



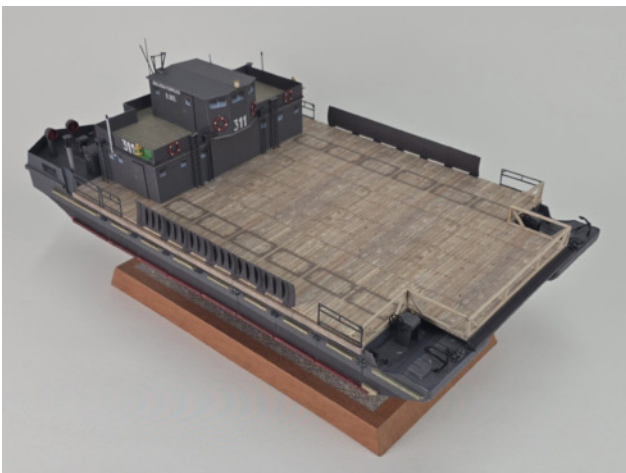
Mondorfer Bastelbogen

Siebelfähre SF 311

Während in Mondorf der Fährbetrieb dank der unversehrt gebliebenen „Mondorf I“ schon kurz nach Kriegsende wieder aufgenommen wurde, fehlte in Bonn nach der Sprengung der Rheinbrücke zunächst ein fester Übergang. Der Austausch zwischen Bonn und Beuel kam dadurch nahezu zum Erliegen. Um die Versorgung sicherzustellen, errichteten die Alliierten eine Fährverbindung und setzten dafür zwei Siebelfähren ein, die Fahrzeuge, Waren und Personen über den Rhein transportierten.



Die Siebelfähre wurde damit zu einem Sinnbild der improvisierten Rheinquerungen in der Kriegs- und Nachkriegszeit. Ursprünglich als einfach aufgebautes und vielseitig einsetzbares Fährgerät entwickelt, gewann sie nun auch für den zivilen Verkehr große Bedeutung. Dieser Bastelbogen stellt eine jener Fähren dar, die zwischen 1945 und 1949 im Einsatz waren, bis die neue Brücke fertiggestellt war. Als provisorische Lösung in einer Zeit von Zerstörung, Mangel und improvisiertem Alltag stand sie zugleich für einen vorsichtigen Neustart und die allmähliche Rückkehr zur Normalität.

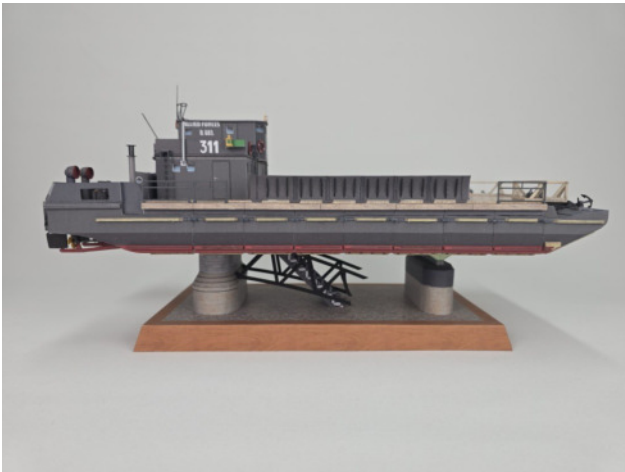


Historisches

Siebel und der Seelöwe:

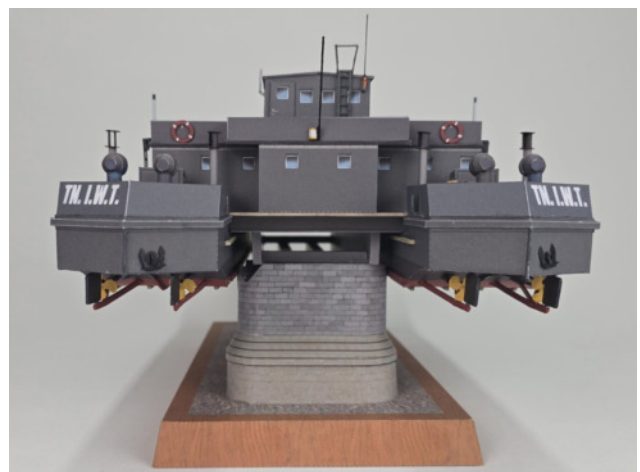
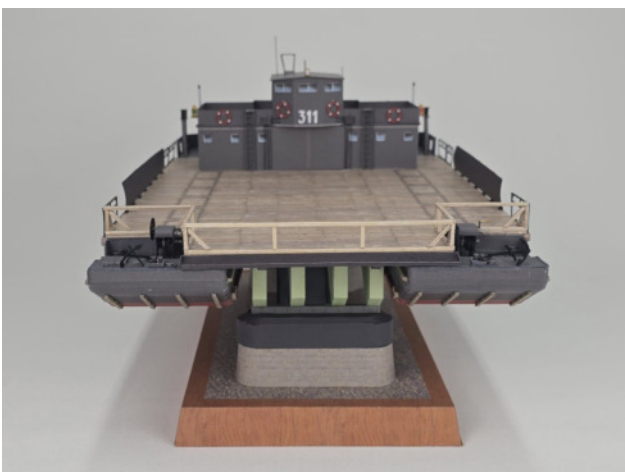
Nach der Einnahme Frankreichs blieb Großbritannien für das Deutsche Reich ein entscheidender Gegner. Eine mögliche Invasion sollte das Königreich zum Einlenken bewegen und zugleich die Voraussetzungen für einen geplanten Angriff auf die Sowjetunion schaffen. Dazu wurde eine großangelegte Operation bestehend aus Luft-, See- und Landstreitkräften geplant, genannt „Unternehmen Seelöwe“

Ein Bestandteil der Operation war es, Heereskräfte über den Ärmelkanal nach England zu transportieren. Dafür wurde jedoch eine große Zahl an landungsfähigen Booten benötigt, die zudem schnell produziert werden konnten. Eines dieser Projekte brachte die sogenannte Siebelfähre hervor.



Dieser Schiffstyp war keine klassische Schiffskonstruktion im Spantenaufbau mit Außenhaut. Vielmehr versuchte man aus vorhandene Mitteln schnellstmöglich ein einsetzbares Transportfahrzeug zu schaffen. Maßgeblich beteiligt an der Konstruktion und Umsetzung der Entwicklung war Friedrich Wilhelm Siebel und obwohl es amtliche Bezeichnungen für den Fährentyp gab, setzte sich der Name Siebelfähre durch.

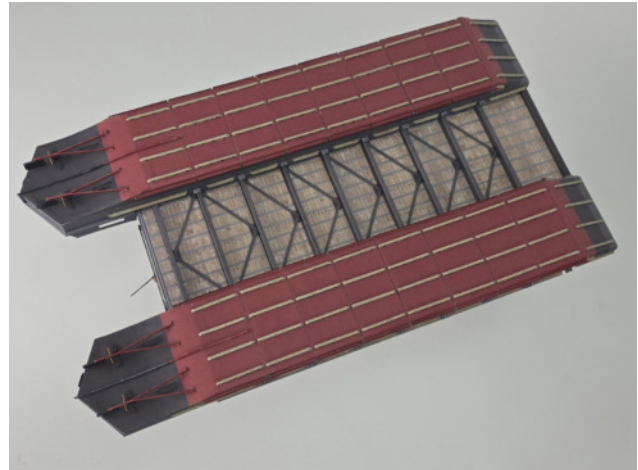
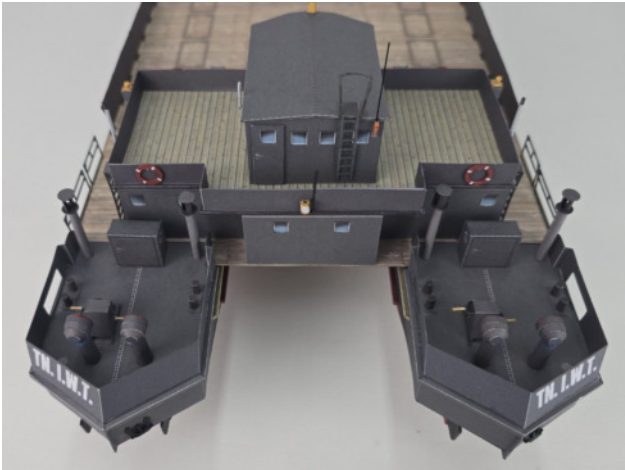
Friedrich Wilhelm Siebel wurde am 2. März 1891 in Mülheim an der Ruhr geboren. Mit dem Ausbruch des 1. Weltkriegs meldete er sich zur Luftwaffe. Nach seine Ausbildung zum Flieger wurde er 1915 an die Westfront zu Feld-Flg. Abt. 62 versetzt, wo er bekannte Flieger wie Udet, Richthofen und Göring kennenlernte. Siebel erhielt während des Krieges mehrere Auszeichnungen.



Zwischen 1919 und 1940 baute Siebel zunächst mit Paul Körner ein Handelsunternehmen auf und engagierte sich zugleich in Organisationen, die verdeckt die deutsche Luftfahrt und die Pilotenausbildung förderten. Aufgrund des Versailler Vertrags durfte Deutschland

keine Luftwaffe aufbauen und keine militärische Pilotenausbildung offen betreiben. Deshalb wurden Flugschulen, Sportflugvereine und Firmen teils als zivile Einrichtungen dargestellt.

Mitte der 1920er Jahre unterstützte er den Leichtflugzeugbau Klemm, wurde ein bekannter Sportflieger und übernahm führende Rollen im deutschen Luftsport. Seit 1934 trieb er den Ausbau der Flugzeugproduktion voran und betrieb ab 1936 die Siebel Flugzeugwerke. Nachdem Siebel Anfang 1940 wegen „pazifistischer“ Äußerungen als politisch unzuverlässig eingestuft wurde und seine Unabkömmlichkeit verloren hatte, holte ihn sein alter Kriegskamerad Ernst Udet, mittlerweile Generalluftzeugmeister der Luftwaffe, am 1. Mai ins Generalluftzeugmeisteramt. Dort wurde er mit der Erfassung und Verwertung von Luftwaffenmaterial aus den besetzten Ländern beauftragt.



Im Zuge der Vorbereitungen für „Unternehmen Seelöwe“ entsandte Udet Siebel zur Seekriegsleitung, um den Stand der maritimen Vorbereitungen zu klären. Da dort nur einfache Lastkähne und Schlepper als Landungsfahrzeuge vorgesehen waren, ließ Udet auf Seiten der Luftwaffe behelfsmäßige, selbstangetriebene Fahrzeuge entwickeln. Die Leitung des Sonderkommandos in Rotterdam übernahm der inzwischen zum Major beförderte Siebel. Das Sonderkommando entwickelte unter Siebel auf Basis der Pontons des Kriegsbrückengeräts B der Pioniere eine Fähre. Dabei gab es mehrere Generationen, die in Antrieben und Aufbauten variierten.

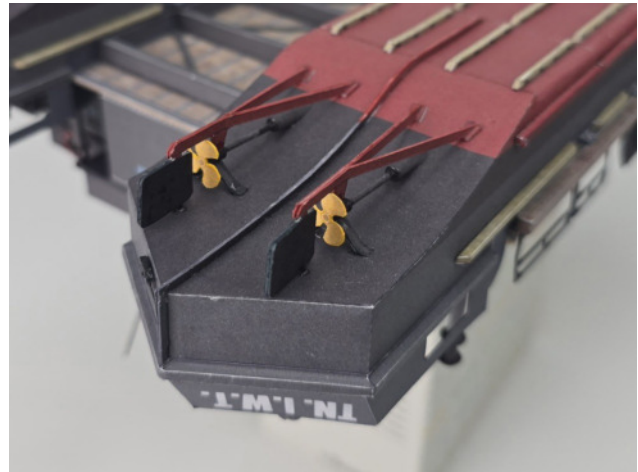
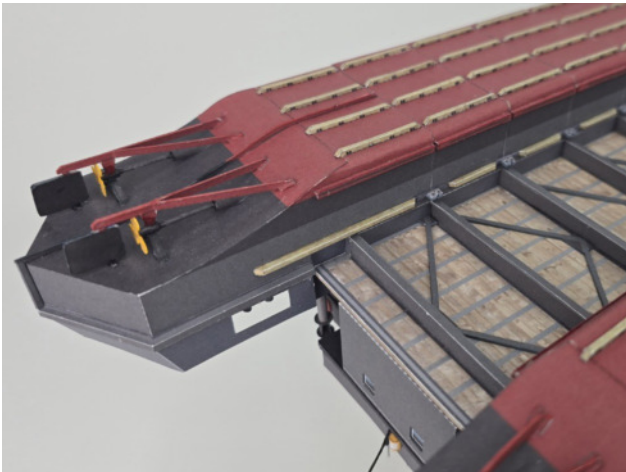
„Unternehmen Seelöwe“ wurde nie umgesetzt. Nachdem Deutschland 1940 keine Luftüberlegenheit über Großbritannien errungen hatte, wurde der Plan im September 1940 auf unbestimmte Zeit verschoben. Mit der Ausrichtung der deutschen Kriegsführung auf den Angriff gegen die Sowjetunion trat er endgültig in den Hintergrund.

Da die Vorbereitungen zu Operation Seelöwe eingestellt wurden, fanden sich im Laufe des Krieges neue Einsatzmöglichkeiten der Siebelfähren bei Luftwaffe und Wehrmacht. Neben reinen Transportfähren entstanden auch Varianten mit stärkerer Bewaffnung. Einige Einheiten wurden mit Flugabwehrgeschützen ausgerüstet und dienten als schwimmende Flakplattformen zum Schutz von Häfen oder Konvois. Andere Fähren erhielten sogar schwere Geschütze und wurden damit zu schwimmenden Kampfplattformen.

Siebel geriet gegen Ende des Krieges in britische Kriegsgefangenschaft aus der er im September 1945 entlassen wurde. Er verhalf zunächst früheren Spezialisten und Kameraden aus dem Flugzeug- und Bootsbau wieder in Arbeit. Ab 1950 gründete er neue luftfahrttechnische Unternehmen, mit denen er an den Wiederaufbau der deutschen Flugzeugproduktion anknüpfte. Die weitere Entwicklung seiner Projekte erlebte er jedoch nicht mehr. 1954 starb er im Alter von 63 Jahren.

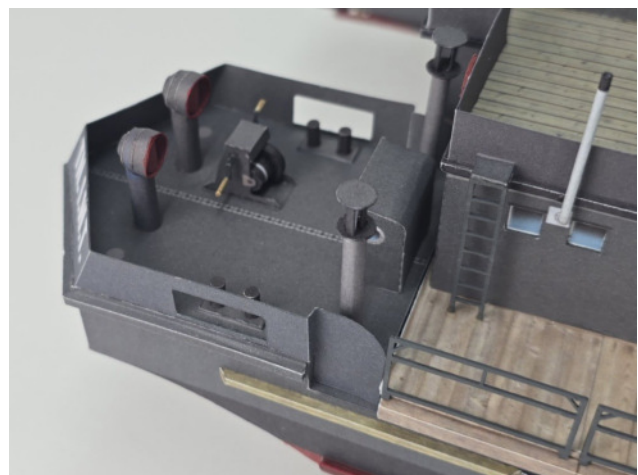
Die Technik der Siebelfähren

Siebelfähren waren aus standardisierten Teilen des schweren Schiffsbrückengeräts der Wehrmacht zusammengesetzte Landungsfahrzeuge. Mehrere Schwimmpontons bildeten die Grundlage der Konstruktion und wurden zu zwei parallelen Rümpfen zusammengestellt. Dabei wurde ein Rumpf aus 7 aneinander gereihten Pontons, die mit einem Endschiff und einer Bugkaffe versehen wurden, gebildet. Das Endschiff (außer dem Ford-Endschiff) konnte zusätzlich noch einmal längs geteilt werden. Verbunden wurden die beiden Rümpfe mit 5,5m Abstand durch eine Stahlträgerplattform, die mit Holzbohlen belegt wurde. Mittig auf dem Deck wurde im hinteren Teil der Fähre der Steuerstand platziert und je nach Verwendungszweck erhielt die Plattform zusätzlich Aufbauten. Bewaffnet wurden sie meist von Luftwaffen-Flakeinheiten mit deren Waffen (z.B. MGs; Flak 2 cm; Flak 3,7 cm; Flak Vierling 2 cm bis Flak 8,8 cm) und nicht durch klassische Schiffsgeschütze.



Die Antriebe waren abhängig vom verwendeten Endschiff, denn diese wurden von verschiedenen Herstellern gefertigt und nach den verbauten Motoren benannt.

- Ford-Endschiff (Eigentlich eine Vorderkaffe, mit 2 Opel-Blitz Motoren oder 2 Ford V8 LKW Motoren, beide Normalbenzin)
- BMW-Endschiff (Teilbar in Tanksektion und Motorsektion mit einem luftgekühlten BMW VI Flugmotor mit Wendegetriebe, angetrieben mit Flugbenzin)
- Büssing-Endschiff (symmetrisch teilbar mit je einem Büssing NAG LD Dieselmotor)
- Deutz-Endschiff (symmetrisch teilbar mit je einem Deutz SA 6 M 517 Dieselmotor)



Eine Fähre besaß also entweder 2 Flugmotoren, die leicht entzündliches Flugbenzin benötigten, oder 4 Verbrennungsmotoren, die mit weniger gefährlichem Diesel oder Normalbenzin betrieben wurden. Alle Motoren wirken auf Schiffsschrauben. Durch die Möglichkeit der Zerlegung war die Fähre maximal flexibel, denn die Bauteile waren verlastbar und konnten mit LKW oder Eisenbahn an den Einsatzort transportiert werden. So war es möglich, die Fähren auch in Regionen einzusetzen, in denen keine größeren Werften vorhanden waren. Nach Angaben des Historischen Marinearchivs konnten mehrere Fähren sogar miteinander verbunden werden, um eine provisorische Brücke zu bilden.

Eingesetzt wurden die Fähren bei Einsätzen im Mittelmeer, im Schwarzen Meer und in der Ostsee, aber auch auf Binnengewässern wie dem Ladogasee in Russland. Dort transportierten sie Truppen, versorgten abgelegene Stellungen oder unterstützten militärische Operationen entlang der Küsten. Besonders in Regionen mit flachen Gewässern erwiesen sich die Fähren durch ihren geringen Tiefgang als ideal.

Die Siebelfähre 311

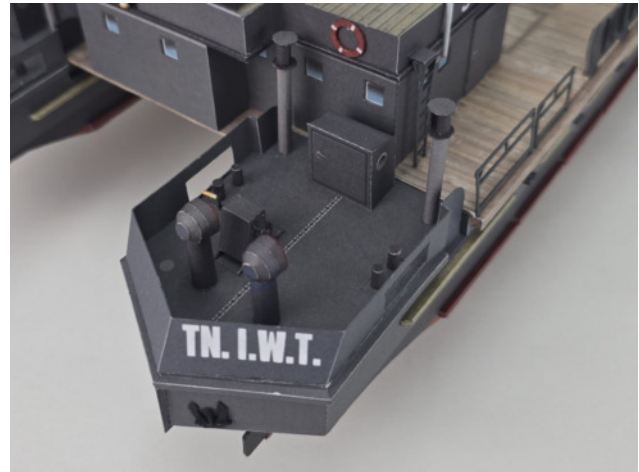
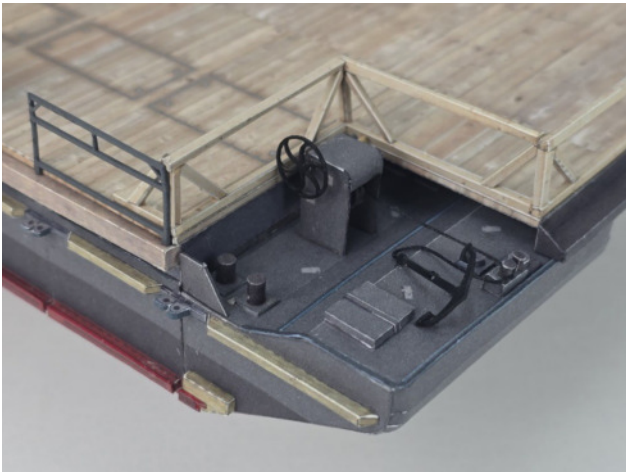
Die Austauschbarkeit der Fährenteile untereinander bringt bei der heutigen Bestimmung einige Schwierigkeiten mit sich. Siebelfähren besaßen keine feste Baunummer und im Grunde auch keine eindeutige Identität. Sie galten als „Geräte“ und nicht als „Schiffe“. Im Einsatz erhielten sie unterschiedliche taktische Bezeichnungen, meist Nummern, teilweise aber auch Namen. Wurden sie an andere Einheiten abgegeben oder organisatorisch neu zugeordnet, konnten sich diese Bezeichnungen wieder ändern. Auch durch den Austausch von Teilen konnte sich eine Siebelfähre im Laufe der Zeit stark verändern. Deshalb sind genaue historische Zuordnungen heute oft schwierig und nicht immer eindeutig. Die Einsatzgeschichte der PiLF 311, die das Vorbild für den Bastelbogen ist, begann im Herbst 1944. Es gab zuvor schon eine PiLF 311, die bereits ab 1942 im Schwarzen Meer im Einsatz war.



Die "Siebelfähre 311" um die es hier geht, gehörte zum Typ der Pionierlandungsfähren 44 (PiLF 44). Sie wurde vermutlich am 14. September 1944 auf der Baustelle Kolberg im Bereich des Admirals der östlichen Ostsee in Dienst gestellt. Konstruktiv gehörte die PiLF 44 zu den größeren Varianten dieses Fährenkonzepts. Ihre Verdrängung betrug etwa 140 Tonnen, bei einer Länge von 28,85 Metern und einer Breite von 14,06 Metern. Der Tiefgang lag unbeladen bei nur 0,90 Metern und erhöhte sich bei voller Beladung auf etwa 1,20 Meter.

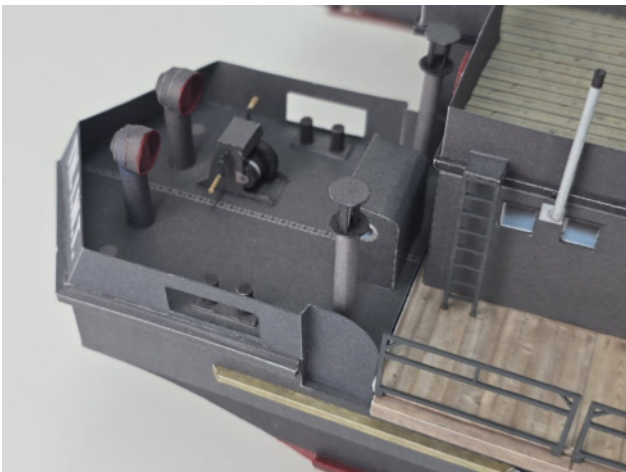
Sie führte Deutz-Endschiffe mit insgesamt 4 je 120 PS leistende Motoren, die über vier Wasserschrauben mit einem Durchmesser von 0,85 Metern wirkten. Die gesamte Maschinenleistung betrug also 480 PS, womit die Fähre unbeladen eine Geschwindigkeit von etwa 10,5 Knoten erreichen konnte. Der Treibstoffvorrat lag bei 2,8 Tonnen, was eine Reichweite von etwa 440 Seemeilen bei 6 Knoten ermöglichte.

Die Besatzung der Fähre umfasste in der Regel zwischen 12 und 29 Mann. Hinsichtlich ihrer Transportkapazität konnte die PiLF 44 zwischen 65 und 100 Tonnen Ladung oder etwa 250 Soldaten aufnehmen. Ein besonderes Merkmal war das achterliegende Brückendeckshaus mit Durchgang, das die Nutzung der Ladefläche erleichterte und die Be- und Entladung verbesserte.



Die Nachkriegszeit ist aufgrund der oben angegebenen Mehrfachbenennung der Fähren nicht gesichert. Die im Historischen Marinearchiv angegebenen Daten zu der Fähre 311 sind jedoch plausibel und es erscheint unwahrscheinlich, dass eine weitere Fähre mit der Kennung 311 auf dem Rhein unterwegs gewesen sein könnte.

Nach Daten des Historischen Marinearchivs begann die zivile Nachkriegskarriere der Fähre am 30. August 1945, als die Fähre nach Duisburg zum Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein überführt wurde. Bereits 1946 ist sie als Rheinfähre zwischen Bonn und Beuel anhand von Fotos nachweisbar.



Im Jahr 1952 befand sich die ehemalige Siebelfähre als britischer Beuteanteil beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Worms im Einsatz. Hier zeigt sich die oben beschriebene Unsicherheit. Auf einem Bild der 311 bei Worms zeigt sich eine stark veränderte Fähre 311 mit anderen Vorschiffen. Eventuell sind es Luftwaffenvorschiffe oder Neukonstruktionen. Beim Einsatz in Bonn waren es noch Standardkaffen. Auch Details am Heck und die Auffahrampen sehen völlig anders aus. Zudem wurde die Fähre offensichtlich neu gestrichen. Aufgrund der schwarzweiß Aufnahme lässt sich nicht feststellen in welcher Farbe, aber offensichtlich in einem helleren Ton als das RAL 7016 Anthrazit der Wehrmacht. Falls es sich auf den Bildern bei Worms um das gleiche Fahrzeug handelt, muss es wohl gravierende Umbauten gegeben haben. Entweder mussten die Änderungen aufgrund einer Havarie durchführt werden, oder die Fähre erwies sich als

unzweckmäßig im täglichen Fährbetrieb, sodass technische Verbesserung durchgeführt wurden. Es bleibt aber der Verdacht auf zwei verschiedene Fähren, denen einfach die gleiche Nummer (311) gegeben wurde.

Das Historische Marinearchiv gibt weiter an, dass zu diesem Zeitpunkt die Bundesrepublik Deutschland plante, das Fahrzeug zu chartern, um es weiterhin im Fährdienst nutzen zu können. Tatsächlich wurde die Fähre anschließend im Auftrag des Landes Hessen zwischen Nierstein und Oppenheim eingesetzt, wo sie von 1952 bis 1965 den Rheinverkehr übernahm.

Erst 1967 endete diese Phase, als der Fährbetrieb zwischen Nierstein und Oppenheim mit der neuen Motorfähre „Landskrone“ aufgenommen wurde. Zu diesem Zeitpunkt verschwindet die PiLF 311 aus den Quellen; vermutlich wurde sie kurz darauf abgewrackt.

Einsatz zwischen Bonn und Beuel

Am 8. März 1945 sprengte die deutsche Wehrmacht die 1898 errichtete Bonner Rheinbrücke, um den Vormarsch der alliierten Truppen aufzuhalten. Dieses Vorhaben blieb jedoch erfolglos. Durch die Zerstörung der Brücke war der Verkehr zwischen den beiden Rheinseiten in den ersten Nachkriegsjahren erheblich beeinträchtigt.

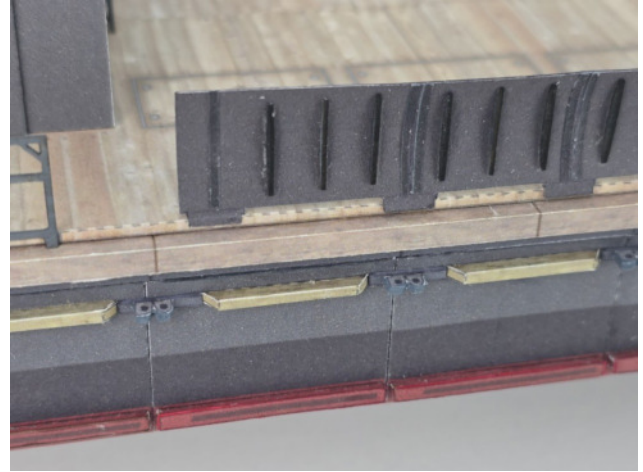


Um eine provisorische Verbindung zu schaffen, errichteten die Alliierten bereits am 19. März 1945 zwischen Bad Godesberg und Niederdollendorf eine Schiffsbrücke, die als Hodges Bridge bekannt wurde. Sie diente in erster Linie der Nachschubversorgung der US-Armee, wurde jedoch auch von der Zivilbevölkerung genutzt. Da sie den wieder einsetzenden Schiffsverkehr auf dem Rhein behinderte, wurde die Brücke gegen Ende des Jahres 1945 wieder abgebaut.

Im Dezember 1945 begannen die Abbrucharbeiten an den Trümmern der zerstörten Rheinbrücke, um den Neubau einer Brücke vorzubereiten. Gleichzeitig wurde eine Autofähre in Betrieb genommen. Die Siebelfähren SF 311 und SF 315 übernahmen nun den Verkehr zwischen den beiden Rheinufern. Sie pendelten zwischen den Anlegestellen an der Zweiten Fährgasse in Bonn und der Ringstraße in Beuel.

In dem Artikel „Die Bonner Siebelfähre 1945-1949“ im Köln-Bonner Verkehrsmagazin Heft 76 (3/24) wurde angegeben, dass die Fähre zunächst von den US-Streitkräften betrieben wurde. Sie scheint aber später von den britischen Streitkräften übernommen worden zu sein, denn die Beschriftung „TN.I.W.T.“ deutet auf eine Nomenklatur der britischen Armee hin. Hierbei steht „TN“ für Transportation und „I.W.T.“ für Inland Water Transport. Somit dürfte die Fähre später unter das Kommando von Oberst Geoffrey Louis Collard gefallen sein. Er gehörte zu Montgomerys 21st Army Group der British Army of the Rhine und wurde zum Assistant Director of Transportation, Inland Water Transport ernannt. Im Juli 1945 wurde er zum Oberst befördert und als britischer Kommandeur am Rhein eingesetzt.

Er war dafür verantwortlich, den Rhein im britischen Sektor wieder für die Schifffahrt zu öffnen.



Für den Einsatz als zivile Autofähre waren zusätzliche bauliche Anpassungen erforderlich. Während Siebelfähren im militärischen Einsatz normalerweise direkt über provisorisch angelegte Ufer- oder Strandrampen be- und entladen wurden, mussten für den regulären Fährverkehr zwischen Bonn und Beuel feste Rampen- und Anlegeanlagen geschaffen werden. Dazu wurden an beiden Rheinufern Rampen errichtet, die auf schwimmenden Pontonanlegern endeten. Diese Konstruktion stellte sicher, dass unabhängig vom wechselnden Wasserstand des Rheins stets eine gleichbleibende Höhe zwischen Anleger und Fähre bestand. Die Fähren selbst erhielten Auffahrbleche, über die Fahrzeuge von den Pontons auf die Ladefläche fahren konnten.

Auch wenn die beiden Fähren eine feste Rheinbrücke nicht vollständig ersetzen konnten, stellten sie doch eine wichtige und dringend benötigte Verbindung zwischen Bonn und Beuel wieder her. Für die Bevölkerung bedeutete der Fährbetrieb, dass der Rhein nach den Kriegszerstörungen wieder überquert werden konnte und der Alltag langsam zurückkehrte. In einer Zeit des Wiederaufbaus nahm man die vorhandenen Möglichkeiten pragmatisch an und blickte zugleich hoffnungsvoll in die Zukunft.



Mit dem Bau einer neuen Rheinbrücke zwischen Bonn und Beuel zeichnete sich bald eine dauerhafte Lösung ab. Die rund 394 m lange Brücke, die später den Namen Kennedybrücke erhielt, wurde am 12. November 1949 für den Verkehr freigegeben. Nachdem damit wieder eine feste Verbindung zwischen beiden Rheinseiten bestand, endete der Einsatz der Siebelfähren wenige Wochen später: Am 13. Dezember 1949 stellten sie ihren Betrieb ein. Für einige Jahre wurde so aus einem Kriegsgerät ein Verkehrsmittel des Wiederaufbaus, das die beiden Rheinufer wieder miteinander verband.

Das Modell

Der Bastelbogen umfasst 1309 Teile und ist im Maßstab 1:72 gehalten und umfasst neben der Siebelfähre einen Präsentationsständer, Fahrzeuge und Fährgäste. Das fertige Modell der Fähre ist 37,1 cm lang, 19,6 cm breit und 10,9 cm hoch. Auf den Ständer gestellt, ist das Modell 18,2 cm hoch.

Idee, Recherche und Umsetzung

Bei der Recherche nach neuen Ideen für zukünftige Mondorfer Bastelbögen stießen die Kallboys auf einen Artikel über die Siebelfähre, die zwischen Beuel und Bonn eingesetzt wurde. Die ungewöhnliche Bauform mit zwei Rümpfen und die zugehörige Geschichte faszinierten uns sofort. Da keine Markenrechte zu beachten waren, weil die allgemeine Schutzfrist des Urheberrechtes nach 70 Jahren abgelaufen ist und Friedrich Siebel 1954 verstarb, stand einer Umsetzung nichts im Wege, wenn geeignete Pläne ausfindig gemacht werden konnten.

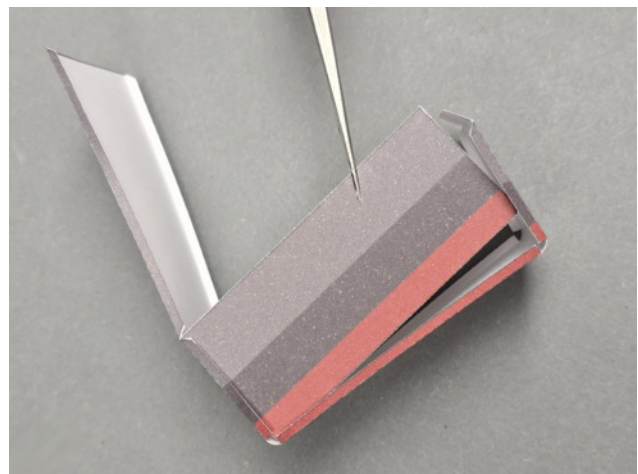
Diese fanden wir auf der Webseite www.historisches-marinearchiv.de. Auf unsere Anfrage an den Seitenbetreiber Thorsten Reich, stellte dieser einen Kontakt zu Dr. Otto Heinemeyer her, der für das Historische Marinearchiv eine Reihe von Mehrseitenansichten mit Bemaßung erstellt hatte.

Herr Dr. Heinemeyer war sehr gerne bereit uns bei der Umsetzung zu unterstützen. Es entwickelte sich ein reger E-Mailverkehr in dem Details besprochen wurden und gemeinsam erarbeitet wurde, wie bestimmte Teile aussehen müssten. Immer mit dem Fokus darauf, dies auch in Papier umsetzen zu können.

Modelltechnisches

Bei der Größe des Modells war ein Stützrahmen mit Spanten unerlässlich. Da die Fähre im Original aus Einzelschwimmkörpern bestand, bot es sich an, dies auch im Modell umzusetzen und diese aneinander zu reihen. Dadurch konnte auf einen durchgehenden Rumpfmittelsteg verzichtet werden. So sind für den versierten Modellbauer auch Teile der Fähre beim Transport darstellbar. Auch ein Diorama, das den Zusammenbau der Fähre zeigt, ist denkbar.

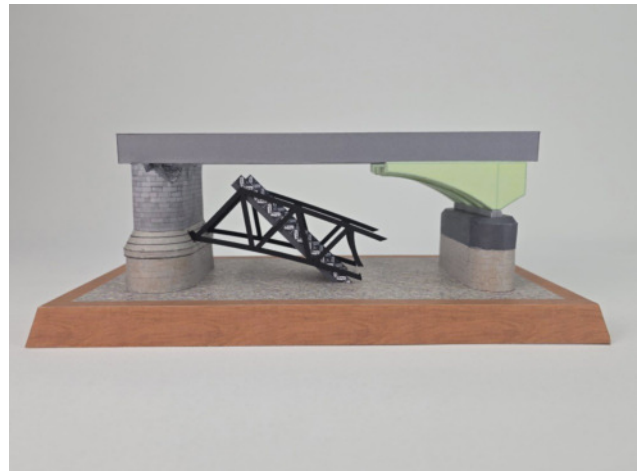
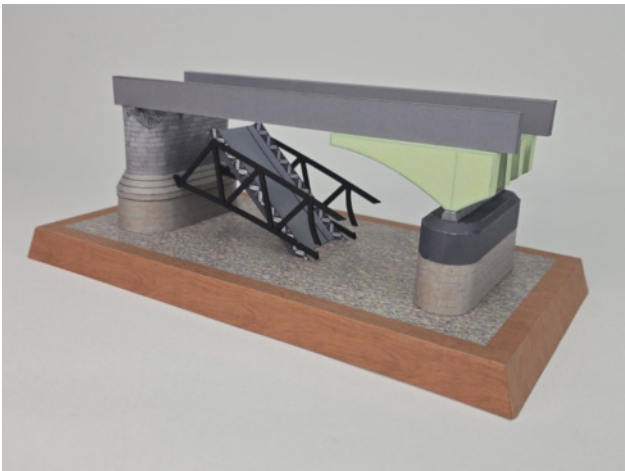
Ebenso sollte die Ruderanlage umgesetzt werden. Siebelfähren wurden über Seilzüge gesteuert. Der sogenannte Handsteuerapparat war eine Haspel, welche die Steuerseile für beide Ruder gemeinsam über eine Trommel wickelte. Zu den Ruderquadranten liefen daher je zwei Seile pro Seite. Diese liefen seitlich aus dem Steuerhaus hinaus zu den Umlenkkästen und von dort senkrecht nach unten. Unter Deck wurden sie über weitere Umlenkrollen nach achtern geführt. Dies wird im Modell mit Takelgarn umgesetzt. Das Takelgarn findet auch Verwendung für die Darstellung der Ketten für die vorderen Anker.



Bei der großartigen Unterstützung, die wir durch Dr. Heinemeyer erhalten haben, kamen wir einigen von ihm geäußerten Wünschen natürlich gerne nach. Er schlug vor das Modell im Maßstab 1:72 zu erstellen, da es im Militärmodellbau ein beliebter Maßstab ist, und Modellbauer die Fähre dann auch mit „Ladung“ füllen könnten und die Fähre im Bauzustand vor 1946 zeigen könnten. Dies erforderte auch die Durchfahrt im unteren Teil des Aufbaus zwischen den beiden unteren Kabinen jedes Pontons so zu gestalten, dass die Trennwände zwischen den beiden Kabinen entfernbar sein mussten. Bei der Fähre 311 war diese Durchfahrt geschlossen worden und als weiterer Raum genutzt worden. Daher wurden die beiden Kabinen als Einzelteile angelegt und die Plattform im Durchfahrtsbereich auch mit der Holztextur belegt. Wer das Modell nun in der militärischen Variante bauen möchte, kann deshalb einfach die beiden Zwischenwände weglassen. Genaugenommen müssen dann auch die Auffahrrampen weglassen werden und durch weitere Steckgeländer ersetzt werden (nochmal ausdrucken). Die Rampen sind nachträglich angebracht und stammen aus der (halb)zivilen Zeit.

Ständer

Der Präsentationsständer ist als Paar von Brückenpfeilern gestaltet. Auf der einen Seite ein Pfeiler der zerstörten alten Bonner Rheinbrücke, auf der anderen ein Pfeiler der 1949 errichteten neuen Brücke, die später nach John F. Kennedy benannt wurde. Die Fähre dazwischen wird zur symbolischen Brücke zwischen Verlust und Neubeginn und Sinnbild des Übergangs.



Lasercut - Alle Teile des Bastelbogens lassen sich mit der Schere und/oder einem Skalpell ausschneiden. Wer im Besitz einen Lasercutters ist, kann sich bei den Verstärkungen und einigen Teilen des Aufbaus etwas Arbeit sparen und die bereitgestellten Lasercutvorlagen verwenden. Diese liegen im Lightburnformat .lbrn und im Vektorgrafikformat .svg vor. Alle Dateien sind in einer .zip Datei zusammengefasst und könne auf der Landingpage der Siebelfähre heruntergeladen werden. www.kallboys.de/siebelfaehre

Ladung

Um die Dimensionen der Siebelfähre des Modells besser zu verdeutlichen, sollte die Plattform mit Fahrzeugen aus der Zeit befüllt werden, so wie dies bereits bei den Bastelbögen „Rheinfähre Mondorf“ (Bastelbogen 12) und „Bodan-Fähre F824“ (Bastelbogen 63) erfolgt ist. Die Suche nach passenden, kostenlosen Modellen im Internet gestaltete sich jedoch schwierig. Die verfügbaren Modelle konzentrieren sich überwiegend auf amerikanische und osteuropäische Fahrzeuge, die zur Einsatzzeit der Siebelfähre in Westdeutschland nicht üblich waren.

Um die historische Atmosphäre des Modells zu verstärken, sollten aber unbedingt zeitgenössische Fahrzeuge integriert werden. Da keine passenden Modelle verfügbar

waren, wurden diese eigens im Stil der damaligen Zeit entworfen. Wir haben bewusst auf echte Marken verzichtet, um keine Rechte zu verletzen.



Bei der Auswahl der Fahrzeuge orientierten wir uns zunächst an zeitgenössischen Designs zwischen 1920 und 1945. Auch heute sind 25 Jahre alte Fahrzeuge im Straßenbild keine Seltenheit, wobei der Schwerpunkt auf der Zeit vor Kriegsende liegen musste. In der Nachkriegszeit konnten sich nur wenige Menschen ein neues Auto leisten - wenn denn überhaupt eines zu bekommen war. Man nutzte daher, was vorhanden war und den Krieg halbwegs unbeschadet überstanden hatte. Ergänzend kamen ehemalige Wehrmachtfahrzeuge zum Einsatz, die oftmals umgestrichen wurden, um sich vom Militär zu distanzieren. In der Zeit der Materialknappheit wurden zudem Holzvergaseranlagen eingesetzt, um dem Mangel an Ersatzteilen und Kraftstoff entgegenzuwirken. Auch Motorräder, zweirädrige Handkarren und Bollerwagen wurden zum Transport genutzt. Neben Obst und Gemüse für den Markt, Kohle oder Schotter und Kisten mit Waren, könnte auch ein Klavier den Weg über den Rhein gefunden haben.



Die Figuren wurden mit KI in ChatGPT durch www.kallboys.de erstellt. Damit die Figuren individuell auf der Fähre arrangiert werden können, wurden beide Seiten jeder Figur jeweils gespiegelt. So ist es möglich die Figuren nach belieben aufzustellen, da aus der einer Blickrichtung auf immer nur eine Seite einer Figur zu sehen ist. Damit die Figuren frei arrangiert werden können, sind Standplattformen vorhanden.

Diese Modelle vermitteln trotz ihrer fiktiven Ausgestaltung einen authentischen Eindruck der damaligen Fahrzeugtechnik und -gestaltung.

Beflaggung und Beschriftungen

Der Flaggenstock des Modells ist leer. Zwischen 1946 und 1949 führten westdeutsche Handelsschiffe die sogenannte „C-Flagge“, eine abgewandelte internationale Signalflagge des Buchstabens „C“ mit einem dreieckigen Ausschnitt am fliegenden Ende. Sie wurde vom Alliierten Kontrollrat im Kontrollratsgesetz Nr. 39 (12.11.1946) festgelegt.

Dies galt auch für Binnenschiffe auf dem Rhein, wobei in einem Zusatzartikel auch eine entsprechende Bemalung auf den Bordwänden erlaubt war. Die Kennzeichnung konnte sogar völlig entfallen, wenn der Zonenbefehlshaber anordnet, dass das Schiff nur in einer festgelegten Zone operiert.

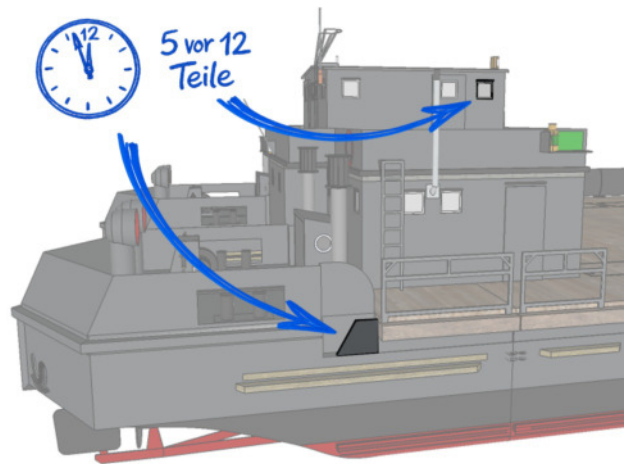
Wir konnten auf keinem der Fotos der Siebelfähre in Bonn eine Beflaggung oder Bemalung entdecken. So könnte hier angeordnet worden sein, dass dies nicht nötig war. Wir haben daher auf eine Flagge im Bogen verzichtet.

Die Heckbeschriftung „TN.I.W.T.“ wurde bereits im historischen Teil dieser Anleitung beschrieben. Seitlich am Fahrstand war die Kennzeichnung „D.603.“ zu erkennen. Zu dieser Bezeichnung ließ sich leider nicht klären, wofür das „D“ genau stand. Wahrscheinlich handelte es sich nicht um eine Divisionsangabe, sondern eher um eine Dienst-, Inventar- oder Betriebsnummer.

Fünf vor zwölf – und doch noch rechtzeitig

Kurz vor Fertigstellung, des Bastelbogens, erhielten wir noch zwei Hinweise von Herrn Dr. Heinemeyer. Obwohl wir die Bilder der Fähre mehrfach angesehen hatten und wir mit Herrn Dr. Heinemeyer über viele, viele Details gesprochen hatten, wurden diese trotzdem übersehen. Herr Dr. Heinemeyer entdeckte das Fehlen der vorderen Seitenfenster des Fahrstandes und die hinteren Knotenbleche an der Plattform. Das vordere Fenster war übersehen worden, weil auf den Fotos die Tür des Fahrstandes offen stand und das Fenster verdeckt wurde.

