

# Kartonmodellbau cfm-Report 2002

 cfm  
Verlag  
Stahlgruberring 53, 81829 München

»Graf Spee«



Dornier Do 17-P1



SAR Bell UH-1D



»Prinz Eugen«



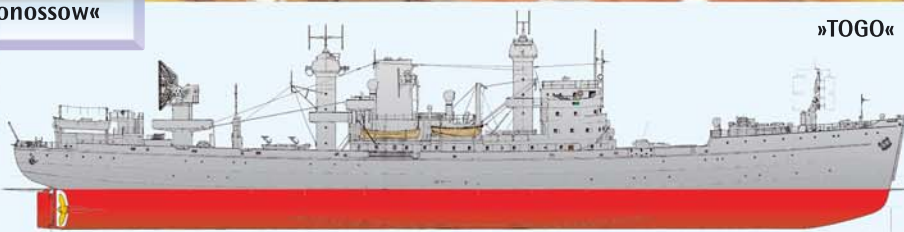
»Potsdam«



»Hohwacht«



»TOGO«



NEU: Iljushin IL-62 + Dornier Do 17-P1  
NEU: Nachtjagdleitschiff »TOGO«  
14. Intern. Kartonmodellbauertreffen Bremerhaven  
Bauberichte »Graf Spee« / »Michail Lomonossow«

## Inhalt:

Editorial .....	Seite 2
Neuheiten:	
Nachtjagdleitschiff »TOGO« .....	Seite 3
Iljushin IL-62 .....	Seite 4
Dornier Do17P-1 .....	Seite 4
Baubericht Panzerschiff »Graf Spee« ..	Seite 5
Farbgebung am Modell .....	Seite 6
Baubericht »Michail Lomonossow« ..	Seite 7
14. Internationales Kartonmodellbauer- treffen in Bremerhaven .....	Seite 10
Vortrag M. Müller: »Masten und Stengen« .....	
Seite 11	
Vortrag Dr. Emil Zarkov: »Kartonmodelle mit AutoCad® und ModelCard« .....	
Seite 11	
Nachruf Klaus Huhndorf .....	Seite 14
cfm-Modell SAR Bell UH-1D .....	Seite 15
Geschichtlicher Überblick der polnischen Marine im zweiten Weltkrieg .....	
Seite 16	
Leserbrief .....	Seite 17
Neues von der »Braunfels« .....	Seite 17
Modellbaustammtisch Bremen-Vegesack Sammlerkreis München 6th cardmodelers convention .....	
Seite 18	
Die »Baade 152« im Internet .....	Seite 19
Fregatten »Scharnhorst« und »Graf Spee«, der Deutschen Bundesmarine .....	
Seite 19	
Passat-Verlag .....	Seite 20
cfm-Modell »Vorpostenboot« Fotoserie von Dipl.Ing. Lachmann ...	
Seite 21	
Aus dem eigenen Werftjournal .....	Seite 22
Waldmann schliesst Versandhandel ..	Seite 23

## Abbildungen Seite 1 + 24

Passagierschiff »Potsdam« (Modell Richard Petersen)  
Sonstige Abbildungen (Modellbau + Foto: Pongratz / Zarkov / Lauck /  
Plath / Pleiner / Müller / Peters / Detzner / Huppers / Lachmann /  
Hasse)  
Webdesign auf Seite 24: Hasse (für cfm-Verlag) / Pleiner

## Impressum

©2002 CFM-Verlag, München  
Die cfm-Hauszeitung erscheint in unregelmäßigen Abständen und  
ist gegen Erstattung der Portokosten zu beziehen.

Herausgeber: cfm-Verlag • Stahlgruberring 53 • 81829 München

Redaktion: Michael Müller  
Telefon bei MM-Druck: 089/4291-95 oder -96  
Telefax: 089/42 16 52  
Druck: MM-Druck GmbH

Gesamtgestaltung, Fotosatz, EBA und redaktionelle Mitarbeit:  
mtp-studio - thomas pleiner

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

http://www.cfm-verlag.de • http://thomas.pleiner.bei.t-online.de

## Haftungshinweis:

Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle übernehmen wir keine Haftung  
für die Inhalte der in dieser Ausgabe genannten Internet-Seiten.  
Für den Inhalt dieser Seiten sind ausschließlich deren Betreiber  
verantwortlich.



## Editorial

Alljährlich ergibt sich für den Verfasser die Gelegenheit, an dieser Stelle einige Worte zur Entwicklung des cfm-Verlages, dessen Modellbogenprogramm und zur Situation des Kartonmodellbaus im Allgemeinen zu sagen. Mit den letzten Ausgaben dieser Hauszeitung hat der cfm-Report eine Kontinuität in seiner Gestaltung erreicht, die durch die Hereinnahme von vier farbigen Seiten in dieser Ausgabe natürlich nicht aufgegeben werden soll. Gerade die konsequente Verwendung von schwarz-weiß-Abbildungen in der Vergangenheit verleiht dem cfm-Report seine besondere Qualität. Da uns aber in den letzten Monaten eine große Anzahl hervorragender Farbfotos zur Verfügung gestellt wurde, erschien es uns unbedingt notwendig, Ihnen diese auch in Farbe zu präsentieren.

### Synergieeffekte

Für die Möglichkeit, dem cfm-Report ein Editorial voranzustellen, geht an dieser Stelle mein besonderer Dank an Herrn Michael Müller. Nicht zuletzt der immer intensiveren Zusammenarbeit zwischen dem cfm-Verlag und dem Verfasser dieses Editorial ist es zu verdanken, dass die dadurch entstandenen Synergieeffekte sich zum Wohle der Modellbauer in einer bisher nicht dagewesenen Fülle von Modell-Neuproduktionen auswirkten. Über die außerdem daraus erwachsenden Aktivitäten erfahren Sie in dieser Ausgabe an anderer Stelle noch mehr.

Den Erscheinungstermin dieser Ausgabe haben wir in diesem Jahr so gesteuert, dass der Report die wohl meisten Modellbauer nach der Haupturlaubszeit erreicht – damit er nicht in der Flut aufgelaufener Post »untergeht«.

Nehmen Sie sich Zeit diese Ausgabe in Ruhe zu lesen. Sie finden sicher wieder viele Anregungen für Ihre Kartonmodellbau-Aktivitäten und die länger werdenden Abende ...

### Ausgewählte Internetadressen

Wiederholt wurden wir gebeten, ein möglichst vollständiges Verzeichnis von kartonmodellbaurelevanten Internet-Adressen (URL's) zu veröffentlichen. Zugunsten von Modell-Präsentationen und Bauberichten werden wir jedoch darauf verzichten. Der wohl wichtigste Grund dafür ist dieser: Die redaktionelle und gestalterische Arbeit am cfm-Report streckt sich über mehrere Monate. Bei einem derart

schnellen Medium wie dem Internet dürfte ein großer Anteil der veröffentlichten URL's bei Drucklegung geändert oder nicht mehr gültig sein. Selbstverständlich nennen wir aber – eingestreut in die Berichterstattung – einige der wichtigsten URL's, die Sie für Ihren Einstieg in Internet-Recherchen nutzen können. Außerdem enthält seit ca. zwei Jahren jedes neu veröffentlichte cfm-Modell eine Reihe von Internet-Adressen zum Quellenstudium. Sowohl der cfm-Verlag als auch der Verfasser pflegen darüberhinaus eigene Internet-Auftritte. In diesem Zusammenhang sei der Hinweis nicht vergessen, dass diese Ausgabe (und die Ausgaben 1998-2001) des cfm-Reports als PDF-Datei unter [www.mtp-studio.de/cfm.htm](http://www.mtp-studio.de/cfm.htm) heruntergeladen werden können.

### NEU! Fotoätz-Platine für »TOGO«

Für das kürzlich erschienene Modell des Nachtjagdleitschiffes »TOGO« ist ein Ätzteil-Satz erhältlich, der etliche Teile des Modells, die aus Karton nur schwer oder weniger originalgetreu zu fertigen sind, enthält. Gerade für die Darstellung der filigranen Gitterkonstruktionen der Funkmeß-Anlagen auf diesem Modell ist diese Platine ein »muss«! (Siehe dazu auch Artikel »TOGO« auf Seite 3 in dieser Ausgabe.)

### Waldmann Kartonmodelle International

Noch eine weniger erfreuliche Nachricht: Zum Ende des Jahres 2002 wird Frau Inge Waldmann den von ihr betriebenen Handel und Versandhandel mit Kartonmodellen einstellen. Konkrete Planungen zur Schaffung einer neuen Vertriebsstruktur und zum Aufbau eines neuen, professionellen Mail-Order-Unternehmens sind seit einigen Wochen in der »heissen Phase«. Alle unsere Freunde und Kunden werden über das »Was-Wann-Wie« zu geeigneter Zeit informiert. Die in den vergangenen 20 Jahren vom Verfasser für das Haus Waldmann konstruierten Architekturmodelle gehen in den Vertrieb des cfm-Verlages über. (Näheres siehe Seite 23.)

### cfm-»Einsteigermodell« LIEBENSTEIN

Dem Wunsch nach relativ einfach zu bauenden Modellen kommen wir mit dem unmittelbar vor der Veröffentlichung stehenden Frachter »Liebenstein« nach. (Nach einer Basis-Konstruktion von Walter Otten/Worpswede.)

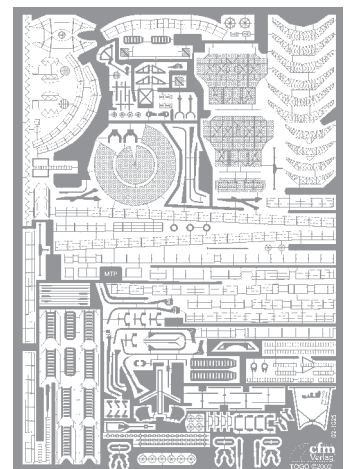
Thomas Pleiner, Juli/August 2002

## Super-Detail-Set für »TOGO«

Für das cfm-Modell des Nachtjagdleitschiffes »TOGO« ist ein Ätzteil-Satz erhältlich, der etliche Teile des Modells, die aus Karton nur schwer oder wenig originalgetreu zu fertigen sind, enthält. Gerade für die Darstellung der filigranen Gitterkonstruktionen der Funkmeß-Anlagen auf diesem Modell ist diese Platine ein »muss«! (Siehe dazu auch Artikel »TOGO« auf der gegenüberliegenden Seite.)

Die ca. 150 x 210 mm große Platine aus 0,1 mm Neusilber enthält Relingsteile, Gitterkonstruktionen der Freya- und Würzburg-Riese-Antennen, Niedergänge, Antennen, Ankerketten, etc. etc. Das cfm-Modell »Togo« kann auch ohne die Details der Ätzplatine gebaut werden, aber welcher Modellbauer mag heute auf solche Details verzichten?

»Togo«-Super-Detail-Ätzplatine für Euro 35,- im Modellspielwarenhandel oder im einschlägigen Versandhandel!



## Noch druckfrisch: cfm-Modell Nachtjagdleitschiff »Togo« Thomas Pleiner

Endlich – das werden viele von Ihnen denken – erscheint dieses lang angekündigte Modell! Wir finden, dass sich das Warten gelohnt hat!

Hartmut Scholz (Dampfloch Bayerische S 3/6) lieferte Ende Mai Grundkonstruktion und Bauanleitung.

Juni und Juli wurden benutzt, um das Modell digital aufzubereiten, mit Texten zu ergänzen, eine attraktive Umschlaggestaltung vorzunehmen, Klarsichtteile und eine Photoätz-Platine vorzubereiten.

von Finnland zur Abwehr massiver sowjetischer Luftangriffe auf Tallin – allerdings sind die Berichte über die Erfolge der »Togo« eher widersprüchlich.

Besondere Würdigung fand die »Togo« in Köhler's Flottenkalender von 1998. Der Artikel aus dieser Publikation findet sich auszugsweise im Umschlag des cfm-Modells abgedruckt.

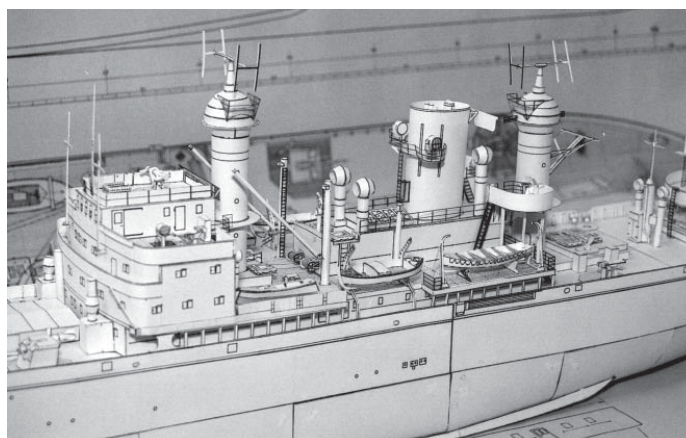
Dieses interessante Modell ist jedem Liebhaber seltener Schiffstypen zu empfehlen.



M/S Togo ca. 1938/1939



Titelbild des cfm-Modells



cfm-Modell »Togo« - Kontrollbau (ohne Colorierung)

Die »Togo« dürfte einer der Höhepunkte des cfm-Verlages in diesem Jahr sein. Auf neun Bogen im Format B4 (250 x 353 mm) präsentiert sich ein von Hartmut Scholz mit viel Liebe zum Detail gezeichnetes Modell. Ein besonderer Leckerbissen sind die auf Klarsichtfolie gedruckten Teile der umfangreichen Funkmeß-Anlagen. Um den hohen Ansprüchen der Modellbauer gerecht zu werden, ist für die »Togo« eine Platine mit Photoätzteilen erhältlich.

### Eines der ersten Radar-Leitschiffe

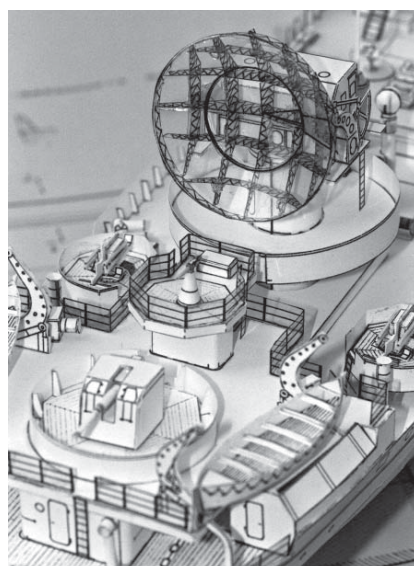
NJL »Togo« war zwar das zweite Schiff der ehemaligen deutschen Kriegsmarine, das speziell als Nachtjagdleitschiff ausgerüstet war und Ende 1943 in Dienst gestellt wurde, jedoch das erste, das tatsächlich als solches zum Einsatz kam (das frühere deutsche Radarschiff M/S Kreta wurde kurz nach dem Auslaufen zu ihrem ersten Einsatz versenkt, bevor die Radaranlagen zum Einsatz kommen konnten).

»Togo« war für ihre Zeit mit hochmodernen Funkmeß-Anlagen (der Begriff RADAR wurde in Deutschland in dieser Zeit nicht verwendet) ausgerüstet. Ein FREYA-Gerät mit grosser Reichweite auf dem Backdeck wurde durch eine Würzburg-Riese-Anlage achtern ergänzt. Darüberhinaus verfügte die »Togo« über eine ultramoderne, eigen-stabilisierte Nachtjäger-Leit-elektronik für zwei Jagdflugzeuge mit einer Leitzentrale unter Deck in Sektion 4, hinter dem achteren Turm-aufbau.

Im Frühling 1944 operierte die »Togo« für fast drei Monate im Golf von Finnland, um die dortige Lücke im Radar-Überwachungssystem zu schliessen. Im Frühsommer 1944 operierte die »Togo« zwischen den Åland-Inseln in der Nähe der finnischen Südwestküste. Besonders hervorzuheben sind die Operationen der »Togo« vom 9. und 10. März 1944 im Golf

von Finnland zur Abwehr massiver sowjetischer Luftangriffe auf Tallin – allerdings sind die Berichte über die Erfolge der »Togo« eher widersprüchlich.

Werner Winkler/Mannheim übernahm freundlicherweise den Probebau des Rumpfes.



cfm-Modell »Togo« - Kontrollbau (ohne Colorierung) mit aus Klarsicht-Teilen montierter Würzburg-Riese-Parabol-Antenne



MS TOGO - Deutsche Afrika Linien, ca. 1968



Kiel 1943 - Togo nach dem Umbau zum Nachtjagd-Leitschiff

NJL Togo was the second German dedicated night fighter guide ship that became operational in late 1943, but the first one to be used in her intended role (the earlier German radar ship, M/S Kreta was sunk shortly after she had started her first sortie, but before she could use her radars).

For its time, Togo was equipped with modern long-range radars, with a long-range Freya in her bow and with a medium-range but more advanced Würzburg-Riese in her stern. More, she was equipped with state-of-art jamming-free night fighter guidance systems (for two aircraft), and with a command centre built in one of her holds (Hold IV, behind the rear tower).

In Spring 1944, Togo was used to close the radar coverage gap in the Gulf of Finland for nearly three months, and in early summer of 1944 in the Åland Islands on the Finnish southwestern coast. On March 9/10, 1944 Togo saw first action in the Gulf of Finland during the massive Soviet air raid on Tallinn; the data about the ship's successes are contradicting.

**NEUHEIT! Sommer 2002**



**cfm**  
Verlag  
Stahlgruberring 53, 81829 München

# Dornier Do 17P-1



3sitziger Langstreckenaufklärer  
der ehem. Deutschen Luftwaffe  
Kartonmodell - Maßstab 1:50

Design: Dr. Emil Zarkov

Die Dornier Do 17, der berühmte »fliegende Bleistift« hatte 1934 ihr Debüt. Sie war als schneller Postflugzeug für die Deutsche Lufthansa gedacht. Nach der Fertigstellung von drei Maschinen (alle mit einfachem Seitenleitwerk) wurde das Muster von der Deutschen Lufthansa zurückgewiesen, und als Schnellbomber vom deutschen Luftfahrtministerium im folgenden Jahr aufgegriffen. Eine bestechende Vorführung gab die Maschine vor der Öffentlichkeit beim internationalen Militärflugwettbewerb in Zürich 1937, jetzt mit Doppelleitwerk versehen. Zu diesem Zeitpunkt waren Bomberstaffeln der deutschen Luftwaffe bereits mit den ersten Baumustern, der Do 17E und Do 17F ausgerüstet, und 1938 nahmen diese beiden Versionen am Spanischen Bürgerkrieg teil.



(Fortsetzung auf Seite 8)



## Kranich-Reprint – völlig neu überarbeitet

(Originaltext des Kranich-Modells von 1964) Im Herbst 1962 stellte das Konstruktionskollektiv des Generalkonstruktors Prof. S. W. Iljuschin erstmals die »IL-62« der sowjetischen Regierung und der Öffentlichkeit vor. Seitdem wurde der Prototyp »СССР-06156« einer umfangreichen Flugprüfung unterzogen.

Nach Abschluss des Testprogramms, an dem auch der berühmte Testpilot W. K. Kokkinaki maßgebend beteiligt ist, wird die »IL-62« an die Seite der heute bereits im Einsatz stehenden Langstreckenflugzeuge »IL-18-1« und »TU-114« treten.

In diesem neuen Flugzeug, dem ersten sowjetischen Langstrecken-Verkehrsflugzeug mit Strahltriebwerken, sind alle Erkenntnisse und Erfahrungen des heutigen Flugzeugbaus verwendet



worden. Die vier Strahltriebwerke sind am Rumpheck des Flugzeuges angebracht. Dieses Prinzip findet man heute als die optimale Lösung bei Unterschall-Verkehrsflugzeugen aller Art. Sie ermöglicht ein aerodynamisch gut durchgearbeitetes Tragwerk, eine niedrige Standhöhe des Flugzeuges, die Vermeidung von Lärmwirkung auf die Passagiere, verbesserten Schutz vor Fremdkörperansaugungen beim Start und eine Reihe weiterer Vorteile. Die Triebwerke selbst stammen vom Konstruktionsbüro Kusnezow und gehören der Gattung der sogenannten Zweikreis-Strahltriebwerke an, die sich heute auf Grund ihres sparsamen Treibstoffverbrauches bei hohen Schubleistungen immer mehr durchsetzen. Mit der enormen Schubkraft von 10.500 kp stellen sie die stärksten Strahltriebwerke dar, die heute im Verkehrsflugzeugbau verwendet werden (die durchschnittliche Schubkraft bei TL-Verkehrsflugzeugen beträgt heute etwa 7.000 – 8.000 kp, die westlichen Spitzenleistungen – TL-Typ R. Co. 42 des Flugzeuges VC-10 – 9.500 kp). Interessant dabei ist, dass ursprünglich geplant war, die »IL-62« nur mit zwei Strahltriebwerken auszurüsten. Diese Konzeption, die in einem 1961 gezeigten Modell



# Iljushin IL-62



# Baubericht PzS »Graf Spee«

Michael Müller



Immer wenn ich ein Modell fertiggestellt habe und es längere Zeit danach betrachte, meine ich immer, während des Baues sei alles problemlos »gelaufen«. Die Freude, wieder ein Modell gebaut zu haben überwiegt und man vergißt die Mühen und die Klippen

Abdeckung zu schneiden, um eine Anpassung an die Bordwand zu gewährleisten. Die zweite innere Panzerung der Zitadelle ist wiederum problemlos. Ebenso sind bei den Bordwänden die Ankerklüsen vor dem Verkleben auszubilden.

