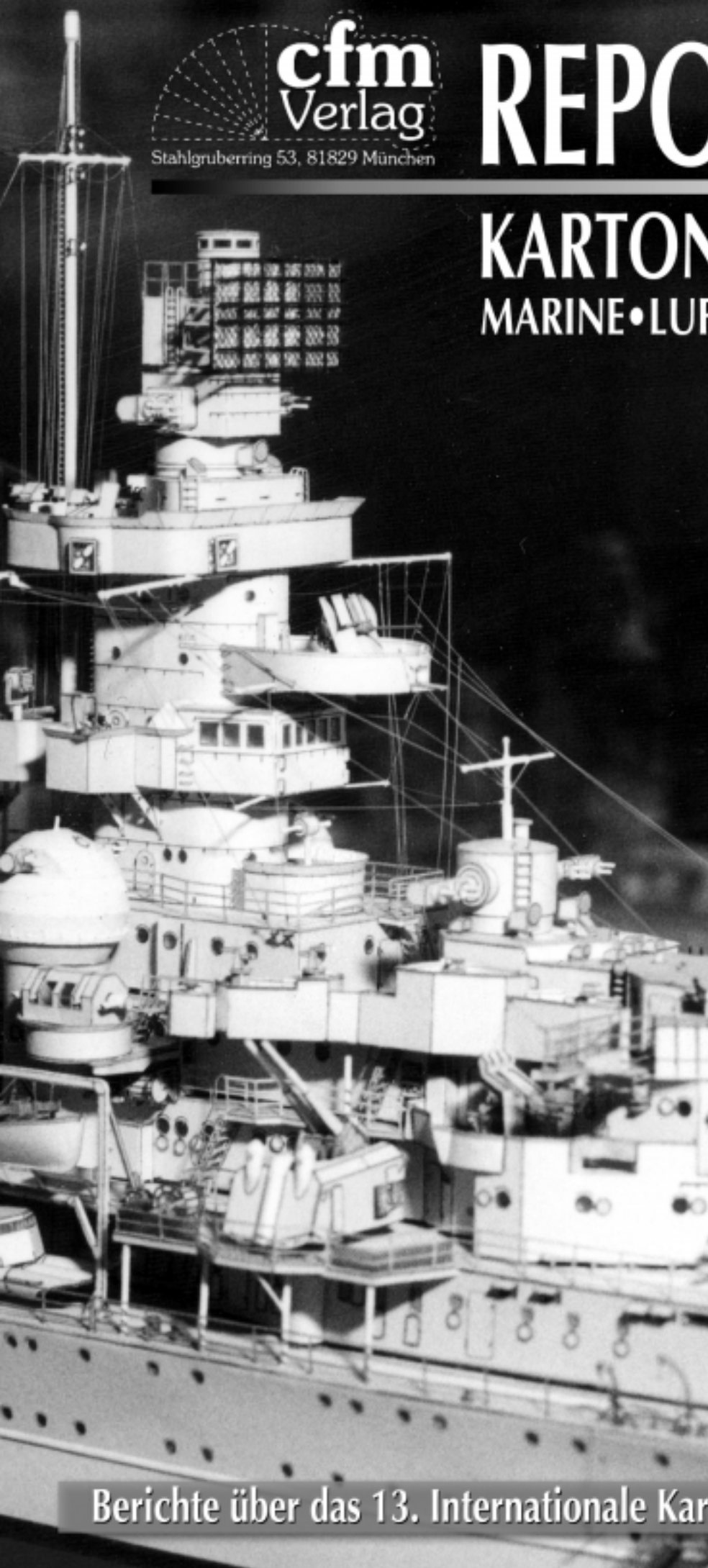


KARTONMODELLBAU MARINE • LUFTFAHRT • FAHRZEUGE



Historischer Bahnhof
»Rottenburg/Laaber«



KRANICH-Modell »Baade 152«



Schwergutfrachter
MS »Braunfels«



Tupolev Tu 144
Kranich-Modell reprint

Inhalt:

Editorial	Seite 2
Zwei neue »Kraniche« abgehoben	Seite 2
Turbinenflugzeug »Baade 152«	Seite 3
der ehem. DDR-Lufthansa	
Kartonmodellbau und »internet«	Seite 4
Die Zeit, die Farben und ihre	Seite 6
Zuordnung in Kartonmodellbau	
Termine/Vereine/Initiativen/Ausstellungen	Seite 8
Recherchen auf längst	Seite 9
verschwundenen Pfaden – »Admiral Scheer«	
13. Kartonmodellbauertreffen Bremerhaven	
Teil 1 – Günter Plath	Seite 12
Teil 2 – Axel Hupperts	Seite 14
Teil 3 – Dr. Siegfried Stöltig	Seite 16
Rundgang auf der »Potsdam«	Seite 18
»Junge Welt« Lizenzvertrag	Seite 18
»HS«-Design	Seite 18
»MAKIT« ab 2002	Seite 18
DSM-Modell Schnellboot »Kranich«	Seite 19
Passat-Verlag Spezial	Seite 20
Aus dem eigenen Wertjournal	Seite 21
CFM-Modell MS »Braunfels«	Seite 22
CFM-Modell »Bahnhof Rottenburg«	Seite 22
Messe Sinsheim	Seite 22
Lieferbare CFM-Modelle	Seite 23
Tupolev Tu-144 – Aufstellung in Sinsheim	Seite 24
An die Schulen und Vereine	Seite 24
Modell Heinkel »HE 178«	



Zum Titelbild:

Schwerer Kreuzer »Prinz Eugen« beim 12. Kartonmodellbauertreffen April 2000 in Bremerhaven / 1:250 / CFM-Verlag / Konstruktion: Thomas Pleiner, Modell gebaut von Dieter Pongratz.

Achtung:

Das Pleiner/CFM-Modell ist zur Zeit **ausschließlich als Wasserlinienmodell** lieferbar. Ein Photoätzteile-Satz speziell für dieses Modell ist derzeit nicht in Vorbereitung. Ein Vollrumpf-Modell der »Prinz Eugen« entsteht für die 2. Auflage und ist voraussichtlich im Jahre 2003 verfügbar.

Impressum

©2001 CFM-Verlag, München
Die cfm-Hauszeitung erscheint in unregelmäßigen Abständen und ist - gegen Erstattung der Portokosten - kostenlos.

Herausgeber: cfm-Verlag, Stahlgruberring 53, 81829 München

Redaktion: Michael Müller

Telefon bei MM-Druck: 089/4291-95 oder -96

Telefax: 089/421652

Druck: MM-Druck GmbH

Gesamtgestaltung, Fotosatz, EBA, & redaktionelle Mitarbeit: MTP-Studio Thomas Pleiner, August 2001

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

Editorial

Thomas Pleiner

7 Jahre CFM-Report - damit einher geht eine beeindruckende Entwicklung der CFM-Modell-Kollektion. Gewachsen aus einem mutigen und idealistischen Anfang, sind heute 28 Kartonmodelle lieferbar. Eine Kollektion, die – abseits vom »mainstream« – attraktive Modelle von besonderem Reiz bietet.

CFM-Modelle präsentieren die Vielfalt unterschiedlicher Konstruktionsansätze und Gestaltungsvarianten – nicht zuletzt eine Plattform sowohl für bewährte Zeichner als auch für »newcomer«.

Ganz besonders hervorgehoben werden muss das Engagement des CFM-Verlages für die Erhaltung und Wiederveröffentlichung der Kranich-Modelle aus dem Verlag Junge Welt der ehem. DDR. Seit Erscheinen des 2.000er CFM-Reports sind wieder zwei »seltene Vögel« rekonstruiert und aufgelegt worden: Tupolev »TU-144« und »Baade 152«. Noch im Jahr 2001 werden zwei bis drei weitere »Kraniche« zu neuem Leben erweckt. Wurden die ersten Kranich-Reprints noch durch konventionelle und aufwendige (und damit kostenintensive) foto-mechanische Verfahren erstellt, wurde den beiden hier genannten Modellen eine nicht minder aufwendige, aber durch elektronische Verfahren schnellere,

digitale Aufbereitung zuteil. Die Vorteile der digitalen Rekonstruktion sind so überzeugend, dass alle zukünftigen Reproduktionen der Kranich-Serie ebenfalls digital vorgenommen werden. Dem Kranich-»Thema« ist auf den weiteren Seiten ein Artikel gewidmet, der u.a. auf die digitale Technik et was näher eingeht.

Hauptberufliche Beanspruchung hat bisher das Erscheinen der »Novgorod« verhindert, aber auf dem Bogen soll unbedingt »2001« stehen. Sozusagen als kleiner Trost wurde ein hübsches Modell des historischen Rottenburger Bahnhofs (Maßstab 1:160) abgeliefert und die im vergangenen Jahr angekündigte Überarbeitung der website ist abgeschlossen. Weniger textlastig und internationaler präsentiert sich (unter anderem) der CFM-Verlag auf:

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

Die websites wurden zuletzt am 29. Juli 2001 aktualisiert und bieten für den Interessierten einen guten Einstieg in die internationale Welt des Kartonmodellbaus.

Verfasser und CFM-Verlag wünschen entspannende Modellbaustunden und viel Freude an den aktuellen und künftigen CFM-Modellen.

Zwei neue »Kraniche« abgehoben!

Michael Müller

Aus der Serie »Kranich« des Verlages Junge Welt, Berlin sind wieder zwei Flugzeuge neu aufgelegt worden. Vom Bogen zur Ladentheke haben sich die »Concorde des Ostens«, die Tupolev TU-144 im

in Sinsheim (TU-144) und die Rekonstruktion der Baade 152 in Dresden. Über beide Anlässe wurden im WDR-Fernsehen zwei hervorragende Filme gesendet.



CFM-Kranich-Modell »Baade 152« Maßstab 1:50
gebaut und fotografiert von Herrn Detzner (Aeronauticum Nordholz)

Maßstab 1:100 und das wohl ehrgeizigste Projekt der noch jungen DDR, das Turbinen-Verkehrsflugzeug Baade 152, im Maßstab 1:50, erhoben. Anlass dafür waren die Aufstellung im Verkehrsmuseum

Aber nun im Einzelnen:

Die Tupolev 144 weist verblüffende Ähnlichkeiten mit der französisch-englischen Gemeinschaftsentwicklung, der »Concorde«, auf. Diese Concorde

war durch ihre Eigenschaften, die zivile Nutzung der Überschallgeschwindigkeit, technische Besonderheiten und nicht zuletzt durch ihre Eleganz ein Höhepunkt der Luftfahrt.

Leider sind auch Tragödien damit verbunden. Eine französische Concorde stürzte im August 2000, beim Start vom Flugplatz Charles de Gaulle (Paris), ab. Alle Passagiere und die gesamte Besatzung kamen dabei ums Leben. Es waren 113 Tote zu beklagen. Aber nicht nur die westliche Concorde sorgte für schlimme Nachrichten. Die Tupolev 144 war fast an gleicher Stelle von einer Katastrophe betroffen. Sie stürzte spektakulär bei ihrer ersten Vorstellung im Westen am 3. Juni 1973 vor großem Publikum in der Nähe des Flugplatzes Le Bourget ab. Filmisch sind beide Tragödien aufgenommen worden, die TU 144 von zahlreichen Kameras, die die gewagten Flugmanöver der russischen Testpiloten bis zum Absturz festhielten und der Absturz der Air France Maschine, der mehr durch Zufall von einem Amateur festgehalten wurde.

Entstanden sind beide Flugzeug-Typen mehr aus Ehrgeiz denn aus wirtschaftlicher Vernunft. Es war die Zeit des kalten Kriegs in den 60er Jahren. Beide Systeme, im Westen wie auch im Osten, wollten ihre Überlegenheit auf den technischen Gebieten der Luft- und Raumfahrt beweisen.

Es sollte damit der Weltöffentlichkeit demonstriert werden, wie gut und effektiv die jeweiligen Volkswirtschaften funktionierten. Der Westen wurde mit dem ersten künstlichen Satelliten der Sowjets aus allen Überlegenheitsträumen gerissen. Im Westen begannen hektische Aktivitäten, um den vermeintlichen Vorsprung des Ostens zu egalieren. Neben der Eroberung des Weltraumes wurden im Westen auch viele andere Projekte in direkter Konkurrenz zum Osten entworfen und gebaut. Es handelte sich hierbei um so unterschiedliche Projekte wie z.B. Ölplattformen, U-Boote, Automobile, militärische und zivile Flugzeuge. Wer, bei der verblüffenden

Ähnlichkeiten der beiden Concorde, vom jeweils anderen abgeschaut, bzw. im anderen Lager spioniert hat, lässt sich nicht mehr zweifelsfrei klären. Tatsache ist, dass die Tupolev 144 etwa 5 Monate früher zu ihrem Erstflug startete. Aber das alleine beweist noch gar nichts. Auf jeden Fall wurde durch den Absturz der TU-144 in Paris der Verkauf in den Westen oder an neutrale Staaten praktisch unmöglich. Trotzdem bauten die Sowjets insgesamt 17



CFM-Kranich-Modell »Baade 152« in Bremerhaven (13. Kartonmodellbauertreffen April 2001)

Flugzeuge von diesem Typ und setzten sie auch ein. Nach Recherchen von Christian Glass setzte die Aeroflot die TU-144 vom 1. November 1977 bis 1. Juni 1978 im regulären Liniendienst zwischen Moskau und Alma Ata ein. Bei dem exorbitant hohen Treibstoffverbrauch der russischen Triebwerke konnte dieser Einsatz kaum im wirtschaftlichen Bereich liegen. Wahrscheinlich war eine militärische

Verwendung vorgesehen. Aber bald hatte sich auch dies erübrigt (Nach einem Triebwerksbrand in Moskau wurde der Einsatz gestoppt und der Bau weiterer Maschinen eingestellt) und die Flugzeuge standen auf einem Militärflugplatz in der Nähe von Moskau. Ihr Zustand wurde zusehends schlechter. Selbst für die allernotwendigsten Wartungen fehlten bald jegliche Mittel.

Die Technik-Museen in Speyer und in Sinsheim hatten die Idee, eine TU-144 in ihrem Museumsbereich aufzustellen. Vorher konnte schon die Antonov AN 22 nach Speyer geflogen werden. Sie steht jetzt als Cafe eingerichtet den Besuchern offen. Die TU-144 konnte fliegerisch nicht mehr überführt werden. Keines der Flugzeuge war mehr flugtauglich und außerdem stand keine genügend lange Landepiste zur Verfügung. So wurde die TU-144 zerlegt und auf dem Ostsee-Wolgakanal nach St. Petersburg gebracht. Dann weiter auf dem Seeweg nach Rotterdam und rheinaufwärts in die Nähe von Sinsheim. Das letzte Stück wurde über die Straße bewältigt. Insgesamt eine enorme Transportleistung. Jetzt steht dieses imposante und elegante Flugzeug endgültig im Museum von Sinsheim und kann von jedermann besichtigt werden.

Die Tupolev Tu144 77102 der AEROFLOT



Turbinen-Passagierflugzeug Baade 152

Michael Müller

Durch den zweiten Weltkrieg wurden nicht nur viele Menschen völlig ungerecht und unschuldig getötet, sondern auch die deutsche Nation von ihrer damaligen technisch führenden Position verdrängt. Diese Schäden, angerichtet von den völlig absurden Ideen des Nationalsozialismus und deren größenwahnsinnigen Politikern konnten nach dem Krieg nicht mehr aufgeholt werden. Andere Nationen, vor allem die Siegermächte, versicherten sich des deutschen Know-hows und perfektionierten dessen Ideen weiter. Hier seien genannt: Telekommunikation (das Telefax-Gerät war bereits konkret in Form des Hell-Schreibers vorhanden), drahtlose Übertragung von Bildern, heute Fernsehen genannt, Raketentechnik und Raumfahrt, Kernspaltung, bis hin zum Düsenantrieb von Flugzeugen. Auch heute noch weitgehend Zukunftstechnologien. All dies Wis-

sen wurde von den Nationalsozialisten für ihren verbrecherischen Krieg missbraucht.