Da der Kontrollbau bereits abgeschlossen war, die Modellfotos schon vorlagen und auch die Anleitung nahezu fertiggestellt war, sind diese Details auf den Fotos in der Anleitung nicht zu sehen. Jedoch wurde die Bauanleitung überarbeitet und in Bauschritt 21 und Bauschritt 56 entsprechend angepasst und die fehlenden Teile im Bogen ergänzt.



Skalierung

Falls Sie das Modell in einem anderen Maßstab bauen möchten, so können Sie die Skalierung des Ausdrucks mit folgender Formel berechnen:

$((\text{Maßstabszahl des Bastelbogens} \times 100) / \text{gewünschter Maßstab}) = \text{Prozentwert des Ausdrucks}$

Beachten Sie jedoch, dass die Materialstärken der Finn- oder Graupappe Bestandteil des Modells sind/sein kann. Die zu verwendende Pappe muss dann ebenfalls in der entsprechenden Stärke gewählt werden.

Danksagung

Ein herzlicher Dank geht an Dr. Otto Heinemeyer der uns nicht nur erlaubte uns bei der Konstruktion auf seine Zeichnungen zu stützen, sondern erstellte uns auch speziell für unser Projekt Detailzeichnungen der Fähre 311. Unermüdlich beantwortete Er unsere fragen und recherchierte immer wieder neue, erstaunliche Informationen zur Siebelfähre 311. Er stellte uns freundlicherweise auch Literatur und zeitgenössischen Fotos zur Verfügung.

Ein weitere dank geht an Thorsten Reich der den Kontakt zu Herrn Dr. Heinemeyer herstellte. Vielen Dank dafür. www.historisches-marinearchiv.de

Weiterhin möchten wir uns bei Marcel Vijfwinkel bedanken, von dessen Homepage www.textures.com Texturen verwendet werden durften.


Hinweise zum Zusammenbau

Drucken Sie die Bauteile aus. Am besten eignet sich 120 g/m² schweres Papier. Außerdem benötigen Sie folgende Dinge:

Werkzeuge	Baumaterial
<ul style="list-style-type: none">• Schere• (Stahl-)Lineal• Cuttermesser oder Skalpell• Zahnstocher zum Verstreichen von Leim• Klebstoff/Bastelleim• Stecknadel zum Anritzen <p>Optional</p> <ul style="list-style-type: none">• Sekundenkleber	<ul style="list-style-type: none">• Ein Stück Graupappe, oder besser Finnplatte 1 mm stark.• Ein Stück Graupappe, oder besser Finnplatte 0,3 mm stark.• Ein Stück Graupappe, oder besser Finnplatte 0,75 mm stark.• Takelarn 0,5mm• Blumendraht <p>Optional</p> <ul style="list-style-type: none">• Holzleisten 1x1mm, 2x2 mm

Schneiden Sie die Einzelteile möglichst mit dem Cutter oder Skalpell aus. Nehmen Sie die Schere nur für Kleinteile, gebogene Stücke und Klebeecken. Beim Anritzen zum Falzen mit der Stecknadel sollten Sie auf die Biegerichtung achten. Bei Biegungen, die eine Außenecke darstellen, ritzen Sie auf der gedruckten Markierung. Bei Innenecken ritzen Sie von der unbedruckten Seite. Um dabei die Linie von der anderen Seite genau zu treffen, können Sie am Anfang und am Ende der aufgedruckten Linie mit der Stecknadel durch das Papier stechen. So haben Sie auf der Rückseite zwei Punkte, die Sie mit einem Lineal verbinden können. Einige Teile werden ohne Klebelasche stumpf verklebt. Verwenden Sie hierzu am besten Bastelleim, da dieser unsichtbar abtrocknet. Optional benötigen Sie Buntstifte oder einen Wassermalkasten, um die Schnittkanten einzufärben.

 Im Bastelbogen sind einige Kleinteile mit Klebelaschen versehen. Je nach Papierwahl, kann es sinnvoll sein, diese abzuschneiden und die Teile stumpf zu verkleben.

 Der Bastelbogen kann einige Teile enthalten, bei denen kleine Kreise ausgeschnitten werden müssen. In diesem Fall sind für alle benötigten Teile auch Farbflächen beigefügt, falls Sie ein Locheisen oder eine Lochzange verwenden möchten.

Anleitung

In der Anleitung können folgende Symbole verwendet sein:



Achtung oder Hinweis

Angaben die vom Standard abweichen oder Angaben zu anderen Materialien.



Aufdoppeln in angegebener Stärke

Dieses Teil mit der im Piktogramm gegebenen Stärke aufdoppeln. Maßangabe in mm.



Aufdoppeln

Diese Teil mit gleicher Materialstärke aufdoppeln



Aus,- oder Abschneiden

Dieses Stück muss nach Montage ab oder ausgeschnitten werden.



Bohren oder Lochen

Loch mit ange-zeichneter Größe oder entsprechend des zur Verfügung stehen- den Materials herstellen.



Multi-Teil

Teil besteht aus mehreren Bogenteilen, die bündig auf einen Träger geklebt werden.



Umleimer

Umleimer für flache Teile



Optional

Dieses Bauteil kann als Option, um z.B. einen anderen Bauzustand dar-zustellen, hinzugefügt werden.



Nicht Kleben

Für bewegliche oder abnehmbare Teile. Ebenso für Stellen, die später verklebt werden.



Jetzt Kleben

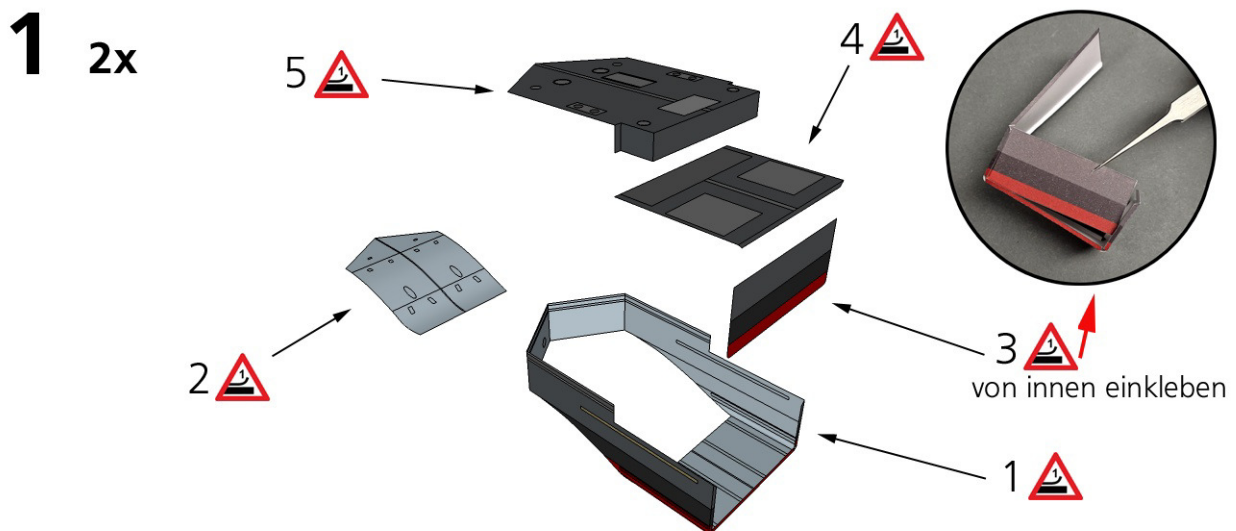
Teil wurde in einem vorangegangenen Bauabschnitt nur teilverklebt und wird nun ausgerichtet und endgültig verklebt



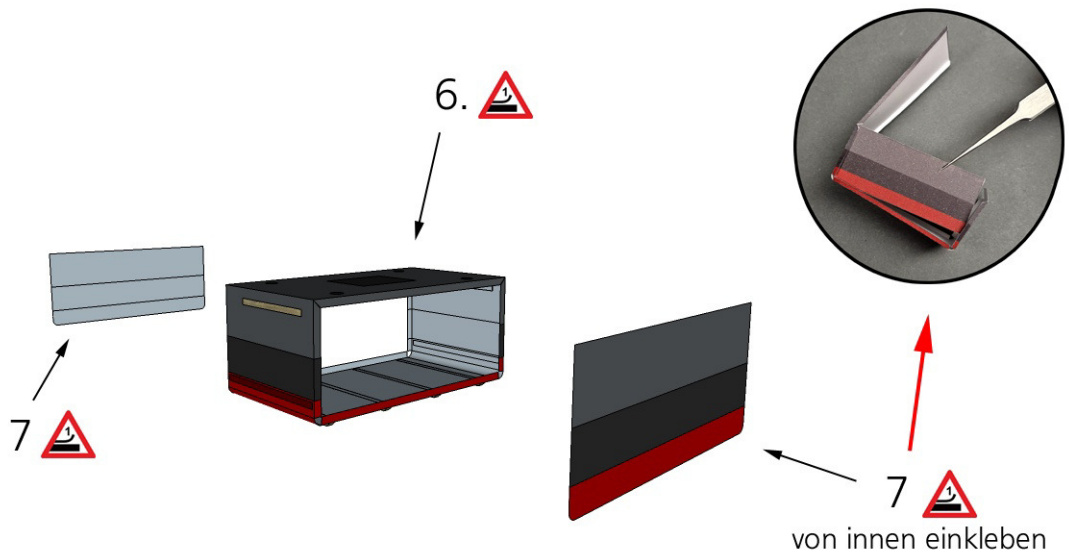
Entweder-oder

Dieses Bauteil kann in unterschiedlichen Versionen verwendet werden.

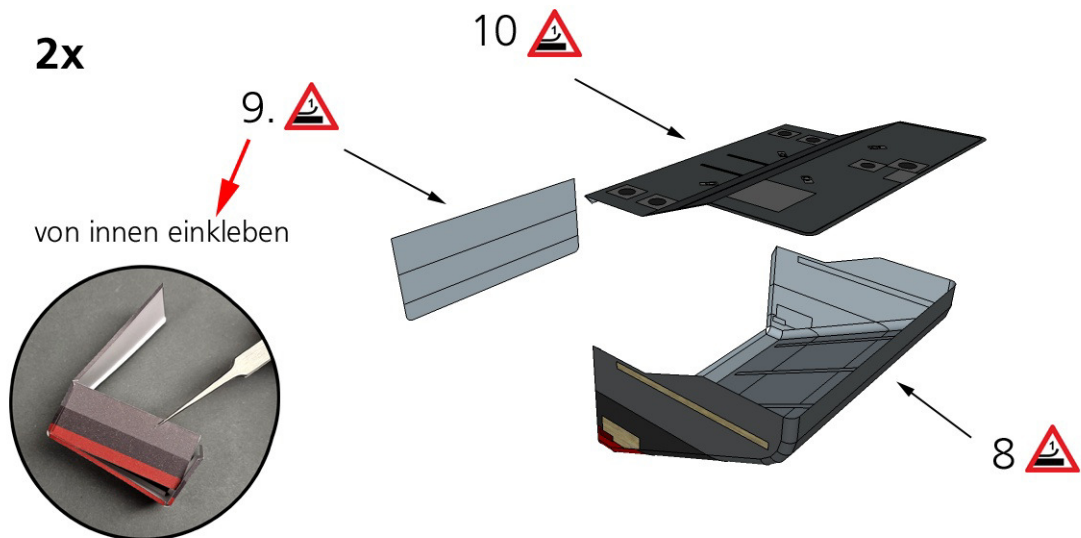
Bauschritte:



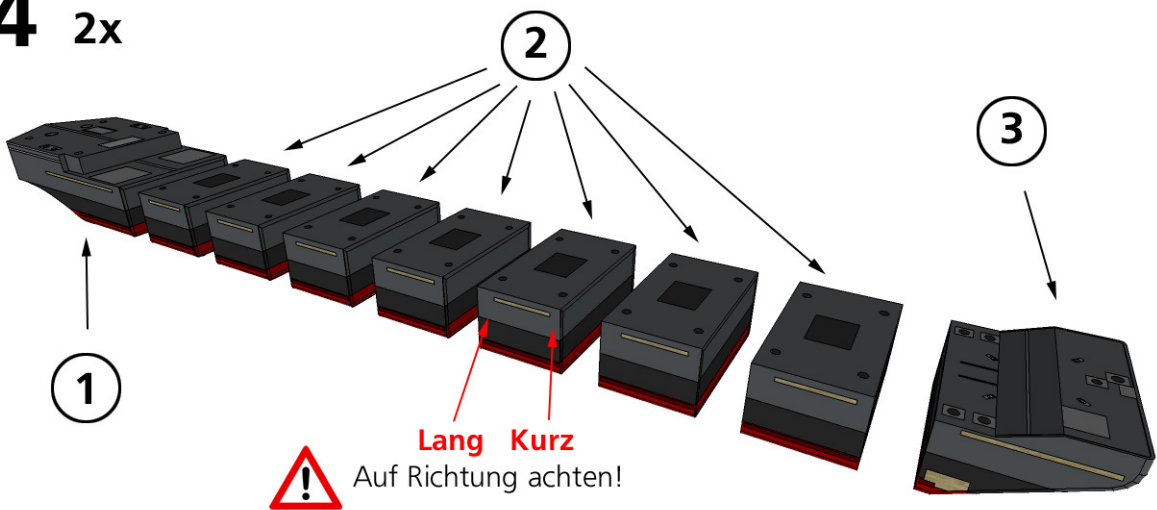
2 14x



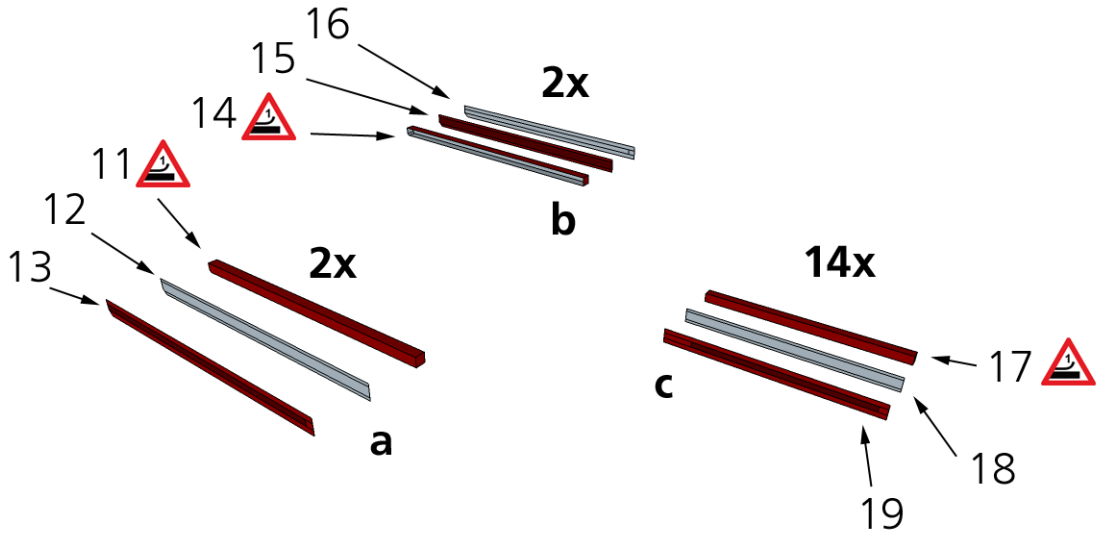
3 2x



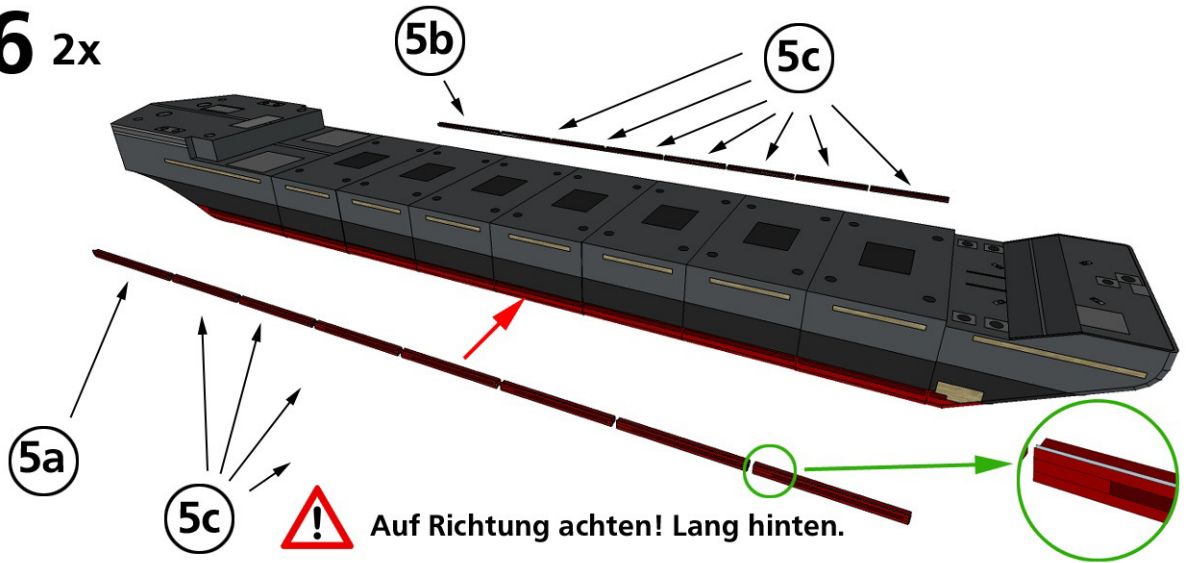
4 2x



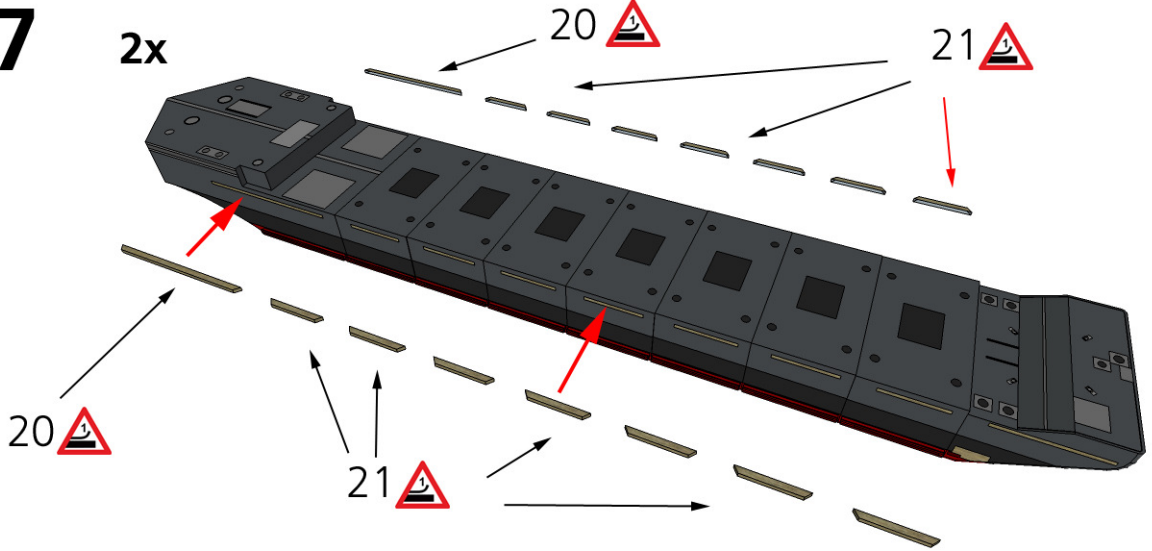
5



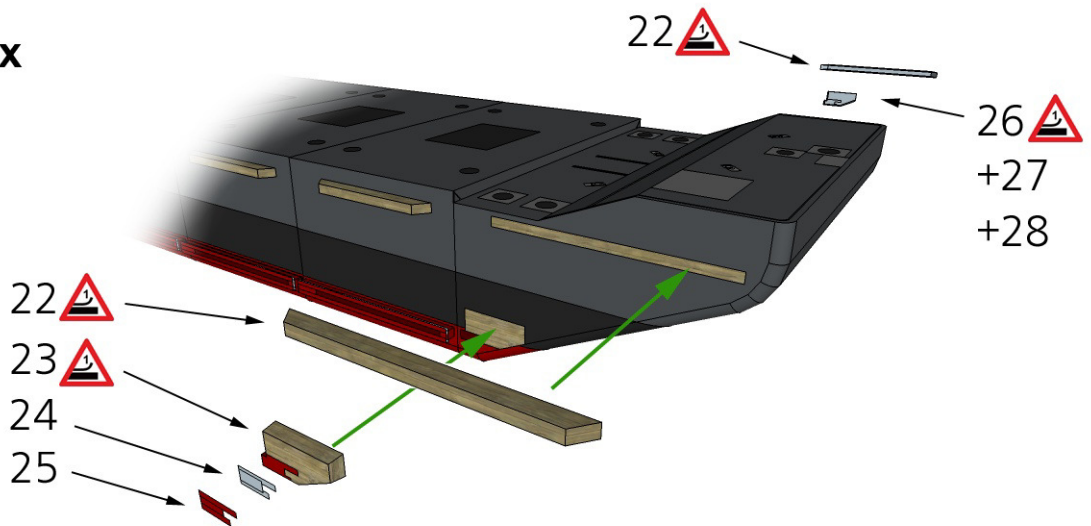
6 2x



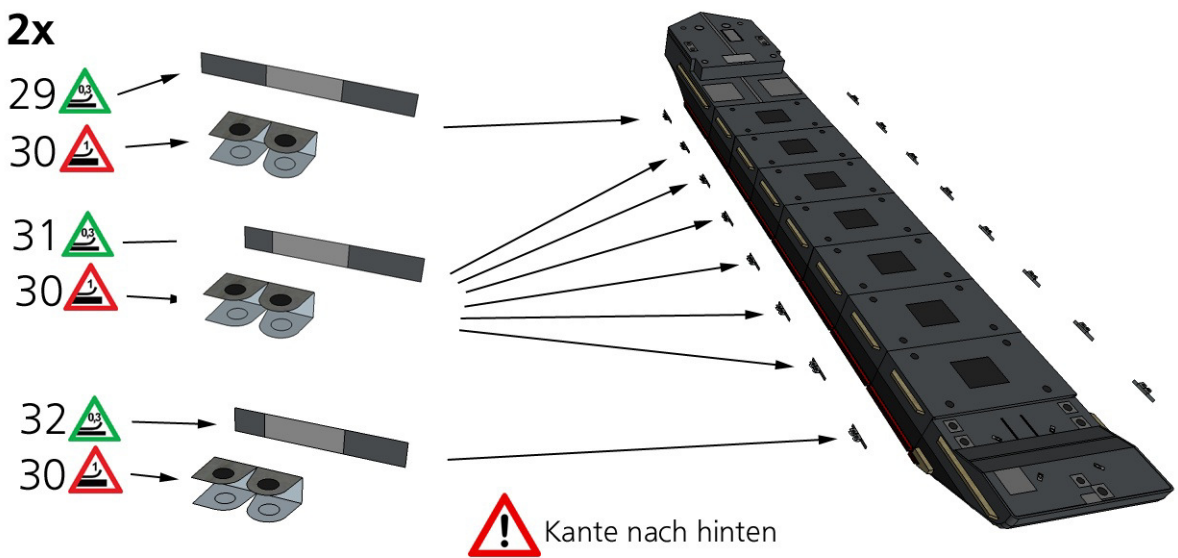
7 2x



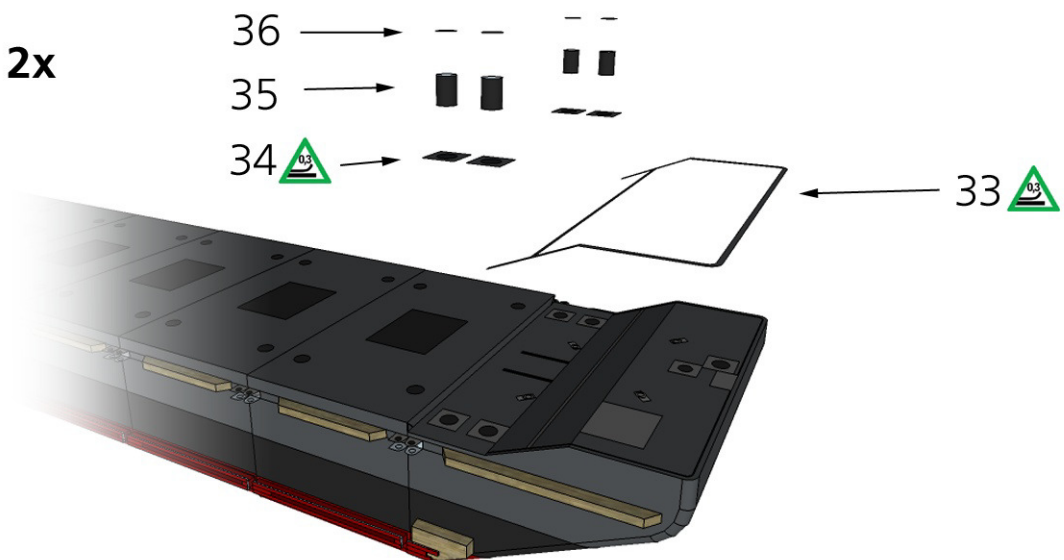
8 2x



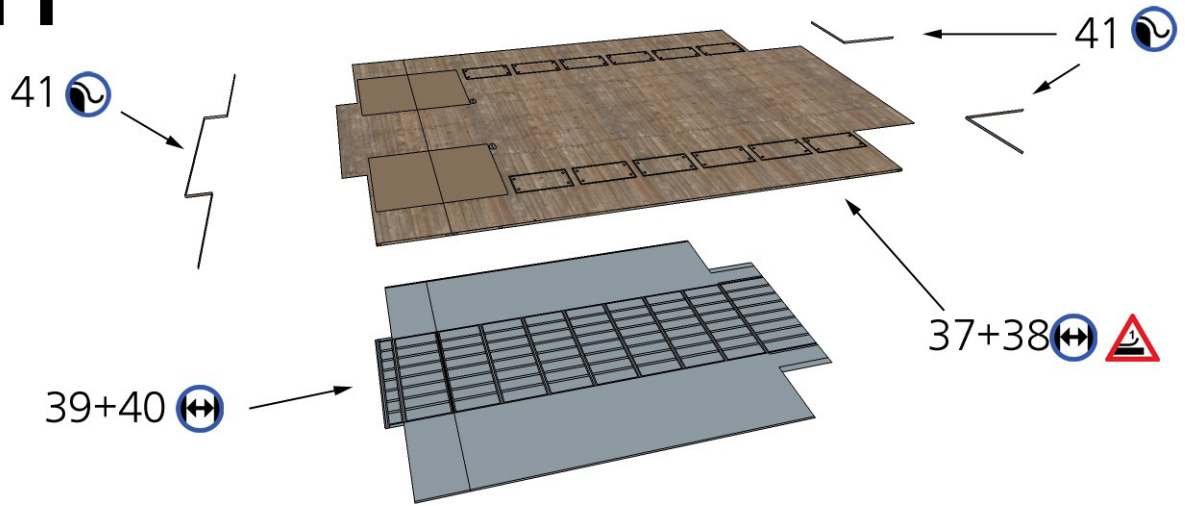
9 2x



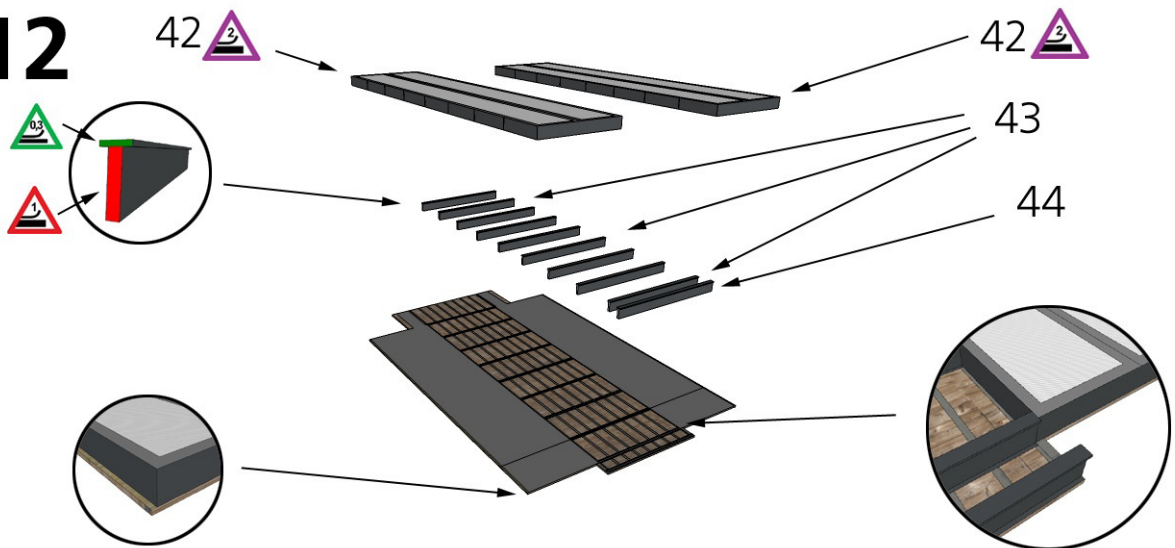
10 2x



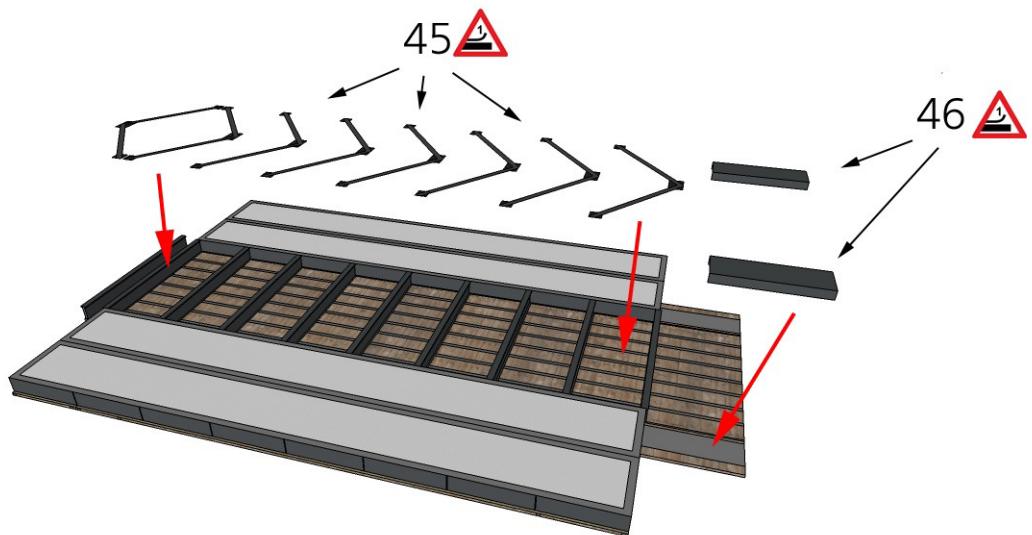
11



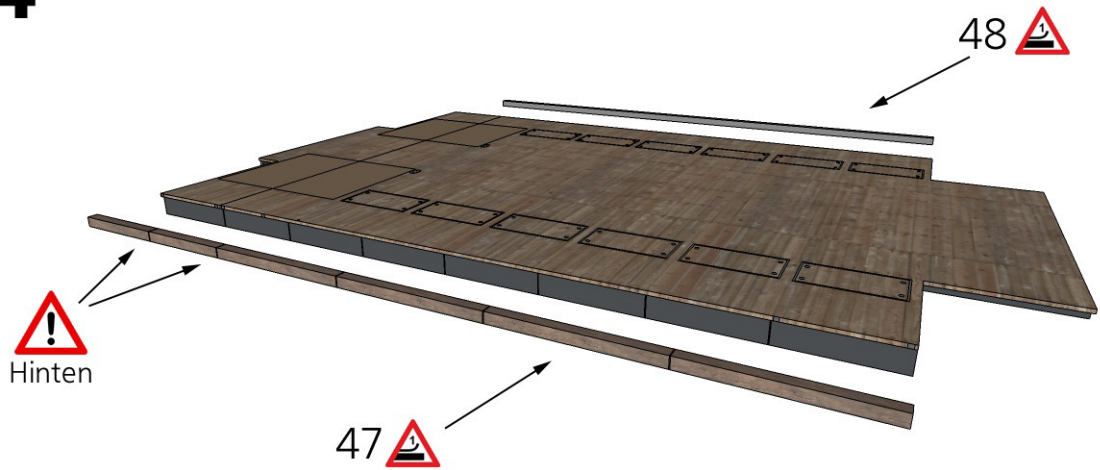
12



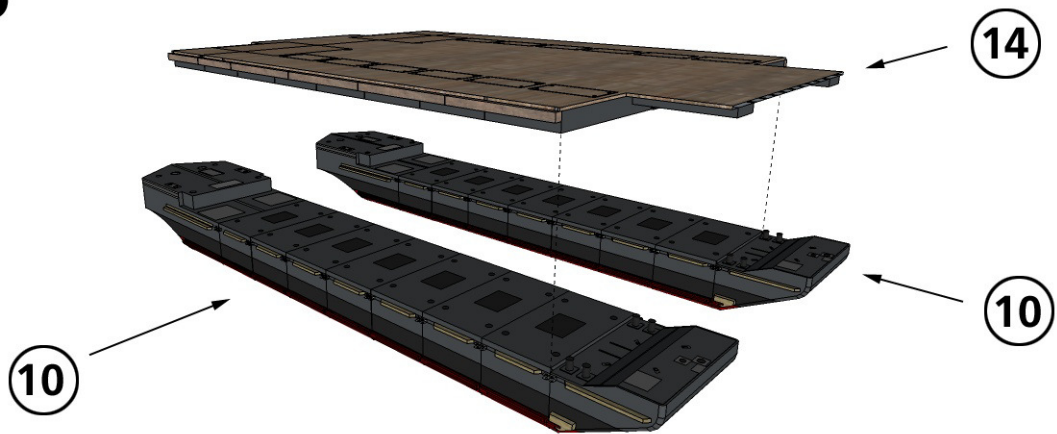
13



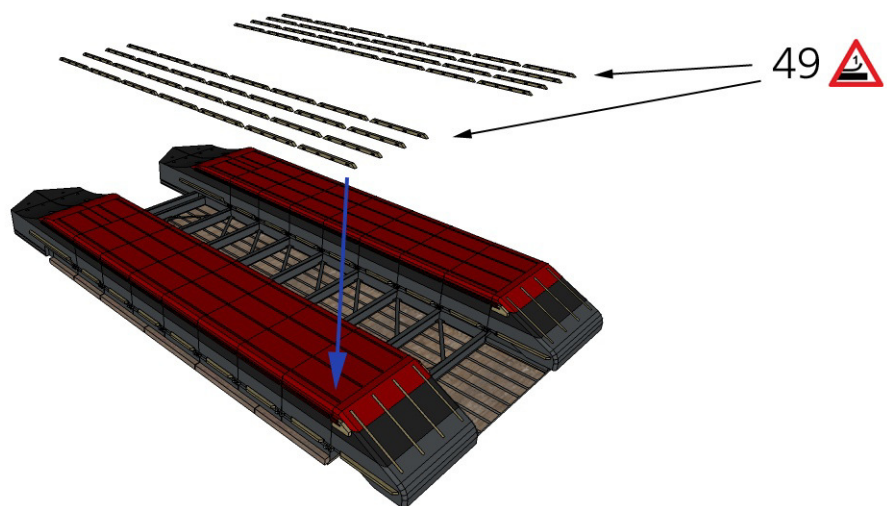
14



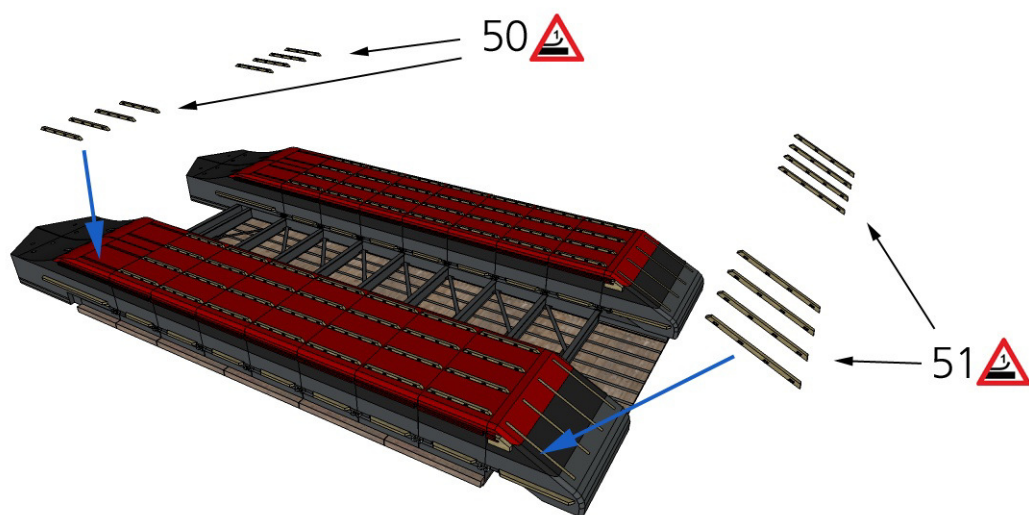
15



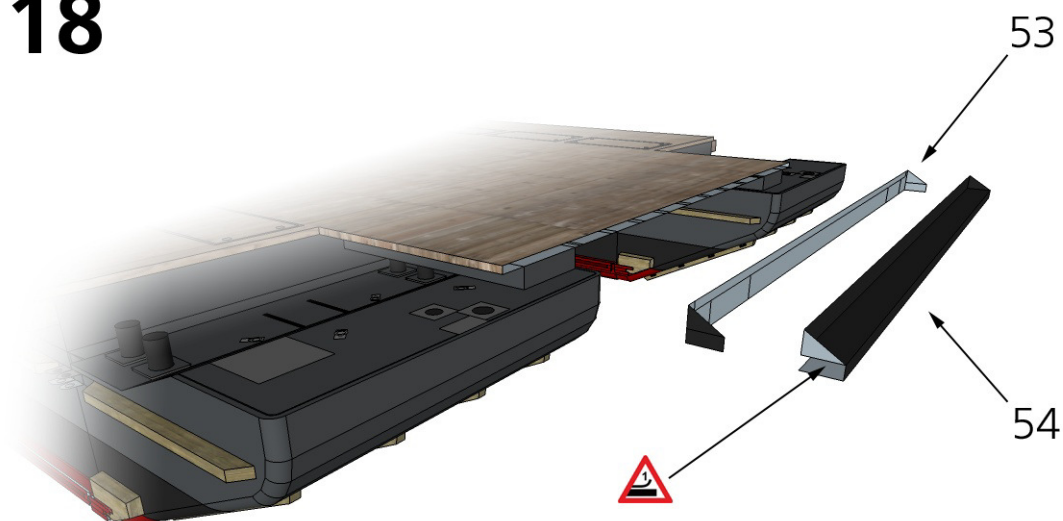
16



17

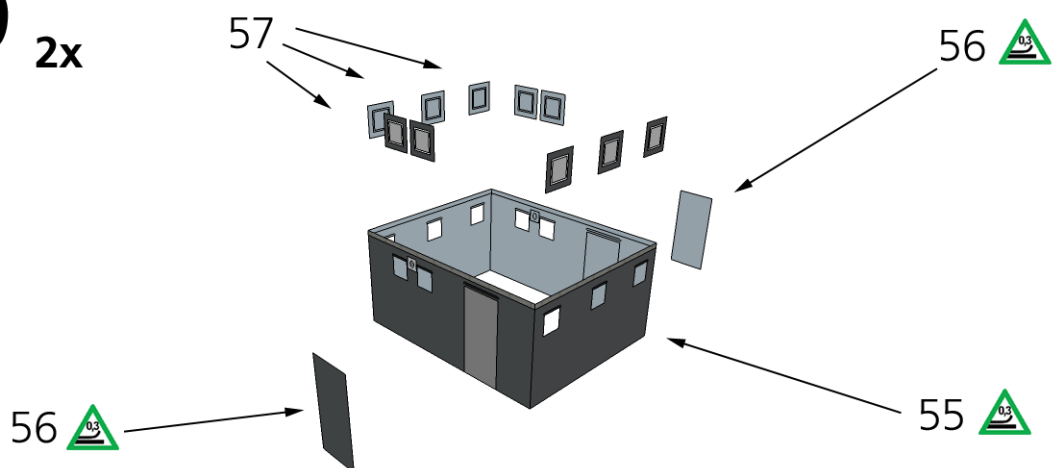


18

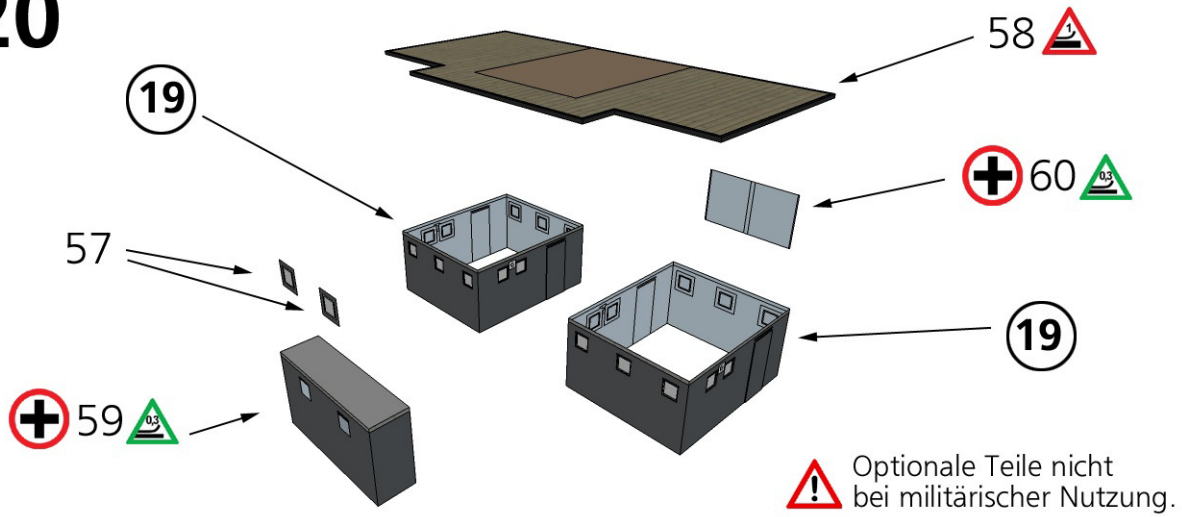


19

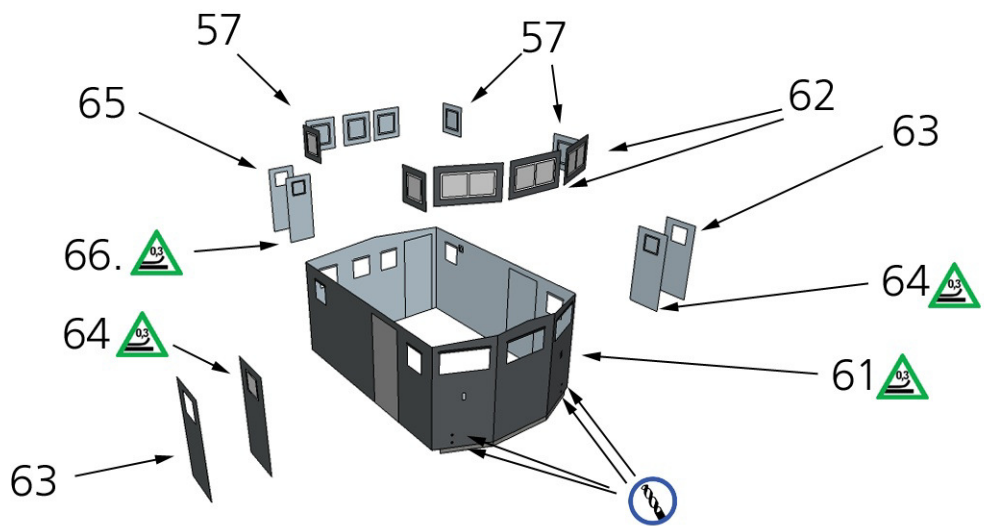
2x



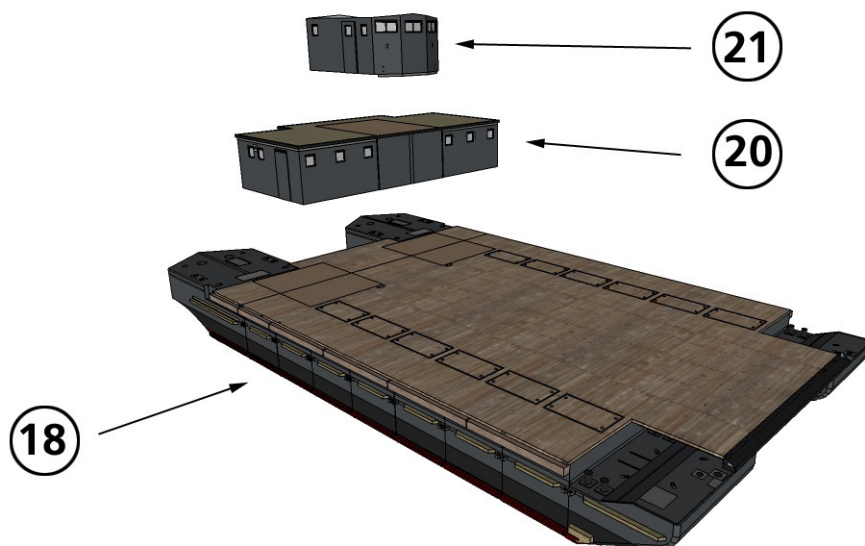
20

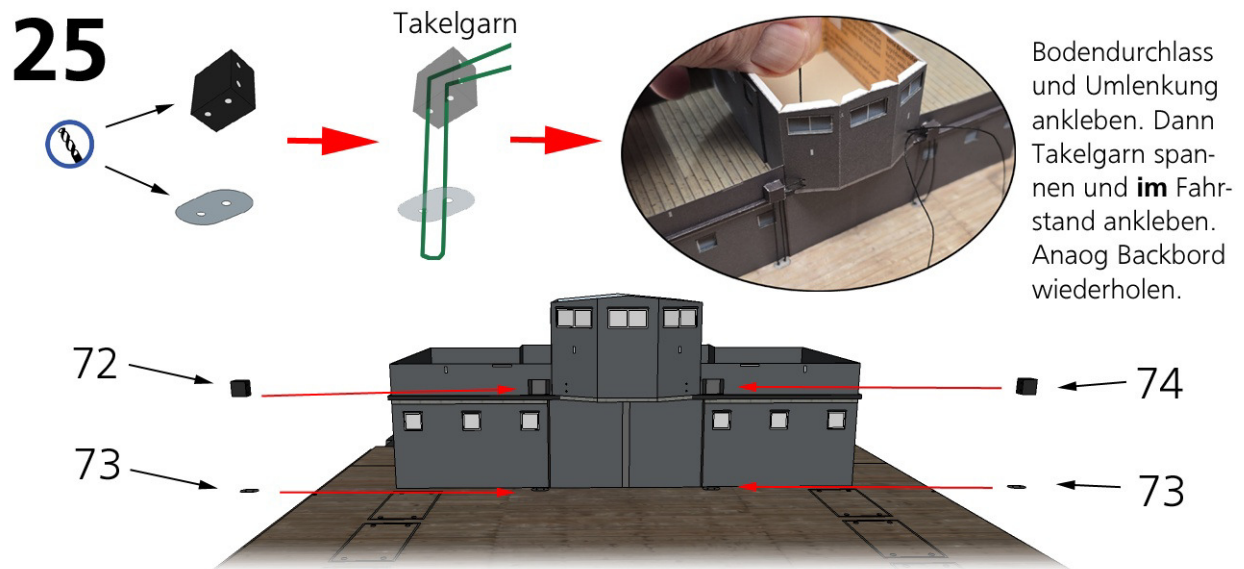
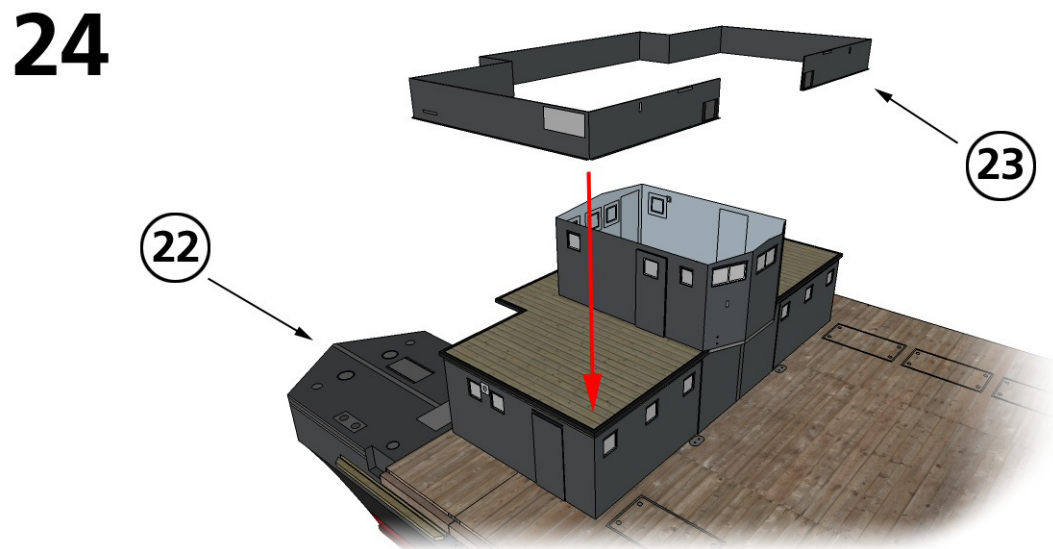
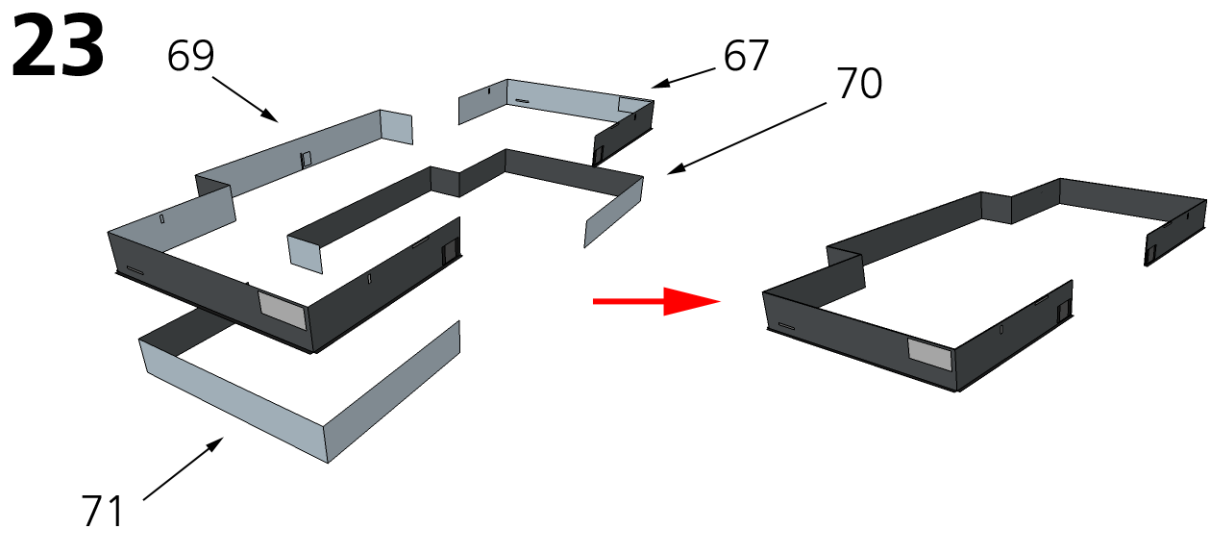


