi Laserdrucker holt da nichts mehr heraus!



Die Machbarkeit des Vertriebs kompletter Modelle in höchster Qualität auf diese Weise ist erfolgreich nachgewiesen – scheitert aber zur Zeit noch an der ungeklärten Urheberrechtsthematik und an fehlenden, zuverlässiger Zahlungsmethoden.

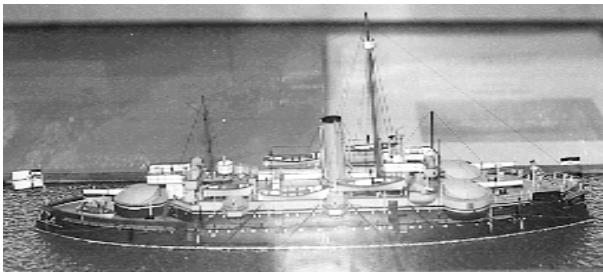
Thomas Pleiner

Die auf dieser Seite gezeigten Grafiken wurden aus urheberrechtlichen Gründen in Auflösung und Wiedergabequalität stark reduziert. © Für die Grafiken dieser Seite: Thomas Pleiner



Weltmeisterschaft in St. Gallen, Sept. 1997 und der Modellbau in China

Erstmals wurde in der C7, C-7a und C-7b Klasse die Weltmeister im Kartonmodellbau gekürt. Es war dies Herr Böck, Augsburg, mit der höchsten Punktzahl. (Die übrigen Preisträger sind der »Modellwerft« 2/98 - 3/98 - 4/98 zu entnehmen). Unser Dank gilt dem Ausrichter, der Weltorganisation für Schiffsmodellbau und Schiffsmodellsport – Naviga . Einen besonderen Dank möchte ich hier Herrn Dieter Matysik aussprechen, der sich ganz nachdrücklich für den Kartonmodellbau einsetzte.



Am Rande dieser Messe kam es zu einer Verhandlung mit der chinesischen Delegation. Es war mein Ziel, Lizenzausgaben oder Neukonstruktionen aus China zu erwerben. Die erste Frage seitens der Chinesen war, wie viele Modelle ich den verkaufen könne? Meine Antwort, es käme auf das Modell an, es könnten hier schon eintausend Modelle verteilt über's Jahr abgesetzt werden, ließ das Interesse der Chinesen auf Null sinken. Denn sie verkaufen je Modell zwischen 500.000 bis 800.000 Exemplare. Als ich nach der Verkaufstrategie fragte, kam nach und nach die ganze Wahrheit ans Licht. Getreu dem Mao-Wort »Nicht der Bauer hat die Armee zu versorgen, sondern diese ernährt sich selbst«, hat die Armee nicht nur riesige Landwirtschaftsgüter sondern auch ganze Industriezweige in ihrer Inhaberschaft.



Man schätzt, daß ca. 70 - 80 % der gesamten chinesischen Wirtschaft im Besitz des Militärs sind. Eine Abteilung der chinesischen Marine besitzt Druckereien und läßt Kartonmodelle für Kinder und Jugendliche herstellen. Diese werden per Lehranweisung an den Schulen »verkauft« und dienen im Werkunterricht zu Erlangung von Fingerfertigkeiten. So kommt die Marineabteilung wieder zu Geld, das sie von Lehrern und Schülern einsammelt. Die chinesische Verkaufsmethode wurde auch von einem Freund bestätigt, der als Professor in Shanghai tätig ist. Ich sagte daraufhin auch, daß der Kauf von Kartonmodellen in den westlichen Ländern der Freiwilligkeit der Käufer über-



lassen wird und ich niemals die 20.000 Dollar je Modell für die Lizenzausgaben bezahlen könne. Die Verhandlung war zwar sehr freundlich und interessant, aber man sieht doch, wie unterschiedlich Volkswirtschaften funktionieren.

Fortsetzung von Seite 9

man muß sehr genau prüfen, welcher Leim zu welchem Karton paßt. Unser Verlag verwendet einen nur leicht geglätteten Offsetkarton mit nicht geschlossener Oberfläche. Als nächstes ist der Weißheitsgrad angesprochen. Hier gibt es zwei Probleme: Zum einen ist es der Schwefel, der dem Holz zur Aufspaltung beigegeben wird und zweitens ist es das Lingin, ein natürlicher Stoff im Holz, das freigesetzt wird. Beide Stoffe lassen das Papier vergilben. Um diesen Prozeß wenigstens zu verlangsamen, wird dem Papier Farbe oder Kaolin beigegeben. Auch wird der Schwefelgehalt in modernen Papier immer mehr zurückgedrängt. Das Entstehen von Lingin kann nicht verhindert werden. Der Vergilbungsgrad kann dadurch aufgehalten werden, wenn man zu starke Lichteinwirkung verhindert. Insgesamt kann man also sagen, daß der richtige Karton nur mit viel Erfahrung gefunden werden kann. Ständig werden neue Papiere auf den Markt gebracht, und man muß diese Entwicklung aufmerksam beobachten um die richtige Auswahl zu treffen.

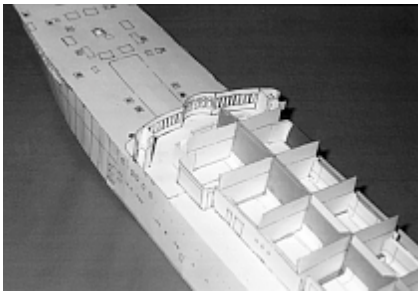
Diese Ausgabe des cfm-reports wurde mit hohem Arbeitsaufwand und einer Fülle von Material produziert. Wir bitten Sie daher, uns DM 3,— in Briefmarken zuzusenden, wenn Sie weiter Bezieher des cfm-reports bleiben wollen. Eine neue Ausgabe erhalten Sie dann automatisch im nächsten Jahr.

Für die Qualität der Photos auf dieser Seite bitten wir um Verständnis. Es handelt sich hier um durchaus gelungene Amateuraufnahmen. Jedoch waren die Lichtverhältnisse vor Ort sehr ungünstig. Durch aufwendige elektronische Bearbeitung gelang es, die Photos ein wenig »aufzufrischen«.

