

古鷹

übersetzt „Der alte Falke“,
gesprochen Furutaka,

Haevecker Nr. 441. Einer der (ehemaligen) weißen Elefanten, jahrelang gesuchter, heißbegehrter Exot des Programms, aber auch eines der ersten Modelle überhaupt. Wie oft bei derart alten Stücken aus der Zusammenarbeit mit Pilot entstanden und schon im ersten Pilot- und auch Wiking-Katalog 1934 aufgeführt. Ich will hier die Diskussion „1932 oder 1934“ nicht neu (oder wieder) beleben. Nur soviel - wenn der Pilotkatalog das Druckdatum 1934 trägt muss das Modell zwangsläufig älter sein, schon produktionsbedingt.

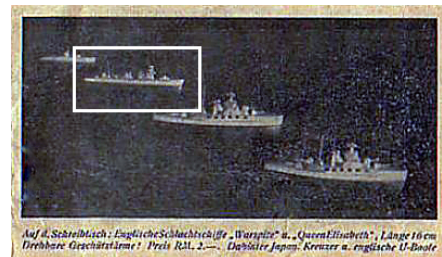
Bei Pilot werden die Mutsu, Nagato und Furutaka angeboten, nicht die Kako, wie bei Walsdorff zu lesen ist. Bei Wiking anfangs nur die Furutaka, im zweiten Katalog dann auch mit der Kako, Preis jeweils 1,- RM. Zu beachten ist, dass die Pilotmodelle schon Drehtürme haben.

Preisliste.

101	Destroyer, engelsk	0,50	140A	Rodney, eng. Slagskib	3,00
102	Dansk Isbryder	0,40	140B	Nelson	3,00
103	U-Baad, engelsk	0,25	141A	Mutsu, japansk	2,00
104	Torpedobaad, dansk	0,35	141B	Nagato,	2,00
105	Fyrskib, dansk	0,50	142A	Trento, italiensk Krydser	1,75
107	Krydser	0,75	142B	Trieste	1,75
108	Depotskib	0,40	143	Hood, engelsk Slagskib	3,00
109A	Bremse, tysk Artilleri- skoleskib	0,65	144A	Repulse	2,50
110	Niels Juul	0,65	144B	Renovn.	2,50
111	Malaya, engelsk Slagskib	2,00	201	Fiskerkutter	0,65
112	Queen Elisabeth do.	2,00	202	Bjergningsdamper Gorm	0,50
113	Resolution do.	2,00	202M	Ministryger	0,50
114	Peder Skram	0,65	202B	Bugserbaad	0,40
115	Eifingham, eng. Krydser	1,25	203	Criss Craft	0,35
116	Furutaka, jap. Krydser	1,00	302	Kongeskib Dannebrog	1,00
117	Hessen, tysk Lineskib	1,50	304	United States	0,75
118	Pilot, eng. Lodsbaad	0,50	306	Færge, Sverrig	0,65
			307	Kalundborg	0,50

Links Pilot 1934, rechts Wiking mit Abbildung

Engl. Schlachtschiff „Resolution“	
m. abnehmbarem Flieger	2.—
Japan. Kreuzer „Furutaka“	1.—
Engl. U-Boot „X 1“	0.50
Engl. U-Boot	0.25



Links Nagato, rechts Mutsu

Bringen wir also den Haevecker auf den Stand 2012, was die Japaner anbelangt.

Der Name Furutaka ist richtig, alles andere nicht, obwohl an Modellen vorhanden. Das geht über Forotaka, siehe Abbildung weiter unten, Harutaka bei Wiking, Hurutaka bei Weyer, wahrscheinlich existieren auch noch andere Schreibweisen.



Namensgeber ist der Berg Furutaka auf der Insel Etajima vor Hiroshima. Wobei „Berg“ nicht unbedingt unserem Verständnis entsprechen muss. Höhe 392 Meter, ähnlich dem Kinugasa bei Kyoto mit 433 Metern. Der japanischen Tradition folgend hat es eine Menge Schiffe gegeben, die ihren Namen nach Bergen, Flüssen, Tempeln oder Provinzen erhalten haben. In diesem Fall kommt noch eine Besonderheit hinzu. Furutaka war auch der Name der ältesten und legendären Marineakademie des Japanischen Kaiserreiches, 1888 von Tsukiji/Tokio eben dorthin verlegt, kurz Furutaka genannt. Nach japanischem Verständnis eine doppelte Ehre. Um die Sache abzurunden - der Kinugasa liegt in einem uralten Schrein- und Tempelgebiet, dessen Gesamteindruck man sich kaum entziehen kann.

