

cfm

Mitteilung 2009/10



Ina Seidel Bogen 100, 81929 München

Inhalt:

- 1.) In eigener Sache
- 2.) Bordflugzeuge
- 3.) Zerstörer »Z 25« (3. Teil)
- 4.) Großzerstörer
- 5.) Messe Friedrichshafen 2009
- 6.) Passat Verlag
- 7.) Verlag Michael Bauer
- 8.) cfm Verlag Vorschau
- 9.) Termine
- 10.) Gesamtlieferprogramm

Impressum:

Herausgeber:

cfm-Verlag
Ina Seidel Bogen 100
D - 81929 München

Verantwortlich für den Inhalt:

Michael Müller
Tel.: 089 - 93 04 413
Fax: 089 - 99 68 63 70
E-Mail: mm-druckmuenchen@t-online.de
Internet: www.cfm-verlag.de

Gestaltung, Satz und Layout:

Franz Holzeder

Die Mitteilung erscheint in unregelmäßigen Abständen.

1.) In eigener Sache

von Michael Müller

Jährlich ist diese Rubrik erschienen. Ausnahme war hier das Jahr 2004, in diesem Jahr wurde keine Ausgabe gedruckt. In dieser Rubrik schrieb ich immer über die Aussichten und Nöte, die den Verlag über das Jahr hinweg bewegten.

Heute im Januar 2010 ist eine ganz besondere Zeit, um über die Zukunft des Verlages zu berichten. Die cfm Adresse hat sich geändert (siehe Impressum). Wie bereits in der letzten Ausgabe angedeutet, wird der Verlag sein Programm in neue Richtungen erweitern. Das sind jetzt im wesentlichen Aufträge, die von verschiedenen Firmen an den cfm Verlag gegeben werden, z.B. Aufträge für die Konstruktion von Verpackungen mit speziellem Design, das Anfertigen von Fächermappen, das Konstruieren von Modellen für Ausstellungs- und Werbezwecke und vieles mehr. Bereits erschienen sind hier die Modelle der Deutschen Nationalbibliothek in Leipzig und das LKW-Modell der Spedition Ascherl in München. Dieser Weg wird weiter beschritten. Der Nachteil: die Modelle erscheinen nicht im allgemeinen Handel und sind bestenfalls über die jeweiligen Auftraggeber zu beziehen. Die Beweggründe sind einfach zu erklären: Ein neues, gut detailliertes, aufwändig konstruiertes und in vielen Bögen gedrucktes Modell - nehmen wir hier an, in der Größe eines leichten Kreuzers - spielt die Kosten nicht mehr herein.

Die Ursache, das ist aus meiner Sicht, dass zum einen viel zu viele Modelle auf dem Markt sind und die Käufer nicht analog zu den Modellen gewachsen sind.

Negativ wirkten sich noch die Turbulenzen einiger Verlage und Händlern aus. Auch der cfm Verlag erlitt hier einen finanziellen Schaden. Das sind die Gründe, die es dem Verlag derzeit sehr schwer machen, ein neues Modell auf dem Markt zu bringen. Wenn sich die Lage wieder bessert, kann man auch über Neuerscheinungen nachdenken. Das ist die momentane Situation im Januar 2010.

Zum Schluss die gute Nachricht: Der Verlag existiert noch und das Sortiment in gut gedruckter Qualität ist weiterhin zu haben.

2.) Bordflugzeuge

von Michael Müller



Neuheit 2008

Im Jahre 2008 war der Zusatzbogen Bordflugzeuge die bisher letzte Neuerscheinung im cfm Verlag. Dieser Bogen entstand aus der ursprünglichen Idee, vernünftige und stimmige Konstruktionen der Bordflugzeuge mit den richtigen Kennungen heraus zu bringen. Ein Unterfangen, das im ersten Anlauf eigentlich ganz einfach aussah. Die richtigen und guten Konstruktionen waren ja vorhanden, nämlich die He 60, konstruiert von Herrn Erwin Dengler und die Ar 196 von Herrn Dieter Pongratz. Überraschung beim Probefbau: die He 60 war das viel größere Flugzeug als die Ar 196.

Das Problem war aber das Zuordnen von Kennungen.

Hier wälzte ich viel Literatur. Bilder gab es genug, aber es kamen immer wieder neue Überraschungen ans Licht. Waren die zivilen Kennungen, beginnend mit dem Buchstaben „D“ dann Bindestrich und weiteren vier Buchstaben noch einigermaßen übersichtlich, wurde ab Ende 1936 das Chaos immer größer. Die Luftwaffe, die ursprünglich unter einem zivilen Mantel versteckt war, begann sich als eigenständige Waffengattung zu etablieren. Damit einhergehend war die vollständige Eingliederung aller Fluggeräte von Heer und Marine in

diese Waffengattung. Den Kriegsschiffen wurden ab diesem Zeitpunkt nun die Flugzeuge nur fallweise von der Luftwaffe überlassen. Die Ausbildung der Piloten, das Stellen von Ersatzmaschinen, die Neubestellung und die Wartung geschahen in Gänze bei der Luftwaffe.

60 verschwanden und es wurden militärische Nummerierungen eingeführt. So kam es, dass eine Kennung nicht gleichzeitig, aber zeitnah, auf verschiedenen Schiffen zu sehen war. Hier z.B. die Kennung 60+F95, sie war auf der Leipzig, Karlsruhe und Königsberg und vielleicht auf noch

1938 auf der Königsberg. Den Sommer über stand das Flugzeug für Ausbildungszwecke im Fliegerhorst in Kiel und so weiter. Herr Pongratz und ich haben viele Bücher gewälzt, viele Archive besucht und viele Bilder gesichtet. Das fatale daran war, dass hier nicht die Marineliteratur allein zum Ergebnis führte, sondern darüber hinaus mussten auch noch die zugänglichen Luftwaffenarchive gesichtet werden. So verbrachten wir noch viele Stunden in diversen Museumsbibliotheken. Weiter mussten auch noch alle uns zugänglichen Flugzeug-Zeitschriften gesichtet werden. So konnten wir bei der Blücher eine Ar 196 entdecken, die die seltsame Kennung 60+AA trug, Es war wohl noch eine Versuchs- oder Erprobungsmaschine, die dem später aufgelösten Stützpunkt Kiel unterstand. Natürlich gab es auch Arados, die den Bildbeobachtern oder dem Propaganda-Ministerium unterstanden oder an diese ausgeliehen wurden. Es wurden Kennungen auf Fotos entdeckt, bei denen wir bis heute nur Vermutungen anstellen konnten. Vielleicht kann in der Zukunft noch einiges geklärt werden.