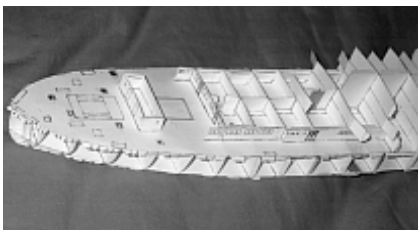


Aus dem eigenen Werftjournal:

Das Weißmodell der »Potsdam« wurde in Bremerhaven dem breiten Publikum vorgestellt. Das Modell erntete allgemeine Bewunderung, es wird bestimmt ein schönes, detailreiches und gut konstruiertes Modell. Dank hier auch an Herrn Lange, Hamburg, für die Beschaffung ergänzender Unterlagen. Die »Potsdam« war



ein kombinierter Fracht- und Passagierdampfer, ähnlich der Ballin-Schiffe. Aber im Gegensatz zu diesen von einer Eleganz, die nur noch von einigen italienischen



Passagierschiffen erreicht wird. Herr Herzog kommt mit dem **Vorpostenboot** und dem **Fischdampfer** ebenfalls gut voran. In einem Brief hat er mir versichert, daß ihm die Arbeit Freude macht, ich bin auf das Ergebnis gespannt. Sorgen macht mir das Nachtjagdleitschiff »Togo« - Zeitmäßig denkt hier Herr Scholz in klerikalen Räumen (egal wie der Lauf der Welt ist, die Kirche bleibt bestehen). Die Zwischenergebnisse lassen erkennen, daß die Konstruktion gut ist, aber der Erscheinungstermin ist aber bereits um 2 Jahre überschritten und ein Ende ist nicht abzusehen. Beide Panzerschiffe »Graf Spee« und »Admiral Scheer« sollen mir im Sommer übergeben werden. Sollten die Kontrollbauten positiv verlaufen, können die Modelle noch vor Weihnachten 98 erscheinen. Der Abfangjäger »Natter« wird von Herr Grebenstein gerade zur Probe gebaut und kann, wenn

keine Korrekturen auftreten, ebenfalls kurzfristig erscheinen.

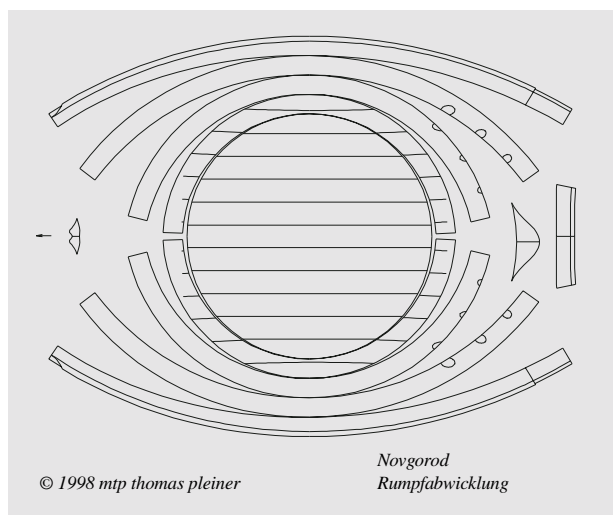
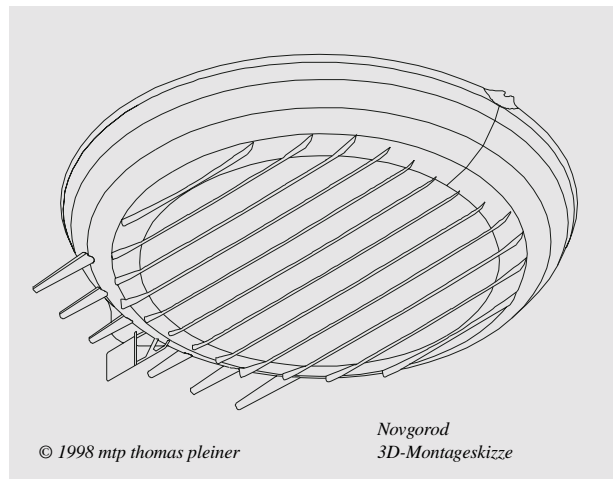
Im Auftrag gegeben wurde der Frachtdampfer »Dorothea Fritzen« der Fritzen-Linie Hamburg. Dieses Schiff, ursprünglich in England gebaut und 1956 von der Fritzen-Linie erworben, ist ein typischer Vertreter einer Frachtdampfer-Generation, die in den 30er bis 50er Jahren weltweit eingesetzt waren. Diese großen Frachtdampfer wurden von fast allen Weften der Welt so oder ähnlich gebaut.

»Novgorod« wurde erfolgreich auf der elektronischen CAD-Werft von Thomas Pleiner kielgelegt. Die ersten Ergebnisse sind hier zu sehen. Mit der Komplettierung des Modells ist im 3. Quartal diesen Jahres zu rechnen.

Unseren Veröffentlichungen ist zu entnehmen, daß das Programm des CFM-Verlags recht umfangreich geworden ist.

Generell ist auch zu beobachten, daß der Kartonmodellbau über eine Vielfalt von Modellen verfügt, die so auf keinen anderen Modellbau-sektor zu finden sind. Man kann hier im gleichen Maßstab ganze Entwicklungen wie z.B. die der Verkehrsflugzeuge, Jagdflugzeuge, oder auf dem Schiffsektor die Entwicklung der Zerstörer, angefangen vom Torpedoboot von 1900 bis

zum modernen Raketenzerstörer, darstellen. Diese Beispiele lassen sich fast unendlich und beliebig fortsetzen. Welcher Modellbausektor bietet noch so eine Vielfalt? Schulen und Museen sind aufgerufen, darüber nachzudenken, wie sie dieses Medium pädagogisch oder museumswissenschaftlich einsetzen können. Gerade im Schul- und Museumswesen kann man an Hand von Karton-Modellen eine ganze Entwicklungsgeschichte auf das Anschaulichste darstellen.



Die Wiedergabe der beiden »Novgorod« Zeichnungen wurde aus urheberrechtlichen Gründen in Detail und Auflösung reduziert.

Lieferbare Modelle aus dem CFM-Verlag

Schiffe	Empfohlener Verkaufspreis
Schlachtschiff »Yamato«	60,—
Zerstörer »Erich Koellner«	32,—
Zerstörer »Orkan«	30,—
Zerstörer JKN-Klasse	30,—
Kreuzer »Prinz Eugen« (<i>Nur noch über Waldmann/München</i>)	90,—
K.u.K Kreuzer »Helgoland«	32,—
Minensuchboot M 40	28,—
Korvette »Tarantul« (DDR- und Bundesmarine - 2 Modelle)	28,—
Küstenwachboote BG 23/BG 24 (2 Modelle)	24,—
Schnellboot Typ 38 »S100« (2 Modelle)	24,—
Eisbrecher »Lenin«	48,—
Kreuzer »Swordlow«	48,—
Flugzeuge	
Passagierflugzeug Tupolev TU 134	32,—
Großraumtransporter Antonow AN 22	32,—
Viermotoriges Großflugzeug Zeppelin »Staaken«	29,—
Hubschrauber Bell 205 »UH-1D Huey«	25,80
Fahrzeuge	
Russischer Panzerwagen	14,80

Irrtum und Änderungen vorbehalten – Stand der Informationen: Juni 1998



*Bundeswehr-LKW Studie
von Hartmut Scholz/Gänfelden.
Ein Mustermodell – sehr schön
und detailreich konstruiert. Die
potentielle Käuferschicht ist aber
für eine Drucklegung nicht zahl-
reich genug.*

Schiffsmodellbau- Gemeinschaft

Isar-Piraten München e.V.