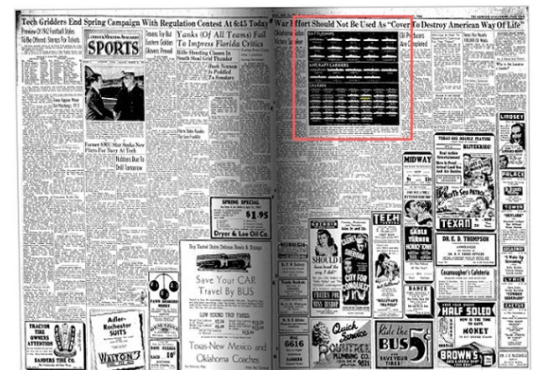
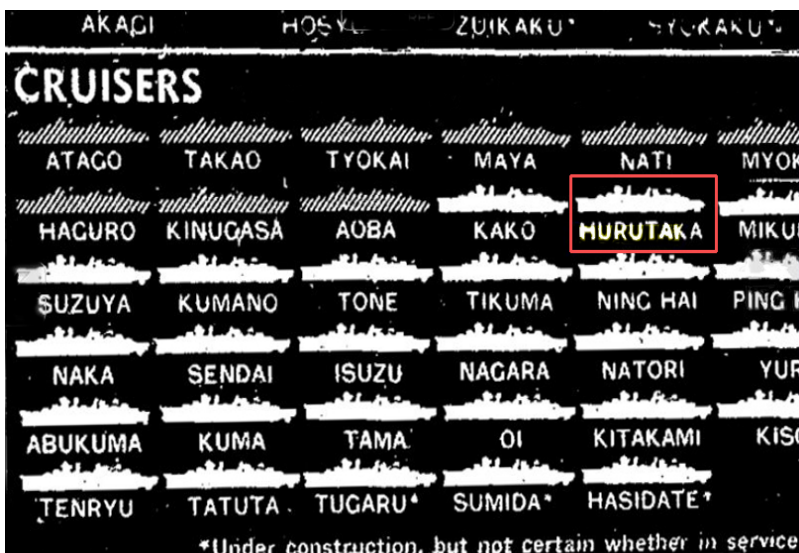


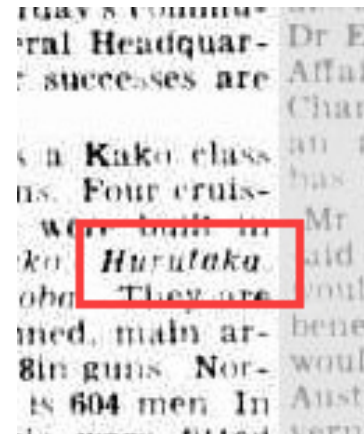
Der Furutaka aus Sicht des Hafens, die Marineakademie, rechts mit Berg

Als mögliche Namen am Modell werden Furutaka, Kako, Kinugasa und Aoba genannt. Die Angabe im Haevecker ist kurz und richtig. Zur Furutaka-Klasse gehörten nur die beiden erstgenannten Schiffe. Der Grund ist einfach. Sie wurden mit 6 Einzelgeschützen gebaut, erst 1936/39 umgerüstet auf 3 Zwillingsgeschütztürme. Kinugasa/Aoba erhielt jedoch in Änderung der Ursrungspläne gleich die Zwillingsgeschütze, neben weiteren Verbesserungen. Es hat sie also in der WM-Form nicht tatsächlich gegeben.

Der gängigste Name Hurutaka, der auch im Weyer unverständlicherweise ab 1939 benutzt wird, gab doch Anlass zu weiterer Recherche. Im gesamten englischsprachigen Raum hat sich nach anfänglich kurzem Einsatz von Furutaka die Schreibweise mit „H“ aus irgendeinem feuchten Grund durchgesetzt, flächendeckend bis in die letzte Provinzpostille. Wahrscheinlich ist dann auch der Weyer davor „eingeknickt“ und Meister Peltzer hat es, mit Übertragungsfehler zu „Harutaka“, übernommen.