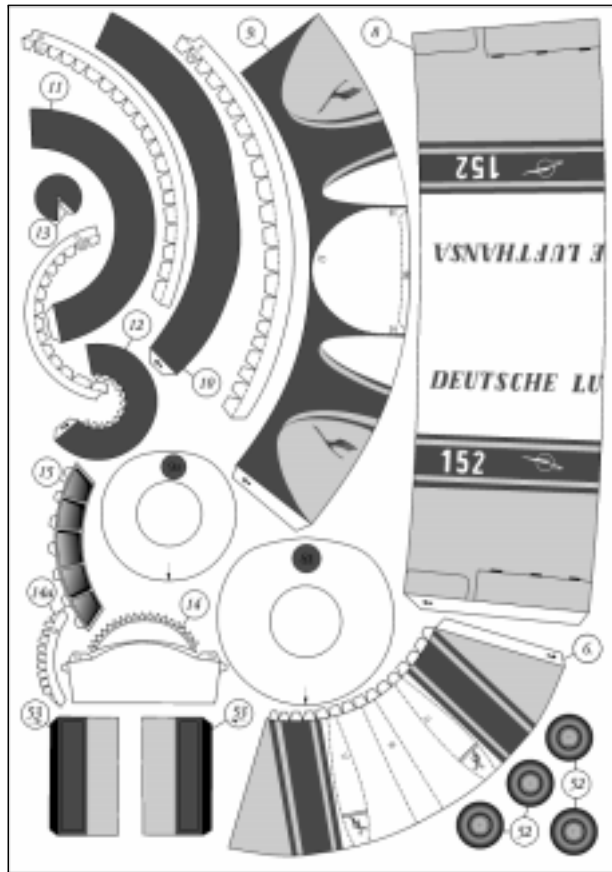


Aus dieser »Konkurrenzmasse des Wissens« entstand, wenn auch unter ganz anderen Voraussetzungen, die Zukunftshoffnung der noch jungen DDR, die Baade 152. Die Grundlagen hierfür wurden bereits in den Jahren von 1943 bis zum Kriegsende 1945 gelegt. Ingenieur Brunholf Baade war bei den Junkers Werken mit der Entwicklung des vierstrahligen Bombers Ju 287 beschäftigt. Hier wurden bereits bahnbrechende Entwicklungen eingeleitet, die alle weiteren Bauten von Düsenjets maßgeblich beeinflussten. Der schwierigste und technisch aufwendigste Teil bei der Entwicklung eines Flugzeuges war die Gestaltung der Tragflächen. Diese wurden bei der Ju 287 pfeilförmig nach hinten angelegt. Die Triebwerke

wurden in separaten Gondeln unterhalb der Tragflächen angebracht. Dies ergab ein optimales Umströmen der Flügel. Viele erfolgreiche Passagierflugzeuge und Bomber weisen bis heute diese Merkmale auf. Nach dem Zweiten Weltkrieg nahmen die Siegermächte die Unterlagen und Flugzeuge in ihren jeweiligen Machtbereich. Das technische Personal wurde aufgefordert mitzuziehen. Das geschah meist freiwillig oder, im Osten, auch unter Druck. Die meisten Ingenieure der Werke Heinkel, Junkers, Siebel und Arado wurden in den Osten »gebeten«. Unter der Leitung von Herrn Baade und unter Einbeziehung der Konstruktion für die Ju 287 wurde für die Sowjetunion der Bomber TL 150 gebaut. Doch die Militärs, ob im Westen oder Osten, setzten nicht weiter auf die Entwicklung von Bombern. Es wurde stattdessen die Raketentechnologie vorangetrieben. Das deutsche Konstruktionsteam durfte in die DDR zurückkehren. Im Juni 1954 beschloss das SED-Zentralkomitee der DDR eine eigene Flugzeugindustrie aufzubauen. Das nötige Wissen, einschließlich der Techniker, war vorhanden. Es wurden in Dresden-Klotsche Hallen für die Flugwerft gebaut. In Pirna-Sonnenstein wurde mit der Entwicklung von Strahltriebwerken begonnen und in Ludwigsfelde entstand ein Werk für das Fahrwerk und die Hydraulikanlagen.

Es waren mehr als 20.000 Menschen in dieser Industrie beschäftigt. Die Konstruktion der Baade 152 war sehr fortschrittlich und konnte sich im internationalen Vergleich durchaus sehen lassen. Auch westliche Kunden zeigten reges Interesse an diesem Flugzeug. Aber bereits bei der Zusammenstellung der Materialliste zeigte sich, dass vieles in der DDR und auch in der Sowjetunion nicht zu beschaffen war. Es mussten kostbare Devisen ausgegeben werden um wenigstens das Nötigste zu beschaffen. Trotz aller Schwierigkeiten konnte am 30. April 1958 der erste Roll-out stattfinden. Dieses Versuchsmuster I (V 1) hatte das Kennzeichen DM-ZEA. Am 4. Dezember 1958 startete die Baade 152 zu ihrem ersten Flug. Leider wurden die Triebwerke aus Pirna-Sonnenstein nicht rechtzeitig fertig, so dass die russischen Triebwerke vom Typ Mikulin RD98 zum Einsatz kamen. Diese Triebwerke wurden bereits in die MIG 19 und in die Jak 25 eingebaut und erprobt. Durch die Nachbrenner und den hohen Treibstoffverbrauch waren diese Triebwerke für zivile Flugzeuge nicht geeignet. Nach dem Erstflug wurden weitere Bodenerprobungen durchgeführt. Mitte Februar 1959 war die Maschine wieder startbereit. Am 4. März 1959 hob die Baade mit ihrer vierköpfigen Besatzung zum zweiten Mal vom Boden ab. Die Leipziger Messe hatte gerade begonnen und dem sowjetischen Parteichef Nikita Chruschtschow sollte der Stolz der DDR im Überflug präsentiert werden. Das Flugzeug ging zuerst auf eine Höhe von

6.000 Metern, danach wurde ein Sinkflug eingeleitet, der Flugplatz sollte in einer Höhe von nur hundert Metern mit eingezogenem Fahrwerk überflogen werden. Dieser tiefe Überflug war in dieser Phase der Erprobung riskant und war von der Flugleitung nicht genehmigt. Aber es stand ein Fotograf bereit, um diesen Moment aufzunehmen. Man



konnte daraus schließen, dass sich eine höhere Stelle über die Flugsicherung hinwegsetzte und das Überfliegen anordnete. Es kam zur Katastrophe. Der Sinkflug war noch nicht genügend erprobt. Die Besatzung versuchte verzweifelt den Sinkflug zu stoppen, aber die Triebwerke liefen nicht auf volle Leistung hoch. Aus 400 Metern Höhe kippte das Flugzeug plötzlich ab und schlug auf der Erde auf. Es geschah zwischen Ottendorf und Okilla, 8 km von der Landebahn entfernt. Die Besatzung, die Piloten Willi Lehmann und Kurt Bemme sowie die Ingenieure Georg Eismann und Paul Heerling kamen ums Leben. Sofort begann man mit der Erforschung der Unglücksursache. Es stellte sich zunächst heraus, dass die Abfanghöhe viel zu gering war um das Flugzeug in eine stabile Horizontale zu bringen. Über weitere Ursachen, wie die Versorgung der Triebwerke mit Kraftstoff, stellte man Vermutungen an, aber man kam nicht auf eine richtige Spur. Der zweite Prototyp V 2, wurde dann mit den Triebwerken Pirna Typ 014 ausgerüstet. Das Fahrwerk wurde in den Triebwerksgondeln untergebracht und weitere Verbesserungen wurden einge-

baut. Nach zwei weiteren Flugerprobungen brachen die erfahrenen Testpiloten die Erprobungen ab. Die Piloten waren bereits mit der TU 104 geflogen hatten hier sehr gute Erfahrungen gemacht und konnten über die Baade eigentlich nichts Negatives berichten, aber irgendein 7. Sinn warnte sie vor weiteren Flügen. Tatsächlich stellte sich bei weiteren

Bodenerprobungen heraus, dass die Gummibehälter der Kraftstofftanks sich aus ihren Verankerungen lösten. Durch die Entleerung entstand ein Unterdruck, dem die Tankaufhängung nicht gewachsen war; die Versorgung der Triebwerke mit Kraftstoff wurde unterbrochen und die Triebwerke konnten keinen Schub mehr entwickeln. Es wurde sofort und sehr intensiv an der Beseitigung der Mängel gearbeitet. Das erste Flugzeug der DDR-Lufthansa war bereits fertig und die internationale Kennung DM-SCA war vergeben. Doch die Zeit der Baade 152 war vorbei. Die Sowjetunion hatte mit der TU 104 ihren eigenen Mittelstreckenjet. Von ihren vage gegebenen Kaufabsichten für die Baade wollte sie plötzlich nichts mehr wissen. Im Westen flog die Boeing 707 und die französische Caravelle und das alles ohne sichtbare Probleme. Das Politbüro der DDR verfügte am 28. Februar 1961 die Einstellung der zivilen Luftfahrtindustrie. Die fertigen Flugzeuge wurden verschrottet und die Zellen als Baracken und sonstige Unterbringungsmöglichkeiten benutzt. Fünf Jahre nach der Wende wurde der letzte Rumpf bzw. das was davon übrig war, auf dem Flugplatz in Rothenburg entdeckt. Mit finanzieller Unterstützung eines Autohauses und eines Fernsehsenders wurde dieser Rumpf geborgen. Er wird derzeit im Verkehrs-Museum in Dresden wieder aufgearbeitet und soll dem breiten Publikum zugänglich gemacht werden.

Danke an Herrn Christin Glass für seine freundliche Unterstützung beim Lektorat.

Einige Internet-Adressen mit weiterführende Informationen (Stand 12/2000)

Verkehrsmuseum Dresden
www.verkehrsmuseum.sachsen.de

152-Geschichte-Zeitafel:
<http://home.t-online.de/home/frank.manke/gz.htm>

Baade 152, DDR 1958:
<http://www.motag-online.com/History4.htm>

Mittelstreckenflugzeug "152" der DDR – Eine X - Akte wird geöffnet!
Multi-Media CD-ROM bei:
<http://home.t-online.de/home/lehr.e-planung/152-cd.htm>

The Hugo Junkers Homepage Links:
http://ourworld.compuserve.com/homepages/hzoe/ju_link.htm

Kartonmodellbau und »internet«

Michael Müller

Über das neue Medium Internet wird sehr viel geschrieben und noch viel mehr diskutiert. Siehe auch die Berichte von Thomas Pleiner in den bereits erschienenen CFM Hauszeitungen. Es ist auch verblüffend, wenn man sieht, dass ganze Konstruktionen ins Netz gestellt werden und irgendwo am anderen Ende der Welt heruntergeladen und auf Karton ausgedruckt werden. Genauso kann man die

lich für die Niederlande bestimmt war, aber beim Ausbruch des Ersten Weltkrieges in die kaiserliche Marine übernommen wurde. Bei beiden Schiffen ist zwar der Maßstab mit 1:250 angegeben, aber real heruntergeladen ist es der Maßstab 1:235. Weiter sind Teile eines US Kreuzers, ein Drillingsgeschützturm und das Bordflugzeug vom Typ »Kingfisher« mit dem dazugehörigen Katapult etwa im Maßstab 1:200, und ein Einfach-Modell der »Graf Spee« und der »Dread-nought«, etwa im Maßstab 1:700, zur freien Benutzung im Netz. Jeder Kartonmodellbauer ist erst mal begeistert.

werden in einem Farb-Laserdrucker die Farben thermostatisch auf den Karton gebrannt. Die Temperatur liegt hierbei etwa zwischen 140 und 200 Grad, je nach Gerät. Dem Karton wird sehr viel Wasser entzogen, das geschieht entweder schon bei der Anfertigung der Kartons speziell für den Laserdrucker oder aber im Druckvorgang selber. Ergebnis: der Karton wird spröde und bricht sehr leicht beim Biegen oder Knicken. Weiter kann bei Verwendung des konventionellen Kartons durch den Wasserentzug die Farbe angelöst werden, der sog. Löschblatteffekt entsteht. Beides sind Kriterien, die das Modellbauen nicht zur Freude machen. Aber es gibt weitere technische Möglichkeiten. Hier wird es für den Einzelkunden teuer. Man kann nämlich seine CD an eine Druckerei geben, die technisch auf dem neuesten Stand ist. Hier werden die Daten direkt auf Film (CtF »Computer to Film«) oder auch gleich auf Druckplatten (CtP »Computer to Plate«) übertragen. Diese Druckplatten werden in eine konventionelle 4-Farb-Druckmaschine gespannt und dann wird eine vorher ausgewählte Kartonsorte bedruckt. Natürlich lohnt sich hier nur ein Auflagendruck von 100 bis 1.000 Stck. Die Kosten hierfür liegen im Format DIN A3 um DM 450,- bei 100 Stck. bis DM 800,- bei 1.000 Stck. Die Preise können je nach Ausstattung der Druckerei sehr unterschiedlich sein.



Homepage und Bestellseite des CFM-Verlages, www.cfm-verlag.de betrieben unter www.modellbogen.com von Rainer Hasse.

Seit kurzem bringt auch ein großer deutscher Verlag aus Wilhelmshaven einige Modelle auf CD-ROMs heraus. Was kann man daraus alles machen?

Hier wäre als erstes die technische Umsetzung zu betrachten. Welche Möglichkeiten bestehen, ein solches Modell auf Karton zu bringen? Die preiswerteste Möglichkeit ist der Ausdruck mittels eines

Eine Zwischenvariante hier ist das sog. Digitaldruckverfahren der Firma Heidelberg. Hier werden

Konstruktion, vorausgesetzt man hat die richtige Ausstattung, auf Diskette oder auf eine CD-ROM speichern. Diese kann man archivieren oder weitergeben. Die US-amerikanische Firma Digital Navy hat mehrere Schiffe und Zubehörteile zum freien Herunterladen ins Netz gestellt. Es handelt sich hierbei um den amerikanischen Minensucher der Admirable - Klasse Nr.157 »Caravan«. Von dieser Klasse wurden insgesamt rund 124 Schiffe gebaut. Teilweise existieren einige Schiffe noch heute im Jahr

Farb-Tintenstrahl- oder Farb-Laserdruckers.¹⁾ Ein 4-farbiger Ausdruck im Format DIN A3 (das ist 2 mal DIN A4) kostet etwa je nach Geschäft zwischen DM 10,- und DM 20,- auf 170 g/qm holzfreiem, weißem Karton. Das Modell schwarz-weiß auszudrucken und dann selbst zu kolorieren (wesentlich preiswerter als der 4-farb Ausdruck) besteht bei den o.g. amerikanischen Modellen nicht, da die Grundkonstruktion 3-farbig aufgebaut wurde. Das Schwarz wurde durch das Übereinanderlegen der 3 Grundfarben erzielt. In der »deutschen« Version ist das wiederum möglich, da hier der traditionelle 4-Farb-Aufbau der CMYK Skala gewählt wurde. Am besten ist es, die Daten vom Internet herunter zu laden und auf eine CD ROM zu brennen. Diese CD ROM wird dann in einen Print Shop gegeben. Preise siehe oben. Anders als beim traditionellen Offset-Druck



Homepage der internationalen Kartonmodell-website von Thomas Pleiner <http://thomas.pleiner.bei.t-online.de>

die Daten direkt in der Maschine verarbeitet und konventionell auf derselben Maschine gedruckt. Das Verfahren setzt sich aber wegen der großen Unflexibilität nicht am Markt durch.

Technische Daten der Admirable-Klasse:	
Tonnage:	650 ts. Standard 900 ts. Voll beladen.
Länge :	56,3 mtr.
Breite :	10,1 mtr.
Geschwindigkeit:	max. 15 Ktn
Reichweite:	4.300 sm b.10 Ktn
Besatzung:	108 Personen
Bewaffnung:	1 x 7,6 cm Mk22 4 x 4 cm Bofors 6 x 2cm Oerlikon
Indienststellung:	1943-1944

2001 in den mexikanischen, indonesischen und philippinischen Marinen. Ferner bietet Digital Navy das deutsche Torpedoboot V108 an, das ursprüng-

¹⁾ Moderne Digital-Farbkopierer verfügen über eine Schnittstelle, über die diese Kopierer von PC's angesteuert werden können.