Schiffsmodelle sind das getreue Abbild der Entwicklung von Schiffsbau und Seefahrt durch die Jahrhunderte. Schiffsmodellbau und Schiffsmodellssport ist eine faszinierende Beschäftigung mit technischem wie auch historischem Hintergrund. Wenn Sie dieses sinnvolle Hobby in Ihrer Freizeit betreiben wollen, sind wir, die *SMG Isar-Piraten München e.V.* für Sie der richtige Partner.

Natürlich sind wir auch dem deutschen Dachverband nauticus e.V. und dem Weltverband für Schiffsmodellbau und -sport Naviga angeschlossen. Das Alter spielt in unserem Verein keine Rolle, verbindend ist allein das Interesse an einer sinnvollen Freizeitgestaltung und einem Hobby. Zu unseren Aufgaben als Verein zählt die Koordination der Interessen unserer Mitglieder. Wir veranstalten Freundschafts-Wettbewerbe und Landesmeisterschaften, besuchen viele Regatten als Teilnehmer und Zuschauer und nehmen natürlich an Ausstellungen und anderen Veranstaltungen teil.

Der Informationsaustausch besitzt einen festen Platz in unserer Arbeit. Wir treffen uns zweimal im Monat zu einem Stammtisch, bei dem die Aktivitäten des Vereins besprochen werden und die Probleme, Kniffe und Tips des Modellbaus zur Sprache kommen.

Seit jeher begeistern Schiffsmodelle, wie sie in Museen, historischen Sammlungen oder auf Ausstellungen zu sehen sind, junge und erwachsene Menschen in gleicher Weise. Gerade auf Ausstellungen kann man aber erfahren, daß der Bau von Schiffsmodellen keine Hexerei ist. Die Modellbauer, die hier ihre Modelle dem Publikum präsentieren, sind ganz "normale" Leute, die dieses wunderschöne Hobby als Ausgleich zum beruflichen Alltag betreiben. Ebenso vielfältig wie die Gründe dieses Hobby zu betreiben, sind auch die Möglichkeiten die der Schiffsmodellbau bietet.

Angefangen vom einfachen Baukastenmodell bis hin zum bis ins letzte Detail vorbildgetreu nachgebaute Wettbewerbs-

modell können nahezu alle auf den Gewässern und Meeren der Welt fahrenden Schiffe als Modell nachgebaut und ferngelenkt auf dem Modellteich selbst gesteuert werden.

Was immer Sie auch bauen wollen, Sie werden bei uns stets Gleichgesinnte finden, die Ihnen mit Rat und Tat behilflich sind, ein guter Schiffsbauer zu werden.

Jedoch haben auch bei uns die Götter den Fleiß vor den Lorbeer gestellt. Viele unserer Mitglieder verlagern ihre Aktivitäten nach Saisonschluß in die Bastelstuben und Hobbykeller. Dort wird gezeichnet, entworfen, modelliert, konstruiert laminiert, geschnitten, aber auch vieles wieder verworfen. Nach den praktischen Erkenntnissen auf den Regatten werden Verbesserungen oder völlige Neubauten im Winter realisiert. Diese Arbeit ist je nach Geschick und Möglichkeit von der Elektronik bis zum Rumpfbau ein umfassendes Gebiet. Mit Rat und Tat stehen aber unsere Mitglieder zur Verfügung.

Wichtig ist aber auch, daß man eine Menge Gleichgesinnter kennenlernt. Viele gute Freundschaften über Ländergrenzen hinweg sind schon durch unseren Verein entstanden. Wollen Sie dieses Hobby nicht als Einzelgänger erleben, streben Sie Informations- und Gedankenaustausch an, wollen Sie erleben, wie das Hobby anderswo gestaltet wird, dann sind Sie bei uns gut aufgehoben.

Reden Sie mit uns

David Schwarzfischer
Ludwig-Thoma-Str. 36
85232 Unterbachern
Tel. 08131/79247 (Ortstarif München)

Vereinslokal: Wir treffen uns jeden dritten Dienstag im Monat in der Gaststätte Lerchenau in München in der Lerchenauer Str. 195. Beginn ist um 20.00 Uhr.

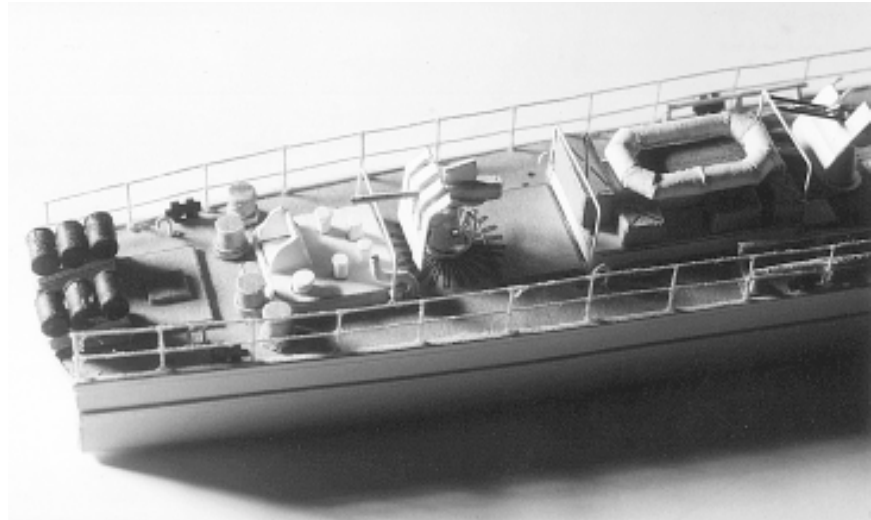
»Mike-Delta-redskin-four, your intentions are unreadable - say again!«



»AGAIN!«

CFM-Modell Schnellboot »S 100«

Ein hervorragend gebautes, mit großer Sachkunde ergänztes und ausgezeichnet fotografiertes Modell – von Dipl. Ing. Lachmann/Salzburg