21

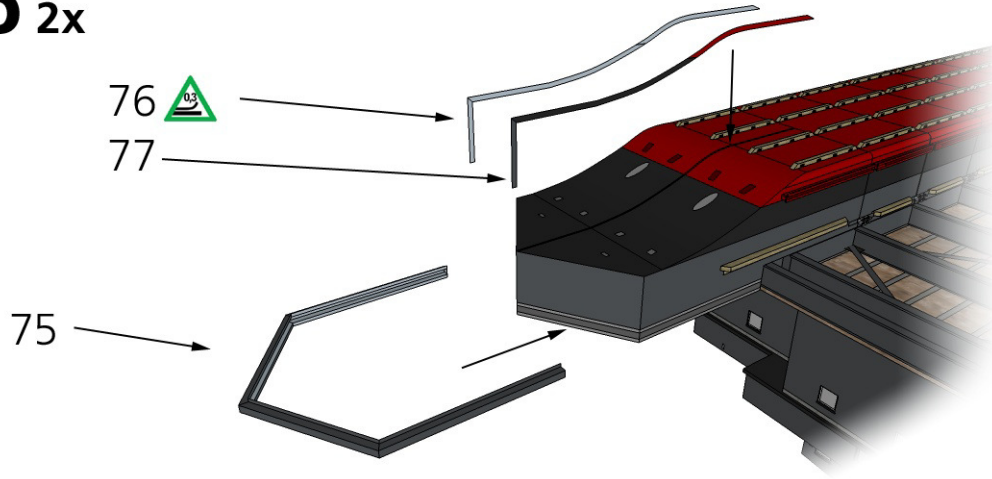


22

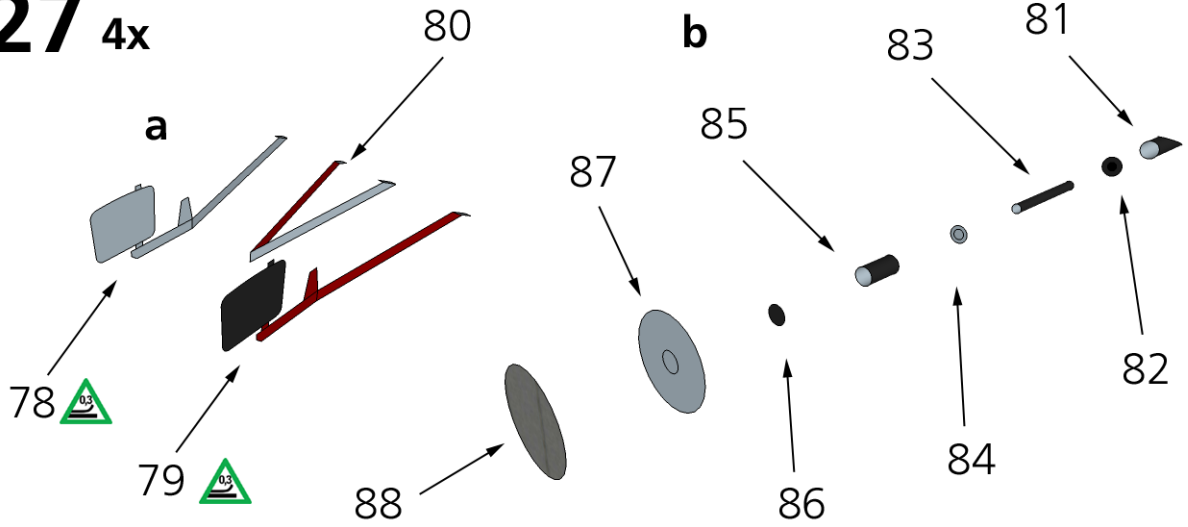




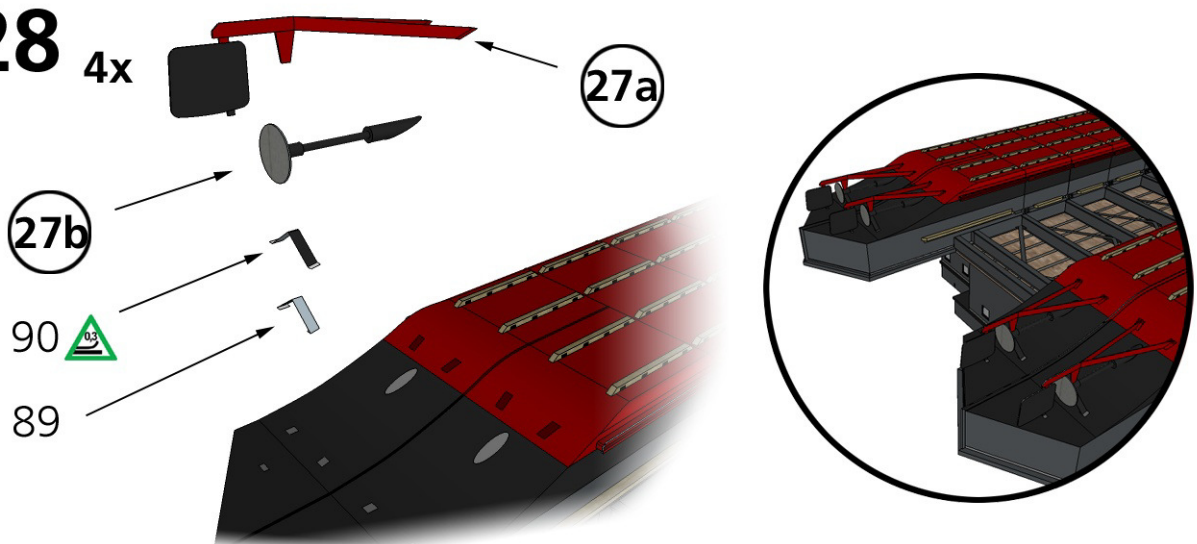
26 2x



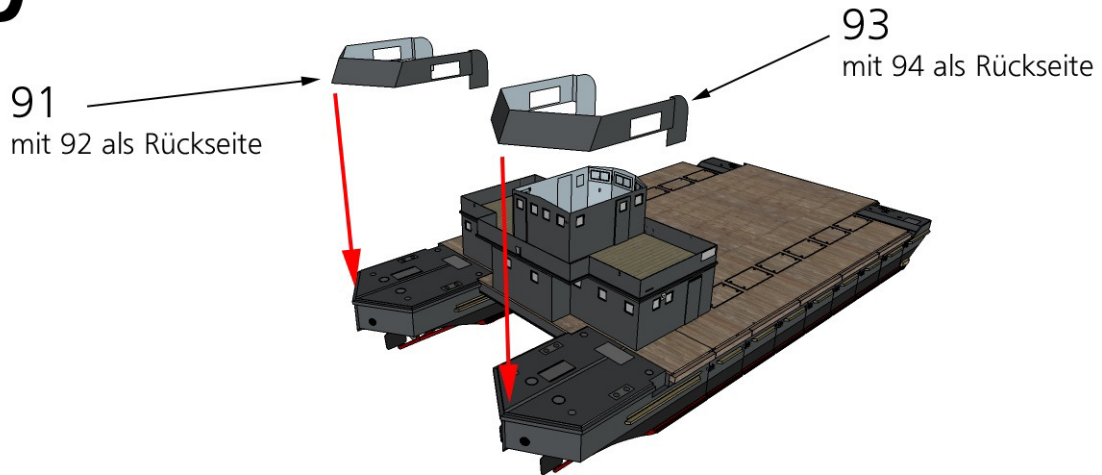
27 4x



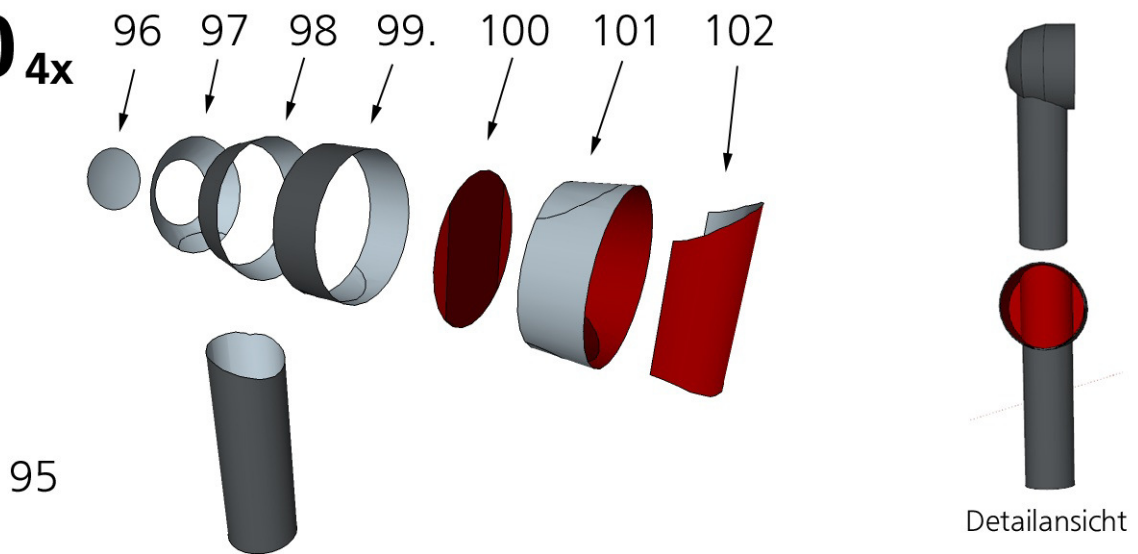
28 4x



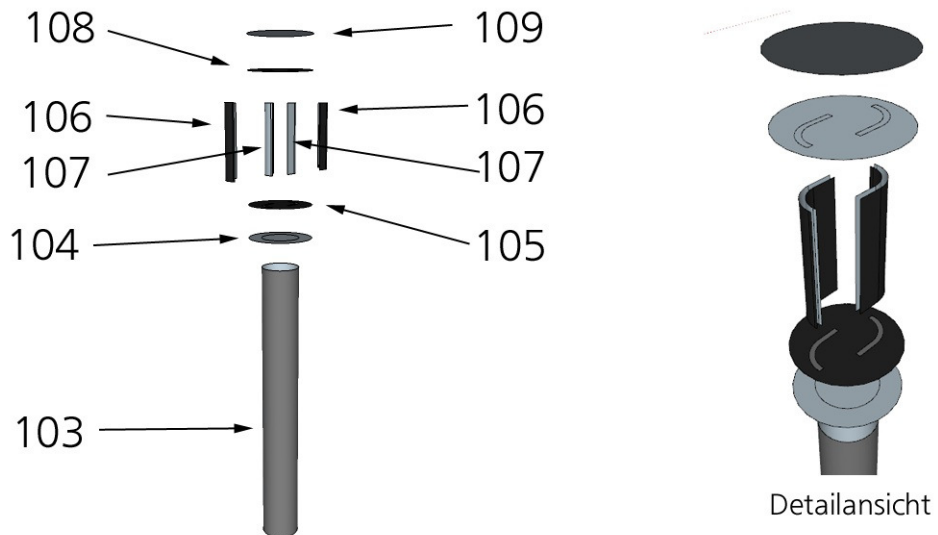
29



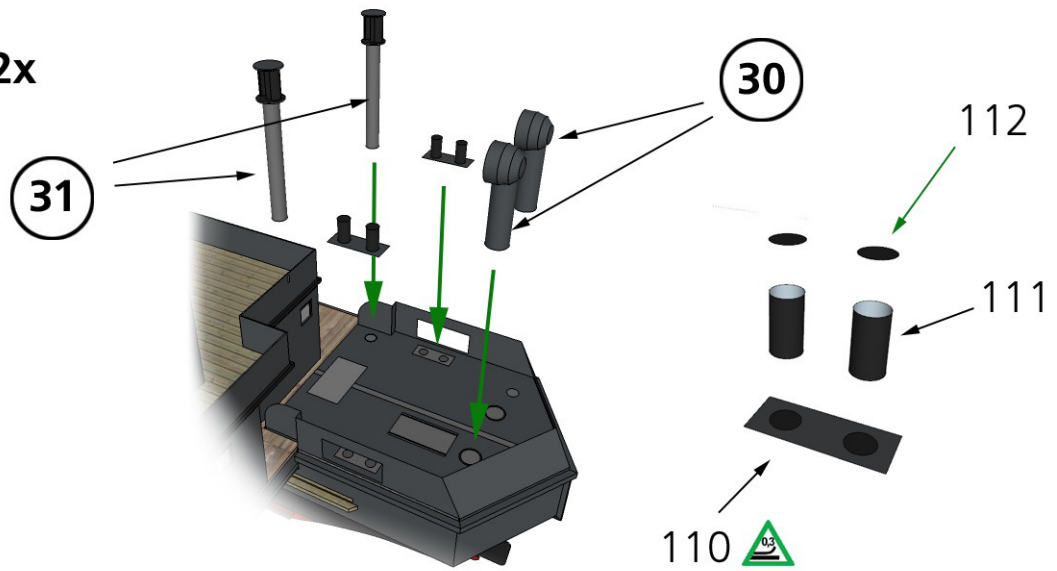
30 4x



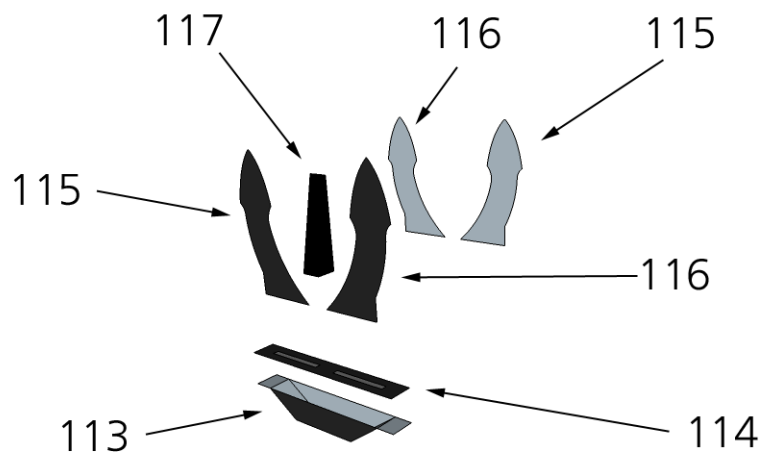
31 4x



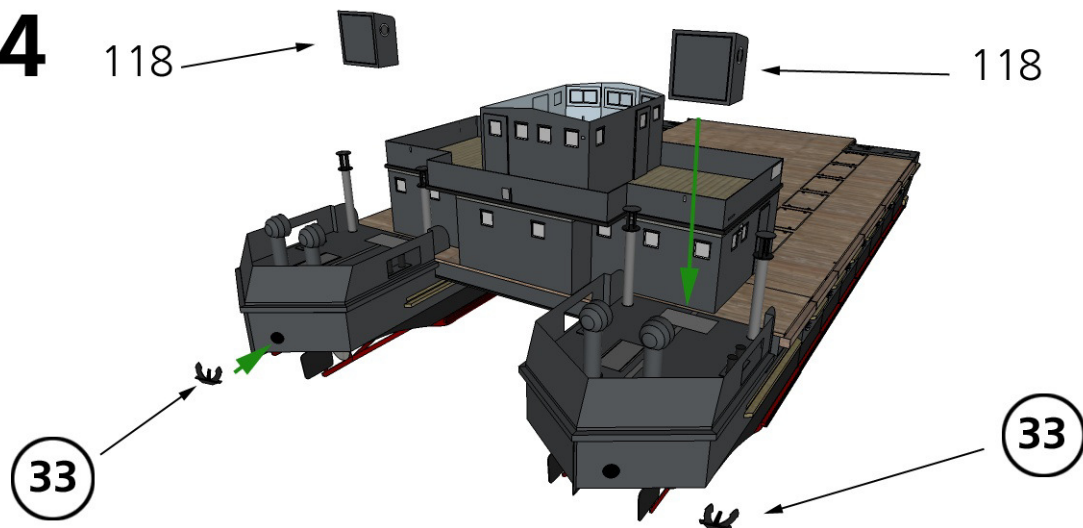
32 2x



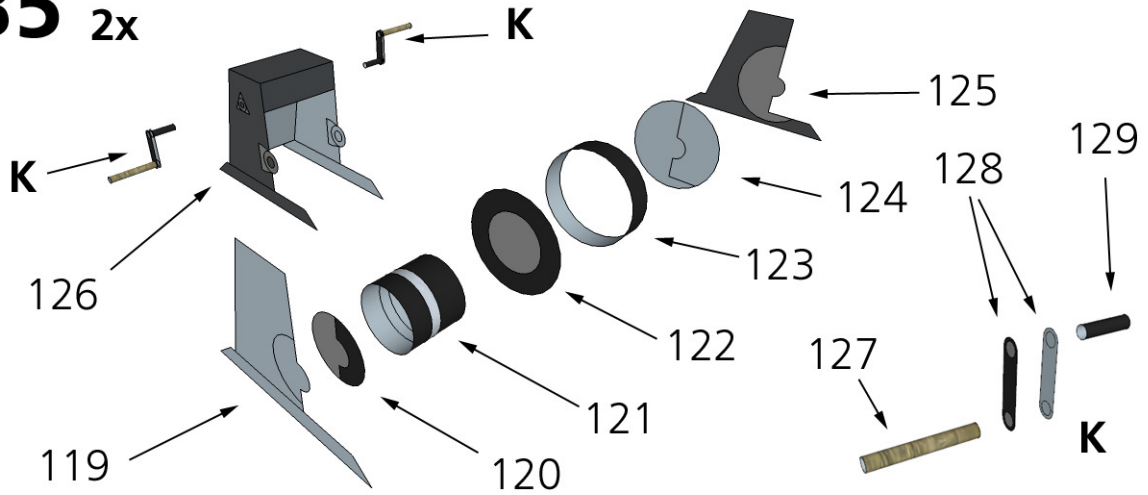
33 2x



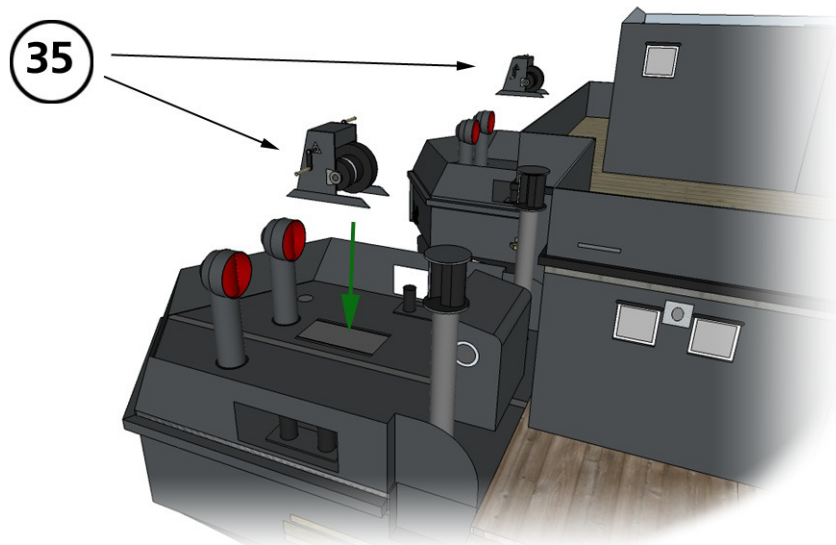
34



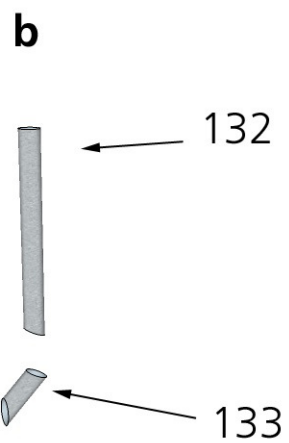
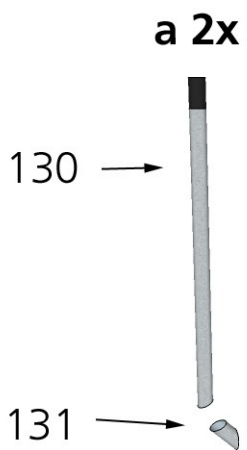
35 2x



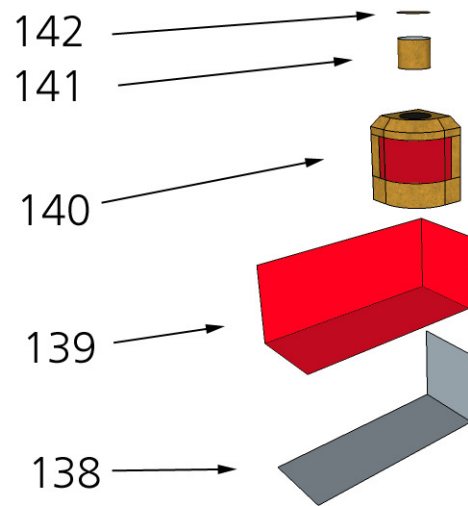
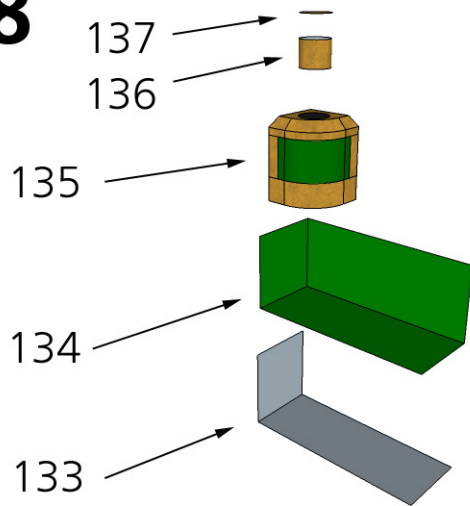
36