Auch mir ist jetzt zur lieben Gewohnheit geworden, Heck und Bug erst nach dem Trocknen der übrigen Bordwände zu schließen. Es können immer noch einige kleine Unebenheiten ausgeglichen werden. Der Rumpf sollte dann mindestens 2-3 Tage unter Auflage von Gewichten komplett trocknen.

Während dieser Zeit baue ich immer Serienteile - wie z.B. die 15cm Geschütze. Der Zusammenbau ist zeichnerisch in der Bauanleitung gut do-

kumentiert und bereitet weiter keine Probleme. Da das Geschützrohr aber aus zwei Teilen besteht, ist es ratsam, das Geschützrohr innen mit einer Nadel zu stabilisieren.

Nach dem Anbringen der ersten Aufbauten sind unbedingt die Deckskästen, die allerdings eine höhere Baunummerierung aufweisen, zu bauen. In einem späteren Baustadium kommt man an die meisten Positionen nicht mehr heran.

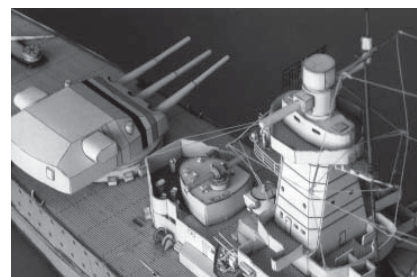
Es ist überhaupt sinnvoll, konsequent vom Deck ausgehend nach oben zu bauen und sich nicht unbedingt an die Nummernfolge der Bauanleitung zu halten.

Auf den ersten Blick sehen die Beiboote der »Graf Spee« etwas primitiv aus, aber man muss den Bootskörper komplett ausbilden, d.h. dass die Bootsform vor dem Verkleben vollkommen ausgeformt wird. Das erreicht man mit leichter Anfeuchtung des Kartons von innen. Auch klebt man einen dünnen Papierstreifen in der Mitte auf den oberen Bootsrand und

zieht die ausgeschnittenen Spalten vorsichtig zusammen und verklebt die Bordwand. Nach dem Austrocknen des Klebstoffes kann man die Bootsform immer noch formen. Wenn die Bootsform steht, kann man die Beiboote weiter ausfalten.

Zur Unterstützung des Gerüsts zwischen den Schornsteinaufbauten und des achteren Aufbauteiles ist es ratsam, das Gerüst von unten mit einem Kartonstreifen gegen zu kleben, so dass im Endeffekt eine T-Form entsteht. Auf meinem Modell habe ich diese Maßnahme durchgeführt.

Die weiteren Aufbauten bereiteten, wenigstens mir, keine größeren Schwierigkeiten. Persönlich baue ich



immer ganze Teilegruppen wie Panzerturm oder Schornstein mit Sockel und umlaufenden Balkon komplett und setze diese dann auf das Modell.

Die Entfernungsmesser bestehen in der Querachse aus mehreren Teilen, die sich von innen nach aussen fortsetzen. Auch hier ist es ratsam, eine durchgehende Achse aus Draht oder Holz anzubringen und die Arme anschließend darüber zu ziehen. Nichts sieht unmöglicher aus, als ein Entfernungsmesser zum »Victory«-Zeichen ausgebildet.

Bei den Flakgeschützen entschied ich mich für die detaillierte Form. Sind hier die 20mm Geschütze problemlos, so sind die 3,7cm Zwillingsgeschütze doch wesentlich schwieriger zu bauen. Man muss sich schon sehr hineinendenken, um »Ordnung« in die Teile zu bringen. Nach den Teilen 1 bis 4 sollte man die vorderen Visiereinrichtungen 7,8 und 9 bauen und dann erst die Geschützrohre (Teil 5) aufsetzen. Fertig gebaut sehen diese Geschütze wirklich sehr gut aus.

Als Modellversion für die Graf Spee habe ich mich für die »Spanienversion« entschieden. Das bedeutet, dass die 28cm Geschütze mit den Banderolen auf den Türmen zu bauen sind und als Bordflugzeug der Doppeldecker He60 auf das Katapult zu setzen ist. Hier habe ich den Zusammenbau der Schwimmer bewundert, mit wenigen Teilen kann man einen sehr plastischen und stabilen Schwimmer für den Doppeldecker fertigen. Mir persönlich gefällt diese »Spanienversion« wegen der erhöhten Farbigkeit des Modells, aber das ist nun wirklich Geschmackssache.

Fazit: Die Graf Spee ist ein Modell mit ausreichender Detaillierung, manchmal etwas schwierig, aber niemals kompliziert zu bauen. Die Abfolge des Baues lässt keine Langeweile aufkommen und es macht sich in jeder Sammlung wirklich gut.

Die Fotos auf dieser Seite wurden uns freundlicherweise von Herrn Dieter Pongratz zur Verfügung gestellt.



bzw. Probleme, die man umschiffen und lösen musste. Man braucht neben dem handwerklichen Geschick auch einen klaren Kopf, um alle konstruktiven Besonderheiten zu erfassen und in eine akzeptable Lösung umzusetzen.

Wie bei allen Schiffsmodellen bedeutet das Anbringen der Bordwände sorgfältiges und konzentriertes Arbeiten. Bei der »Graf Spee« war die eigentliche Bordwand allerdings nicht das Problem, erst bei der Anbringung der Panzerungen auf den Bordwänden begannen die Probleme. Die Panzerplatten der längeren Zitadelle gehen nach oben weg von der Bordwand und sind mit einem Streifen abgedeckt. Es ist ratsam, den Streifen oben abzuschneiden und nicht als Kasten auszubilden. Oben ist die Panzerung von hinten mit mindestens zwei Kartonstreifen zu hinterkleben, unten genügt einer. Der weggeschnittene Kartonstreifen wird dann von oben extra auf die Panzerung aufgebracht. Sollte anderen Modellbauern die Kastenlösung doch problemloser erscheinen, so ist es auf jeden Fall nötig, schmale Streifen in die

## Ein Dauerthema:

# Farbgebung am Modell und das tatsächliche Vorbild Michael Müller/T. Pleiner

Ende des Jahres 2001 konnten die Modellbaubogen des Minensuchbootes/Geleitboot Typ M35 fertiggestellt werden. Das Minensuchboot in der Kriegsmarine Version wurde, was die farbliche Ausgestaltung betraf, ohne Kritik angenommen. Zumal Aussagen von Zeitzeugen belegen, dass die Schiffe der Kriegsmarine mit fortnehmender Kriegsdauer immer dunkler und nicht einheitliche Anstriche in allen Graustufen erhielten. Oft wurden auch Mischfarben, z.B. mittleres Grau mit schwarz je zur Hälfte vermischt, verwendet. Kurz gesagt, es wurde alles an Farben verwendet, mit dem Motto: „Hauptsache dunkel, damit mich der Feind nicht erkennt“.

Anders bei den Geleitbooten. Hier gab es viele Anrufe von Zeitzeugen mit äußerst widersprüchlichen Aussagen. Ein Herr S. begleitete mit den schnellen Minensuchbooten die Geleitboote Ende der 50er Jahre bei einer Mittelmeer-Übungsfahrt. Seine Aussage: Alle Geleitboote waren in hellerem Grau über alles gestrichen, ohne farbliche Unterschiede zwischen Rumpf und Aufbauten. Herr Martin, jetzt München, fuhr auf dem Geleitboot F208 Brumme als Signalgast in den Jahren 1962 und 1963 ebenfalls im Mittelmeer. Seine Aussage: Der Bootsmann drückte uns einen Farbkübel in die Hand um die Aufbauten zu streichen. Das Etikett auf dem Farbkübel trug die Bezeichnung „Nato-Weiß“. In Wirklichkeit war dies aber ein stumpfes Hellgrau. Ein Maschinist, der auf dem Funkmeß-Radar Beobachtungsschiff »Aste«, etwa im selben Zeitraum fuhr, berichtete: Das Maschinenpersonal hat den Rumpf gestrichen, nämlich dunkelgrau, und das seemännische Personal strich die Aufbauten im helleren grau. Herr Martin zeigte mir überdies auch noch Farbfotos von der Mittelmeer-Übungsfahrt. Darauf konnte man erkennen, dass die Geleitboote einen zweifarbigem Anstrich hatten, nämlich Rumpf dunkelgrau und Aufbauten hellgrau. Aber eine genaue Zuordnung der Farben war leider nicht möglich, da die Fotos bereits viel von ihrer Farbigkeit verloren hatten.

Beide letztgenannten Herrn haben auch die Modellbaubogen begutachtet. Fazit hieraus: Die Farben könnten hinkommen. Bezüglich der absoluten Genauigkeit kann ich nur weiter versuchen, authentische Unterlagen aus dieser Zeit zu bekommen, um sie dann exakt mit dem Druckbogen abzugleichen.

Weitere farbliche Details, die erst jetzt bekannt wurden, betreffen die »Prinz Eugen«. Auf Fotos erkannte ein Modellbauer zwei unterschiedliche Farbtönungen bezüglich des Holzdecks. Er schloß daraus, daß das Hauptdeck und die Aufbautendecks überwiegend aus Teakholz bestanden, bei den Brückenaufbauten jedoch eine dunklere Tönung eher eine Mahagoni-Deckplankung nahelegte. Ein Zeitzuge der auf der »Prinz Eugen« als Katapultwart an Bord war, klärte mich auf. Auf der »Prinz Eugen«, wie auch auf den anderen Schiffen, wurde, sofern die Beklankung aus Holz bestand, nur Teakholz verwendet. Während der Kriegszeit war jedoch immer weniger Zeit, das Deck zu schrubbun und das Holz zu pflegen - das Deck wurde im Laufe der Zeit immer heller, fast weiß mit einem Schimmer gelb-rötlich-grau. (Schwierig zu beschreiben, diese Farbe). Nur im Bereich der Brücke,

von der Admiralität und den Schiffführungs-Offizieren benutzt, wurde noch eine minimale Pflege durchgeführt, fast friedensmäßige Färbung und wird im schwarz-weiß-Foto als dunkler wiedergegeben.

Das nicht mehr gepflegte Teakholzdeck hatte im Laufe der Zeit noch eine äußerst unangenehme Eigenschaft: Es bildeten sich an der Oberfläche kleine Harzkristalle, die in der Nacht, besonders bei Vollmond, reflektierten. Ein Flugzeug hatte so leichtes Spiel, ein Schiff zu entdecken. Man behalf sich, soweit es eben ging, mit Farbe - so man diese hatte - und überstrich die Decks einfach. Siehe auch cfm-Modell Minensucher Typ M40, erste Auflage. Bei den kleineren Schiffen war es mit einer kleineren organisierten Farbenmenge getan, bei größeren Schiffen war dies meist nicht möglich, oder es wurden kleinere, gut sichtbare Decks, wie z.B. das Achterdeck »überpönt«. Hier muß man, wenn überhaupt möglich, Zeitzeugen ausfindig machen, um den farblichen Zustand eines Schiffes aus dieser Zeit möglichst der Wirklichkeit entsprechend wiederzugeben.

### Standardisierte Farbskalen

In der technischen und graphischen Industrie werden genormte Farbskalen verwendet, um die Übereinstimmung von Farbtönen zu gewährleisten.

Das menschliche Auge nimmt Farben durch reflektiertes weißes Sonnenlicht wahr, dass im Auge einen bestimmten Farbeindruck erzeugt; sog. selbstleuchtende Farben sind in der Natur äußerst selten; technisch nutzt man selbstleuchtende Farben (elektronisch erzeugt) bei Farbmonitoren/Farbfernsehern. Es liegt also auf der Hand, dass dort, wo kein Licht, auch keine Farbe ist - der Spruch »nachts sind alle Katzen grau« findet so seine naturwissenschaftliche Erklärung.

### CMYK - Euroskala

Im 4-Farbedruck (aus 3 Komplementärfarben Cyan, Magenta, Gelb plus Schwarz) wird durch Überlagerung kleinster farbiger Punkte im Auge durch Lichtreflektion ein vielfarbiger Eindruck erzeugt - nach dem Prinzip der subtraktiven Farbmischung. Die Farbskala für den 4-Farbedruck ist unter dem Kürzel CMYK-Skala (oder Euro-Skala) international genormt. D.h. auf der ganzen Welt gelten dieselben Werte für die Farben Cyan, Magenta, Yellow und Black. Ein sattes Grün wird beispielsweise durch Übereinanderdruck von Cyan und Yellow erzeugt. Die Farbe »Schwarz« dient hierbei zur Erzeugung eines brillanteren Farbeindrucks im Vierfarb-Druck.

Damit der gewünschte Farbeindruck im Auge entsteht, müssen die sich überlagernden Farbpunkte mit transparenten (lasierenden) Farben gedruckt werden. Drucken mit kleinsten Punkten ist jedoch manchmal nicht gewünscht; wie auch oft deckende Farbfelder notwendig sind. Dies kann man mit der

### Echtfarben-Skala (Volltonfarben)

erreichen. Chemisch-technisch sind »Echtfarben« ähnlich aufgebaut wie die Farben der Euroskala, al-

lerdings benötigt man hier nur eine Farbe zur Darstellung z.B. eines satten Grüns. Bis zu einem gewissen Grad sind Echtfarben auch deckend (opaque). Echtfarben (oder Volltonfarben) für die graphische Industrie sind in den genormten Skalen »HKS-N« (für matte Papiere), »HKS-K« (für glänzende Papiere) und »PANTONE« zusammengefasst. Während die HKS-Skalen vorwiegend in Deutschland von Bedeutung sind, hat die PANTONE-Skala auf der ganzen Welt Gültigkeit. (Andere genormte Farbskalen wie z.B. »Toyo« oder »Focoltone« haben in diesem Zusammenhang hier keine Bedeutung.)

Offensichtlich haben aber Farben für Künstler, Grafiker und Druckereien unterschiedliche und andere Bedingungen zu erfüllen wie z.B. die Farbe für eine Automobillackierung. Daher wurden schon früh Lack- und Oberflächenfarben für technische Güter in der

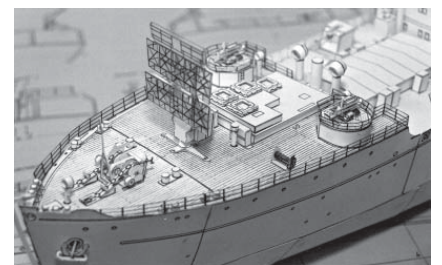
### RAL-Skala

zusammengefasst. »RAL« hat heute tatsächlich überwiegend Bedeutung in der Lack- und Oberflächen-Veredelungs-Industrie, denn wer käme darauf, dass sich hinter »RAL« der ehemalige »Reichsausschuss für Lieferbedingungen« verbirgt? (Heute »Ausschuss für Lieferbedingungen und Gütesicherung e.V.«).

Trotz Allem: Suchen Sie sich heute in einem Baumarkt einen Lack für Ihr Treppengeländer aus, so ist dieser u. A. mit der Bezeichnung »RAL« und einer 4-stelligen Nummer spezifiziert.

### RAL-Farben im Kriegsschiffsbau

Nach zuverlässigen Informationen sind die Einheiten der Deutschen Bundesmarine heute in prinzipiell zwei RAL-Farben gestrichen: RAL 7000 »Fehgrau« für Aufbauten und Rümpfe, RAL 7013 »Basaltgrau« für Oberdecks.



cfm-Modell »Togo« - Kontrollbau (ohne Colorierung) mit aus Klarsicht-Teilen montierter FREYA-Antenne

## Baubericht: Forschungsschiff »Lomonossow«

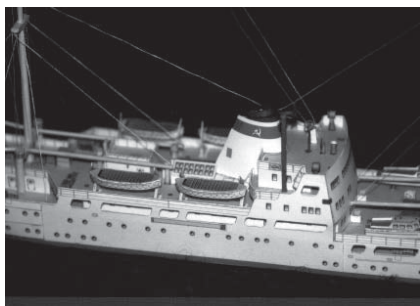
Peter Lauck

Das Modell „Michail Lomonossow“ ist fertig. Bauzeit 22.12.01 – 24.02.02.

Nach einigen empfehlenden Vorberichten habe ich kurz vor Weihnachten 2001 mit Spannung den Bau des vom cfm-Verlag als Reprint herausgegebenen früheren Kranich Modells des russischen Forschungsschiffes »Michail Lomonossow« begonnen.

Das Modell war als »Original-Kranich« seinerzeit auf dünnerem Papier gedruckt, weshalb viele Bauteile zu verstärken waren. Der cfm-Verlag hat das Modell auf 160 g/qm-Karton herausgegeben. Deshalb müssen nur noch die Teile verstärkt werden, bei denen dies wirklich erforderlich ist. Die Bauanleitung ist jedoch die des früheren Kranich-Modells. Der kundige Modellbauer wird sich beim Lesen durch die vielen Verstärkungshinweise nicht irritieren lassen.

Etwas ungewöhnlich ist der Baubeginn des Modells für mich gewesen: Die Grundplatte ist erst unter Teil Nr.15 verzeichnet, statt wie gewohnt unter Nr.1. Ich habe mich von der Anleitung etwas getrennt und »klassisch« angefangen: Zuerst habe ich die beiden Grundplattenteile mit zwei selbst gefertigten Laschen zusammengefügt und danach den Längsspann und die Querspannen gebaut. Warum die Klebelaschen des Längsspanns alle nur nach einer Seite zu knicken sind, statt im Wechsel nach vorne und nach hinten, ist eine Eigenheit des alten Originals. Positiv aufgefallen ist mir, daß die Querspannen sehr differenziert mit Laschen und Hinweisen für später anzubringen-



de Bauteile versehen sind. Die Markierungen auf dem Längsspann für die Querspannen stimmen ganz selten nicht exakt überein, aber das ist leicht zu korrigieren. Die Schlitzlöcher im Längsspann für die Querspannen (und die der Querspannen für den Längsspann) sind etwas breiter als notwendig. Dies rührt von der früheren Erfordernis her, sehr viele Teile verstärken zu müssen.

Die Montage der Teile 16 und 17 (Hauptdeck und Backdeck) macht gründliches und genaues Ausschneiden und Knicken der Kanten erforderlich. Es gibt viele Laschen zum Kleben. Die nach oben gerichteten und erst für spätere Montage benötigten Klebelaschen sollten nach dem Vorknicken wieder hochgestellt werden, ebenso zum Teil die seitlichen Laschen, damit die Klebestellen im Rumpffinneren von außen leichter zu erreichen sind (wenn z.B. Klebelaschen im Rumpffinneren mit der Pinzette zusammengefügt werden müssen).

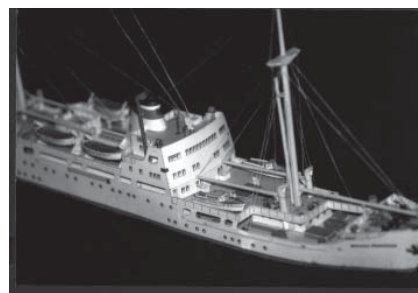
Stringer ist nicht Teil 35, sondern Teil 36 (sicher nur ein Tippfehler).

Bei der Montage der Aussenhaut war die Heckpartie etwas schwierig. Die Teile passten dort – bei sorgfältiger Montage und Passgenauigkeit des Mittelstücks Teil 28 – mit einer Lücke von 2-3mm nicht ganz zusammen. Auch das Bugteil ist, gemessen an der Kante des Mittelaufbaus, mit ca. 2mm etwas zu weit vorne, passt dann aber am Bug genau. Die Abstände lassen sich aber gut ausgleichen. Der Anbauplatz für Teil 61 (Innenseite Aufbaudeck) sollte markiert werden, damit er sich besser finden läßt. Bei Teil 69 weisen die Pfeile nach hinten.