Ein Teil der CFM-Flotte

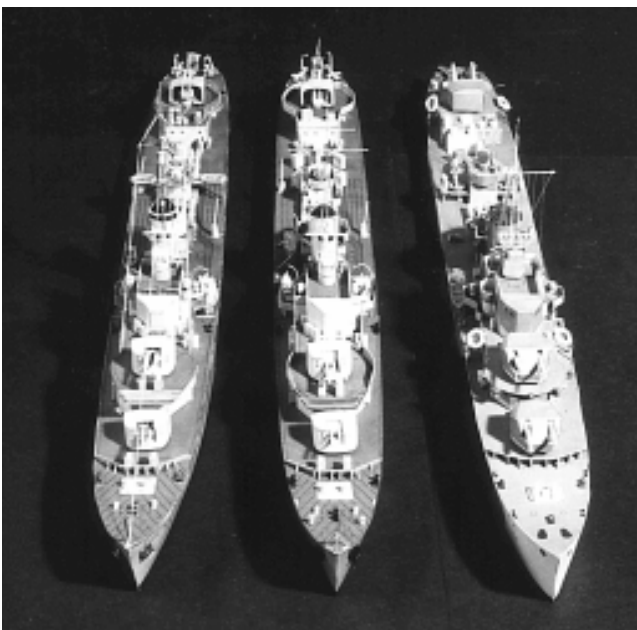
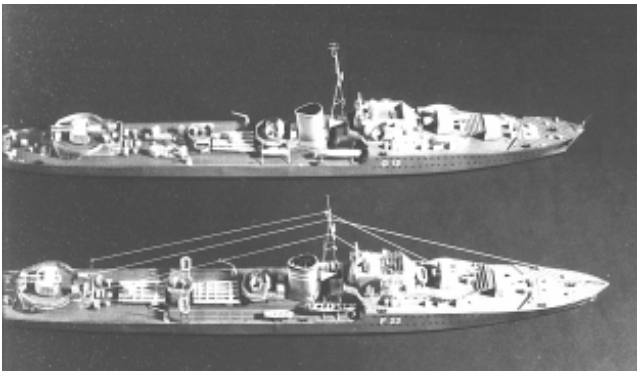


© Aller Fotos auf dieser Doppelseite: CFM-Verlag

Friedliches Beisammensein verschiedener Kriegsmarinen



cfm-Modell ORKAN-Klasse
 cfm-Modell J-K-N Klasse
 cfm-Modell Zerstörer »Hans Lody«
 gemeinsam »auf Reede«



2. Jahrestreffen für Kartonmodellbauer in Dayton/Ohio

Samstag & Sonntag – 3. und 4. Oktober 1998
Downtown Doubletree Hotel – Dayton /Ohio/USA

Kommen und erleben Sie Modellbautechniken, tauschen Sie Modelle, kaufen Sie vergriffene Modelle, die Sie schon immer haben wollten, aber nicht finden konnten.

Jeder offizielle Teilnehmer kann einen Tisch von ca. 1 meter Länge mieten, um Modelle auszustellen. Platz ist knapp, daher ist rechtzeitige Reservierung nötig. Teilnahmegebühr und Miete für einen Ausstellungstisch \$ 20 für beide Tage. Eintritt für Besucher \$ 5. Teilnahmegebühr und Miete entrichten Sie bitte im voraus an:

Paper Modelers Convention
 PO Box 292009
 Kettering, OH 45429 USA

Bitte Namen und Anschrift nicht vergessen

Für Hotelreservierung zu Sonderkonditionen:
 Tel.: 001 (937)461-4700 (von Deutschland)
 (Beziehen Sie sich dabei auf die Paper Modeler Convention)

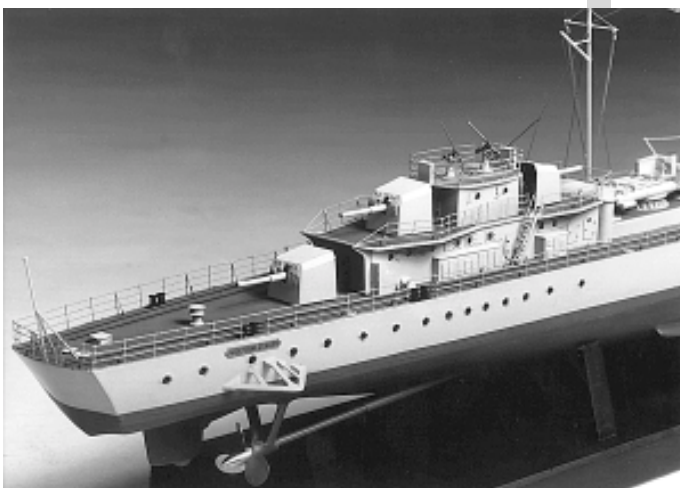
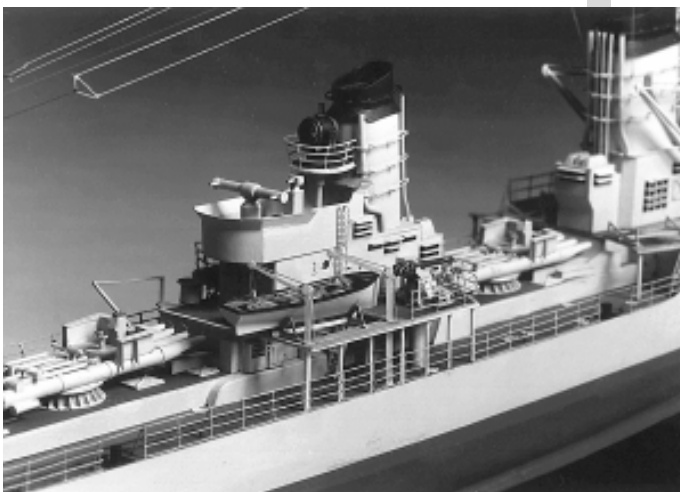
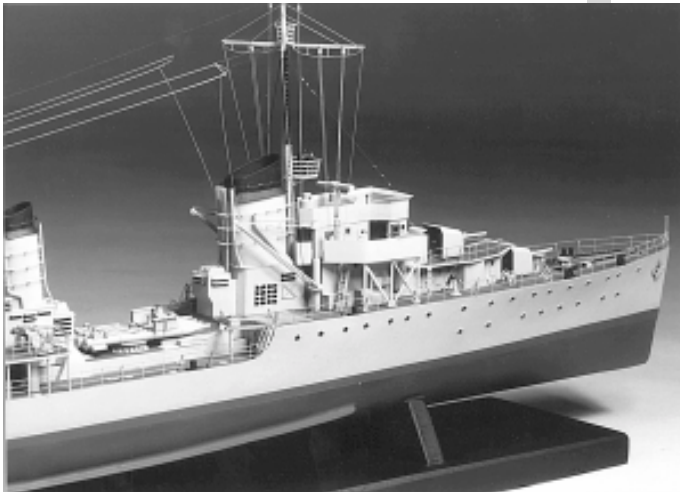
Das zweite Jahrestreffen für Kartonmodellbauer steht im Herbst bevor. Myles Mandell hat die Organisation übernommen – und gibt noch einige wichtige Tips: Teilnehmer, die mit dem Flugzeug anreisen, können entweder nach Columbus/Ohio oder Cincinnati/Ohio fliegen. Beide Flughäfen liegen etwa 1 1/2 Autostunden vom Downtown Double Tree Hotel in Dayton/Ohio entfernt. Gäste, die direkt nach Dayton fliegen werden kostenlos durch das Hotel vom dortigen Flugplatz abgeholt. Das Downtown Double Tree Hotel bietet für die Teilnehmer der Convention einen Sondertarif von \$ 75 für Einzel- und Doppelzimmer an. Es gibt zwei Double Tree Hotels in Dayton, daher ist bei Reservierungen darauf zu achten, das »Downtown« Double Tree Hotel anzugeben und sich auf die Teilnahme an der Cardmodel Convention zu berufen. Flüge von Deutschland nach z.B. Cincinnati (und zurück) gibt's zur Zeit für etwa DM 1.100. —