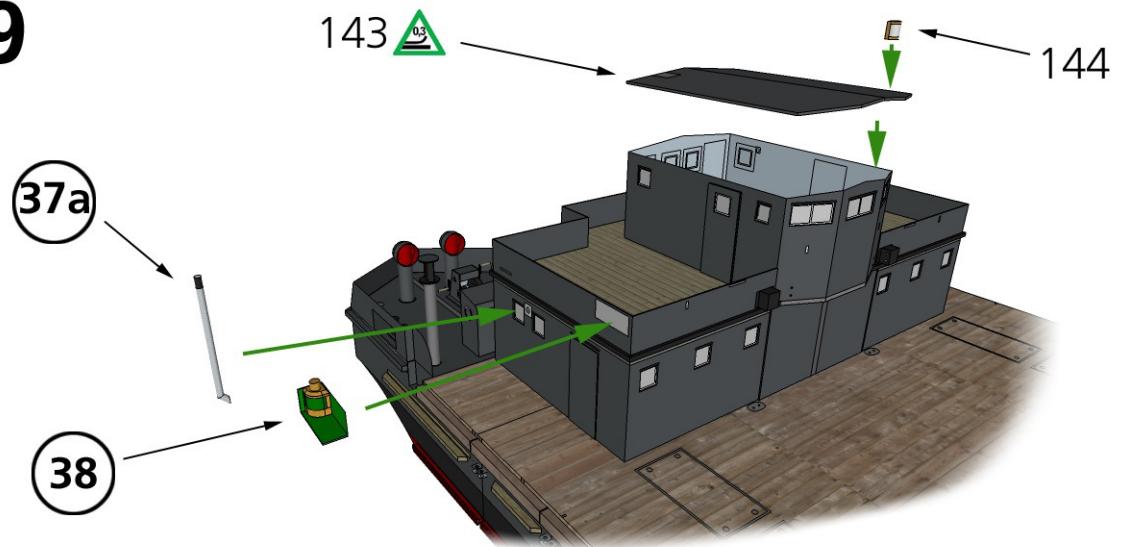
37



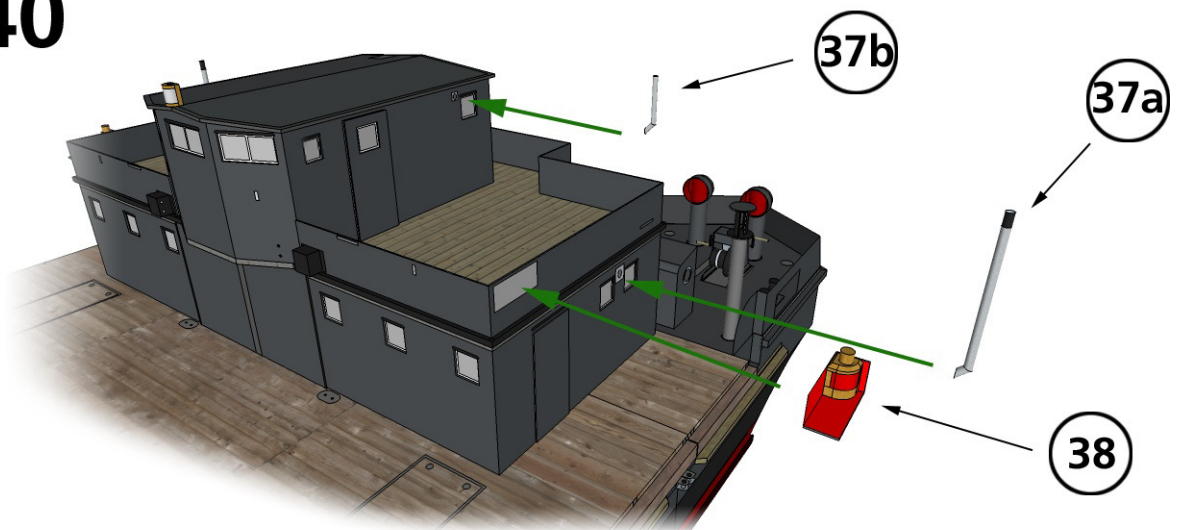
38



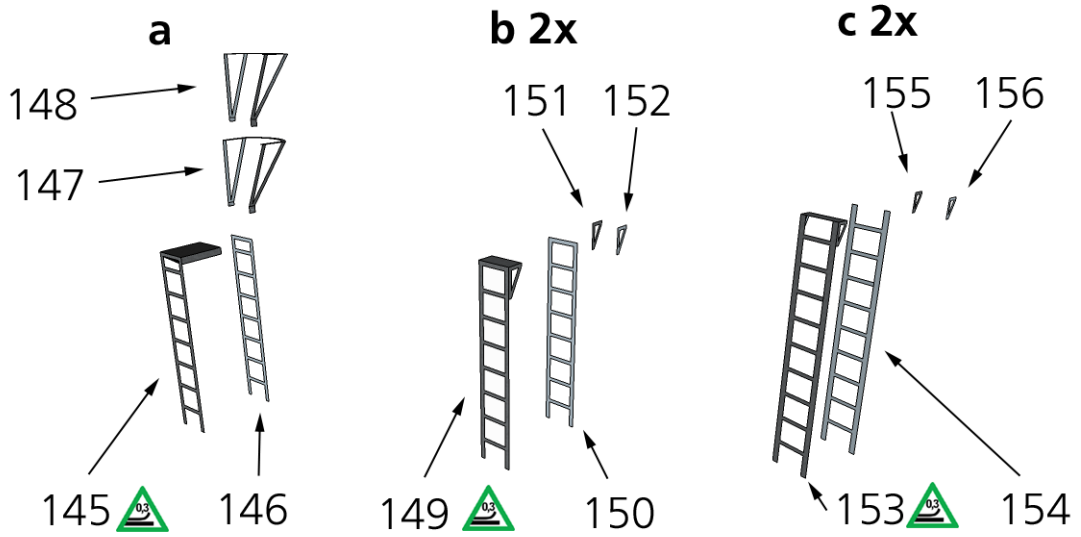
39



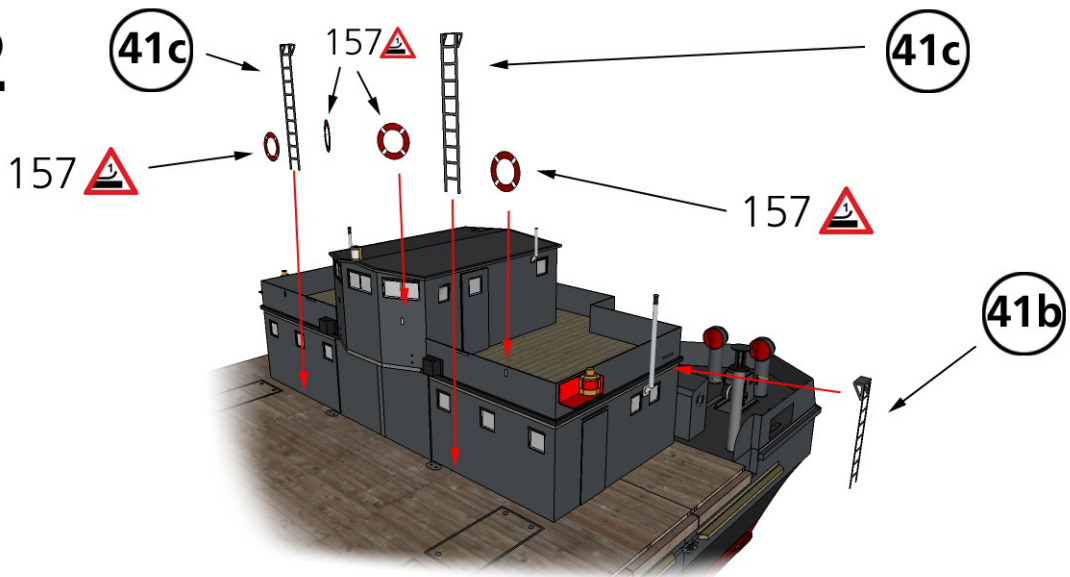
40



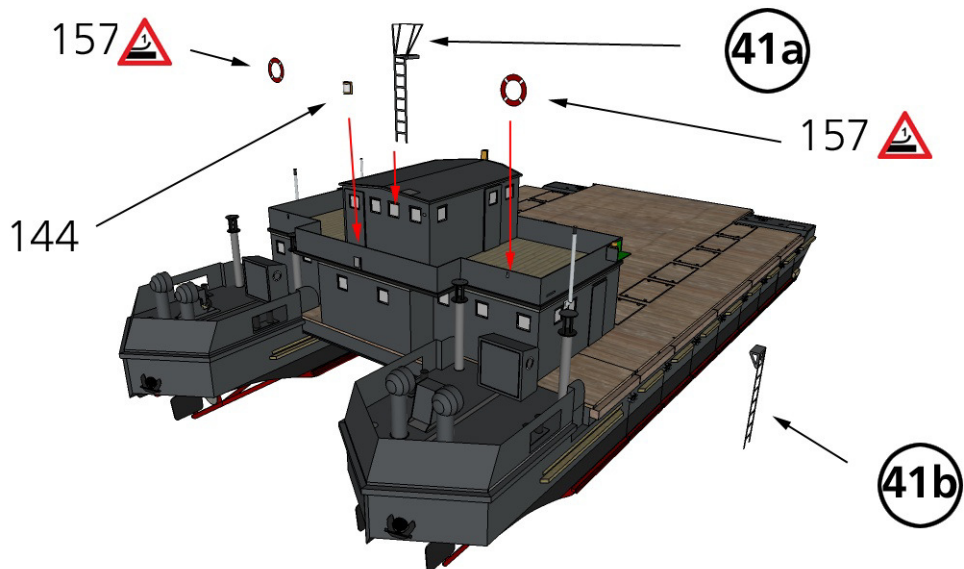
41



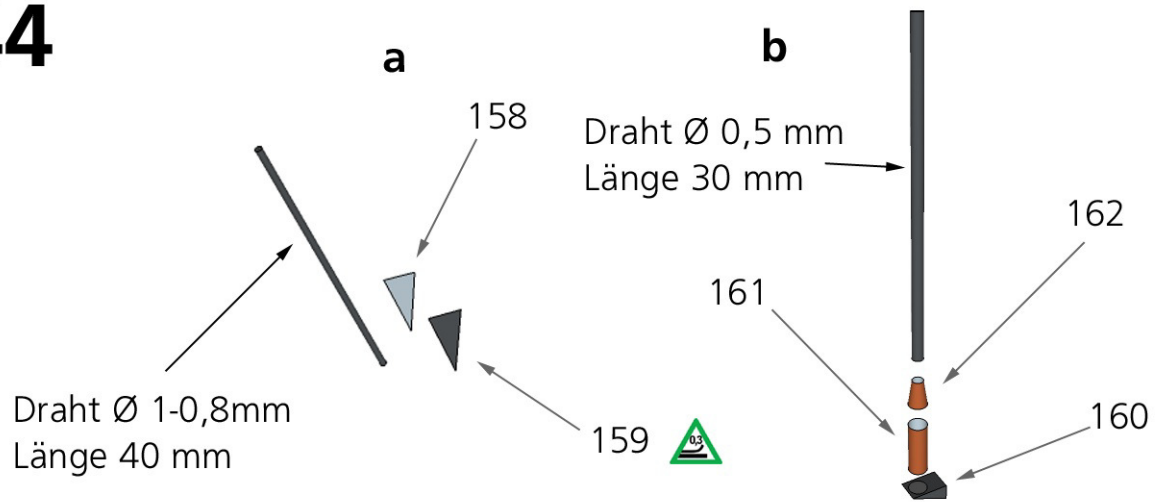
42



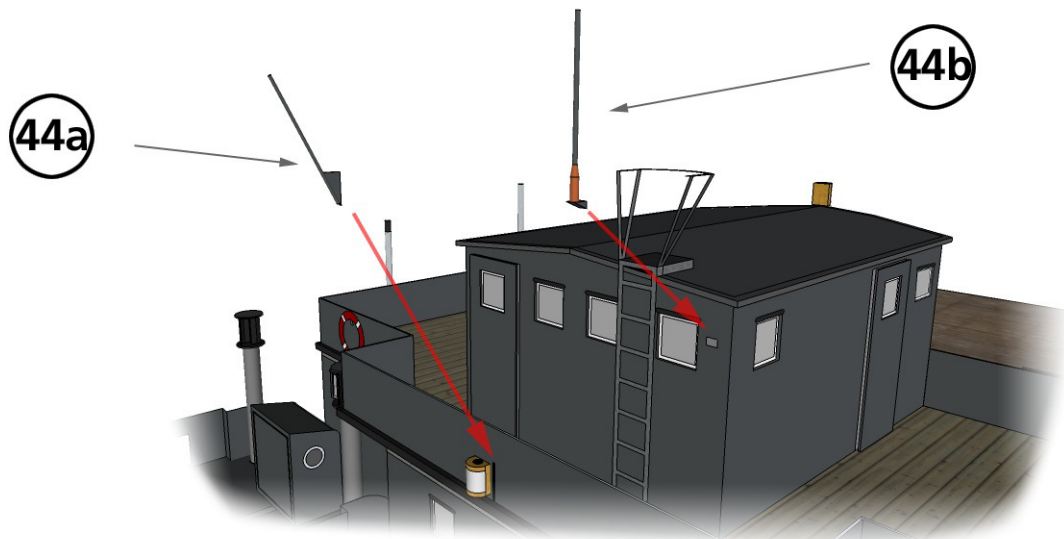
43



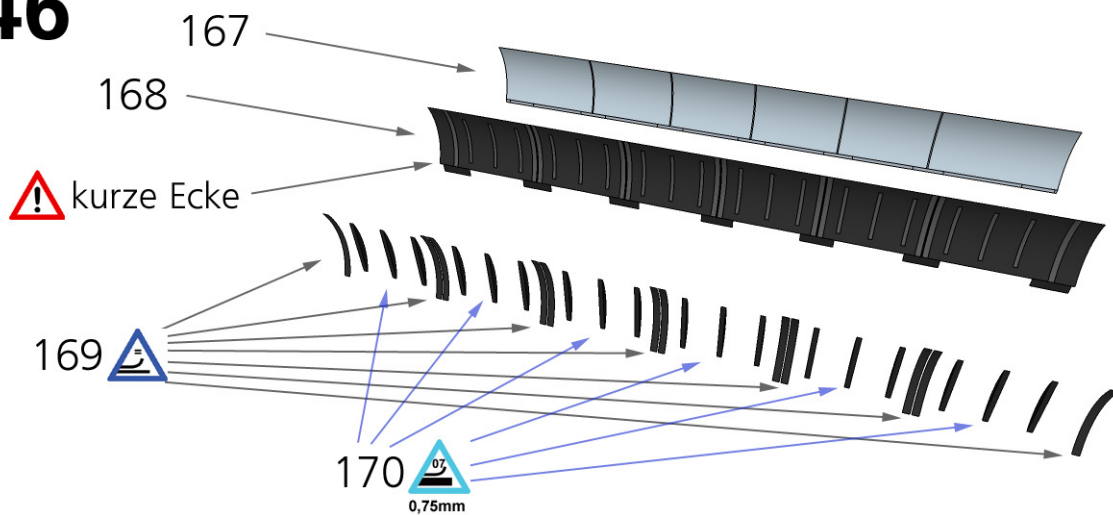
44



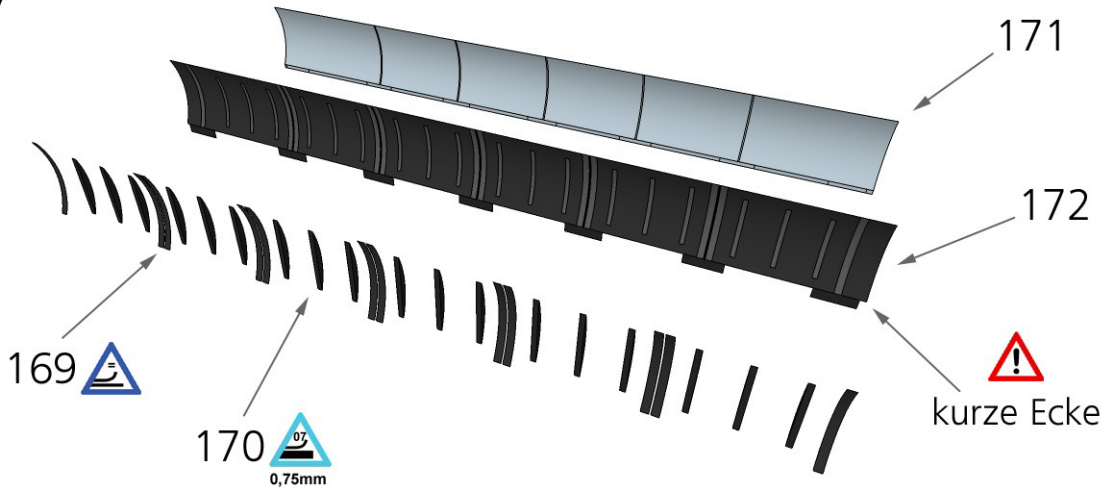
45



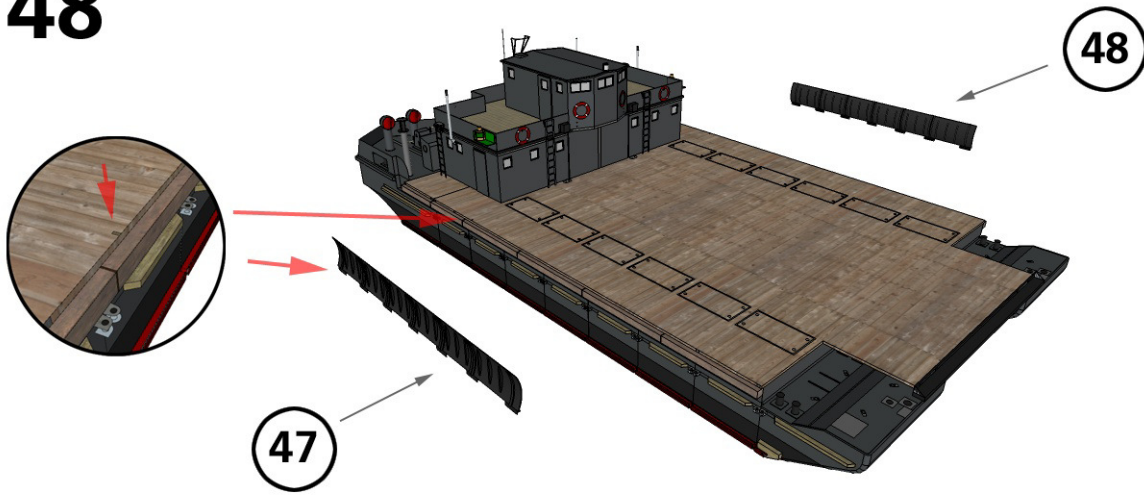
46



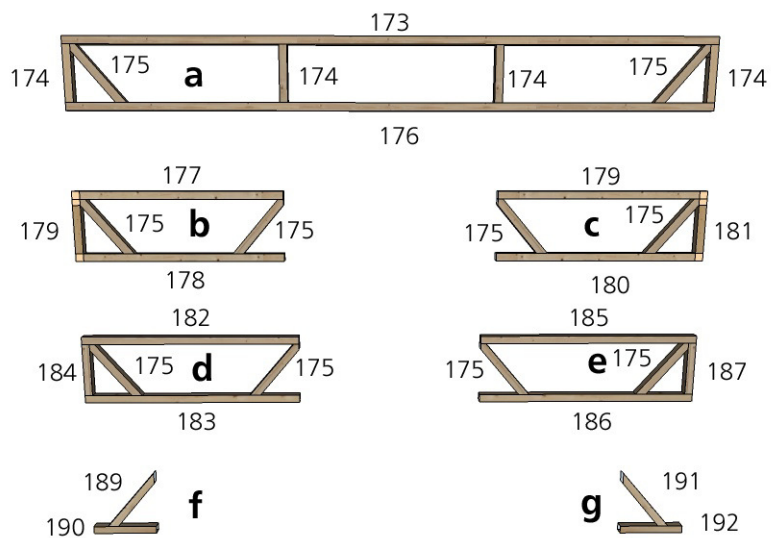
47



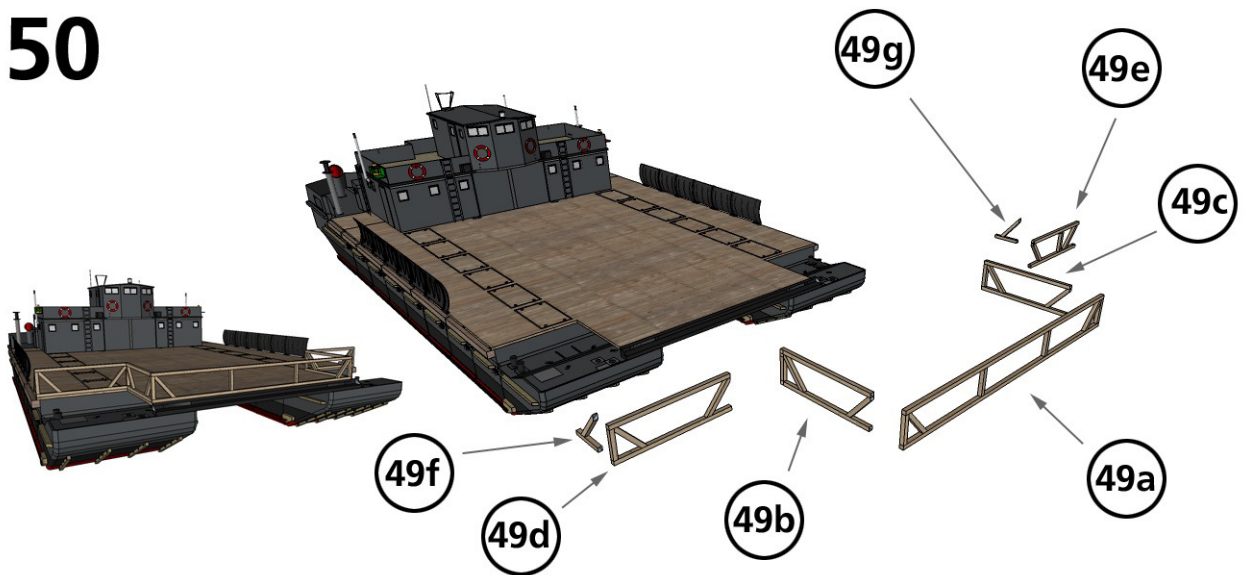
48



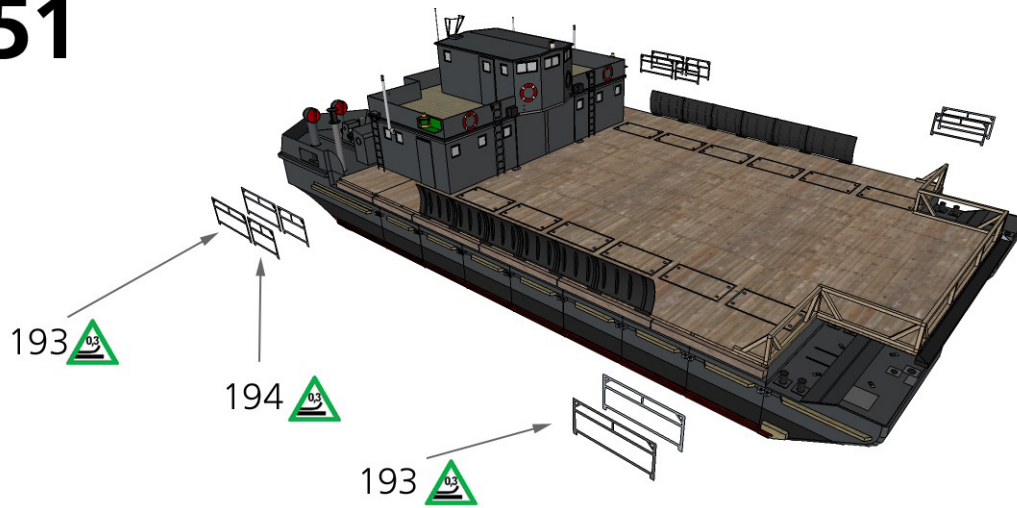
49



50

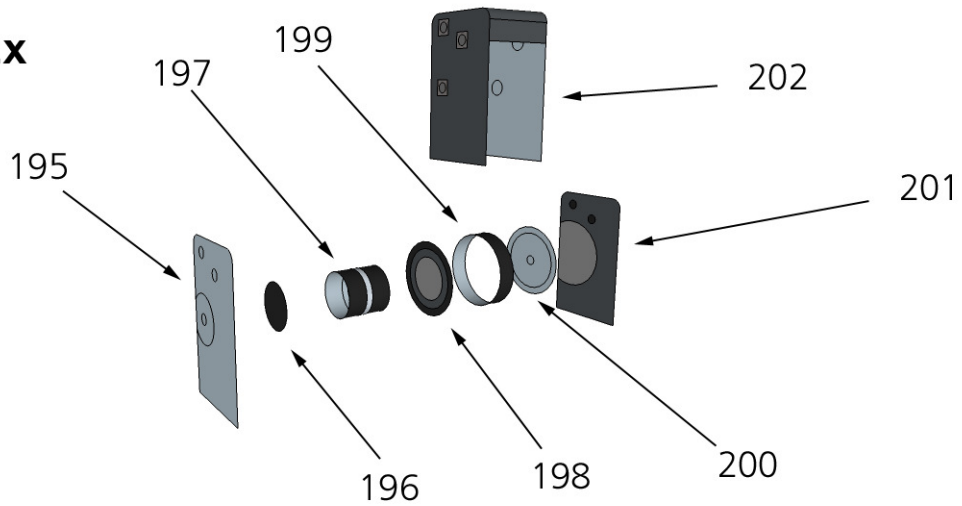


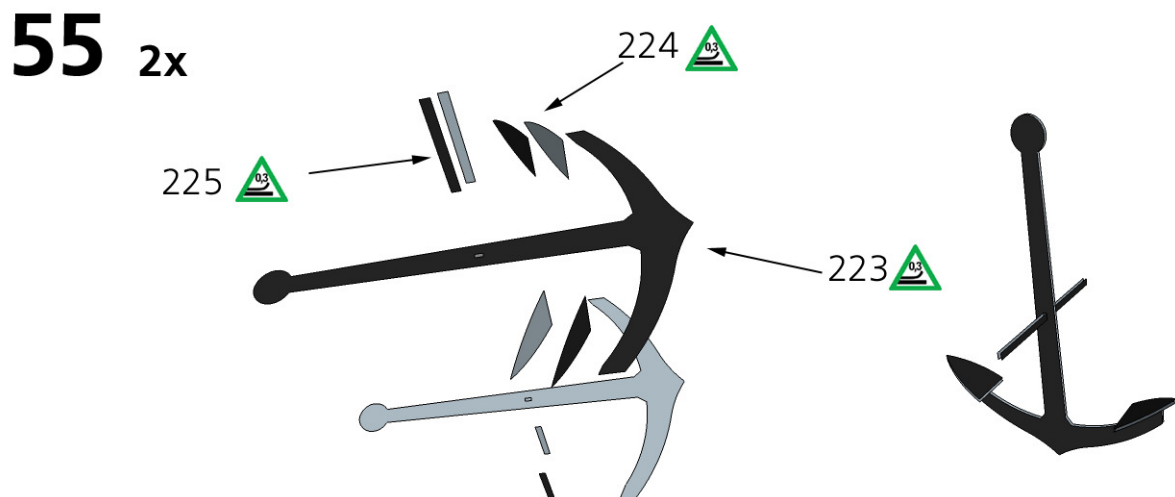
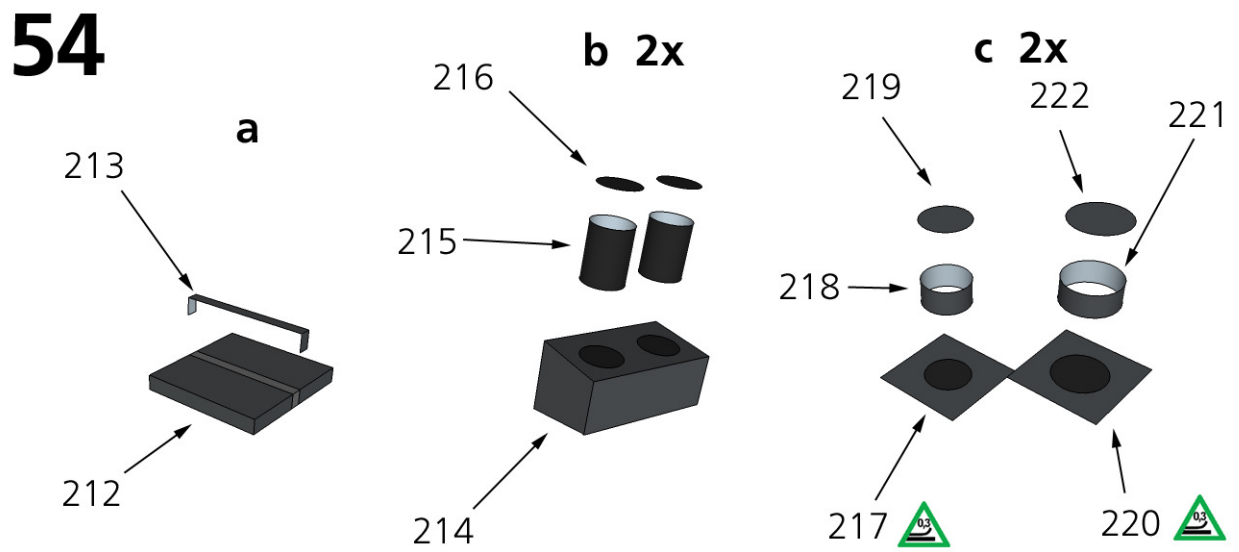
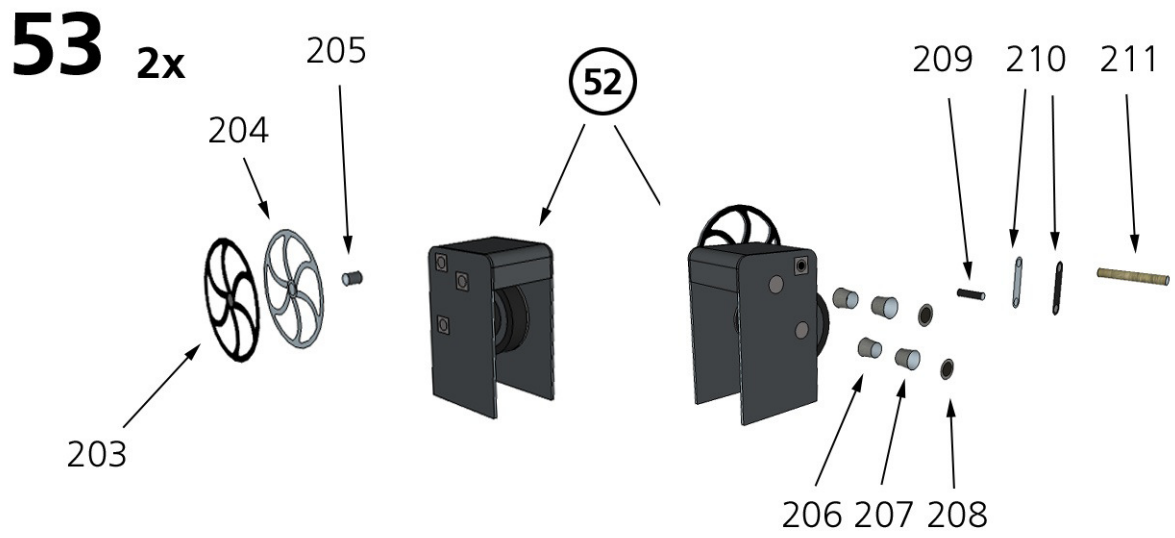
51