Modelle: Michael Müller
Foto: Peter Wolfrum

Auch wurden die Flugzeuge jetzt noch dem Luftwaffen-Kommando 6 in Kiel übertragen. Die zivilen Kennungen auf der He

mehr Schiffen im Einsatz. Im März 1938 war die He 60 auf dem Leichten Kreuzer Nürnberg zu sehen und vom April bis Mai

3.) Zerstörer Z 25 (3.Teil)

von Michael Müller
Fotos und Modell: > Z25 < von H. Gilles

In dem vorher erschienen zweiteiligen Bericht in den cfm Mitteilungen 2007 und 2008 wurden der Schiffsbau, die Antriebsanlage und die Bewaffnung des o.g. Typs beschrieben und kritisch bewertet.

Im dritten und damit im Schlussteil wird noch ein wesentlicher Teil eines Kriegsschiffes beschrieben. Es handelt sich hier um die optische oder elektronische Ausrüstung, zum Erkennen eines Gegners, zur Einschätzung der eigenen Lage und damit zur Steuerung des eigenen Waffeneinsatzes. Heute wird diese Aufgabe ganz selbstverständlich von verschiedenen Radarsystemen und mit Hilfe von computer-gestützten Rechnern übernommen. Doch wie war es früher?



Zu Segelschiffszeiten hatte man ein oder mehrere Fernrohre, mit denen man den Feind erspähen konnte. Man konnte dann, je nach Windverhältnis, die Schlacht annehmen oder fliehen. Bis es dann zum

Gefecht kam, vergingen oft mehrere Stunden.

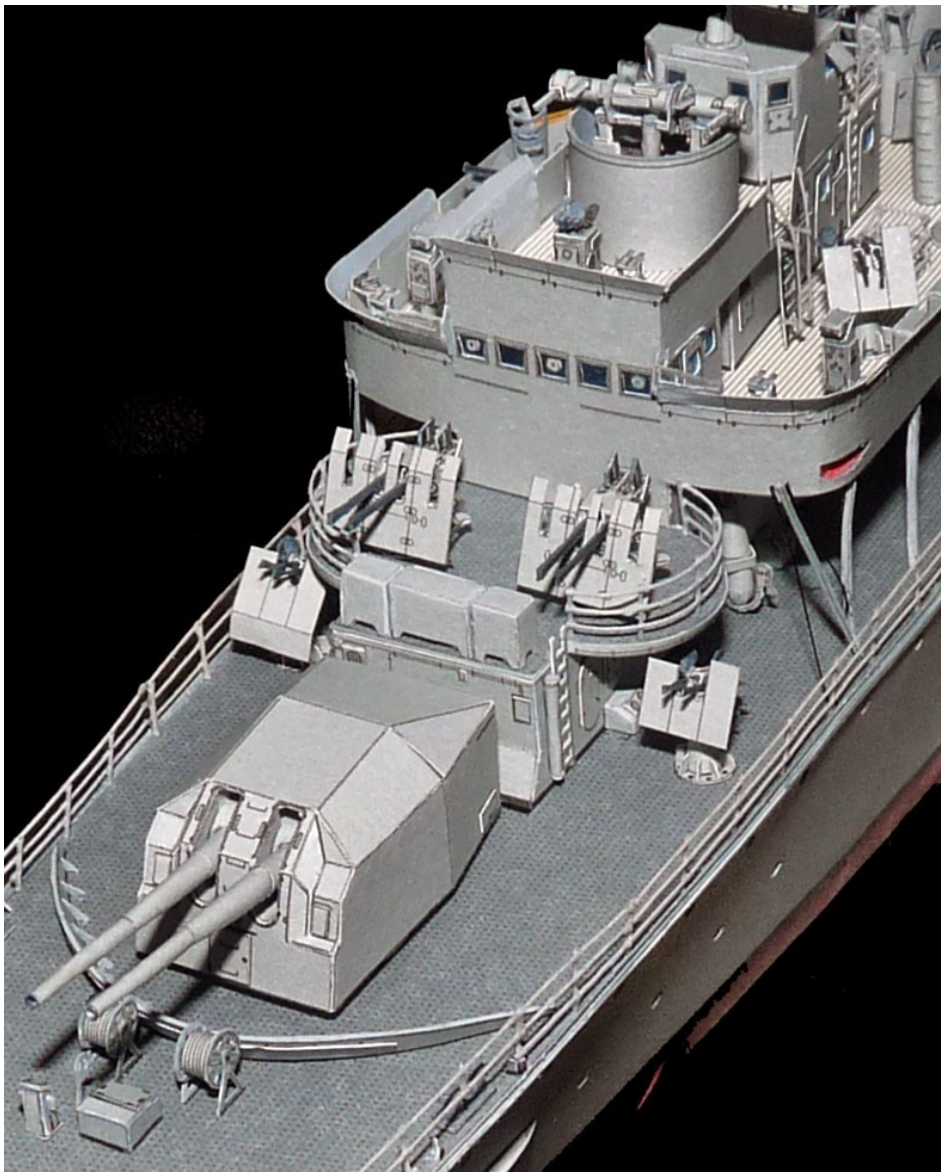
Im Maschinenzeitalter wurde diese Zeit erheblich reduziert, so z.B. in der Skagerrak-Schlacht Ende Mai 1916: Um 14:00 Uhr erfolgte die erste Sichtmeldung beim Anhalten eines dänischen Dampfers, bereits um 14:10 Uhr kamen englische leichte Kreuzer in Sicht und das Gefecht begann unverzüglich. Beide Schlachtkreuzer-Geschwader, die deutschen und die englischen, sahen sich - durch die Funkprüche ihrer jeweiligen Schiffe informiert - um 15:36 Uhr. Die ersten Salven folgten um 15:48 Uhr. Bereits um 16:06 Uhr explodierte die „Indefatigable“ und 20 Minuten später versank die „Queen Mary“. Als das zweite englische Geschwader hinzu kam wurde die „Invincible“ um 18:23 Uhr versenkt. An dieser Zeitfolge kann man erkennen, dass die Reaktionszeiten schon erheblich reduziert waren. Warum wird hier die Skagerrak-Schlacht überhaupt erwähnt?

Zum einen war das Radargerät bereits schon erfunden. Der deutsche Ingenieur Christian Hülsmeier hat bereits im Jahre 1904 den ersten Erfolg mit seinem Telemobiloskop feiern können. Er erkannte mittels reflektierender Strahlen von einer Rheinbrücke in Düsseldorf ein im Nebel entgegenkommendes Schiff bereits in 5 km Entfernung. Der zweite Grund ist der, dass bereits Admiral Hipper, der Führer des deutschen Schlachtkreuzer-Geschwaders, die Wichtigkeit einer Schlachtfeldbeleuchtung (welch modernes Wort) erkannte. Volle 20 Minuten lagen die deutschen Schiffe unter schwerstem Beschuss der Engländer ohne sich, wegen mangelnder Sicht, wehren zu können.