Jetzt wollen wir die wirtschaftliche Seite einmal untersuchen. Bei den technischen Auflistungen wurden bereits Preise genannt. Beim Laserdruck kann man für 2 DIN A3 Bögen in etwa DM 30,- und DM

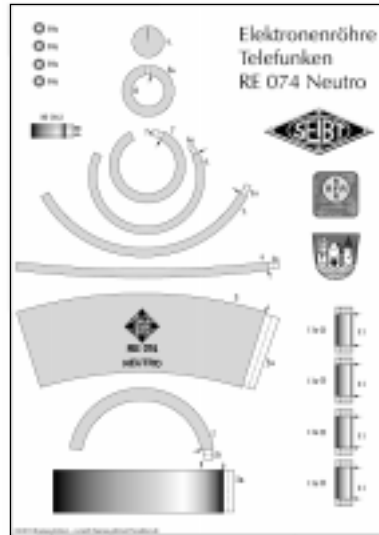
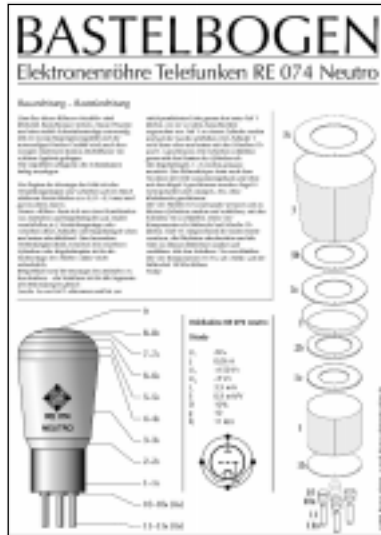
40,— inklusive der Datenaufbereitung berechnen. Die Mehrwertsteuer kommt in der Regel noch hinzu. Im Laden kostet dieses Modell ca. DM 30,— bei exzellenter Kartonqualität. Preiswerter umgerechnet auf den einzelnen Bogen ist hier ganz wesent-

Herunterladen in das Netz gestellt. Diese Stücke finden großen Anklang und wurden bereits 1 Million mal offiziell übernommen. Über den herkömmlichen Vertriebsweg verbreitet hätte der Musiker schon eine goldene Schallplatte und die Pläne

Das Urheberrecht schützt natürlich vor der unbefugten Weitergabe oder gegen eine nochmalige Verwendung. Möglicherweise ist der CD auch ein Formular beigegeben, auf dem der Empfänger bestätigen muß, dass er das Produkt nur für seine eigenen privaten Zwecke nutzt. Aber wer kann aus fernen Ländern überhaupt überprüfen, wer da eigentlich unterschrieben hat? Erfolgt die Bezahlung dann auch noch in Form von Bargeld, kann man, im Gegensatz zur Banküberweisung, die Herkunft des Geldes nicht zurückverfolgen. Wenn dann Raubdrucke oder Raubkopien irgendwo auftauchen, muß ein Verlag, wenn er dagegen vorgehen will, erst einmal Kenntnis davon haben. Wenn ich hier an meine eigene Situation denke, so bin ich mir bewusst, dass ich es mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht merken würde, wenn meine Produkte in Amerika oder China nachgedruckt und an heimische Händler verkauft würden. Ganz schwierig wird die Beweisführung, wenn mein Produkt mit neuem unbekanntem Logo erscheinen würde. Fast aussichtslos wird die Verfolgung gegen die Verletzung des Urheberrechts erst recht, wenn das Produkt im asiatischen oder russischen Raum nachgedruckt und von dort auch vertrieben würde. Es gibt natürlich auf der ganzen Welt Gesetze, ein rechtsfreier Raum ist theoretisch nicht vorhanden. Aber wie klagt man sein Recht ein? Es ist mit Sicherheit kein Verlag wirtschaftlich imstande, sein gutes Recht, z.B. in Asien oder in der Ukraine einzuklagen.

Fazit: Der CFM Verlag wird selbstverständlich die neuen Medien, wie das Internet in Zukunft nutzen, um den Kunden Informationen zu übermitteln oder um die eine oder andere Konstruktion vorzustellen und sicher vieles mehr.

Aber: Ein komplettes Modell wird vom CFM Verlag weder über das Internet noch auf CD-ROM verfügbar sein.



lich der Auflagedruck. Man muß aber viele »Abnehmer« finden, die sich an den Kosten beteiligen, für den Einzelnen wird das Verfahren zu teuer sein. Leisten kann sich das in der Regel nur ein größerer Verein, eine Schule, oder eine Institution die ein gesteigertes Interesse an diesem Modell(en) hat. Bei den Schulen oder bei entsprechend ähnlichen Einrichtungen wird nicht einmal das Urheberrecht verletzt. Aber was hat **ein Verlag** davon? Die simple Antwort: Gar Nichts!

Freies (d.h. kostenloses) Herunterladen wird nicht bezahlt, und weiter, ein noch so gesichertes System kann geknackt werden, bzw. viel einfacher ist es, wenn man über die entsprechende Codierung informiert ist. Das heißt im Klartext: wenn von der CD Kopien gezogen werden und diese mit der Codierung in Umlauf gebracht werden. Ein Beispiel hierfür: ein Musiker hat seine Werke zum freien

für eine Villa im Kopf. Fazit: auf diesem Weg Geld zu verdienen ist aussichtslos! Das gilt natürlich nicht für alle Geschäftsfelder. Wenn man über das Internet Bestellungen aufgibt und die Ware verteilt, die dann der Endkunde auch bezahlt, ist es ein ganz anderes Feld, als das was ich hier gerade beschreibe.

Natürlich ist auch der von Thomas Pleiner angedachte Weg, CD-ROMs mit der Konstruktion und den Farbauszügen gegen Gebühr zu verschicken, möglich. Wie in der Hauszeitung 1/2000 geschildert, kann diese CD dann gegen unbefugte Weitergabe dauerhaft geschützt werden. Aber wie bereits oben geschildert kann selbst das einmalige Herunterladen auf sehr verschiedene Materialebenen wie Karton, Lithos und auch Druckplatten erfolgen. Geschieht dies auf die beiden letztgenannten Träger, ist eine unbegrenzte Vervielfältigung möglich.

Die hier gezeigten zwei Beispiel-Modellbogen sind ein Auszug aus einem ladbaren Modell.

©2001 mtp-studio - thomas pleiner

Die Zeit, die Farben und ihre Zuordnung im Kartonmodellbau. Michael Müller

Es ist immer sehr schwierig dem Modell die richtigen Farben zuzuordnen. Man hat eine bestimmte Vorstellung des Vorbildes im Kopf und ist bemüht diese auch beim Drucken umzusetzen. Leichter wird es, wenn das Vorbild noch vorhanden ist. So kann man in etwa die farblichen Eindrücke, die man vom Vorbild hat, mit dem gedruckten Bogen abgleichen. Wenn das Vorbild nicht mehr existiert, so kann man als Hilfsmittel die jeweils damals gültige Zeitskala hinzuziehen. Diese Skala wurde von der damaligen Mode und den führenden Designerschulen als Lehrmeinung vertreten.

Farbe hat zu jeder Zeit, seit Menschengedenken eine

bedeutende Rolle gespielt. Sie wirkte für die Masse der Menschen immer als Vorbild und manchmal wurde sie auch zur Lenkung missbraucht, frei nach dem Motto »alles folgt meiner Fahne«. Im Altertum war die ägyptische Stadt Luxor das leuchtende Beispiel. Die öffentlichen Repräsentationsbauten waren von einer farblichen Herrlichkeit die die Menschen stark beeindruckten. Das Erscheinungsbild der Stadt Luxor blieb bis zum heutigen Tag im Gedächtnis der Menschen haften, immerhin über dreitausend Jahre. Im alten Griechenland wurden die Tempelbezirke farblich ausgemalt, weiß sind die berühmten Tempel, Säulen und Statuen erst heute. Im alten Rom

war die Farbe Purpur von höchstem Luxus. Ein vier Zentimeter breiter Saum auf der weißen Toga eines



römischen Senators hatte in etwa den Wert eines Einfamilien-Hauses in süddeutscher Lage. Bis heute

ist das edle Purpur von Bedeutung. Es wird von den Kardinälen der römisch-katholischen Kirche zu ihrer Einsetzung getragen und wird daher im Volksmund auch als Kardinalsfarbe bezeichnet.

Soweit ein kurzer Rückblick. Heute im Zeitalter der chemischen Farben werden die Farben in einer ganzen Skala für Modelinien und auch für das Gestalten von Gebrauchsgegenständen sowie für Veranstaltungen eingesetzt. Nach dem zweiten Weltkrieg war eine pastellfarbige Linie, stark an Eiscreme erinnernd, von Amerika ausgehend über die ganze Welt verbreitet. In den 60ern Jahren setzte nach den Studentenrevolten die »Flower Power«-Bewegung neue farbliche Akzente. Jetzt wurden kräftige Farben modern. Die breite Masse tapezierte ihre Wohnung nicht mehr mit dem dezenten Blümchenmuster, sondern mit geometrisch gemusterten Tapeten in kräftigen Farben. Die Farben orange, violett und ein kräftiges braun waren vorherrschend. Die Beatles trugen bei ihren Konzerten kräftig farbige Phantasie-Uniformen und die Mitglieder obskurer Sekten kleideten sich in gelb (Hare Krishna) oder auch rotviolett (Purvodaias); in den Großstädten waren diese Farben allgegenwärtig. Die olympischen Spiele in München 1972 hatten ihr eigenes Farbschema. Es sollte Heiterkeit, Harmonie und Freude vermittelt werden. Die Grundfarbe war hier ein strahlendes Blau, den bayerischen



piade und zog sich zum Nachdenken in die Toskana zurück. Die Farben dieser italienischen Landschaft bestimmten auch folgerichtig die neuen Farbskalen. In Mode kam ein erdiges grün, beinahe oliv, ein weinrot und ein lehmiges braun. Als das ganze Nachdenken ziemlich unfruchtbar zu Ende ging, ein gesellschaftlicher Umbruch nicht stattfand und die privaten Sorgen zunahmen, verschwanden auch diese Muster. Es kam jetzt die Zeit der Arbeitslosigkeit und des wirtschaftlichen Abwärtstrends. Jetzt beginnt die farblose Zeit. Die Kostüme der Damen wurden grau, basaltgrau, antrazith, die Herren trugen dunkelblau und schwarz. In den Häusern und Wohnungen wurden die Wände weiß und ein kleiner schwarzer Kasten, der Fernseher, war der farbliche Kontrast. Die Farbe der Autos war ebenfalls plötzlich schwarz. Far-

spiel der farblichen Rekonstruktion der BAADE 152 erklären möchte. Wieso die Baade, werden sich manche fragen, diesen Bogen gab es schon zur DDR-Zeit, man braucht ihn ja nur nachzudrucken. Falsch. Als in der DDR das Kranich-Modell erschien, ging man noch davon aus, dass dieses Flugzeug auch von



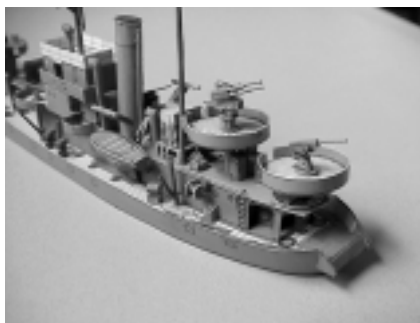
der Aeroflot gekauft würde. Im vorausseilenden Gehorsam druckte man diesen Bogen im Blau der sowjetischen Luftfahrt. Für die DDR-Lufthansa (später »Interflug«) war ein ganz anderes blau vorgesehen, nämlich das Blau, dass der damaligen Mode entsprach.

Man braucht sich jetzt nur die Zeit vor Augen zu führen, etwa 1954 bis 1958, und man kann die Farbe sehr gut rekonstruieren. Auch existieren noch genügend farbige Gegenstände aus dieser Zeit um das richtige Blau zu finden. Es war die Zeit, in der die ersten Ci-

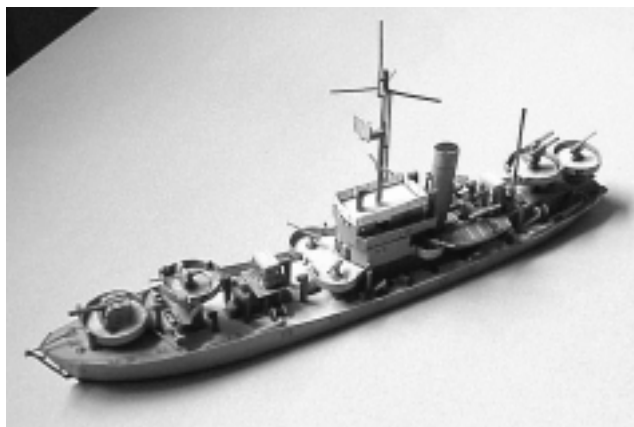
nemascope-Farbfilme entstanden. Gary Cooper und Marlon Brando waren die Helden, die Nylonhemden waren himmelblau und zartrosa, die Mädchen trugen Pettycoats und erdbeerfarbige Kleider, das Luxus-Auto schlechthin war ein pinkfarbener Cadillac. Das Wartburg-Coupé war zweifarbig creme und rot lackiert und vieles mehr. Hat man erst einen Einstieg in die Zeit, erscheinen auch die dazu gehörenden Farben. So ist es für die Herstellung von Kartonmodell-Baubögen wichtig zu wissen, in welcher Zeit das Vorbild existierte um die dazu die richtigen Farben zu wählen. Hat man die Zeit, so hat man die Farbe.

www.cfm-verlag.de

Die Fotos auf dieser und der gegenüberliegenden Seite zeigen das CFM-Modell »Vorpostenboot«.

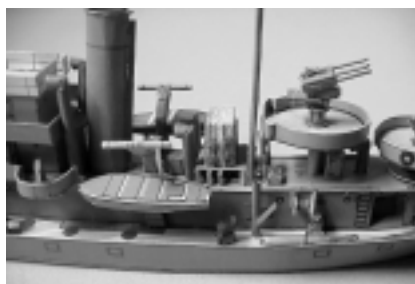


Himmel inklusive Föhn darstellend und ein strahlendes Grün, die Farbe der sommerlichen Almwiesen. Als Kontrast, um eine farbliche Spannung zu erzeugen, wurde gelborange und ein blauviolett dazu genommen. Die beiden Letzten wurden aus der noch in Mode stehenden »Flower Power«-Zeit entlehnt. Als die Spiele ganz und gar unharmonisch zu Ende gingen – jeder von uns hat noch das schreckliche Attentat auf die israelische Mannschaft im Gedächtnis – wandelten sich auch die Farben. Die Gesellschaft trennt sich von den 68ern und der Olym-



ben kamen keine mehr vor. Das Schwarz ist die Summe aller Farben die auf der Erde vorkommen und das Weiß ist lediglich die Bündelung der gesamten Lichtstrahlen, die dann wiederum durch Regentropfen gebrochen, den Regenbogen ergeben.

Aber was hat das alles mit dem Kartonmodellbau zu tun? Eine ganze Menge, wie ich es am Bei-



Guck mal, alles aus Papier

Die Kartonmodellbau-Ausstellung »Nicht von Papier!« im Landesmuseum für Technik und Arbeit, Mannheim ging am 4. Februar 2001 zu Ende. Die drei Fotos zeigen einige Impressionen, aufgenom-



men vor einem sonntäglichen Besucheransturm. Bemerkenswert die professionelle und einladende Gestaltung der Vitrinen mit Erläuterungen und stilisierten Bauteilen sowie die wirkungsvolle Ausleuchtung der einzelnen Modelle.

Weitere Beschriftungen gaben Aufschluss über den Namen, Herausgeber/Verlag, Maßstab und den Erbauer des Modells.

In der Luft tummelten sich Vögel (darunter ein Fischadler), Ballone, eine Lockheed C-130 Hercules, ein Zeppelin und mathematische Modelle.

Neben den Modellen wurden auch die zum Bau benötigten Werkzeuge präsentiert. Ein Weißmodell und einige Modelle im Baustadium gaben Einblicke in die Konstruktion von Modellbaubögen.

Über die rege Bautätigkeit an den beiden Basteltischen und die anregenden Fachgespräche unter den zumeist an den Wochenenden anwesenden Kartonmodellbauern staunten Erwachsene und Kinder glei-



chermaßen, kein Wunder also, dass die im Foyer zum Verkauf angebotenen Einsteiger-Modelle aus dem Aue-Verlag (Schreiber) ständig nachgeordert werden mussten.