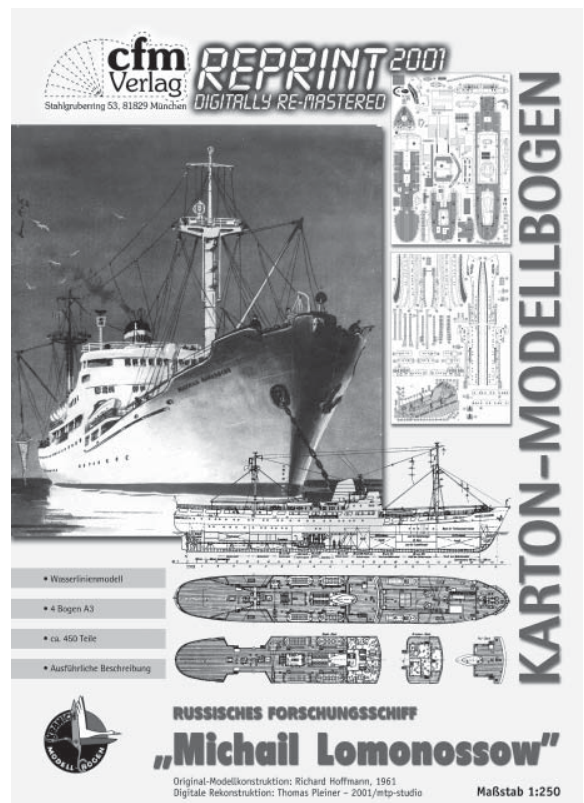
Die für Teil 101 vorgesehene Stelle hinter dem Backdeck ist ein Niedergang (Teil 123), das irrtümlich mit Teil 129 bezeichnet ist.

Das Teil 114 (Teil der Ankerwinde) trägt im Bogen keine Teilnummer. Die Anleitung zum Bau der Ankerwinde (109-117) ist nicht ohne Schwierigkeiten zu verstehen, z.B. war erst nach einigem Überlegen mit Hilfe der Abbildung 6 zu begreifen, dass die Teile 112 und 113 rückseitig aneinander gehören.

Nicht ganz leicht von der Hand ging die Anfertigung der beiden Masten: Von der Skizze in der Bauanleitung her sind beide Masten zweigeteilt. Ich rate dringend, beide Masten aus je einem Holzstab zu fertigen, weil mir das Zusammenfügen unnötig kompliziert erscheint und mir erst mit Hilfe von Sekundenkleber gelang. Bei der Montage der Masten ist darauf zu achten, das Teil 195 zwei Mal vorhanden: Es ist ein Mal als Teil 189 und ein Mal als Teil 195 zu verwenden. Das in der Anleitungsskizze vorgesehene Teil 190 scheint verzichtbar zu sein (offenbar eine Art Trapez).



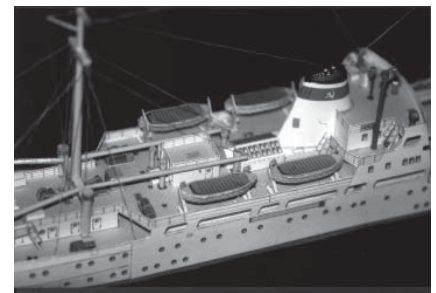
Das Loch in Teil 189 alias 195 ist leicht unterdimensioniert, sodass dieses Teil nur ca. 2mm über das Oberende des vorderen Mastes geschoben werden kann. Um es tiefer schieben zu können, müsste der Mast im oberen Teil stärker konisch bzw. fast spitz zuge richtet werden, unter Berücksichtigung der noch aufzutragenden Farbe. Obwohl nicht vorgesehen, ist die Verdoppelung der Teile 195 zu empfehlen, um sie für die Montage am Mast zu stabilisieren. Im Übrigen halte ich es für günstiger, die Masten aus Karton(röhren) vorzusehen und innen mit Holz zu verstärken. Dies gilt auch für die Ladebäume.



Die beiden Ladebäume Nr.200 sind für die vorgesehene Lagerung zwischen Mittelbau und Lüfter etwas zu lang und können auf 62mm gekürzt werden.

Insgesamt ist die »Michail Lomonossow« ein optisch und von den Einzelteilen her schmuckes und interessantes Modell.

Es war spannend und kurzweilig zu bauen. Vor allem fiel mir die stabile und gründliche Konstruktion sehr



angenehm auf. Ich halte die Wiederauflage dieses ehemaligen DDR-Modells für eine sehr erfreuliche Bereicherung des Karton-Schiff-Modell-Angebotes.

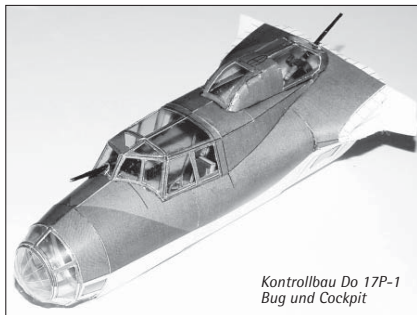


Stahlgruberring 53, 81829 München  
www.cfm-verlag.de  
www.mtp-studio.de/cfm.htm

Fotos auf dieser Seite: Peter Lauck

## Fortsetzung von Seite 4: Neuerscheinung Dornier Do 17P-1

Ebenfalls 1938 kam die nächste größere Bauserie in die Fertigung, die Dornier Do-17M-1 mit Bramo 323 Motoren, unmittelbar darauf die Aufklärerversion Do 17P (mit BMW 132N Motoren). Nachdem kleine Stückzahlen der Do 17 S (Aufklärung) und Do 17U



Kontrollbau Do 17P-1  
Bug und Cockpit

(Pfadfinder) mit DB 600 AV12 Motoren gebaut worden waren, wurde 1939 bei der Do 17Z wieder der Bramo 323 verwendet.

Beim Ausbruch des Kriegs hatte die Luftwaffe die Do 17M und Z Bomber im Dienst sowie die Do 17P und einige Do 17F zur Aufklärung.

Vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges hatte Jugoslawien im Jahre 1937 frühere Baumuster der Do 17 gekauft; das in diesem Lande gezeigte Interesse an der Do 17 Z gab Anstoß zur Bezeichnung Do 215, die zu Demonstrationszwecken nach Jugoslawien geschickt wurde. Tatsächlich wurde keines dieser Baumuster dorthin verkauft, obwohl merkwürdigerweise einige Exemplare nach Rußland verkauft wurden. Das Muster ging in relativ geringen Stückzahlen als Do 215A und B in den Truppendienst der Luftwaffe.

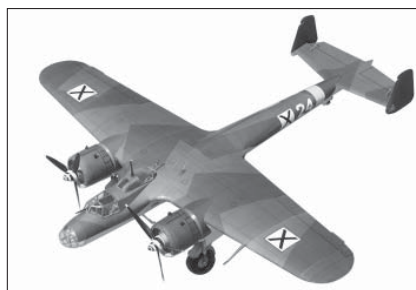


Do 17P-1 – Blick nach vorne aus dem Flugzeugführersitz

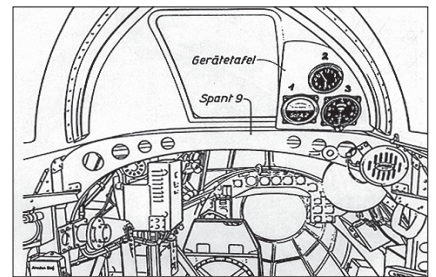
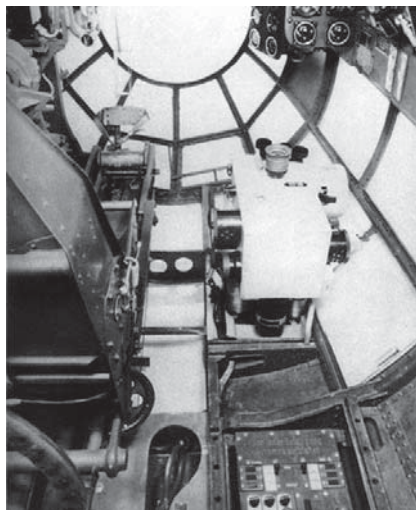
### Erste Kooperation mit Dr. Emil Zarkov

Dieses Modell wurde in Kooperation mit Dr. Emil Zarkov, der die perfekte Konstruktion besorgte, herausgegeben. Für die Überarbeitung für den deutschen Markt sorgte mtp-Studio/Thomas Pleiner.

Dargestellt ist die T1+BL3; Fliegerstaffel Aufklärungsgruppe 10 »Tannenberg«/Heeresgruppe Nord. Das Modell verfügt – neben der absolut exakten Passgenauigkeit – über eine vollständige Cockpit-Innen-einrichtung und auf separatem Klarsichtmaterial gedruckte Kanzelverglasung. Plastisch dargestellte Sternmotoren, naturgetreues Fahrwerk, detaillierte Bewaffnungen etc. etc. Das Modell ist komplett 2-sprachig (Deutsch/Englisch) konzipiert und enthält Detailphotos der Original-Motoren und historische Originalaufnahmen und etliche Quellenverweise.



Kontrollbau Do 17P-1 – Version Bulgarische Luftwaffe

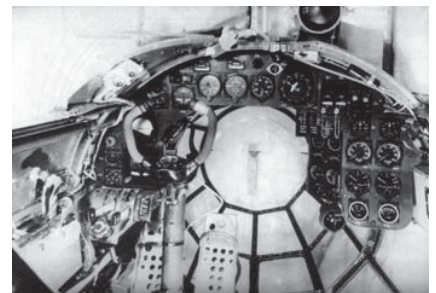


Do 17P-1 – Original-Flugbetriebshandbuch –  
Blick nach vorne aus der Beobachterkanzel

Einige Fotos zur weiteren Gestaltung des Cockpits sind hier zu finden. (Die auf dieser Seite abgebildete Version im Tarnschema der bulgarischen Luftwaffe ist in Deutschland nicht erhältlich).



Kontrollbau Do 17P-1 – rechtes Hauptfahrwerk



Do 17P-1 – Blick nach vorne/unten aus dem Flugzeugführersitz

Links: Do 17P-1 – Blick nach vorne/unten aus dem Blickwinkel  
des Beobachters

## Dr. Emil Zarkov's Kartonmodell-Konstruktionen Thomas Pleiner

Vielen dürften die äußerst exakten Flugzeugmodell-Konstruktionen von Dr. Emil Zarkov bekannt sein. Einige seiner Modelle in den Maßstäben 1:32 und 1:50 sind bei verschiedenen Verlagen erschienen, so z.B. die F-15 »Eagle« bei Moshe Lemer/Israel oder Mig-3 und Curtiss P40 »Cittyhawk« bei Modelart of Russia. Eine umfangreiche Kollektion von Flugzeugmodellen in 1:72 erschien bei Paper Paradise.

Neben der hervorragenden digitalen Basiskonstruktion – und damit durch eine bisher nicht gesehene

Passgenauigkeit – zeichnen sich seine Modelle durch hohe Originaltreue und vorbildliche Farbgebung aus.

Dr. Zarkov entwickelt seine Kartonmodelle mithilfe einer von ihm selbst programmierten Software, die ihm die Abwicklung sphärischer Körper erleichtert. Eine Kommerzialisierung dieser Software ist allerdings nicht vorgesehen.

Erfreulicherweise konnten wir Herrn Dr. Zarkov zu einer gelegentlichen Kooperation mit dem cfm-Ver-

lag ermuntern. In unregelmäßigen Abständen werden daher einige seiner Flugzeugmodell-Originalkonstruktionen bei cfm erscheinen.

Auf die Akzeptanz der Dornier Do17P-1 in Modellbauerkreisen sind wir gespannt, ein Modell der Messerschmitt Bf-110 ist in Vorbereitung. Darüberhinaus koordiniert Thomas Pleiner/mtp-studio weitere Publikationen von Dr. Zarkov in Deutschland. Im Rahmen dieser Zusammenarbeit wird demnächst ein Modell der Messerschmitt Bf 109-G6 erscheinen.

w w w . c f m - v e r l a g . d e



## Fortsetzung von Seite 4: Neuerscheinung Iljushin IL-62

gezeigt wurde, weist darauf hin, welche enormen Schubkraftkapazitäten der sowjetische Flugzeugtriebwerksbau erstellen kann. Die verwirklichte vierstrahlige Ausführung hat jedoch den Vorteil der größeren Sicherheit bei Ausfall eines Triebwerkes.



Das Flugzeug ist als Tiefdecker ausgeführt. Der Tragflügel enthält eine Reihe von hochwirksamen Einrichtungen zur Auftriebserhöhung, wie Vorflügel und moderne Klappensysteme. Die T-Form des Leitwerkes ergibt sich notwendig aus der Triebwerksanordnung. Der Rumpf hat kreisförmigen Querschnitt. Eine große Zahl elliptischer Fenster ermöglicht einen guten Ausblick von den vielen Sitzplätzen. Über die Inneneinrichtung des Prototyps schreibt die Zeitschrift »Freie Welt«: „Der erste Salon – groß wie ein Speisewagen eines D-Zuges – ist schon mit Sesseln eingerichtet. Der zweite Salon dagegen ist ein Laboratorium: Auf orangefarbig gestrichenen Stellwagen sind verschiedene Geräte, Schalttafeln, Oszillographen und Funkanlagen angebracht. Selbstregistrierende Geräte und Filmkameras, die synchron funktionieren, beobachten an anderthalbtausend Kontrollpunkten während des



Fluges das Verhalten der Maschine. Man braucht nur auf einen Knopf zu drücken, und die Zeiger der Messgeräte beginnen auszuschlagen, und kilometerlange Filmbänder speichern kontrollierend den Arbeitsrhythmus der Aggregate des neuen Flugzeuges ... In den Nischen der Toilettenräume sind schon elektrische Rasierapparate vom Typ »Sputnik« für die Passagiere angeschlossen.“

Selbstverständlich wird die moderne Auslegung des Flugzeuges durch alle elektronischen Einrichtungen ergänzt, die für sichere Flüge bei jeder Wetterbedingung notwendig sind. Äußerlich wird das durch eine Reihe von Antennenverkleidungen sichtbar.

### Überarbeitetes Kranich-Modell

Das überarbeitete Kranich-Modell wurde in den Farben der INTERFLUG neu coloriert. Kenner der Materie werden bemerken, dass dem Kranich-Modell sehr wahrscheinlich der IL-62 Prototyp als Vorlage zur Modellkonstruktion diente. Einige der im Modell gezeigten Details fanden sich an späteren Serien-Maschinen nicht mehr. Der Modellbogen wurde mit zahlreichen Quellenhinweisen ergänzt.



Die junge Deutsche Demokratische Republik wollte eine staatseigene Fluglinie besitzen um ihre Flagge in anderen Ländern zeigen zu können. Der Grundstein hierfür wurde im Mai 1954 gelegt und am 28.4.1955 in der Öffentlichkeit als DEUTSCHE LUFTHANSA der DDR verkündet. Mit einer Iljushin IL-14, die Anfangs das Hauptmuster der jungen Gesellschaft war, erfolgte am 16.9.1955 der erste Flug von der Heimatbasis Berlin-Schönefeld nach Moskau, allerdings als Ministerbesuch. Hier wurde mit Moskau das erste Abkommen über den Luftverkehr beider Staaten verabschiedet. (Das ebenfalls als cfm-/Kranich-reprint erhältliche Muster Antonow AN-2 gehörte auch zu den ersten von der DDR-Lufthansa betriebenen Flugzeugen.)

Im gleichen Jahr folgten Warschau, Sofia, Prag, Budapest und Bukarest. Weiterhin wurden 1956 Interline Abkommen mit westlichen Fluggesellschaften, wie der KLM, SWISSAIR, SAS, SABENA, AIR FRANCE und AIR INDIA abgeschlossen. Zwei Jahre später folgte die FINNAIR.

Parallel zur DEUTSCHEN LUFTHANSA der DDR entwickelte sich die LUFTHANSA AG in der Bundesrepublik Deutschland, die sich 1954 den Namen DEUT-



SCHEN LUFTHANSA aus der Konkursverwaltung der Alliierten kaufte. Schließlich entschied der internationale Gerichtshof in Den Haag, daß der Name DEUTSCHE LUFTHANSA der DDR abzuändern sei. Ab dem 8.09.1958 hieß die neue Bezeichnung INTERFLUG.

Die Iljushin IL-14 wurden schrittweise, ab 1960, durch Iljushin IL-18 und ab 1965 durch Antonow AN-24 abgelöst. Im Jahre 1969 kamen die ersten Tupolew TU-134 zur Flotte.

Natürlich hatte sich die INTERFLUG nicht nur neues Fluggerät zugelegt, sondern auch ihr Streckennetz erweitert. Hier einige Streckeneröffnungs-Eckdaten: 1964 nach Zypern, 1965 nach Kairo und 1966 nach Damaskus über Nikosia. 1967 kam Bagdad und Beirut hinzu, 1970 Wien, 1972 Kopenhagen, 1973 Helsinki und Amsterdam u.s.w.. Der größte Teil der ostdeutschen Bevölkerung hatte allerdings nichts davon, wenn eine Strecke in das sogenannte »Nicht Sozialistische Weltssystem« beflogen wurde, sondern der Hintergrund war, die Westberliner – aber auch die Westdeutschen Bürger – von den alliierten Luftverkehrsgesellschaften abzuwerben und dadurch die begehrten Devisen zu erhalten.

Natürlich spielten die sozialistischen Länder immer die Hauptrolle bei der Erschließung neuer Strecken. 1970 stießen die ersten Iljushin IL-62 zur INTERFLUG, diese wurden überwiegend auf Lang- und stark frequentierte Strecken eingesetzt. 1988 kam ein Leasingvertrag über drei A-310, eine Sonderanfertigung mit extremer Reichweite zustande, die schon ein Jahr später eintrafen. Hier war der Hintergrund nicht auf wirtschaftlicher Seite zu suchen, sondern die Anschaffung des A-310 wurde nur getätigt, um die Zwischenlandung in Neufundland zu umgehen, da es immer wieder zu Grenzverletzungen seitens der »ausgesuchten Bürger« kam, die nach Kuba reisen durften. Die sowjetischen Iljushin IL-86 kamen hierfür nicht in Frage, da sie nicht in der Lage waren, die Strecke Berlin – Havanna Non Stop zu bedienen.

Ein weiteres Kapitel, welches in der INTERFLUG Geschichte nicht unterschlagen werden sollte war, dass es zwei Fremdnutzer des IF-LOGOS gab. Zum einen die Stasi, die die TU-134 A (DDR-SDI und DDR-SDH) flog und mit diesen unter anderen festgenommene Flüchtlinge aus den Ostblockrandgebieten zurück nach Ostberlin holte, wo sie lange Zuchthausstrafen zu erwarten hatten. Die sogenannten Flüchtlinge wurden während des Fluges mittels Handschellen an ihren Sitzen gefesselt.

Die andere Schiene war die sogenannte NVA-Transportstaffel, die ausnahmslos dazu gedacht war, ranghohe Mitglieder der Regierung auf Staatsbesuchen zu befördern. Diese Staffel existierte bereits seit den

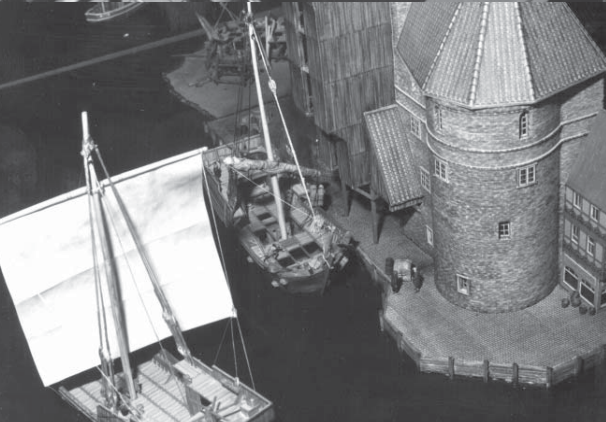
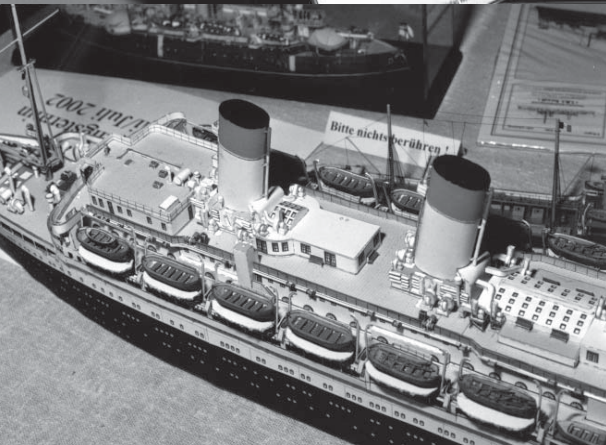
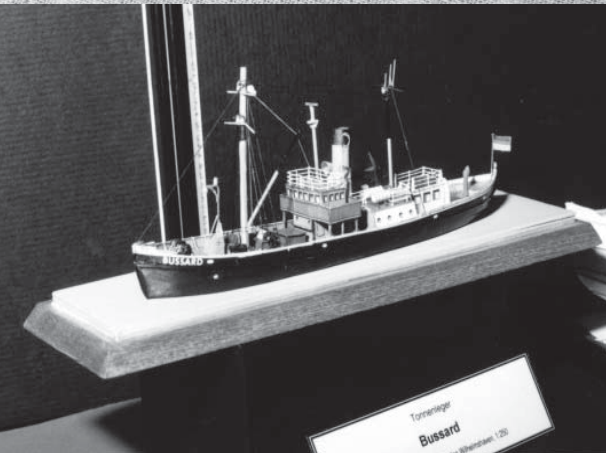
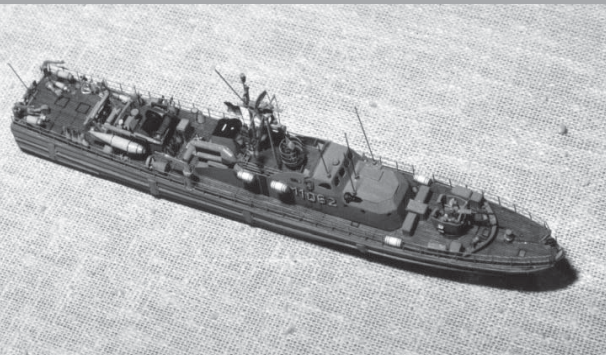
60er Jahren. Bestückt war sie anfangs mit TU-124, später mit TU-134/134A. Etwa 1982 wurde eine Staffel mit IL-62M aufgebaut. Diese Maschinen wurden alle mit reinen Armee-Crews operiert und hatten trotz der Bemalung und den Uniformen nichts mit der INTERFLUG zu tun.