Diese 20 Minuten hätten zum Desaster der deutschen Flotte werden können. Nur am Rande erwähnt: Diese 20 Minuten führten unmittelbar nach der Schlacht zu furchtbaren Auseinandersetzungen zwischen den Admirälen Jellicoe und Beatty, die bis in die 30er Jahre auf das heftigste fortgeführt wurden. Aber Admiral Hipper hatte diesen Schwachpunkt erkannt und forderte in einer Denkschrift nach der Schlacht bessere elektrische und elektronische Geräte. Es ist zu vermuten, dass er die Erfindung von Herrn Hülsmeier bereits kannte.



Aber was geschah mit der so bahnbrechenden Erfindung? – Nichts! In der deutschen Flotte sprach man zwar von dieser Erfindung, aber der Krieg sollte 1917 bereits zu Ende sein. So war eine weitere Entwicklung des Radars mir den entsprechenden Schulungen der Mannschaften nicht mehr sinnvoll. Das Deutsche Reich war zwar Inhaber der weltweiten Patente, konnte oder mochte nichts damit anzufangen. Nach dem Krieg bot Herr Hülsmeier sein Patent weltweit an, doch er stieß auf kein Interesse. Wegen mangelnder finanzieller Mittel war das Patent Mitte der zwanziger Jahre nicht mehr aufrecht zu



erhalten. So hatten Wissenschaftler aus allen Nationen Zugang zu den Unterlagen und der Patentanmeldung.

Der japanische Professor Yagi entdeckte die Richtantennen. Sie werden heute noch unter den Begriff „YAGI-Antennen“ weltweit benutzt. Die Amerikaner Young und Taylor von der United States Naval Research führten weitere Experimente auf der 5 mtr.-Welle durch und konnten Erfolge nachweisen. Auch in England forschte man intensiv weiter, doch nirgends in der Welt erkannte man den Wert der Erfindung. Im Nachhinein war, nach Ansicht aller Fachleute, ein brauchbares Radarsystem bereits 1922 weltweit zu haben gewesen, aber niemand erkannte den praktischen Nutzen des Systems und die Forschungen schiefen auch langsam wieder ein. Nur in Deutschland wurde auf Sparflamme weiter geforscht und es wurden die ersten Großgeräte vom Typ „Freya“ auf experimenteller Basis gebaut.

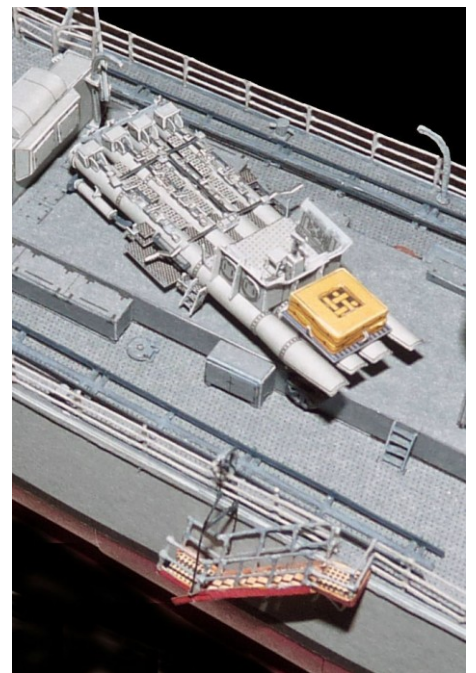
In Deutschland beschäftigten sich mittlerweile viele Firmen wie Telefunken, Schaub-Lorenz, Pintsch, GEMA und viele kleinere Labors immer wieder mit dieser Erfindung. Aber sie stießen weder beim Heer, der Luftfahrt, der Marine oder bei den Reedereien auf Verständnis.

Als Deutschland nach der Machtergreifung durch die Nationalsozialisten massiv aufzurüsten begann, versuchte man in Frankreich, England und in vielen anderen Nationen dagegen zu halten. In England erkannte man bereits 1934, dass die deutsche Luftwaffe, bei gleich bleibender Entwicklung, der englischen überlegen sein würde. Wegen der vorangegangenen Sparmaßnahmen konnte man diesen Vorsprung so schnell nicht mehr einholen. Durch die immer stärkere Aufrüstung der deutschen Luftwaffe war das englische Festland massiv gefährdet. Man suchte verzweifelt nach Gegenmaßnahmen und in England arbeiteten die Wissenschaftler - anders als in Deutschland - eng mit den Militärs zusammen. Man musste ein Frühwarnsystem haben, damit man die englischen Jagdflugzeuge, zielgenau gegen die deutschen Bomber einsetzen konnte. Man besann sich auf das alte Telemobiloskop und sah sich auch die Fortentwicklungen genauer an. Man erkannte sehr bald, dass dies ein sehr brauchbares System sein könnte und machte sich verstärkt an die Arbeit. In Deutschland hatte man auf diesem Gebiet einen großen Vorsprung, aber was nützt dies, wenn niemand den Wert erkennt. Dazu kam noch, dass man durch

die Verfolgung der jüdischen Mitarbeiter viele wertvolle Wissenschaftler verlor. Diese wurden, soweit sie fliehen konnten, bei den anderen Nationen gerne gesehen und brachten natürlich ihr Wissen dort in die jeweilige Forschung ein.

Es ist geradezu unverständlich, warum dieses bereits erforschte Frühwarnsystem in Deutschland kaum bis gar nicht genutzt wurde. In der Marine befassten sich einige wenige Leute mit den Möglichkeiten des Radarsystems und sahen einen Nutzen darin. So wurde bereits 1938 das Panzerschiff „Admiral Graf Spee“ mit einem leicht abgewandelten Freya-Gerät - hier Funkmessgerät (Fu MG 39 G) genannt - ausgestattet. Es war somit weltweit das einzige Schiff, das ein Radargerät an Bord hatte. Bald darauf begann der Zweite Weltkrieg.

Nach dem ersten Sieg gegen Polen, der geglückten Besetzung von Norwegen und der erfolgreichen Niederwerfung von Frankreich sahen sich die Nationalsozialisten bereits am Ziel ihrer Eroberungssehnsüchte. England wird sich dem Druck der Luftwaffe und der Umzingelung durch die U-Boote schon beugen. Das militärisch schwache Russland wird in maximal 2 bis 3 Monaten zu besiegen sein und der Krieg ist aus. Aber England beugte sich nicht. Die britische Luftwaffe wurde immer besser und konnte mit der Unterstützung durch die amerikanische Wirtschaft massiv aufrüsten. Das britische Frühwarnsystem ließ die Verluste der deutschen Luftwaffe in die Höhe schnellen. Die geplante Niederwerfung Englands war dahin. Ganz im Gegenteil, die deutsche Luftwaffe wurde so nachhaltig geschädigt, dass sie ihre einstmalige Stärke und Überlegenheit während des gesamten Krieges nicht wieder erreichte.

