



Panzerschiff Admiral Graf Spee

Baubericht und Fotos von Ralph Liedtke

Ich bin im zarten Alter von 37 Jahren, lebe in Erlangen und betreibe den Schiffsmodellbau seit rund 22 Jahren, davon die letzten acht Jahre als Mitglied des SMC Nürnberg.

1992 habe ich mit dem Bau von Schiffen der Deutschen Kriegsmarine im Maßstab 1:100 begonnen. Die Admiral Graf Spee war mein erstes Modell.

Im Moment baue ich den deutschen Flugzeugträger Graf Zeppelin, wobei der Moment bereits ins fünfte Baujahr geht. Auch von diesem wird es einen Baubericht geben.

Namensgebung: Vizeadmiral Maximilian Graf von Spee (22.06.1861 - 08.12.1914). Als Chef des Kreuzergeschwaders nach dem Sieg im Seegefecht bei Coronel (01.11.1914) am 08.12.1914 bei den Falkland-Inseln gefallen.

Das Original

Am 1. Oktober 1932 wurde der Bauauftrag für das dritte Panzerschiff der Marine- werft in Wilhelmshaven erteilt. Diese Panzerschiffe wurden noch nach den Bedingungen des Versailler Vertrags gebaut, der ein Displacement von 10.001 vorschrieb.

Dieses Displacement wurde Deutschland nach dem Ende des Ersten Weltkrieges von den Siegermächten zur Bedingung bei Ersatzbauten gemacht. Der Stapellauf erfolgte am 30. Juni 1934, wo es auf den Namen Admiral Graf Spee, der am 8. Dezember 1914 bei den Falklandinseln in einer Seeschlacht gefallen war, getauft wurde. Die Taufpatin war die Tochter des Admirals, Gräfin Huberta von Spee.

Am 6. Januar 1936 erfolgte die Indienststellung des Schiffes.

Die Länge des Schiffes betrug 186 m, die Breite 21,6 m, der Tiefgang 7,3 m und es erreichte eine Geschwindigkeit von 28 Knoten. (1 Knoten = 1,852 km/h) Das Gewicht lag bei voller Verdrängung bei 16.301 Tonnen, wobei von amtlicher Seite bis Kriegsende immer von 10.001 Tonnen gesprochen wurde. Der Antrieb war bei allen



drei Einheiten etwas Ungewöhnliches für die damalige Zeit und erfolgte ausschließlich über Dieselmotoren. Auf Graf Spee arbeiteten acht schnelllaufende, doppelt wirkende MAN Zweitakt Dieselmotoren, von denen jeder eine Leistung von 6750 PS hatte, insgesamt also 54.000 PS.

Jeweils vier Motoren gaben ihre Leistung über ein Vulkangetriebe auf eine Welle ab, auf deren Ende ein Dreiblatt-Propeller von 4,40 m Durchmesser saß.

Die Bewaffnung bestand aus sechs 28 cm Schnelladekanonen in zwei Drillingstürmen, acht 15 cm Schnelladekanonen in Einzelaufstellung, sechs 10,5 cm Schnelladekanonen in Doppelaufstellung, acht 3,7 cm Kanonen in Zwillingslafetten, zwölf 2 cm Maschinenwaffen auf Sockellafetten sowie acht Torpedorohre in Vierergruppen für 53,3 cm Torpedos. Auf einem Katapult wurde eine Arado 196 mitgeführt.

Am 21. August 1939 lief sie aus Wilhelmshaven mit Ziel Südatlantik aus. Als am 26. September 1939 die Operationsfreigabe erfolgte wurde mit dem Kaperkrieg im Südatlantik sowie im Indischen Ocean begonnen. Es wurden bis zum 13. Dezember 1939 neun Schiffe mit insgesamt ca. 50.000 t versenkt. Am 13. Dezember kam es in der Nähe der La Plata Mündung mit englischen Kreuzern zu einem Gefecht, in deren Verlauf Graf Spee den Kreuzer Exeter außer Gefecht setzte, den Kreuzer Ajax stark und den Kreuzer Achilles leicht beschädigte. Auf Grund von erheblichen Schäden lief Sie in den Hafen von Montevideo mit 36 Toten und 60 Verletzten ein. Da die Reparaturen in der Frist, die von der uruguayischen Regierung zugestanden wurde nicht möglich waren, hatte die Mannschaft am 17. Dezember 1939 in der Bucht des Rio de la Plata ihr Schiff selbst gesprengt. Die Besatzung wurde in Buenos Aires interniert. Am 20. Dezember 1939 wählte der Kommandant, Kapitän zur See Hans Langsdorff, den Freitod. Er wurde in Buenos Aires beigesetzt.