Ausschnitt aus „Morning Avalanche“, Lubbock, Texas, 31. 03. 1942





The Argus", Melbourne, vom 23. Mai 1942 : Hurutaka

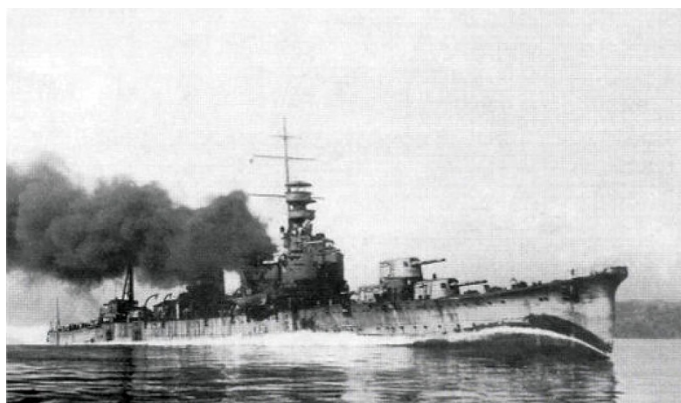
In der direkten Fortsetzung dieser ebenso dubiosen wie unsachlichen Geschichte ist auch die Klassifizierung zu sehen.

Die Bezeichnung "Geschützter Kreuzer/ Kreuzer I. Klasse" ist nicht korrekt, weil sie sich widerspricht. Äpfel sind nun mal keine Birnen. Dabei wäre es so einfach gewesen, wenn man sich nur an das Original gehalten hätte, nämlich „A-Class-Cruiser“.

Im Bauprogramm wird sie als „First-Class-Cruiser“ geführt, itto junyokan. Aus vertragstaktischen Gründen erfolgte dann kurz vor der Taufe die Zuordnung in „A-Class-Cruiser“, ko-kyu-junyokan. Im allgemeinen Sprachgebrauch wurden sie kurz „Large Cruiser“, dai-gata-junyokan genannt, im späteren Verlauf „Heavy Cruiser“ ju-junyokan.

Viel zutreffender ist aber die amerikanische Bezeichnung „Scout-Cruiser“, denn genau dafür wurden sie gebaut. Die Aufgabe all dieser, in mehreren Auflagen gebauten Schiffe war es, Überraschungsangriffe, auch bei Nacht, sehr schnell (über 35 Kn = ca. 65 km/h) und effektiv (6 x 20,3 cm Geschütze, 4 x 12 cm Mittelartillerie, 15 x 2,5 cm MGs in Doppel- und Drillingstürmen, 16 x 61 cm Torpedos, 1 oder zwei Flugzeuge) durchführen zu können. Also quasi „Ziethen aus dem Busch“ zur See. Das geht nicht oder nur sehr schwer und unzuverlässig mit „Geschützten Kreuzern“ mangels Geschwindigkeit und Bewaffnung. Nicht zuletzt bildeten diese Kreuzer das Vorauskommando der Flotte, die Scouts, wenn man so will.

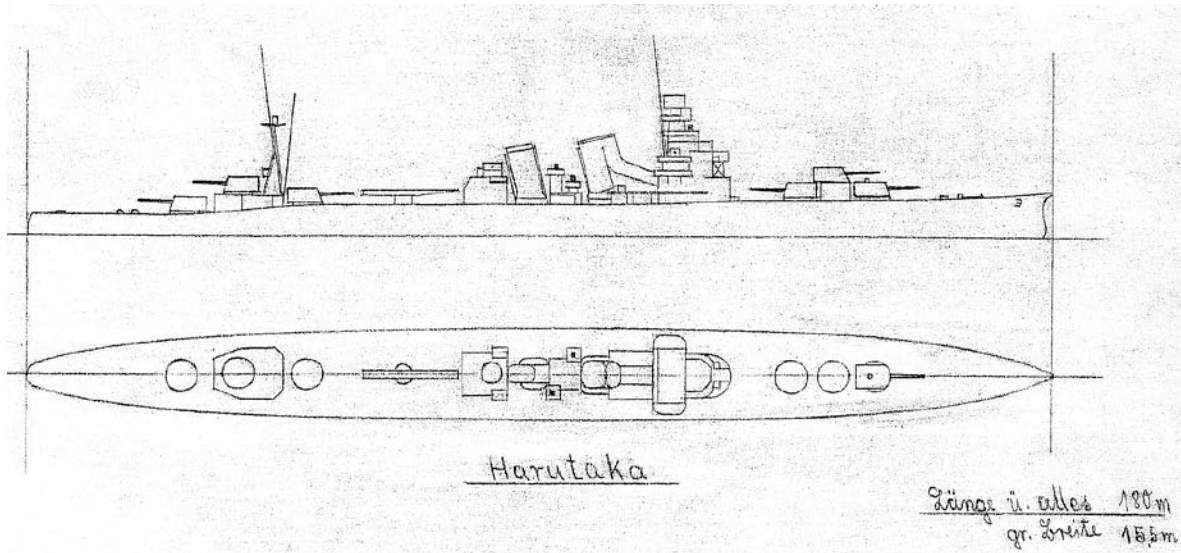
Hintergrund der ganzen Schieberei war das Washingtoner Flottenabkommen vom 3. Juli 1922. Die Furutaka-Klasse war als Ersatz für das zwangsläufig aufgegebenes Bauprogramm von 1919 gedacht und bot seinerzeit weltweit die ersten "Schweren Kreuzer" auf, ausgestattet mit der mächtigsten Kreuzerbewaffnung im internationalen Vergleich. Dabei wurden „natürlich“ die Tonnageberechnungen mit dem Limit 10.000 to sehr großzügig bzw. „anders“ durchgeführt: „Trial-displacement“, also die „Versuchsverdrängung“, wurde mit 10.507 to angegeben, ergibt laut Abkommen eine anrechenbare 2/3 Verdrängung von 8.700 to. Volle Verdrängung war dann real eben 11.273 to. Warum auch sollte Japan das anders halten als die USA, Großbritannien oder Frankreich.