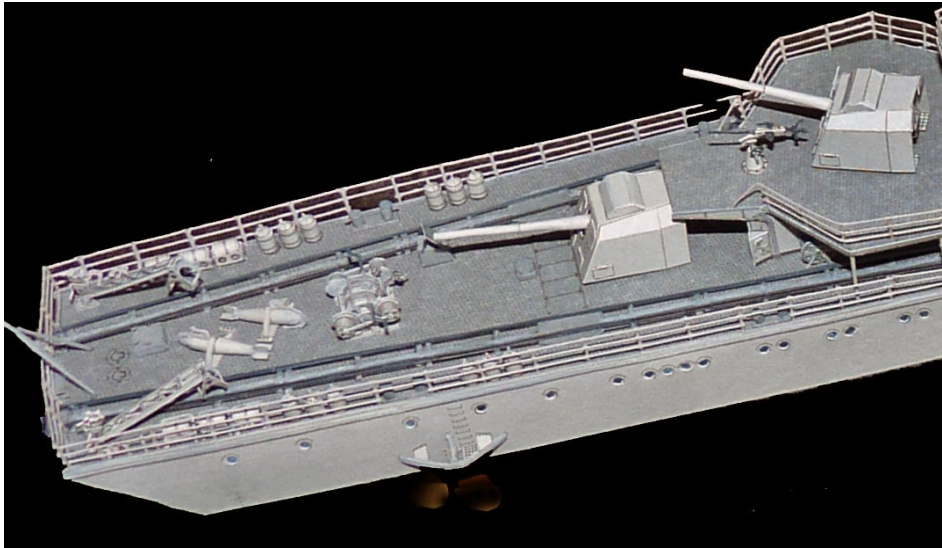


Erst als England seinerseits, mit ihrer Royal Air Force die deutschen Häfen angriff, sah man sich langsam nach einer Möglichkeit um, diesen zu begegnen. Jetzt beschäftigte man sich intensiver mit

der vorhandenen Radartechnik. Schon 1938 war das „Würzburg-Gerät“ serienreif. Dieses Gerät konnte aus einem Pulk von anfliegenden Flugzeugen ein einzelnes Objekt herauspicken und der Flak genaue Zielkoordinaten liefern. Aber es dauerte bis Ende 1940, als man diese Idee überhaupt aufgriff und einsetzte. So ging es weiter. Die Engländer und Amerikaner

die ganz kleinen Schiffe, wie U-Boot, Schnellboot, Räumboote etc., waren auch die kleinsten Antennen viel zu groß. Die großen Antennen (Matratzen im Marinejargon genannt) hatten eine Reflektionsgröße, die über die eigentliche Abstrahlung der sehr kleinen Schiffe weit hinausging. Sie wurden daher vom Gegner sehr leicht eingepellt. In der Marine hatten

den erhofften Sieg einbrachten. Dies alles auf der Grundlage von deutschen Erfindungen. Es ist über dieses Kapitel der Technik natürlich noch nicht alles gesagt oder geschrieben aber für das erste will ich es dabei belassen.



entwickelten nun systematisch die Radargeräte weiter, brachten die Geräte an die Front und schulten geeignetes Personal. In Deutschland wurde meist nur passiv reagiert. Als man 1943 bei Rotterdam aus einem abgeschossenen englischen Bomber ein Radargerät entdeckte das auf einer Wellenlänge von nur 9 cm arbeitete und hervorragende Ergebnisse brachte, kramte man deutscherseits eine längst schon vergessene Entwicklung hervor, die ebenso gut arbeitete. Dieses Gerät wurde dann - aber erst Mitte 1944 - als „Typ Berlin“ eingesetzt. Zuerst bei der Luftwaffe und dann im Herbst 1944 bei der Marine. Zu allem Überfluss hatte sich etwa ab Ende 1940 die deutsche Luftwaffe die komplette Radarentwicklung einverleibt, für die Marine wurde kaum etwas Geeignetes entwickelt.

Das Gerät vom Typ „Frey“, eine Art von Übersichtsradar mit großer Reichweite, wurde weiter entwickelt und mit technischen Neuentwicklungen auf allen großen Schiffen der Kriegsmarine eingebaut. Da es aber ursprünglich für den Landeinsatz vorgesehen war, erwies es sich auf den Schiffen sehr störanfällig. Nässe, Erschütterungen und Temperaturschwankungen führten häufig zu Ausfällen. Das Würzburg-Gerät war für die Kriegsschiffe zu groß und dort, wo dieses Gerät eingebaut wurde, wie etwa bei der Togo, musste das Gerät aufwändig dreiachsig stabilisiert werden. An einer Verkleinerung des Würzburg-Gerätes wurde zwar gearbeitet, aber ein Typ kam meines Erachtens nur auf der „Tirpitz“ zum Einsatz. Das „Frey“ Radar wurde verkleinert und ging mit verschiedenen großen Antennen-Maßen als Hohentwiel-Gerät zur Kriegsmarine. Diese Geräte wurden dann, vom Zerstörer aus abwärts, auf den Schiffen eingebaut. Für

sie schnell die schlechte Bezeichnung „Granaten-Sammel-Kasten“ weg, mit der Folge, dass diese Geräte oft nicht eingeschaltet wurden. Aber im Jahr 1943 Frühjahr / Sommer, kam die deutsche Radarentwicklung langsam in Schwung. Besonders die Luftwaffe hatte im Bereich der Nachtjagd zur Bekämpfung der Bomberströme großen Bedarf. Jetzt kam eine weitere Überraschung zu Tage, man hatte bereits fast alles entwickelt, was man bei Luftwaffe und Marine so brauchte. Man hatte Fernüberwachungsradar, Zielverfolgungsradar, Suchgeräte für den Nahbereich, Radar-Störgeräte, und Freund/Feind-Erkennungs-Systeme. In der Nachtjagd hatte man bereits ein Fluggerät entwickelt, bei dem der Pilot nur noch fliegen musste, alles andere übernahmen die Radargeräte bis zur automatischen Schussauslösung.