Das Panzerschiff Admi-

ral Graf Spee war die erste schwere Einheit, die Deutschland im Zweiten Weltkrieg verlor.

Das Modell

Das Modell wurde im Maßstab 1:100 gebaut, was eine Länge von 186 cm ergab. Den Rumpf habe ich mir bei Modellbau Hasse in Hamburg bestellt, ebenso wie die Beiboote und diverse Messingätzteile. Der Rumpf war sauber gearbeitet, so daß nur wenig zu spachteln war. Nach dem Aufbohren der Bullaugen wurden die Wellen, die Wellenböcke sowie das Ruder eingebaut. Die Maße entnahm ich dem Bauplan. Nachdem die Wellen eingebaut waren, wurden noch die Wellenhosen angeformt und in Form geschliffen. Die Wellenböcke und das Ruder wurden in Eigenbau hergestellt. Als Motoren kamen zwei "Elefanten" von Conrad-Elektronik zum Einsatz, die über Federkupplungen mit den Wellen verbunden sind. Die Stromversorgung besteht aus einem Akku mit 12V/6,5 Ah für die Fahrmotoren, und einem Akku mit 6V/10Ah für Empfänger und Sonderfunktionen.

Die Aufbauten bestehen aus mehreren Segmenten, dadurch wären die Öffnungen

im Deck sehr klein ausgefallen, was einen Ein- bzw. Ausbau der Innereien erschwert hätte. Aus diesem Grund wurde das Deck so gebaut, daß es im ganzen abgenommen werden kann. Die elektrische Verbindung wird beim Aufsetzen des Decks durch eine Steckerleiste mit dem Rumpf hergestellt. Die Reling ist fest mit dem Rumpf verbunden. Das Holzdeck eines so großen Schiffes ist ein enormer Blickfang,



und darum wurde es sehr Aufwendig mit einzelnen Planken belegt. Zugegeben, bei einer Plankengröße von 50 mm x 1,5 mm ist dies eine Heidenarbeit, aber das Ergebnis für diesen Aufwand entschädigt allemal. Ich habe für die Beplankung Kirschbaumfurnier verwendet, welches ich zuerst in 50 mm große Streifen geschnitten habe, um es dann in einer selbst hergestellten Schablone in 1,5 mm große Planken zu schneiden. Für Graf Spee wurden ca. 2000 Planken zugeschnitten, mit Pattex aufgeklebt, verschliffen und mit Siegelack für Parkettböden eingelassen. Als Bullaugen wurden 5-6 mm lange Stücke von einem Messingrohr mit 4 mm Durchmesser abgeschnitten, die dann mit Epoxydharz ausgegossen wurden. Der Wasserabweiser über jedem Bullauge entstand aus 0,5 mm Draht, der auf ein Rohr mit entsprechendem Durchmesser aufgewickelt und anschließend von der Spirale die benötigten Stücke abgeschnitten wurden.

Die Aufbauten bestehen hauptsächlich aus Polystyrolplatten von 0,3 -1,5 mm, sowie aus Holz und Messing. Da der Bauplan nicht der Beste war und man im Laufe der Zeit immer mehr Informationen über das Schiff bekommt, habe ich z.B. den Mastturm zweimal umgebaut. Überhaupt sah es manchmal auf dem Basteltisch

eher wie in einer Bücherei aus. Da wurde zwischen fünf Büchern hin und her geblättert und verglichen, um möglichst genau zu bauen. Die Beiboote wurden als Rohlinge gekauft und zum Teil neu aufgebaut, da die Aufbauten ziemlich schlecht ausgegossen waren. Das Bordflugzeug ist ein Bausatz von Lassek und wurde noch nach Bildern gesupert.

