

RED.SHIP. Fachredaktion



Fachbeitrag, veröffentlicht in
SCHIFFFAHRT international 11/2002 / Köhlers-Verlag :

Nachtjagdleitschiff TOGO

SIB07
© H. Harhaus

!!! © Copyright beachten !!!

**Texte und Bilder sind urheberrechtlich geschützt !!
Sie dürfen nicht kopiert, verwendet oder veröffentlicht werden !!**

Nachtjagdleitschiff TOGO



In dieser Ausgabe der Serie über Schiffsmodelle beschreibt Helmut Harhaus das von Hans Huckauf gebaute Modell des Nachtjagd-Leitschiff TOGO - eigentlich ein "häßliches Entlein", andererseits ein Spezialschiff mit zur damaligen Zeit hervorstechenden technischen Leistungen und Innovationen.

TOGO - mit Augen durch Nacht und Nebel

Im Krieg brauchte man Radar-Stationen auf See-Position. Damals hieß das noch nicht Radar, sondern Funkmeß-Dienst in Deutschland. Auf jeden Fall ließ sich auch damals schon ein Flieger-Geschwader nachts oder bei schlechtem Wetter punktgenau dirigieren. Man konnte schon sehr früh feindliche Angriffe erkennen und melden und hatte damit wichtige strategische Aufgaben zu erfüllen.

So wurde aus einem 1938 gebauten Frachter das legendäre Nachtjagd-Leitschiff TOGO, das am 18.10.1943 in Dienst gestellt wurde.

Die Funkmeß-Geräte waren noch riesig groß, so wurde das Aussehen der TOGO auch sehr auffällig. Dennoch war über die TOGO höchste Geheimhaltungsstufe verhängt, und so wird es nicht lange gedauert haben, bis die tollsten Gerüchte gekocht waren. Jeder, der die TOGO sah, mußte aufmerksam werden - aber keiner wußte etwas Konkretes. Diesen Ruf des Geheimnisvollen genießt die TOGO auch heute noch in Schiffahrtskreisen.

Heute ist jedoch nichts mehr geheim. Sogar die riesige Parabol-Antenne des "Würzburg-Riesen" (Radargerät am Heck) ist in Holland, im Wehrtechnischen Museum zu Overlohn, zu besichtigen. Dieses Radargerät hatte eine Reichweite von rund 80 km, konnte jedoch schon recht präzise peilen und orten. Zum anderen war ein Freya-Gerät (Spitzname "Matratze") auf dem Vorschiff installiert, das eine größere Reichweite bis 140 km hatte, jedoch nicht so präzise Lagedaten ermitteln konnte. So galt die Devise: "Mit der "Matratze" hören, ob was kommt, mit dem "Riesen" schauen, wo was kommt...". Natürlich war der schaukelnde Untersatz "Schiff" nicht die ideale Basis, aber dennoch ließen sich anfliegende Bomberverbände früh genug und präzise genug orten. Nebenbei war allein die Anwesenheit der TOGO z.B. im Finnischen Meerbusen dafür ausreichend, daß keine Luftangriffe auf Helsinki u.a. mehr geflogen wurden.

1944 verlegte die TOGO nach Gotenhafen, um dort in die Werft zu gehen. 1945 beteiligte sie sich an der Evakuierung der Ostgebiete. In der Kieler Bucht lag sie vor Anker bis zum August 1945. Später wurde das Schiff wieder zum Frachter zurückgebaut, fuhr unter verschiedenen Flaggen und sank 1984 im Golf von Mexiko.

Das Modell

Wie fast immer, wenn man sich für Kriegsschiffe interessiert und diese im Modell nachbauen will, geht die Faszination von der Technik aus. Auch wenn hier nicht Waffentechnik, Panzerung oder Schiffbau im Vordergrund stehen, hier besticht eben die damals völlig neue Sparte der Ortung. Es haben sich noch nicht viele Modellbauer mit diesem Spezialschiff beschäftigt, denn es gab lange Zeit so gut wie keine Unterlagen über die TOGO - sie war zu ihrer Zeit eben "streng geheim" - und das wurde früher auch genau so verstanden...

Herr Seiss aus Kelkheim hat dann über viele Jahre recherchiert und nahezu eine lückenlose Dokumentation der TOGO vorlegen können. Wenn Schiffsmodellbau ein Studienfach wäre, hätte er mit dieser Planmappe seine Doktorarbeit einreichen können. Nach dieser präzisen, sieben-seitigen Bauunterlage hat dann Hans Huckauf sein Modell erstellt, über das wir hier kurz berichten wollen:

Die technischen Daten:

Original: Länge: 126,5 m

Breite: 17,8 m

Tiefgang max.: 7,9 m

Modell im Maßstab 1:100 somit:

Länge: 126,5 cm

Breite: 17,8 cm

Tiefgang max.: 7,9 cm

Hans Huckauf hat alles selbst gebaut und hat keine marktüblichen Fertigteile benutzt, weil seine TOGO eben nicht nur "ähnlich" sein sollte, sondern möglichst "identisch". Fertigrumpf, Radargeräts-Imitationen usw. kamen somit nicht in Betracht. Nach den Plänen wurde der Rumpf in üblicher Methode auf Spant gebaut und mit GfK beschichtet und wasserfest konserviert. Für alle weiteren Baugruppen wurden nur Metalle und Kunststoffe eingesetzt; kein Holz, welches durch das "Arbeiten" auf Dauer reißt und/oder Oberflächen häßlich werden läßt. Für die Aufbaugruppen hat Hans Huckauf fast ausschließlich Platinenmaterial verwendet. Das ist ein Epoxy-Plattenmaterial, das mit dünner Kupferschicht beschichtet ist; es ist der Grundstoff für die Herstellung elektronischer Schaltungen. Es ist ein ideales Modellbau-Material: Völlig glatt und eben, sieht optisch also wie die Stahlplatten des Originals aus. In der Oberfläche steht Kupfer zur Verfügung, ist somit sehr einfach durch Löten zu verbinden und stellt einen tollen Untergrund zur Lackierung dar. Im Kern besteht es aus hochfesten Epoxy-Glas-Laminat, das äußerst stabil ist, spanabhebend bearbeitet (bohren, fräsen, schleifen, gewindeschneiden usw.) werden kann und auch sehr gut verklebbar ist. Huckauf hat also quasi den Modellaufbau in gleicher Weise gebaut, wie die Werft den des Originals (wenn man mal Löten und Schweißen gleichsetzen will).

Auffallend bei diesem Modell ist der hohe Anteil an Holzdecks - auch eine Herausforderung. Eine Decksplanke ist rund 10 cm breit und 3 m lang. Im Maßstab 1:100 mußte Hans Huckauf also Holz-Strips schneiden von rund 1 mm Breite bei 30 mm Länge. Mit diesen winzigen Holz-Schnipseln wurden dann, mit Hilfe von hauchdünnem, doppelseitigem Klebeband, die Decks belegt, anschließend geschliffen und mit Lack versiegelt. "Geduld" ist eben eine ganz herausragende Tugend der Modellbauer...

Der Grad der weiteren Detaillierung hält sich bei der TOGO in Grenzen. Sechs Boote/Barkassen, einige Schlauchboote und Rettungsinseln stellen einen erfahrenen Schiffmodellbauer nicht vor Probleme. Das seemännische Zubehör beschränkt sich auf ein paar Poller, Lippen, Trossentrommeln usw. Um der Reling ein typisches Aussehen zu geben, wurde das Seil -wie beim Original- geschlagen, also nicht nur ein dünner Draht durch die Relingstützen gezogen. Huckauf's Methode: Ein Elektrokabel (Litze) wird auf etwa 4 Meter abisoliert, daß nur noch die losen, hauchdünnen Kupferdrähte übrig sind. Entsprechend der gewünschten Stärke werden nun 3 oder 7 oder 9 Einzeldrähte vorsichtig rausgezogen. Diese werden verknotet und an die Türklinke gehängt. Auf der anderen Seite werden sie in eine kleine elektrische Handbohrmaschine (an regelbarem Trafo) gespannt. Dann läßt Huckauf das Bohrmaschinchen langsam unter Zug anlaufen und verdreht somit den Strang zum Drahtseil, das optisch dem echten hundertprozentig entspricht. So lassen sich sogar Drahtseile, bestehend aus Kardeelen, aufdröseln.

Und dann kamen die optisch auffälligsten Details, die Funkmeßgeräte. Das, was der Handel bietet, ist nichtmals ähnlich - für Huckauf also indiskutabel. Beide Geräte sind aus Messing und Kupfer gebaut. Das geht aber nur über eine Sammlung von Vorrichtungen. Für jedes Bauteil der Geräte wurde zuvor eine Schablone gebaut. So gab es z.B. eine zur Herstellung der Gitterstruktur, die wie ein Webstuhl aufgebaut war. Zwischen exakt gesetzten Stiften wurde der Draht geflochten und dann verlötet. Aber auch das Verlöten geht nicht so, wie man es üblicherweise mit Zinn und LötKolben macht - die Lötstelle würde viel zu dick. Für solch feine Arbeiten gibt es ein "Flüssigzinn", das wie eine dünnviskose Paste aufgepinselt wird und dann flächig mit der Flamme zum Fließen gebracht wird. Kunst kommt eben von Können....

Zahlreiche Drehteile mußten angefertigt werden, Dreh- und Fräsmaschine hatten "Hochkonjunktur". Und dann letztendlich verschwand all die handwerkliche Präzisionsarbeit unter dem wenig attraktiven Marinegrau. Aber auch diese Arbeit des Lackierens geht nur, wenn Perfektion erreicht werden soll, mit Spritztechnik. Besonders die Feinststrukturen von Bodenbelägen (Riffelblech) oder der Radarschirme (Gitterstruktur) läßt sich nur per Airbrush pönen, will man später von diesen Strukturen noch was sehen.

Stapellauf

Und dann kam der Stapellauf. Eine bessere Gelegenheit hätte Huckauf sich nicht aussuchen können. Anlässlich eines Kammeradschaftstreffens der ehemaligen TOGO-Fahrer wurde das Modell seinem Element übergeben. Von vielen waren die Informationen und Besonderheiten beige-steuert worden, aus denen zuerst der Plan, dann das Modell entstanden waren. Nun konnten alle sehen, was daraus geworden war. Und die Diskussion nahm kein Ende: "Dort war doch gar kein Niedergang!" "Na klar war da einer, da hat sich doch der Paul damals vor Finnland den Zeh gebrochen!" "Die Flak stand ein Deck höher!" "Nee, die stand schon hier, ein Deck höher war ja die Kartoffelkiste!"

Ich fand es toll, wie sich auch auf diese Art und Weise Geschichtsunterricht machen läßt. Denn allen Besuchern in dieser Parkanlage wird seit diesem Sonntag die TOGO keine Unbekannte mehr sein!

Bildergalerie



[zurück](#)