Furutaka 1926 mit voller Kraft voraus unmittelbar nach der Fertigstellung

Zur Konstruktion.

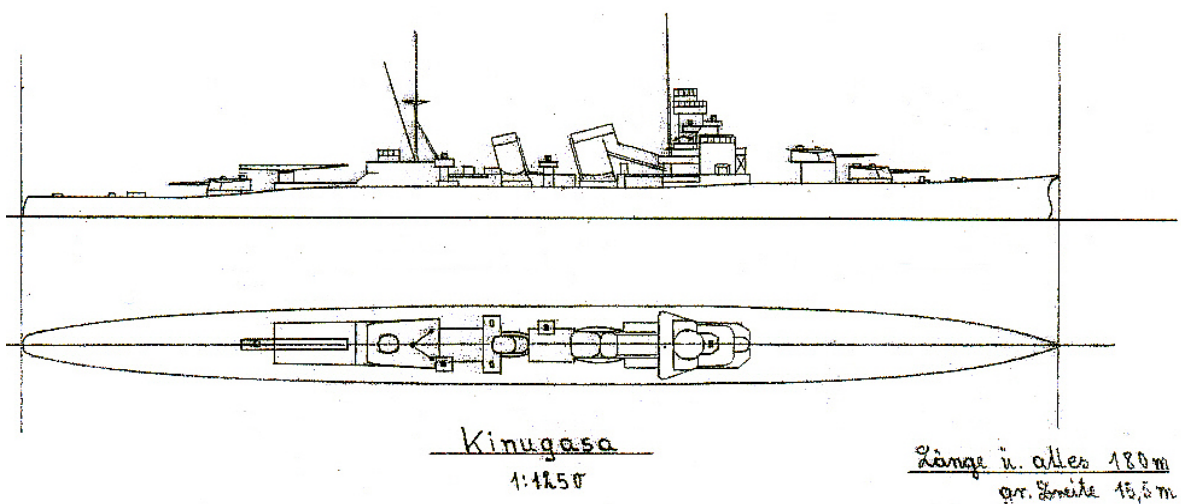
Die Furutaka war über alles 185,19 Meter lang, bei einer Breite von 16,5 Meter. Die Abmessungen der Skizze stimmen also nicht so ganz. Es kursierten und kursieren jede Menge unterschiedliche Maßangaben, von 176,78 m bis 185,19 m, Breite 16,5 bis 18,5 m.



Wiking Modellskizze

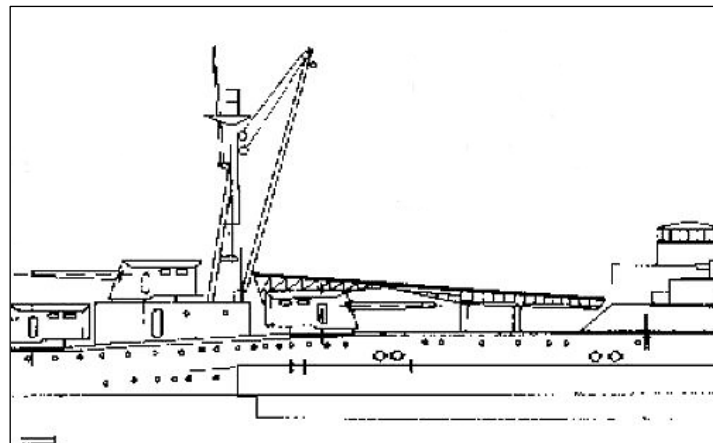
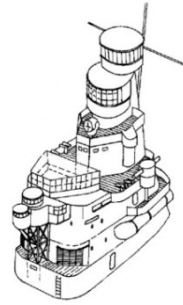
Mangelndes Geschichtsverständnis oder nachlässiger Recherche - im japanischen Schiffbau wurde bis Mitte der 20er Jahre mit englischen Maßen gerechnet, danach mit metrischen. Wie bei Wiking : Übergänge kommen vor ☺ Dazu dann die Angaben „OA“, „PP“, „WL“, „LWL“ etc., die natürlich alle differieren, auch in der Bedeutung.