Die Abzeichen sind Naßschiebebilder und stammen von einem Revellbausatz. Der Schornstein entstand aus einem Holzgerippe, das mit Balsaholzstreifen beklebt, gespachtelt und verschliffen wurde. Das Oberteil des Schornsteins besteht aus Balsaholz und Messingblech. Die Türme der Artillerie entstanden wieder aus Polystyrolplatten und wurden nach Planauszügen im Buch von Willi Fraider verfeinert. Auch die restlichen Geschütztürme der mittleren Artillerie und schweren Flak entstanden aus diesem Material. Die Rohre der Geschütze bestehen aus Holz und Messing, außer die der schweren Artillerie. Diese Rohre wurden auf der Intermodellbau in Dortmund

gekauft und sind aus Aluminium. Für Sonderfunktionen ist in diesen Rumpf natürlich eine Menge Platz. Die großen Geschütztürme, die Torpedorohre und das Katapult mit dem Bordflugzeug lassen sich schwenken. Der Anker lässt sich heben und senken, ein Thyphon und eine Alarmklingel sorgen für den akustischen Effekt.



Mit dieser Alarmklingel

hatte ich allerdings am Anfang etwas Probleme, obwohl es zuerst recht leicht erschien, diese Funktion zu realisieren. Im Baumarkt wurde eine Hausklingel besorgt und umgebaut. Umgebaut deshalb, weil solche Klingeln meist für Wechselspannung ausgelegt sind, der Akku im Schiff aber Gleichspannung hat. Was würde passieren, wenn man die Klingel an den Akku anschließt - der Stößel wird von der Spule angezogen und bleibt danach in dieser Stellung hängen. Bei Wechselspannung würde er ja durch das ändern der Polarität (50 mal in der Sekunde= 50 Hz) wieder abgestoßen, angezogen, abgestoßen, wodurch das Klingeln entsteht. Ich habe deshalb einen Mikrotaster eingebaut, der im Ruhezustand von dem Stößel der Klingel geschlossen wird und beim Anziehen geöffnet, wodurch die Spule stromlos wird und der Stößel wieder zurückfällt. Beim Zurückfallen wird der Taster wieder geschlossen und der Stößel von der Spule wieder angezogen - es klingelt. Die Klingel funktionierte, nur wurde jedesmal beim Klingeln das Ruderservo animiert das Ruder zu bewegen. Es wurde alles mögliche probiert um die Spule der Klingel zu entstören, auch wurde das Servo mit einer abgeschirmten Leitung versehen, was aber auch nichts nützte. Ein Kollege hatte dann aber die Lösung, als er mir vorschlug, eine Radlaufglocke vom Fahrrad einzubauen. Das war es! Also Glocke be-



sorgt, Halterung gebaut, Motor aus der Bastelkiste gesucht und über eine Kuppelung verbunden, und siehe da, es funktionierte!

Der Unterwasserbereich wurde dunkelrot lackiert, der Überwasserbereich dunkelgrau und die Aufbauten hellgrau. Es wurden nur matte Farben verwendet, wobei der Rumpf zum Schluss noch mit seidenmattem Klarlack überzogen wurde.

Durch genaue Platzierung der Akkus in der Bauphase lag das Schiff gleich bei der ersten Probefahrt optimal im Wasser, und das Wellenbild sieht toll aus, wenn sie mit halber Fahrt vorüber zieht. Die beiden Motoren haben mit den 15 Kilo des Schiffes recht leichtes Spiel, nur der Wendekreis ist durch das eine Ruder etwas groß. Er beträgt ca. vier Bootslängen, was aber bei vorausschauender Fahrweise und etwas Übung kein Problem ist.

Die Bauzeit betrug dreieinhalb Jahre, und sie hat trotz aller Schwierigkeiten, die beim Bauen des Modells auftraten, Spaß gemacht.