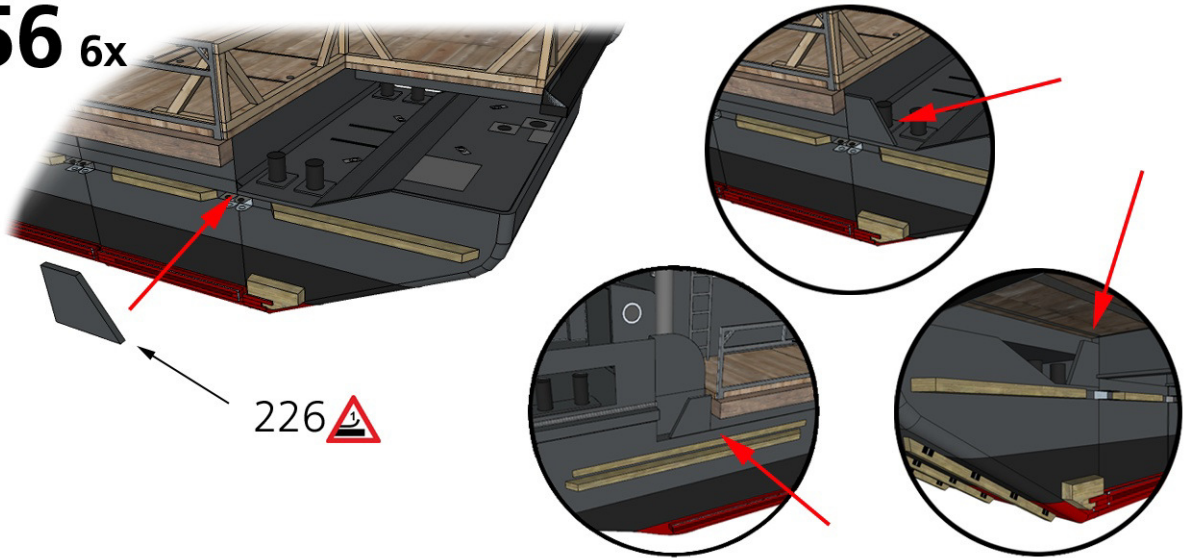
52

2x



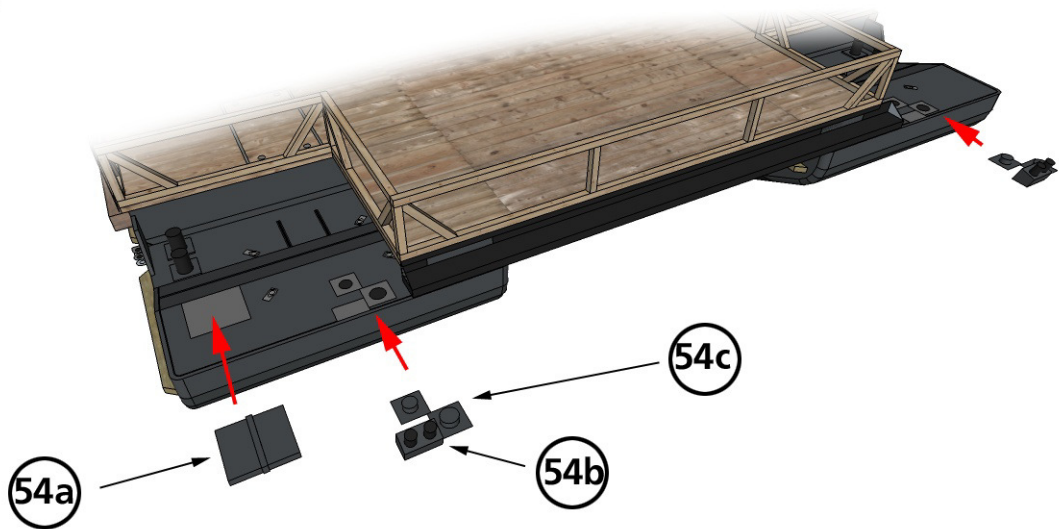


56 6x

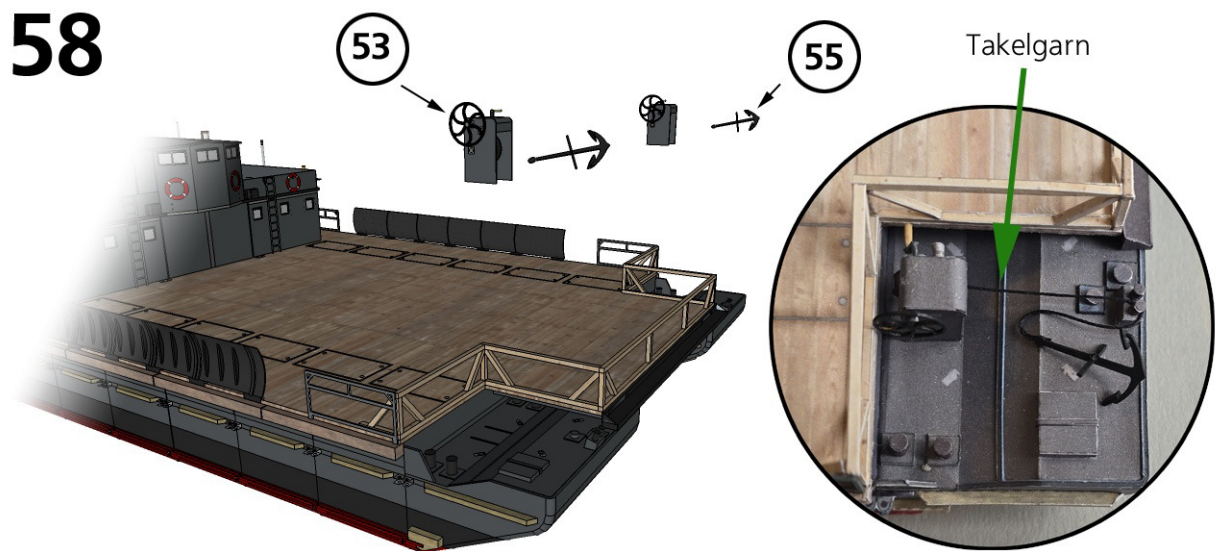


226

57

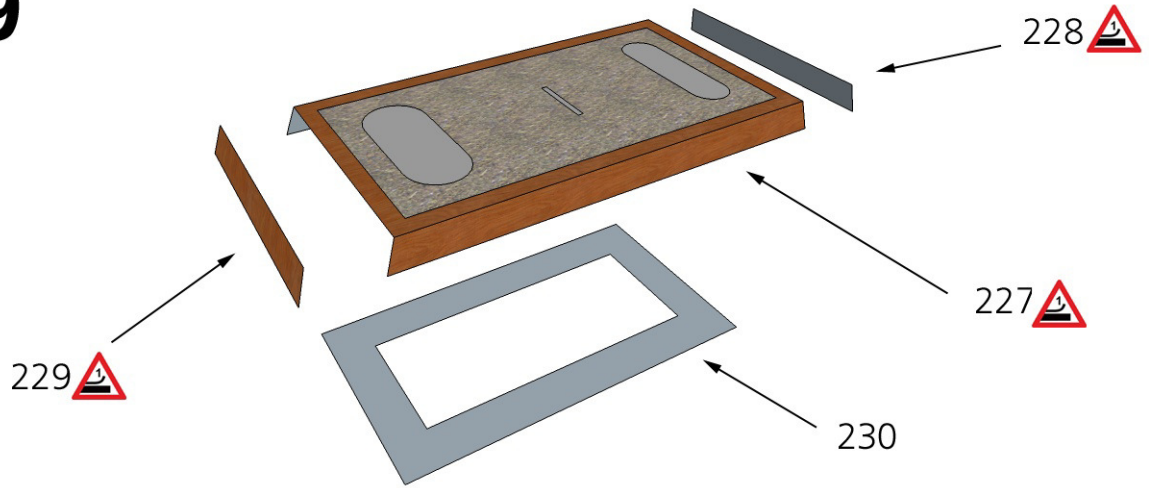


58

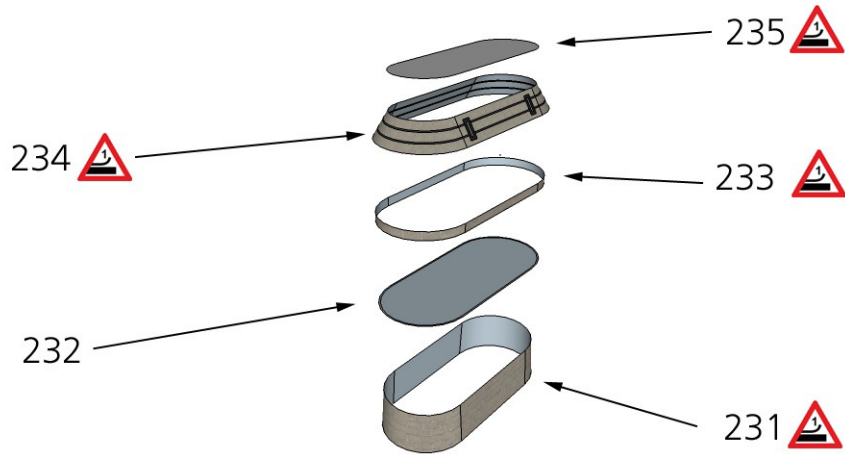


Takelgarn

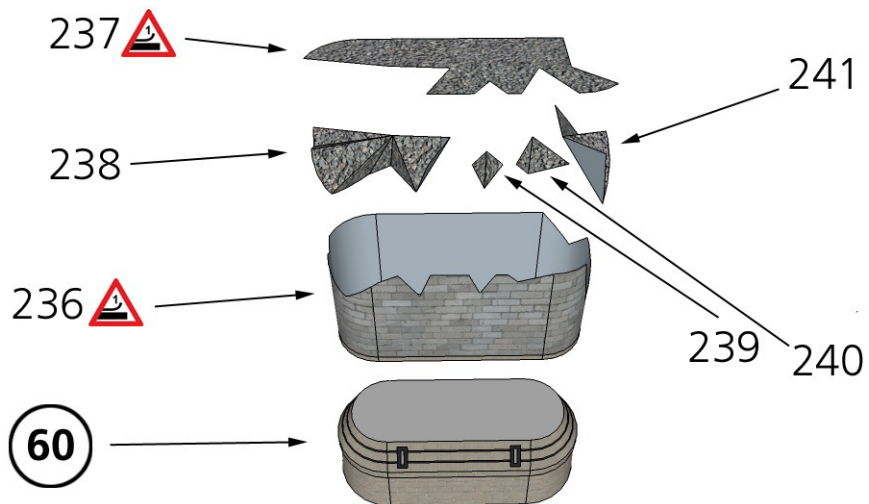
59



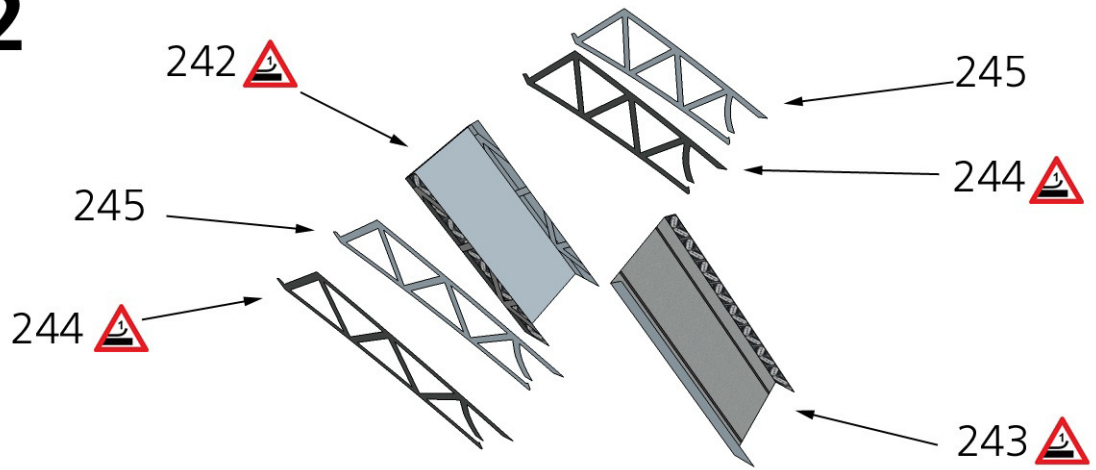
60



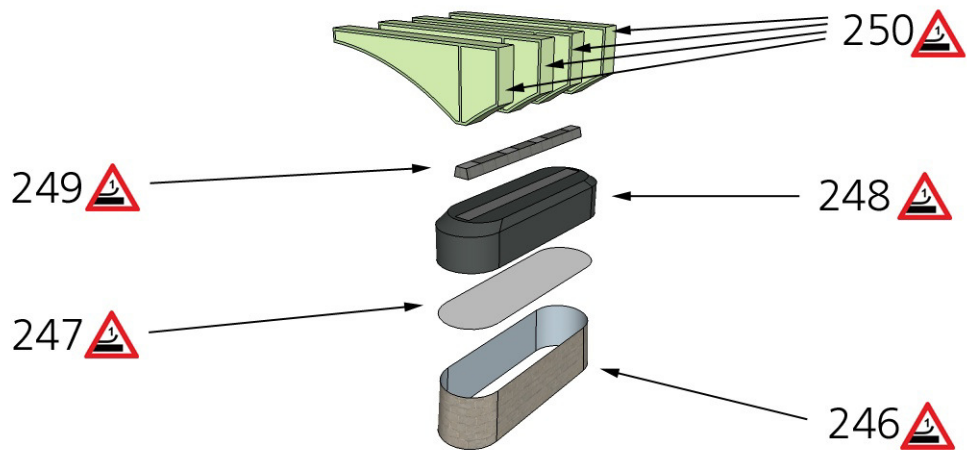
61



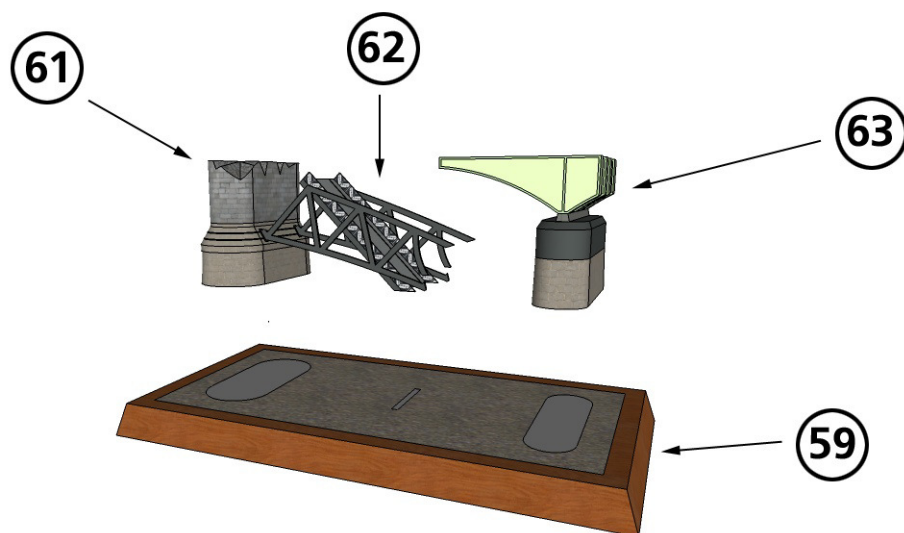
62



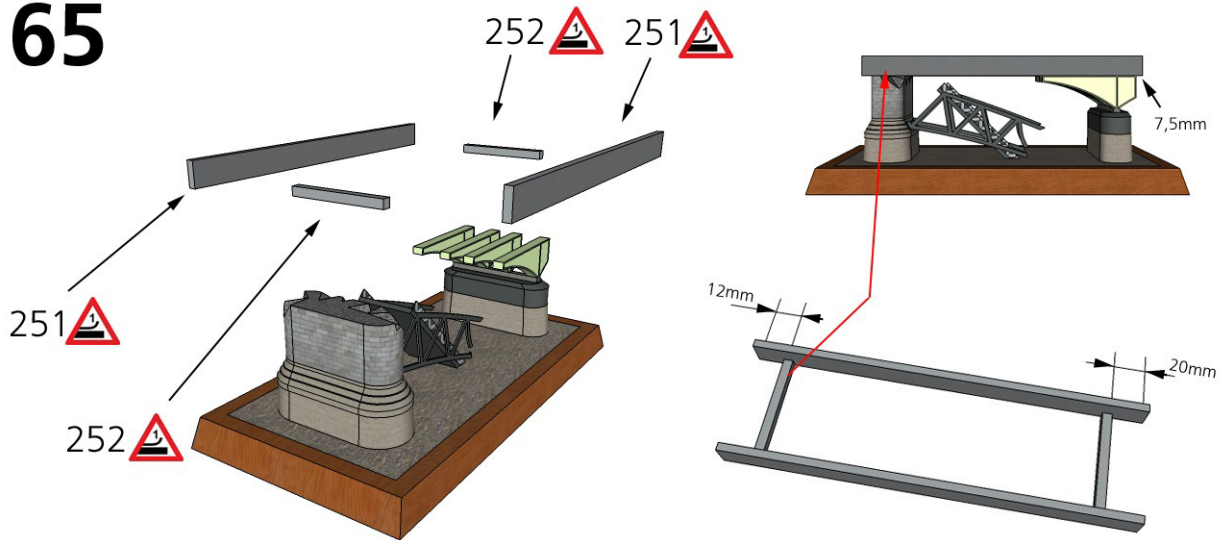
63



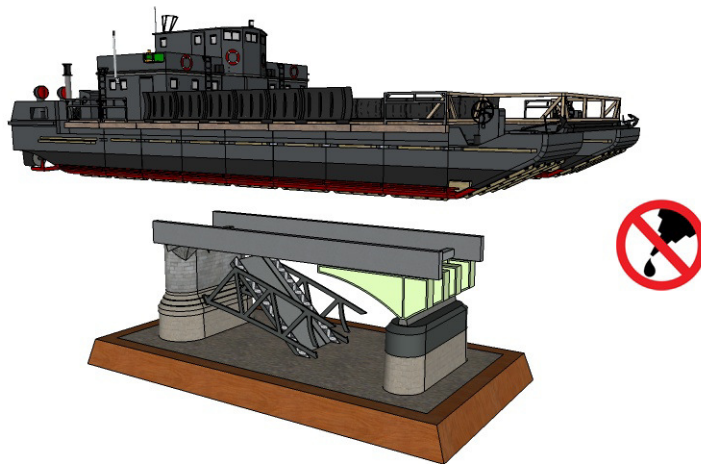
64



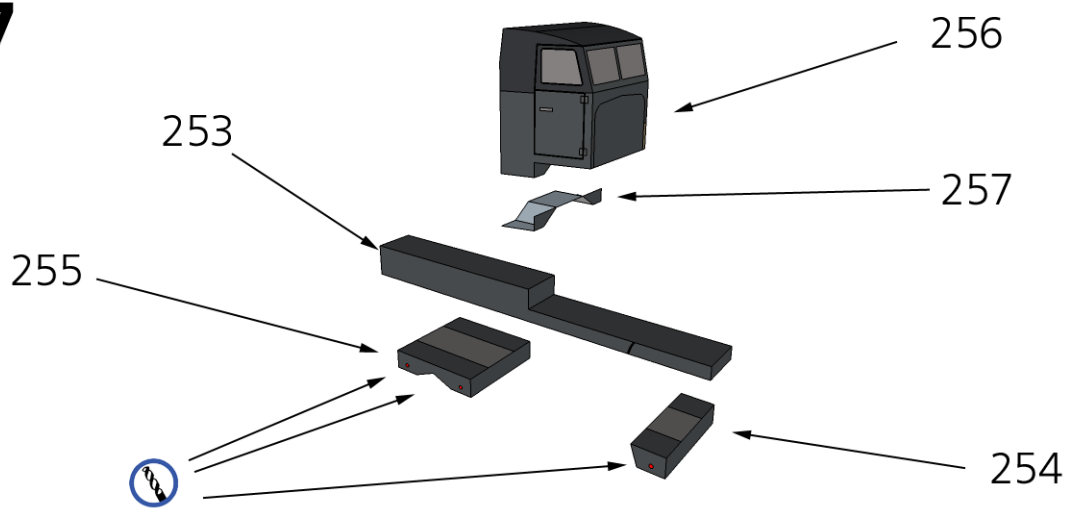
65



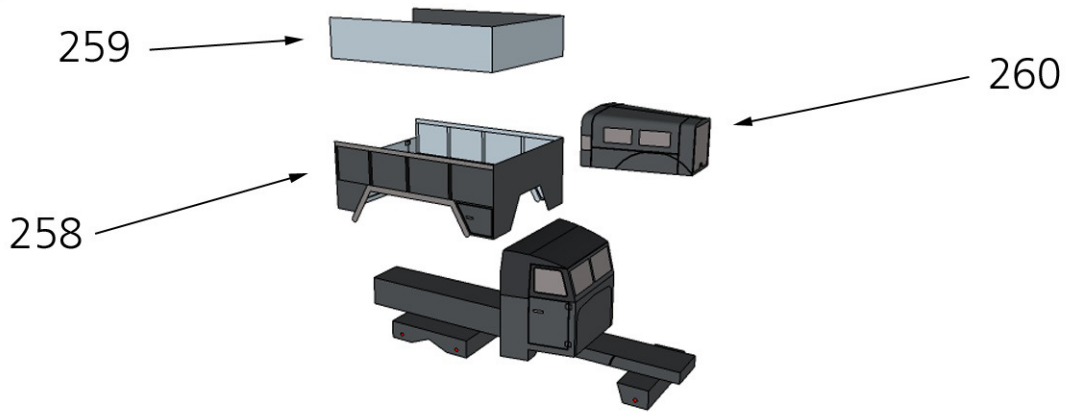
66



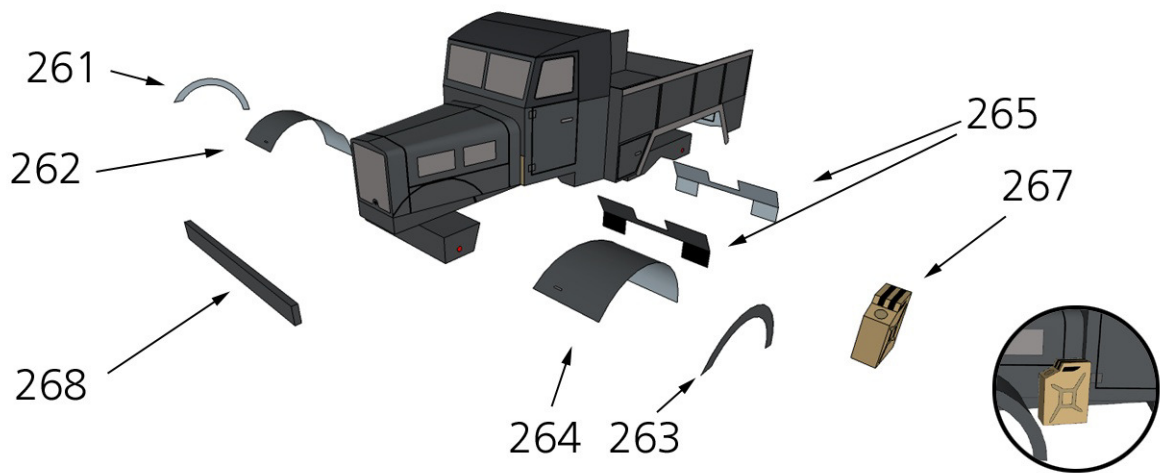
67



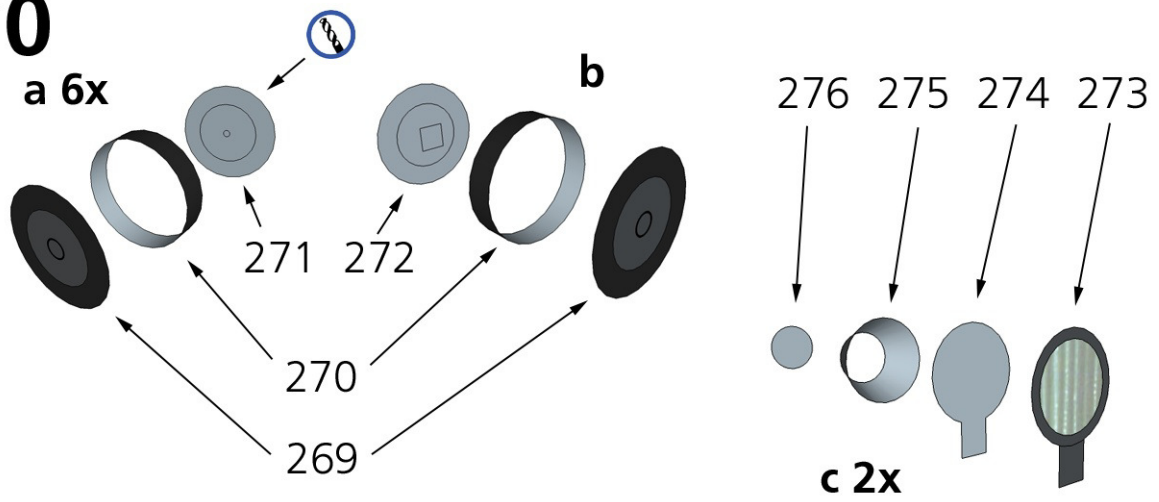
68



69



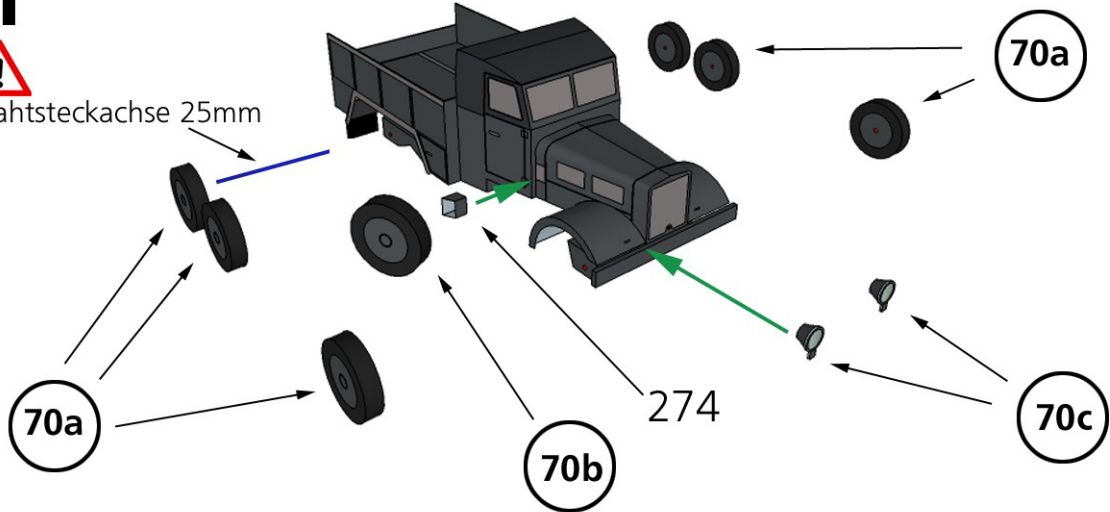
70



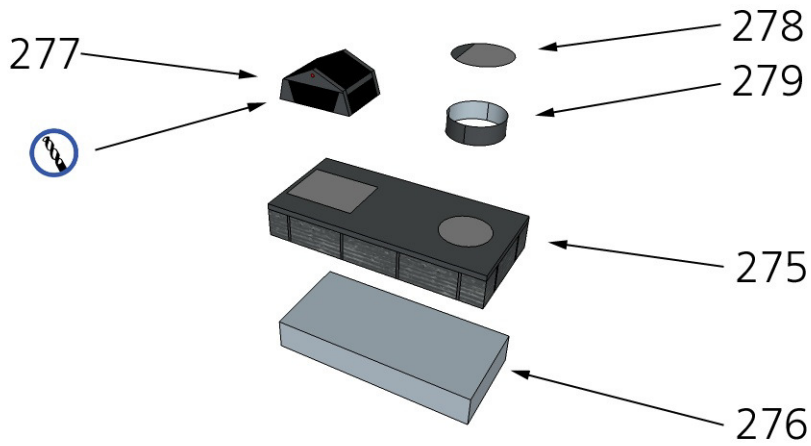
71



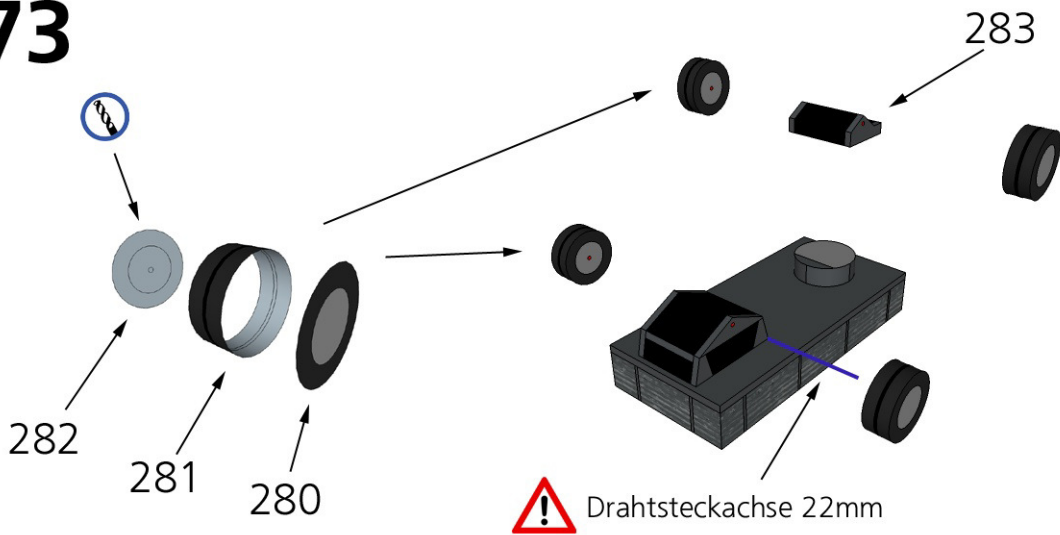
Drahtsteckachse 25mm



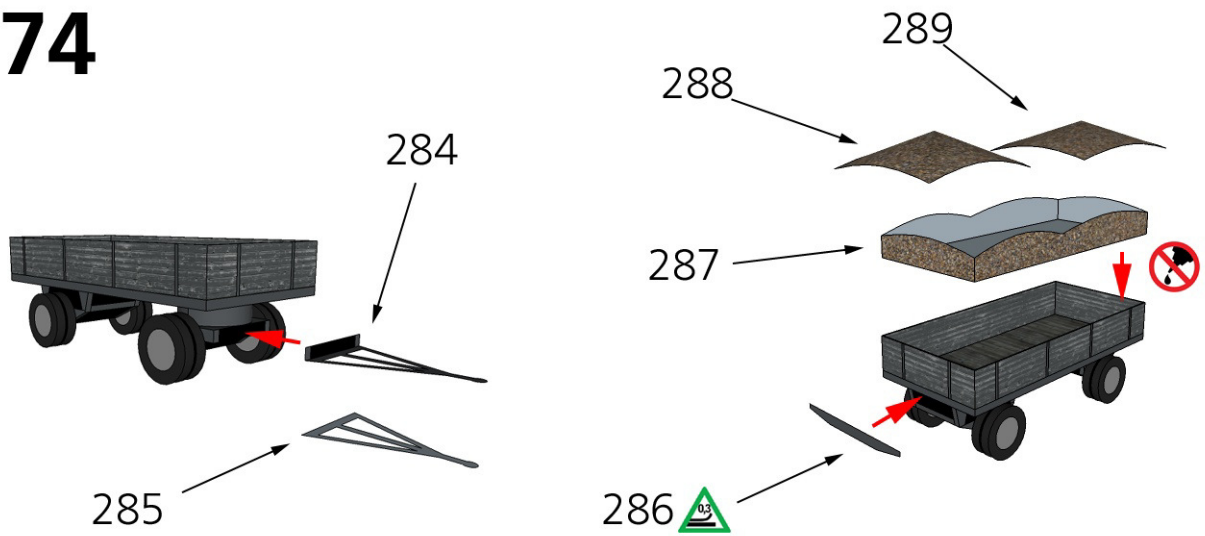
72



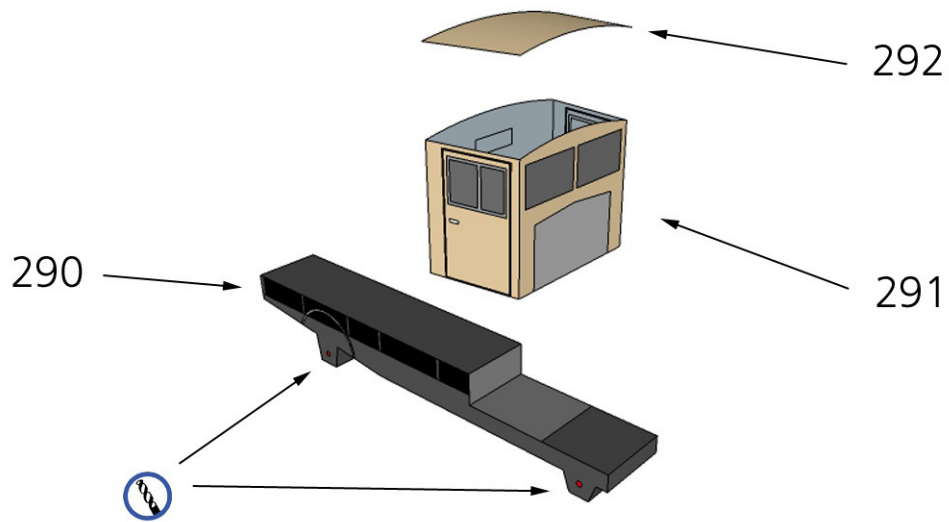
73



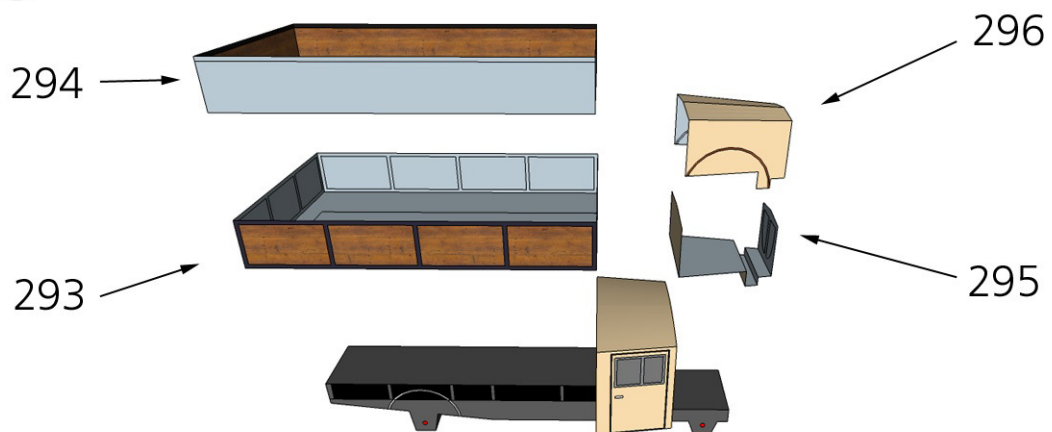
74



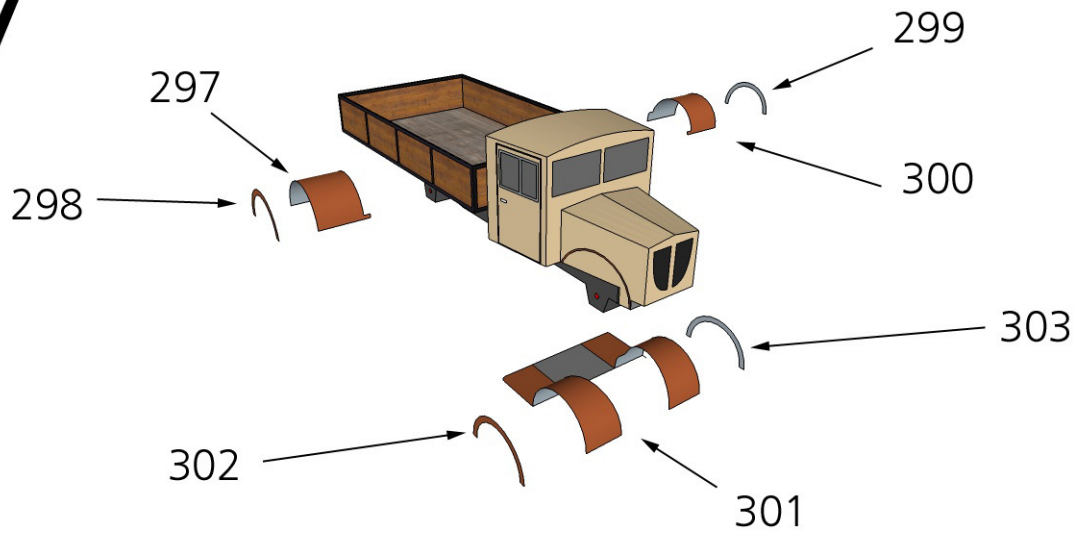
75



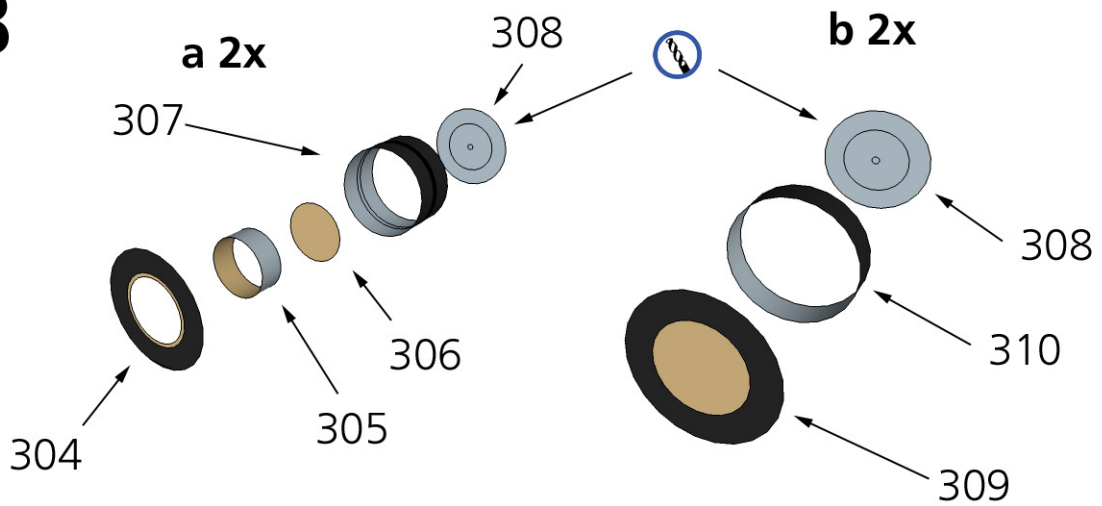
76



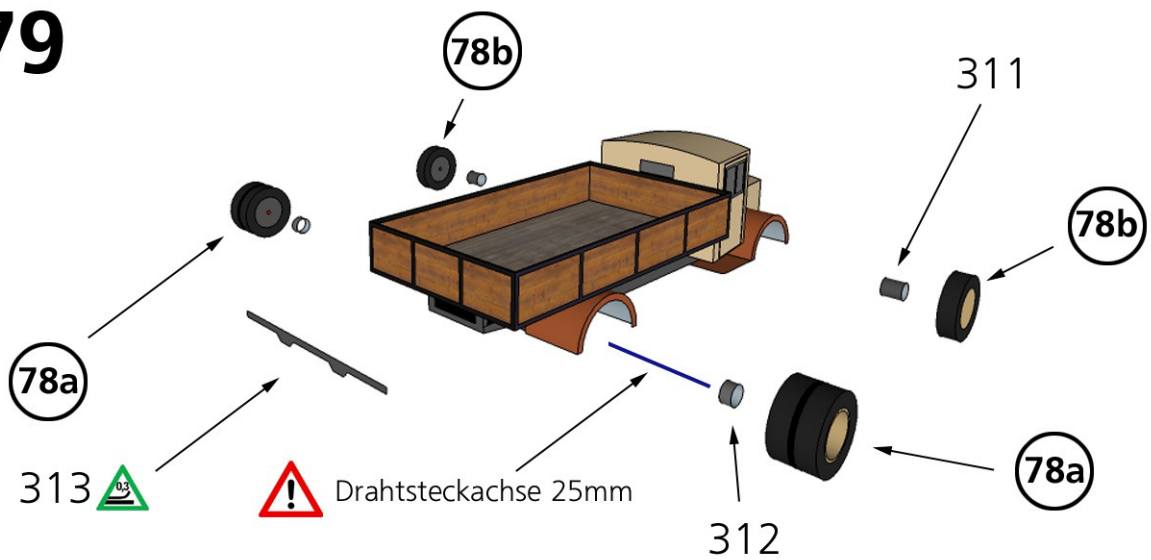
77



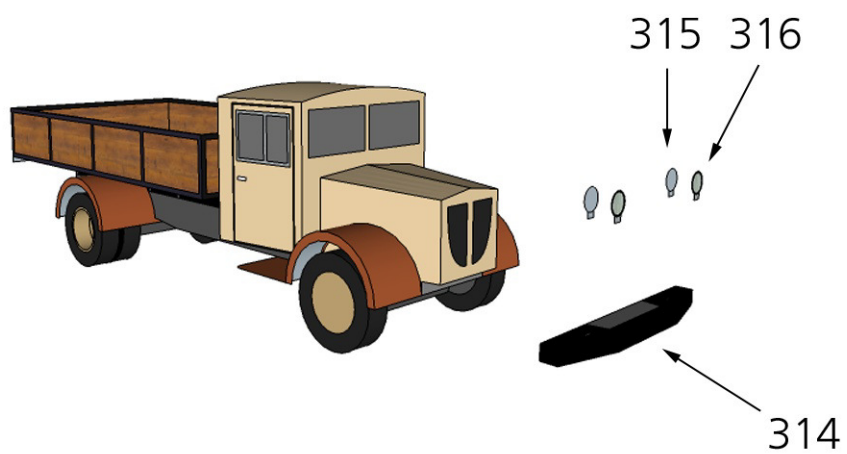
78



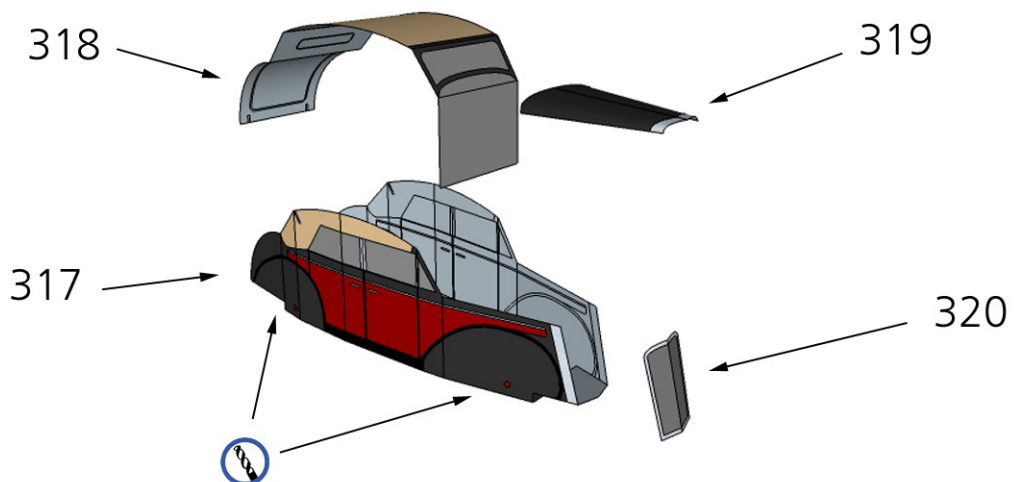
79



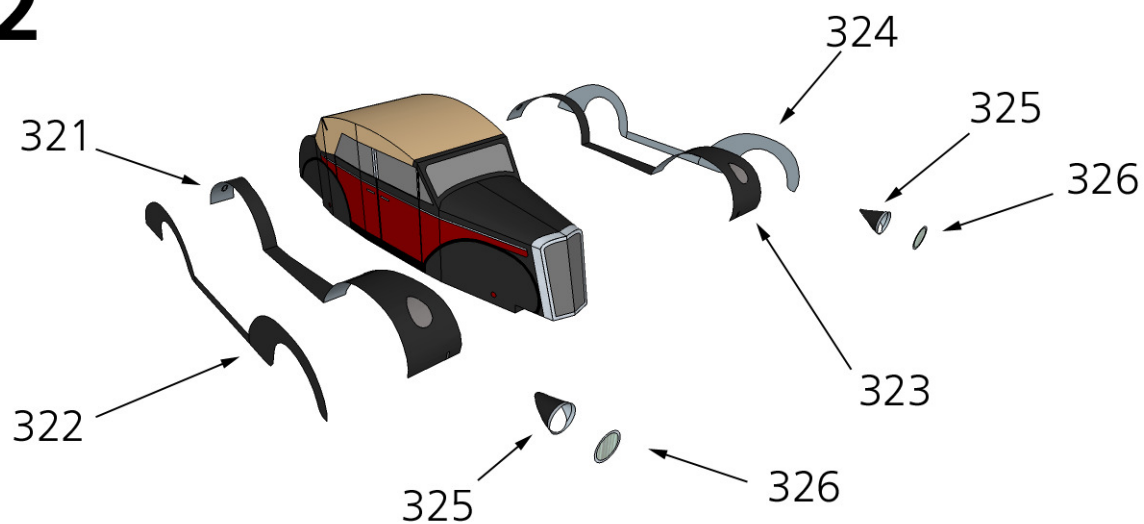
80



81

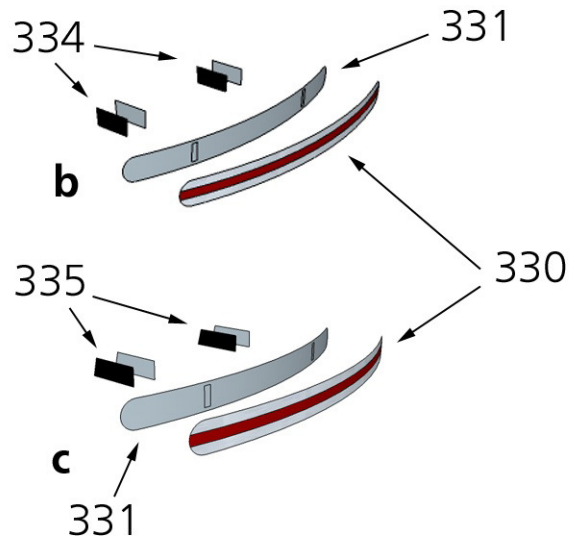
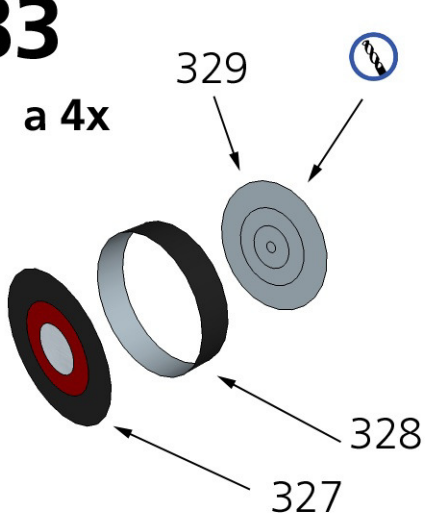