SelbstBahnrechnungs- und Bahnverfolgungsgeräte zur Steuerung von Raketen waren vorhanden. In der Kriegsmarine kam Anfang 1945 noch das Flaksteuerungs-Gerät FuMo 231, genannt „Euklid“ zum Einsatz. Dieses Gerät konnte ein Flugziel aufnehmen, ein Flakgeschütz automatisch auf das Ziel ausrichten und dieses dann bekämpfen. Nach dem Kriege wurde dieses Gerät in leicht abgewandelter Form von den Siegermächten übernommen und war bis Anfang der 90er Jahre noch im Gebrauch. Die Ignoranz der deutschen Militärs gegen die Radarentwicklung war frappant und ist mit nichts zu entschuldigen. Den Alliierten war das nur recht und viele Siege konnten sie mit Hilfe ihrer Radargeräte erringen. Der englische Premierminister Winston Churchill schrieb in seinen Memoiren, dass diese Geräte England vor der deutschen Invasion bewahrte und letztendlich den Alliierten

4.) Großzerstörer

von Michael Müller

In den voran gegangenen Kapiteln des Zerstörers Z25 wurden nun viele Aspekte beleuchtet, die für die Schiffe der Kriegsmarine, hier besonders den Typ Zerstörer, von Bedeutung waren. Aber was war nun der beste oder annähernd der beste Großzerstörer, der vor dem zweiten Weltkrieg konstruiert wurde? Alle Marinen der Welt experimentierten mit diesem Typ. Der Washington Vertrag versuchte, allen Nationen Beschränkungen in der gesamten Rüstung auf zu erlegen. Für die Kriegsmarinen der Staaten England, Amerika, Japan, Frankreich und Italien wurden Tonnage- und Kaliberbeschränkungen für jeden Schiffstyp festgelegt. Deutschland war sowieso schon mit sehr strikten Rüstungsbeschränkungen belegt worden. Dieser Vertrag führte dazu, dass die Konstrukteure jeder Nation in den jeweiligen Schiffsklassen bis ans Limit gingen. Den Anfang machten die Japaner mit den Zerstörern der Fubuki-Klasse. Die Tonnage betrug bei diesen Schiffen ausgerüstet über 2.000 to. und sie führten 6 Geschütze von Kaliber 12,7 cm mit sich. Die Marinefachleute waren überrascht. Die Amerikaner, eigentlich mit einer riesigen Zerstörer Flotte gesegnet, die erst am Ende des ersten Weltkrieges gebaut wurden, antworteten mit der Porter Klasse. Jetzt waren die Engländer am Zuge. Sie hatten ebenfalls genügend gute Zerstörer, aber nun bauten sie die Tribal-Klasse. Die Italiener bauten eine große Serie von schnellen und großen Zerstörern, nämlich die Schiffe der Soldati-Klasse Serie 1 und 2, insgesamt 19 Schiffe. Die Franzosen folgten nur zögerlich, aber auch sie machten sich Gedanken. In Deutschland durfte man sich erst ab 1935 mit dem Bau von Zerstörern befassen. Man begann aber sofort mit dem Bau von Großzerstörern ohne sich irgendwelche praktische Erkenntnisse angeeignet zu haben. Mitte der 30er Jahre hatten die Amerikaner, Engländer und Japaner ihre Zerstörer im praktischen Flottendienst. Die daraus resultierenden Erfahrungen waren so negativ, dass sofort einige Umbauten vorgenommen wurden. Der Bau von Großzerstörern in den genannten 3 Marinen wurde eingestellt und es wurden wieder kleinere, praktischere Typen gebaut. Die Großzerstörer brauchten einfach zu viel speziell geschultes Personal und waren reparaturanfällig. Durch ihre Toplastigkeit waren sie schwer zu manövrieren und bei großer Seestärke immer vom Untergang bedroht. Solche Schiffe konnte man im Krieg nicht gebrauchen. Nur in Frankreich beschränkt man

noch den Weg zum Bau von immer größeren Zerstörern. Aber man tastete sich langsam an immer größere Schiffe heran, so konnte man die Erfahrung der voran gegangenen Entwürfe ausgiebig testen und im neuen Entwurf verwerten. So wurde endlich der wohl beste Zerstörer, der 2610 to Typ der Fantasque-Klasse im März 1935 in Dienst gestellt. Das Schiff trug 5 Geschütze vom Kaliber 13,9 cm und hatte 3 Torpedorohrsätze mit jeweils 3 Rohren an Bord. Schaut man sich Bilder des Zerstörers an, so fällt auf, dass der Rumpf sehr mächtig und die Aufbauten relativ niedrig waren. Das ist der Grund des sehr guten Seeverhaltens dieser Schiffe, die auf allen Meeren bis hin zum Indischen Ozean und Chinesischen Meer ihren Dienst versahen. Einziger Nachteil, der Stabilität geschuldet, war die geringe Zuladung an Munition, die an Bord verstaut werden konnte. Ein Seegefecht, mit dem Einsatz aller Waffen hätte für diese Schiffe maximal 20 Minuten dauern dürfen, dann wäre die gesamte Munition verschossen. Man sieht aus den Schilderungen ein komplett perfektes Schiff kann es nicht geben. Auch heute noch gehen die Konstrukteure an ihr Limit, und auch heute noch kann man bei so manchem Schiffstyp nur hoffen, dass sie keinen Waffengang überstehen müssen.

5.) Messe Friedrichshafen 2009

Bericht von Reinhard Metzler
Fotos: Michael Bauer

Werbung pur für Kartonmodellbau

Mit einem attraktiven Messestand präsentierten sich die Modellbauer der „IG Kartonmodellbau“ auf der diesjährigen Bodensee-Modellbaumesse den rund 40.000 Besuchern und machten wiederum gute Werbung für den Kartonmodellbau.

Auf dem übersichtlichen 60m²-Stand in Halle 7 boten 15 Kartonisten/innen eine vielfältige Palette von Kartonmodellen, die beim zahlreichen Publikum reges Interesse fand.



So beeindruckte der von Werner Seiler (Rorschach/CH) gebaute Fischadler. Mit ausgebreiteten Flügeln und der Beute in den Fängen schwebte dieser riesige „Pa-



pieradler“ über einem Modell der Titanic im Maßstab 1:200.

Messeeneuling Walter Hammel hatte diverse Schiffsdioramen, u.a. die „Nella Dan“ dabei. Volker Detzel stand vor einem Jahr noch bewundernd als Besucher vor dem Messestand, nun konnte er als Aussteller schon mit präzise gebauten Kirchenmodellen (z.B. Kölner Dom, Dresdner Frauenkirche) glänzen.



Hans-Jürgen Haberer brachte mit seinen Militärfahrzeugen, Panzern und Flugzeug-Modellen manchen Besucher zum Staunen und einige wollten es nicht glauben, dass diese polnischen Modelle aus Papier sind.

Reinhard Metzler zeigte, wie man aus einfacheren Standardmodellen wie z.B. der Wilhelmshavener „Admiral Scheer“ oder dem cfm-Zerstörer „Erich Koellner“ durch Supern äußerst attraktive Schiffsmodelle erhält. Bemerkenswert vor allem das Echtholz-Teakdeck der „Admiral Scheer“. Bei Michael Müller und Dieter Pongratz war das gebaute cfm-High-End-Modell des Z25-Zerstörers gleich doppelt zu bewundern. Konstrukteur Dieter Pongratz werkelte am Schiffsrumpf seines neuen Projektes rum, wobei das gedrungene, breite Spantengerüst sich wohl zu einem Eisbrecher entwickelt. Man darf auf das Ergebnis gespannt sein.