Terminkalender:

Kartonmodellbau-Treffen und -Ausstellungen (ab August 2001)

15.6. - 30.9.2001

Ausstellung im Gewerbemuseum Winterthur (Schweiz): Architektur aus Papier - Häuser, Kirchen, Monumente: eine Welt im Kleinen. Begleitpublikation (ca. 150 Seiten; Autor: Hr. Nievergelt) bei Scheuer & Strüver erhältlich.

22.9.2001

Kartonmodellbau-Treffen im LTA Mannheim: 11-19.00 Uhr, Ebene D, Hörsaal (14-15.30 Uhr Vorträge und Organisatorisches)

5. - 7.10.2001

Modell & Hobby Leipzig

11.11.2001

Fahrt nach Esslingen zur Ausstellung »Architektur aus Papier« (siehe unten)

11.11.2001 - 24.2.2002

Ausstellung im Stadtmuseum Esslingen: Architektur aus Papier - Häuser, Kirchen, Monumente: eine Welt im Kleinen Begleitpublikation - siehe oben.

16. - 18.11.2001

Modellbautage Hamburg

cfm-Lokmodell Bayerische S3/6

Inzwischen wurde der Tender repariert, indem ich alle Teile mit Karton verstärkt habe. Es ist nun ein wunderschönes Modell geworden, das vorraussichtlich bei einer Weihnachtsausstellung der Kreissparkasse Esslingen ausgestellt wird. Beiliegend sende ich Ihnen Photos der Lok, die allerdings noch vor der Reparatur aufgenommen wurden.

Helmut Harm, 73733 Esslingen,
Krummenackerstr. 46



Geschützrohre als Drehteile aus Messing

Schatton Modellbau liefert hochpräzise Messing-Geschützrohre für alle gängigen Maßstäbe - erstklassig gedreht. Die Bauteile sind nicht nur in das eigentliche Rohr aufge-

Treffen der Kartonmodellbauer im Rhein-Neckar-Dreieck im Landesmuseum Mannheim

Termine 2001: 10. Februar
12. Mai
22. September
11. November (kein offizieller Teil, nur Angebot zur individuellen Gestaltung, da Teilnahme an Eröffnungsveranstaltung der Ausstellung in Esslingen)

jeweils samstags 10.00 Uhr bis 17.00 Uhr (Öffnungszeiten des Museums) im Museumsgebäude (Museumsstraße 1, 68165 Mannheim), der Raum ist ausgeschildert, bzw. an der Kasse zu erfragen.

Ablaufstruktur der Treffen:

14.00 Uhr bis maximal 15.30 Uhr:

Offizieller Teil des Treffens

14.00 Uhr bis maximal 14.30 Uhr:

Organisatorisches

Anschließend bis maximal 15.30 Uhr:

Beiträge aus dem Teilnehmerkreis: Vorträge/Berichte/Vorführungen/etc. (maximal 2). Vor und nach dem offiziellen Teil besteht die Möglichkeit der individuellen Gestaltung (Fachsimpeln, Basteln, Tausch oder Verkauf über zahliger Bogensätze, etc), hierbei Prinzip der »offenen Tür« für alle Museumsbesucher

Sondertermine: Tauschbörse einmal jährlich, ggf. in Abstimmung mit anderen Modellbau-/Modellbahn-Organisationen aus dem Rhein-Neckar-Dreieck. (Gemeinsamer) Besuch anderer Veranstaltungen: werden bei Anlass und Interesse im organisatorischen Teil vereinbart.

Workshop: Termine und Ort werden von den Beteiligten/Interessierten in Abstimmung mit dem LTA individuell festgelegt.

Kontaktdressen

Dr. Kurt Moeser, Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim (LTA),
Museumsstraße 1, 68151 Mannheim
Tel. 0621/4298-889,
E-Mail: MoesserK@lta-mannheim.de,
Internet: www.landestmuseum-mannheim.de
Joachim Heider,
Friedrich-Ebert-Str. 7, 67227 Frankenthal,
Tel. 06233/24102,
E-Mail: Joachim.Heider@T-online.de

Workshop: Samstag, 24. März, ab 10.30 Uhr
Museumsgebäude - Schwerpunkt: Schiffsmodellbau, insbesondere Spantengerüst, richtet sich insbesondere an Kartonmodellbauer mit wenig Erfahrung, daher Anmeldung erforderlich. Kontaktadresse (nur für diesen Workshop): Joachim Heider, Tel. 06233/24102, email: Joachim.Heider@t-online.de



bohrt bzw. ausgedreht, es finden sich, soweit am Original vorhanden, alle notwendigen Löcher und Schlitze im Bereich der Mündungsbremse. Zur leichteren Montage findet sich hinten an jedem Rohr noch ein ausreichend langer Zapfen für die Zentrierung und Verklebung.

Preise und Liefermöglichkeit bitte erfragen bei: Schatton-Modellbau
Industriestr. 6, D-94347 Ascha, Tel.: 09961/6246
Internet-Auftritt in Vorbereitung

Recherchen auf längst verschwundenen Pfaden

Michael Müller

Historie, Kuriositäten und anderes – Quellensuche und Planrecherche für **Panzerschiff »Admiral Scheer«**

Will man ein Modell herausbringen, muß man möglichst genaue Unterlagen haben. Aus aktuellen Anlass möchte ich darüber berichten, wie im Falle des

nützlich. So nutzt es dem Modellbauer herzlich wenig, den Plan über die Verlegung der Bierleitungen, den Umbau der Kühllast und die Veränderung in

gart baute die »Admiral Scheer« für die Sammlung Tamm, Hamburg. Dieses Modell steht jetzt im Technikmuseum in Speyer. Besagter Herr war sehr freundlich und hilfsbereit. Bei einem Treffen in Stuttgart übergab er mir viele Fotos und die Kopie eines Wertplanes der Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven, datiert vom 28. Februar 1940. Dabei eine kleine Geschichte über ein ganz anderes Geschehen. Der Herr aus Stuttgart baute u.a. auch das Modell des Schlachtschiffes »Gneisenau«. Nach Fertigstellung bekam er aus seinem Freundeskreis den Hinweis, dass die Takelung für die Funkanlage nicht stimmig sei. Nach dem wie-und-warum befragt, stellte sich heraus, dass dieser Mann Funker auf dem Schiff war. Bei der Bombardierung des Schlachtschiffes in Gotenhafen saß er gerade auf einer Anhöhe in ca. 2 km Entfernung und sah das Drama des Untergangs von der ersten bis zur letzten Sekunde mit eigenen Augen an. Nach-



Admiral Scheer – kurz nach Indienststellung

Panzerschiffes »Admiral Scheer« die Suche verlief. Viele werden dabei denken: Admiral Scheer? Kann das ein Problem sein? Dieses Schiff kennt doch ein Jeder, viele Modelle existieren, wo ist das Problem? Es besteht darin, dass ich das Modell nach dessen Umbau mit dem Röhrenmast herausgeben will. Sind die Unterlagen in Friedenszeiten noch einigermaßen archiviert, so nimmt das Chaos in den Planunterlagen mit fortnehmender Kriegsdauer zu. Die Schiffe wurden nicht nur in den Heimathäfen umgebaut, sondern auch im Ausland, wie z.B. in Brest (Frankreich), in Holland, Danzig und anderweitig. Die Pläne wurden in den ursprünglichen Heimatwerften gezeichnet und dann an die Umbauwerft verschickt. Nicht alle Pläne wurden zurückgegeben. Vieles wurde gestohlen, manches verbrannte in den Bombennächten oder ging irgendwie verloren. Nach dem Krieg bemächtigten sich die Siegermächte, die gerade vor Ort waren, der Pläne. So liegt z.B. für das Panzerschiff »Lützow« der Plan für den Umbau der Inneneinrichtung und der Lüftung in Moskau, die für die Antriebsanlagen in London, Teil-Pläne über die Flugabwehr in Amerika, einiges sicherlich in anderen Museen, der Generalplan glücklicherweise in Deutschland. So ist es bei anderen Schiffen evtl. noch schlimmer.

Wie geht man vor, um die Pläne, die man benötigt, zu finden? Zuerst müssen alle Museen und Archive angeschrieben werden, um Planlisten zu erhalten. Diese sind meist sehr umfangreich und meist wenig

den Kammern zur Unterbringung von mehr Kadetten zu erhalten. Der zweite Weg ist der Besuch von



Admiral Scheer nach Umbau – mit Röhrenmast

Modellbauausstellungen und das Herumhören in Marine-Kameradschaften und Modellbauvereinen. Hier fand ich eine erste heiße Spur. Herr S. aus Stutt-



Admiral Scheer auf großer Fahrt

dem die Flugzeuge abgeflogen waren, neigte sich das Schiff zur Seite und kenterte halb. Er rannte zurück an Bord und sah das ganze Ausmaß der Schäden. Die verletzten und getöteten Kameraden, das Schreien der Eingeschlossenen. Dieses grausame Bild ließ ihn bis zum besagten Tag verstummen. Buchstäblich niemand erfuhr etwas von diesem Augenzeugen.

Zurück zur »Admiral Scheer«. Der Plan zeigte mir nur die Umbauten der Aufbauten, mehr nicht, aber immerhin. Weiter wurde verwiesen auf einen Herrn G. aus dem Badischen. Dieser teilte mir mit, dass es Pläne in England gäbe und zwar im National War Museum in Greenwich, aber trotz bester Beziehun-



An Bord der Admiral Scheer: Das wichtigste »Manöver« – die Essensausgabe!



Die Bordkapelle beim Aufspielen auf dem Vorschiff



Admiral Scheer – vorderer Drillingsturm »Anton« wird als Kran benutzt.



Wasserung des Bordflugzeugs Arado Ar196 – von der Besatzung interessiert beobachtet.



Admiral Scheer (mit Röhrenmast) auslaufend zur Atlantikunternehmung (1940)



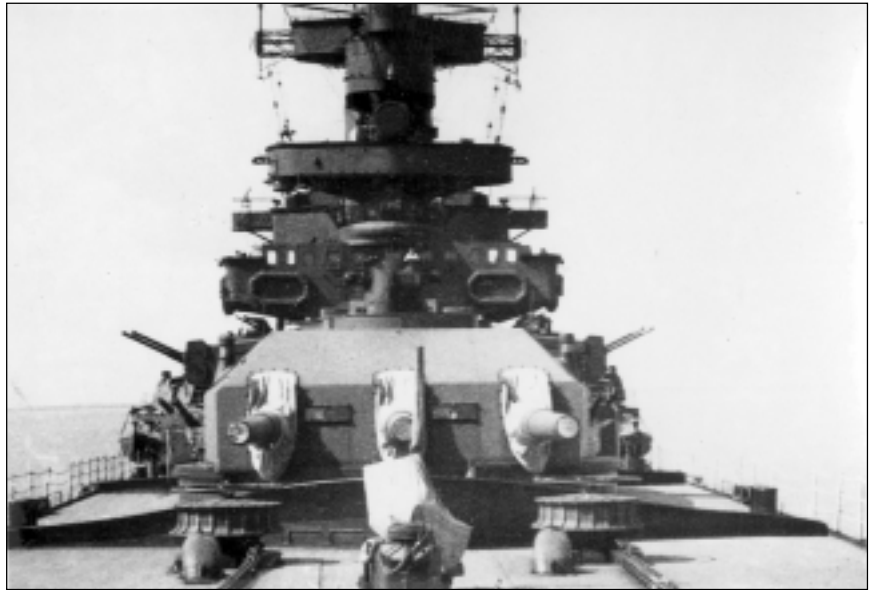
Ein äußerst seltenes Foto der Admiral Scheer (Mit Röhrenmast) beachte Original-Datum oben links



*Admiral Scheer
Detailaufnahme E-Messanlage*

gen käme er an diese nicht heran. Weiter weltweite Bemühungen seinerseits blieben bis jetzt erfolglos; sehr deprimierend. Glücklicherweise ist ein alter Freund von mir in London ansässig. Da er Schweizer ist, setzte ich viel Hoffnung in seine Bemühungen. Einem neutralen Schweizer werden die Engländer wohl aufgeschlossener gegenüber sein. Wie sich herausstellen sollte, nicht ganz, aber aus anderen Gründen. Das Archiv war nämlich umgezogen, in eine leere Kaserne in Woolwich. Die Engländer weigerten sich, die Pläne herauszugeben. Grund dafür ist eine Verordnung, dass Kopien mit voller Kosten-erstattung zurückgegeben werden können, die nicht sauber lesbar sind. Dies war bei diesen Plänen aber der Fall. Nachdem wir auf dieses Recht verzichteten, bekamen wir nach vier Monaten intensiver Verhandlungen endlich die Pläne. Sie waren von riesigen Ausmaßen im Maßstab 1:100 gezeichnet. Sie zeigten zum erstenmal, wenigstens für mich, den umfangreichen Umbau im Bugbereich. Hier wurden die Spanten im oberen Bereich sehr kräftig nach außen gezogen. Die Zeichnung war in der Tat sehr dünn, aber noch lesbar. Ein weiterer Schritt war getan. Aus meinem Sammlerkreis erhielt ich den Hinweis, dass ein Herr W. aus dem Allgäu weitere Unterlagen besitzt. Wieder traf ich auf große Hilfsbereitschaft. Über die »Admiral Scheer« besitze er nur wenige Fotos, aber über den Versorger »Altmark« und über das Schnellboot-Begleitschiff »Tsingtau«, die ich ebenfalls anfragte, könne er mir etwas zur Verfügung stellen. Ich war erfreut. Er schickte mir seine Unterlagen und beim Durchsehen entdeckte ich eine weitere Kuriosität: Die Drillingsgeschützrohre des Panzerschiffes wurden als Kräne benutzt. Man sah deutlich, dass eine 2cm Vierlingsflak gerade von Bord gehievt wurde. Da kann man natürlich lange darüber rätseln, wie viele Flakwaffen tatsächlich an Bord waren. Ein weiterer Hinweis führte in die USA. Der angegebene Herr konnte mir leider gar nichts mitteilen, aber er besaß ein Foto eines britischen Spitfire Seeaufklärers, der die »Bismarck« beim Auslaufen zur Unternehmung »Rheinübung« am 20. Mai 1941 zeigte. Hier kam wieder bis dato Unbekanntes zum Vorschein. Die ursprüngliche Tarnbemalung war bereits einheitlich grau überstrichen, aber die Turmdecken trugen ein kräftiges Gelb. Warum dieses? Zur Erklärung: nach der Versenkung von zwei eigenen Zerstörern durch die Luftwaffe, hatte die oberste Marineleitung große Angst, dass sich dies wiederholen könnte. So mussten alle Schiffe, die sich im Bereich der Luftwaffe befanden, eine deutliche Fliegererkennung vorweisen. Außerhalb der Reichweite der deutschen Luftwaffe wurden die Erkennungsmerkmale sofort übermalt. Wieder etwas Neues.

Herr G. zeichnete mir anhand dieser Recherchen die Pläne, um aus der »Graf Spee« eine »Admiral Scheer« zu konstruieren. Im Bauzustand mit Röhrenmast, auslaufend zur Atlantik Unternehmung. Im Sommer 2001 wird mit dieser Modell-Konstruktion begonnen.



Admiral Scheer von vorn, beachte Flöße an der Brückenschanz und den (kurzzeitig für Erprobungszwecke angebrachten) zweiten Wellenbrecher auf der Decke des Drillingsturmes.



Admiral Scheer in Norwegen – mit Tarnnetzen, daneben Zerstörer 34A nach Umbau



Admiral Scheer – mit dunklem Anstrich und hoher Schornsteinkappe, etwa Mitte 1944

Die Fotos auf dieser und den vorhergehenden Seiten zeigen bisher unveröffentlichte Originalfotos.



Modellausstellung im Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven zu

13. Internationales Karton-Modellbau-Treffen in Bremerhaven - 1

Der Termin steht fest. Seit Jahren ist das letzte Wochenende im April fest verplant. Es darf nichts, aber auch gar nichts dazwischen kommen. Gemeint ist



Die bayerische S3/6 auf dem Gleis

das Internationale Treffen der Kartonmodellbauer im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven. Ich selber habe kein einziges versäumt. Organisiert, wie immer, von Herrn Dr. Siegfried Stöling. Tagesordnung ist eine Begrüßung, gefolgt von einer Reihe interessanter Vorträge, immer wieder unterbrochen von Pausen, die der Kontaktpflege untereinander dienen. An dieser Stelle gebührt ihm der Dank aller Teilnehmer für seine Arbeit die er in den Dienst der Sache stellt. Man kann diesen Einsatz nicht hoch genug bewerten. War das erste Treffen nur als Ausklang für den ersten Wettbewerb und die darauf folgende Ausstellung gedacht, hat



Flugzeugträger mit Versorger und Eskorte 1:1250

man sehr schnell erkannt, dass für eine solche Veranstaltung ein großer Bedarf besteht. Schnell war man sich einig dieses Treffen von nun an jedes Jahr stattfinden zu lassen. Befürchtungen, das Interesse würde erlahmen, haben sich nicht bewahrheitet.