Nach der Wiedervereinigung beider deutscher Staaten lag es auf der Hand, dass es in Deutschland keine weitere Linienfluggesellschaft geben durfte, geschweige denn eine Konkurrenz zu bestehenden Airlines. So wurden Untersuchungen angestellt, und man kam zu der Erkenntnis, dass die INTERFLUG zu liquidieren sei. Dieses geschah am 8.2.1992.

Der letzte Flug der INTERFLUG fand am 30.4.1992 von Berlin nach Wien und zurück mit einer Tupolew TU-134 statt.

Quelle:  
<http://www.airlines-airliners.de/airlines/interflug.htm>

Die Fotos auf dieser Seite wurden uns freundlicherweise von Marcel Moschner zur Verfügung gestellt – <http://www.interflug.de.vu>



## Das Treffen:

Das diesjährige Treffen der Kartonmodellbauer, Konstrukteure und Verlagsrepräsentanten fand wieder reges Interesse und war gut besucht. Bekannte Gesichter waren ebenso vertreten wie neue Interessenten, einige »alte Bekannte« vermisste man aber auch.

Die im Sonderausstellungsraum des Museums aufgebaute Ausstellung übertraf an Qualität und Quantität das Jahr 2001. Die Ausstellungstische waren förmlich »umlagert« – Informationsaustausch hatte Hochkonjunktur.

Das Programm und zwei Vorträge (stellvertretend für das gesamte fachkundige Vortragsprogramm) finden Sie hier im Anschluß.

Eine Zusammenfassung aller Vorträge ist gegen eine geringe Gebühr beim Deutschen Schifffahrtsmuseum zu bekommen.

Die rege Teilnahme, Qualität und Kompetenz der Vorträge, ausgestellte Modelle, Fachgespräche am Rande des Treffens, Kontaktpflege und Erneuerung alter Freundschaften machen das Bremerhavener Treffen zu einer Institution. Ein wenig bedauerlich war das Fehlen von Teilnehmern aus USA und Großbritannien.

Eine kleine Auswahl von Fotos vom diesjährigen Treffen – ausgenommen von Günter Plath – verschafft einen Eindruck vom Kartonmodellbau-Treffen 2002.

## Das Programm:

Freitag, 26. April 2002

18:00 Uhr

Informelles Treffen im Museumscafé

Sonnabend, 27. April 2002

09:00 Uhr Hörsaalöffnung

11:00 Uhr Begrüßung

**Gunnar Sillén, Enskede (S):**

*Was ist Realismus im Modellbau?*

**Gerhard Bothe, Bad Salzuflen:**

*Verschwiegene Wahrheiten – Unsystematische Anmerkungen zwischen Albert Forster und Europa*

**Klaus Hildebrand, Petershagen:**

*Gegen den »Nintendo«-Daumen – Erfahrungen mit Arbeitsgemeinschaften an Schulen*

**Dr. Nikolaus Pross / Bernd Kleinschmidt, Bremerhaven:**

*Kartonmodellbau im Unterricht der allgemeinbildenden Schulen*

**Günther Plath, Fredenbeck:**

*Der JSC-Verlag, Polen*

13:00-14:30 Uhr Mittagspause

14:30 Uhr

**Jürgen Stöckmann, Lübeck:**

*GPM und JSC – Zwei polnische Verlage des Kartonmodellbaus*

**Michael Müller, München:**

*Masten und Stengen*

**Michael Beutner, Wietzendorf:**

*Der Eimerkettenbagger – Funktion und Verwendung bei der Schifffahrt und im Industriebereich*

**Detlef Paul, Brakel:**

*Acht Feuerschiffe im Maßstab 1:250*

**Ulrike und Axel Volkmann, Bremen:**

*Kartonmodellbau wiederentdeckt*

**Hans-Jürgen Krüger, Berlin:**

*Kartonmodellbau in Berlin – Was gibt's Neues?*

16:00 Uhr Pause

16:15 Uhr

**Dieter Nievergelt, Winterthur (CH):**

*Kartonmodellbau Neuheiten*

**Reinhold Hahn, Kiel:**

*Slomans »Entenjäger«-Vorbild und Modell*

**Alvar Hansen, Stuttgart:**

*Neue Schreiber-Schiffe im Maßstab 1:100*

**Dietmar Heinze, Henningsdorf:**

*Vier Jahre Mitteldeutscher Kartonmodell-Verlag*

**Benjamin Scheuer, Hamburg:**

*Kartonmodellbau bei Scheuer & Strüver – Ein Rückblick*

**Dr. Henning Budelmann, Bremerhaven:**

*10 Jahre Modellentwicklung beim Passat-Verlag*

18:00 Uhr Abendessen,

Gespräche im Museumscafé

Sonntag, 28. April 2002

09:00 Uhr Hörsaalöffnung

11:00 Uhr

**Joachim Schulze, Wilhelmshaven:**

*Kartonmodellbau-Standort Wilhelmshaven –*

*150 Jahre Marinehafen*

**Werner Kaiser, Kiel:**

*Modellpräsentation IV: „Gefühl und Härte“*

*Gedanken rund um den Bau von Dioramen,*

*Table Tops, Bühnenpräsentationen*

**Dr. Emil Zarkov, Sofia (BG):**

*AutoCAD und Abwicklungssoftware*

**Volkmar Grobe, Meerbusch:**

*Der junge Eisenbahner*

**Walter Ruffler, Bremen:**

*Die Nockensteuerung in den papiermechanischen*

*Exklusivmodellen Keith Newsteads*

**Wolfgang Dreyer, Süsel:**

*Von der ZENITH zur MILLENIUM –*

*Eine Designstudie*

**Wilhelm Offermann, Bremerhaven:**

*175 Jahre Bremerhaven.*

*Die bedeutendsten Schiffe dieser Zeit*

13:00 Uhr Abschlussbesprechung

Organisation und Moderation:

**Dr. Siegfried Stöltzing**

Die von Richard Petersen gebauten Modelle auf dieser Seite fotografierte Günter Plath



## Die Vorträge Masten und Stengen Michel Müller

Das Modell ist fast fertig, nur noch Kleinigkeiten sind zu bewältigen, z.B. 2 bis 3 Masten aufzustellen, die Stengen oder auch Rahen zu befestigen, ein paar Schnüre zu ziehen, und dann endlich ist es geschafft. Es sind ja alle Teile wunderschön auf dem Bogen, also d.h. ausschneiden, rollen kleben, oft getan, Routine eben. Aber spätestens beim Spannen der Schnüre merkt man, daß die Stabilität des Kartons hier doch seine Grenzen hat.

Kann der versierte Modellbauer noch einigermaßen die Stabilität abschätzen und die Spannung der Takelage so in Grenzen halten, dass vorerst keine größeren Verzugserscheinungen auftreten, so ist es für einen Beginner sehr schwierig.

Aber auch das Modell eines erfahrenen Modellbauers, wenn es in die Jahre gekommen ist, sieht dem eines Anfängers in diesem Bereich gleich: Die Masten sind nicht mehr gerade, die Stengen sind verzogen, die Schnüre hängen schlaff. Kurz gesagt, ein trauriger Anblick. Was ist zu tun?

Wenden wir uns zunächst den Masten zu. Hier gibt es modellbautechnisch zwei Möglichkeiten:

### 1. Zylindrische Masten

Man schneidet den Karton in gewohnter Manier aus und nimmt den Karton als Ummantelung. In das fertige Rohr schiebt man einen Holz- oder Metallstab rein und verklebt ihn mit der Ummantelung, fertig!

### 2. Konische Masten

Damit diese konischen Masten nicht komisch aussehen, gibt es mehrere Methoden:

a) Karton ausschneiden, runden und verkleben. Zweitens den Hohlkörper innen mit flüssiger Masse verfüllen und austrocknen lassen. Als flüssige Masse eignet sich ein Alleskleber oder auch flüssiges Holz. Nach einer gewissen Trocknungszeit haben die Masten genügend Härte.

b) Karton ausschneiden wie gehabt, einen Holz- oder Metallstab einschieben, hierbei ist zu beachten, daß

dessen Durchmesser nicht größer ist als der kleinste Innendurchmesser des konischen Masten. Dann wieder flüssige Maße einfüllen und trockene Papierschiffe nicht von Pappe

c) Den tollsten Trick hat Mutter Natur auf Lager: Grashalme sind die Lösung. Sie sind immer gerade und immer konisch und obendrein von einer erstaunlichen Stabilität. Also beim Spaziergang pflücken, in

Nun zu den Stengen oder auch Rahen.

Diese schmalen Kartonstreifen sollen die Spannung der Schnüre aufnehmen. Diese aus Karton zu bauen ist daher wenig sinnvoll. Am besten nimmt man Plastik, Holz, Messing oder andere Metalle.

Aber wie befestigt man diese am Mast? Kleben? Dies ist meist wegen der verschiedenen Materialien wenig sinnvoll. Am besten bedient man sich der Methoden, die auch in der Wirklichkeit vorhanden sind.

Eine Stenge, die nur an den Mast geschweißt ist hat natürlich wenig Haltbarkeit. Für die allermeisten Stengen werden spezielle Halterungen gebaut, die man auch im Kartonbau in etwa nachvollziehen kann.

1) Um den Mast wird ein Kartonstreifen gelegt der vor dem Mast zwei Löcher hat, durch die man die Stenge schieben kann.

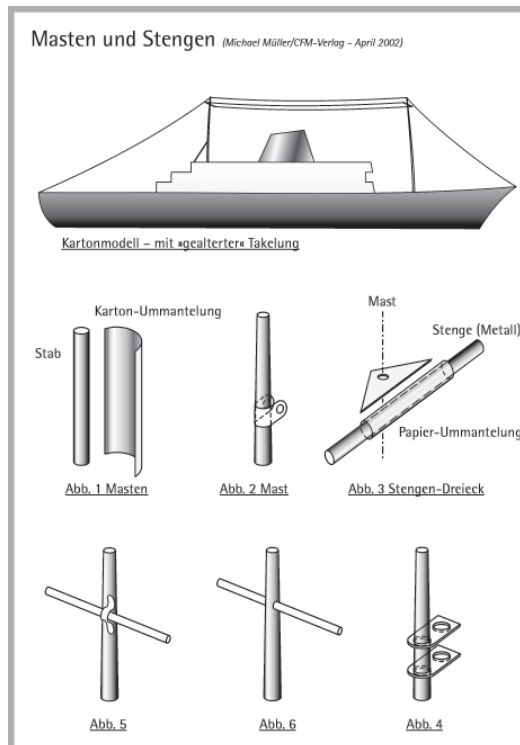
2) Es wird ein sehr schmales Dreieck aus Karton geschnitten, das aber extrem lange Schenkel hat. In die Spitze des Dreiecks wird ein Loch gebohrt durch welches dann der Mast geschoben wird. Um die Stenge wird Papier gewickelt und der Basisschenkel wird mit der Papierummantelung der Stenge verklebt.

3) Wieder wird ein Kartonstreifen um den Mast gelegt, der aber statt der Löcher Halbschalen besitzt, auf die man die Stenge kleben kann.

4) Vor die Stengen wird ein schmaler Papierstreifen geklebt, der dann mit der Mastlängsrichtung verbunden wird.

5) Für ganz eilige Modellbauer: man bohrt ein schmales Loch durch den Grashalm und schiebt die Stenge hindurch. Die Stabilität des Grashalmes gibt dies her.

Sie sehen hier fünf Methoden um feste Verbindungen herzustellen – sicherlich kennen Sie noch weitere. Festzuhalten bleibt: Nur mit ausreichender Stabilität läßt sich eine durchaus detailreiche Takelage durchführen.

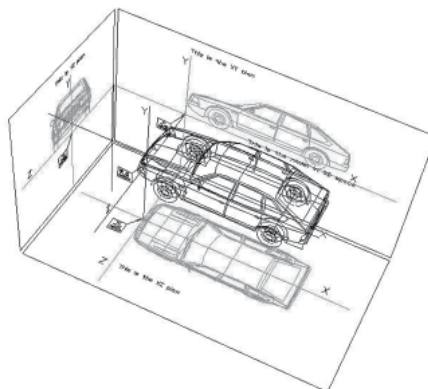


eine Vase stellen und trocknen lassen. Später ganz einfach den passenden Halm aussuchen, bemalen und lackieren. Achtung: der Anstrich dunkelt stark nach. Für mich persönlich sind Grashalme das Material schlecht hin um Masten, Fahnenstangen und viele andere Dinge mehr zu bauen.

## Modellkonstruktion/Abwicklungen mit AutoCAD® und ModelCard Dr. Emil Zarkov

Meine Damen und Herren, zunächst möchte ich mich vorstellen: Mein Name ist Emil Zarkov, ich wurde in Bulgarien geboren und lebe dort noch heute. Von Beruf bin ich Ingenieur, spezialisiert auf industrielle Computer-Kontroll- und Steuerungssysteme – auf diesem Fachgebiet habe ich auch meine Doktorarbeit verfasst.

Vor ein paar Jahren habe ich damit begonnen, neben dieser Tätigkeit auch Karton-Modelle zu konstruieren. Um 1995 habe ich die Programmierung meines Softwarepakets ModelCard abgeschlossen, dass ich erfolgreich bis heute anwende. Seit seiner Fertigstellung wurden mithilfe dieser Software mehr als 50.000 komplizierte Details erarbeitet und damit mehr als 50 Modelle, vollständig von mir konstruiert, veröffentlicht.



Nun habe ich die erfreuliche Gelegenheit, Ihnen meine Arbeit in diesem Bereich zu präsentieren und Ihnen ModelCard vorzustellen.

Meinen besonderen Dank möchte ich diesbezüglich Herrn Thomas Pleiner aussprechen, der meinen Besuch hier überhaupt erst ermöglichte. Außerdem veröffentlichte der cfm-Verlag das Kartomodell Dornier Do-17P, meinen ersten Modellbau-Bogen, der in Deutschland gedruckt wurde. Möglicherweise werden aufgrund der Kooperation zwischen mir, Thomas Pleiner, cfm-Verlag und Scheuer & Strüver/Hamburg bald mehr meiner Modelle – z.B. Junkers JU-88 und Westland Whirlwind – verfügbar sein. Die Veröffentlichung dieser Modelle hatte sich bisher nur aufgrund technischer und kommunikativer Probleme etwas verzögert.

Obwohl es stimmt, dass das Internet die Welt zu einem globalen Dorf zusammenfasst und Möglichkeiten für ein »virtuelles Büro« schafft, ist ein direkter Kontakt doch immer noch vorzuziehen.

Das »virtuelle Büro«, von dem ich sprach, machte die Veröffentlichung einiger meiner Modelle in Russland möglich. Dies sind Curtiss P-40M und MiG3. Moshe Lerner aus Israel vertreibt die Übrigen meiner Modelle, außerdem können 25 Modelle als downloadbare Dateien auf der Webseite von »Paper Paradise« gefunden werden, Dank geht hierfür an Fred Hirsch.

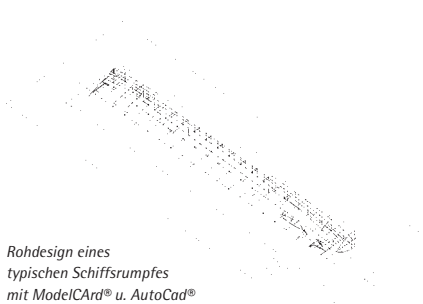
Bevor wir nun zum eigentlichen Thema – dem Design von Kartonmodellen – kommen, müssen mehrere Fragen beantwortet werden:

Erstens, ist überhaupt jemand an maßstabsgetreuen Modellen interessiert – in einer Zeit, in der der Markt mit Videospiele und Flugsimulatoren übersättigt ist, die solche Dinge mit hochauflösender Grafik simulieren können?

Diese Frage würde ich so beantworten:

Die virtuelle Realität ermöglicht uns, ein Fluggerät, Fahrzeug, Schiff oder was auch immer, aus sowohl der Realität als auch der Fiktion mit all den innewohnenden Stärken und Schwächen zu betrachten – und dies von allen möglichen Seiten, dynamisch, mit einem hübschen Hintergrund und – am wichtigsten – dem dazu passenden Szenario. Wir nehmen als Piloten, Soldaten oder Astronauten eine aktive Rolle in diesem Szenario ein und werden dadurch Teil dieser »Realität«.

Aber wir dürfen nicht vergessen, daß diese Realität auch Ihre Nachteile hat: Trotz der erstaunlichen Fortschritte in der Computergrafik und -animation ist es (zumindest bisher) noch nicht möglich, das virtuelle Modell in einer solch hohen Detaillierung wiederzugeben, wie das bei einem »echten« Modell möglich ist. Anstatt uns ein Bild am Monitor zu betrachten, können wir das Modell in Händen halten und von allen Seiten bewundern, ohne befürchten zu müs-



Rohdesign eines typischen Schiffsrumpfes mit ModelCARD® u. AutoCad®

sen, dass unser PC dafür zu »schwach« sei. Aber am wichtigsten ist vielleicht, dass, egal wie gut und unterhaltsam ein Spiel ist, es uns doch relativ schnell langweilt.

Maßstabsgetreue Modelle sind nur ein anderer Weg, Realität wiederzugeben – und ich finde, sie können nie vollständig von virtuellen Modellen abgelöst werden.

Wenn ich Sie dadurch überzeugen konnte, dass Maßstabs-Modelle ihre eigene (ökonomische) Daseinsberechtigung haben – trotz der konkurrierenden Virtuellen Realität – können wir nun auf eine andere Frage eingehen:

Bis jetzt haben wir allgemein von »echten« Modellen gesprochen. Die meisten Menschen assoziieren diese mit Plastikmodellen. Haben nun Kartonmodelle eine Daseinsberechtigung innerhalb dieser ohnehin schon kleinen Nische, selbst wenn in dieser starker Wettbewerb herrscht?

Obwohl sie früher sehr beliebt waren, wurden Kartonmodelle durch die modernen Techniken im Plastikmodellbau, die extremen Realismus mit sich brachten, weitestgehend verdrängt. Kartonmodelle gerieten förmlich in Vergessenheit.

Die letzten Jahre allerdings haben dem Kartonmodellbau eine gewisse Renaissance beschert – und ironischerweise wurde dies durch die Entwicklungen in

Ich kann zu ersterem nicht mehr sagen als das, was Benjamin Scheuer letztes Jahr sagte, und es scheint, als sei die Formulierung »marketing, marketing und nochmal marketing« nicht nur eine Phrase sondern, im Gegenteil, eine erfolgreiche Realität für SETS.

Meine Anstrengungen sind auf den zweiten Aspekt des Problems ausgerichtet – schließlich muss es etwas geben, was vermarktet werden kann. Meiner Meinung nach beinhaltet das Design von Kartonmodellen im groben die folgende Reihe von Vorgängen:

- Informiere Dich über das, was später gebaut werden soll, finde soviel Informationen darüber, wie möglich: Zeichnungen, Fotos, Berichte...



Junkers Ju-88 A4 designed mit ModelCARD

der Computertechnologie und dem Internet begünstigt.

Und das, obwohl diese die größten Konkurrenten des Modellbaus als Ganzes betrachtet, sind! Viele große Firmen, besonders in Japan, bieten Kartonmodelle als kostenlose Downloads zu Werbezwecken auf ihren Webseiten an. Außerdem bieten die datenverarbeitenden- und grafischen Leistungen moderner Computersysteme unendliche Möglichkeiten für die Herstellung solcher Modelle.