Interessant in diesem Zusammenhang auch die Skizze der Kinugasa, aber nach dem Umbau. Die Türme fehlen noch, andere Modifikationen wie Schornstein, Lüfter und Katapultsockel sind schon eingearbeitet.

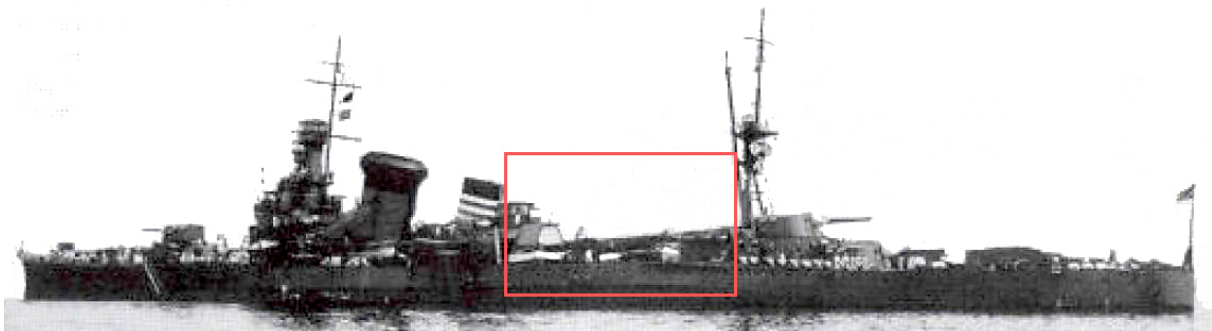


Wiking Modellskizze

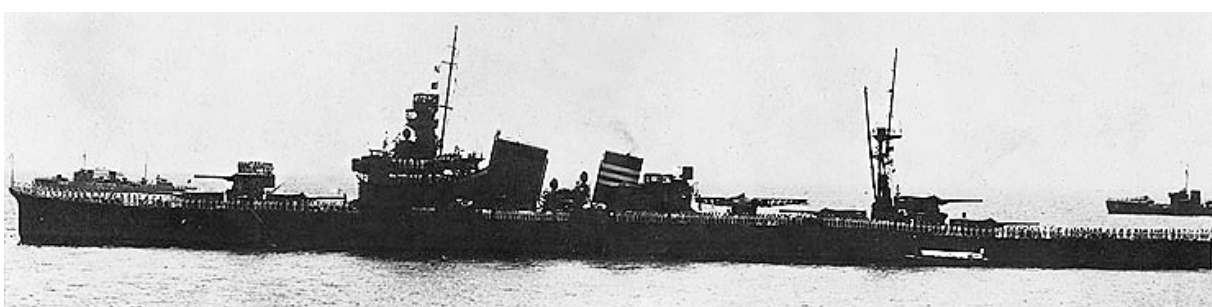
Neben dem am Modell recht gut wiedergegebenen Turm in der typischen Pagodenform, rechts eine schematische Skizze im Vergleich, ist auch das Katapult interessant, weil es eine wichtige Funktion im Sinne des Aufgabenbereichs des Schiffes hatte. Ursprünglich gab es keines, sondern eine zweiteilige Abflugrampe. Der obere Teil war fest mit Turm D verbunden, der untere Teil beweglich gehalten, um den Bewegungen des Turms folgen zu können. Eine gewagte Konstruktion! Ein Start des Flugzeugs war nur bei voller Fahrt gegen den Wind möglich. Der Grund dafür war, dass die internationale Katapultentwicklung abgewartet werden sollte. Erst Ende der 20er Jahre kam es dann zum Einbau eines regulären Katapults, Hersteller Heinkel, wie auch das eingesetzte Flugzeug von Heinkel kam, anfangs ein HD-25 Doppelsitzer, danach eine HD-26 Einzelsitzer. Erst sehr viel später wurden eigene Maschinen eingesetzt. Zwischenzeitlich lief die Furutaka mal mit halber oder ganz ohne Plattform und auch ohne Katapult, weil die entsprechenden Versuche auf der Kinugasa und Aoba durchgeführt wurden.