Dom-Meisterin Ulrike Wolfrum vollendete während der Messe ihren „Berliner Dom“. Ihr Mann Peter Wolfrum hatte gleich einen meterlangen Eisenbahnzug aufgetischt. Besonders ins Auge stachen auch die liebenswerten Gebäude von Gilbert Baud. Beeindruckend am Tisch von Hans-Gerd Schöneberger, das mächtige Schlachtschiff „Nelson“ von Fly, im Maßstab 1:200

und im Gegensatz dazu die kleine kanadische Korvette „Agassiz“ (M1:200), die in der Detailtreue wohl kaum mehr zu überbieten ist.

Noch krasser waren die Größenunterschiede auf dem „Flugplatz von Roman Seißler“ vom großen Airbus bis zu den Dreideckern im Miniformat.

Werner Winkler baute eifrig am neuesten HMV-Modell „Bleichen“ und unter den wei-

teren ausgestellten Preziosen stach der elegante HMV-Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm“ hervor. Ein buntes Panoptikum vom Motorrad bis zum Panzer hatte Thomas Gluske aufgeboten. Er gehört auch zu den Ausstellern, die den Messeaufenthalt zum intensiven Basteln nutzen.



Und - last not least - kommen wir zu den Aushängeschildern unseres Messestandes. Gemeint sind unsere noch sehr aktiven Senioren Elisabeth Wicki Mettler aus Zollikon/CH und Richard Petersen aus Hamburg. Elisabeth präsentierte uns die verbesserte Variante ihres eigenen Modells „Gasthof Grüner Hut“ und wenn Elisabeth von ihrem langjährigen Heimatort in den Jugendjahren dort erzählte, fühlte man sich direkt in den „Grünen Hut“ mit

seinem gemütlichen Biergarten versetzt. Richard, der rund 1.000 km aus dem hohen Norden angereist kam, hatte eine ganze JSC-Flotte im Maßstab 1:400 mitgebracht. Im Gegensatz dazu stand sein derzeitiges Werftobjekt, der Flugzeugträger „Saratoga“ im Maßstab 1:200.

Es ist schon erstaunlich was, unsere Senioren, die beide nominell schon über 80 Jahre alt sind, für eine Fitness und Ausstrahlungskraft besitzen. Auf das Publikum wirken Sie jedenfalls wie ein Magnet mit ihrer Begeisterung für den Kartonmodellbau.

Unsere agilen Nestoren sind der beste Beweis für die These „Modellbau mit der dazu geforderten Feinmotorik fördert die geistige Fitness“.

Die IG Kartonmodellbau hat mit ihrem ausgewogenen und breit gefächerten Modellangebot für ein erfreulich reges Publikumsinteresse auf dieser Bodensee-Modellbaumesse gesorgt.

Und unserer Standbesatzung hat es auch richtig Spaß gemacht, dafür trugen natürlich nicht unerheblich die gemütlichen Abende mit gutem Essen, flüssigem Hopfen aus heimischem Anbau und Alleinunterhalter Hans-Gerd bei, der unsere Lachmuskulatur bis aufs Äußerste strapazierte.

6.) Passat-Verlag

von Michael Kirchgäßner

Schiffsmodelle der Extraklasse

Auch in diesem Jahr möchten wir Sie in den cfm-Mitteilungen über die neuesten Entwicklungen im Passat-Verlag informieren.

Von den nicht gerade schönen Ereignissen, von denen wir Kartonmodellbauer im letzten Jahr betroffen waren und denen man nur zusehen konnte, ohne Möglichkeit Einfluss zu nehmen, war der Passat-Verlag in seiner Arbeit nur am Rande berührt. Unsere Arbeit ging planmäßig voran.



Zum Kartonmodellbautreffen in Bremerhaven im April 2009 brachten wir das Modell des Kombi-Frachtschiffes „Santa Inés“ heraus, das in der Modellbauer-Gemeinde große Resonanz gefunden hat. Was man aus diesem Bausatz mit Ätzplatine an Detailreichtum herausholen kann, hat Helmut Brücker in einem Baubericht in unserem Partner-Forum www.kartonbau.de anschaulich gezeigt.

Im Dezember erschien nach längerer Pause wieder ein Minimodell: der Schlepper „Bugsier 14“, ein kleines, knuffiges, aber doch sehr detailreiches Modell. „Bugsier 14“ und seine Schwestern gehörten lange Zeit zum Bild des Hamburger Hafens und passen deswegen auch hervorragend zu unserer „Santa Inés“. Wer möchte, kann eine ganze Schlepperfamilie bauen, die notwendigen Ergänzungsteile mit Bauartänderungen und den verschiedenen Namen/Nummern gibt es als kostenloses Download bei www.kartonbau.de. Außerdem ist für dieses Minimodell auch eine Fotoätzplatine erhältlich. Konstrukteur des Modells war Dr. Henning Budelmann. Unser Partner Wilfried Wiczorek hat das Modell kontrollgebaut, auch



sendem Tonerkarton gedruckt, das ermöglicht eine sehr gleichmäßige Farbe und erspart das Einfärben der Schnittkanten. Auch die Fotoätzplatine wird voraussichtlich gleichzeitig mit dem Modellbogen verfügbar sein.

Nachdem im letzten Jahr das Modell „Hammonia“ ausverkauft wurde, ist nun



darüber finden Sie einen Baubericht im Forum www.kartonbau.de. Dieses Minimodell haben wir auf einen gefalteten DIN-A 3-Bogen gedruckt, dessen eine Seite den Textteil und die Bauzeichnungen enthält, die damit – wie vielfach gewünscht – nicht mehr beim Bau des Modells der Schere zum Opfer fallen.

Zum nächsten Kartonmodellbautreffen vom 23.-25. April 2010 wird von uns ein Modell des Fischereischutzbootes „Meerkatze“ herausgebracht. „Meerkatze“ ist ein Nachfolgeschiff der ersten „Meerkatze“, die vor langer Zeit im Möwe-Verlag (damals noch Lehrmittelinstitut) erschienen ist. Unser Originalschiff wurde vor zwei Jahren ebenfalls ausgemustert und durch einen gleichnamigen Neubau ersetzt. Es trägt nach dem Verkauf durch die VEBEG nun den Namen „Aquarius“. Die Konstruktion des Bogens ist abgeschlossen, gegenwärtig wird noch an der Bauanleitung und deren Skizzen gearbeitet. Andreas Jakobsen hat für uns den Kontrollbau gemacht und darüber ausführlich im Forum www.kartonbau.de berichtet. Bei diesem Modell werden alle grauen Teile auf pas-

die „Pekari“ an der Reihe. Weniger als 10 Exemplare sind noch beim Verlag verfügbar, wer also noch eine „Pekari“ haben möchte, sollte sich beeilen.

Besuchen Sie auch unsere Webseite www.passat-verlag.de. Dort finden Sie unsere Modelle ausführlich dargestellt. Sie sehen, welche Modelle lieferbar sind und können die Bestellfunktion nutzen.

Wir wünschen Ihnen weiterhin viel Spaß beim Bau unserer Modelle.