Dies führte zur Geburt einer neuen Generation von Kartonmodellen, welche sehr wohl in ihrem Aufbau und Aussehen an die Plastikmodelle heranreichen – immer öfter hört man die Worte: »Ist das wirklich alles aus Papier?«

So lässt sich feststellen, dass das Interesse an Kartonmodellen nicht nur existiert – nein, es wächst sogar. Aber um ihren Platz in der wirtschaftlichen Nische einzunehmen müssen sie dieselbe Entwicklung durchmachen wie sie seinerzeit von den Plastikmodellen durchgemacht wurde:

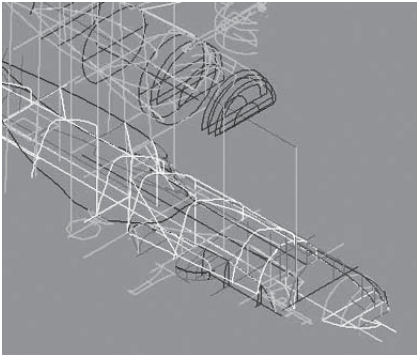
- In Marketing und Werbung
- in perfektem Design

- mit diesen Informationen schaffe eine dreidimensionale Struktur des Modells
- berechne die auszuschneidenden Teile und die nötigen Details
- coloriere das Modell
- kreierte eine Bauanleitung
- und schließlich teste den Zusammenbau des Modells um gegebenenfalls Fehler auszubessern
- erstelle Titelbild und Rückseite
- mache das ganze druckreif und produziere es



Curtiss P-40 »Cityhawk« designed mit ModelCARD (©2002 www.modelart.ru)

Dies ist natürlich ein komplizierter Prozess und kann sicher nicht komplett automatisiert werden. Es gibt aber einige Software Applikationen (z.B. Touch3D oder Form-Z) am Markt, die viele dieser Vorgänge erledigen können, aber verlassen wir uns ausschließlich auf sie, so wird das Ergebnis - selbst wenn manchmal ganz nützlich - sicher nicht den Anforderungen an ein gutes Kartonmodell gerecht.



Wireframe-Design Dornier Do 17-P1 in AutoCad® und ModelCArd

Das ausschlaggebende Element beim Design bleibt das TALENT!

Talent, das die Schaffung hervorragender Modelle erlaubt, selbst wenn überhaupt kein Computer benutzt würde.

Ich sehe Software in diesem Bereich nur als Werkzeug - ein Werkzeug wie Stift, Zirkel oder Lineal, eines, das nicht mehr kann, als den Prozess des Konstruierens zu beschleunigen.

Dies trifft auch auf ModelCArd zu. Das Programm macht im Prinzip nichts anderes, als was man mit Zirkel und Lineal machen würde - nur eben viel

schneller. Das Erstellen von Zeichnungen, was normalerweise Wochen schwerster Arbeit erfordern würde, ist somit eine Sache von Sekunden.

Aber ModelCArd kann mir nicht das Denken abnehmen. Dadurch, dass es mir die komplizierten geometrischen Berechnungen abnimmt, ermöglicht dieses Programm mir, mich auf die künstlerische Seite des Modelldesigns zu konzentrieren.

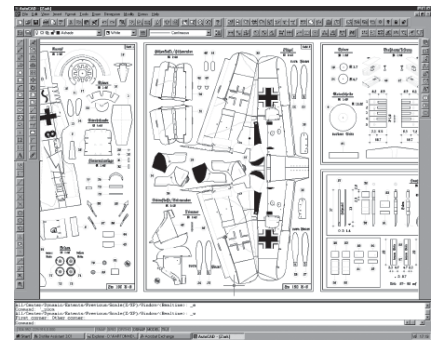
Aber was ist ModelCArd eigentlich?

Im Prinzip nichts weiter als eine Anwendung zur Abwicklung dreidimensionaler Körper mittels Dreiecken und Verfahren, diese zu manipulieren.

Nachdem man das Modell in Segmente unterteilt hat, deren Oberfläche nur einfach gekrümmt ist, können wir beginnen, die Software zu nutzen. ModelCArd nutzt einfache Komponenten - 3D Polylinien - um Segmente zu definieren, die dann mit der Dreiecksmethode abgewickelt werden.

In Verbindung mit den einfachen Möglichkeiten zu ihrer Manipulation - wie z.B. Rotation im Raum und das Finden der korrespondierenden Linien zweier beliebiger Dreiecke - ist das Zerlegen in Dreiecke ein wichtiger Bestandteil der Software. Es ermöglicht mir, den eindeutigen Zusammenhang zwischen dem ursprünglichen 3D Segment und der 2D Ansicht herzustellen - ohne dazu Datenbanken verwenden zu müssen.

Diese Art das Problem zu lösen konnte sehr einfach erreicht werden, indem ich einige logische Gleichungen schrieb, welche ModelCArd auch unabhängig von der Umgebung machen, in welcher es eingebettet ist - zur Zeit ist ModelCArd an AutoCAD® in all seinen Versionen von R12 bis R2002 angepasst.



Screenshot Focke Wulf FW-190 in AutoCad® und ModelCArd

ModelCArd ergänzt AutoCAD® um zwei neue Befehle - das Zeichnen abgewickelter Bauteile und das Finden von gemeinsamen Linien auf Segmenten, sowohl in ihrer flachen Darstellung als auch im 3D-Modell. Es gibt einige zusätzliche Befehle, die dabei helfen, 3D Polylinien zu verarbeiten - z.B. um sie als gleichlang mit einer begrenzten Anzahl von Knotenpunkten darzustellen, ihre Richtung zu ändern, etc.

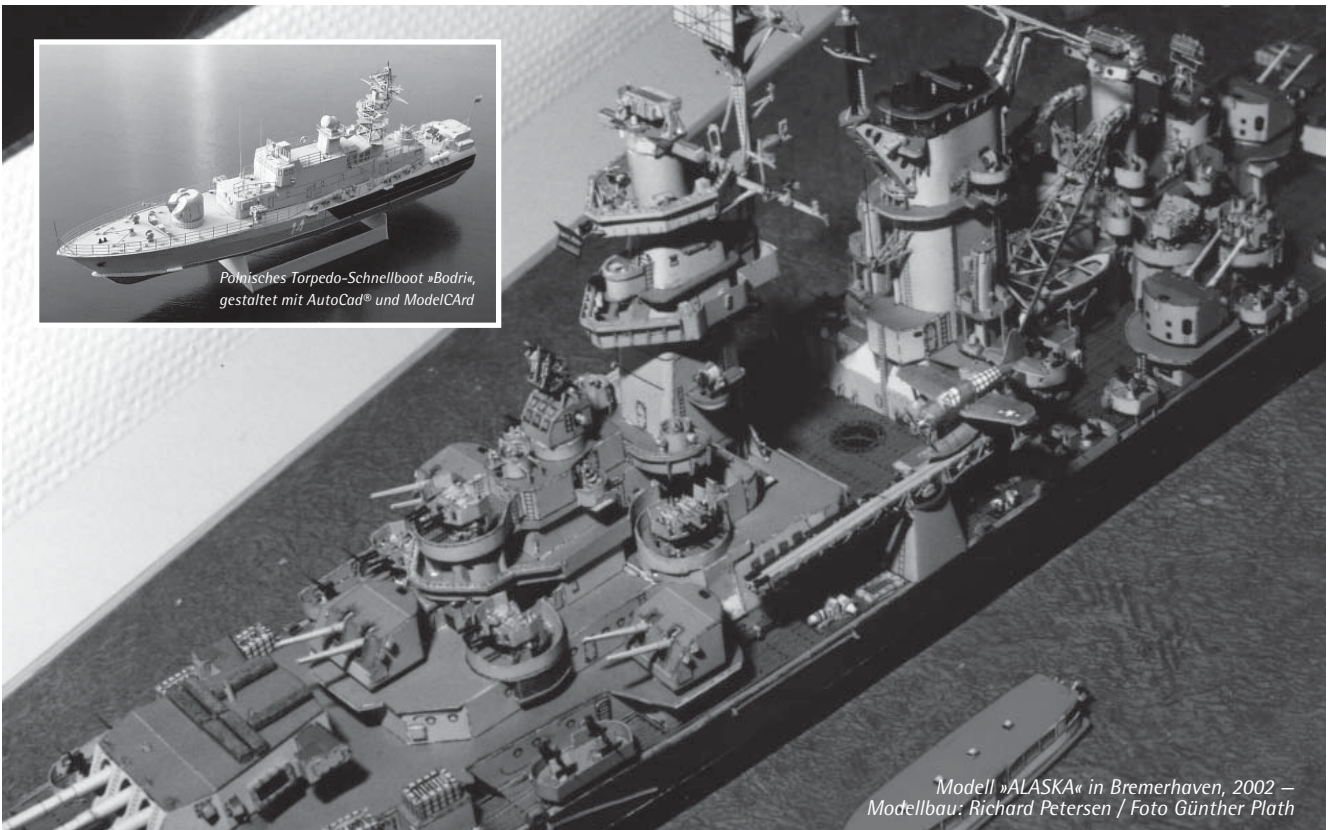
Wenn das geometrische Gerüst fertig ist, kann man es in jede erdenkliche Software zum Erstellen von Vektorgrafiken exportieren, colorieren und entweder für den Offset-Druck oder die Darstellung als PDF vorzubereiten.

Vor 2 Jahren präsentierte ich all dies detaillierter in meinem Buch »Basics of Computer Aided Card Model Design« - und ich hoffe, durch meinen Aufenthalt hier in Deutschland auch eine Lösung für die Probleme zu finden, die eine Veröffentlichung in Deutschland bisher verhinderten.

Vielen Dank (Übersetzung ins Deutsche: mtp-studio)



Polnisches Torpedo-Schnellboot »Bodria«, gestaltet mit AutoCad® und ModelCArd



Modell »ALASKA« in Bremerhaven, 2002 - Modellbau: Richard Petersen / Foto Günther Plath

# Trauer um Klaus Huhndorf / Modellbogen von Klaus Huhndorf

Am 9. Februar diesen Jahres verstarb wenige Tage nach seinem 70. Geburtstag, plötzlich und völlig unerwartet Klaus Huhndorf.

Im Mai 1990 hatte Klaus Huhndorf als erster demokratisch gewählter Bürgermeister nach der politischen Wende im Osten Deutschlands die Geschicke der Gemeinde Schönefeld in die Hand genommen. Noch heute prägen seine Ideen und seine Vorschläge die vielen Details der Schönefelder Entwicklung. Ob man den Flächennutzungsplan der Gemeinde Schönefeld oder den Plan der gesamten Nordregion betrachtet, wird man seine Handschrift erkennen.

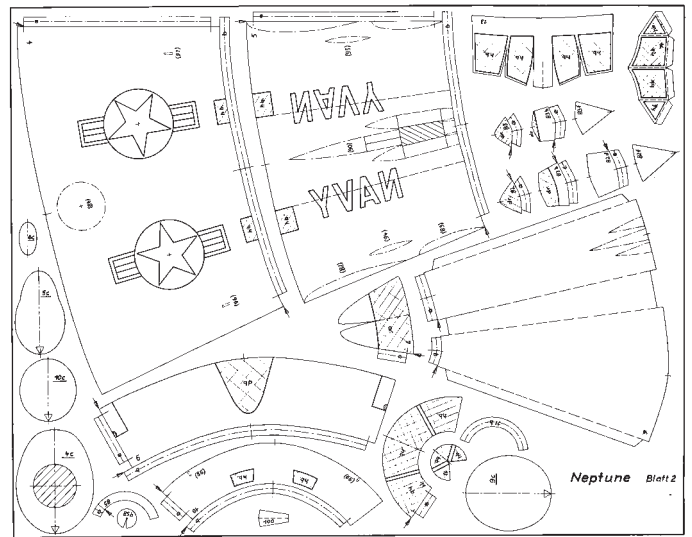
Klaus Huhndorf war als Diplomingenieur für Luftfahrtwesen und als Diplomingenieur-Ökonom für Transportwesen und Fachingenieur für Arbeitsgestaltung sowie mit seiner fast zwanzigjährigen Berufserfahrung im Luftverkehr wie wohl kein anderer in der Lage, den Ausbau eines internationalen Flughafens in seiner Funktion als Amtsdirektor zu begleiten, zu verstehen und voran zu bringen. Seine Detailkenntnisse von Flugzeugen ließen selbst Insider immer wieder feststellen, dass er sein Studium der Fachrichtung Flugzeugkonstruktion an der Technischen Hochschule in Dresden zu Recht mit guten Ergebnissen abgeschlossen hatte.

Begonnen hatte er seine Berufspraxis 1961 bei der Lufthansa in Schönefeld, wo er bis 1981 - später dann

Was bleibt ist die Erinnerung an einen Menschen, der mit großem Pflichtgefühl, Verantwortungsbewusstsein und Verständnis handelnd sich vor allem für das Wohl der Gemeinde Schönefeld eingesetzt und damit einen bleibenden Platz in der kommunalen Geschichte des Amtes und der Gemeinde Schönefeld errungen hat. Die Erinnerung an Klaus Huhndorf, dessen Verlust uns alle schmerzlich berührt, wird nun Teil unseres eigenen Lebens. Wir werden dieses Bild der Erinnerung in uns bewahren, seiner gedenken und ihn so in uns allen weiterleben lassen.

Wir verlieren in ihm einen Freund, Kollegen, Mitstreiter, Ratgeber und ehemaligen Vorgesetzten

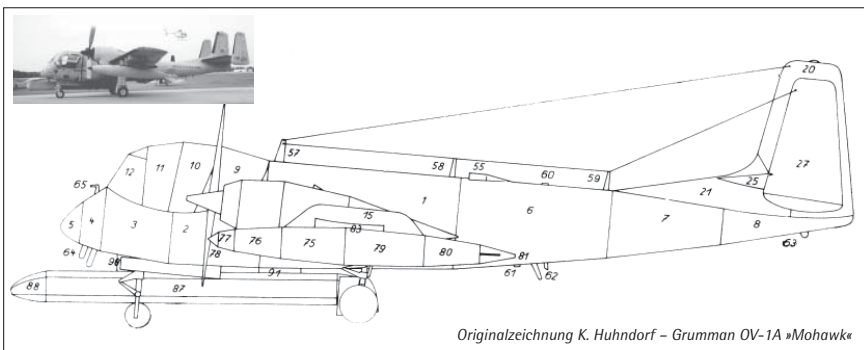
Dr. Udo Haase, Amtsdirektor  
Joachim Wolf, Bürgermeister



Originalzeichnung K. Huhndorf - Lockheed P2V-5FS »Neptune«



Titelbild einer Ausgabe von 1965 - Titelgrafik: Heinz Råde



Originalzeichnung K. Huhndorf - Grumman OV-1A »Mohawk«

bei der Interflug - tätig war. 1981 erfolgte sein Ausstieg, da er sich vielen Dingen und politischen Zwängen nicht beugen wollte. Es begann für ihn ein völlig neuer Lebensabschnitt als freischaffender Grafiker. Er illustrierte wissenschaftlich-technische und populärwissenschaftliche Sach- aber auch Kinder- und Jugendbücher und hinterläßt allein schon damit einen



überaus umfangreichen Fundus und Beweis für seine schöpferischen Ideen und seine Kreativität. Diese Tätigkeit setzte er bis 1990 fort, um dann als neugewählter Bürgermeister in einem demokratischen Staatswesen für die Bürger der Gemeinde Schönefeld erster Ansprechpartner zu sein. Seine Wahl zum Amtsdirektor im Jahre 1992 war die logische Fortsetzung des nach der Wende eingeschlagenen Weges.

## Klaus Huhndorf und seine Kartonmodelle

Für die in den 60er Jahren erschienene Serie »Illustrierte Reihe für den Typensammler« konstruierte Klaus Huhndorf einige unter der Bezeichnung »Variant-Modell« populär gewordene Kartonmodelle. Jedoch erschienen diese Modelle nie in gedruckter Form - sie waren den Heften der »Illustrierten Reihe« als Kleinbild-Negative beigelegt. Der Modellbauer konnte sich mithilfe eines Vergrößerungsapparates »seine« Modelle in beliebigem Maßstab auf Fotopapier »bannen«. Die Nachteile dieses Verfahrens liegen auf der Hand: Lediglich schwarz-weiße Abzüge waren möglich, folglich war das Modell selbst zu bemalen.

Die Original-Konstruktionszeichnungen dreier Variant-Modelle von Klaus Huhndorf konnten vom cfm-Verlag inkl. aller Rechte erworben werden. (Lockheed P2V »Neptune«, Grumman OV-1A »Mohawk« und Douglas DC 3 in der Li-3 Lizenzvariante der UdSSR) Die Huhndorf-Konstruktionen sind von außerordentlicher Schlüssigkeit und Qualität und entsprechen durchaus heutigen Standards. Daher werden diese Modelle zu geeigneter Zeit in farbig gedruckter Form bei cfm erscheinen - zunächst ist dafür die Lockheed

»Neptune« vorgesehen. Sowohl »Neptune« als auch »Mohawk« existieren derzeit nicht als Kartonmodell. Für die notwendigen Ergänzungen haben wir uns der Unterstützung des PIMA-Air Force-Museums in Arizona versichert, dort sind beide Muster erstklassig restauriert ausgestellt.

Die »Neptune« ist in verschiedenen Versionen seit über vier Jahrzehnten bei vielen Luftstreitkräften im Einsatz. Aus dem cfm-Modell werden alternativ die P2V-5 (bewaffneter Aufklärer) oder P2V-7 (unbewaffneter See-Aufklärer/U-Boot-Abwehr) zu bauen sein. Die »Mohawk« war als Naherkundungsflugzeug vorwiegend bei der US-Army im Einsatz; ein kurzes Gastspiel bei der jungen Bundeswehr war ihr auch vergönnt. Beide Modelle werden Kennzeichen und Tarnschemen der US-AirForce/US-Navy bzw. US-Army von ca. 1968 tragen.

Bedauerlicherweise kann Klaus Huhndorf das »comeback« seiner Modelle nicht mehr erleben.

Thomas Pleiner



Lockheed P2V-5FS »Neptune« der niederländischen Luftstreitkräfte

# SAR-Rettungshubschrauber Bell 205 (UH-1 D)

Im Jahr 1995 hatte Gerhardt Neubert die Reinzeichnungen (Folien) des Helikopters Bell 205 UH-1D den Unterzeichnern überlassen. Vielen Enthusiasten des Kartonmodellbaus ist Gerhardt Neubert als Konstrukteur von etwa 100 Wilhelmshavener Modellen bekannt, die zwischen 1958 und 1967 erschienen sind. Neben vielen bekannten Schiffskartonmodellen, wie „Schleswig-Holstein“, „Emden III“, „Leipzig“, „Bremen“, wesentliche Einheiten der Bundesmarine („Z1“, „Hamburg“ Klasse, Schnellboote vom Typ S 55, verschiedene Minensuchboote und Tender, insbesondere das Schulschiff „Deutschland“), „Cap San Diego“ und „Crosstafels“, hat er auch zahlreiche Flugzeugmodelle für das damalige Lehrmittelinstitut Wilhelmshaven konstruiert. Beispielfhaft werden die „Arado 196, die „Hs 123,

Korrekturen hoffen wir nun, dass die Vorlage weitgehend fehlerfrei ist und dass jeder, der erwartungsvoll seinen Hubschrauber baut, auch mit seinem Ergebnis zufrieden sein wird.

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

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

Agusta-Produktion: Iran, Italien, Jemen, ehemaliges Jugoslawien, Kuwait, Libanon, Marokko, Niederlande, Norwegen, Oman, Österreich, Sambia, Saudi-Arabien, Schweden, Somalia, Spanien, Türkei, Vereinigte Arabische Emirate.

Dornier hat 352 Exemplare vom Typ UH-1D für die Bundeswehr produziert. Der Triebwerksnachbau erfolgte bei Klöckner-Humboldt-Deutz. Insgesamt erhielt

- Heer 204 UH-1 D
- Luftwaffe 132 UH-1 D
- Bundesgrenzschutz 16 UH-1 D

In den Jahren 1967 bis 1970 wurden die 336 UH-1D an die Truppe ausgeliefert.

UH-1D sind robuste und zuverlässige leichte Transport- und Vielzweckhubschrauber, die innerhalb des Heeres auch als SAR-Mittel eingesetzt werden.

## Technische Daten:

Durchmesser des Hauptrotors: 14,63m  
Gesamtlänge bei laufenden Rotoren: 17,62m  
Triebwerk: Avco-Lycoming-T53-L-13-Wellenturbine mit 1.044 kW  
Nutzlast: 1759 kg  
Besatzung: 2 Mann /3 Mann  
Maximales Startgewicht: 4.309 kg  
Höchstgeschwindigkeit: 204 km/h in Meereshöhe  
Reichweite: 510 km

## Literatur:

1. Alles-Fernandes, Peter; Flugzeuge von A bis Z; Verlag Bernard Et Graefe, München, 1987
2. Berger, Fritz; Die Hubschrauber der Bundeswehr 1956-1986, Band 100; Verlag Podzun-Pallas, Friedberg, 1986
3. Enzyklopädie der Flugzeuge; Weltbild Verlag, Augsburg, 1996
4. Gunston, Bill; Militärflugzeuge der Gegenwart aus aller Welt; Verlag Buch und Zeit, Köln, 1978

Das Vorbild des Bell UH-1D SAR-Helikopter-Kartonmodells »fliegt« seit geraumer Zeit in der ZDF-Vorabendserie »Die Rettungsflyer«. Der Einsatz- und Flugbetrieb des Helikopters wird äußerst authentisch dargestellt – schauen Sie rein!