Ganz im Gegenteil: es kamen immer mehr Teilnehmer. Übrigens ist das »International« im Titel der Veranstaltung voll berechtigt: es reisten wieder Teilnehmer von sehr weit her. Schweiz, Schweden, Polen, Holland und Bayern, um nur einige Länder zu nennen. Es bauen auch längst nicht alle Schiffsmodelle, die an dem Treffen teilnehmen. Auch Anhänger von Gebäuden, Flugzeugen oder auch Fahrzeugen sind dabei.

Die anfängliche Sorge, dass wir eine aussterbende Gattung im Modellbau darstellen, ist unbegründet. Unter den Vortragenden, wie auch unter den Konstrukteuren finden sich immer mehr junge Leute. So eine Veranstaltung hat schon lange gefehlt. Wo sonst konnte man Erfahrungen, neue Ideen, Tips und Tricks austauschen. Wo sonst kann man mit Verlagen, Versandhändlern und Konstrukteuren dis-



Kühlschiff »Pekari« im Hafen-Diorama

kutieren. Ein Hobby, das bis dahin nur im Verborgenen ausgeübt wurde, ist auf einmal salonfähig geworden. Endlich hatte man eine Plattform für die Präsentation der Modelle. Man konnte ein breites Publikum wieder für diese alte Freizeitbeschäftigung interessieren.

Durch die Einrichtung einer eigenen Wertungsklasse sind Kartonmodelle heute sogar für die Teilnahme an internationalen Wettbewerben zugelassen. Ich würde sogar soweit gehen, dass ein Kartonmodell sorgfältig gebaut, alle anderen käuflichen Bausätze aus anderen Materialien übertrifft. Hin und wieder hört man die Klage, dass die Modelle teuer geworden sind. Die Tage, in denen ein Bogen noch für achtzig Pfennig zu haben war, sind endgültig vorbei.

Auf Grund der Aktivitäten im DSM haben sich neue Verlage gegründet wie z.B. Passat-Verlag, Cfm-Verlag oder der HMV, um nur einige zu nennen. Neben Waldmann hat sich Scheuer & Strüver als Versandhändler etabliert. Die Qualität der angebote-



H. Weiß präsentiert Passagierschiffe in 1:1250

nen Modelle steigert sich rasant. War man früher froh über jede Neuheit, ist es heute nicht mehr möglich, alles zu bauen. Die Vielfalt der Modelle nahm ebenfalls zu. Wo sonst wird eine so große Bandbreite angeboten. Im Bereich der Kriegsschiffe, der besonders stark vertreten ist, ist vom Monitor von 1860 bis zum modernen Lenkwaffenzerstörer fast alles vertreten.

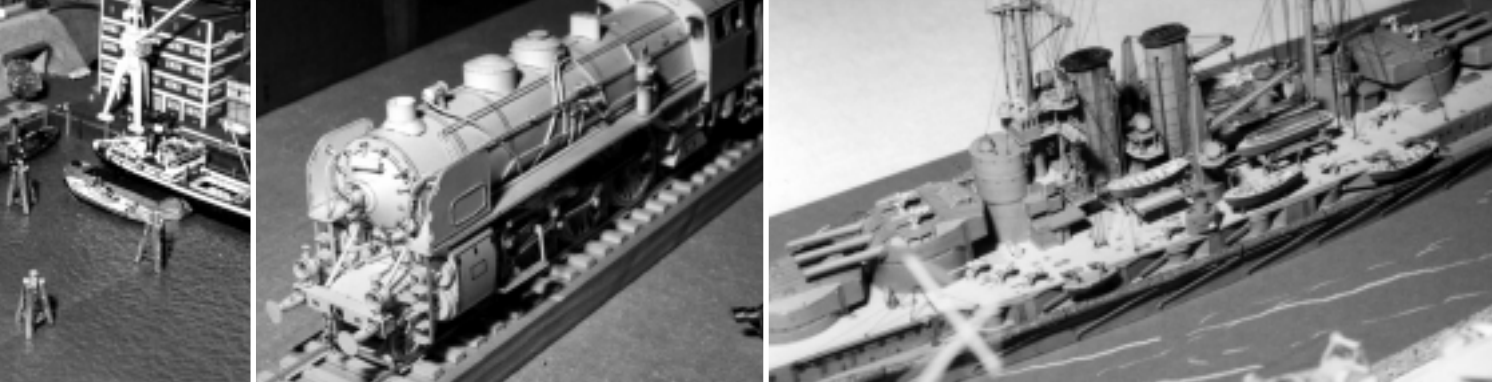


CFM/Kranich BAADE 152 - gebaut von H. Detzner



Feuerschiff in 1:1250

Auch die Verwendung neuer Materialien fand von hier aus ihre Verbreitung. Man denke nur an die Hanfreling oder die Fotoätzteile. Zwar gibt es in diesem Bereich kontroverse Ansichten, aber wir Kartonmodellbauer sind ja tolerant. Was die Detaillierung betrifft, haben Kartonmodelle sicher ein Niveau erreicht, dass eine Steigerung kaum noch möglich ist oder sinnvoll erscheinen lässt. Hier



um 13. Internationalen Karton-Modellbau-Treffen 28./29. April 2001

Günter Plath – Zwischenbilanz eines Teilnehmers am 13. Internationalen Treffen der Kartonmodellbauer im DSM Bremerhaven am 28. u. 29 April 2001

wurden nach meiner Meinung Standards gesetzt. Auch dieses Mal gab es wieder viel neues zu sehen. Glaubt man, jetzt kann eigentlich nichts neues mehr kommen, wird man doch immer wieder



Kartonmodelle in 1:1250 von H. Weiß

eines besseren belehrt. War im letzten Jahr die PRINZ EUGEN der Hingucker schlechthin, war es in diesem Jahr der amerikanische Heckraddampfer »Bertrand«, gebaut in einer fast unglaublichen Perfektion. (Siehe dazu Kasten auf Seite 14, links unten.)



Historisch nicht möglich: Zollkreuzer »Hohwacht« geht längsseits zur »Bremen«

Highlights waren diesmal das Modell des Cargo-Lifters, Weißmodelle von Landmaschinen und auch die Dampflok im Masstab 1:43 mit beweglicher Steuerung und drehbaren Rädern. Auch Herr Weiß mit seinen Miniaturen im Maßstab 1:1.250 fehlte nicht. Alle aufzuzählen, würde den Rahmen sprengen. Viele neue Projekte wurden vorgestellt, auch ein englischer Verlag stellte seine Modelle vor: **Papermodel Shipwright**. Der Verlag hat ein Modell im Internet zum kostenlosen Herunterladen zur Verfügung gestellt: den Monitor **CERBERUS**, von dem ein gebautes Modell zu sehen war. Der HMV hat mit seiner neuen **Bismarck** neue Maß-



Missouridampfer »Bertrand«

stäbe gesetzt. Es wurden interessante Neuheiten angekündigt, z.B. **TICONDEROGA** und **ENTERPRISE**.

Der hintere Bereich im Hörsaal, sonst für die mit-



»Feldmarschall« im Suez-Kanal

gebrachten Modelle genutzt, war mit Stühlen voll gestellt – es blieben nur wenige leer. Die Modelle fanden Platz im Sonderausstellungsbereich, der gerade nicht gebraucht wurde. Wie jedesmal, habe ich das Treffen wieder genutzt, um zahlreiche Fotos zu machen. Einen Teil der Ausbeute möchte



DSM-Modell: Fischdampfer »Gera«

ich Ihnen hier präsentieren. Zum Schluss möchte ich noch eines deutlich machen: Ohne diese jährlichen Treffen würde der Kartonmodellbau noch immer seinen Dornröschenschlaf halten. Wir würden noch immer von Modellen träumen, wie z.B.



Minenjagboot »Hamel« / Passat-Verlag

HOHENZOLLERN, VIRIBUS UNITIS, VON DER TANN, BREMEN, POTSDAM, TARANTUL, DRESDEN, usw., usw.

Lassen Sie mich noch einmal dem Deutschen Schifffahrtsmuseum und Herrn Dr. Stölting für ihre Aktivitäten danken. Ohne dessen Engagement für die Sache, wäre die Entwicklung in den letzten Jahren in dieser Form nicht möglich gewesen. Hoffen wir, dass im Museum einmal wieder ein Wettbewerb stattfinden kann, der dem Museum sicher viele Besucher beschert.



Kanonnenmonitor »Wespe«

An unsere Leser:

Die zur Veröffentlichung im CFM-Report eingereichten Texte und Fotos sollten optimalerweise als Dateien übersandt werden. Bitte auf Diskette, CD-ROM oder per e-mail.

Texte:

Word 95/97, WordPerfect 8/9, Pagemaker 6.X, QuarkXPress 3.X oder reine ASCII-Dateien

Bilder:

Graustufen, RGB, CMYK mit 300dpi in den Formaten TIF, JPG, PSD oder BMP

Digital übermittelte Beiträge haben die größten Chancen veröffentlicht zu werden. Ein Anspruch auf Veröffentlichung besteht nicht, wir behalten uns vor, Beiträge sinnvoll zu kürzen. Mit der Einsendung garantiert der jeweilige Autor Inhaber des Urheberrechtes der von ihm eingereichten Texte und Bilder zu sein.

e-Mail: thomas.pleiner@t-online.de

Alle Fotos auf den Seiten 12 und 13 von Günter Plath



Missouridampfer »Bertrand« – Dieter Pongratz



Küstenwachtschiff »Mellum« / HMV

13. Internationales Karton-Modellbau-Treffen in Bremerhaven - 2

Es war wieder einmal soweit, am 28. und 29.4.2001 fand im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven das traditionelle Kartonmodellbuerntreffen statt. Wie immer seit 1989 initiiert und exzellent betreut von Dr. Stöltling, einem leitenden Mitarbeiter des Museums.

In diesem Jahr hatten sich 23 Referenten gemeldet und deckten mit ihren kurzweiligen Vorträgen das große Spektrum dessen ab, was im Kartonmodellbau möglich ist. Bedauerlicherweise konnte aber auch in diesem Jahr nicht immer von einer gut ausgewogenen Mischung gesprochen werden, denn

die stark einseitige Lastigkeit zugunsten des Schiffsmodellbaus in Karton wurde nur vereinzelt durch Vorträge aus anderen Themenbereichen aufgelockert. Es wäre doch sehr begrüßenswert, wenn bei den nächsten Veranstaltungen vielleicht verstärkt auch andere Themengebiete wie z.B. Flugzeuge oder Fahrzeuge repräsentiert sein würden. Besonders hervorzuheben war nach meinem subjektiven Empfinden u.a. der Vortrag von Werner Winkler aus Mannheim, dessen Referat »Werden Druckereien überflüssig? Das Drucken auf Farblasern und Tintenstrahldruckern« zu konstruktiven Diskus-



Von einem Architekturfan war diese »Marienburg« in 1:500 aus einem polnischen Modellbogen beige gesteuert worden, ein sehr schönes und ansprechendes Modell vom Verlag GPM.

Den Missouri-Raddampfer »Bertrand« kommentiert David Okamura/USA

I invite you especially to see the model of the Missouri steamer »Bertrand«. I have never seen such a paper model in all my life. Go to <http://www.bildrum.se/news.htm> and click the Bertrand. Wow! This is an amazingly-detailed model, considering that it's only 7.78 inches (about 19,5 cm) long. Mississippi and Missouri riverboats are beautiful but difficult objects to model in paper, and not just because of the paddlewheels. Trying to duplicate their characteristic open structure with exposed deck beams and wooden railings is tedious. (I'm not a fan of photoetched accessories, but that could certainly make the railings easier.)

Fortunately, the »Bertrand« was rather restrained in its »gingerbread« decorations. »Mountain Boats« like the »Bertrand« plied the upper Missouri and had to be extremely light to navigate the shallow waters. The »Bertrand« only drew 18 inches unloaded, but she hit a snag (a submerged tree trunk) during her maiden voyage in 1865, on the present site of the De Soto National Wildlife Refuge in Iowa. The »Bertrand« was delivering mining supplies and other merchandise to settlers in Montana Territory, at the very headwaters of the Missouri. No lives were lost. In 1968, the wreck was excavated and the recovered artefacts are now on display.

See <http://refuges.fws.gov/bertrand/index.html> for more details.

I was always interested in the »Bertrand«, but because only the lower hull survived, there wasn't much research available except for one set of drawings representing her probable appearance. Constructor and builder Dieter Pongratz really did a lot of study on these boats, having added such details as the red firebuckets and rainwater barrels on the hurricane deck, various deck cargo and those gorgeous bentwood chairs. You can also see all the truss rods and turnbuckles needed for rigidity, the metal-clad bow (which didn't help against that fatal snag), and the »grasshoppers« at the bow. These are the wooden posts fitted on either side of the boarding stage, hinged just like grasshopper legs. Their purpose was to »walk« the boat over mudbanks and sandbars with the assistance of a steam winch.

Will this model be commercially available? Another famous Missouri steamer is the »Far West«, noted for her connection with Custer's Little Big Horn campaign. That would be a good companion to the »Bertrand«.

David Okamura

e-mail: dto.1@gateway.net

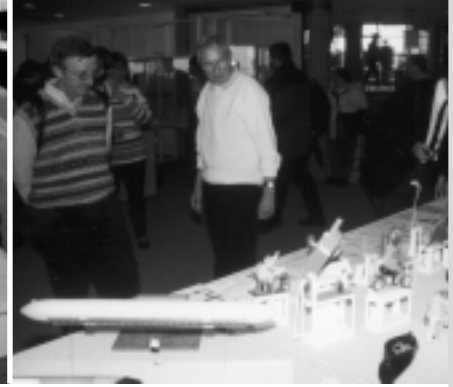
For more cardmodel related information check: <http://www.teuton.org/~saulj>

sionen mit anwesenden Herstellern der Kartonszene führte. Auch Dieter Nievergelt aus der Schweiz, dessen Begeisterung für Architektur förmlich in jedem Satz seines Vortrages zum Ausdruck kam, war wie immer abwechslungsreich und ermunternd. Helmar Detzner aus Weferlingen präsentierte mit dem von ihm gebauten Kontrollmodell des Cargolifters das wohl größte Kartonmodell der gesamten Veranstaltung, sein Referat über die Geschichte der Luftschiffahrt war ein »Knüller« und man freut sich jetzt schon darauf, was im nächsten Jahr von ihm zu hören sein wird.

Als Manko bleibt anzumerken, dass so mancher Referent im Eifer des Vortragens die Zeit vergaß und somit den »Fahrplan« durcheinanderbrachte, und damit leichte Unruhe unter den Zuhörern auslöste, denn es ist nicht immer leicht, geduldig zu verharren, wenn einem partout das Thema nicht liegt. (So etwas kennt man noch aus der Schulzeit!) Vielleicht sollte Dr. Stöltling als Moderator doch eine Uhr mit Signalton zur Verfügung stellen, damit der zeitliche Rahmen von 15 - 20 Min eingehalten wird. Erstmalig war in diesem Jahr auch die Ausstellungsfläche für die mitgebrachten Exponate außerhalb des Vortragssaales gelegt worden und somit hatte man zwei Probleme auf einmal gelöst: zum einem die durch das Betrachten der Objekte bislang entstandene Unruhe während der Vorträge und es wurden Platzreserven für potentiell steigende Besucherzahlen geschaffen.

Es bleibt zu hoffen, dass diese Möglichkeit der Raumaufteilung auch im kommenden Jahr aufrecht erhalten werden kann!