Kontakt:

Passat-Verlag J. Schulze & Partner
Norderstraße 62
24340 Eckernförde

Tel.: 04351 / 752348

Fax: 04351 / 752349

e-mail: mk@passat-verlag.de



7.) Verlag Michael Bauer

von Michael Bauer

Meine Kartonmodellbaubögen

Schiffe sind das älteste Hobby das ich habe. Der Modellbau ist leider während meines Berufslebens zu kurz gekommen. Mein Wunsch, Modelle wieder in Holz zu bauen, scheiterte an dem Schleifstaub, der dabei entsteht.



Starlight, M 1:250, Länge 8,2 cm

Als Alternative boten sich Kartonmodelle an. So baute ich verschiedene Schiffsmodele im Maßstab 1:250, skalierte einige Bögen und superste die Modelle. Doch etwas fehlte mir noch! Ein Modell aus einem fertigen Bogen zu bauen macht Spaß und



Sabino, M 1:250, Länge 7 cm

das Ergebnis befriedigt einen auch, aber einen Bogen selbst zu konstruieren und das Modell zu bauen, das ist es! Die Suche nach einem geeigneten Konstruktionsprogramm begann. Fündig wurde ich: „RhinoCerus 4“ sollte es sein, und als Geburtstagsgeschenk bekam ich es auch.



Kalender, M 1:250, Länge 19 cm



K.B.K.S. No. V, M 1:250, Länge 21 cm

Nachdem ich die mitgelieferten Übungen durchgearbeitet hatte, war es dann soweit. Ich wagte mich an meine erste Konstruktion. Als Vorbild hatte ich mir einen englischen Puffer, die „Starlight“ (1936) ausgesucht.

Dann ging es flott voran. Es folgten die Baubögen für die Bosphorusfähre „Kalender“ (1911), der englische Zollkreuzer „Vigilant“ (1902), der amerikanische Museumsdampfer „Sabino“ (1908) und dann der Mainkettenschlepper „K.B.K.S. No. V“ (1900). Aktuell konstruiere ich den Salon-dampfer „Luitpold“ (1890) vom Starnberger See.



Vigilant, M 1:250, Länge 14 cm

Da aus der Runde der Kartonisten der Wunsch laut wurde, die Bögen erwerben zu können, biete ich sie zum Kauf an. Sie können per E-Mail bei mir bestellt werden. Mail-Adresse: michael.bauer@bauerm.de Die „Starlight“ kann nur bei David Hathaway (Paper Shipwright) bezogen werden. Internet: <http://www.papershipwright.co.uk>

8.) cfm Verlag Vorschau

von Michael Müller

Anfang März 2010 wurden in Schleißheim, anlässlich einer Modellbaumesse viele Kartonmodelle präsentiert. Unser Stand war noch nie so groß wie heuer. Hier hat Herr Michael Bauer (unser Organisator), hervorragende Arbeit geleistet und uns den nötigen Raum gegeben. Es waren wunderschöne Modelle und auch viele Dioramen zu sehen. Diese Dioramen erzählen eine ganze Geschichte, die über das eigentliche Modell hinaus geht und fanden beim Publikum große Resonanz. Mich persönlich hat die positive Stimmung, die unter den Kartonmodellbauern geherrscht hat, beeindruckt. Diese Haltung lässt die schwierigen Monate, die der Kartonbau hinter sich bringen musste, fast vergessen. Herr Manfred Krüger aus Hanau (GK Verlag) hat uns manches Detail über die Zukunft einiger Verlage und Vertriebswege erläutert und alle waren froh, dass es weiter geht. Welche Modelle und in welcher Form diese erscheinen werden, darüber wurde zwar heiß debattiert, aber konkret ist noch gar nichts.

Für meinen Verlag war der Besuch von Herrn Hofmann, Sachsen, von großer Bedeutung. Herr Hofmann hat von mir bereits schon im letzten Jahr die Lizenz erworben, Lasercuts für die Modelle herzustellen. In Schleißheim wurden nun die ersten Prototypen der Platinen für den Zerstörer „Z 25“ gezeigt. Von der Feinheit war ich begeistert. Noch sind nicht alle Teile fertig gelasert, aber bis zum Treffen in Bremerhaven müsste es soweit sein. Für das nächste Projekt, den Kreuzer Prinz Eugen, müssen noch Überlegungen angestellt werden. Wenn man sich diesen Modellbausatz genauer anschaut, weiß man nicht, wo fängt man an und wo hört man auf. Beim Durchblättern kämen in etwa 10 Bögen im Format DIN A3 in Frage. Der Bogen würde in etwa zwischen 40,- und 50,- EUR kosten, bei 10 Bögen sind das 450,- EUR. Das ist nicht verkaufbar. Wenn die Lasercuts fertig sind, können diese über M. Hofmann, Wiesenstr. 7 in 09573 Erdmannsdorf bezogen werden.

Weiter recherchiere ich an den Räumbooten der Kriegsmarine. Hier hat mir freundlicherweise Dr. Budelmann, Passat Verlag, seine Basis-Konstruktion überlassen,

aber bis zum fertigen Bogen ist noch ein langer Weg.

Herr Pongratz konstruiert ebenfalls sehr fleißig an mehreren Projekten. Was hier zum Abschluss gebracht wird, ist noch offen.

Wie schon erwähnt, ist ein großes offsetgedrucktes Modell kaum noch wirtschaftlich herzustellen. Die Auflagen müssten deutlich kleiner werden, dies ist über eine Offsetmaschine nicht zu schaffen. Der Digital- oder Tintenstrahldruck, aber die Farbqualität, besonders wenn die Farbfläche sich über mehrere Bögen erstreckt, ist einfach zu schlecht und sehr uneinheitlich. Für eine bessere Farbqualität eignet sich nur ein glatter gestrichener Karton, der aber sehr schlechte Biegeeigenschaften hat. Ein Rumpf wie z.B. für den Zerstörer „Z 25“ ist einfach aus dieser Kartonqualität nicht machbar. Es wird auf diesem Gebiet weiter gesucht, vielleicht ist in der Zukunft eine brauchbare Lösung da.