ZDF-homepage zur Fernsehserie »Die Rettungsflyer«  
<http://www.rettungsflyer.de>



„Rata“, „Lockheed F104-G Starfighter“, „Vickers Viscount 814“ und „HFB Hansa“ genannt.

Das vorliegende Modell des Helikopters Bell 205 UH-1D in der SAR-Version ist im Herbst 1967 nach der Geschäftsaufgabe des Lehrmittelinstituts Wilhelmshaven konstruiert worden. Gerhardt Neubert konnte bei seiner Konstruktion damals nur auf äußerst spärliche Informationen zurückgreifen. Dies waren die üblichen skizzenhaften Dreiseitenansichten und einige frei erhältliche Fotos des Originals.

Die Konstruktionsunterlagen ruhten dann jedoch für fast 30 Jahre in der Schublade von Gerhardt Neubert. So gab es bis 1996 (lt. Gerhardt Neubert) noch keinen Probearbeit.

Die uns überlassene Vorlage besitzt die hervorragende filigrane Darstellungsform aller Neubertscher Konstruktionen, die den Standard aller Wilhelmshavener Modelle geprägt hat. Lediglich die Numerierungen der Bauteile waren unvollständig und auch eine Bauanleitung fehlte noch. Nach einem ersten Probearbeit der UH-1D als Weißmodell waren wir zu der Überzeugung gelangt, dass man das Modell einer breiten Öffentlichkeit zugänglich machen müsse

Sowohl für die Vervollständigung der alten Konstruktionszeichnungen als auch für die Erstellung der Farbauszüge konnte der Mannheimer Graphiker Karl Gärtner – wie die Unterzeichner ebenfalls ein begeisterter Kartonmodellbauer – gewonnen werden. Der cfm-Verlag, München erklärte sich bereit, das Modell im Rahmen seiner Programmpalette als eine spezielle NEUBERT-Edition zu veröffentlichen.

Nach mehreren Kontrollbauten und einigen kleineren

## Das Vorbild Bell 205 (UH-1 D)

Bis ins 21. Jahrhundert ist die Dienstzeit des Helikoptertyps Bell 205 geplant. Von keinem anderen westlichen Hubschraubertyp sind mehr Maschinen produziert worden als von der Modellreihe Bell 205.

Die militärische Bezeichnung beginnt mit UH-1 D und reicht bis UH-1 V (Die Bezeichnung UH (Utility Helicopter) ist entstanden aus den Abkürzungen HU, kurz „Huey“ im amerikanischen gesprochen, die dann in UH geändert wurde. Die offizielle Bezeichnung der amerikanischen Armee ist »Iroquois« Es ist anzunehmen, daß mindestens 7500 Hubschrauber der Modellreihe Bell 205 (Bezeichnung YUH-1 D) war im August 1961.

Der Hubschrauber wurde bei Bell Helicopter Textron, Fort Worth, USA entwickelt und gebaut. Lizenzbauten erfolgten durch Agusta/Italien; Fuji/Japan; AIDC/Taiwan und Dornier/BRD.

Die sich ähnelnden Modelle der Bell »Huey«-Familie werden weltweit eingesetzt:

Bell - Produktion : Äthiopien, Argentinien, Birma, Brasilien, Brunei, Chile, Dubai, Ghana, Griechenland, Guatemala, Indonesien, Iran, Israel, Italien, Jamaika, Japan, ehemaliges Jugoslawien, Kambodscha, Kanada, Kolumbien, Libanon, Malaysia, Marokko, Mexiko, Neuseeland, Niederlande, Norwegen, Oman, österreich, Panama, Peru, Philippinen, Sambia, Spanien, Südkorea, Taiwan, Thailand, Türkei Uganda, Uruguay, USA, Venezuela;

## Geschichtlicher Überblick: Die polnische Marine im zweiten Weltkrieg

Vor dem Ausbruch des 2. Weltkrieges bestand die PMW (Polnische Kriegsmarine) aus kaum mehr als zehn Einheiten: 4 Zerstörer, 5 U-Boote und 7 Minenleger. Im August 1939, drei Tage vor dem Ausbruch des 2. Weltkrieges hat die polnische Führung der PMW angesichts der großen deutschen Übermacht die besten drei Schiffe nach England abgestellt (Zerstörer »GROM«, »BLYSKAWICA«, »BURZA«).

Die restlichen See-Einheiten wurden zu einem großen Teil in polnischen Gewässern während der andauernden Kriegshandlungen versenkt.

Drei U-Boote wurden in schwedischen Territorialgewässern festgesetzt, die »ORZEL« und »WILK« hingegen konnten sich nach England durchschlagen und sich den dort befindlichen Zerstörern anschließen.

Während des Krieges wurde die PMW durch Schiffe der Royal Navy verstärkt: Darunter die Zerstörer »PIORUN«, »ORKAN«, »GARLAND«, »SLAZAK«, »KUJAWIAK«, die britischen Typ-C Kreuzer »DRAGON« und »CONRAD«, die U-Boote »SOKOL«, »DZIK« und der amerikanischen »JASTRZAB« sowie eine ganze Gruppe von Minenräum- und Schnellbooten, Aufklärungsschiffen und einigen mehr.

Die polnischen Kriegsschiffe waren während der andauernden Kriegshandlungen einige der aktivsten Teilnehmer – entsprechend hoch waren die Verluste.

Während des deutschen Norwegen-Feldzuges 1939 wurde der Zerstörer »GROM« durch die Luftwaffe versenkt. Im Atlantik ging der Zerstörer »ORKAN« mit Mann und Maus unter, nachdem er durch ein U-Boot torpediert wurde. Im Mittelmeer traf es den Zerstörer »KUJAWIAK«.

Während der alliierten Großoffensive in der Normandie wurde der Kreuzer »DRAGON« – zuvor schon durch einen deutschen Ein-Mann-Torpedo beschädigt – in der ersten Angriffswelle versenkt.

Das U-Boot »ORZEL« galt seit 1940 als ungeklärt vermisst, die Besatzung der »JASTRAZAB« hingegen fand aufgrund eines Mißverständnisses durch Beschuss alliierter Schiffe ihr nasses Grab.

Zu den spektakulärsten Erfolgen, die die polnische Kriegsmarine vorzuweisen hatte, zählen vor allem die Seeschlacht zwischen dem Zerstörer »PIORUN« und dem deutschen Schlachtschiff »BISMARCK« sowie die Torpedierung des Transportschiffes »RIO DE JANEIRO« durch die »ORZEL« (das erste von der britischen Führung heruntergespielte Signal für eine deutsche Invasion in Norwegen).

Während der fünf Kriegsjahre geleiteten die Schiffe der PMW 787 Konvois, führten 1162 Aufklärungsfahrten und Operationen durch, nahmen an 40 Seeschlachten mit Überwasserschiffen teil, duellierten sich mit ca. 175 U-Booten und Ein-Mann-Torpedos und kämpften gegen mehr als 50 Küstenbatterien.

Dabei wurden 7 Schiffe und 2 U-Boote versenkt, 11 Kriegsschiffe, 8 U-Boote und 39 Handels- und Transportschiffe beschädigt sowie 20 Flugzeuge abgeschossen.

### Die Kreuzer:

ORP »DRAGON« (britischer Typ »D« – ohne Bezeichnung): Im Januar 1943 der PMW übergeben. Während der Invasion der Normandie versenkt.



ORP "DRAGON"

ORP »CONRAD« (ex britisch »DANA«): Im September 1944 der PMW übergeben und durch die von der »DRAGON« geretteten Besatzung bemannt. Aktive Rolle bei der Besetzung von Wilhelmshaven. Nach dem Krieg Rückgabe an die Royal Navy.



ORP "CONRAD"

### Die Zerstörer:



ORP "GROM" (1939)

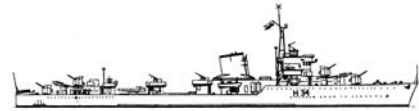
»GROM«, »BEYSKAWICA«: 1937 in England gebaut. 1939 an die PMW übergeben.



ORP "GROM" (1940)

ben. Teilnahme an Konvoiesätzen.

»GROM« wurde 1940 bei Norwegen versenkt.



ORP "BLYSKAWICA" (1942)

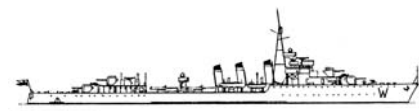
»BLYSKAWICA« nahm nach der Umrüstung auf acht 102mm Flakgeschütze hauptsächlich die Rolle der Luftabwehr bei Konvois ein. Sie kann noch heute in Gdynia besichtigt werden.



ORP "BURZA" (1942)

»BURZA«, »WICHER«:

1929 in Frankreich gebaut. Sie gehören zu dem der Reihe »SIMOUN« ähnlichen Typ.



ORP "WICHER" (1939)

»BURZA« wurde nach der Abstellung nach England

mit Anti-U-Boot Waffen ausgerüstet und zu deren Bekämpfung eingesetzt. Diente nach dem Krieg als Museum und wurde in den 70ern verschrottet.

»WICHER« 1939 durch Stukas im Kriegshafen Hel versenkt.



ORP "GARLAND" (1940)



ORP "GARLAND" (1941-43)



ORP "GARLAND" (1944)

ORP »GARLAND« (englischer Typ »G«):

Im Mai 1940 in Malta an die PMW übergeben.

Englische Bezeichnung wurde beibehalten. Zu Geleitschutzzwecken verwendet, während der Bewachung von Konvoi PQ16 durch Flugzeuge schwer beschädigt. Nach Kriegsende Rückgabe an die Royal Navy.



ORP "ORKAN"

ORP »ORKAN« (G-90 ex »MYRYMIDON«, englischer Typ »M«): Im November 1942 der PMW übergeben. Wurde von einem akustischen Torpedo durch U-378 versenkt. 178 Mann teilten Ihr Schicksal – der größte Verlust der PMW während des Krieges.



ORP "PIORUN"

ORP »PIORUN« (G-65 ex »NERISSA«, englischer Typ »N«):

Im November 1940 der PMW übergeben. Erlangte durch das Duell mit der »BISMARCK« am 26.11.1941 einige Berühmtheit. Nach Kriegsende Rückgabe an die Royal Navy.



ORP "KRAKOWIAC"



ORP "SLAZAK"

### Die Geleitzerstörer Typ HUNT 2:

»KUJAWIAK« wurde im Mai 1941 der PMW übergeben.



ben, 1942 von Minen bei Malta versenkt. »KRAKO-WIAK« im Mai 1941 der PMW übergeben. »SLAZAK« im April 1942 der PMW übergeben. Nach Kriegsende Rückgabe der überlebenden Schiffe an die Royal Navy.

#### U-Boote:

»ORZEL«, »SEP«:

1939 auf Bestellung der PMW in Holland gebaut. Die größten und modernsten U-Boote in der Ostsee 1939. ORP »ORZEL« durchbrach 1940 eine Seeblockade der Deutschen und konnte durch die dänischen Sunde nach England vordringen. Verschwand im selben Jahr spurlos.

»SEP« wurde in Schweden festgesetzt und nach dem Krieg an Polen zurückgegeben.

»WILK«, »RYS«, »ZBIK«: 1932 in Frankreich auf Bestellung der PMW gebaut. »RYS« und »ZBIK« im September 1939 in Schweden festgesetzt. »WILK« konnte zusammen mit der »ORZEL« nach England entkommen. Dort diente sie aufgrund von Verschleiß als Schulschiff. Alle drei wurden nach Beendigung des Krieges an die polnische Marine zurückgegeben.

ORP »SOKOL« (ex-»URCHIN«, englischer Typ »U«):

Im Januar 1941 der PMW übergeben. Im Mittelmeer tätig. Nach dem Krieg Rückgabe an die Royal Navy.

ORP »DZIK« (ex P-52, englischer Typ »U«):

Im Oktober 1942 der PMW übergeben. Im Mittelmeer tätig. Zusammen mit der »SOKOL« als »schreckliche Zwillinge« feierte sie viele Erfolge bei Malta gegen die italienische Flotte. Rückgabe an die Royal Navy nach Kriegsende.

ORP »JASTRAZAB« (ex S-25, amerikanischer Typ »S«):

Im November 1941 der PMW übergeben. Im Mai 1942 aufgrund eines Missverständnisses von den alliierten Schiffen »SEAGULL« (Minenräumer) und »ST. ALBANS« (Zerstörer) im Norwegischen Meer versenkt.

## Leserbrief

Zum Thema cfm-Report 2001 schreibt F. Kummer:

Sehr geehrter Herr Müller,

vielen Dank für den cfm-Report 2001, den Sie mir vor einiger Zeit zugeschickt haben. Er enthält wieder eine Reihe interessanter Artikel und Beiträge, die ich mit Genuss gelesen habe. Besonders gefallen hat mir der Bericht über die Recherchen zum Panzerschiff „Admiral Scheer“, man erfährt hier eindrucksvoll, wie viel Mühe es macht, die für die Konstruktion eines Modells notwendigen Unterlagen zusammen zu tragen! Zu zwei Themen möchte ich etwas anmerken. Das ist einmal Ihr Beitrag über Modelle aus dem Internet bzw. auf CD-Rom. Ihr Fazit, dass die Modelle des cfm-Verlags auch in Zukunft nicht auf diesen Wegen, sondern weiterhin auf Papier gedruckt verfügbar sein werden, begrüße ich sehr. So wie Sie zu dem Schluss kommen, dass die Verbreitung von Modellen per Internet oder CD-Rom für einen Verlag nicht von Vorteil ist, habe ich mich in diesem Frühjahr, als der Möwe-Verlag einige seiner Modelle auf CD-Rom herausbrachte, gefragt, was ich als Modellbauer denn davon habe? Meine Antwort: Gar nichts. Warum sollte ich mir eine CD-Rom kaufen und dann das Modell ausdrucken oder ausdrucken lassen, wenn ich es zum gleichen Preis fertig gedruckt erhalten kann? Ein Vorteil wäre allenfalls die Möglichkeit, das Modell mehrmals auszudrucken (ich weiß nicht, ob die CD's vom Möwe-Verlag das zulassen). Aber mehr als 3 Exemplare werde ich nie brauchen, und da sind 3 ge-

druckte Exemplare unter dem Strich wohl immer noch billiger. Für Sammler von Modellbaubogen könnten allerdings die CD-Rom's wegen des geringeren Platzbedarfs interessant sein.

Das andere Thema ist die digitale Rekonstruktion der Kranich-Modellbogen. Ich kann mich noch gut erinnern, wie Sie vor wenigen Jahren schrieben, dass das wegen des enormen Bedarfs an Speicherplatz und der damit verbundenen Kosten leider nicht möglich ist. Nun ist es also dank der raschen Fortschritte bei der EDV doch möglich geworden – und das Ergebnis ist hervorragend – man kann dem cfm-Verlag dazu nur beglückwünschen!

An dieser Stelle bedauern Sie auch, dass es nicht gestattet ist, die Konstruktion der Kranich-Modellbogen zu ergänzen oder zu korrigieren. Das ist natürlich in mancher Hinsicht schade, aber ich muss gestehen, dass ich die Haltung des Verlags Junge Welt bzw. seines Rechtsnachfolgers verstehen kann. Wenn man die Konstruktion verändern würde, könnte man dann noch von einem Reprint sprechen? Hier kollidiert der Wunsch nach einem optimalen Modellbaubogen heutigen Standards mit dem Anspruch modellhistorisch getreuer Wiedergabe. Wobei ich persönlich letzterem den Vorrang einzuräumen geneigt bin. Was Ergänzungen (z.B. Flugzeug-Fahrwerke) anbetrifft, so ließe sich vielleicht ein Ausweg finden, wenn diese auf einem vom Kranich-Reprint unabhängigen Extrabogen angeboten würden.

Beeindruckt hat mich die große Zahl der in diesem Jahr erschienenen cfm-Modellbogen. Selbst ohne Kranich-Reprints werden es, wenn Herr Pleiner seinen im Editorial publizierten Vorsatz hält, dass auf dem „Novograd“-Bogen unbedingt 2001 stehen soll, 6 neue Modelle sein! Damit ist 2001 von der Zahl neuer Modelle das bisher erfolgreichste Jahr für den cfm-Verlag – auch hierzu meinen Glückwunsch!

Hinsichtlich einer Neuerscheinung muß ich etwas Kritik anbringen. Beim Schwergutfrachtschiff Braunfels steht auf der Titelseite „Ein Schiff für Bremen“. Daraus kann man den Schluß ziehen, dass die Braunfels als Museumsschiff erhalten werden soll. Wer den cfm-Report 2000 gelesen hat, weiß auch, dass es so ist, aber für den Uneingeweihten wäre es sicher schön, wenn auf der nächsten Seite nach dem Schiffs-Lebenslauf eine kurze Information dazu stünde. Irritiert hat mich die wohl von Herrn Schnitker stammende Einleitung zur Baubeschreibung „Allgemeines über den Bau von Kartonmodellen“. Diese Seite ist wortwörtlich von den Wilhelmshavener Modellbaubogen übernommen. Der Text ist zwar alt und gut, aber hat ein bisschen den Eindruck von Plagiat – oder hat Herr Schnitker das Plazet vom Möwe-Verlag eingeholt?

Sehr interessiert bin ich an der letzten Neuerscheinung, dem Minensuchboot vom Typ 35. Zur Zeit baue ich an der Neuauflage des M-Boots 40 – als Minensuchboot mit verstärkter Flakbewaffnung, nachdem ich die erste Ausführung als Kampfboot gebaut hatte. Ich finde, dass die hellere Farbgebung dem Modell sehr gut steht. Vor allem kommen die vielen Details besser zur Geltung, und das holzfarbene Achterdeck macht einen willkommenen optischen Unterschied aus. Ihre bisher geübte Praxis, Neuauflagen abzuändern, hat sich auch hier wieder bewährt – bitte bleiben Sie dabei!

Soviel für heute, Ihnen und dem cfm-Verlag weiterhin viel Erfolg, mit freundlichen Grüßen,

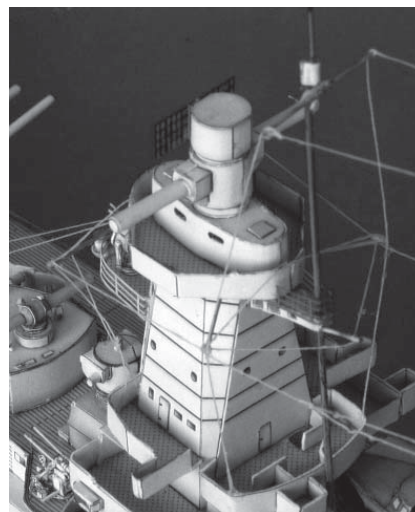
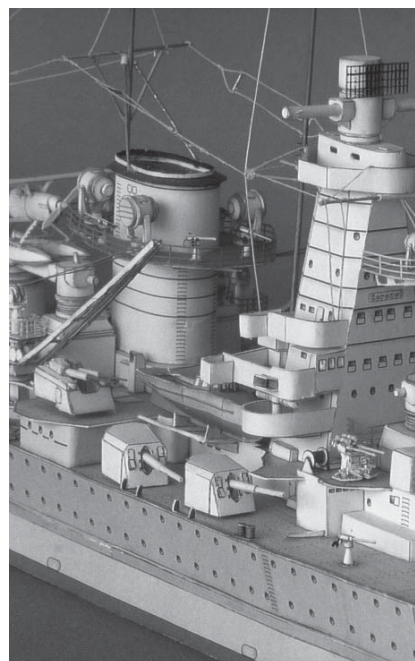
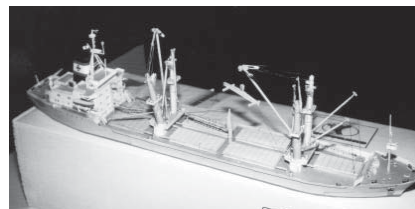
Dr. Franz Kummer

## »Braunfels« verschrottet!

Wie uns der Förderverein »Ein Schiff für Bremerhaven« mitteilte, wurde die »Braunfels« im Jahre 2001 in Indien verschrottet.

Der Schrottpreis betrug ca. 1,5 Mio US-Dollar; diesen Betrag konnte der Förderverein nicht aufbringen.

Derzeit bemüht sich der Förderverein nun um das Schwesterschiff der »Braunfels« – die »Bärenfels«.



cfm-modell Panzerschiff »Graf Spee« – mittelschiffs und Gefechts-turm. Fotos: Dieter Pongratz.  
Ausführlicher Baubericht auf Seite 5

## Modellbaustammtisch Bremen-Vegesack A.+U. Volkmann

Der Modellbaustammtisch Bremen-Vegesack ist ein kleiner Modellbaustammtisch in Bremen-Vegesack und befasst sich mit Kartonmodellbau. Einmal im Monat treffen wir uns im Bürgerhaus Vegesack.