Auch die fortschreitende Internationalisierung war in diesem Jahr deutlich zu spüren, neben Teilnehmern aus der Schweiz und den Niederlanden waren



Modellausstellung im Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven zum 13. Internationalen Karton-Modellbau-Treffen 28./29. April 2001

Axel Huppers

13. Internationales Treffen der Kartonmodellbauer im DSM Bremerhaven am 28. u. 29 April 2001



Axel und Ulrike Volkmann aus Bremen präsentierten eine runde Mischung dessen was aus Karton alles entstehen kann und machten dabei noch Werbung für ihren Modellbaustammtisch Bremen - Vegesack.

auch Kartonmodellbauer aus Polen, Großbritannien und Schweden angereist. Besonders David Hathaway aus Cambridge verblüffte mit dem exzellenten Eigenkonstruktionen von Monitoren in



Die »HMVS Cerberus« von David Hathaway aus Großbritannien in 1:250 kann sich jedermann kostenlos aus dem Internet herunterladen. Eine sehr präzise und hochwertige Konstruktion, die viel erwarten läßt!

1:250, zwei seiner Entwürfe sind schon im Eigenverlag erschienen, und eine seiner Konstruktionen stellte er gratis ins Internet, wo jeder Interessierte sie sich herunterladen kann. Weitere Projekte sind in Vorbereitung und waren als Weißmodelle im



Die Entwicklungsgeschichte der Luftschiffe in Deutschland wurde anhand dieser Modellsammlung von Helmar Detzner erläutert, besonderes Aufsehen erreichte der »Cargolifter« in 1:200 vom HMV

Vorfeld zu begutachten. Auf diese Entwicklungen darf man gespannt sein!

Ach ja, das Internet, in den zurückliegenden Jahren wurde es mehr und mehr zum Thema von Debatten und Visionen und war in diesem Jahr auch



Feuerschiff »ELBE 1« / Passat-Verlag

Inhalt von Vorträgen, und Kritiker waren natürlich auch vertreten. Zwar hat der Kartonmodeller das Medium Internet für seine Zwecke entdeckt und beginnt es zu nutzen, auf der anderen Seite stehen aber die Risiken der unerlaubten Vervielfältigung und des Unterlaufens des Copyrights. Hier scheint wirklich Handlungsbedarf zu bestehen, denn die Berichte über illegal ins Netz gestellte Konstruktionen und die damit verbundenen Einbußen für Her-



Präsentationsflächen für die mitgebrachten Modelle und Tauschobjekte waren immer gut umlagert. Großer Vorteil: räumliche Trennung zum eigentlichen Vortragssaal!

steller und Händler sind noch verschmerzbar, könnten bei wachsendem Einfluss dieses Mediums aber durchaus zu ernsthaften Problemen führen.

Fazit: Das Kartonmodellbuertreffen 2001 in Bremerhaven war wieder eine sehr informative Veranstaltung deren Besuch sich für jeden fachlich interessierten Kartonmodellbauer mit Sicherheit lohnte!



Road-Show – immer gut frequentiert



Deutsches Schiffahrtsmuseum www.dsm.de

Fotos auf den Seiten 14 und 15 von Günter Plath, Axel Huppers und Erwin Dengler



Dr. Siegfried Stöltzing

Alle Jahre wieder: Das Internationale Karton-Modellbau-Treffen in Bremerhaven

Nicht resignierend, sondern voller Erwartung ist die Titelzeile gemeint. Ihre Berechtigung leitet sich aus der Aussage eines Teilnehmers ab, der meinte »Für mich ist das Treffen wichtiger als Weihnachten!« Tatsächlich ist die Begegnung der am Kartonmodellbau Interessierten kein »Event«, das die Nerven kitzelt (außer die des Veranstalters), sondern ein in seiner regelmäßigen Wiederkehr Erwartungen weckendes Ereignis. Und diese Erwartungen werden auch erfüllt.

Nun müssen auch die besten Traditionen den Notwendigkeiten der jeweiligen Gegenwart angepasst werden. Beim diesjährigen Treffen vom 27. bis 29. April 2001 war die Verlegung der informellen Teile in das Café des Museums eine allseits begrüßte Verbesserung. Die Auslagerung des Ausstellungs-

meisten Modellbauexperten (und der des Marktes). Mögliche Weiterentwicklungen sind gleich in mehreren Richtungen denkbar:

- durch den Wiedergewinn qualitativvoller Einfachheit, auch unter Berücksichtigung pädagogischer Gesichtspunkte,
- durch die Wiederentdeckung der ästhetischen Dimension und der damit verbundenen weiteren Aufwertung des Kartonmodellbaus,
- durch die Weiterentwicklung der Möglichkeiten der Papiermechanik und des Spielcharakters,
- durch die zielgerichtete Nutzung der Arbeitsmittel Computer und Kopierer, was im Idealfall zurückführt zu den Anfängen des Kartonmodellbaus, dem individuellen Modell.

Welche von diesen Möglichkeiten einmal Wirklichkeit werden, wird bei künftigen Treffen sichtbar werden.

Der Blick auf das Programm zeigt im Vergleich mit früheren, dass mehr Berichte über das öffentliche Sichtbarwerden des Kartonmodellbaus vorkommen. Präsenz auf Messen, bei regionalen Treffen oder in Druckwerken und die Resonanz darauf lassen erkennen, dass sich das Bild des Kartonmodellbaus in der Öffentlichkeit gewandelt hat.

Dies weiter zu fördern ist das Ziel des »Arbeitskreises Geschichte des Kartonmodellbaus« (AGK), der am Nachmittag des 29. April zu einer Sitzung im kleineren Kreis zusammenkam. Sie zeigte, dass die Bemühungen um die Erforschung der Geschichte noch längst nicht in sicherem Fahrwasser sind. Immerhin: Das erste Heft der »Mitteilungen« soll im Sommer erscheinen, das nächste Treffen dieser Gruppe Ende September in Hamburg stattfinden. Festzuhalten ist schon der Termin für das **14. Internationale Karton-Modellbau-Treffen** in Bremerhaven, **der 27. und 28. April 2002.**



13. Internationales Karton-Modellbau-Treffen
28. und 29. April 2001
Deutsches Schifffahrtsmuseum
Bremerhaven

Programm:

28. April 2001 – 11.00 - 12.30 Uhr

Dr. Siegfried Stöltzing, Bremerhaven:
 Begrüßung

Dieter Nievergelt, Winterthur:
 Das »Schweizerhaus« als Kartonmodell

Ulrike Volkmann, Vegesack:
 »FRIEDRICH« Geschichte des Schiffs und des Modells

Walter Ruffler, Bremen:
 Papiermechanik: Pneumatische Antriebe im Kartonmodellbau

Horst Dallmann, Hamburg:
 Erfahrungen mit Ätzplatinen

Werner Winkler, Mannheim:
 Farblaser- und Tintenstrahl drucker

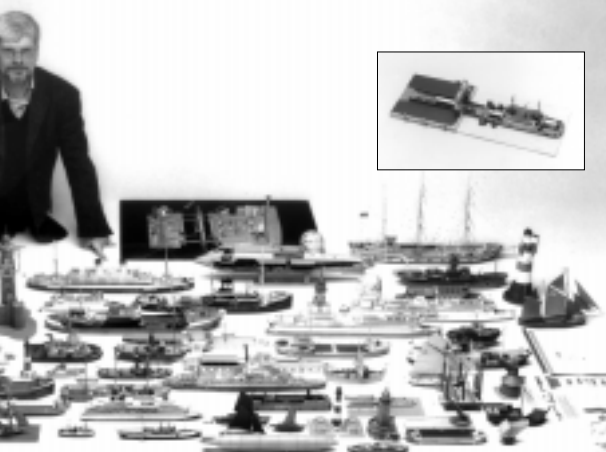


teils in den Sonderausstellungsbereich schuf im Hörsaal mehr Raum für die Teilnehmer und deutlich mehr Ruhe während der Vorträge. Ob und wie eine gleichartige Entlastung künftig stattfinden kann, muss noch geprüft werden.

Beibehalten wurde das bewährte Prinzip der Kurzvorträge, dass eine möglichst große Themenvielfalt ansprechen lässt und Anregungen für spätere Vertiefungen gibt. Technik, Praxis und Geschichte des Kartonmodellbaus, seine Wirkung und sein Nutzen sowie manches randständige Thema sind Gegenstände des Interesses, und erst wenn man die Erörterungen über die Jahre hin verfolgt, bemerkt man, wie stark die Weiterentwicklung von diesen Treffen gefördert wird.

In meinen Augen eine der wichtigsten Wirkungen ist, dass für den aufmerksamen Beobachter auch manche künftige Entwicklung(-smöglichkeit) sichtbar wird. So ist die Detaillierung der Modelle – durch das Zusammentreffen der Experten in Bremerhaven seit 1989 – zu neuer Qualität geführt worden und hat mit Modellen wie PRINZ EUGEN (CFM) BISMARCK und BREMEN (HMV) oder KRANICH und WESTFALEN (DSM) die Grenzen des Sinnvollen erreicht. Und nun? Mit dem Erreichten zufrieden zu sein, widerspricht der neugierigen Natur der





13. Internationales Karton-Modellbau-Treffen in Bremerhaven - 3

28. April 2001 – 14.30 - 16.00 Uhr

Arne Börnsen, Ritterhude:

»Schöne Geschichte«, sagte der II. Ingenieur,
»Wir saufen ab!«

Jürgen Stöckmann, Bad Schwartau:

»Malbork« - Eine Baubesprechung

Helmar Dentzner, Werferlingen:

Vom LZ1 zum Cargolifter - 100 Jahre
Luftschiffbau in Deutschland

Michael Beutner, Soltau:

Feld- und Kleinbahnen in den Einsatzbereichen
Hafenbetrieb, Küstenschutz, Inselbahn

Christoph May, Marburg:

Die Entwicklung des Bastelbogens Martinskirche



28. April 2001 – 16.15 - 17.45 Uhr

Gunnar Sillén, Enskede:

Dreimastschoner ISOLDA. Eine Ozeansegler-
geschichte, mit Internet und Karton lebendig ge-
macht

Hans-Jürgen Krüger, Berlin:

Schritte - Wege der Planung bis zum Ergebnis

Alvar Hansen, Stuttgart:

Was sich inzwischen getan hat. Schreibers Schiffs-
modelle im Maßstab 1:100 und die Kaiseryacht
METEOR 1

Michael Müller, München:

Die Zeit, die Farbe und die Zuordnung im Karton-
modellbau

Dieter Heinze, Hennigsdorf:

Der Seehafen Rostock

Liane Strüver/Benjamin Scheuer, Hamburg:

Erfahrungen mit dem Modellbaukatalog 2000

29. April 2001 – 11.00 - 13.00 Uhr

Karl-Harro Reimers, Esslingen:

Esslingen am Neckar - Die alte Reichsstadt und
ihre Kartonmodelle

Werner Kaiser, Kiel:

Modellpräsentation III:
Top of the show: Die Vollbühne

Uwe Meischen, Meilen:

Technischer Schiffsmodellbau

Joachim Heider, Frankenthal:

Iwwer di Brick - Kartonmodellbauaktivitäten im
Rhein-Neckar-Dreieck

Jens Kläßen-Vollmayr, Hamburg:

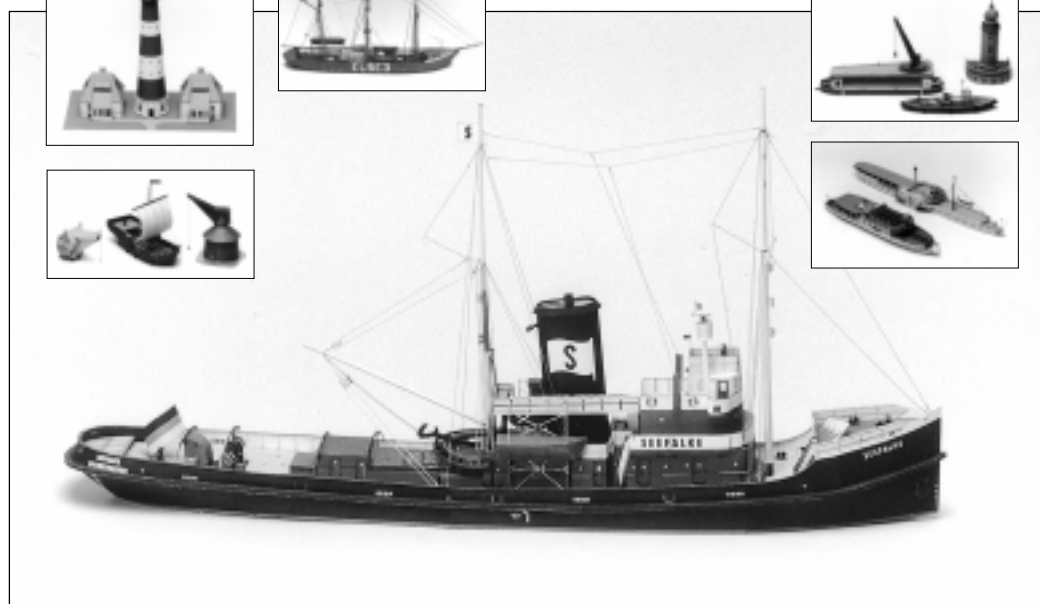
Bemerkenswerte Neuerscheinungen: Schnell-
boot KRANICH (DSM) und Schlachtschiff BIS-
MARCK (HMV)

Wolfgang Offermann, Bremerhaven:

Sail 2000

29. April 2001 – 14.30 - 16.00 Uhr

Besprechung des Arbeitskreises
»Geschichte des Kartonmodellbaus«



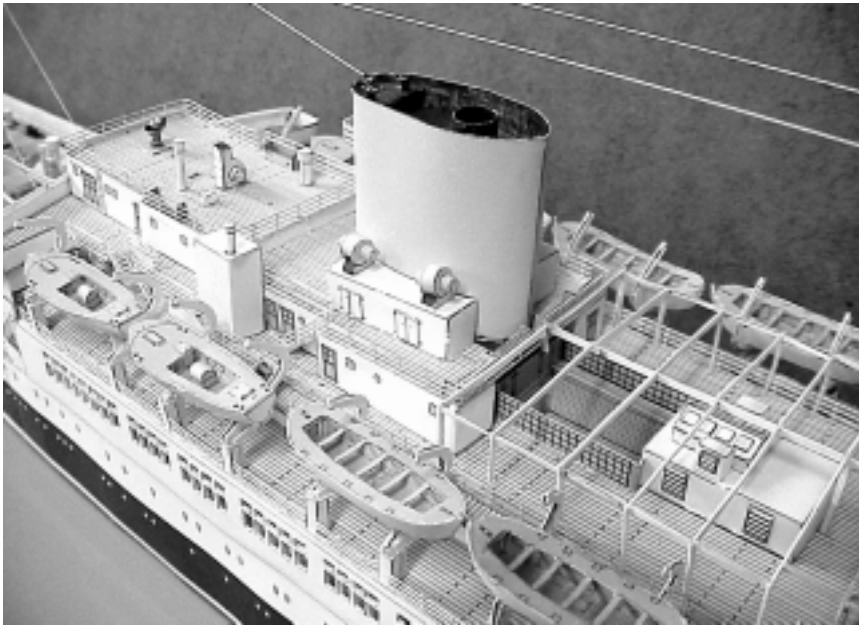
Alle auf dieser Doppelseite gezeigten Modelle sind herausgegeben vom Deutschen Schifffahrtsmuseum/Bremerhaven – Wiedergabe mit freundlicher Genehmigung

Rundgang auf der »Potsdam«

Michael Müller

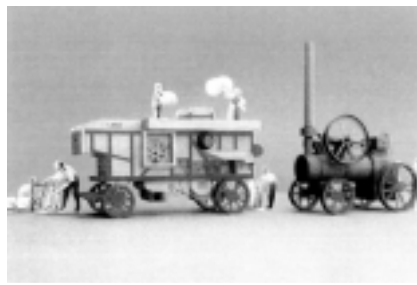
Ein fotografischer Spaziergang auf der »Potsdam«! Ein Schiff wie gemalt. Bei dieser Eleganz kommt jeder Schiffs-Fan ins Schwärmen. Diese Linien spiegeln den Glanz einer ganzen Epoche. Nach dem 1. Weltkrieg wurde das verstaubte Plüsch-Ambiente der Kaiserzeit über Bord geworfen. Mit dem Jugendstil und Ideen des Bauhauses kamen ganz neue Vorstellungen über Aussehen, Funktion und Harmonie

von Objekten und Gegenständen in Mode und prägen den Stil der Zeit. Gerade bei der »Potsdam« spiegeln sich dieser Zeitgeist meines Erachtens auf das Anschaulichste. Hier wurden Funktion (Frachtschiff) und Eleganz (Passagierschiff) auf das harmonischste vereint. Diese Fotos mögen vielleicht einen kleinen Eindruck wiedergeben. Beim Betrachten viel Vergnügen!