Kontakt für 2nd ANNUAL INTERNATIONAL
 PAPER MODELERS CONVENTION
 Myles Mandell <micromodels@YAHOO.COM>



Zerstörer Typ 34A »Wolfgang Zenker«

Was alles aus einem Kartonmodell werden kann...Bilder, die das Herz jeden Modellbauers höher schlagen lassen



TERMINE

Weltmeisterschaft NAVIGA/DANZIG

vom 21. August 1998 bis 30. August 1998

Kontakt: Eberhard Türck
Schmitteborn 39 b
D-42389 Wuppertal
Tel. + Fax 0202/60 703 94

2nd Annual

card modellers convention Dayton/Ohio

vom 03. Okt. 1998 bis 04. Okt. 1998

Kontakt: Myles Mandell
e-mail
<micromodels@YAHOO.COM>

Deutsches Marinemuseum Wilhelmshaven

täglich geöffnet

Öffnungszeiten 10.00 bis 18.00 Uhr

Südstrand 125, D-26382 Wilhelmshaven

Kontakt Telefon 04421 41061 /62

Telefax 04421 41063

11. Intern. Karton-Modellbau-Treffen

im Deutschen Schiffahrtsmuseum

vom 24. April 1999 bis 25. April 1999

Kontakt Deutsches Schiffahrtsmuseum

Dr. Siegfried Stöltzing

Hans-Scharoun-Platz 1

D-27568 Bremerhaven

Tel. 0471 - 48207-48

Fax 0471 - 48207-55

Faszination Modellbau – Messe Sinsheim

vom 05. März 1999 bis 07. März 1999

Ausstellung für Modellbahnen und Modellsport

Modellbau-Messe Dortmund

vom 22. April 1999 bis 25. April 1999

Alle Fotos für den cfm-verlag wurden von Peter Grandl, München, aufgenommen.

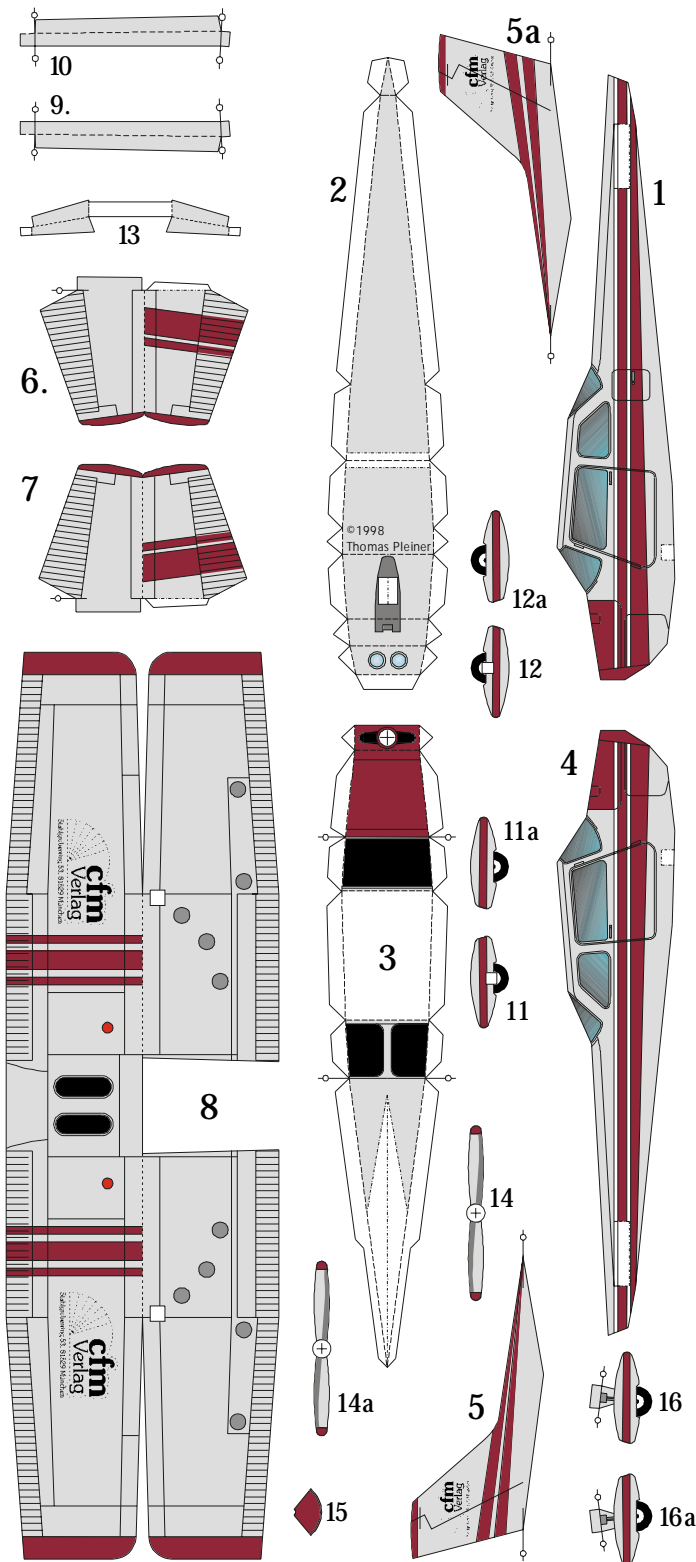


Japanisches Schlachtschiff »YAMATO«

Kartonmodell 1:250 cfm-verlag

Cessna 172 »Skyhawk«

Dieses Modell gibt's kostenlos. Mit einem Fotokopiergerät auf ein Kartonmaterial von 130 - 165 g/qm übertragen. Nach eigenem Geschmack farblich gestalten – und los geht's!



© CESSNA is a trademark of Cessna Aircraft Corporation, Wichita, Kansas, USA

© 1989/1998 mip-studio Thomas Pleiner
<http://www.helo.de/pleiner>
 E-mail: thomas.pleiner@t-online.de

Modellbau- Interessengemeinschaft Hachinger Tal

Haben Sie Interesse am
Modellbau?
Möchten Sie gerne
Mitglied werden?

Dann rufen Sie bitte eine der
folgenden Telefonnummern an:

08104 – 66 83 28
Werner Bachmann

089 – 614 401 36
Manfred Gern

089 – 141 11 19
Lutz Hoffmann

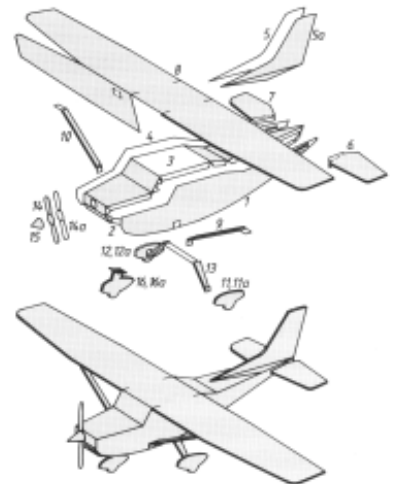
Wir unterstützen Sie in allen
Fragen des Modellbaus,
unmittelbar oder durch Vermittlung
eines Gesprächs mit einem
Experten.