Zweiteilige Startrampe



Die zeitgenössischen Fotos, hier 1929 mit einem Versuchsschornsteinabschluss, um die Abgase vom Turm weg zu führen, geben natürlich nicht die gewünschte Auflösung her. Die Rampe ist zu erahnen.



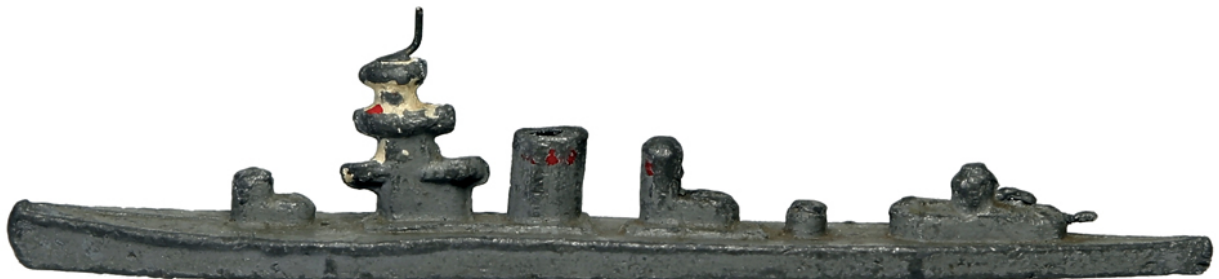
Ein Foto von 1933 mit Katapult

In dieser ungewöhnlichen Rampenkonstruktion, deren Verschwinden und dann Neuinstallation eines Katapultes vermute ich auch den Grund für den doch gravierenden Fehler am Modell, nämlich den nicht vorhandenen Turm D, wie schon bei Haevecker genannt. Dabei ist er materialmäßig vorhanden, muss nur noch dargestellt werden. Ein Einschnitt mehr, den Rest etwas flacher und den Mast ein Stück weiter nach achtern - alles wäre gut. Meines Wissens ist ein ähnlicher Lapsus, bei solch einem doch recht „gewaltigen“ Modell, welches sich über die Bewaffnung definiert, nur noch bei der Colorado/California, Stichwort Zwillings-/Drillingstürme, wieder vorgekommen. Gut, sehen wir die Zeit - 1932, von mir aus auch 1934 - und nehmen es wie es ist und freuen uns auch an diesem Stück Metall.

Zum Wesentlichen, dem Modell

Erste Version war 1932/34 ein Vollguss - Modell, LWL 135 mm, noch recht klobig anmutend, wofür wohl auch die unverhältnismäßige Breite verantwortlich ist. Die Geschütztürme sind teilweise mit gegossenen „Rohrknubbeln“ ausgestattet. Auf dem Turm eine Drahtspitze, ein Drahtmast achtern, der hier fehlt. Bemalung grau, weiße Details am Gefechtsturm, Splitterschutz und Abdeckungen darstellend. Rote Farbreste sind am Schornstein auszumachen. Abbildungen bei Schönfeldt zeigen ebenfalls die Modelle mit und ohne umlaufende rote Binde. Das Original hatte natürlich keine derart auffälligen „Zielmarken“. Eine handschriftliche Kennung kommt vor.

Offizielle Farbgebung der Furutaka war ein mattes, helles Mittelgrau, die Schornsteintops glänzend schwarz, Splitterschutz und Abdeckungen mattweiß. Anfangs war der zweite Schornstein weiß, dann in Schiffsfarbe mit wechselnden Ringen in weiß : Von oben ein breiter und ein schmaler Ring, zwei schmale Ringe und letztlich drei schmale Ringe.



Nach Leinhos gibt es die Ausführung mit und ohne „Katapult“, auch der hintere Schornstein fehlt manchmal, ähnlich wie hier auf dem Modell eines Sammlers zu sehen. Ob Zufall, Beschädigung oder beabsichtigte Veränderung ist unklar. In der Detailansicht sieht zumindest der Katapultrest nicht nach Beschädigung oder Zufall aus.