Als Ziel haben wir uns gesetzt, alle 1-2 Jahre ein typisch Bremer Modell als Bastelbogen herauszubringen. Als erstes Modell erscheint die MS »FRIEDRICH« von 1880 sowie eine KÖF II. Neben unserer Teilnahme am 13. und 14. Internationalen Kartonmodellbautreffen und am 10. Burgfest in Blumenthal rund um das Haus Blomendal, planen wir noch an anderen Veranstaltungen und Hobbymärkten teilzunehmen. Eines unserer Ziele ist, mit Jugendlichen zu arbeiten und ihnen das Hobby Kartonmodellbau nahe zu bringen.

Die ersten Ausstellungstermine für 2002 für uns sind auch schon bekannt :

**27. bis 29. September 2002**  
Auf dem Weserkahn Franzius

**5. u. 6. Oktober 2002**  
Vegefest

Bei unseren Veranstaltungen kann man selber ausprobieren ob einem das Hobby liegt. Es gibt Vorführungen von erfahrenen Modellbauern, Freunden und Bekannten unseres Stammtisches. Wer jetzt neugierig geworden ist und mehr über uns erfahren und eventuell auch bei uns mitmachen möchte, der melde sich bitte bei uns unter der nachstehend angegebenen Adresse und Telefonnummern. Über Verstärkung würden wir uns sehr freuen!

Modellbaustammtisch Bremen-Vegesack  
z.Hd. Axel u. Ulrike Volkmann  
Seefahrtstraße 7 • 28759 Bremen (Ortsteil Grohn)  
Telefon : 0421 / 627500 0179 / 4501663  
0421 / 8969188 0179 / 5119456

Ab Januar 2002 treffen wir uns im Bürgerhaus Bremen-Vegesack im Raum E 40 immer alle vier Wochen Donnerstag und zwar am:

29. August	2002	von 19.00 bis 22.00 Uhr
26. September	2002	von 19.00 bis 22.00 Uhr
24. Oktober	2002	von 19.00 bis 22.00 Uhr
19. November	2002	von 19.00 bis 22.00 Uhr
<i>wegen Aufbau Euro-Modell vorgezogen auf Dienstag</i>		
19. Dezember	2002	von 19.00 bis 22.00 Uhr

**26. u. 27. Oktober 2002**  
Modell-Fan-Treff im  
Autohaus Schmidt & Koch Stresemannstraße

**3. November 2002**  
Familiensonntag im Bürgerhaus Vegesack

**21. bis 24. November 2002**  
Euromodell Bremen im Messezentrum

**06. bis 08. Dezember 2002**  
auf MS FRIEDRICH mit Nikolaus am 6. Dezember

**20. bis 22. Dezember**  
Schwanewder Weihnachtsmarkt

Alle Termine sind in Bremen und im Bremer Umland !!!



## Münchener Sammlerkreis

*Sie interessieren sich für  
kleine Schiffe im Maßstab 1:1250?  
Sammeln Sie kleine Schiffsmodelle?  
Suchen Sie weitere Modelle?*

Modelle zu sammeln ist etwas sehr individuelles. Jeder verbindet damit eigene Ziele und Ideen. Wir sind eine Gruppe von Sammlern, die alle ihre eigenen Sammelgebiete haben und gerne darüber sprechen.

### Wir sind der Münchener Sammlerkreis

Wir sind kein Verein, kein Club mit eigenen Statuten und Regeln. Wir sind ein »Stammtisch« von Interessierten, deren Hobby die Schifffahrt und die kleinen Modelle sind.

### Was geschieht in einem Sammlerkreis?

Wir treffen uns einmal im Monat,  
-sprechen über Schiffe und kleine Modelle,  
-kaufen und verkaufen Modelle,  
-hören von den Herstellern ,was es neues gibt,  
-versteigern Modelle,  
-finden neue Literatur zu unseren Modellen.

### Interessiert?

Kommen Sie doch einfach einmal zu einem Treffen. Vielleicht gefällt Ihnen unser Sammlerkreis.

Wir treffen uns jeden zweiten Montag im Monat ab ca. 18:30 Uhr in der

Gaststätte zum Meisterverein  
Friedenstraße 29  
81671 München

Die Friedenstraße ist auf der Ostseite des Ostbahnhofs. Von der U- und S-Bahn ist es nur ein kurzer Weg. Parkplätze sind leicht zu finden.

### Kontaktadresse:

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

## 6th International Paper Modeller's Convention 2002:

will be held in Herndon, Virginia, USA (Washington, DC area),  
Saturday, October 26, 9am to 5pm; Sunday, October 27, 9am to 3pm.  
*The show will be open to the public 10am-4pm on Saturday and 10am to 3pm on Sunday.*  
For details click to:  
<http://www.perceptions-web-designers.com/IPM2002/index.html>

## Baade 152 – im Internet und auf CD-ROM

Die Veröffentlichung der BAADE-152 als Kranich-Reprint im cfm-Verlag war ein Erfolg – viele Käufer haben sich das Modell zugelegt.

In einer kurzen »Nachlese« stellen wir zwei ausgewählte Internet-Ressourcen vor, die allen an diesem Flugzeug Interessierten als Einstieg in weitere Recherchen dienen können.

Bei

<http://www.elektroplanung.de/>

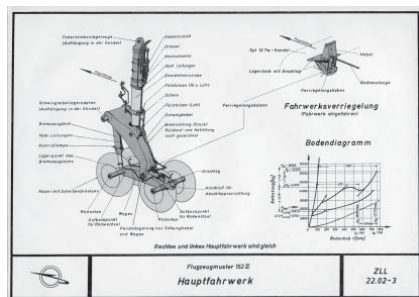
findet sich eine multi-mediale CD-Rom, die an Umfang und Qualität des Inhalts keine Wünsche offen lässt. Mit Hilfe der auf dieser CD enthaltenen Original-Plan-Kopien, Fotos, Textdokumente etc. etc. lässt



sich – ausgehend vom cfm-Kranich-Reprint – ein in allen Details dem Vorbild entsprechendes Modell bauen.

In Zusammenarbeit mit dem Verkehrsmuseum Dresden und der Interessengruppe "152", sowie auf der Grundlage persönlichen Materials von Obering. Franz Griebisch, wurden Informationen auf einer CD multimedial zusammengestellt, welche die Entwicklung der "152" bis hin zur (politisch veranlassten) Schließung der DDR-Flugzeugindustrie, an Hand von zeitgeschichtlichen Dokumenten darstellt. Diese CD ist ausschließlich im Verkehrsmuseum Dresden, sowie im Internet, in limitierter Auflage, erhältlich.

Die Anschaffung dieser erstklassigen Archiv-CD für 25 Euro können wir nur empfehlen!

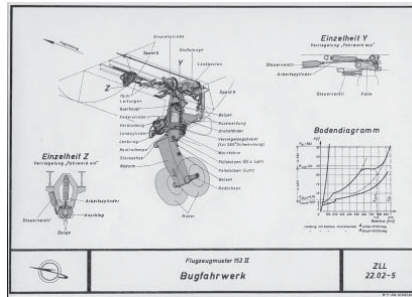


Unter

<http://home.t-online.de/home/Frank.Manke/g.htm>

hat Frank Manke eine umfassende Darstellung aller Aspekte der Baade 152 und Baade 152/II zusammengefasst:

Das erste deutsche Strahlverkehrsflugzeug wurde in den späten fünfziger Jahren in Dresden gebaut und geflogen. Die Bezeichnung „152“ symbolisierte den letzten Entwicklungsschritt der Junkers-Flugzeug-



familie, die mit den „Entwicklungsflugzeugen“ (EF) ihren Ausklang fand. In den verschiedensten Publikationen sind allerdings auch abweichende Bezeichnungen wie „Baade 152“ (nach dem Konstrukteur Brunolf Baade) bzw. „B-152“, „BB-152“ oder „Dresden 152“ zu finden. Drei Prototypen für die Flugerprobung wurden gebaut und fertiggestellt. Der erste Typ wurde durch geometrische Vergrößerung direkt aus der „150“, einem von den Junkers-Spezialisten in der Sowjetunion projektierten Bomber, abgeleitet. Er hatte noch das charakteristische Tandemfahrwerk und eine Bugverglasung. Dieser Prototyp ging nach einem Absturz verloren. Mit dem zweiten Prototypen wurden ebenfalls Flüge durchgeführt, der Dritte wurde nur noch zur Bodenerprobung eingesetzt. Die erste Serienmaschine wurde Anfang 1961 nahezu fertiggestellt, weitere Maschinen kamen bis zum Stadium des Rohbaus. 1961 jedoch wurde die Luftfahrtindustrie in der DDR aufgelöst, die Maschinen verschrottet. Lediglich ein Rumpf einer „152“ aus der anlaufenden Serien-



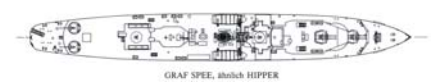
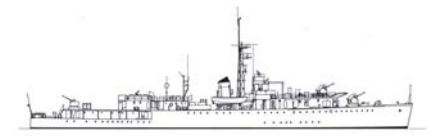
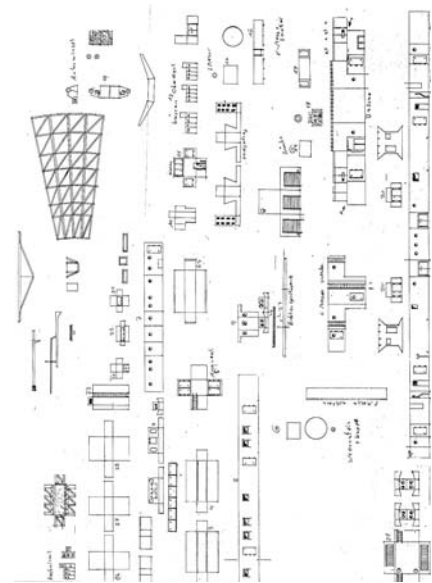
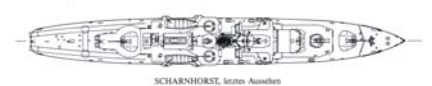
produktion blieb erhalten und wird z.Zt. in den Elbe Flugzeugwerken in Dresden-Klotzsche als künftiges Ausstellungsobjekt aufbereitet.

## Baade 152 – Weiterführende Internet-Adressen:

<http://www.baade152.de/>  
<http://www.dresden-airport.de/ger/home/index.html>  
<http://www.ifl.tu-dresden.de/dglr/>  
<http://www.verkehrsmuseum.sachsen.de/de/dauer/luftverkehr.htm>  
[http://ourworld.compuserve.com/homepages/hzoe/ju\\_airc5.htm#ef61](http://ourworld.compuserve.com/homepages/hzoe/ju_airc5.htm#ef61)  
[http://home.t-online.de/home/st.ecart/a\\_gal.htm](http://home.t-online.de/home/st.ecart/a_gal.htm)  
<http://www.luft46.com/>

## Erste Fregatten der Bundesmarine

Herr von Kiedowski schickte uns die Unterlagen zu zwei »scratch«-gebauten Einheiten der frühen Bundesmarine. Die Fregatten »Scharnhorst« und »Graf Spee« würden eine willkommene Ergänzung zu den bereits vorhandenen Modellen der Bundesmarine darstellen. Da beide Modelle nicht unter dem Aspekt einer kommerziellen Veröffentlichung entstanden, bedarf es noch großer Anstrengungen, damit aus den Skizzen und der gelungenen Konzeption (siehe Foto) »druckreife« Modelle entstehen. Ob und wann das sein wird, kann an dieser Stelle noch nicht festgelegt werden.





Der Passat-Verlag

## Schiffsmodelle der Extraklasse

Joachim Schulze

In Fortsetzung unseres in der CFM-Hauszeitung angekündigten Programms haben wir im April 2002 beim Kartonmodellbautreffen in Bremerhaven unter der Bau Nr.11 unser Schnelles Minensuchboot Klasse 340/341 – auch nach dem Typboot „Schütze“-Klasse genannt – dem Fachpublikum vorgestellt. Der Bausatz beinhaltet zwei vollständige Modelle aus der 30 Boote umfassenden Serie. Das heißt, dass für alle 30 Boote die Namen, Geschwaderwappen und Bootnummern (für Heck, Backbord und Steuerbord) vorhanden sind. Dazu alle internationalen Rufzeichen der Boote in Flaggenform.

Ebenfalls einmalig im Schiffskartonbau umfaßt der Bausatz alle Minensuchgeräte, mit denen die Boote innerhalb ihrer fast 35 Einsatzjahre ausgerüstet waren. Selbst den zum Minentaucherboot umgerüsteten „Stier“ mit Spezialaufbau und Taucherkammer kann der Bastler dem Bausatz entnehmen, der auf 8 DIN-A4 Bogen die zwei 19cm langen Modelle in einmaliger Detaillierung enthält. Ein Ätzplatinensatz steht dem interessierten Bastler ebenfalls zur Verfügung.

Für Freunde der modernen Minenkampfbote sind wieder einige Bausätze der „Hameln“-Klasse (Bau Nr.3) beim Passat-Verlag erhältlich. Das Gleiche gilt für unsere Vier-Mast-Bark „Passat“ (Bau Nr.1). Das Modell der MS „Monte Rosa“ ist als schneeweißes Lazarett-schiff – 4 Zusatzbogen – im Modellhafen eingelaufen.

Ebenfalls fertiggestellt wurde unser 2. Mini-Modell: Hamburger Alsterschiffe 1. Ein DIN-A4 Bogen mit zwei unterschiedlichen Alsterdampfern, die in unserem 250er Maßstab zwar nur 8cm lang sind, dabei aber pro Modell aus 32 Einzelteilen bestehen.

Die erfolgreiche Herausgabe des Krabbenkutters (Mini 1) und der Alsterschiffe hat uns ermutigt, das Programm fortzuschreiben und zwar zunächst mit der Hamburger Hadag-Hafenfähre mit der schon viele Touristen die „Große Hafenumrundfahrt“ gemacht haben. Ebenso soll 2002 noch das kleine Marine-Landungsboot vom Typ LCM den Weg zu unseren Kunden finden.

Als Vorankündigung für 2003 planen wir das Modell des Helgoland-Bäderschiffes „Seute Deern“ (Bau Nr.12) – ein charaktvoller Veteran der 60er Jahre, der auch heute noch seinen Dienst versieht.

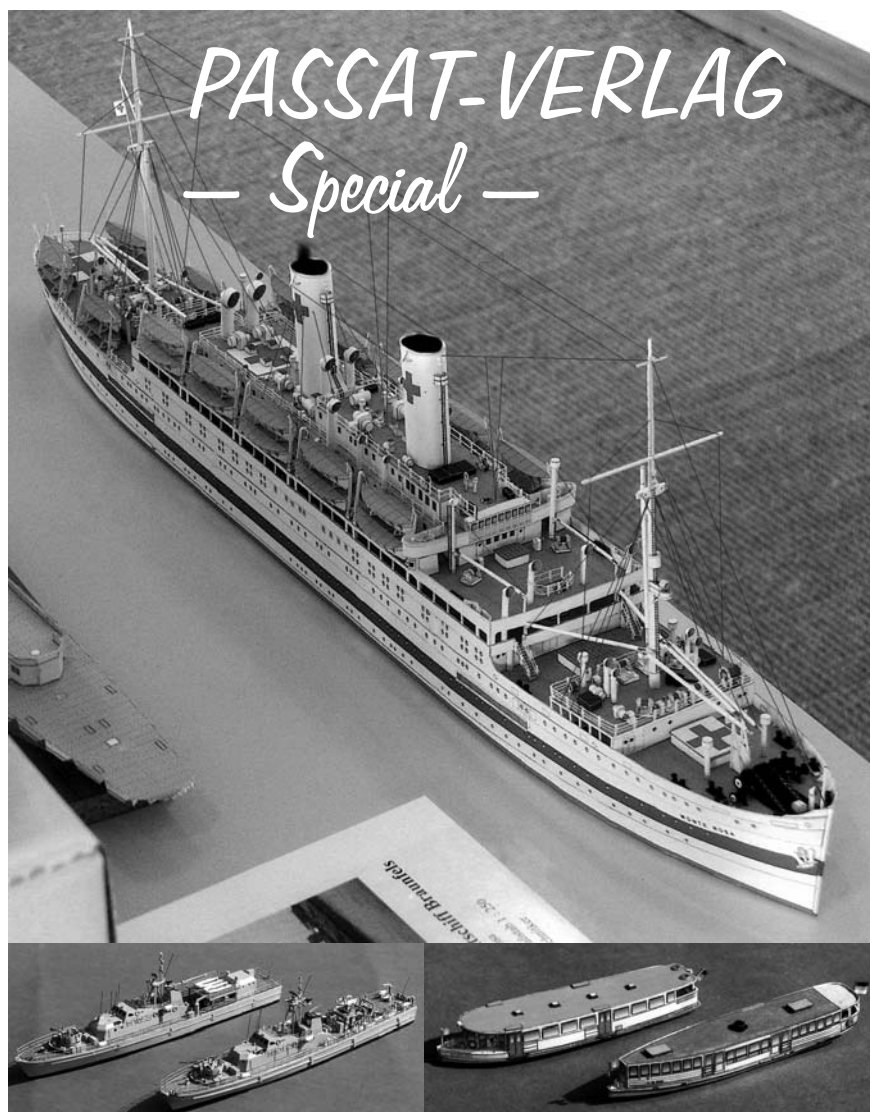
Neben unserem Gesamtprogramm verweisen wir nochmals auf unsere neue Verlagsanschrift:

Michael Kirchgässner  
Passat-Verlag J.Schulze Et Partner  
Norderstr. 62  
D 24340 Eckernförde  
Tel./Fax: 04351/752348  
E-mail: MKIRCHGAESSNER@t-online.de

Bankverbindung: Sparkasse Eckernförde

Konto-Nr.: 3411972

BLZ: 21052090



## Passat-Verlag – Gesamtprogramm

Bau- Nr.:	Modellname	Anzahl Bogen	Länge in cm	empf.VK Euro	Teile	Ätzplatinen vorhanden
1.	4-Mast-Bark Passat/Peking	10	46	36,—	1185	nein
2.	Peildampfer Schaarhörn	2	16,4	8,—	320	ja
3.	Schnelle Minensuchboote Typ 343/332 Hameln	7	21	21,—	600	nein
4.	Seenotrettungskreuzer Klasse Berlin und Eiswette	4	11/9,3	20,—	620	nein
5.	Feuerschiff Elbe 1*	4	22,9	20,—	820	ja
6.	Seebäderschiff Kronprinz	2	13,6	10,—	240	ja
7.	Motorschiff Monte Rosa	20	63,9	20,—	2000	ja
7a.	Lazarettschiff Monte Rosa	20	63,9	25,—	2000	ja
8.	Forschungs- und Vermessungsschiff Meteor	4	28,4	20,—	830	ja
9.	Landungsunterstützungsboot Otter/Natter	4	25,6	20,—	835	ja
10.	Motorkühlschiff Pekari	11	55,6	25,—	1360	ja
11.	SM-Boot Typ Schütze	8	19	22,—	2x606	ja
12.	Helgoländer Bäderschiff Seute Deern**					
M1.	Minimodell Krabbenkutter	1	7,0	5,—	112	nein
M2.	Minimodell Alsterschiffe	1	8,0/7,5	5,—	112	nein