82

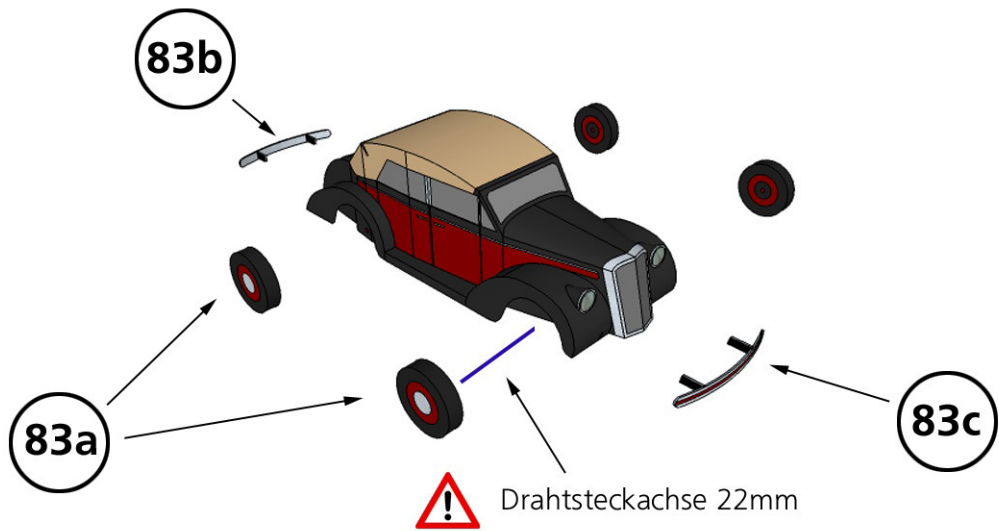


83

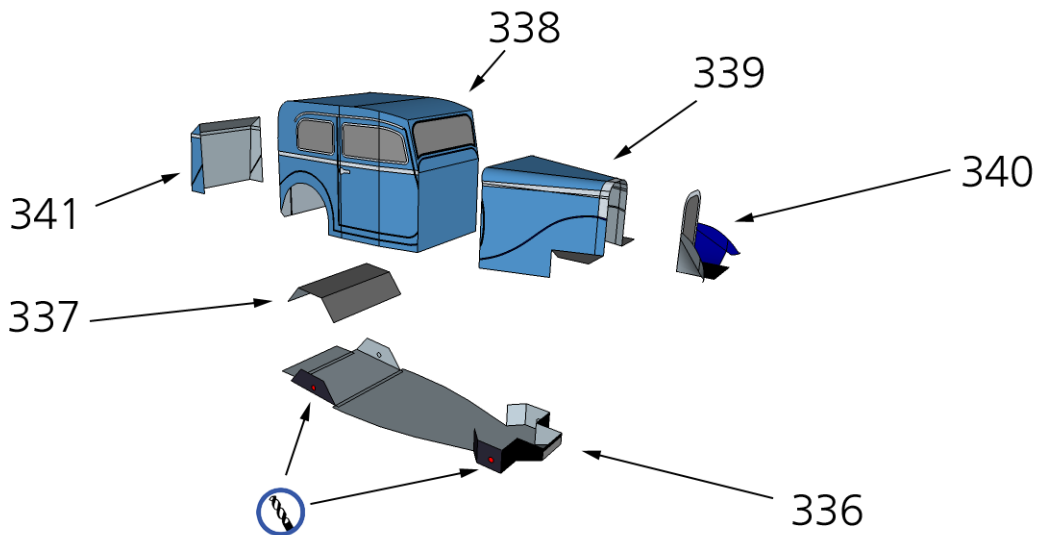
a 4x



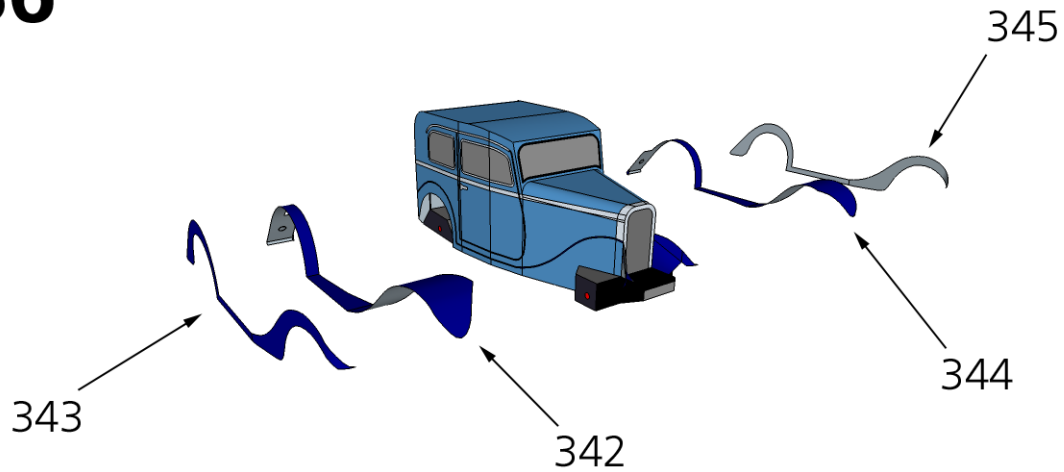
84



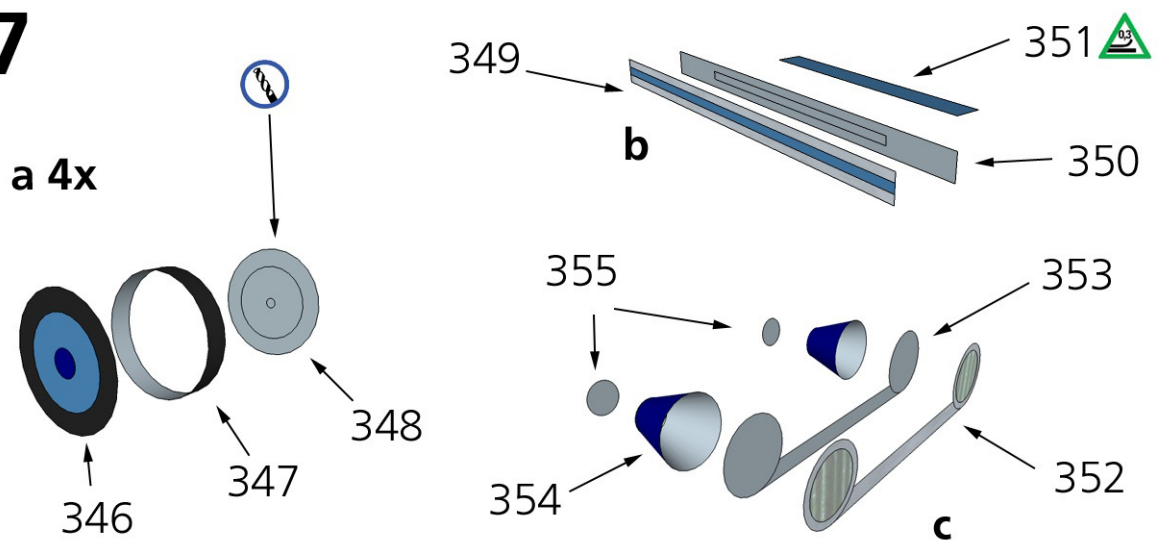
85



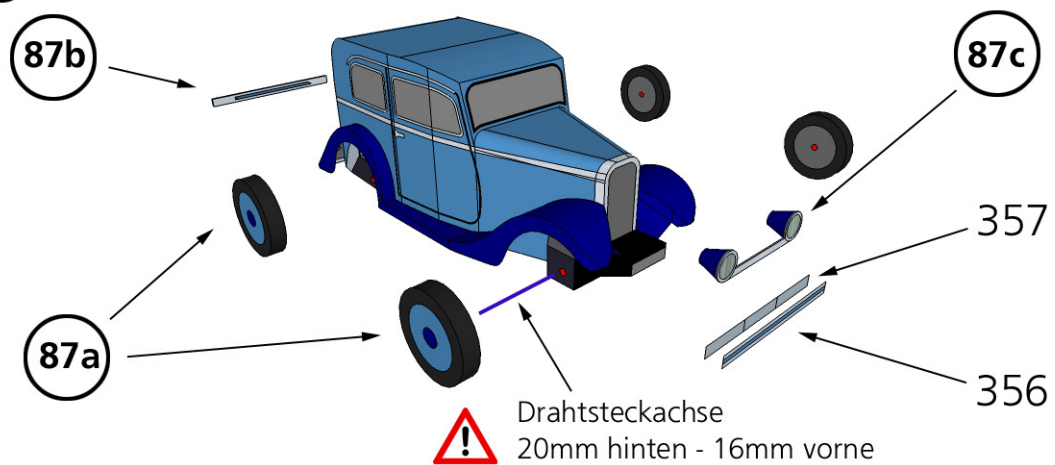
86



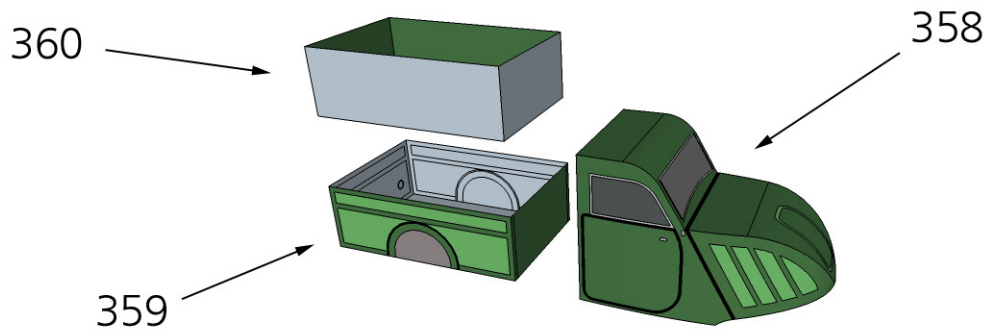
87



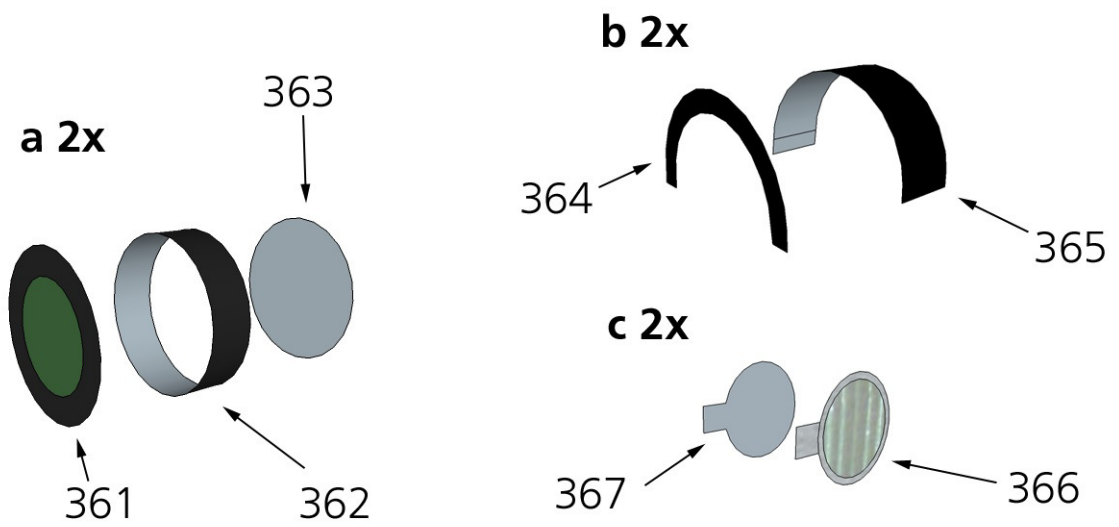
88



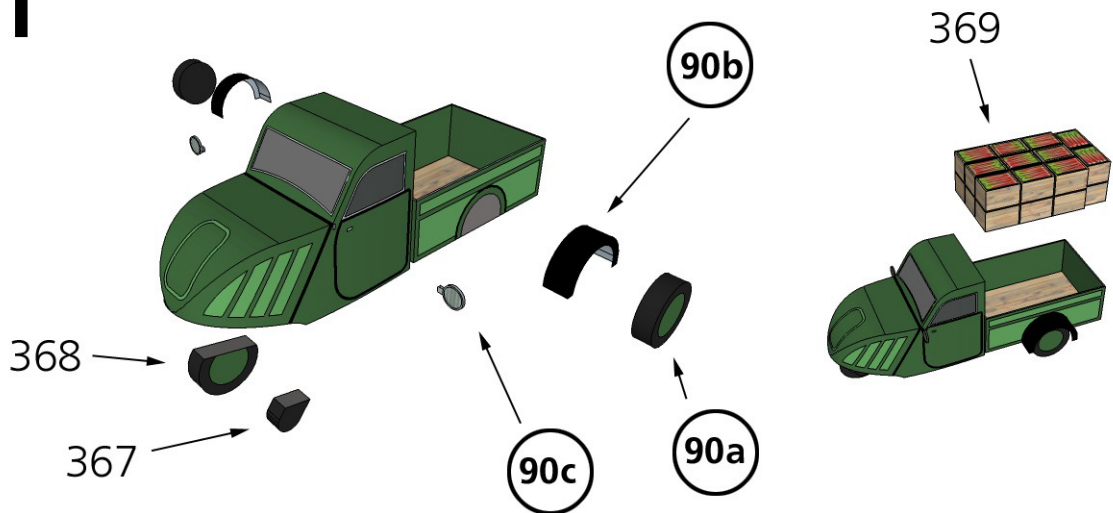
89



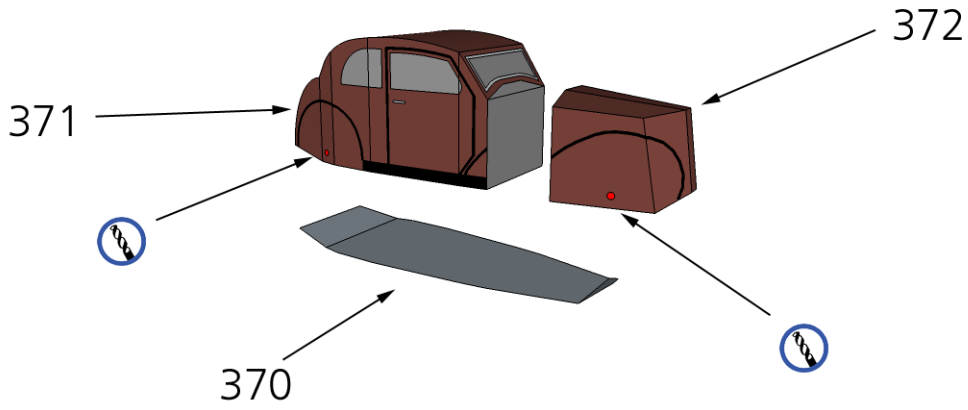
90



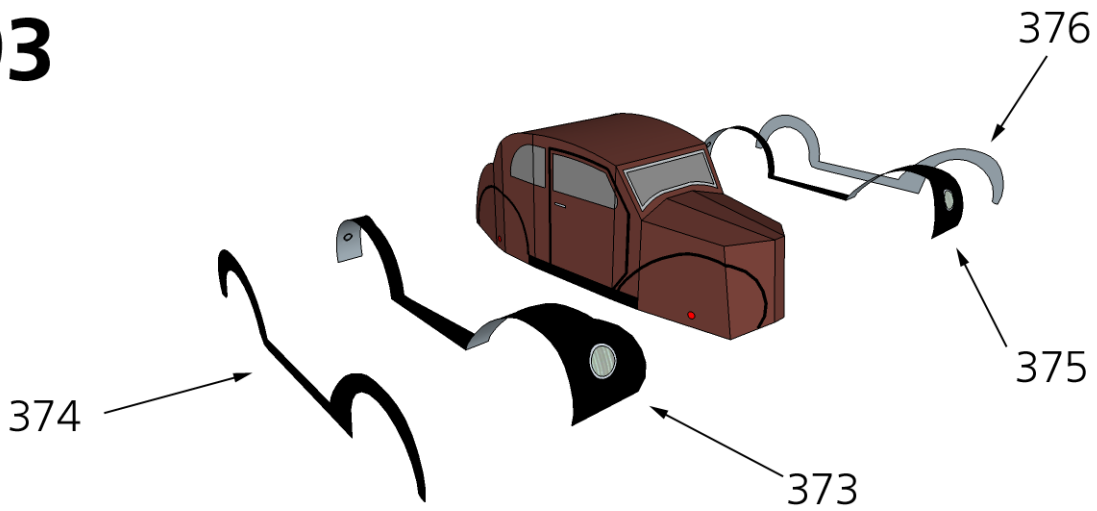
91



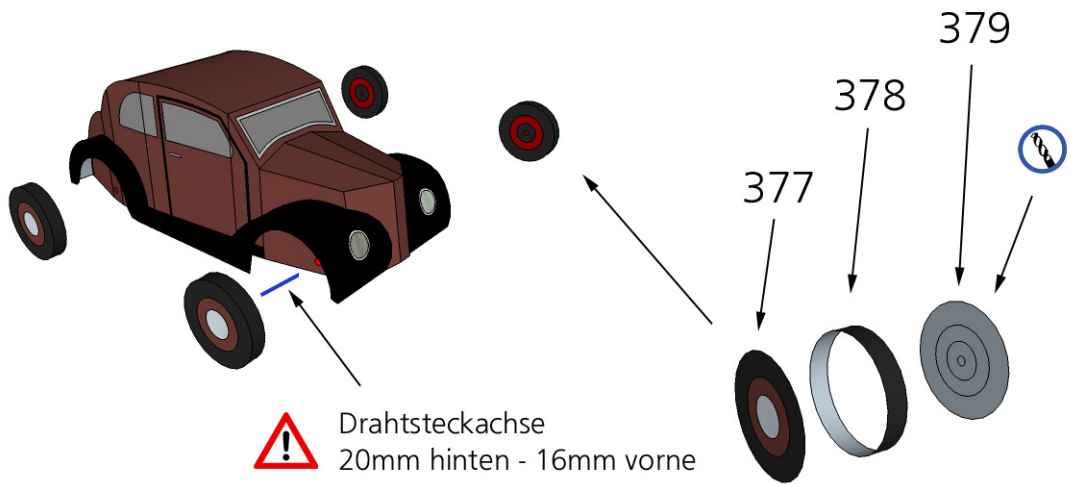
92



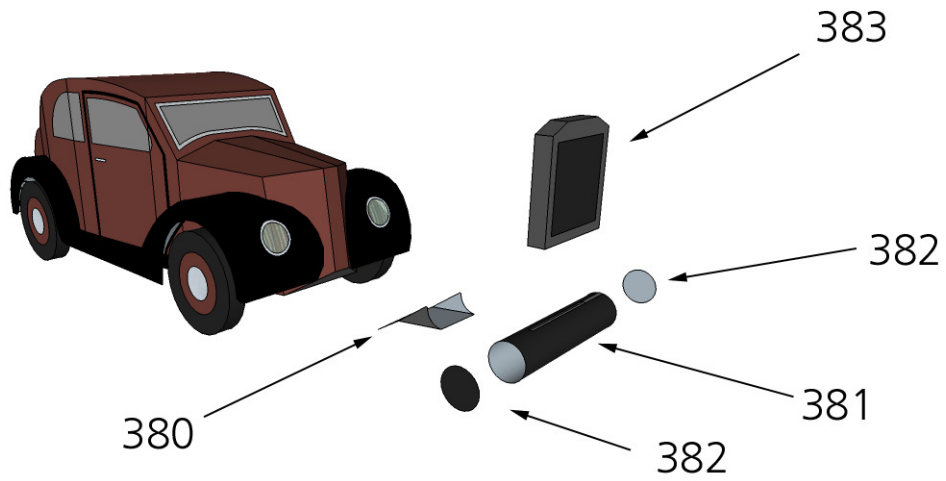
93



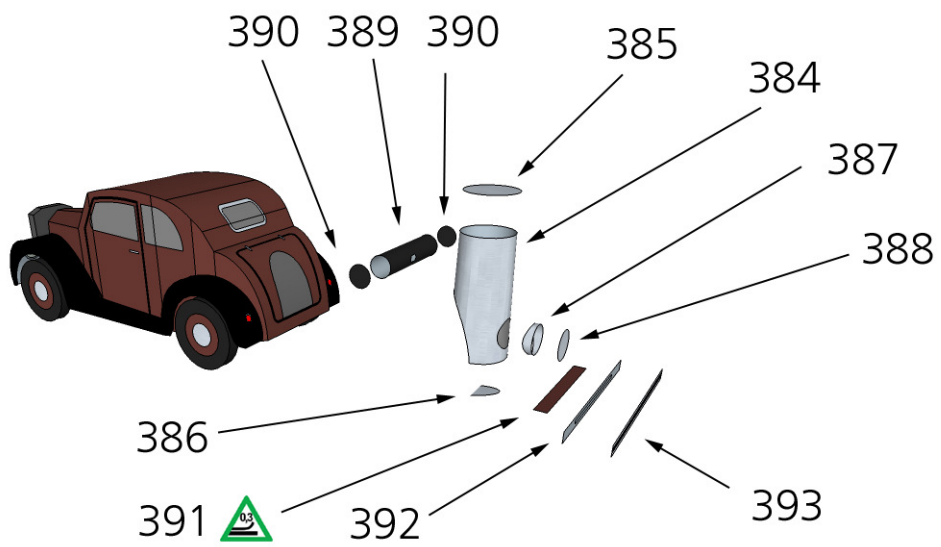
94



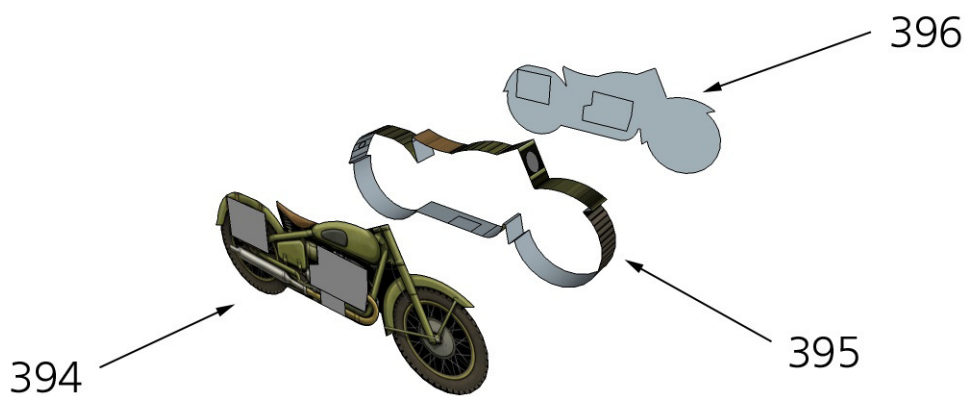
95



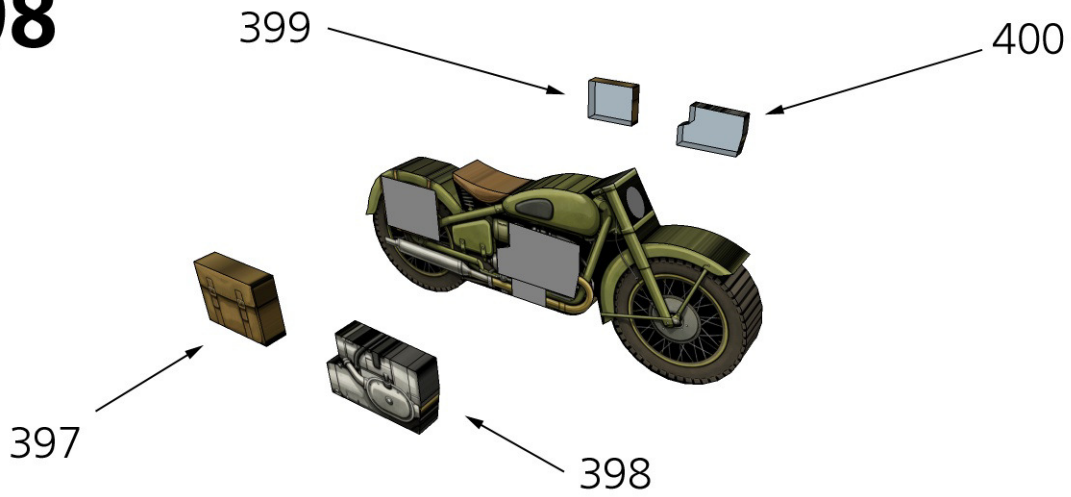
96



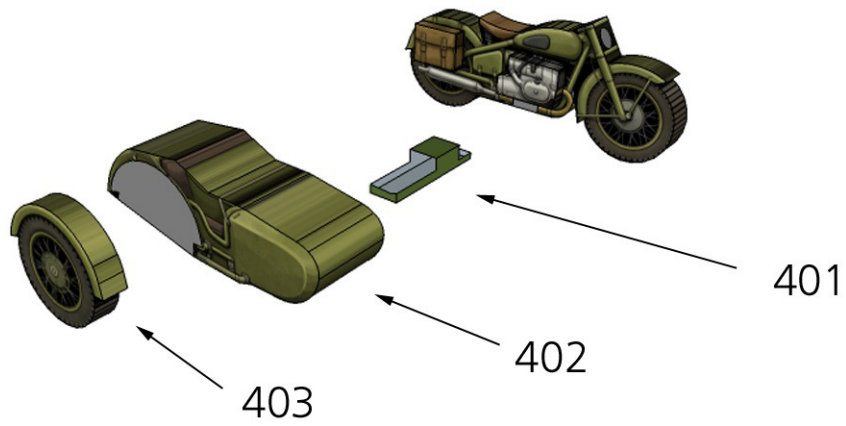
97



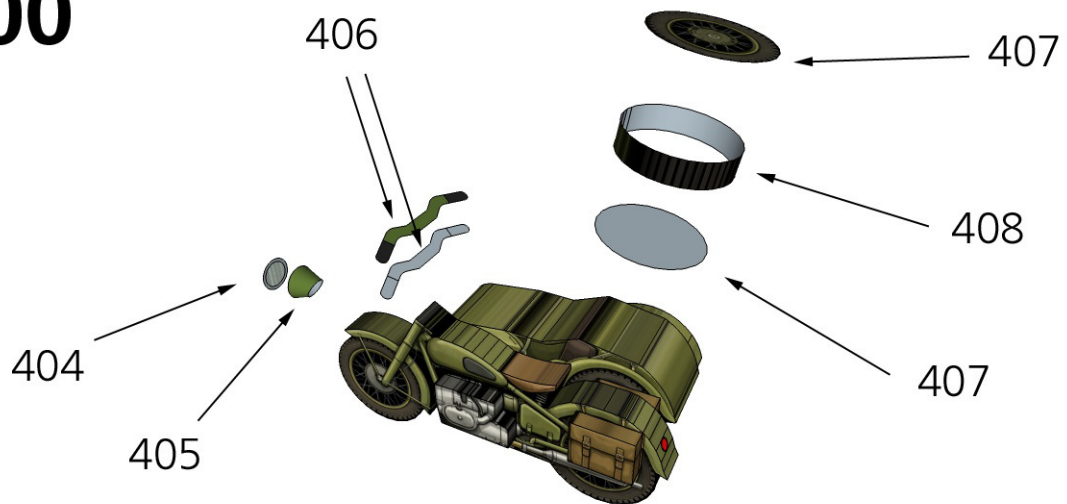
98



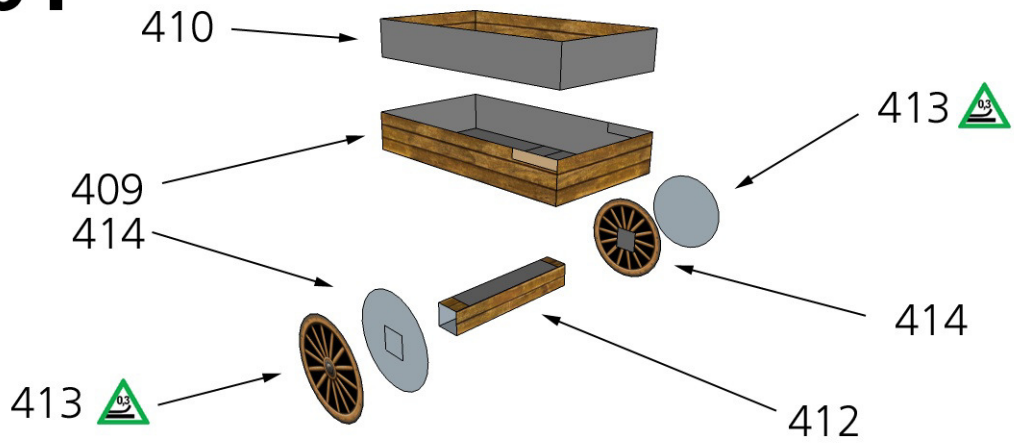
99



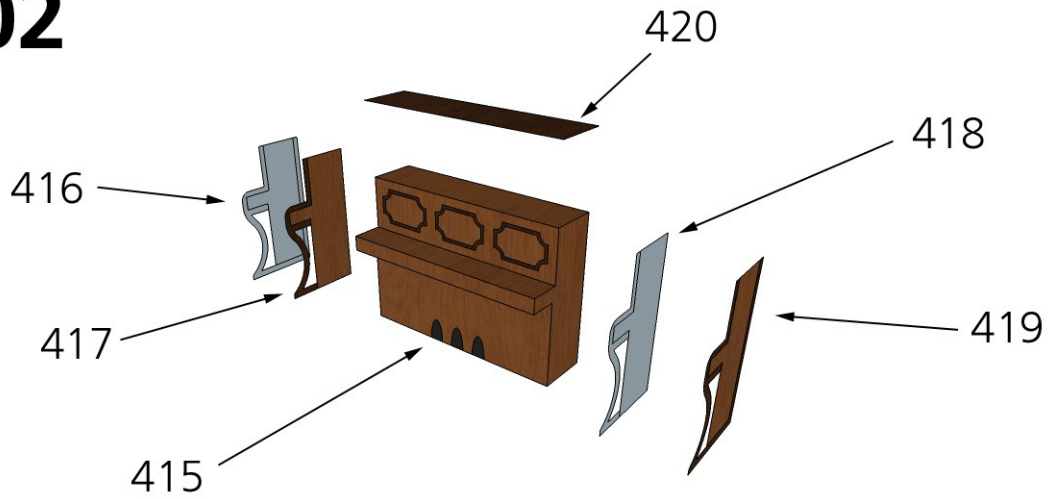
100



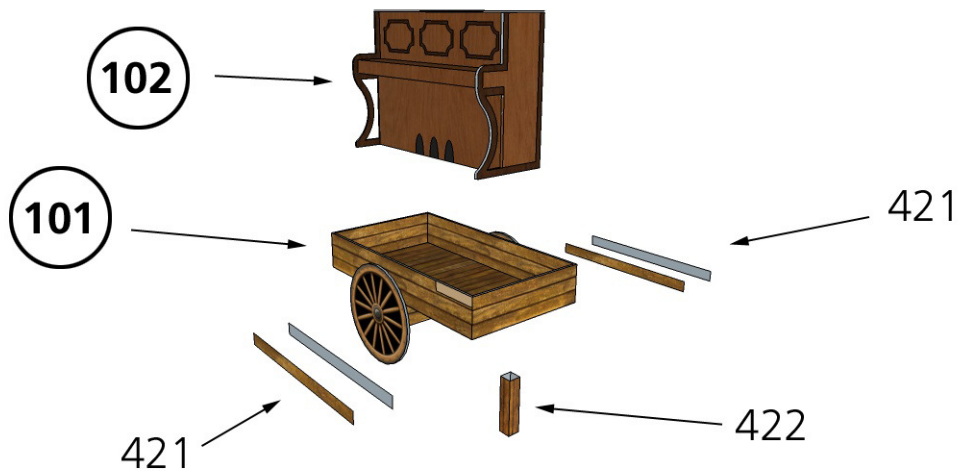
101



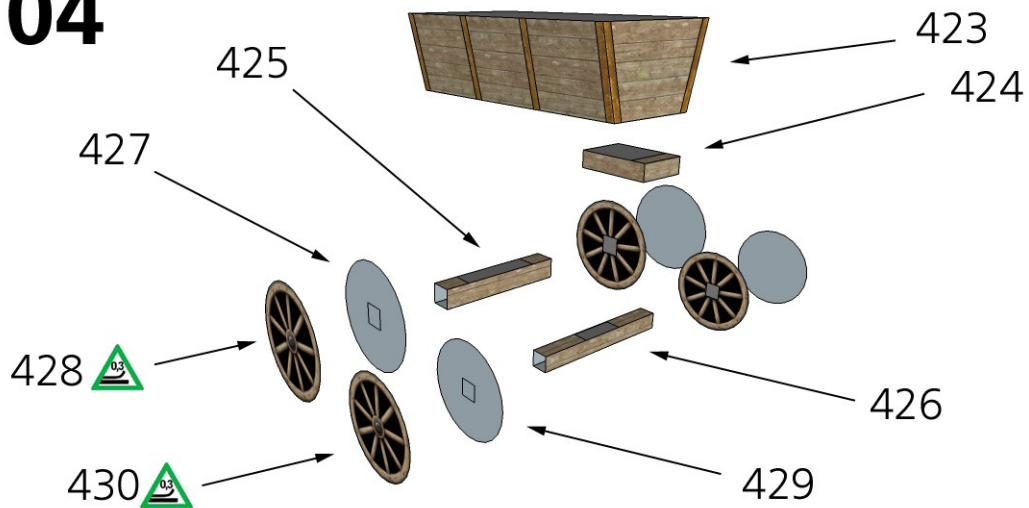
102



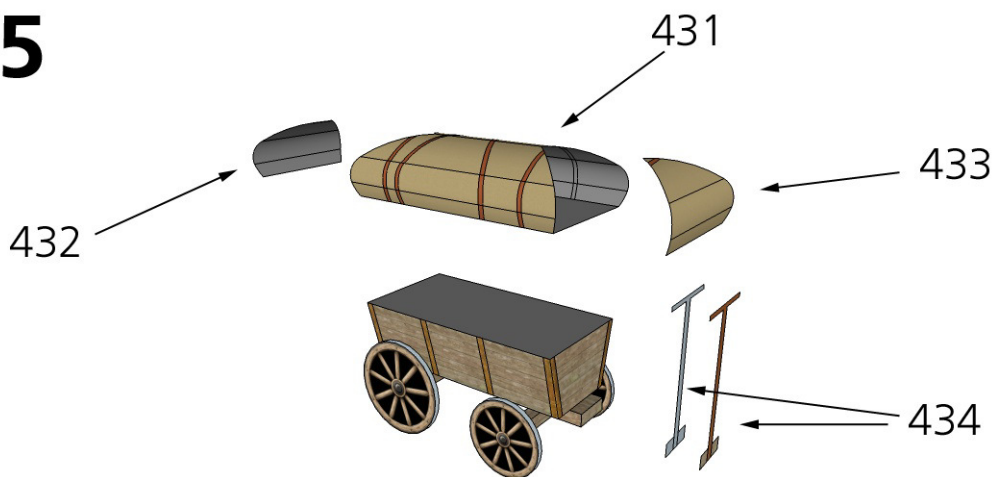
103



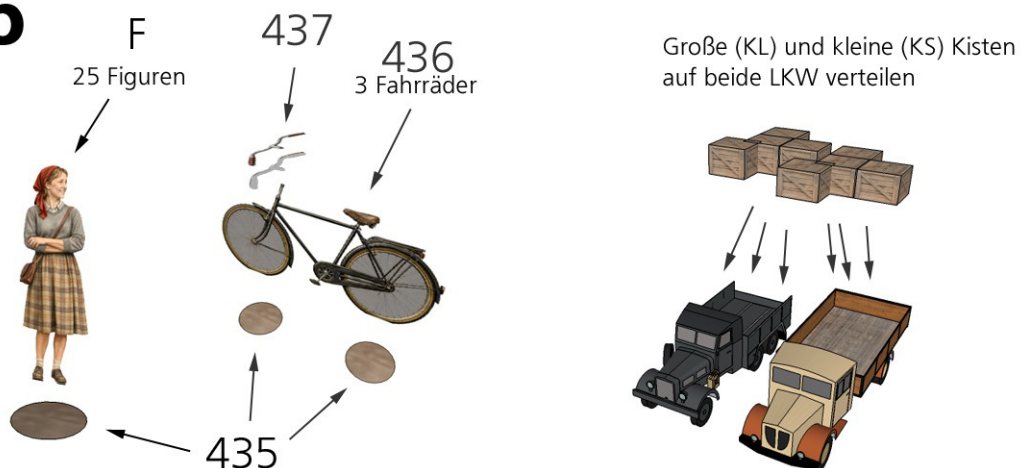
104



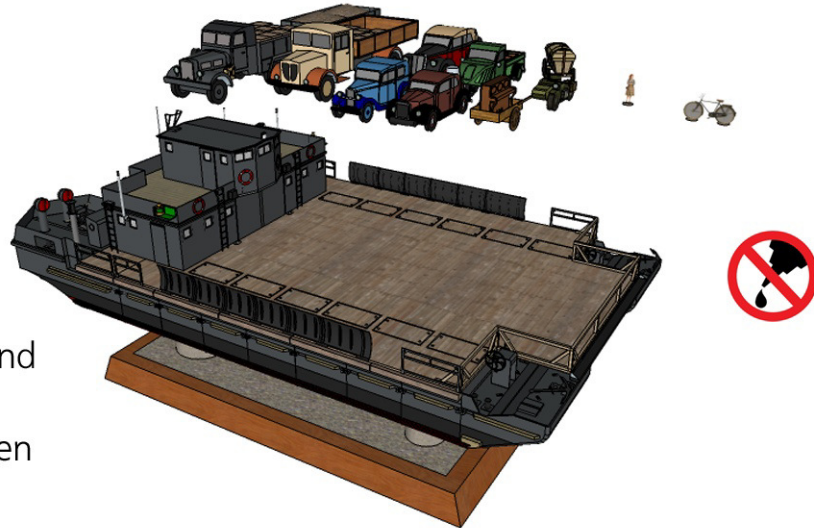
105



106



107



Fahrzeuge und
Figuren auf
Fähre verteilen

Verwendung:

Diese Datei inklusive der enthaltenen Bilder und Texte unterliegen dem Urheberrecht. Eine Weitergabe dieser Datei (auch auszugsweise) auf Downloadseiten, auf Datenträgern oder als Sammlung über elektronische Medien ist ohne eine schriftl. Genehmigung nicht gestattet.

Eine kommerzielle Verwendung des Bastelbogens ist keinesfalls gestattet. Für den nicht kommerziellen - privaten Gebrauch, und zur Weitergabe an Freunde sind Kopien jedoch erlaubt.

Quellen und Verwendung:

Quellen aus der Literatur:

Titel: **Köln-Bonner Verkehrsmagazin Heft 76 (3/24)**

Artikel: Die Bonner Siebelfähre 1945-1949

Autor: Volkhard Stern

Verlag: Rheinline- Agentur für digitale Medien

Titel: **Das Landungswesen in Deutschland seit 1900**

(Siebel auf den Seiten 641-652)

Autor: Randolph Kugler

Verlag: Oberbaum Verlag GmbH

ISBN 3-926409-52-5

Quellen aus Archiven:

Originalfoto der
Siebelfähre bei Bonn.

Stadtarchiv und Stadthistorische Bibliothek Bonn
Fotograf: Alex Keller
Objekt: DA01_06002

Quellen dem Internet:

Siebelfähre bei „Historisches
Marinearchiv“ mit Plänen von Dr.
Otto Heinemeyer (Reiter
Heinemeyer)

<https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/landungsfahrzeuge/siebelfaehre/beschreibung.php#description>

Siebelfähre bei Wikipedia

<https://de.wikipedia.org/wiki/Siebelf%C3%A4hre>

Unternehmen Seelöwe bei Wikipedia

https://de.wikipedia.org/wiki/Unternehmen_Seel%C3%B6we

Abkürzungsverzeichnis auf der
Webseite der britischen Armee

<https://www.army.mod.uk/media/2700/20100302-abbreviations.pdf>

Colonel Collard bei der Society of
Old Framlinghamians

<https://www.oldframlinghamian.com/wp-content/uploads/2023/01/COLONELGEOFFREYLOUISCOLLARDOBEERDS29-30-3.pdf>

Liste britischer Offiziere von 1939 bis
1945 bei Unithistories

https://www.unithistories.com/officers/Army_officers_C02.html

Charlie Flagge bei Wikipedia

https://de.wikipedia.org/wiki/Erkennungsflagge_f%C3%BCr_deutsche_Handelsschiffe

Charlie Flagge bei CRW Flags

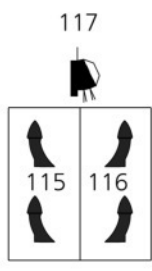
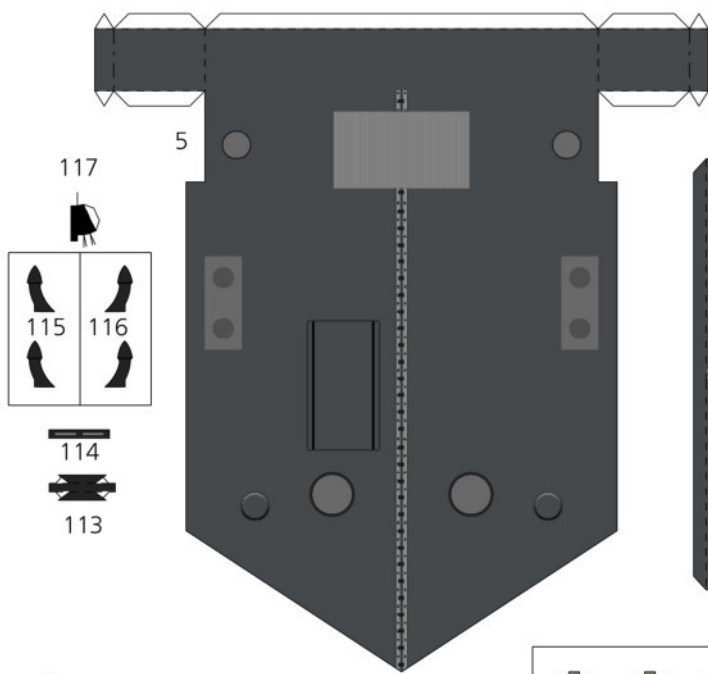
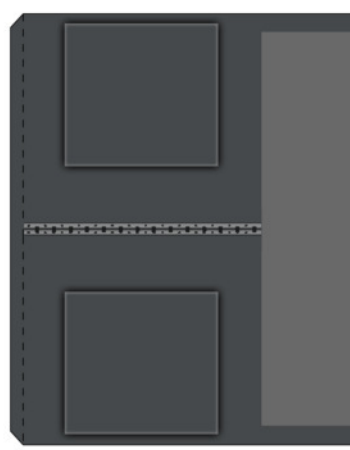
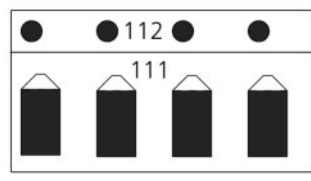
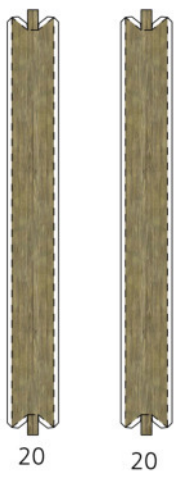
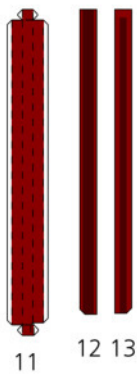
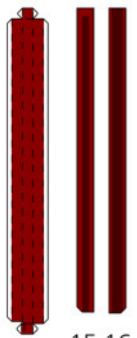
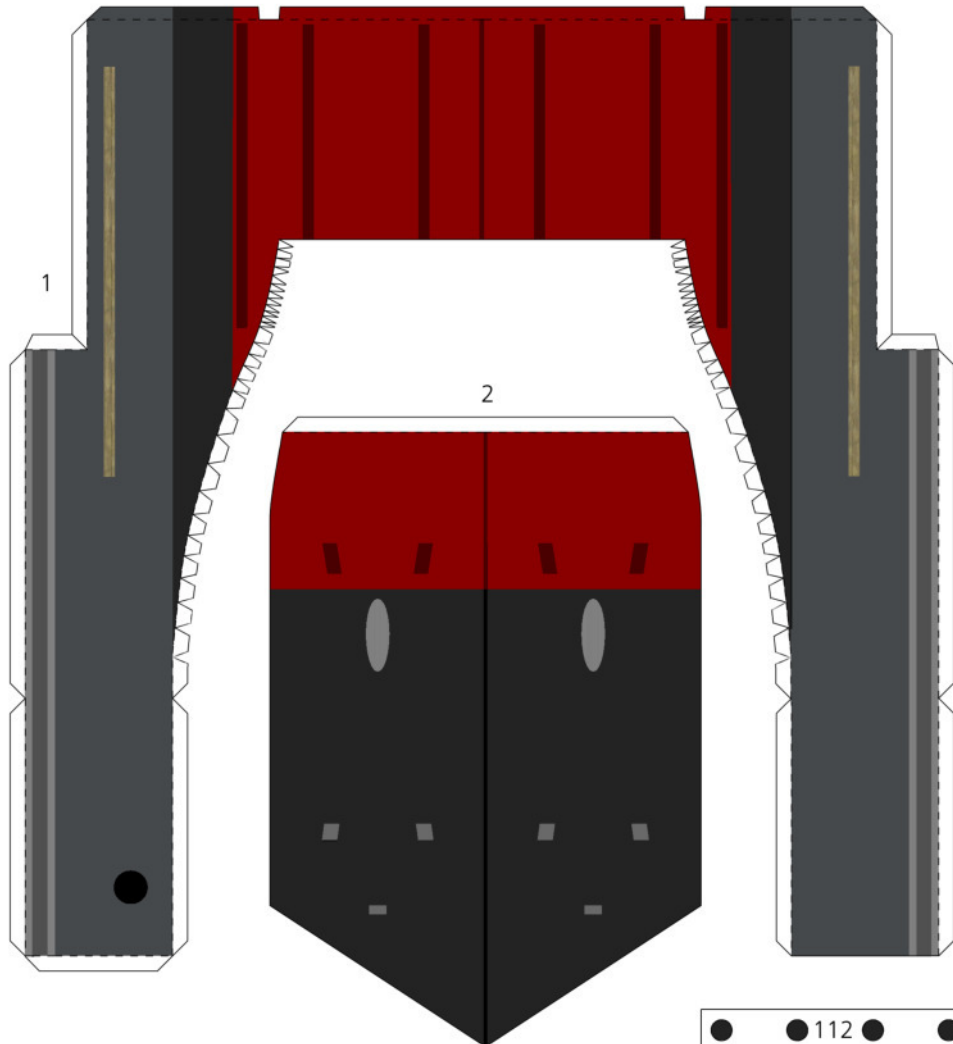
<https://www.crwflags.com/fotw/flags/de1945.html>



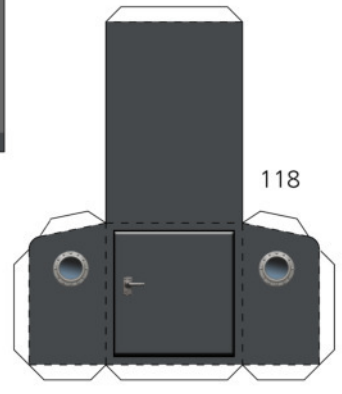
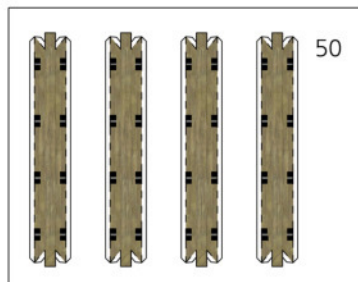
www.kallboys.de

© 2026

75



114

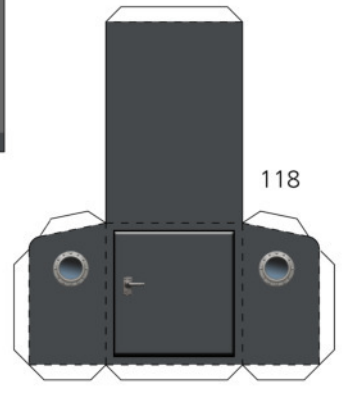
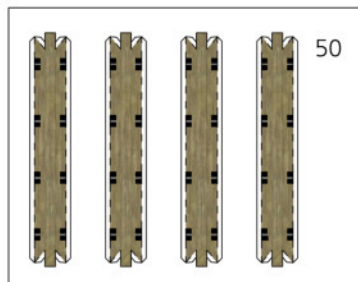
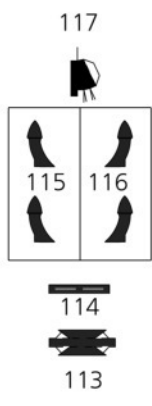
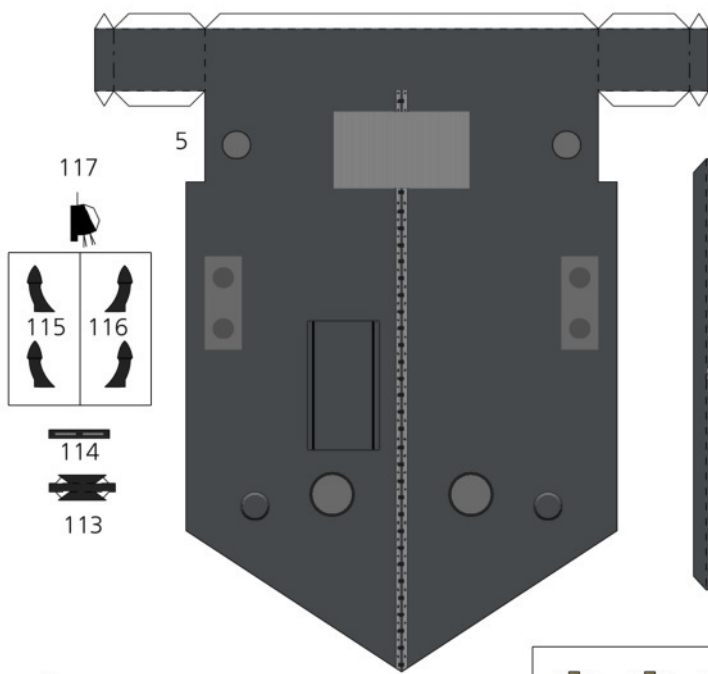
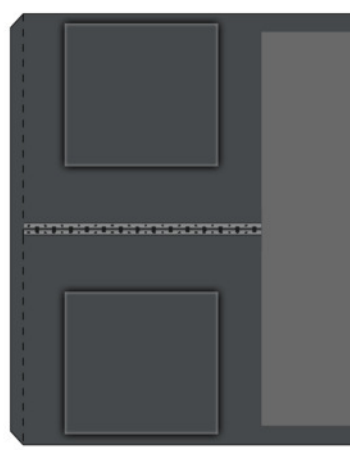
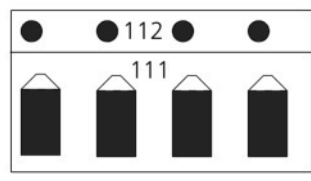
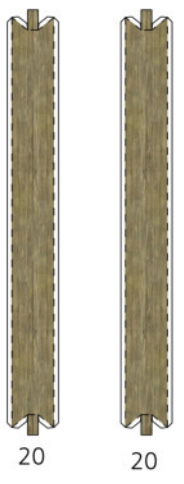
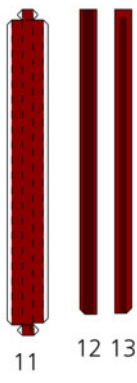
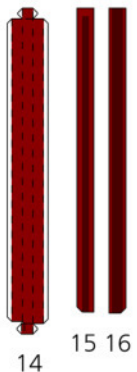
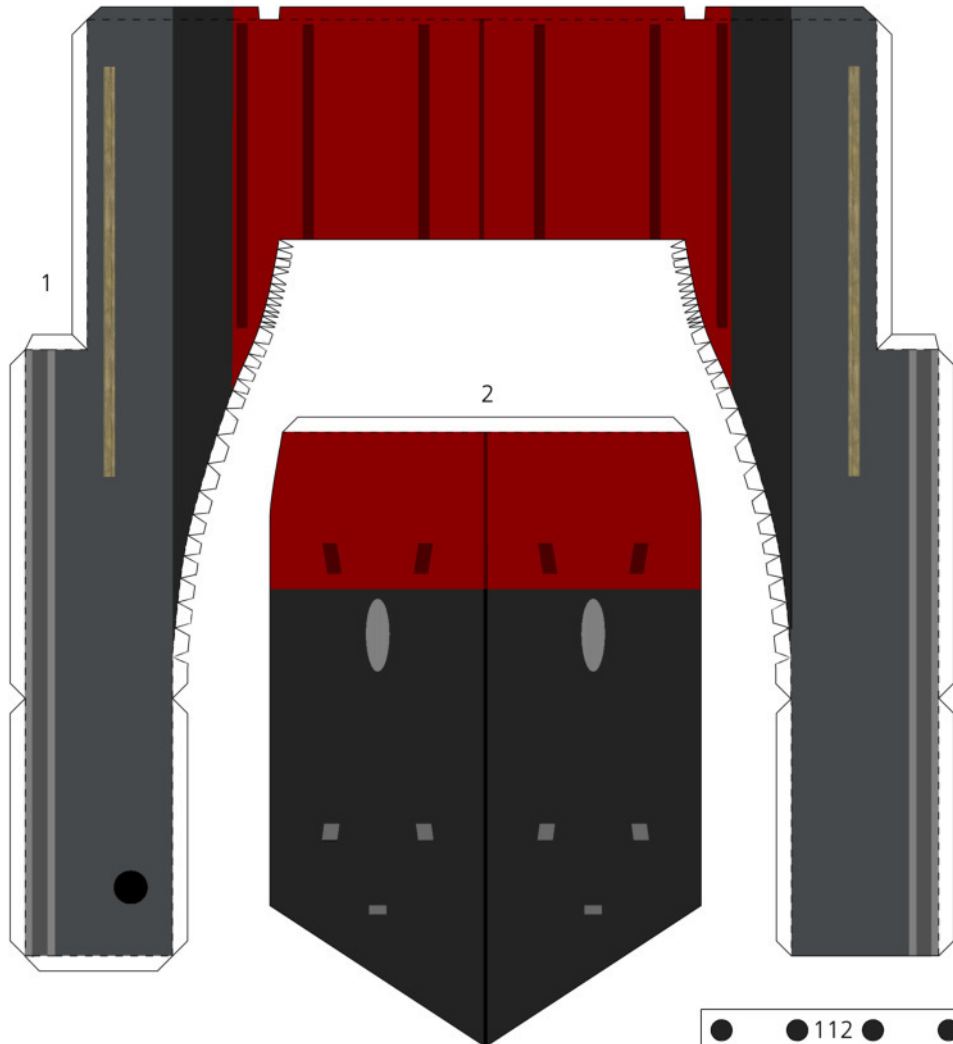




www.kallboys.de

© 2026

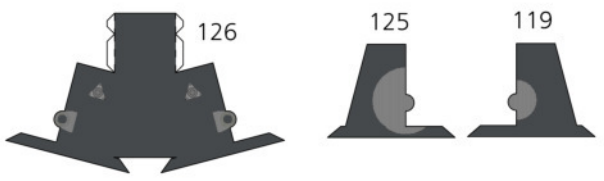
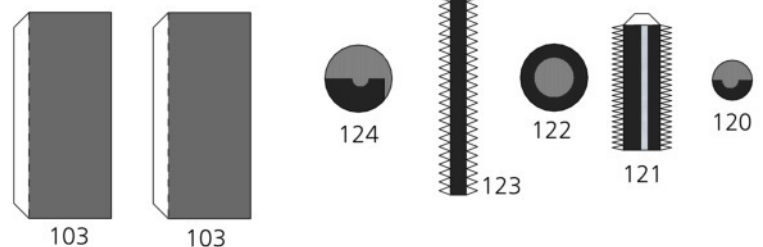
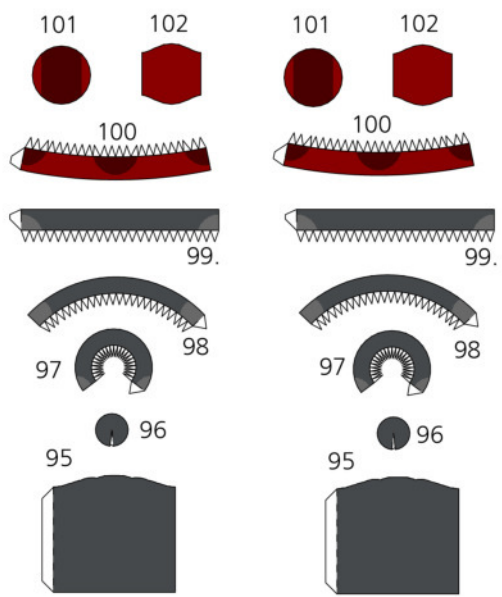
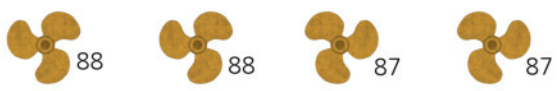
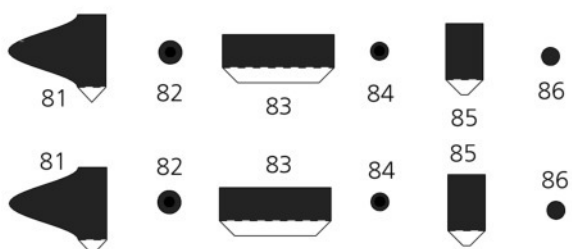
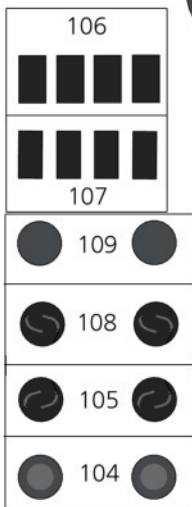
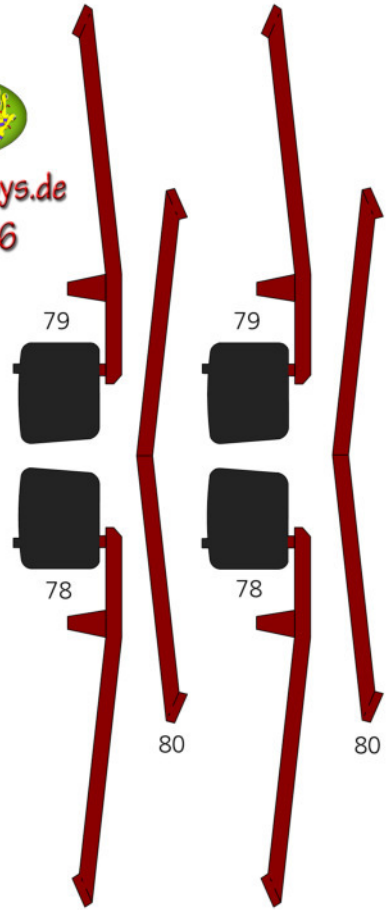
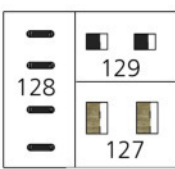
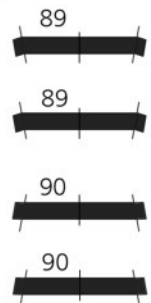
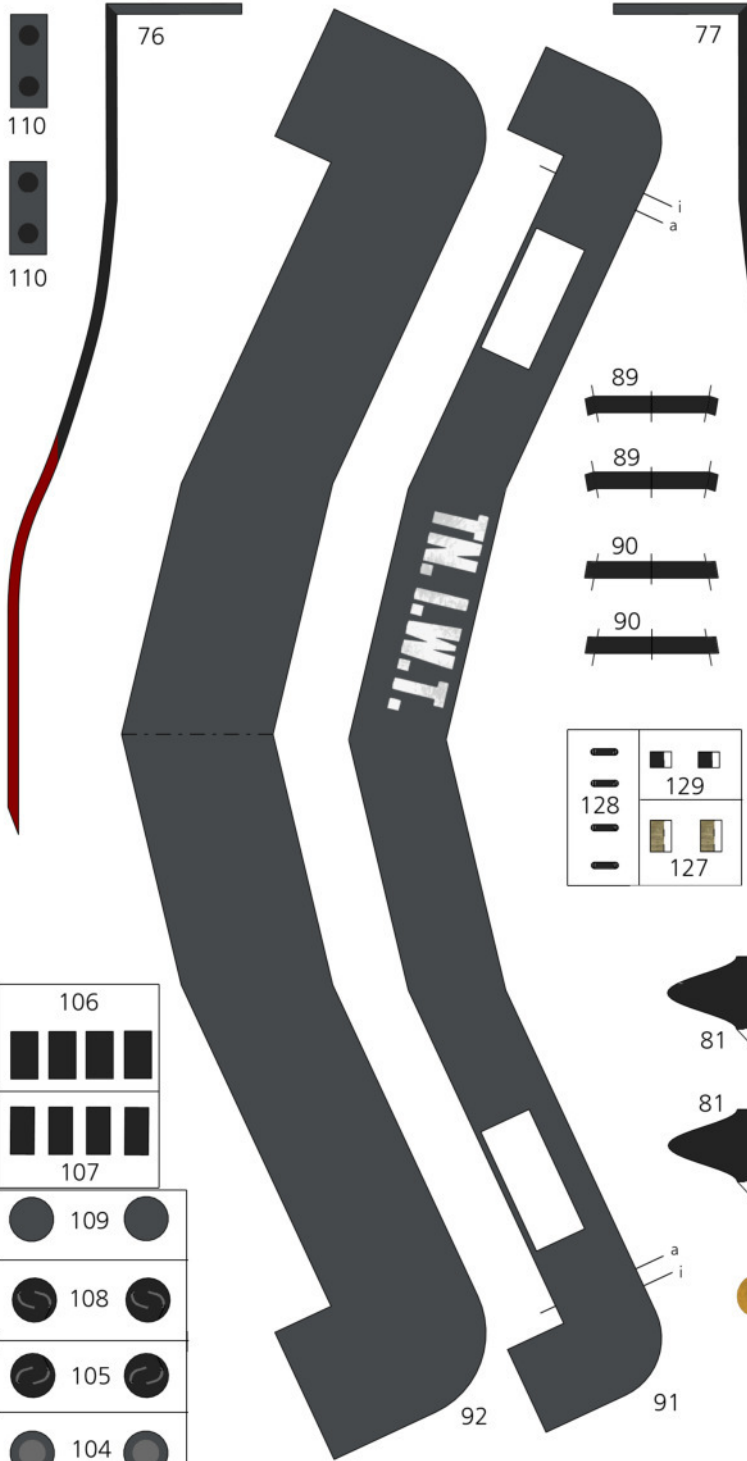
75





www.kallboys.de

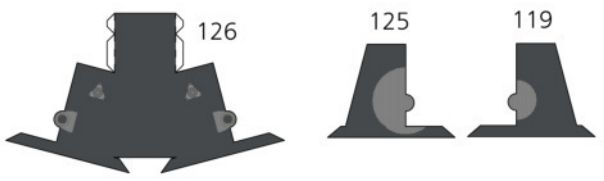
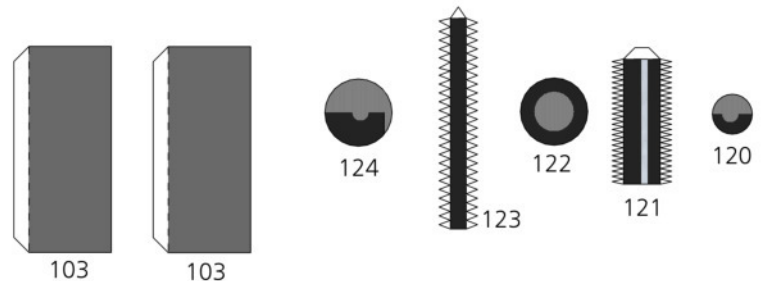
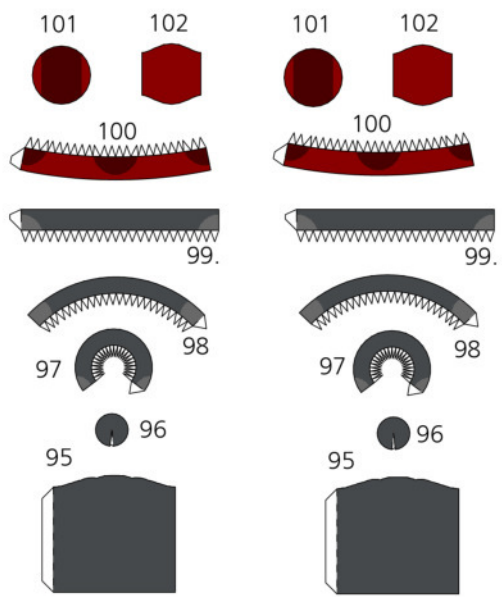
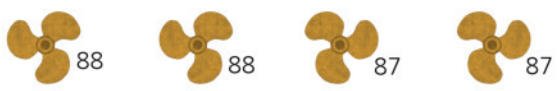
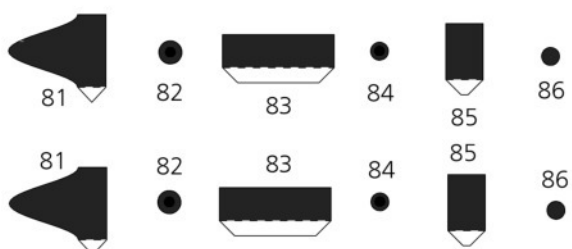
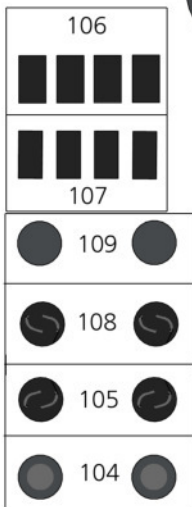
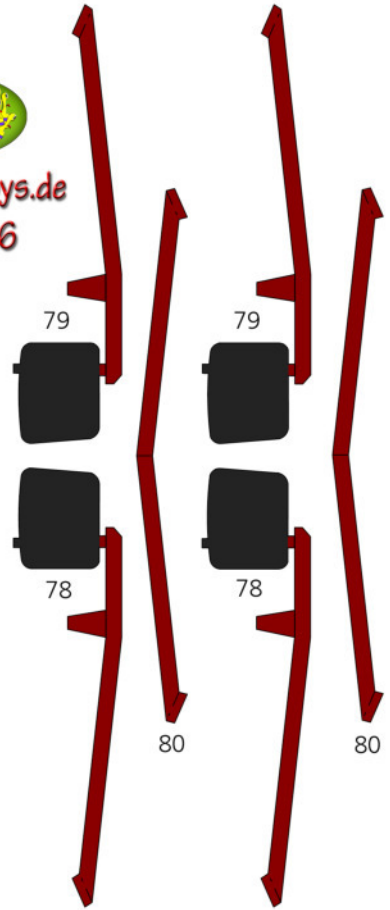
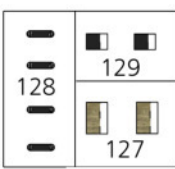
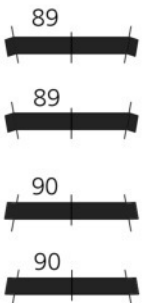
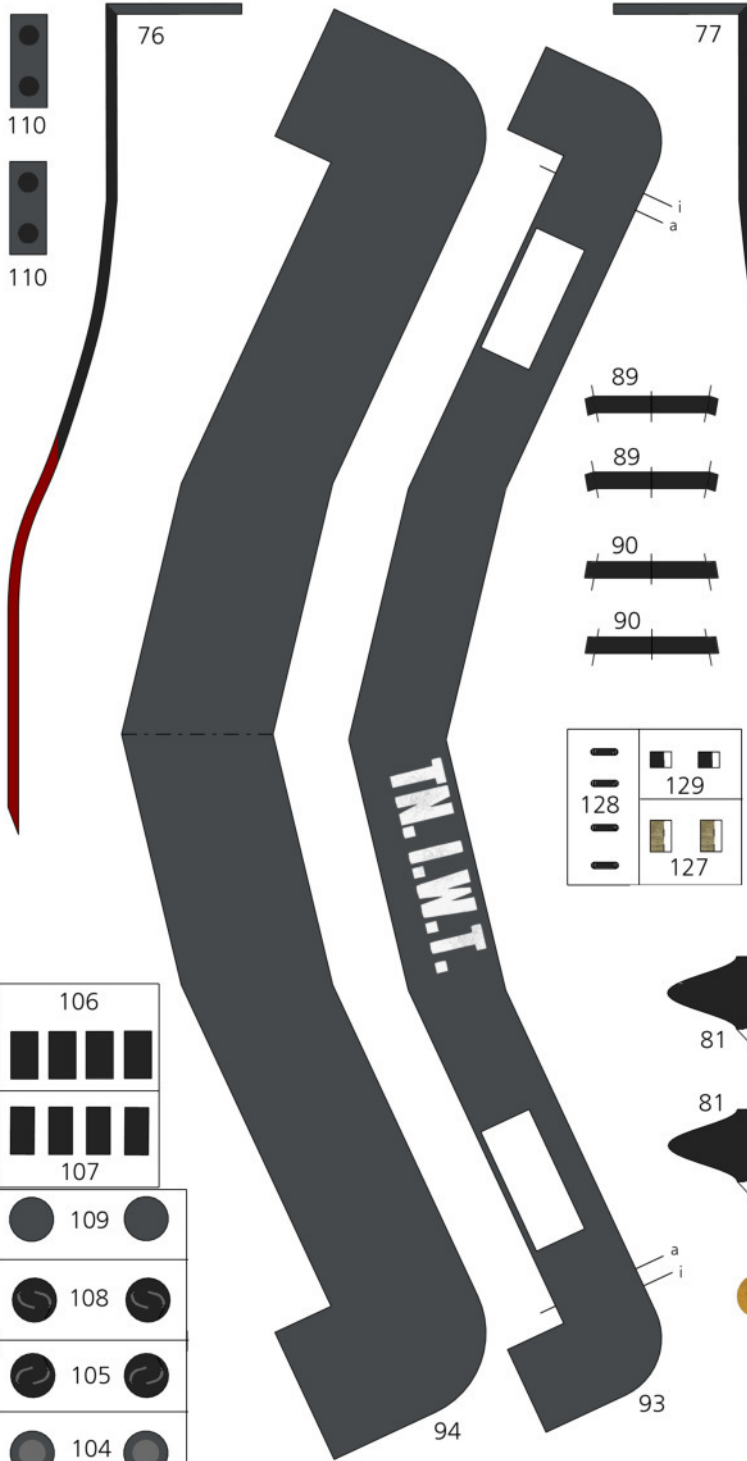
© 2026

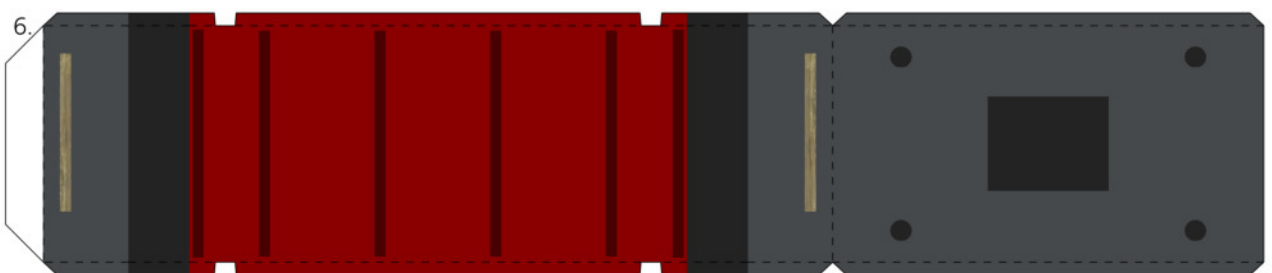
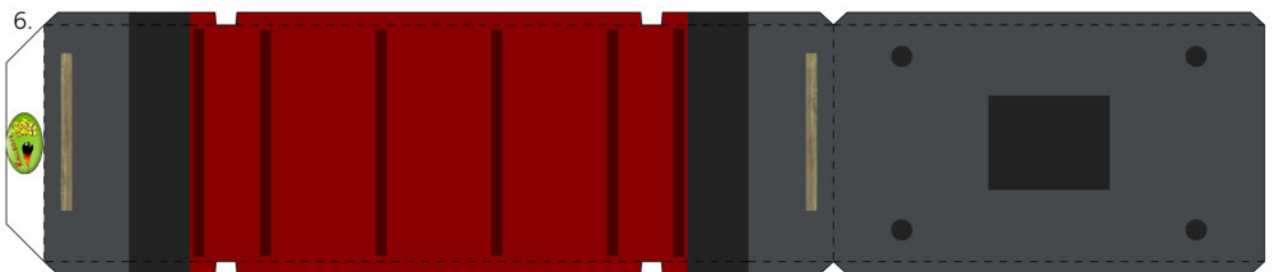
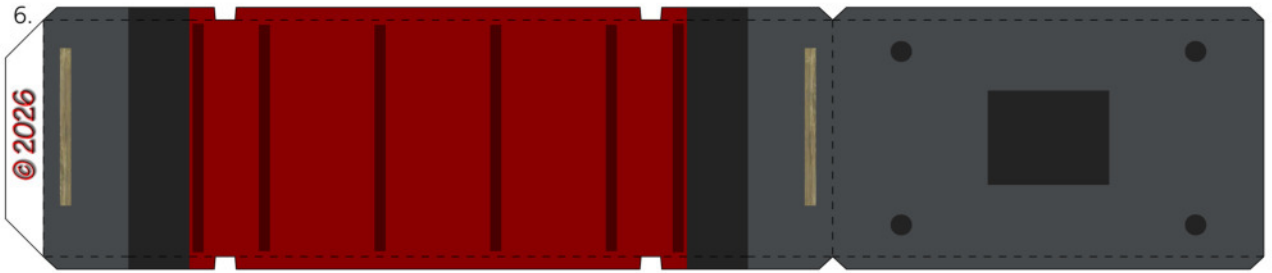
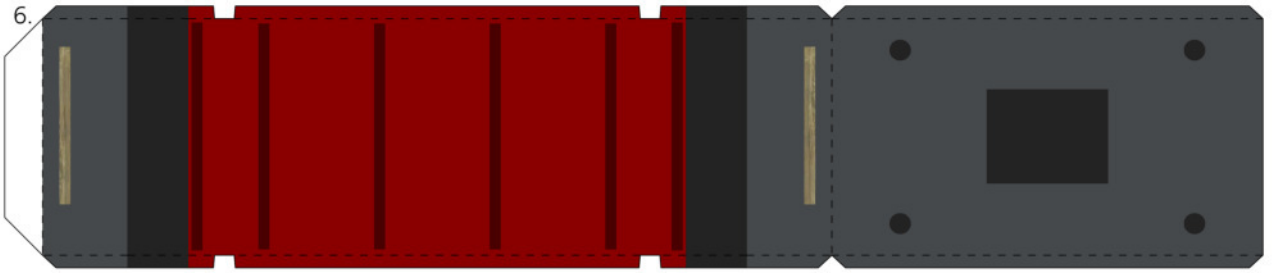
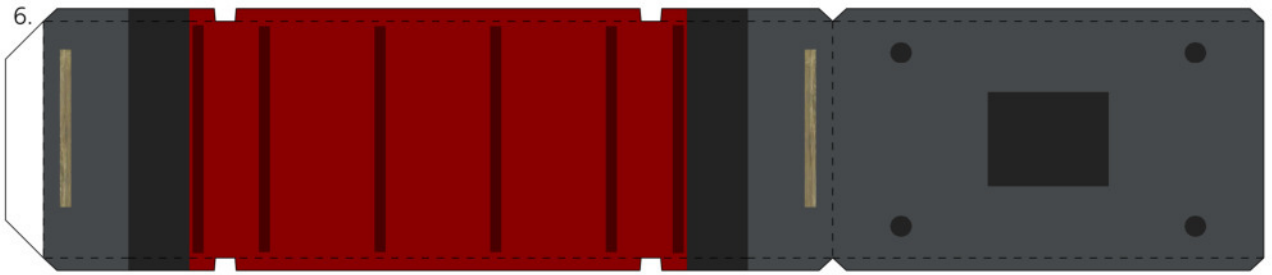