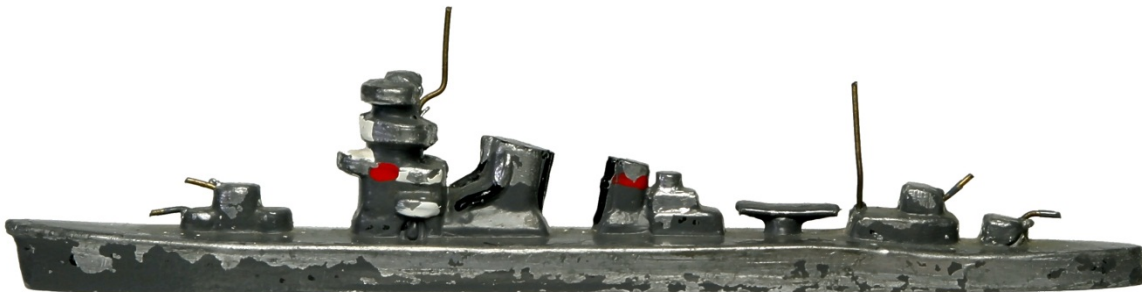


Die Kennungen sind wohl Privatarbeiten, denn einen Kreuzer oder ein vergleichbares Schiff „Gati“ und eine taktische Kennung hat es meines Wissens nicht gegeben. Sinn machen würde nur die Bezeichnung „gata“ aus dem allgemeinen Sprachgebrauch für „Large Cruiser“, wie oben erwähnt.



Danach erschien 1934/35 ein Schieferguss - Modell. Gegenüber dem Vorgänger 2 mm kürzer und insgesamt schlanker. Bemastung wie vorher, die Geschützrohre nun aus Draht, Turm C allerdings ohne Rohr. Ein Anker ist jetzt farblich angedeutet. Farbgebung hellgrau, grau und dunkelgrau, weiße Gefechsturmbemalung, wieder mit roten Farbresten am Schornstein und überwiegend mit handschriftlicher Kennung.

Die bei Walsdorff gezeigten Modelle mit brauner Katapultoberseite bzw. schwarzem Landekreuz sind mir leider noch nicht begegnet.



Die nächste Schieferguss-Version, jetzt mit erhaben gegossenem Anker und Bullaugen am Rumpf, schwarz bemalt.. Gefechsturmbemalung weiß oder weißgrau, weiße Schornsteinringe. Ansonsten wie der Vorgänger.