In der MIG-Hachinger Tal sind
alle Sparten des Modellbaus
vertreten

- Flugzeuge
- Hubschrauber
- Schiffe und vieles andere

Sie finden bestimmt auch
für sich das Passende.

**Es grüßt die
MIG-Hachinger Tal**



Hauptfahrwerksbeine (13) unbedingt mit Draht verstärken



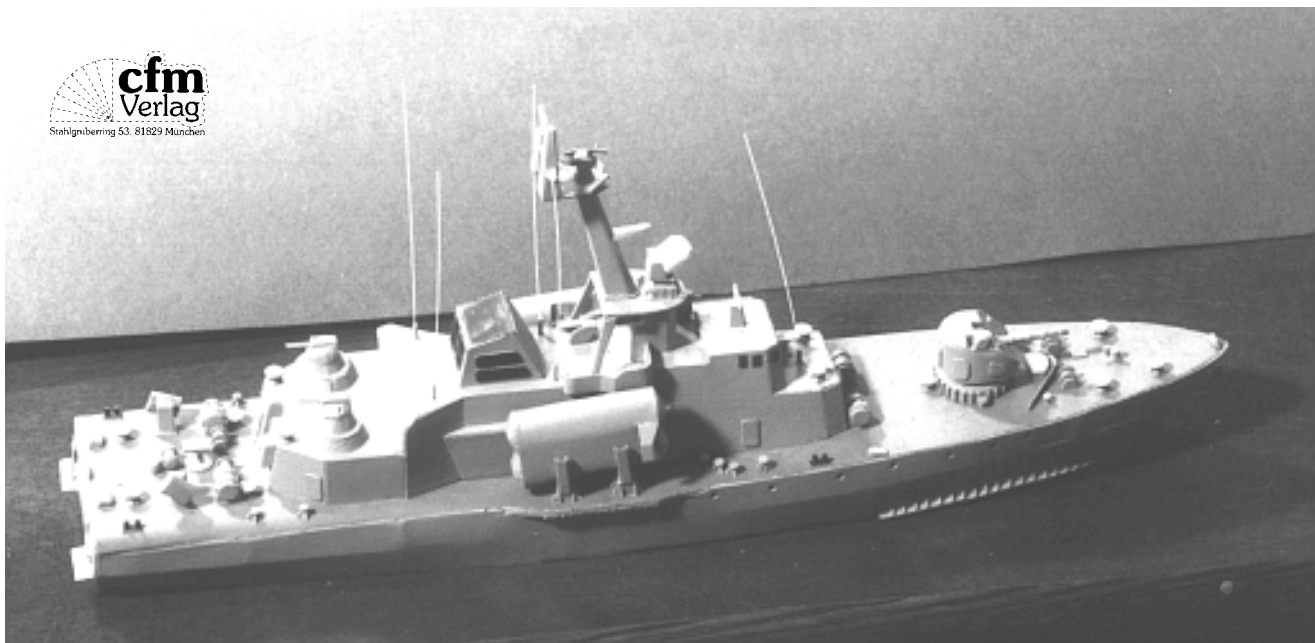
Korvette der »TARANTUL«-Klasse als cfm-Kartonmodell

Ein Baubericht von Günther Plath

Der Cfm-Verlag aus München hat es sich zur Aufgabe gemacht, Kartonmodelle für anspruchsvolle Modellbauer herauszubringen. Etliche Modelle sind bisher erschienen. Der Verlag machte erstmals mit

die Raketen sind aufwendig gestaltet. Der Modellbauer hat die Möglichkeit, aus einem Bausatz zwei Modelle zu bauen. Eines in den Farben der Bundesmarine und eines in den Farben der ehem. Volks-

vorwiegend für den Export. Mit dem Bau der ersten Einheit begann man 1977. Auch bei der Marine Polens und Indiens sind Schiffe der Tarantul-Klasse im Dienst. Indien will insgesamt 18 Einheiten in Dienst



der Herausgabe des Modells vom Zerstörer Z10, »Hans Lody« auf sich aufmerksam. Thema dieses Beitrages ist das vierte cfm-Modell, die Korvette der Tarantul-Klasse.

Da diese Schiffe in der Marine der ehem. DDR Dienst taten, sind sie sicher für viele Kartonmodellbauer interessant.

Die Konstruktion macht auf dem ersten Blick einen guten Eindruck. Meist ist es dieser erste Eindruck, der dann zur Entscheidung führt, das Modell sofort zu bauen. Dieser erste Eindruck trägt in den seltensten Fällen. Die Einzelteile waren sehr sauber gezeichnet. Auch sehr kleine Details waren zu finden. Die kleinen Pilzlüfter an Bord fehlten ebensowenig, wie die Leiste seitlich am Rumpf, auf der das Schiff bei Höchstfahrt gleitet. Auch an die Unzahl von kleinen Abstützblechen hat man gedacht. Die Kanone auf dem Vorschiff setzt sich aus über fünfzig Einzelteilen zusammen und auch die Starter für

marine der DDR. Man hat die Wahl, sein Schiff mit oder ohne Unterwasserschiff zu bauen. Der Modellmaßstab ist 1:250. Hier hat sich der Verlag an den in Deutschland allgemein etablierten gehalten.

Bauhinweise, in Form von sechs überaus informativen Zeichnungen, begleiten den Bau. Zahlreiche Details sind, zum besseren Verständnis, extra herausgezeichnet. Der Bau des Modells ist für einen geübten Modellbauer kein Problem. Einem Anfänger ist dieses Modell nicht zu raten. Auf der Umschlagseite sind fünf Originalfotos abgebildet. Auf vier Bogen sind die Teile für die zwei Schiffe gedruckt. Die Teile für das Spantengerüst sind auf stärkeren Karton gedruckt, daher man muß sie nicht mehr verstärken.

Das Vorbild

Entstanden ist dieser Schiffstyp auf der russischen Petrowskiy-Werft in Leningrad. Entwickelt wurden diese Schiffe

stellen. Fünf Schiffe wurden von Russland geliefert, alle folgenden werden auf indischen Werften in Bombay und Calcutta gefertigt. Die indische Bezeichnung lautet Veer-Klasse. Die Schiffe werden einen CODOG Antrieb erhalten. Gasturbinen für Höchstfahrt und Dieselmotor für die Marschfahrt. In der Bewaffnung entsprechen sie der russischen Tarantul 1 Version.