Zum Schluss:

Herr Holzinger ist über seine Firma gerne bereit, Lösungen für Ergänzungs-Konstruktionen anzubieten. E-mail: info@bd-holzinger.de

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

Modellbauausstellung in der Flugwerft Oberschleißheim	06.03.2010 bis 07.03.2010
„Faszination Modellbau“ in der Neuen Messe Karlsruhe	25.03.2010 bis 28.03.2010
22. Internationales Karton-Modellbau-Treffen in BHV	23.04.2010 bis 25.04.2010
Kartonmodellbautreff der IG Bodensee in Radolfzell	08.05.2010
Treffen der Kartonmodellbauer im Technoseum Mannheim	05.06.2010 und 11.09.2010
„Inspiration Modellbau Mainz“ in der Neuen Messe	18.09.2010 bis 19.09.2010
„Modellbau Süd“ in der Neuen Messe Stuttgart	18.09.2010 bis 21.09.2010
Modellbaumesse „Modell+Hobby“ in Leipzig	01.10.2010 bis 03.10.2010
Messe „Modellbau Bodensee“ in Friedrichshafen	29.10.2010 bis 01.11.2010
Treffen der Kartonmodellbauer im Technoseum Mannheim	13.11.2010
Modellbaumesse in Bremen	19.11.2010 bis 21.11.2010
Kartonmodellbautage im Technoseum Mannheim	27.12.2010 bis 30.12.2010

MÜNCHENER SAMMLERKREIS

Sie interessieren sich für kleine Schiffe im Maßstab 1:1250

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

MÜNCHENER KARTONSTAMMTISCH

Jeden ersten Donnerstag im Monat um 17:30 Uhr in der Gaststätte „Gartenstadt“, Naupliastraße 2 in 81547 München.

Erreichbar mit der U1 (Station: Mangfallplatz).

E-Mail: michael.bauer@bauerm.de

10.) Gesamtlieferprogramm des cfm Verlages

Schiffe	Euro
1002 Zerstörer Typ 34 A Erich Koellner	1:250 16,90
1003 Zerstörer Orkan	1:250 15,00
1006 Schwerer Kreuzer Prinz Eugen (Neuaufgabe 2003)	1:250 92,00
1007 K.u.K. Kreuzer Helgoland	1:250 16,90
1008 Minensuchboot M 40	1:250 15,50
1009 Korvette Tarantul (2 Modelle)	1:250 14,00
1010 Küstenwachboote BG 22 / BG 23 (2 Modelle)	1:250 12,90
1011 Schnellboot Typ 38 » S100 « (2 Modelle)	1:250 12,90
1012 Eisbrecher Lenin	1:250 22,50
1013 Kreuzer Swordlow	1:250 22,50
1014 Passagierschiff Potsdam	1:250 28,00
1015 Panzerschiff Admiral Graf Spree	1:250 31,00
1016 Vorpostenboot und Fischdampfer (2 Modelle)	1:250 18,90
1017 Küstenschutzschiff RIGA (ehem. DDR-Volksmarine)	1:250 15,00
1019 Minensuchboot » Typ M35 « (Deutsche Kriegsmarine)	1:250 15,00
1020 Geleitboot / Minensuchboot » Typ M 35 « (Bundesmarine)	1:250 15,00
1021 Schwergutfrachter Braunfels	1:250 19,00
1022 Forschungsschiff Michail Lomonossow	1:250 15,00
1023 Zollkreuzer Hohwacht	1:250 12,50
1025 Nachtjagd-Leitschiff Togo	1:250 31,00
1026 Frachter Liebenstein	1:250 15,00
1034 Frachter Katharina Dorothea Fritzen	1:250 31,00
1035 Küstenwachboot Neustrelitz »BG22« (1 Modell)	1:100 12,50
1036 Schlachtschiff Yamato	1:250 39,00
1037 Konvoischiff Granton	1:250 32,00
1038 Zerstörer » Z 25 «	1:250 42,00

Flugzeuge	Euro
2000 Turbinen-Verkehrsflugzeug Tupolew »TU-104 B«	1:50 21,50
2001 Passagierflugzeug Tupolew »TU-134«	1:50 15,90
2002 Überschall-Verkehrsflugzeug Tupolew »TU-144«	1:100 15,90
2003 Mehrzweckflugzeug Antonow »AN-2«	1:50 10,00
2005 Passagierflugzeug Baade 152 (ehem. DDR)	1:50 16,90
2007 Hubschrauber Bell 205 » UH-1D Huey «	1:50 12,50
2008 Langstreckenauflärer Dornier »Do 17P-1«	1:50 16,50
2009 Passagierjet » Ilyushin IL62 « (Interflug)	1:50 21,50
2014 Piper 140 Cherokee / Beechcraft B35 Bonanza	1:250 2,50
2015 Cessna 172 Skyhawk / Cessna 337 Skymaster	1:250 2,50
2016 Cessna 172 Skyhawk (Kinderbogen)	1:24 2,00
2017 Lockheed Neptun »P2 V-7«	1:50 22,50
2018 Heinkel HE 178	1:50 2,50
2019 Bordflugzeug HE 60 und Ar.196 (versch. Kennungen)	1:250 9,80

Fahrzeuge	Euro
3000 Russischer Panzerwagen	1:25 5,50
3001 Schnellzug-Dampflokomotive Bayerische »S 3/6«	1:45 25,50
3003 10 deutsche Mini-Militär-Fahrzeuge	1:250 3,00
3004 9 deutsche Mini-Militär-Fahrzeuge	1:250 3,00
3005 9 amerikanische Mini-Militär-Fahrzeuge	1:250 3,00
3006 9 britisch-amerikanische Mini-Militär-Fahrzeuge	1:250 3,00
3007 Doppeldeckerbus (für Kinder)	1:20 2,00
3008 Bayerischer Schnellzugwagen (passend zur S 3/6)	1:45 16,90
3009 Bayerischer Packwagen (passend zur S 3/6)	1:45 18,50

Gebäude	Euro
4000 Historischer Bahnhof Rottenburg/Laabert von 1904	1:160 5,90
4002 Münchner Bürgerhaus Hans-Sachs Str. 4	1:160 5,90
4003 Münchner Bürgerhaus Hans-Sachs Str. 4	1:220 5,90
4004 Münchner Bürgerhaus Hans-Sachs Str. 6	1:160 5,90
4005 Münchner Bürgerhaus Hans-Sachs Str. 6	1:220 5,90
4006 Isartor München	1:220 7,70
4008 Bahnsteighalle für Isarthalbahnhof (Epoche 1)	1:220 7,70
4009 Thalkirchener Bahnhof - Isartalbahn (Epoche 1)	1:220 7,70
4010 Dienstwohnhaus - Isartalbahn (Epoche 1}	1:220 2,90
4011 Historisches Abortgebäude (Epoche 1)	1:220 2,50
4012 Altes Rathaus in München / Marienplatz	1:220 6,60
4013 Original Münchner Dultstand	1:32 4,40
4014 Bastei-Postkarte Isartor München	ca. 1:800 1,00
4015 Bastei-Postkarte Altes Rathaus München	ca. 1:700 1,00
4016 Bayerischer Maibaum	28 cm 4,90
4017 Bayerischer Dorfplatz mit Maibaum	42,7 x 14,5 x 28 cm 7,80

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

cfm-Verlag
Ina Seidel Bogen 100
D-81929 München
Telefon: 089 – 93 04 413
Telefax: 089 – 99 68 63 70
E-Mail: mm-druckmuenchen@t-online.de
Internet: www.cfm-Verlag.de



Ina Seidel Bogen 100, 81929 München