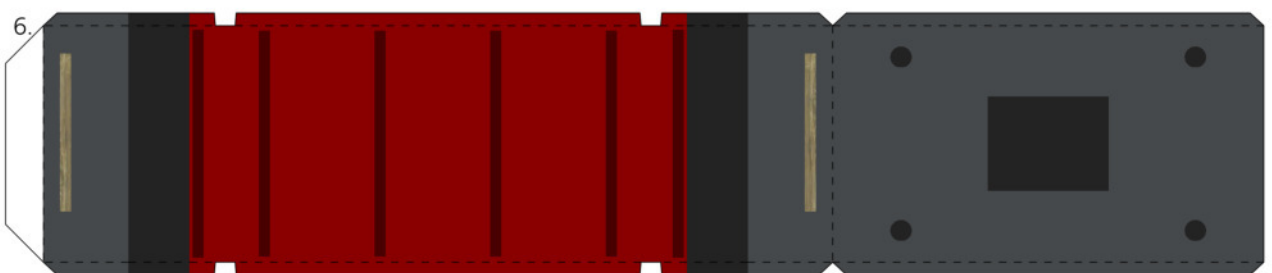
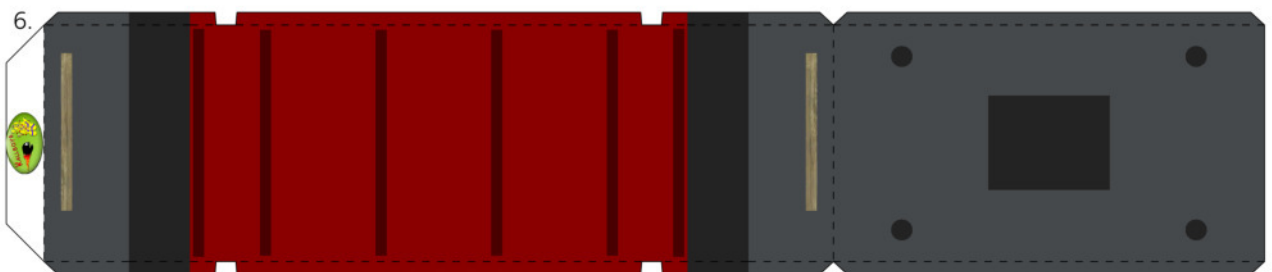
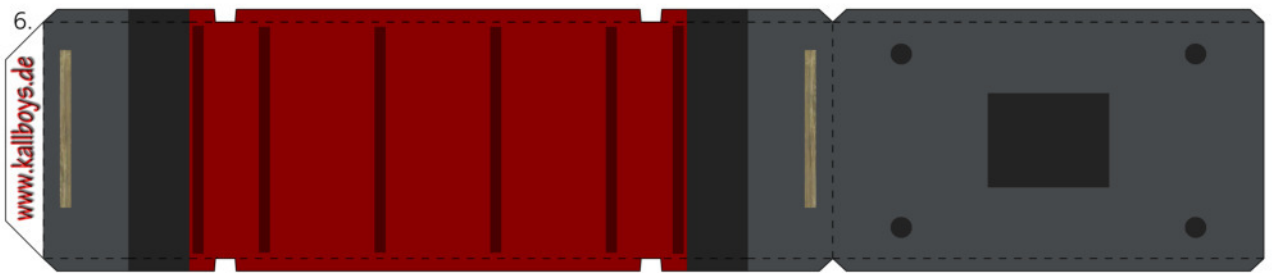
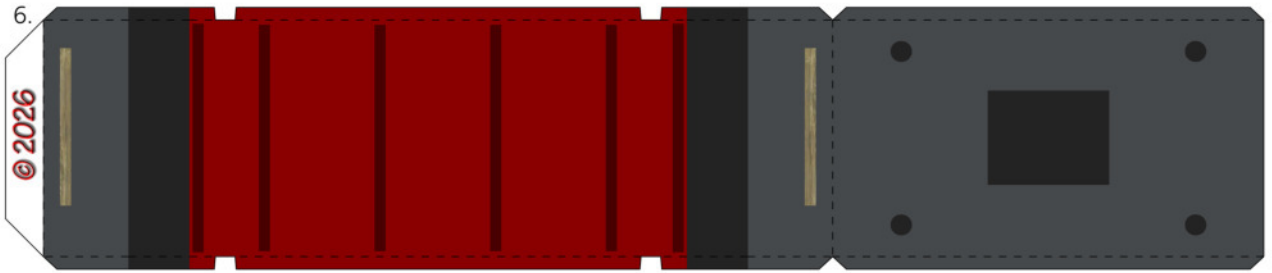
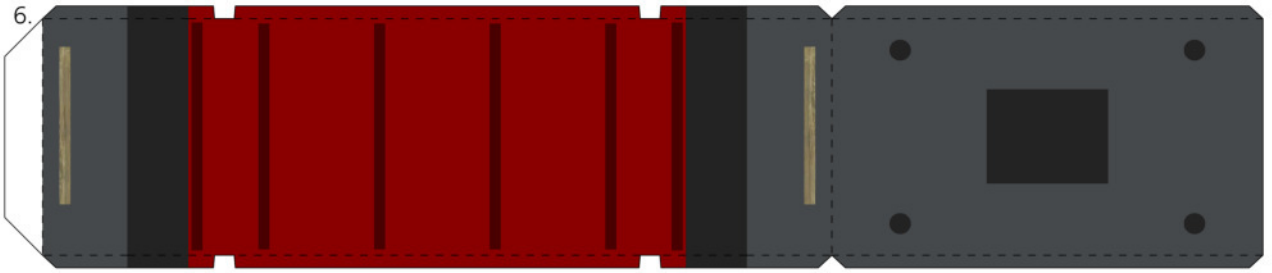
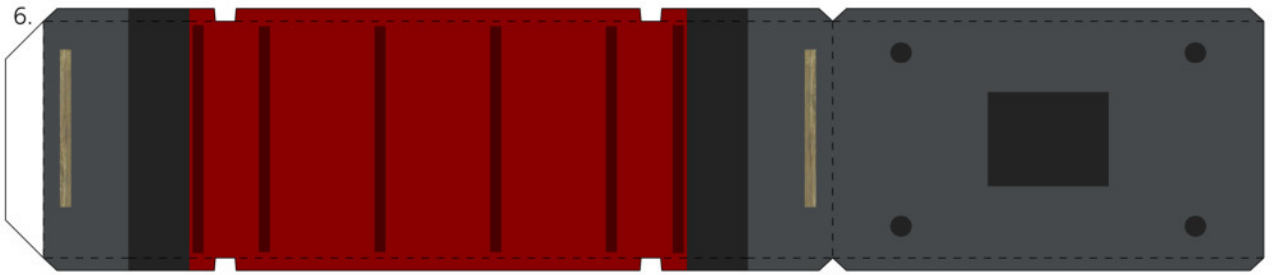


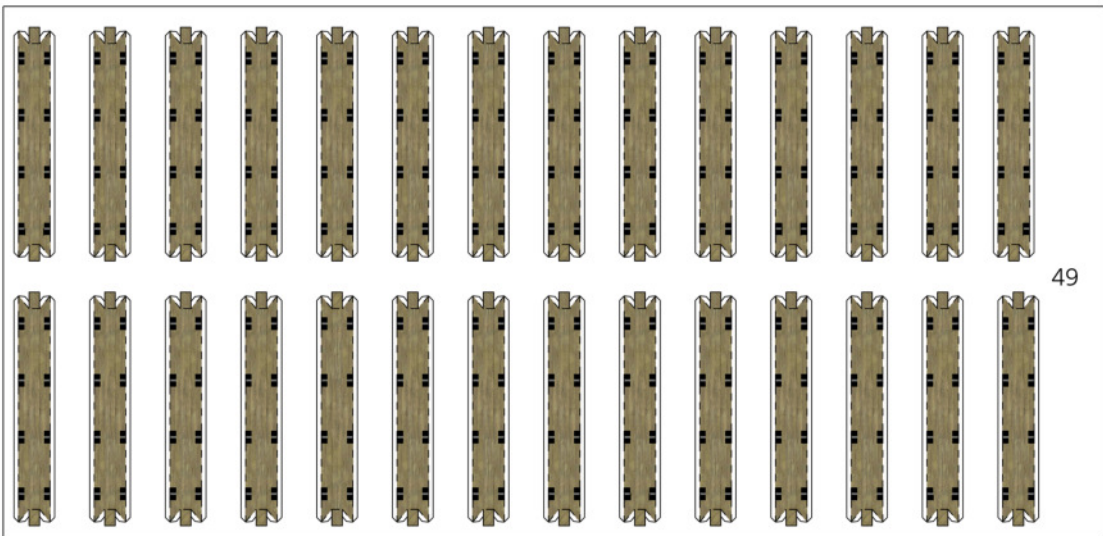
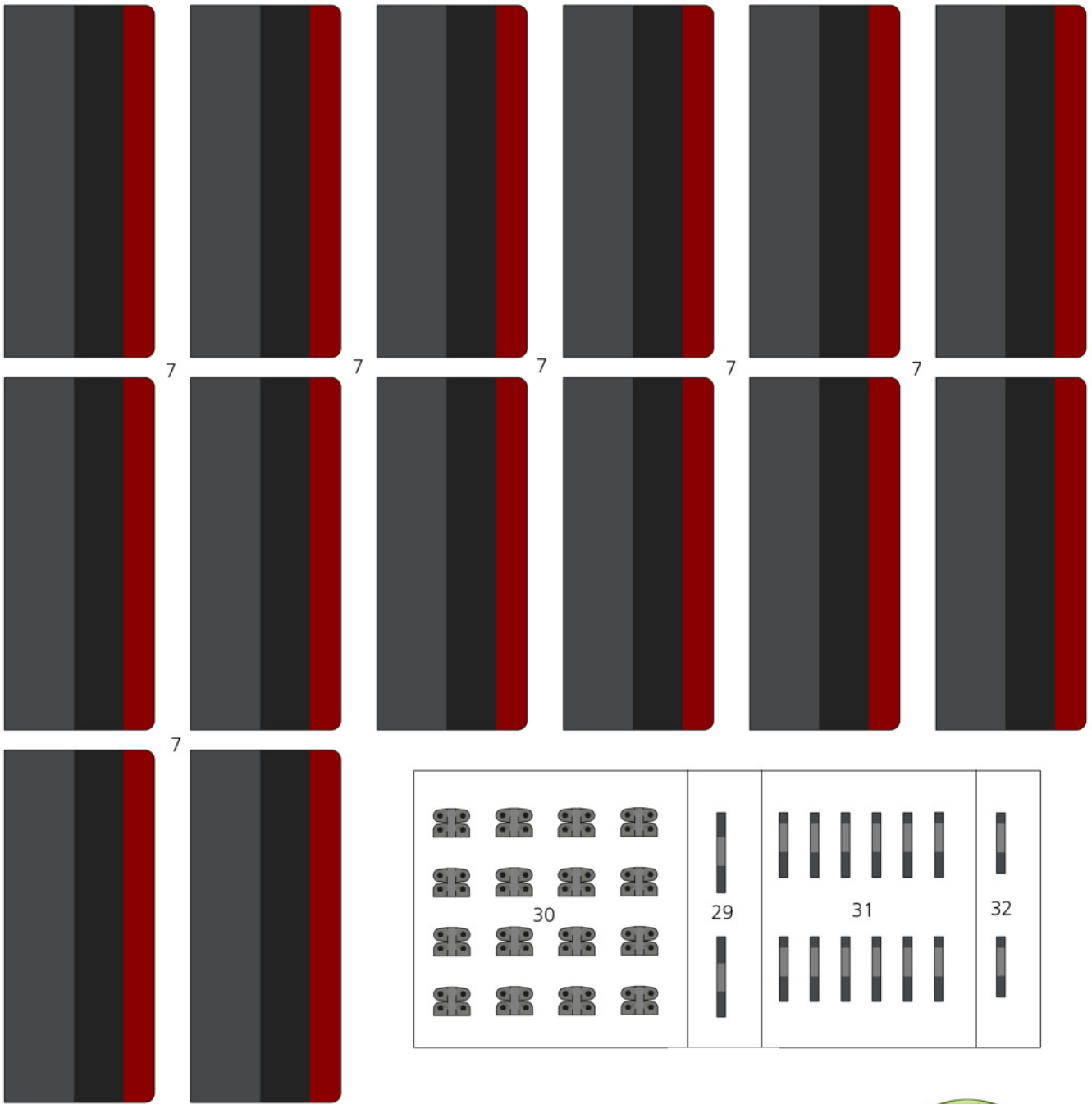
www.kallboys.de

© 2026



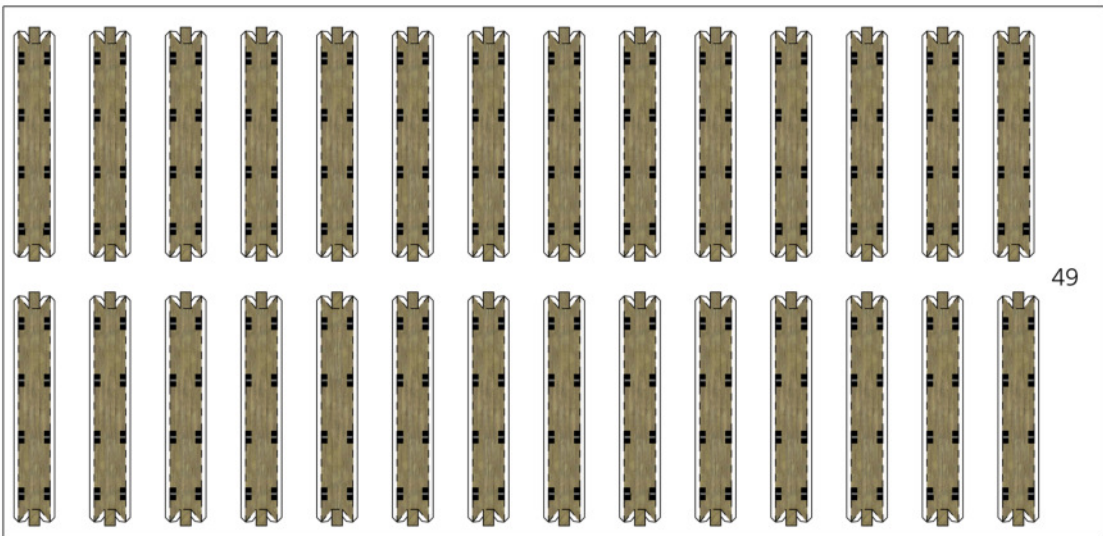
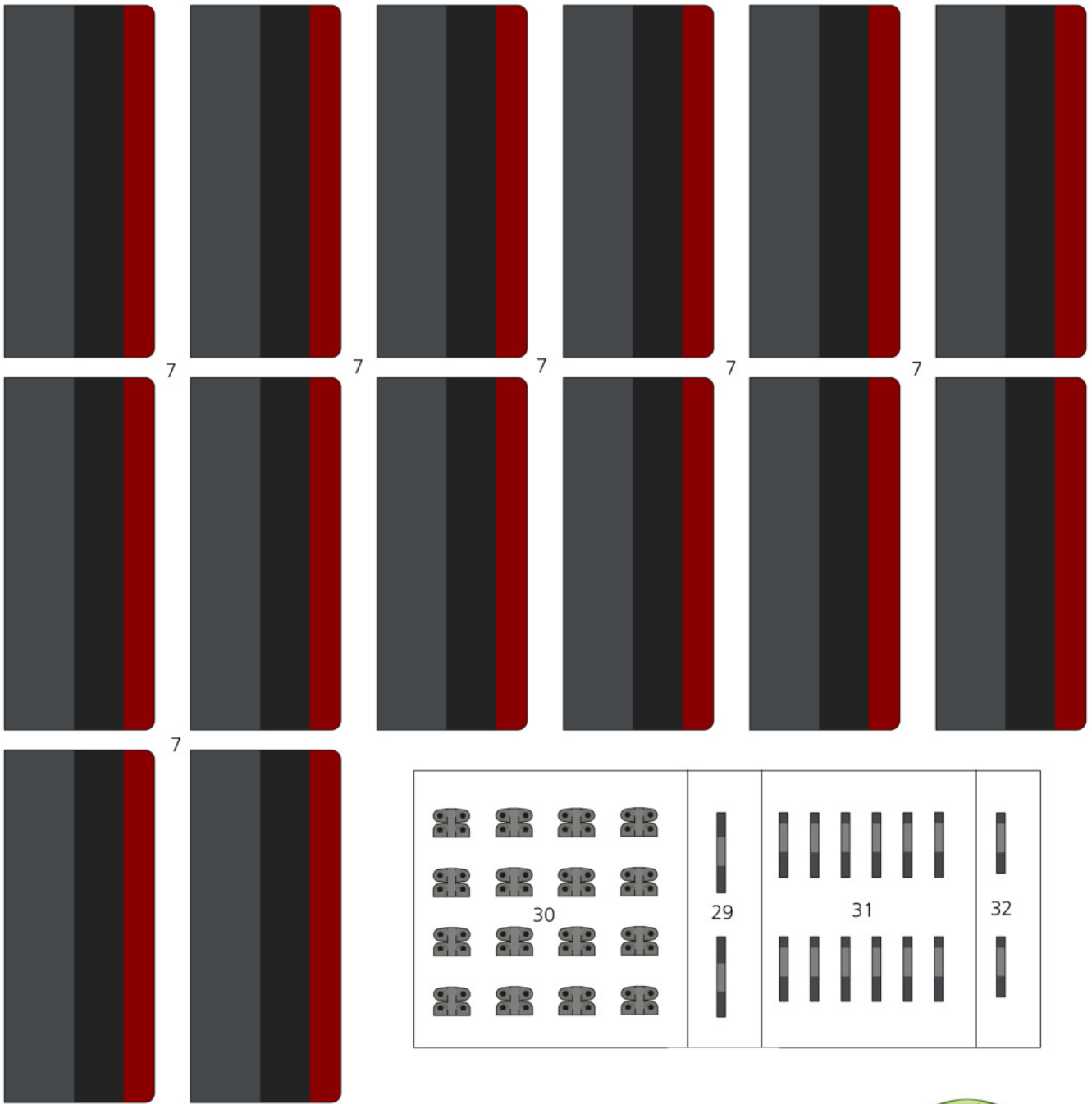






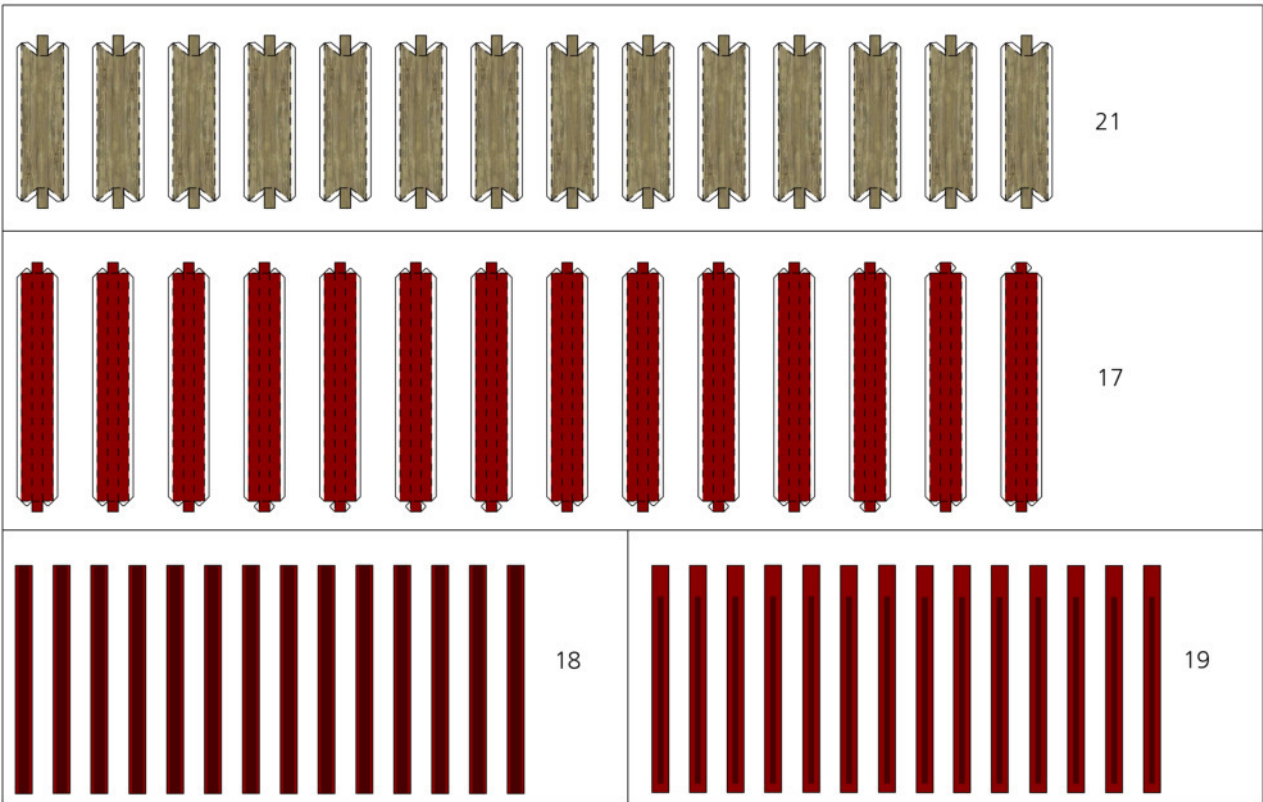
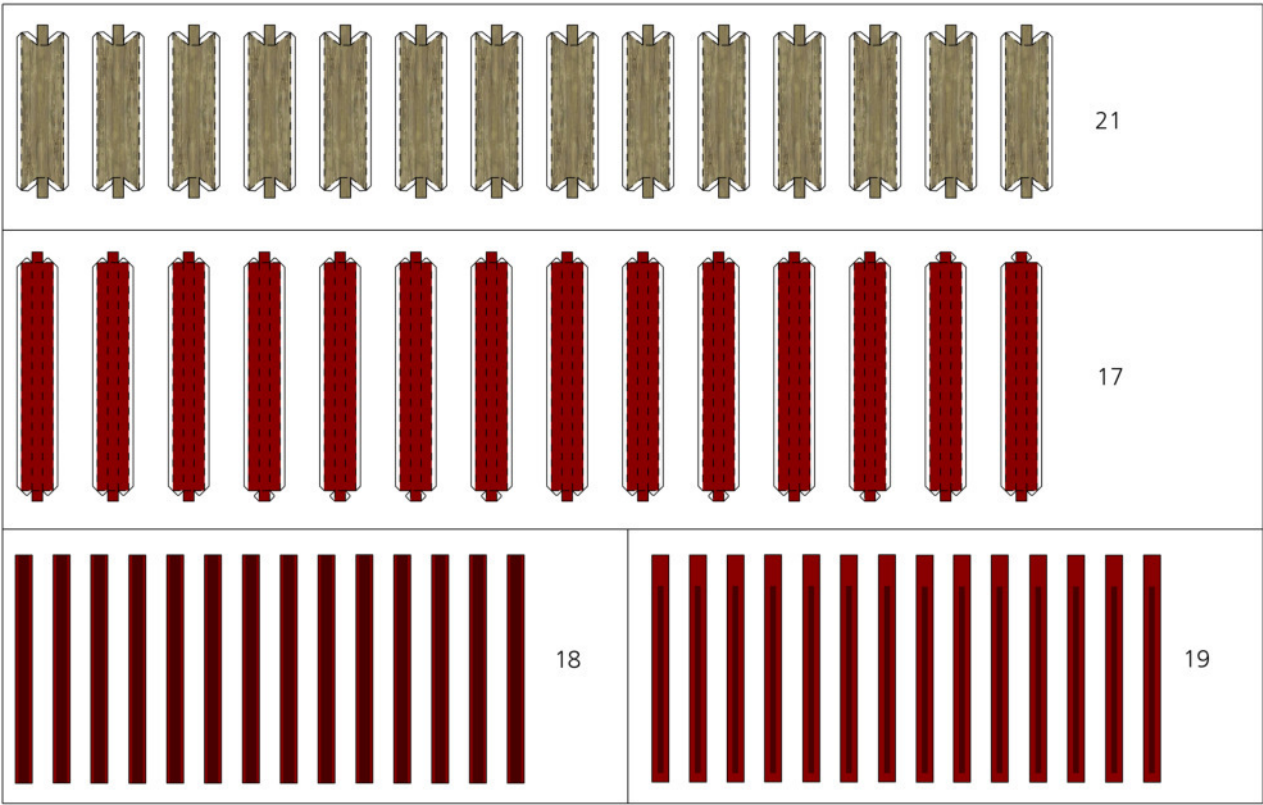
www.kallboys.de

© 2026



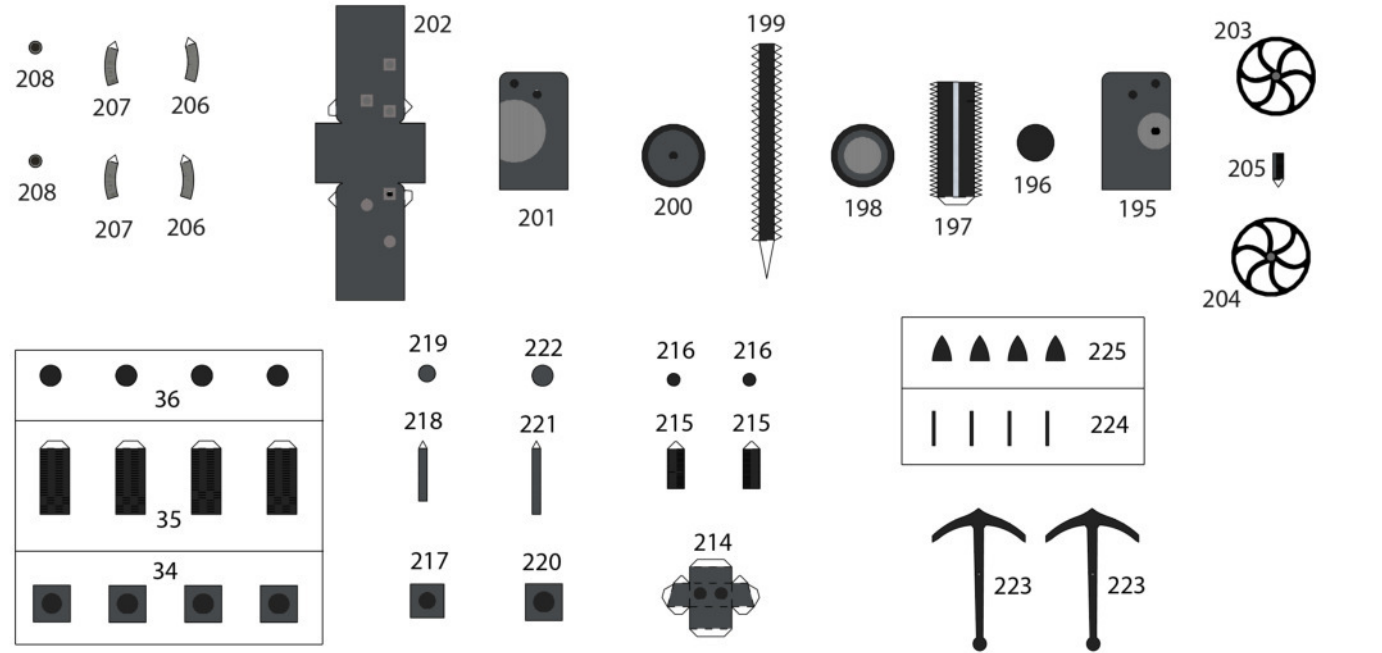
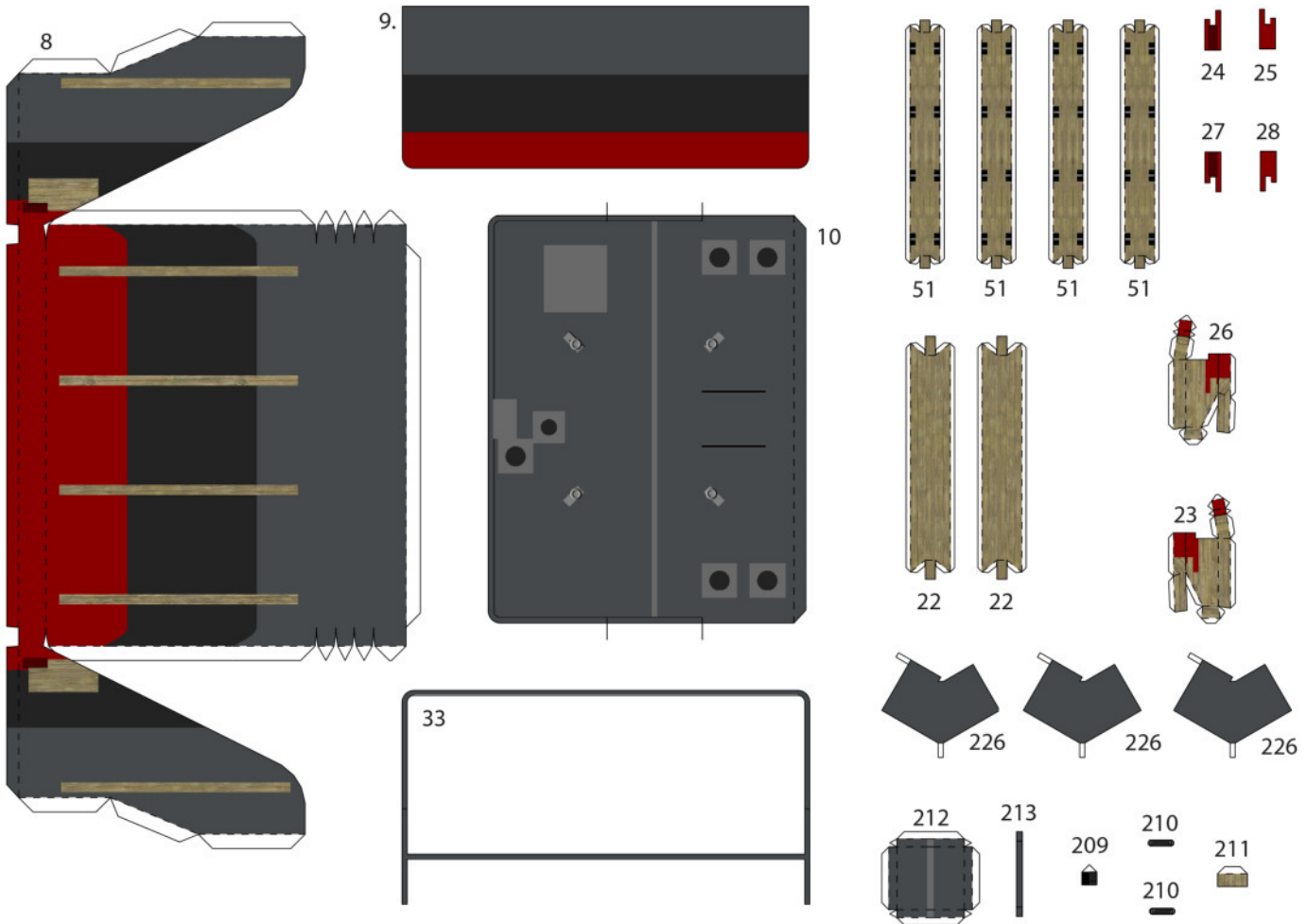
www.kallboys.de

© 2026



www.kallboys.de

© 2026



Farbfläche Poller

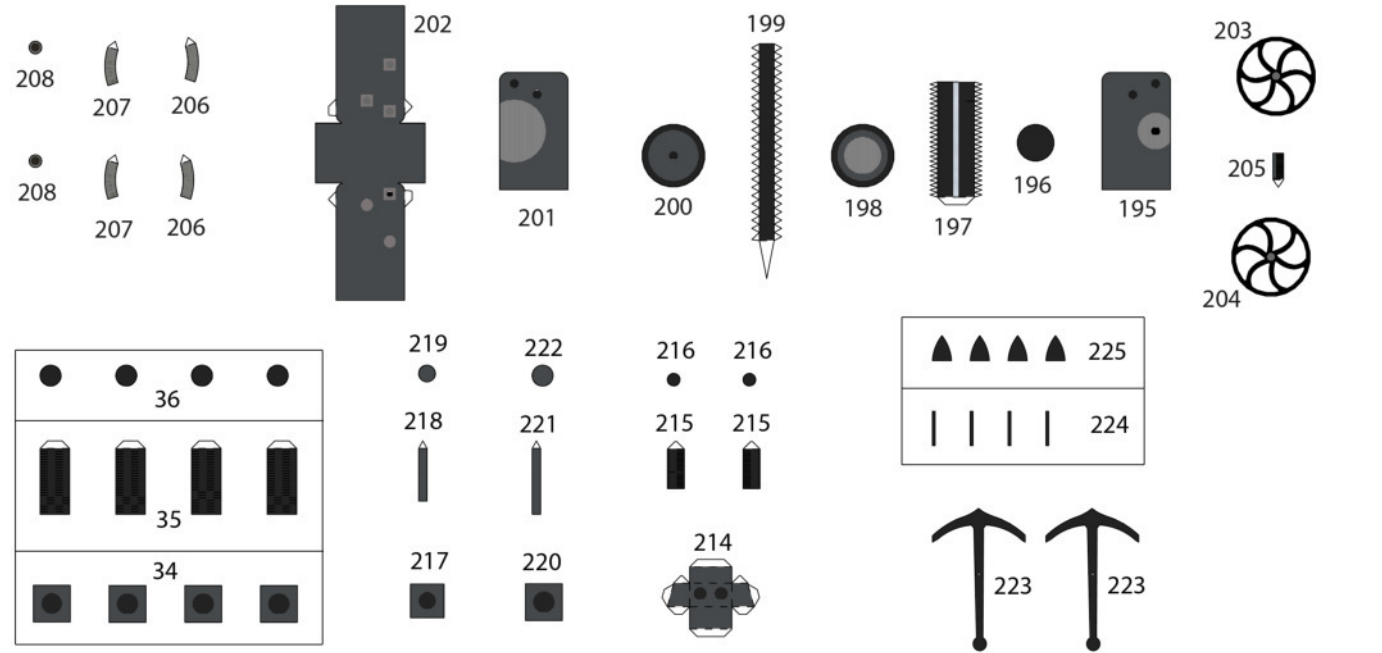
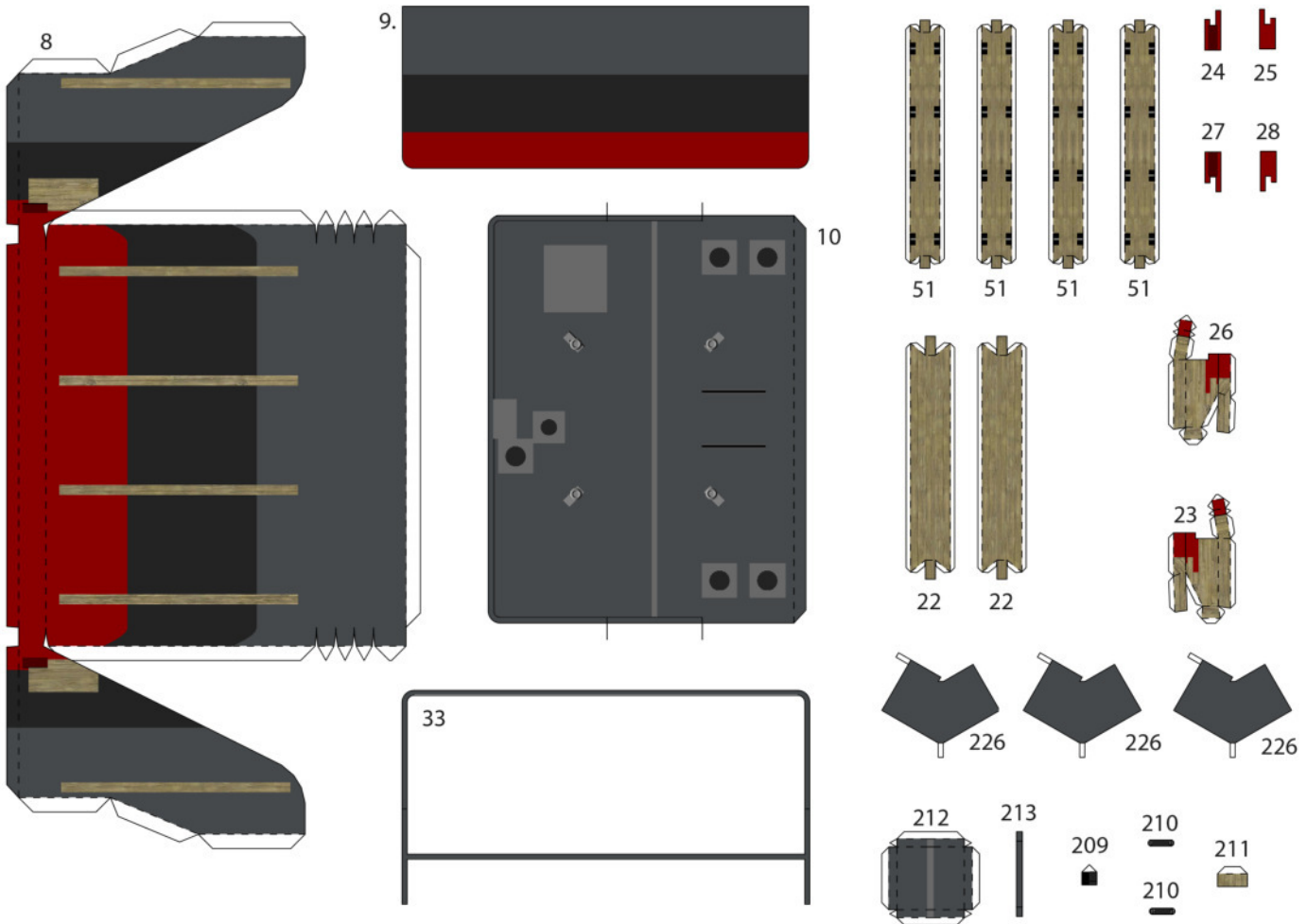