In der DDR-Marine wurden die Korvette als KRS-Schiffe bezeichnet. Das bedeutet »Kleines Raketenschiff«. Die erste Einheit wurde 1984 von der Sowjetunion geliefert. Es wurde unter dem Namen »Albin Köbin« in Dienst gestellt. Die später gelieferten Schiffe erhielten die Namen »Fritz Golbig«, »Paul Eisen-schneider«, »Hans Beimler« und »Rudolf Eglhofer«. Die »Rudolf Eglhofer« wurde in der Bundesmarine unter dem Namen »Hiddensee« geführt. Im Februar 1992 wurde die Korvette an die USA ab-



geliefert. Man will dort nähere Informationen über diese Schiffe erhalten. Besonders die Feuerleitanlagen sind von Interesse. Die anderen Schiffe wurden zum Verkauf ausgeschrieben. Neueste Informationen sprechen vom Abruch der restlichen drei Schiffe, da kein Käufer gefunden wurde.

Technische Daten der Tarantul-Klasse

Standardverdrängung 650 ts
 Einsatzverdrängung 760 ts
 Länge über alles 56,5 m
 Breite max 10,5 m
 Tiefgang 2,8 m
 Antrieb, CODOG/CODAGca. 40.000 Ps
 für etwa 40 kn Höchstfahrt
 Besatzung 50 Mann

Bewaffnung:

2 x 2 SS-N-2c mit 4FK Styx-C
 SA-N-5

1 x 76-mm/155 sowie 2 x 30-mm Gatling

Vor Baubeginn steht bei mir immer ein ausgiebiges Studium der Bogen, bei deren Studium mir auffiel, daß die Bauteile sehr eng gedruckt sind. Schon zu Beginn des Baues muss man sich entscheiden ob man sein Modell mit oder ohne Unterwasserschiff bauen will. Bevorzugt

man ein Wasserlinienmodell, muß man die Teile des Spantengerüsts sowie der Beplankung weglassen. Bei dieser Variante reduziert sich die Bauzeit erheblich. Bei mir entstand ein Modell mit Unterwasserschiff.

Das Modell

Der Bau eines Karton-Schiffsmodells beginnt immer mit der Herstellung des Spantengerüsts. Die Teile werden ohne Klebelaschen zusammengefügt. Normalerweise eignet sich für die Verklebung der Bauteile am besten. Zuerst werden Mittelträger und Querspanten auf die Bodenplatte geklebt.

Die Montage sollte auf einer geraden Unterlage erfolgen, damit sich das Spantengerüst beim Trocknen nicht verzieht. Eine Korrektur nach dem Trocknen des Klebers ist kaum möglich. Das Hauptdeck schließt das Spantengerüst nach oben ab. Will man sein Modell als Wasserlinienmodell bauen, muss man nun mit den Bordwänden weitermachen. Da ich jedoch ein Vollmodell erstellen wollte, folgte die Montage der Spanten des Unterwasserschiffes.

Der nächste Schritt ist das Anbringen der Beplankungsteile. Man arbeitet sich von hinten nach vorn vor. Vor dem Aufkleben muß man die Teile der Form der Spanten möglichst gut anpassen. Dies ist sehr

wichtig, damit sich die Beplankungsteile gut an die Spanten anlegen.

Ist die Beplankung angebracht, folgt der Anbau der Bordwände. Sie bilden gleichzeitig einen sauberen Abschluss zum Unterwasserschiff. Die Bullaugen kann man mit Folie verglasen.

Der Anbau des Heckspiegels schließt den Rumpfbau ab. Ruder und Schrauben sollte man sich für später aufheben. Denn beim Hantieren mit dem Modell kann es sehr leicht zu Beschädigungen dieser empfindlichen Teile kommen.

Die erste größere Baugruppe sind die Aufbauten. Da die Anfertigung dieser Teile keine großen Probleme bereitet, will ich auch nicht näher darauf eingehen. Bei der Montage der Aufbauten habe ich teilweise die Klebelaschen abgeschnitten. Vielfach gibt es ein besseres Ergebnis, wenn man auf sie verzichtet. Die stumpfe Verklebung der Teile ist problemlos.

Die wenigen Fenster schneide ich aus. Die Türen werden verdoppelt und aufgeklebt - erhöht die Plastizität. Die Fenster kann man mit transparenter Folie verglasen.

An dieser Stelle muß erwähnt werden, daß die Paßgenauigkeit der Bauteile sehr gut ist. Es ist keine Nacharbeit nötig, jedoch sollten unbedingt alle sichtbaren Schnittkanten in den Farben des Bauteils einfärben!



Nachdem die Aufbauten fertiggestellt sind bleibt »nur noch« die Anfertigung von Bewaffnung und Ausrüstungsteilen. Ab hier ist es dem Modellbauer überlassen, welches Ausrüstungsteil er als nächstes baut. Man ist nun nicht mehr so stark an die Nummerierung gebunden. Die Anfertigung der vielen Ausrüstungsteile erfordert eine Menge Geduld und Fingerspitzengefühl.

Besonders gut detailliert ist das 76 mm Geschütz auf dem Vorschiff. Es besteht aus über fünfzig Einzelteilen. Aber auch die beiden Raketenstarter, die neben den Aufbauten platziert sind, haben viele Einzelteile und sind in der Anfertigung nicht einfach. Alle Teile lassen sich ohne Probleme bauen. Der gute Eindruck, den die Konstruktion auf den ersten Blick machte, hat sich bestätigt. Der einzige Kritikpunkt – nach meiner Ansicht – ist die sehr dichte Bedruckung des Bogens. Man muß beim Ausschneiden der Teile sehr aufpassen, daß man die Nachbar- teile nicht

zerschneidet. Sehr aufwendig in der Anfertigung ist die Leiste seitlich am Rumpf mit den vielen vielen Abstützblechen.

Ein Tip: Bei sehr kleinen Bauteilen sollte man auf die Klebelaschen verzichten und die Bauteile stumpf verkleben.

Viele kleine Lüfter sind auf dem Deck und auf den Aufbauten verteilt. Beim Runden der sehr kleinen Röhrchen löst sich meistens die oberste bedruckte Schicht des Kartons. Ich ziehe die untere Schicht ganz ab, dann läßt sich das Teil auch viel besser mit einer dünnen Nadel runden. Der Festigkeit tut dies keinen Abbruch. Auf den Anbau der sehr kleinen Dreiecke habe ich verzichtet – auch mit einer Pinzette kann man diese winzigen Teile kaum handtieren. Die Hauben der Lüfter forme ich auf einer kleinen Perle durch kräftiges Andrücken. Die seitlichen Deckel der Rettungsinseln forme ich auf die gleiche Weise.

Auf den Radarmast stehen noch zwei kleine Gittermasten. Diese Masten sollte man

auch als Gittermasten herstellen. Dafür muss man die vielen kleinen Dreiecke aus dem Mastteil herausstechen. Dafür benutze ich ein sehr kleines, spitzes Klingemesser. Bevor ich die Teile aussteche, knicke ich das Bauteil einmal in die spätere Form. So kann ich später das Bauteil leichter formen. Sind alle Kleinteile angebracht und auch Schrauben, Wellen und Ruder angebaut, müssen nun die Antennen, Flaggenstöcke und die Tagelage angebracht werden. Diese Teile fertige ich aus selbstgezogenen Fäden, die ich aus Gießästen von Plastikmodellbausätzen anfertige.