»HS«-Design

Unter der Bezeichnung »HS DESIGN« bietet **Hartmut Scholz** Kartonmodelle verschiedener Fahrzeuge und landwirtschaftlicher Maschinen an. Ein MAN-LKW und LANZ-Dreschmaschine mit Lokomobil im Maßstab 1:45 sind bereits lieferbar. Tel.: 07032/74324



»Junge Welt« Lizenz

Michael Müller

Der CFM Verlag und die Lizenz des Verlages Junge Welt Berlin. Im Lizenz-Vertrag ist genau geregelt, wie Nachdrucke auszusehen haben:

- 1.) Auf dem Umschlag muss immer das Kranich-Logo mit copyright erscheinen.
- 2.) Die Kartonqualität kann vom CFM Verlag frei gewählt werden.
- 3.) Das Titelbild darf zeichnerisch umgestaltet werden.
- 4.) Die Zeichnungen der Konstruktion dürfen mit Schattierungen und anderen Farbgestaltungen versehen werden.
- 5.) Die Konstruktion als solche darf in keinsten Weise angetastet werden. Ein Umgestalten oder Ergänzen ist ausdrücklich untersagt oder der Lizenzvertrag wird entzogen.

Gerade den letzten Punkt bedauere ich sehr, da man natürlich die Konstruktion mit modernen Details, wie Fahrwerksgestaltung, Lüftungsschlitzen und andere Ergänzungen aufwerten könnte. Auch einige sicherlich notwendige Korrekturen an der Konstruktion könnten vorgenommen werden. Aber hier sind mir leider die Hände gebunden. Eine Kontaktaufnahme mit den ursprünglichen Konstrukteuren bezüglich der Umgestaltung wurde mir nicht gestattet. Ich kann hier nur vermuten, dass dies mit alten Verträgen aus der ehemaligen DDR-Zeit zu tun hat.

»MAKIT« ab 2002!

Thomas Pleiner



Alkmaar/Niederlande: Auf Anfrage bestätigt der Inhaber des renommierten Verlagshauses Uitgeverij Schuijt, Herr Leon Schuijt, dass ab Frühjahr 2002 die lange nicht erhältlichen MAKIT-Architektur Modelle teilweise wieder lieferbar sein werden. Der »Große Markt«/Brüssel und der Hallenturm von Brügge werden manchem noch in Erinnerung sein. Liebevoll gestaltete Modelle im Maßstab 1:303



Schnellboot »Kranich« (ex S55) aus dem DSM/Bremerhaven

Günter Plath

Eine Interessante Neuheit kommt aus dem Deutschen Schifffahrtsmuseum Bremerhaven: Als Modellbogen im Maßstab 1:100 ist das Schnellboot »Kranich« (Typ Jaguar – Bundesmarine) erschienen. Es ist das erste Schiff der »Grauen Flotte« in der Kartonmodell-Flotte des Museums. Mit über 950 Bauteilen gehört die »Kranich« nicht zu den einfachsten Modellen, daher ist dieser Bogen »Einsteigern« weniger zu empfehlen. Erfahrene Modellbauer haben mit diesem Modell große Freude.

Auf sechs Bogen sind alle Bauteile sauber angeordnet. Eine gute Anleitung (6 Seiten) in Form von 3D-Skizzen begleitet den Zusammenbau ohne Worte. Da die »Kranich« im Museumshafen des DSM liegt, sollte man einen Besuch nutzen und sich das Schiff vor Ort genau ansehen – sehr hilfreich, wenn man das Modell möglichst originalgetreu bauen will. Nach einigen kleineren Änderungen während der Konstruktionsphase (z.B.: Torpedos etwas zu lang), ist ein sehr gutes Modell entstanden. DM 17,- sind ein moderater Preis für dieses Modell.

Das Vorbild:

Das Schnellboot »Kranich« gehört zum 1955 für die junge Bundesmarine entwickelten Typ Jaguar, anfangs auch als Typ 55, heute allgemein auch als Klasse 140/141 bezeichnet. Boote des Typs 141 hatten einen Maybach-Dieselmotor, Boote der Klasse 140 sind mit Mercedes-Benz-Motoren ausgerüstet. Insgesamt wurden von den beiden Klassen 30 Boote gebaut. Es entstanden 22 Boote auf der Fr. Lürssen Werft und die anderen 8 auf der Kröger Werft in Rendsburg. Die Baukosten betragen DM 6. Mio. je Boot.

Die neuen Schnellboote wurden nach den Erfahrungen, die mit den Vorgängern gesammelt wurden, geplant. Die Größe der Boote wurde um 50% gesteigert. Die Besatzung wurde von 26 auf 39 Mann erhöht. Gegenüber den von Hand bedienten, kleinkalibrigen Rohrmaschinenkanonen bedeutete der Einbau von zwei wahlweise fernbedienbaren automatischen 40mm-L70-Bofors Maschinenkanonen mit 3.000 Schuss Munitionsvorrat eine Steigerung. Die ursprüngliche Forderung nach vier Raketenstartern mit je 24 Raketen wurde fallengelassen. Vormalig zwei, haben die neuen Boote vier Torpedorohre und drei Reservetorpedos an Bord, die auf Lagergestellen an Deck gefahren werden. Alle vier Rohre können gleichzeitig zentral geleitet, und von einer Hagenuk Torpedozielsäule MK8 abgefeuert werden. Auch zum Legen von Minen sind die Schiffe ausgerüstet, dazu müssen die zwei hinteren Torpedorohre von Bord gefahren werden.

Die Außenhaut besteht aus verschiedenen Hölzern, die miteinander verleimt, eine Gesamtstärke von 114 mm aufweist. Vier Schrauben, angetrieben von vier 3.000 PS starken Dieselmotoren vom Typ MB518, verleihen den Booten eine Höchstfahrt von 42 kn. Die 20 Zyl. Viertakt-V-Motoren von Daimler-Benz sind mit mechanischen Turboladern ausgerüstet.

Der Fahrbereich betrug 750 SM. Die Einsatzdauer wurde wegen der hohen Beanspruchungen bei den Einsätzen auf 15 Jahre veranschlagt. Die insgesamt vierzig Boote der drei Klassen haben sich in vielen nationalen und internationalen Übungen bestens bewährt. Sie bildeten lange Zeit das Rückgrat der neuen Schnellbootwaffe.

Lebenslauf der »KRANICH«:

Die »Kranich« stand im Dienst der Bundesmarine vom 19.12.1959 bis 2.11.1973. Zunächst dem 3. Schnellbootgeschwader zugeteilt, wechselte das Boot am 7.12.1971 den Verband. Nach der Außerdienststellung am 2.11.1973 wurde das Boot ausgesondert. Am 21. Mai 1974 wurde die »Kranich« dem neu gegründeten Deutschen Schifffahrtsmuseum geschenkt. Hier liegt es heute neben den anderen Museumsschiffen zur Besichtigung.

Viele ausgesonderte Boote dieser Typen wurden an Marinen befreundeter Staaten abgegeben, dort standen sie teilweise noch lange im Dienst.

Zum Modell:

Bei erster Durchsicht der Bogen wird klar: hier war ein Profi am Werk. Es ist ein sehr detailliertes Modell entstanden mit weit über 900 Bauteilen. Alle wesentlichen Teile findet man am Modell wieder. So sind auch die Lagergestelle für die Reservetorpedos vorhanden, zwei Torpedos mit eingeschlossen. Auch Schlauchboot und drei aufblasbare Rettungsinseln fehlen nicht. Viel Mühe hat man sich auch mit der Ausgestaltung des Brückenbereichs gemacht. Dieser wurde weitestgehend plastisch dargestellt. Eine Augenweide ist die Bauleitung. Hier könnten andere Hersteller sich »eine Scheibe abschneiden«. Diese Abbildungen machen jedes erklärende Wort überflüssig. Ganze Baugruppen werden zum Teil perspektivisch aus verschiedenen Blickwinkeln dargestellt.

Zum Bau des Modells:

Beim Bau traten keine Probleme auf. Empfehlenswert ist, das Spantgerüst zu verstärken. Auch die Klebelaschen können ohne Bedenken weggelassen werden. Durch stumpfe Verklebung leidet die Festigkeit nicht. Die Detaillierung lässt keine Wünsche offen. Auch die offene Brücke ist mit Konsolen und Geräten versehen. Man kann diese Teile auch weglassen. Empfehlenswert ist aber, die Brücke mit den Einbauten zu versehen. Sorgfältiges Arbeiten ist nötig bei den Geschützen die aus 50 Bauteilen bestehen sowie bei den Torpedorohren, die je mehr als vierzig Bauteile haben und auch der Mast mit seinen Anbaugeräten erfordert einige Mühe. Die Geschütze kann man drehbar und in der Höhe richtbar bauen. Die Takelage meiner Modelle stelle ich immer aus selbst gezogenen Gießästen her. Auch Antennen, Stützen oder Imitationen von Leitungen und Rohren lassen sich so leicht herstellen. Dem Modell würde eine Reling sicher gut tun. Man kann sie selbst herstellen oder auf Zurstteile aus dem Fachhandel zurückgreifen.

Dieses Modell könnte die Basis für weitere Schnellbootmodelle bilden. Die Schiffe der Zobel-Klasse beruhen ebenfalls auf diesem Basis-Entwurf. Bleibt zu hoffen, dass dieses Modell nicht das einzige dieser Art bleibt.

Wie immer habe ich auch dieses Modell nach der Fertigstellung fotografiert. Ich habe versucht das Modell in seinem Element darzustellen. Der Bau dieses Modells hat mir sehr viel Freude gemacht.



<http://www.dsm.de>

Deutsches
Schifffahrtsmuseum



»Seeflieger gegen Geleitzug«
Diorama von H. Detzner / Aeronauticum, Nordholz.
Im Vordergrund rechts: Begleitzerstörer JKN-Klasse

Der Passat-Verlag - Schiffsmodelle der Extra-Klasse

Joachim Schulze

Eine Idee - ein Programm wird verwirklicht!

Wie in der Hauszeitung 1/2000 des CFM-Verlags versprochen, ist im Passat-Verlag das **Kühlmotorschiff »Pekari«** - wahlweise die Schwesterschiffe »Persimon«, »Pirol« und »Pica« als Modell erschienen. Selbstverständlich im Maßstab 1:250 - 11 DIN A4-Bögen, mit Skizzen, Leerbögen, Bauanleitung und Begleittext - wie im Passat-Verlag üblich.

Die Decksluken dieses eleganten, schneeweißen Modells lassen sich sowohl geschlossen als auch geöffnet darstellen. Die »Pekari« war ein schneller Bananenkreuzer der Laeisz-Reederei der 60iger Jahre. Spezialschiffe dieser Art gibt es heute kaum noch, denn Bananen und andere Kühlwaren werden in Spezialkühlcontainern auf fast allen großen Containerschiffen transportiert.

Ebenfalls ist das erste Modell der Miniserie, der **Krabbenkutter**, erschienen und erfreut sich großer Beliebtheit. Einige Modellbaufanatiker haben sich schon eine eigene Krabbenkutterflotte zugelegt. Wir werden mit der Serie noch in diesem Jahr fortfahren.

Im Herbst diesen Jahres werden wir in einer kleinen Serie von maximal 200 Stück unser Motorschiff »Monte Rosa« zum **Lazarettsschiff »Monte Rosa«** umbauen, sowie es mit dem Original 1944 geschehen ist. Die Idee stammt von unserem Kollegen Michael Müller, der festgestellt hat, dass es kein Lazarett-Schiffmodell aus Karton gibt, und wir hiermit die Modellszene bereichern können. Der Umbau wird die Nr. 7a tragen und im Herbst diesen Jahres erhältlich sein.

Im Frühjahr 2002 soll dann als Bau Nr. 11 das Modell des Schnellen **Minensuchboot Typ »Schütze«**, Klasse 340/341 der Bundesmarine erscheinen. Alle 30 Boote diesen Typs werden wahlweise zu bauen sein.

Die leider ausverkauften Modelle **»Minenabwehrfahrzeuge Typ 343 und 332«** (Bau Nr. 3) werden z.Zt. überarbeitet und ebenso wie das **Feuerschiff »Elbe 1«** (Bau Nr. 5) als kleiner limitierter Nachdruck in absehbarer Zeit wieder erwerbbar sein.

Abschließend noch eine wichtige organisatorische Änderung unseres Verlages:

Wie unsere Stammkunden wissen, ist der Passat-Verlag eine Partnergemeinschaft. Seit 1. Januar 2001 ha-

ben wir als neuen Partner Herrn Michael Kirchgässner im Passat-Verlag aufgenommen und ihn zum 1. Juli 2001 zum Geschäftsführer ernannt, nachdem Joachim Schulze diese Tätigkeit bisher ausgeübt hat. So ist ab 1. Juli 2001 die neue Anschrift des Passat-Verlag J. Schulze und Partner in Eckernförde.

Neue Anschrift:

Passat-Verlag J. Schulze & Partner
Norderstraße 62 / D-24340 Eckernförde
Tel./Fax: 04351/752348

e-mail MKIRCHGAESSNER@t-online.de

Bankverbindung: Sparkasse Eckernförde
Konto-Nr. 3411972 / BLZ: 210 520 90

Wir bitten unsere Kunden, Herrn Kirchgässner das gleiche Vertrauen entgegenzubringen wie uns. Ebenso bitten wir Sie, alle Ihre Bestellungen nach dem 1. Juli 2001 und den gesamten Schriftwechsel über die neue Anschrift in Eckernförde abzuwickeln. Um einen reibungslosen Übergang zu gewährleisten, werden Geschäftsdaten und Adresse des Verlages in Wilhelmshaven noch bis Ende des Jahres weiter bestehen.

Konstrukteur aller PASSAT-Modelle ist Dr. Henning Budelmann, assistiert von Jürgen Quetting (Bau Nr. 4, 5, 7, 8).

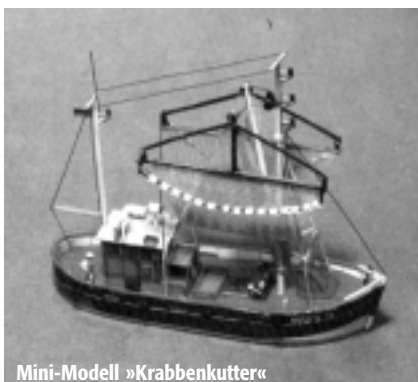
Für die Modelle 5-10 sind Ätzplatten erhältlich und über unseren Partner P. Hurler, Ziegelhütterstr. 5, 66989 Nünschweiler zu beziehen.