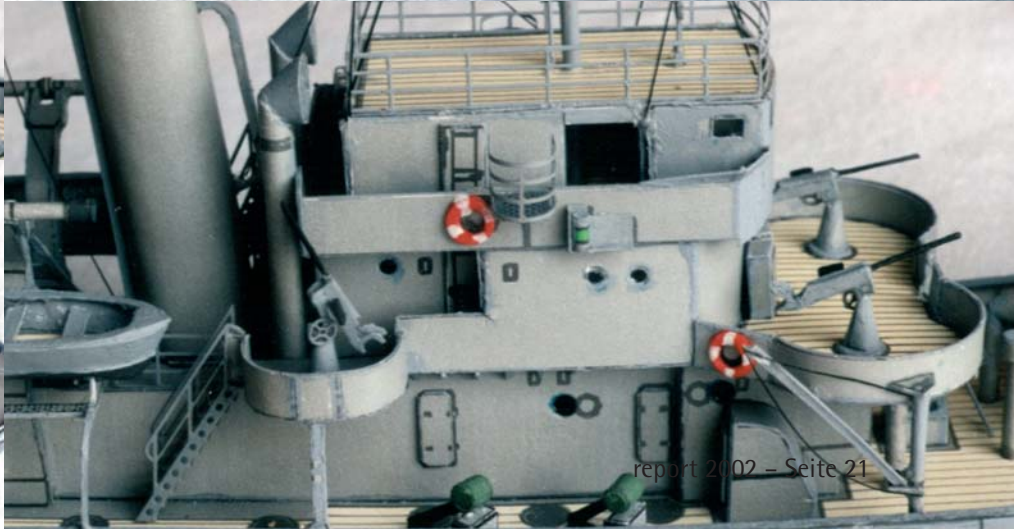
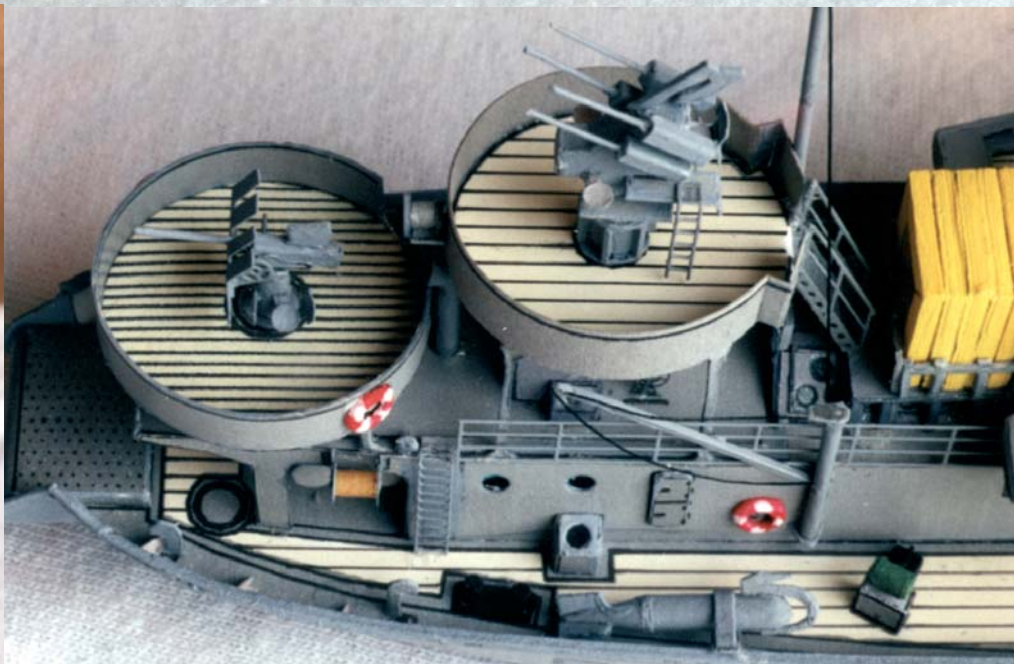
Alle Modelle im Maßstab 1:250 und im Format DIN-A4 \*z.Zt. vergriffen \*\*erscheint 04/2003



# cfm-Modell »Vorpostenboot« ...meisterhaft gebaut ... gekonnt fotografiert ...



cfm-Modell »Vorpostenboot« Modellbau + Foto Dipl. Ing. Lachmann / Salzburg



## Aus dem eigenen Werftjournal *Michael Müller + T.P.*

Als wir die früheren »Werftjournal« durchlasen, stellten wir fest, dass viele unserer Pläne Realität geworden waren und so manches Objekt ganz unverhofft dazu kam. Es wird wohl in der Zukunft auch so sein und wenn daraus ordentliche Modelle entstehen, die auch dem Publikum gefallen, soll es uns recht sein. Konkret stellt sich für uns die Lage im Frühjahr 2002 folgendermaßen dar:

*Zum besseren Verständnis vielleicht ein kurzer Abriss über die letzten Monate: Um dem Kundenkreis der Modellbauer ein nicht über die Maßen detailliertes Modell zu präsentieren, wurde das Kranich-Modell des Forschungsschiffes »Michail Lomonossow« über-*



*arbeitet und im Maßstab 1:250 herausgebracht. Wie die Fotos im Baubericht beweisen, ein wirklich schönes Modell, daß man in kurzer Zeit, 1-2 Monate je nach Bauintensität, fertigstellen kann. Wie geplant herausgegeben wurden ebenfalls die Minensucher des Typs M35, einmal in der Kriegsmarine-Version und im zweiten Set als Geleitboot der Bundesmarine. Nicht geplant war das Modell der Tupolew Tu-104B (folgerichtig als Gegenstück zur »Baade 152«) und wurde nach Eingang der Unterlagen sofort aufgelegt. Die Tu-104B wurde in der besseren und detailreicheren Ausführung des Kranich-Bogens in der tschechischen Version gedruckt. Als Herr Pleiner uns den Kontakt zu*



Lockheed P2V-5 Neptune, Patrol Squadron 872  
Joint Task Force Eight  
Operation Dominic, Johnston Island  
April - June, 1962

*Herrn Dr. Zarkov vermittelte, brachten wir im Maßstab 1:50 die Do17-Z, den „fliegenden Bleistift“, heraus. Dieses Modell war ebenfalls nicht in Planung und es war ein spontaner Entschluß, diesen Modellbausatz aufzulegen.*

Jetzt zur eigentlichen Planung: Lange versprochen sind der Monitor »Novgorod« und das Frachtschiff »Katharina Dorothea Fritzen«. Eigentlich sollten beide Modell schon längst gedruckt sein. Hin und wieder bekommen wir mehr und mehr Details zu sehen, aber fertig sind diese Objekte noch immer nicht. Aber wir wollen fair sein: In Bezug auf »Novgorod« ist Herr Pleiner entschuldig! Zum einen hat er sich mit einem erheblichen Teil seiner Energien der Weiterentwicklung des cfm-Verlages gewidmet und zum anderen hat er in den letzten Monaten sieben Modelle abgeliefert, die mittlerweile fester Bestandteil des cfm-Modellprogramms sind. Eines davon ist der Kranich-Reprint Iljuschin Il-62, der in den Farben der Interflug gedruckt wurde. Überdies erhielt Herr Pleiner den Auftrag zur Konstruktion des Versorgers »Altmark« (später »Uckermark«). Dieses interessante Schiff, das

die Bismark, Graf Spee, Admiral Scheer, Prinz Eugen und viele mehr während ihrer Atlantik-Unternehmungen versorgte, soll im Sommer 2002 erscheinen. Herr Herzog konstruiert bereits fleißig an der »Admiral Scheer«, die in der Version mit dem Röhrenmast erscheinen soll. (siehe dazu auch cfm-Report 2001) An der neuen »Prinz Eugen« wird ebenfalls fleißig gearbeitet; Dieter Pongratz hat den neuen Rumpf bereits fertig. In die Konstruktion des Spantengerüsts wurden neue Ideen übernommen. Dank der räumlichen Nähe können wir jedes neue Detail in Augenschein nehmen und über Neuerungen immer wieder diskutieren. Nach dem Erscheinen der »Prinz Eugen«, etwa im Jahre 2003, wird das japanische Schlachtschiff »Yamato« überarbeitet, es soll als »Yamato«/»Musashi« in der Version nach der Indienststellung entstehen. Die jetzige Yamato in ihrer finalen Version, kurz vor der Versenkung, wird nicht wieder erscheinen. Nach der »Altmark« widmet sich Thomas Pleiner dem Architekturmodell des »Alten Hofes« in München, der rechtzeitig nach der originalen Restaurierung und Wiedereröffnung im Jahre 2003 erscheinen soll.

Parallel zu alledem entsteht auf einem »Nebenschauplatz« der Frachter »Liebenstein«; denn dem Wunsch nach relativ einfach zu bauenden Modellen kommen wir mit diesem unmittelbar vor der Veröffentlichung stehenden Schiffsmodell nach. (Die Basis-Konstruktion stellte Walter Otten/Worpswede zur Verfügung.)



Geplant ist eine Konzeption als »Einsteiger«-Modell, das in zwei Ausbaustufen weiter detailliert werden kann, ohne das Modell ein zweites- oder drittes Mal zu bauen.

Dank der Hilfe des Mannheimer Kreises werden wir die Rechte des Modellbaubogens des Straßburger Münsters des französischen Verlages »Art Miniature« erwerben. Auch dieses prächtige Bauwerk wird als Modellbaubogen wieder erhältlich sein.

Sehr gefreut haben wir uns über den Erwerb der einzigen und originalen Modell-Unterlagen des Seeaufklärers Lockheed Neptune P2V, des Aufklärungsflugzeuges Grumman Mohawk und der Douglas DC3/Li2. Auch diese wunderschönen, detailreichen Flugzeugmodelle werden aufgearbeitet und nach Fertigstellung veröffentlicht.

Weiter verhandeln wir mit Walter Otten, der die Flotte des ND-L-Bremen gezeichnet hat. Es soll sich um eine ganze Reihe von

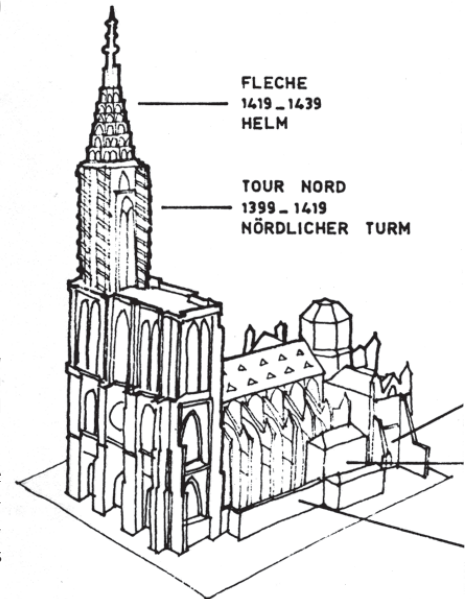
interessanten Schiffen handeln, die wir im Einzelnen noch sichten werden.

Außerdem wollen wir die gute Tradition beibehalten, Modelle nach den ersten ausverkauften Auflagen zu verbessern und zu überarbeiten – wie bereits bei Zerstörer, Minensucher Typ M40 und Schnellboot Typ S38 geschehen. Hier stehen kurzfristig weitere Modelle an, wie z.B. der k.u.k. Kreuzer »Helgoland«

Vehrte Kunden, liebe Modellbauer, Sie sehen: ein ambitioniertes Programm, das nur mit Ihrer Hilfe, d.h. wenn Sie weiter gewillt sind, das Erschienene auch zu kaufen, verwirklicht werden kann!

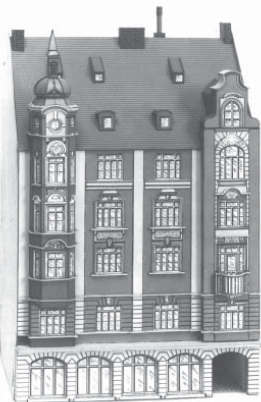
Die geplanten Objekte zusammengefasst:

- Schiffe: Versorger »Altmark«
- Panzerschiff »Admiral Scheer«
- Frachter »Liebenstein«
- Kreuzer »Prinz Eugen«
- Monitor »Novgorod«
- Frachtschiff »Katharina D. Fritzen«
- Schlachtschiff »Musashi« / »Yamato«
- Messerschmitt Bf 110
- Lockheed Neptune P2V
- Grumman OV-1A »Mohawk«
- Architektur: Straßburger Münster
- Alter Hof, München



## Waldmann GmbH schliesst Versandhandel!

Zum 1. Januar 2003 übergibt die Waldmann GmbH Karton-Modellbau International die Auslieferung ihres Verlagsprogramms dem cfm - Verlag in München. Nach fast 25 erfolgreichen Jahren am Karton-Modellbau-Markt und mit dem Wissen, ganz wesentlich zur Renaissance dieses wunderschönen Hobbys beigetragen, ja, es wieder salonfähig gemacht zu haben, ist



cfm-Modell - München, Hans-Sachs-Str. 4

aus diversen Gründen ein Endpunkt erreicht, der leider nicht mehr umkehrbar ist und der das Haus Waldmann zwingt, sich von allen Karton-Modellbau-Freunden zu verabschieden. Verbunden damit ist der Dank für die langjährige Treue und für die im Laufe der vielen Jahre entstandenen Freundschaften.

Geplant ist, Vertrieb und Versandhandel von Kartonmodellen zu o. a. Datum personell und unternehmensrechtlich aus dem cfm-verlag auszugliedern. Die Gründung eines unabhängigen, neuen Unternehmens ist in Vorbereitung - entsprechende Gespräche finden bereits statt.

Die meisten Modelle passen zur Modelleisenbahn - Spur Z, 2 Modelle zur Spur N, die Modelle in 1:250 sind für die Z - ler in diesem Maßstab akzeptabel, eignen sich aber auch für die Dioramenbauer in 1:250 oder als Beladung für diverse Schiffe z.B. von cfm, Möwe, Passat oder JSC und als Zubehör.

Nachstehend eine Übersicht der ins cfm-Programm übernommenen Modelle:

- 10001 Piper 140 Cherokee / Beechcraft B 35 Bonanza  
1:250, 2 Bogen A6, 46 Teile
- 10002 Cessna 172 Skyhawk / Cessna 337 Skymaster  
1:250, 2 Bogen A6, 47 Teile
- 10003 Isartalbahn München, um 1900, mit Folienfenstern,  
1:220, 5,5 Bogen A4, 340 Teile

- 10004 Bahnsteighalle zum Isartalbahn (mit Foliendach) 1:220, 3 Bg A4, 101 Teile
- 10005 Thalkirchner Bahnhof München um 1900, mit Güterschuppen, mit Folienfenstern  
1:220, 3 Bogen A4, 180 Teile
- 10006 Dienstwohnhaus um 1900, (paßt zu 10003, 10004, 10005)  
1:220, 1 Bogen A4, 13 Teile,
- 10007 Abortgebäude für kleinere Bahnhöfe, komplette Inneneinrichtung  
1:220, 1 Bogen A6, 52 Teile
- 10008 Altes Rathaus München, Gotik, restauriert,  
1:220, 4 Bogen A4, 73 Teile
- 10009 Bürgerhaus München Hans-Sachs-Str. 4  
1:160, 4 Bg. A3, 190 Teile,
- 10010 dito Hans-Sachs-Str. 6  
1:160 4 Bg. A3, 195 Teile, wie 10009
- 10011 dito Hans-Sachs-Str. 4  
1:220 siehe 10009
- 10012 dito Hans-Sachs-Str. 6  
1:220 siehe 10010
- 10013 Isartor München, mittelalterl. Stadttor,  
1:220, 4,5 Bogen A4, 84 Teile
- 10015 Original Münchner Dultstand (Dult = Markt),  
1:32, 6 Bogen B4, 66 Teile
- 13435 8 Mini-Mercedes-Fahrzeuge für Spur Z, für Hafendioramen, als Ladung oder Zubehör (1 Actros 1834 Racing Truck, 1 Actros 1857 mit Auflieger, 6 A- u. C-Klasse PKW's zum Hinstellen oder als Ladung auf Actros 1857) 1:250, 1 Bg A4, 60 Teile,
- 13436 10 deutsche Mini-Militärfahrzeuge für Dioramen, als Ladung oder Zubehör, (3 PzKpfw.VI Tiger, 3 Kübelwagen, je 2 PzKpfw, IVC u. 1b)  
1:250, 1 Bg A4, 106 Teile
- 13437 9 deutsche Mini-Militärfahrzeuge für Dioramen, als Ladung oder Zubehör, (je 3 PzKpfw. Panther V, Opel Blitz, 8,8 cm Jagdpanzer, Jagdpanther V)  
1:250, 1 Bg A4, 90 Teile
- 13438 9 US-amerik. milit. Mini-Fahrzeuge für Dioramen, als Ladung oder Zubehör, (3 M4A3 Sherman Panzer, 2 Studebaker US 6, 4 Willy's Jeep)  
1:250 1 Bg A4, 65 Teile,
- 13439 9 brit.-amerik. milit. MiniFahrzeuge, für Dioramen, als Ladung oder Zubehör, (je 3 Panzer A22 Churchill, A27 M Cromwell, M3A1 Halftrack)  
1:250, 1 Bg A4, 64 Teile.
- XXXXX Bastelpostkarte Isartor München  
1:800, 19 Teile
- XXXXX Bastelpostkarte Altes Rathaus München  
1:700, 19 Teile



## Kartonmodell-Vertrieb in Bayern wird re-organisiert!

**NEU!** ab 01.01.2003 **cardmodel-online**  
 Marktstr. 13 • D-84056 Rottenburg  
 Fon: 08781 92347 • Fax: 08781 92521  
[www.cardmodel-online.de/index2.htm](http://www.cardmodel-online.de/index2.htm))

## Papierschiffe: Nicht von Pappe

(Stader Tageblatt vom 16.05.2001)

*Modelle aus Karton sind im Wischhafener Schifffahrtsmuseum ausgestellt*

Von Hans-Lothar Kordländer

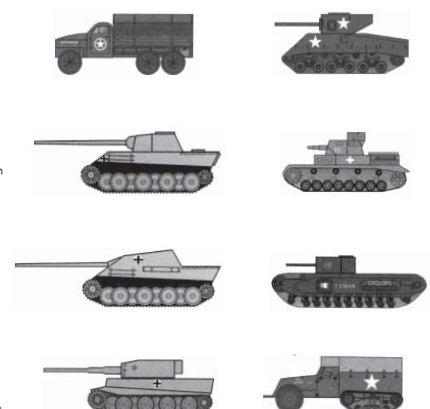
Wischhafen. Reinhold Hahn aus Kiel hat die kleinste Werft in Norddeutschland. Etwa ein Quadratmeter Fläche auf dem Tisch reicht ihm aus, um große und kleine „Pötte“ zu bauen. Mehr als 130 Dampfer und Segelschiffe aus Papier, vorwiegend im Maßstab 1:100. Die Stapelläufe könnten in der Badewanne erfolgen, schmunzelt der ungewöhnliche Schiffsbauer. Eine Auswahl seiner schönsten Bauten präsentiert der Kieler in seiner ersten eigenen Ausstellung vom 18.Mai bis zum 19.August im Kehdinger Schifffahrtsmuseum in Wischhafen.

Seine Werft betreibt Zollbeamter Hahn nur als Hobby. Als junger Mann hat er einmal Schiffsbauer gelernt, Wasser und Schiffe lagen ja vor der Haustür. Zum Modellbau ist er während einer Busfahrt gekommen: Als er den Fahrschein durch die Hände zog, bemerkte er, wie sich das robuste Papier formen ließ. „Daraus lassen sich ja gut Spundwände von Schiffen gestalten“, durchfuhr er ihn. So wagte er sich an sein erstes Papierschiff heran. „Zunächst habe ich einen Phantasiedampfer gebaut“. Aus der anfänglichen spontanen Idee wurde schließlich eine Leidenschaft. Fast die gesamte Fördeflotte hat er zunächst nachgebaut. Hahn besorgte sich Pläne für Schiffe und baute diese aus Pappe detailgetreu nach. „Manche mögen das für Kinderkram halten“, so Hahn. „Doch das ist eine schwierige Arbeit.“

Die Materialkosten sind gering. Stärkeres Papier bekommt man überall für ein paar Pfennige. Entscheidender Faktor ist die Arbeitszeit: Etwa 50 bis 100 Stunden benötigt Hahn für seine Miniaturschiffe. „Je nachdem, wie gut die Pläne sind.“

Regelmäßig nimmt Hahn an Treffen von Freunden des Papierschiffbaus in Bremerhaven teil. Förderer dieses Hobbies ist insbesondere Dr. Siegfried Stöltzing vom Deutschen Schifffahrtsmuseum. Zur Eröffnung in Wischhafen wird er über die Schiffe referieren, die zwar aus Pappe gebaut, aber längst nicht von Pappe sind.

## Neu im cfm-Verlag: ab 1.1.2003 Militärfahrzeuge 1:250



\*dieses URL ist erst ab 01.01.2003 freigeschaltet

# cfm-Report



cfm-Modell »Baade 152«



cfm-modell »Braunfels«



Hist. Feldpostkarte 17.4.1915 »S.M.S. Scharnhorst«



Walter Ruffler und seine »Papiermechaniken«



homepage www.cfm-verlag.de



homepage thomas pleiner



cfm-Modell »Graf Spee«

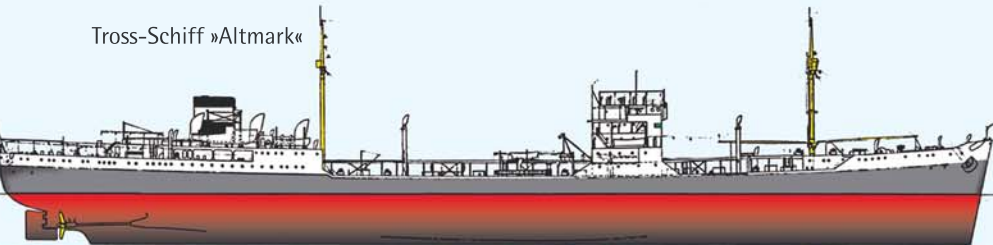


Michael Müller / cfm-Verlag (r.) im Gespräch mit Richard Petersen



Das interessierte Publikum

Tross-Schiff »Altmark«



Kontrollbau »PRINZ EUGEN« 2. Auflage (geplant für 2003)



Danziger Impressionen (Diorama)

Messe Sinsheim 2002



Schnelle s Minensuchboot (Bundesmarine)

...farbige Eindrücke aus Bremerhaven 2002