Ist nun das Modell fertiggestellt, baue ich noch einen Ständer. Für ein Modell mit Unterwasserschiff ein unbedingtes Muß. Für den Sockel bietet sich das Unterteil einer Vitrine für H0 Modelltrucks an. Es wird in einer passenden Farbe lackiert. Auf die Stellfläche klebe ich einen Streifen Schleiflein feinere Körnung. Zum Schluss noch mehrere Schichten Klarlack.

Lesen Sie bitte weiter auf der letzten Seite



Agentur für visuelle Kommunikation

Grafik + Typografie
Grafische Dienstleistungen
Verpackungsentwicklung
Verpackungsgestaltung
Druckvorbereitung
Konstruktionszeichnungen

Thomas Pleiner
Ergoldsbacher Str. 19 – 21
D-84056 Rottenburg
Telefon +49 (0) 8781 92347
Telefax +49 (0) 8781 92521

E-mail thomas.pleiner@t-online.de

UNSERE LEISTUNGEN

Grafik + Typografie

- Photosatz mit QuarkXpress und Pagemaker
- Kunst-Kataloge
- Ausstellungs-Kataloge
- Zeitschriften und Magazine
- Visualisierung techn. Abläufe
- Datenblätter
- Produkt-Präsentationen
- Image-Broschüren
- Grafiken für Immobilienmarketing
- Plakate
- Buchgestaltung und -produktion
- Corporate Design Projekte
- Print-Werbemittel
- Website-Gestaltung
- Bastel- / Modellbau-Bogen

Grafische Dienstleistungen

- Film- und Dia-Belichtungen
- Andrucke, digitale proofs
- farbige Plots A4 - A1 bzw. bis 0,6 x 33 m
- elektronische Bildbearbeitung
- Vermittlung von Druckerei-Leistungen

- Beratung + Schulung für:
 - elektronische Druckvorstufe
 - QuarkXpress (PC + MAC)
 - Adobe Pagemaker (PC + MAC)
 - Adobe Photoshop (PC + MAC)
 - Adobe Illustrator (PC + MAC)
 - Adobe Pagemill
 - Adobe Acrobat
 - Adobe Type Manager
 - CorelDraw
 - Corel PhotoPaint
 - Ashlar Vellum (high-end CAD)
 - Ashlar Drawing board (low cost CAD)

Verpackungsentwicklung/-gestaltung

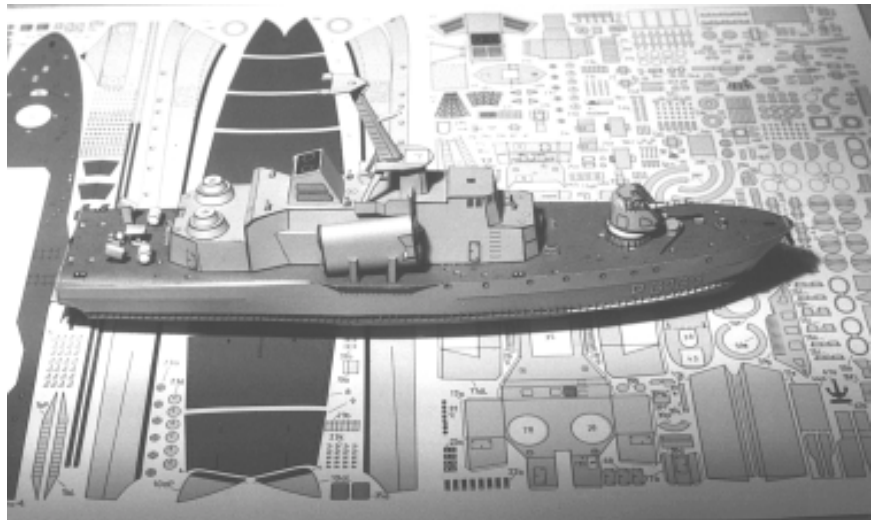
- Beratung
- Entwicklung Gestaltung von
 - Faltschachteln
 - Tuben
 - Dosen
 - Etiketten
- Produktionsbetreuung

Auf die Stellfläche klebe ich aus Streichhölzern, die ich auf unterschiedlich lange Stücke geschnitten habe, einen Stapelklotzständer – die Hölzer vorher in passender Farbe eingefärbt. Das Ganze kostet fast nichts, ist aber eine saubere Lösung.

Schlussbetrachtung:

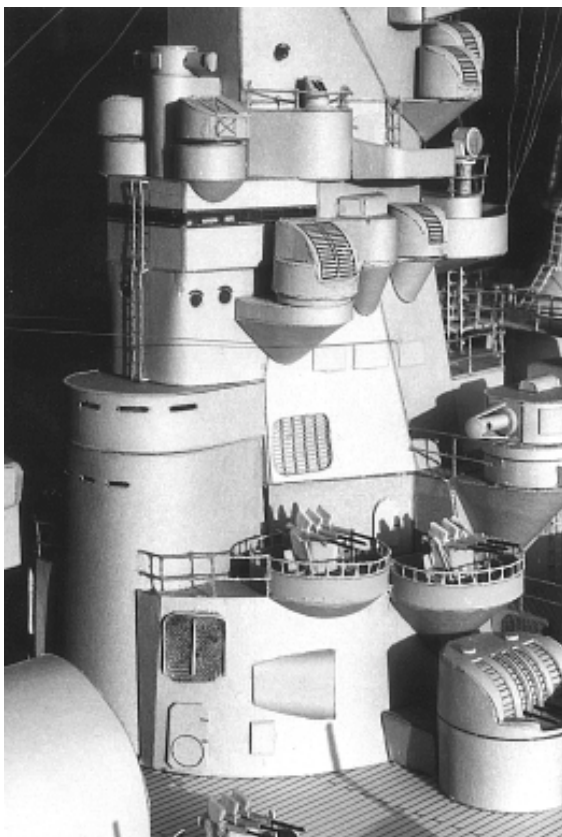
Endlich wird uns Kartonmodellbauern mal ein echter »Exote« präsentiert. Das Modell ist sehr gut durchgekonstruiert. Alle Teile des Originals sind wiedergegeben. Die Passgenauigkeit ist sehr gut. Das Resultat läßt kaum Wünsche offen. Die Anfertigung der vielen, vielen kleinen Details erfordert eine Menge Geduld und Fingerspitzengefühl. Für erfahrene Modellbauer ist dieses Modell eine Herausforderung. Das erzielte Ergebnis ist sehr gut.

Bleibt zu hoffen, daß der Cfm-Verlag seine Serie mit vielen solcher Modelle weiterführt.



»Tarantul« im Rohbau

Zum Abschluß: Bildimpressionen »YAMATO«



Ein hervorragend gebautes, mit großer Sachkunde ergänztes und ausgezeichnet fotografiertes Modell, von Dipl. Ing. Lachmann/Salzburg