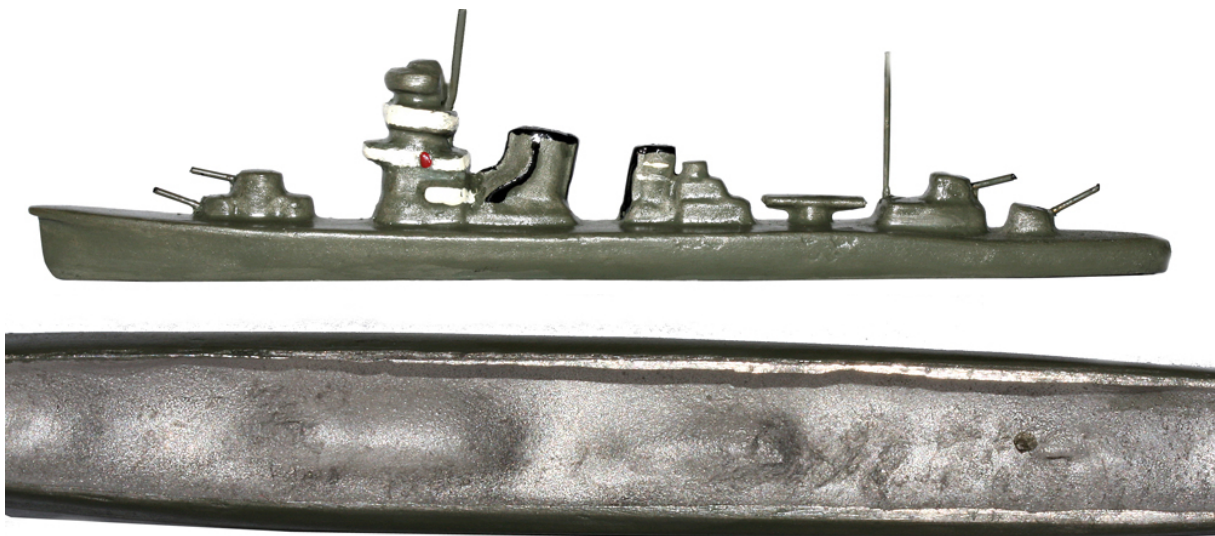


Details gegossene Bullaugen und Anker

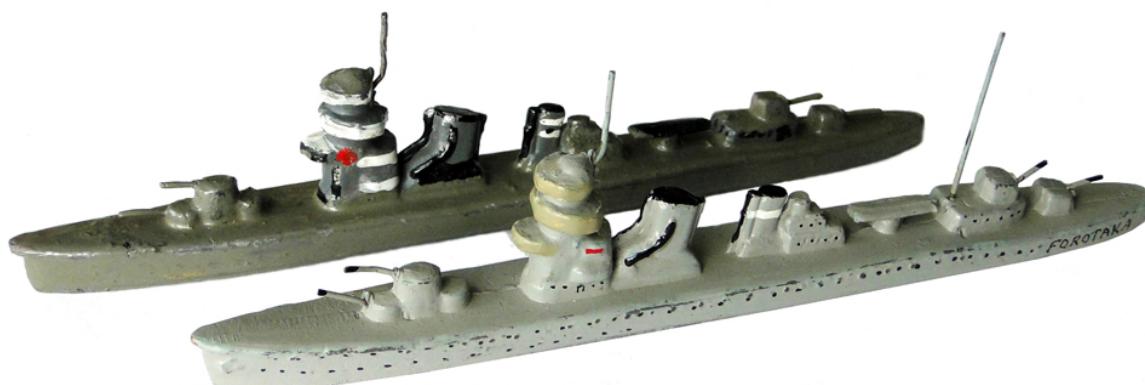


Schieferegussstruktur des Bodens

Danach dann, wie zu erwarten, glücklicherweise oder befürchtet, je nach Sichtweise, die Nachgüsse. Sie werden von allen hier gezeigten Modellversionen gemacht. Dieses ist einer, als solcher angeboten und wissentlich erworben. Also kein „wie Wiking“ oder „vermutlich Pilot“ oder „Dachbodenfund uralt - mehr weiß ich nicht - sehr selten“. Aber das ist ein anderes Thema.



Der Boden mit einer für Nachgüsse typischen feinen, fast seidenmatten Metallstruktur. Sehr einfach vom Original zu unterscheiden.



Oben Nachguss, unten Original

Der Bedeutung und Vollständigkeit halber muss natürlich die „Rautenberg-Sammlung“ angesprochen werden. Auf Seite 51 des Kataloges wird in der Vorbemerkung zu „Handmuster“ bzw. „fragliche Privatarbeiten“ die Okinosima genannt, ein Minenleger von 1934.

Unter der Kategorie „Holzmodelle“ folgen :

Leichter Kreuzer Mikuma/Mogabi. Missverständlich, weil es zwei unterschiedliche Kreuzer einer Klasse waren, Baujahr 1931.

Schwerer Kreuzer Nati, 10.000 to-Kreuzer, Baujahr 1927, Namensgeber für die Nati-Klasse.

Schlachtschiff Huso, 29.930 to, Baujahr 1914

Schlachtschiff Mutu, 32.720 to, Baujahr 1920, 1934-36 umgebaut, gehört zur Nagato-Klasse.

Bei Mutu fehlt das „s“, weil die Provinz als Namensgeber Mutsu heisst - 陸奥国 = Mutsu no kuni

Schlachtschiff Nagato, 32.720 to, Baujahr 1919, umgebaut 1934-36

In Schönfeldts „Wiking-Modelle 2007“ werden 1:1.250 Skizzen der Schiffe Nagato, Kaga, Kasuga, Kinugasa, Tyogei, Okinoshima, Taigei, Ryuzyo, Itokusima, Natori, Sendai, Yubari, Tatuta, Akebono, Akikaze, Harusame, Hatukari, Oriake und Humiduki (= Humituki) gezeigt. Herr Schönfeldt teilte mir mit, dass diese und die anderen, nicht gezeigten Modelle ausschließlich Sonderanfertigungen für die japanische Botschaft waren, nicht in Auflage gegangen oder anderweitig abgegeben worden sind.

Wer wissen möchte wie denn nun Furutaka richtig ausgesprochen wird kann sich das, natürlich auf eigene Gefahr, anhören. Keine Haftung für Risiken und Nebenwirkungen !

<http://www.wiking-schiffsmodelle.de/War/Japan/Furutaka.htm>

Ich bedanke mich bei den genannten und ungenannt bleiben wollenden Sammlern für das zur Verfügung gestellte Bildmaterial. Ohne ihre aktive Unterstützung wäre diese Gesamtübersicht nicht möglich gewesen.

Quellenangabe

Fotos „Gati“ - M. Bodeux

Fotos Seite. 6 oben, 7 Mitte - L. Leinhos

Skizzen Seite 5 aus Japanese Cruisers E. Lacroix/L. Wells

Wiedergabe der Wiking-Skizzen mit freundlicher Genehmigung von P. Schönfeldt

Alle anderen Abbildung aus eigenem Bestand, offenen Quellen oder von Sammlern, die explizit nicht erwähnt werden möchten

Übersetzungen u. jap. Schrift Shohei Nagasawa-Schütt