Passat-Verlag - Gesamtprogramm

Bau-Nr.:	Modellname	Anzahl Bogen	Teile	Länge in cm	empf. VK DM/Euro	Bemerkung
1	Viermastbark »Passat«/»Peking«	10	1.185	46,0	70,-/36,-	
2	Peildampfer »Schaarhörn«	2	320	16,4	15,-/8,-	
3	Minenabwehrfahrzeuge Klasse »Hamelin«	7	600	21,0	40,-/21,-	z.Zt. vergriffen
4	Rettungskreuzer »Berlin« und »Eiswette«	4	620	11,0	35,-/20,-	
5	Feuerschiff »Elbe 1«	4	820	22,9	35,-/20,-	
6	Seebäderdampfer »Kronprinz«	2	240	13,6	18,-/10,-	
7	Motorschiff »Monte Rosa«	20	2.000	63,9	35,-/20,-	
7a	Lazarettsschiff »Monte Rosa«	20	2.000	63,9	35,-/20,-	ab 10/2001
8	Forschungs- u. Vermessungsschiff »Meteore«	5	830	28,4	35,-/20,-	
9	Landungsunterstützungsboot »Otter«/»Natter«	4	835	25,6	35,-/20,-	
10	Motorkühlschiff »Pekari«	11	1.360	55,6	48,-/25,-	
M1	Mini-Modell »Krabbenkutter«	1	112	7,0	7,50/4,-	
11	Schnelles Minensuchboot Typ »Schütze«					ab 04/2002

Alle Modelle im Maßstab 1:250 und im Format DIN A4

Motorkühlschiff »Pekari«



Mini-Modell »Krabbenkutter«



Landungsunterstützungsboot »Otter«/»Natter«

Aus dem eigenen Werftjournal

Michael Müller

Planmäßig wurde der Zollkreuzer »Hohwacht« herausgebracht. Einige Modelle, hervorragend gebaut, waren anlässlich des Kartonmodellbau-Treffen in Bremerhaven bereits zu besichtigen. Außerplanmäßig, aber aus aktuellen Anlässen, sind zwei Flugzeugmodelle erschienen. Die Tupolev »Tu-144« im Maßstab 1:100 (die Concorde des Ostens), vom Verfasser bereits gebaut und das Turbinenflugzeug der DDR, die Baade 152, ein damals fast revolutionäres Flugzeug. Drei weitere Objekte, seit langem angekündigt, bereiten mir Kopfschmerzen. Zum Ersten sei hier erwähnt: das Nachtjagdleitschiff »Togo«; hier hat sich Herr Scholz in Gäufelden selber in die Pflicht gesetzt. Er schwor mir, das Schiff noch in diesem Jahr fertigzustellen. Zweitens: der Frachter »Katharina Dorothea Fritzen«, ein ehemaliger Engländer der durch alle Schlachten der Atlantikkonvois hindurch gegangen ist. Hier sagte mir der Konstrukteur, Herr Rainer Blocksdorf, dass ich auch sehr bald auf die

Nun geht es weiter mit Architektur. Herr Pleiner hat hier den »Alten Hof« in Arbeit. An dieser alten Herzogsburg, mitten in München, wurde und wird bis zum heutigen Tag erweitert und umgebaut (schon über einen Gesamtzeitraum von knapp 700 Jahren). Herr Herzog beginnt nach dem Minensuchboot mit dem Umbau von der »Graf Spee« zur »Admiral Scheer« mit Röhrenmast. Als weiterer Auftrag wurde



»Admiral Scheer« als Museumsmodell in 1:100

Bauanleitung verbessert und mit Skizzen versehen werden. Herr Pleiner sagte mir seine Unterstützung bei der digitalen Umsetzung der »neuen« Prinz Eugen zu.

Zu den weiteren Plänen meines Verlages zählen die Konstruktionen des Versorgers »Altmark«, die später in »Uckermark« umbenannt wurde und das Schnellboot-Begleitschiff »Tsingtan«, hierzu werden noch weitere Unterlagen gesammelt. Durch Zufall bin ich auf Umbaupläne der »Potsdam« zum Flugzeugträger gestoßen. Das wäre sicherlich auch ein sehr interessantes Projekt. Aber hier sind noch viele Ungeheimheiten zu klären, besonders über den Verwendungszweck und über die Ausrüstung mit Flugzeugen ist kaum etwas zu erfahren. Ein weiteres Projekt, das mir am Herzen liegt, ist der englische Kreuzer »Exeter«. Diese bereits vorhandene Konstruktion müsste mit technisch richtigen Plänen überarbeitet werden. Pläne zu diesem Schiff versuche ich über das englische Archiv in Woolwich zu bekommen. Aber fast alle Museen reagieren sehr schwerfällig. An Flugzeugen werden weitere Kranich-Reprints entstehen. Digital rekonstruiert werden die »AN-2«, der große Doppeldecker, in den Farben der DDR-Luft-

Herrn Pongratz die Verbesserung der »Prinz Eugen« übergeben. Viele von uns konnten in Bremerhaven bereits das hervorragende Modell seiner »Prinz Eugen« bestaunen. Dieses wird soweit wie möglich und baubar als Modell konstruiert. Bei diesem Modell ist hier ein ganz besonderes Phänomen aufgetaucht. Je länger man sich mit der Konstruktion beschäftigt, desto mehr kann man erkennen, wie kompliziert und mit wie vielen technischen Feinheiten dieses Schiff konstruiert wurde. Allein der Heckbereich wurde wegen des Dreischrauben-Antriebes leicht

**»Prinz Eugen« 1:250
Pleiner/CFM - ergänzt mit Unterwasserschiff
und zusätzlichen Details
von Dieter Pongratz**



»Admiral Graf Spee« und Schnellboot »M35« im Rohbau

Vollendung hoffen darf. Zum Dritten und letzten: der Monitor »Novgorod«, den Herr Pleiner immer knapp vor der Vollendung, aber die Feinbearbeitung noch nicht abgeschlossen hat. Eine große Fan-Gemeinde und ich hoffen weiter.

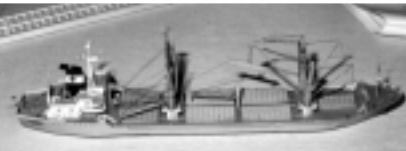
Konkret erscheinen wird im Sommer bis Frühherbst das Minensuchboot Typ »M 35«. Herr Herzog legte hier seinen Kontrollbau vor, der ein sehr gutes Modell mehr als es erahnen lässt. Es werden hiervon 2 getrennte Modellbögen erscheinen. Einmal in der Version der Kriegsmarine und dann als Geleitboot der Bundesmarine, im sogenannten Insektengeschwader.

Am Frachter »Braunfels« wird weiter intensiv gearbeitet. Nach dem ersten Kontrollbau wurden noch zahlreiche Änderungen bzw. konstruktive Erleichterungen eingebaut. Es muss, und das ist eine besondere Schwierigkeit beim Konstruieren, ein klares und verständliches Modell entstehen. Die Details können sehr zahlreich und auch mit Schwierigkeiten versehen sein. Aber ein Anfänger soll auch mit seinem Modell zufrieden sein, bei dem nicht alle Details bis zur letzten Vollendung verbaut sind. Auch vor der letzten Stufe des Finish soll das Modell bereits einen guten vorzeigbaren Eindruck hinterlassen. Ich werde froh sein, wenn diese fünf Modelle für die Modellbaufreunde zur Verfügung stehen.

assymetrisch gebaut um eine optimale Anströmung zu gewinnen. Nicht einmal der Chefkonstrukteur der Original »Prinz Eugen«, Herr Ing. Burkhardt, konnte nach der Beschädigung des Hecks dieses wieder im Originalzustand herstellen. Selbst der geniale Ingenieur Burkhardt und sein Assistent, Prof. Strobusch, konnten der Reparaturwerft die Anweisungen nicht so vermitteln, dass das Heck wieder den Originalzustand erreicht hätte. Die »Prinz Eugen« konnte nach der Reparatur nur noch 23 kn, statt der ursprünglichen 30 kn erreichen. Eigentlich kann man sich das kaum vorstellen, aber es entspricht den Tatsachen. Man sieht daraus sehr deutlich, dass es sehr schwierig sein wird ein hundertprozentiges Modell zu schaffen. Bei der »Prinz Eugen« muss auch die

hansa und die Konkurrenz der »Baade 152«, die »Tupolev 104« der Aeroflot. Weiter in Bearbeitung ist noch die »DeHavilland Otter«, ein Kanadisches Wasserflugzeug. Selbstverständlich wird auch die »JL 62« weiter bearbeitet. An alten Kranich-Bögen liegen noch die »TU 154« und das Verkehrsflugzeug »Ukraina« zur digitalen Rekonstruktion vor. An Kranich-Schiffen können noch der Fischdampfer »Rostock«, ein Fischfabrik-Dampfer und der Trawler »Junge Welt« digital rekonstruiert werden. Fast fertig gestellt ist das Forschungsschiff »Michail Lomonossow«.

Sie sehen: ein gewaltiges Programm, dass natürlich über mehrere Jahre gestreckt werden muss, um finanziell verkraftbar zu sein.



cfm-Neuheit 2001 Schwergutfrachter MS »Braunfels«

Maßstab 1:250 – Schwesterschiff MS »Bärenfels«

Einige Daten und Fakten zu diesem Schwergutfrachter:

Bauwerft	Flender-Werft AG, Lübeck
Stapellauf:	10. Juni 1976
Indienststellung:	17. September 1976
Eigner:	DDG Hansa, Bremen
Kennung:	DECG
Länge:	149,13 m
Breite:	22,86 m
Tiefgang:	9,72 m
Vermessung	11.804 BRT
Besatzung:	39
Geschirr	2 Schwergutbäume à 100 t
Antrieb:	1 x MAN Zweitakt
Leistung/Umdrehung:	9.520 PS / 125 UPM
Propeller	1
Geschwindigkeit:	16 kn

10.12.1980 Verkauf an Athens Cape Co. S.A., Panama,
Manager: Sea Traders S.A., Piräus, neuer Name »BARENBELS«.
September 1996 Verkauf an Athens Cape Co. Naveira S.A.,
Manager: Marina Trust Ltd., Athen.
November 1998 Verkauf an Nominator Shipping Corp., Panama,
Manager: HDK Marine, Piräus, neuer Name »KOBÉ QUEEN I«.
1999 noch in Fahrt.

Die »Braunfels« als Museumsschiff

Dieses Frachtschiff, ehemals »DDG Hansa«, liegt vor Piräus und wird noch heute sporadisch für Schwergutfracht-Fahrten eingesetzt. Den jetzigen Zustand kann man heute wohlwollend vielleicht als funktionstüchtig einstufen. Der Verein der Freunde der »Braunfels« bemüht sich, das Schiff als Industrie-Denkmal zu erhalten. Benötigt werden ca. DM 1,5 Millionen, die durch Spenden gesammelt werden, bzw. wird dies versucht. Als Liegeplatz wäre der alte Hafen in Bremen denkbar oder wenn dies nicht möglich, dass in Bremerhaven ein entsprechender Platz gesucht wird.

cfm-Neuheit 2001 Historischer Bahnhof Rottenburg a.d. Laaber

Maßstab 1:160 (Modellbahn Spur N - Epoche I), Konstr.: T.Pleiner
4 Bogen inkl. Bauanleitung - viele wahlweise zu bauende Teile

Rottenburg war, bis zu deren Einstellung, »Endstation« der Bahnlinie Landshut-Rottenburg. Eröffnet am 31.10.1900, hätte diese Strecke der ehem. Königl.-Bayerischen Eisenbahn im Jahr 2000 ihr 100-jähriges Jubiläum feiern können. Der Betrieb wurde jedoch vor mehreren Jahren eingestellt, die eingleisige Strecke ist offiziell geschlossen. Der Gleiskörper wurde heute für Museumsfahrten genutzt. Die Bahnhöfe entlang der Bahnlinie existieren alle noch und wurden anderen Nutzungen zugeführt. Der Rottenburger Bahnhof ist heute das Domizil einer Steuerkanzlei. Vollständig mit Efeu eingewachsen, präsentiert sich der Bahnhof als romantisches Bauwerk der niederbayerischen Kleinstadt und kündigt von längst vergangenen Zeiten. Der Modellbogen stellt den Bauzustand von 1904 dar, einige Kleinteile erfordern Erfahrung im Kartonmodellbau.

Messe Sinsheim Faszination Modellbau März 2001

Impressionen, Fachsimpeleien und Begutachtung der Originalpläne »Graf Spee« auf der Modellbauausstellung »Faszination Modellbau« in Sinsheim im März 2001.

Fotos von Peter Lauck, Sinsheim



CFM-Verlag – Lieferbares Gesamtprogramm

Schiffe	Maßstab	Format	Teile	Autor	Empfohlener Verkaufspreis DM /Euro
Schlachtschiff »Yamato«	1:250	B4	1.760	cfm	60,- € 30,68
Zerstörer Typ 34 A »Erich Koellner« ¹⁾	1:250	B4	1.010	cfm	32,- € 16,36
Zerstörer »Orkan« ¹⁾	1:250	B4	440	cfm	30,- € 15,53
Zerstörer JKN-Klasse ¹⁾	1:250	B4	650	cfm	30,- € 15,35
Schwerer Kreuzer »Prinz Eugen« ²⁾ (Wasserlinien-Modell)	1:250	A3	6.480	Pleiner	90,- € 46,02
K.u.K Kreuzer »Helgoland« ¹⁾	1:250	B4	1.100	cfm	32,- € 16,36
Minensuchboot M 40 ¹⁾	1:250	A4	640	cfm	28,- € 14,32
Korvette »Tarantul« (2 Modelle) ¹⁾	1:250	A4	2 x 420	cfm	28,- € 14,32
Küstenwachboote BG 23/BG 24 (2 Modelle) ¹⁾	1:250	A4	2 x 300	Dreyer	24,- € 12,27
Schnellboot Typ 38 »S100« (2 Modelle)	1:250	A4	2 x 320	cfm	24,- € 12,27
Eisbrecher »Lenina« ^{1) *)}	1:250	A3		cfm/Kranich	48,- € 24,54
Kreuzer »Swerdlow« ^{1) *)}	1:250	A3		cfm/Kranich	48,- € 24,54
Passagierschiff »Potsdam« ¹⁾	1:250	A4	2.400	Hahn	54,- € 27,61
Panzerschiff »Graf Spee« ¹⁾	1:250	B4		Herzig/Dengler	60,- € 30,68
Vorpostenboot und Fischdampfer (2 Modelle) ¹⁾	1:250	A4	2 x 800	Herzig	36,- € 18,41
Küstenschutzschiff der ehem. DDR-Volksmarine ^{1)*)}	1:250	A4		cfm/Kranich	28,- € 14,32
Russ. Rundschiiff »Novgorod« ¹⁾ (lieferbar ab Herbst 2001)	1:250	A4	ca. 850	Pleiner	28,- € 14,32
Minensuchboot Typ M35 (Deutsche Kriegsmarine)	1:250	A4			30,- € 15,34
Geleitboot/Minensuchboot Typ M 35 (Bundesmarine)	1:250	A4			30,- € 15,34
Schwergutfrachter »Braunfels«	1:250	A4			48,- € 24,54
Flugzeuge					
Passagierflugzeug Tupolev TU 134 ^{1) *)}	1:50	A3		cfm/Kranich	32,- € 16,36
Großraumtransporter Antonow AN 22 ^{1) *)}	1:100	A3		cfm/Kranich	32,- € 16,36
Turbinen-Passagierflugzeug (ehem. DDR) BAADE 152 ^{*)}	1:50	A4		cfm/Kranich	32,- € 16,36
Überschall-Verkehrsflugzeug Tupolev TU-144 ^{*)}	1:100	A3		cfm/Kranich	32,- € 16,36
Viermotoriges Großflugzeug Zeppelin »Staaken« ¹⁾	1:50	A4		cfm	29,- € 14,83
Hubschrauber Bell 205 »UH-1D Huey«	1:50	A4		cfm	25,80 € 13,19
Fahrzeuge					
Russischer Panzerwagen ¹⁾	1:25	A4		Huppers	14,80 € 7,57
Lokomotive Bayerische S 3/6 ¹⁾	1:45	A4		Scholz	50,- € 25,56
Gebäude					
Historischer Bahnhof »Rottenburg / Laaber«	1:160 (N)	A4		Pleiner	12,50 € 6,39

Irrtum und Änderungen vorbehalten – Stand der Informationen: August 2001

1) Bauanleitung in englischer Sprache verfügbar – english assembly instructions available

2) Modell z.Zt. nur über Waldmann/München und Scheuer & Strüver/Hamburg beziehbar

*) Verlag Junge Welt - »KRANICH«-Reprint

CFM-Modelle können ausschließlich über den einschlägigen Fach- oder Versandhandel bezogen werden!



Tupolev Tu144
Transport/Aufbau Technikmuseum Sinsheim



Bildquellen: Spedition Kübler GmbH, D-74523 Schwäbisch-Hall,
<http://www.kuebler-spedition.de> • Technik Museum Sinsheim •
AEROFLOT/UdSSR/GUS



An alle Schulen & Vereine:

Das Modell des ersten Düsenjägers, HE 178 ist speziell als »Einsteigermodell« entwickelt worden. Der Konstrukteur des sehr gefälligen Modells ist Herr Reimers aus Esslingen. Das Modell soll junge Menschen anregen, sich wieder mit dem Kartonmodellbau zu beschäftigen. Schulen, Vereine und sonstige pädagogische oder nicht-pädagogische Einrichtungen können das Modell kostenlos beim CFM-Verlag anfordern. Es wird nur eine Versandgebühr von DM 10,- erhoben. Dafür können auch mehrere Modelle auf einmal angefordert werden. Wer das Modell einsetzen will, soll Kontakt aufnehmen.

cfm-Verlag
Stahlgruberring 53
81829 München
Telefon: 089/4291-95 oder -96
Telefax: 089/421652