Farbfläche Aufbau



www.kallboys.de

© 2026



Farbfläche Poller



Farbfläche Aufbau



www.kallboys.de

© 2026



www.kallboys.de
© 2026

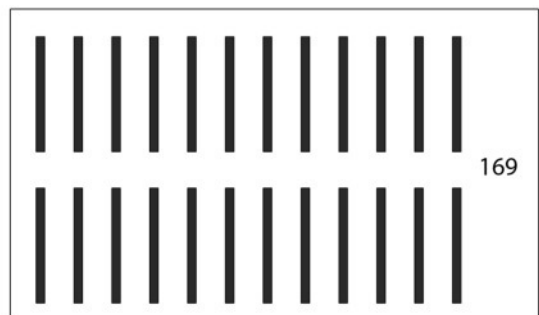
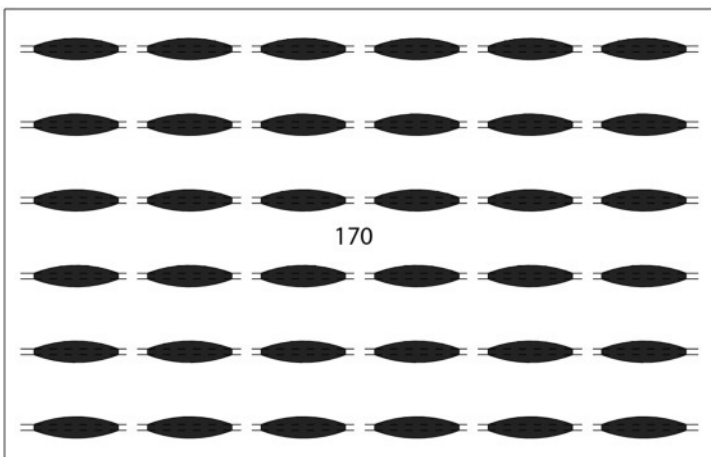
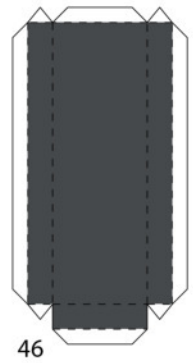
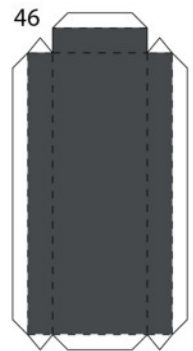
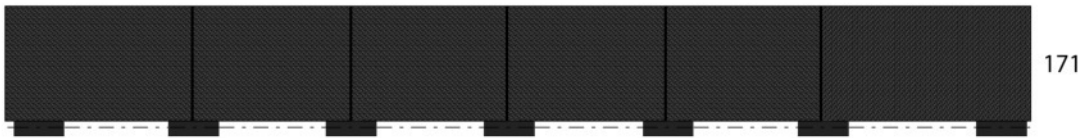
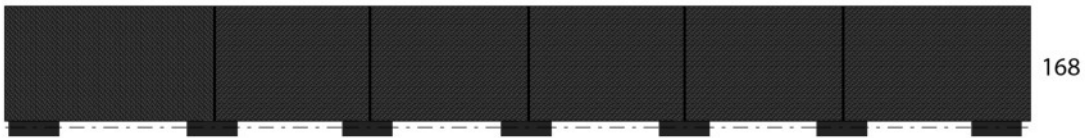




www.kallboys.de

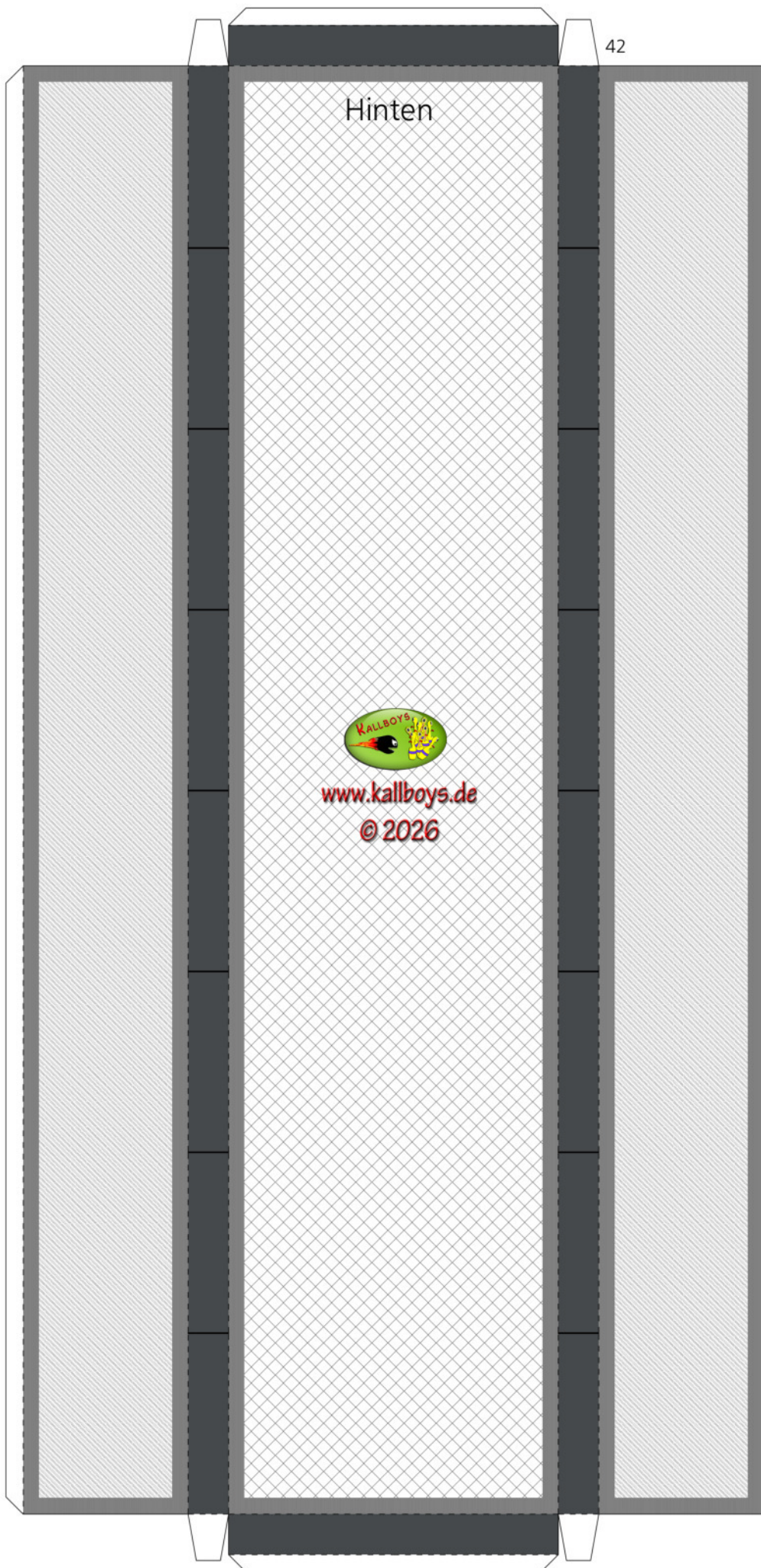
© 2026

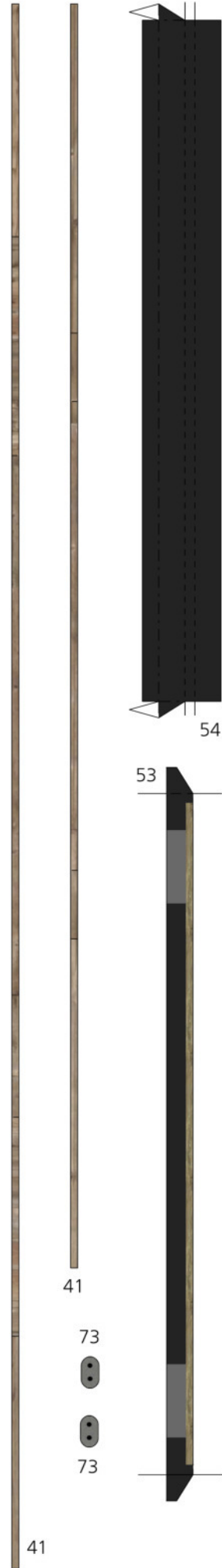
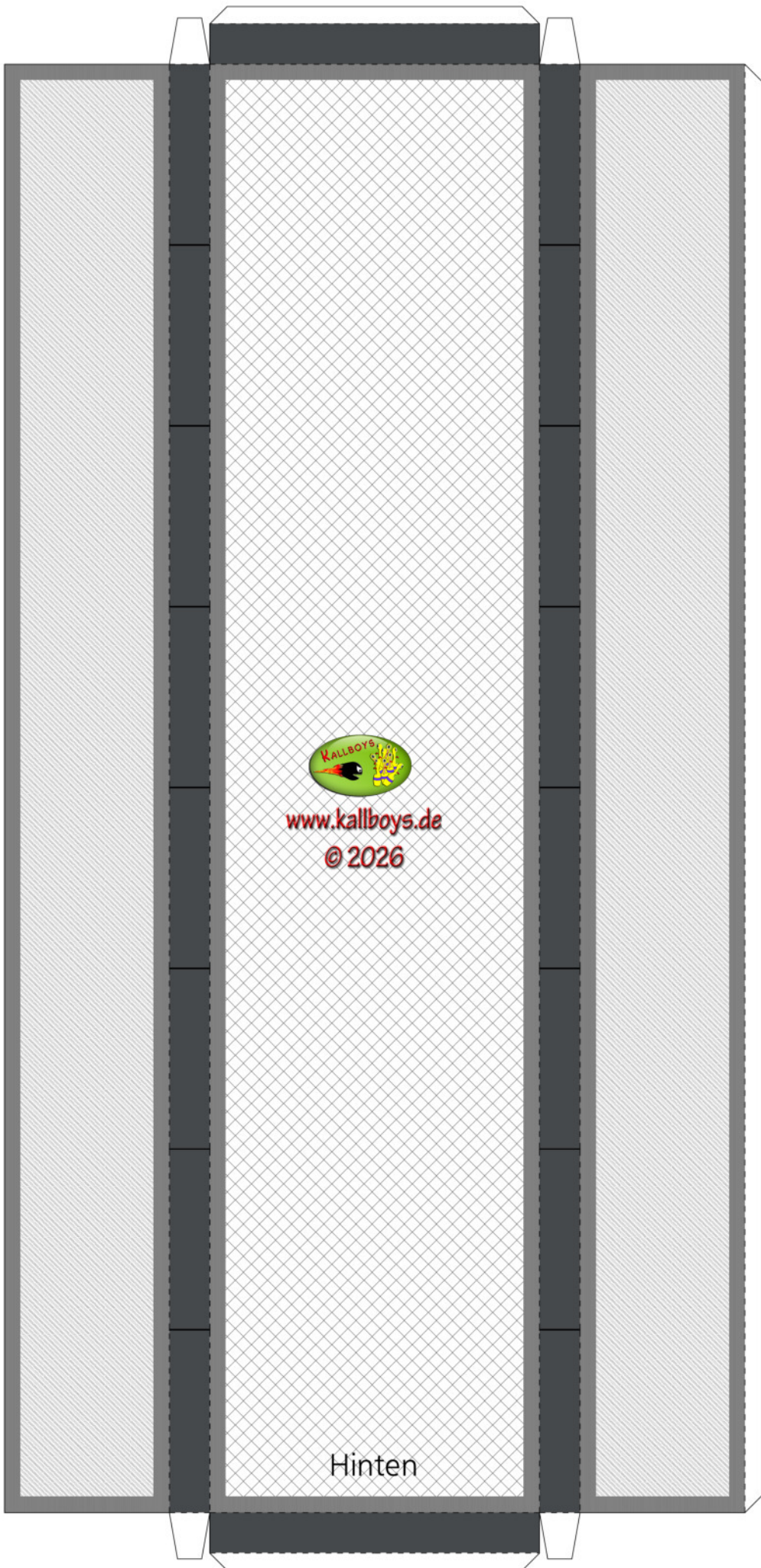




www.kallboys.de

© 2026







44



43



43



43



43



43



43



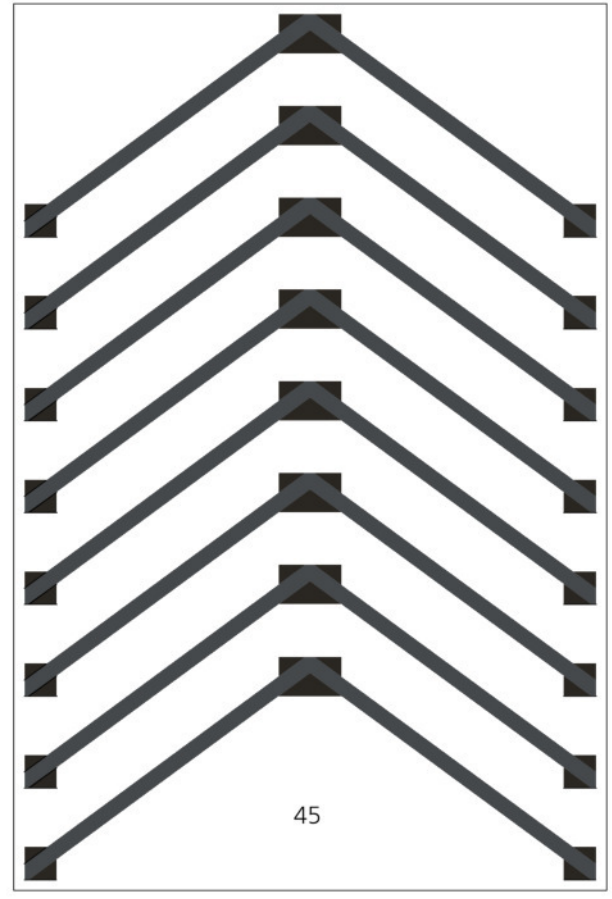
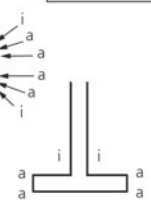
43



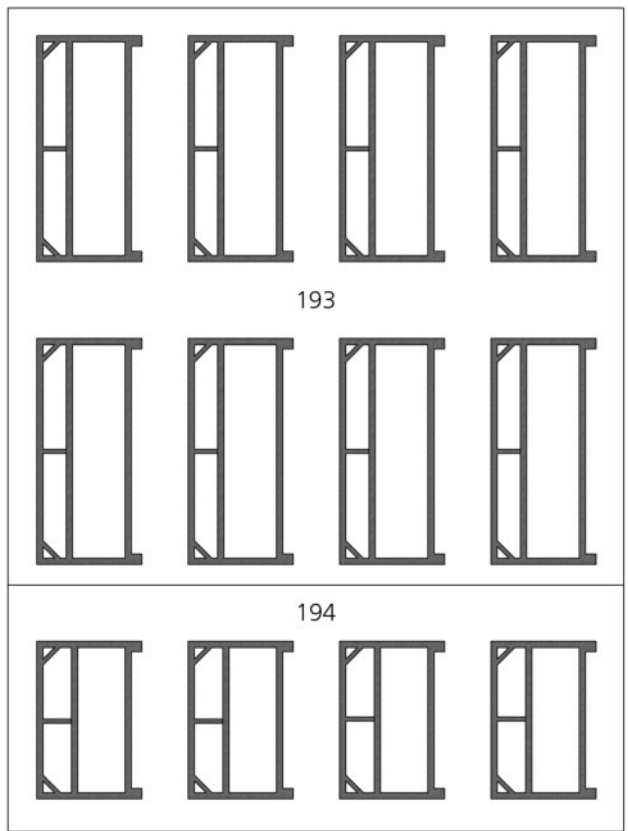
43



43



45



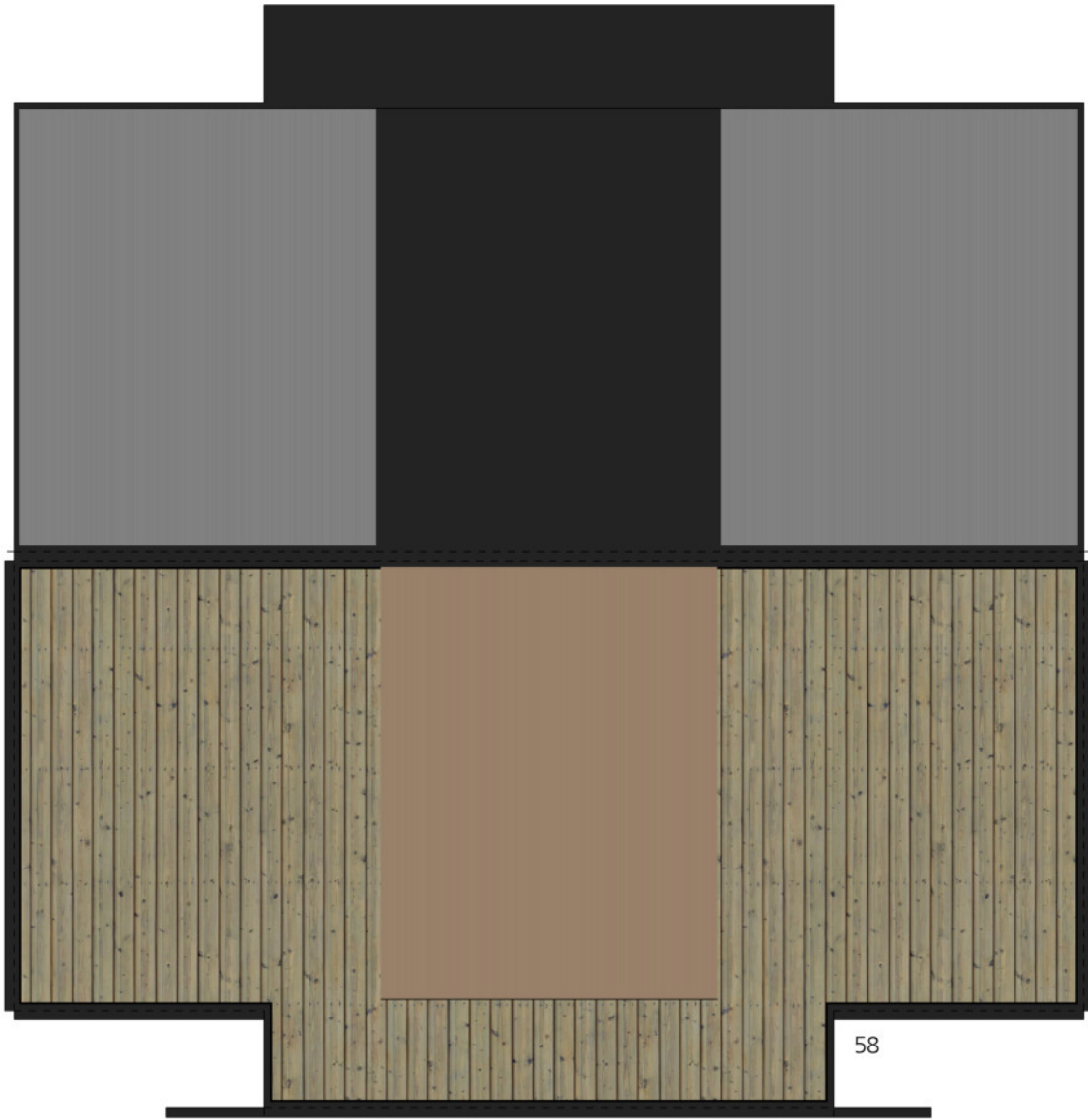
193

194




www.kallboys.de


© 2026

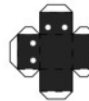


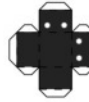
159 158


162 


161 


160 

72 

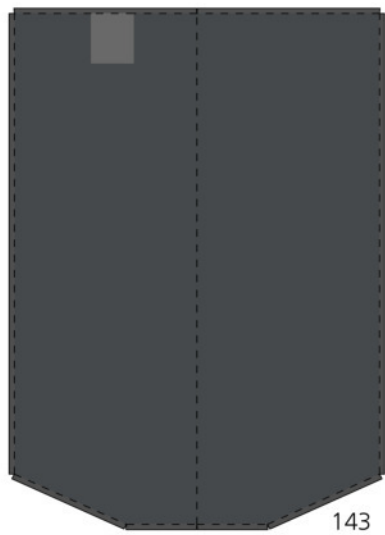
74 

62 

62 

62 

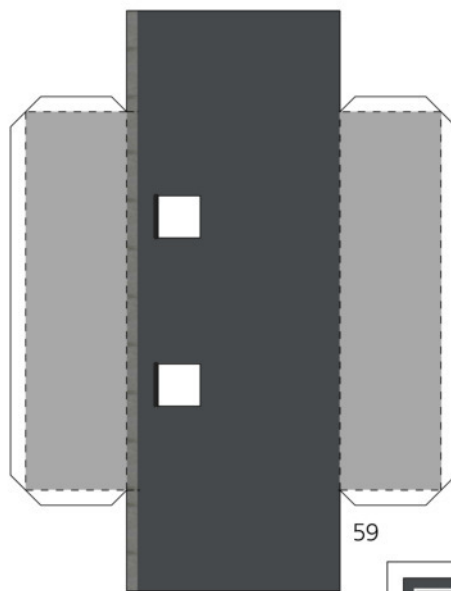
58



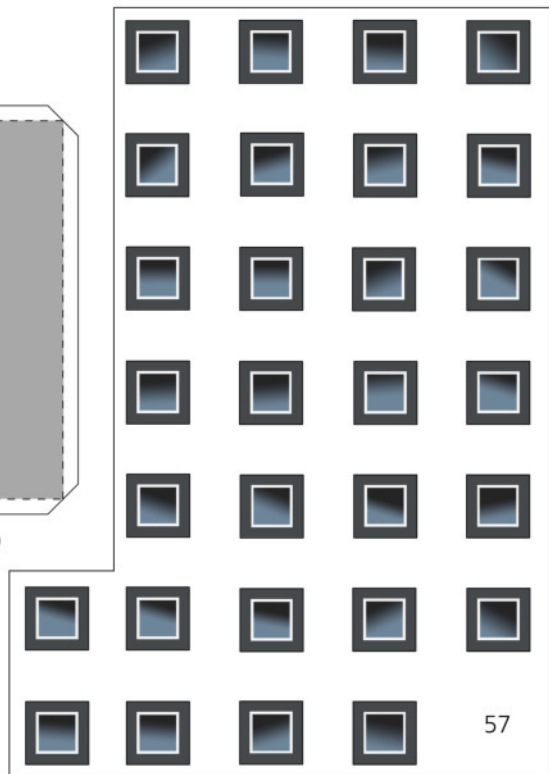
143



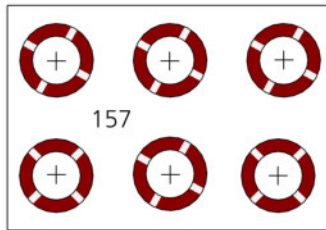
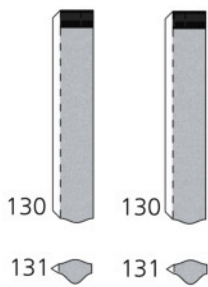
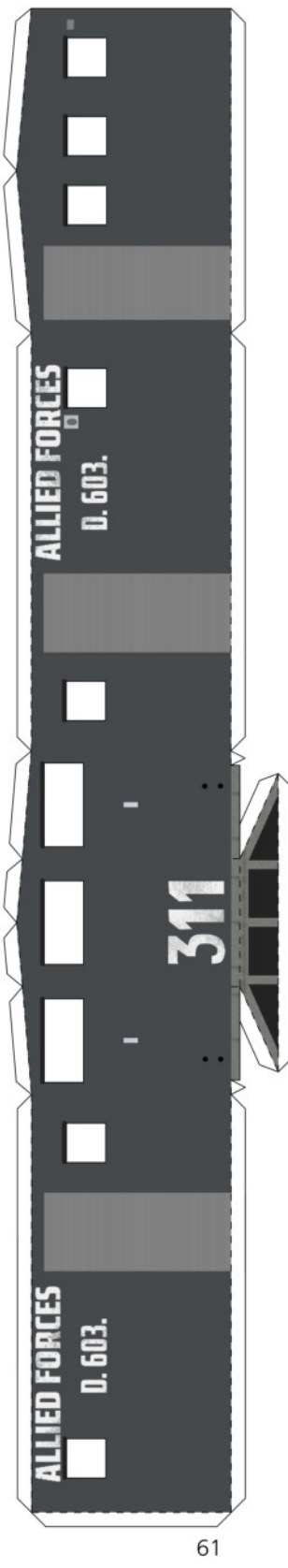
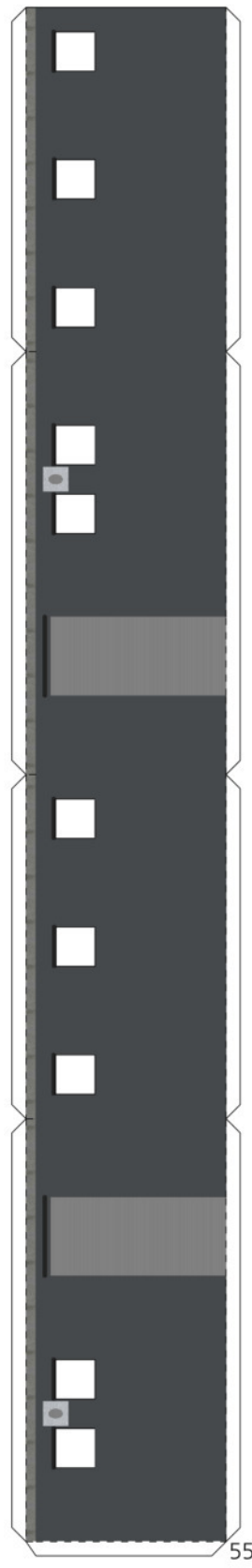
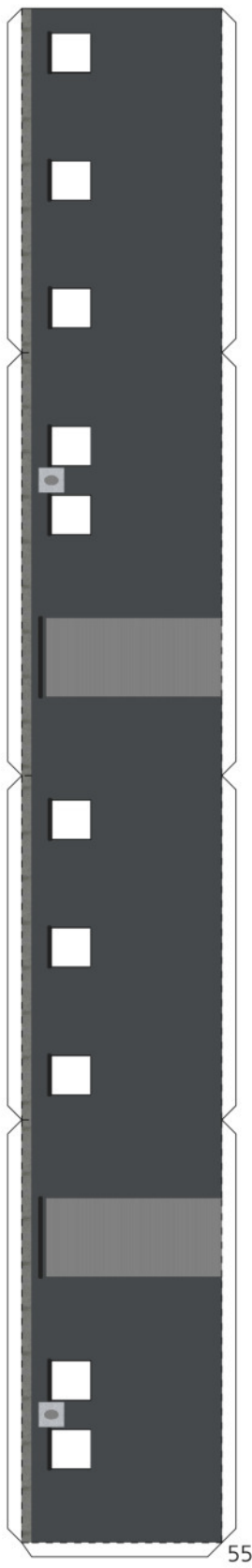
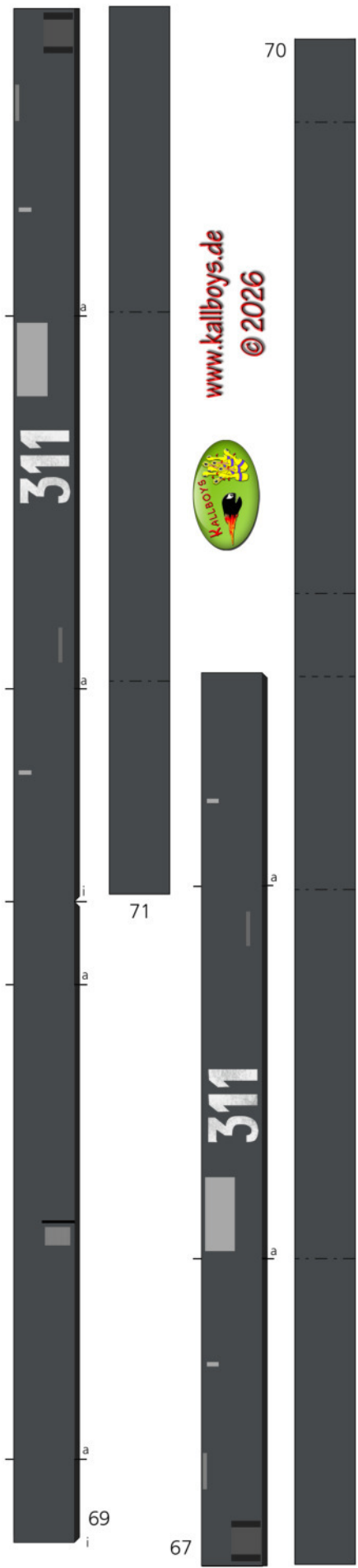
60

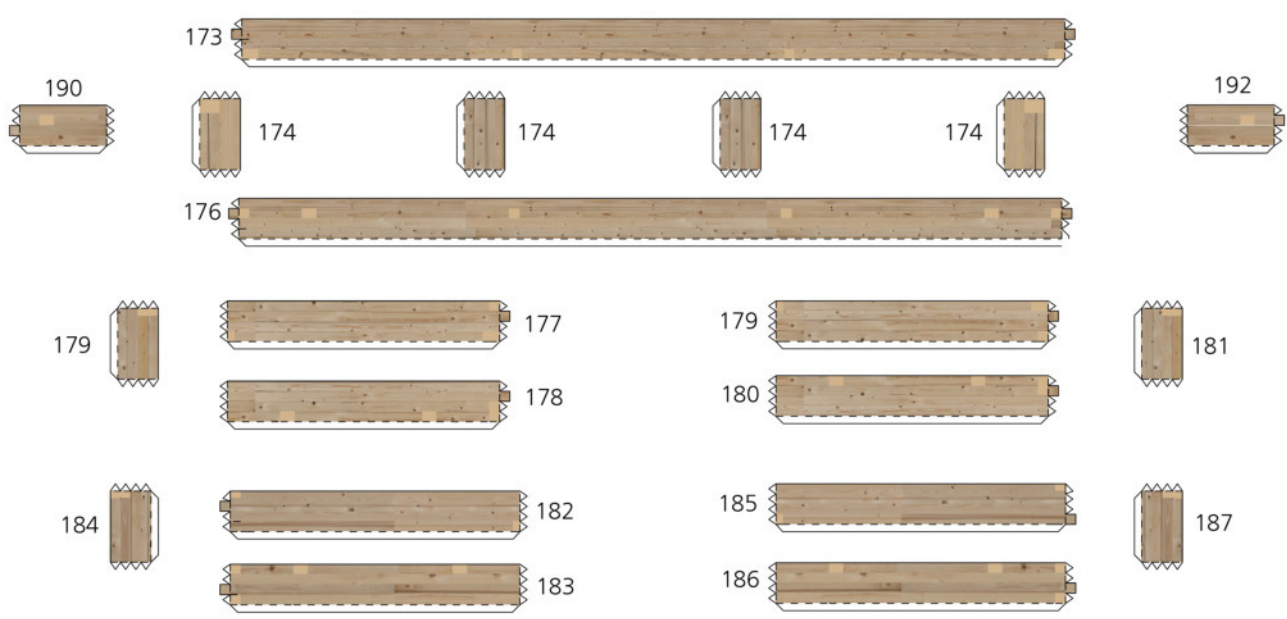
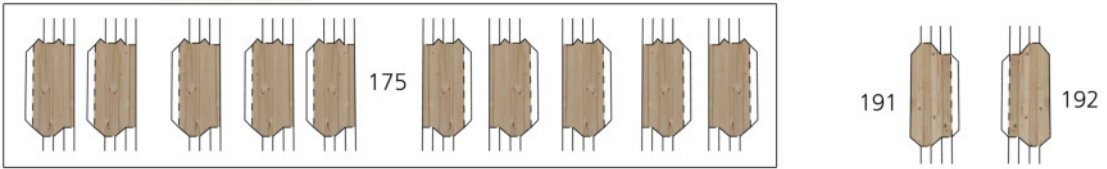
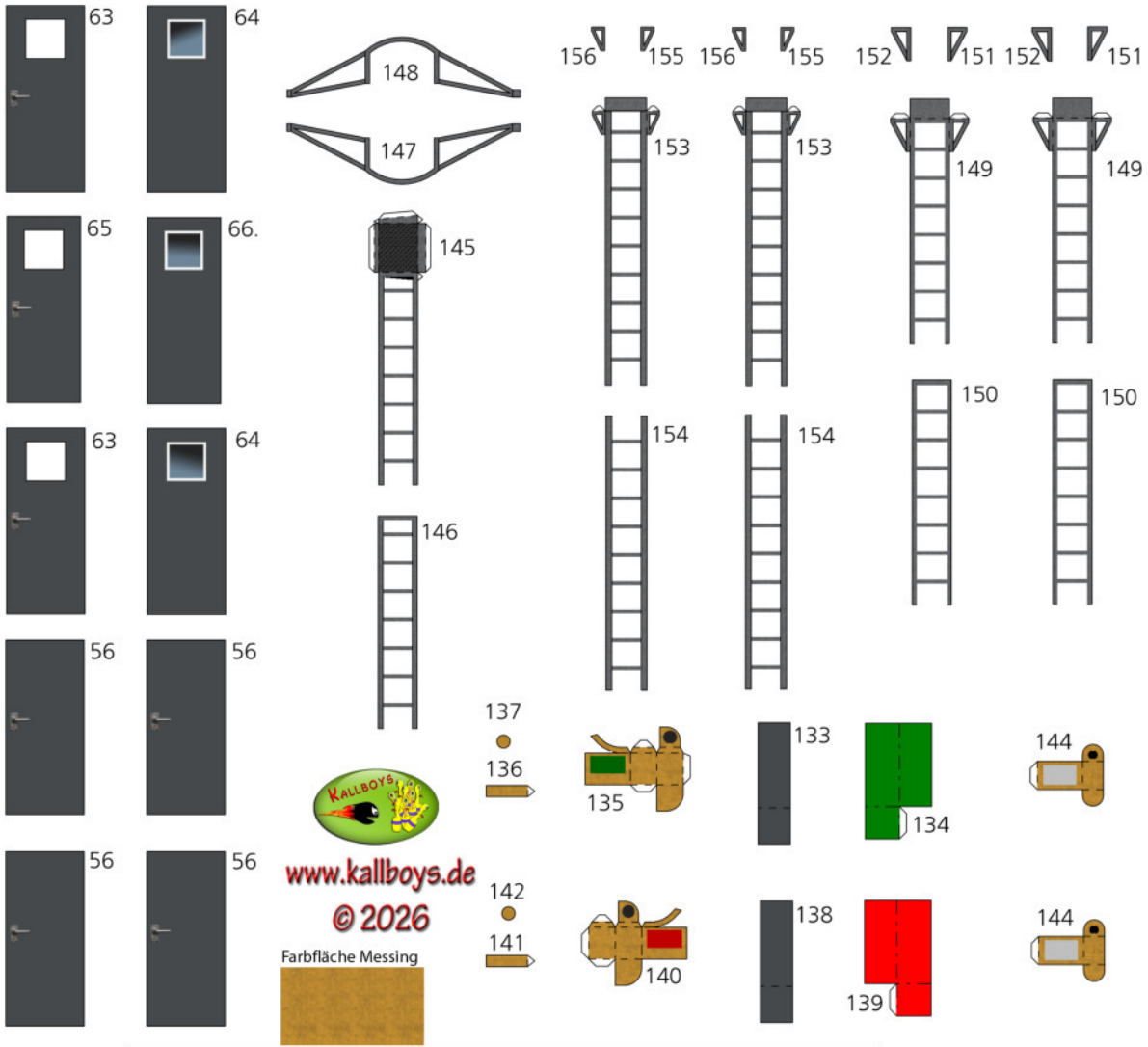


59



57







www.kallboys.de

© 2026



www.kallboys.de

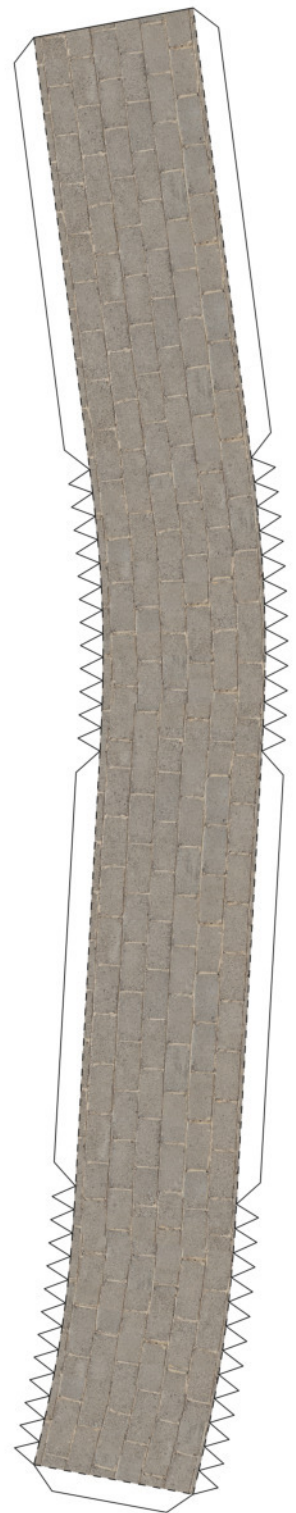
© 2026



229

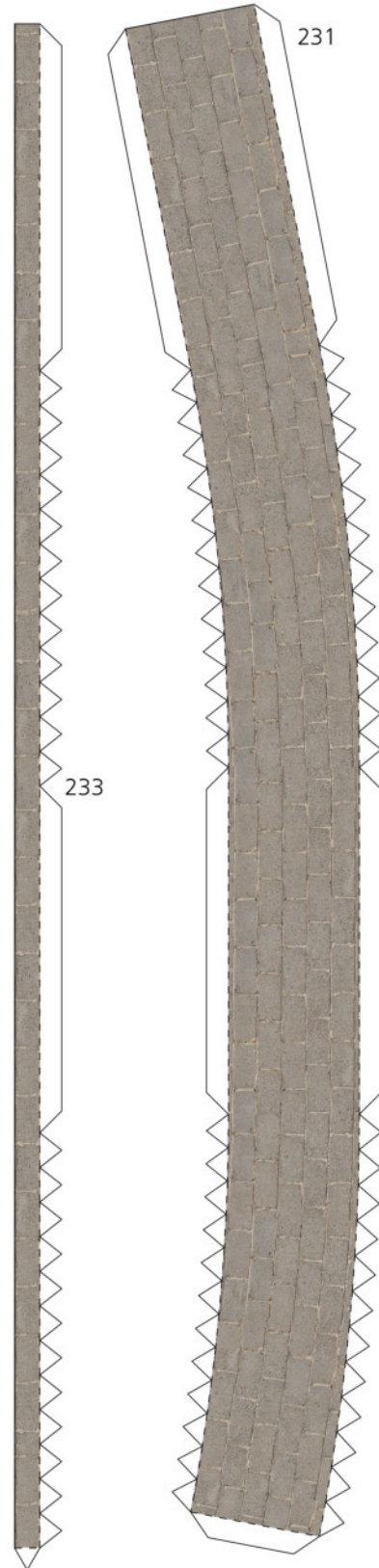
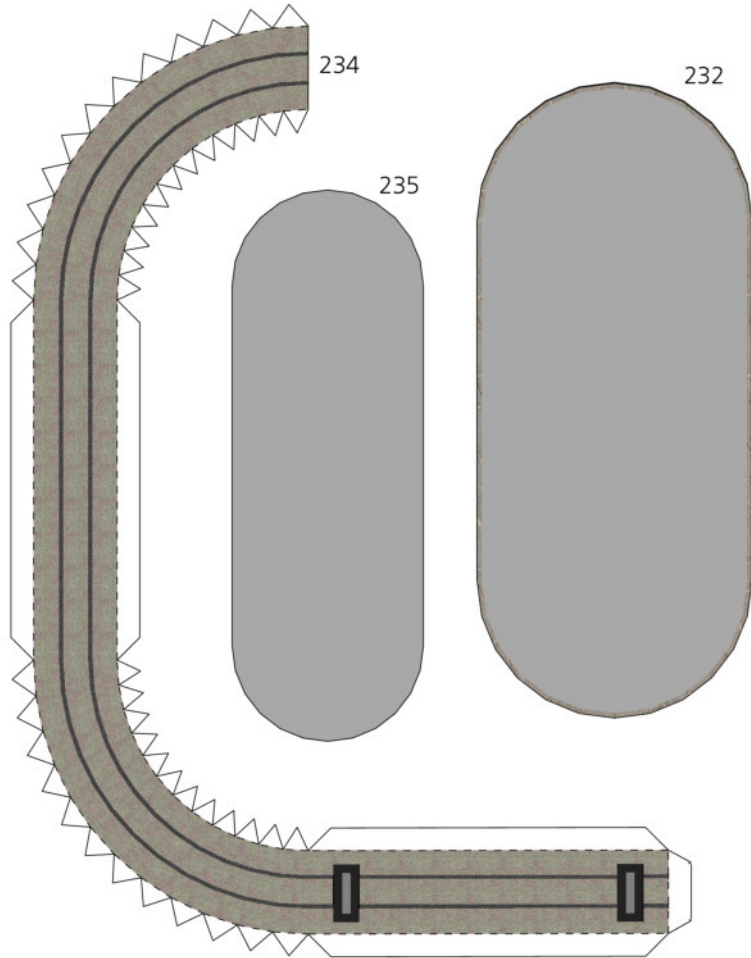
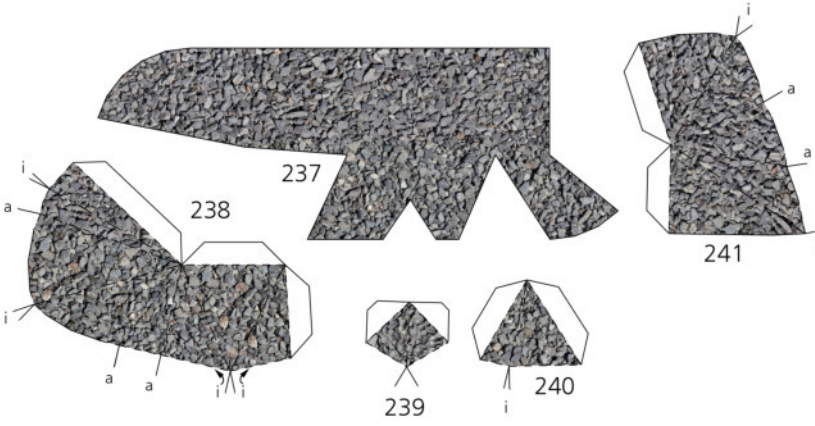
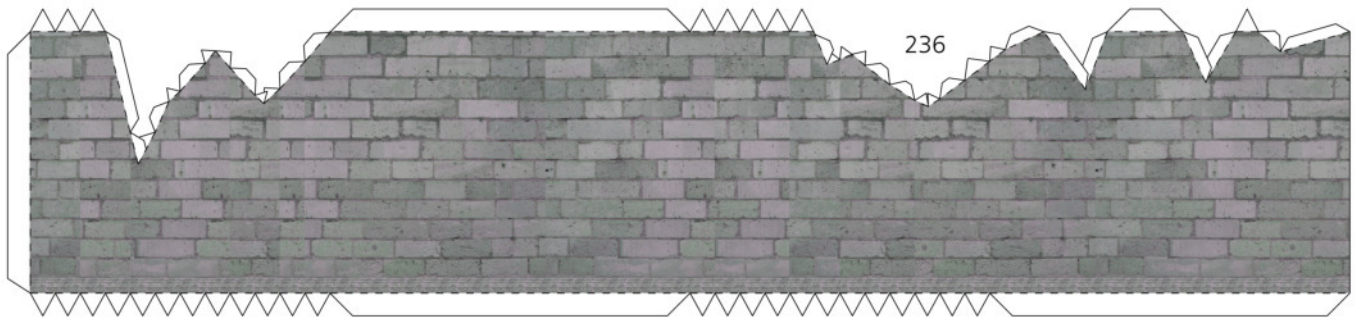


228



246

230



www.kallboys.de

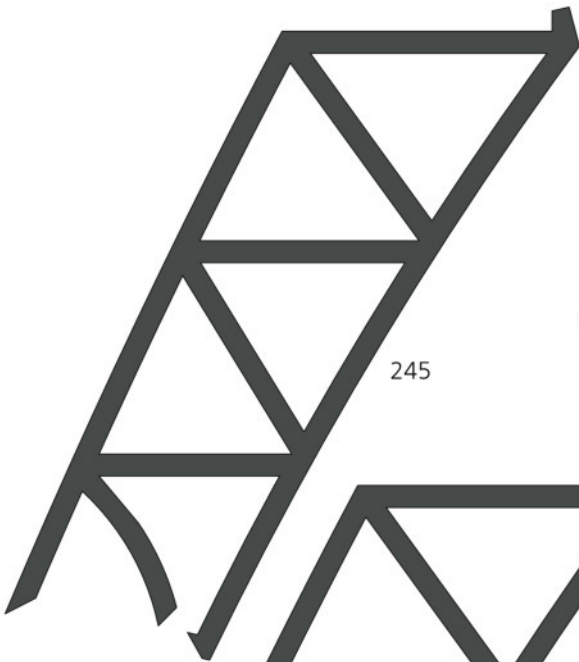
© 2026



242



243

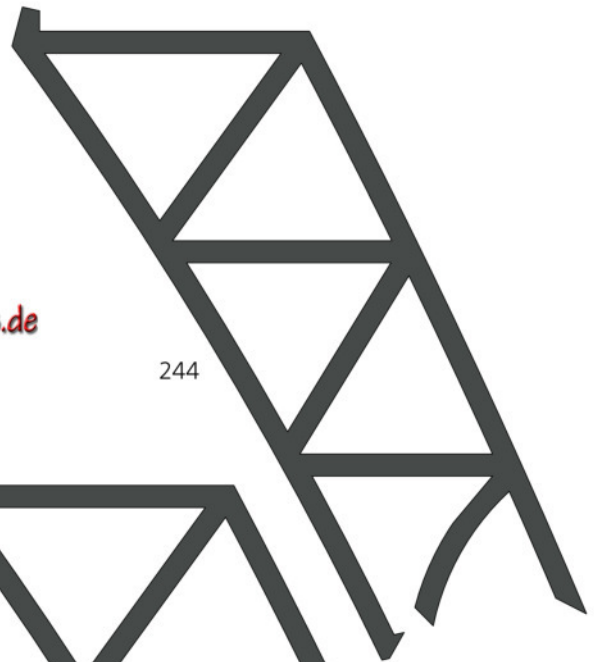


245

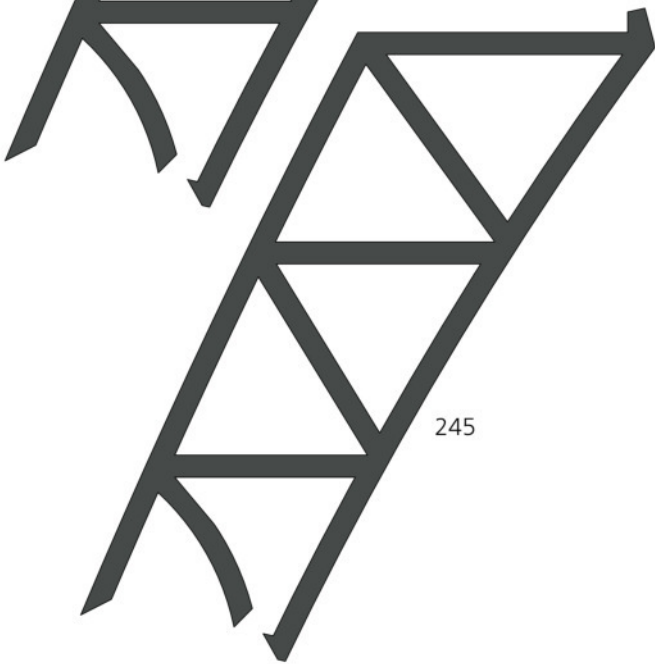


www.kallboys.de

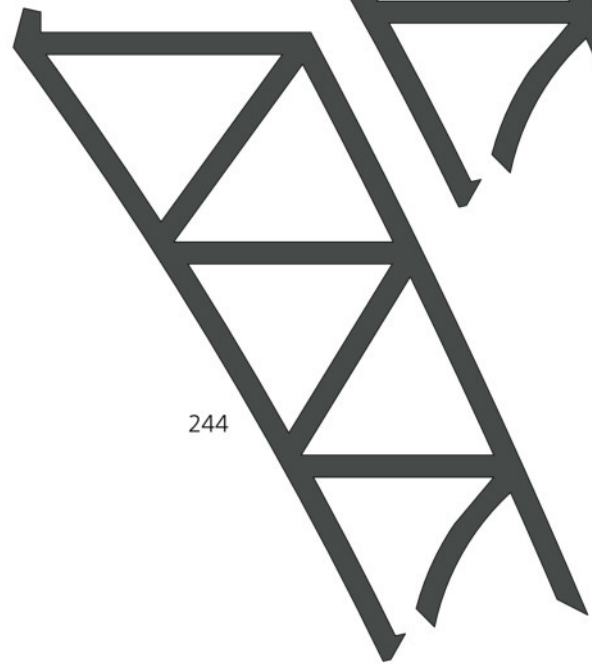
© 2026



244



245



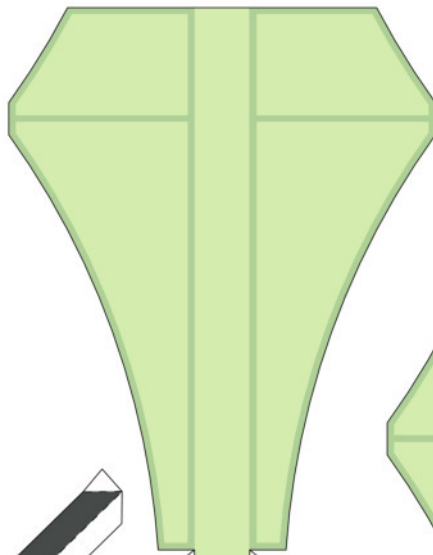
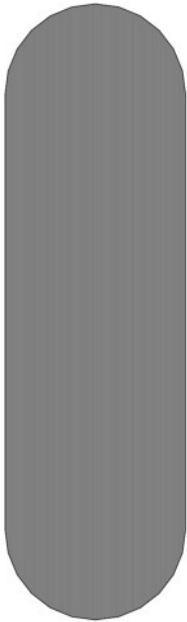
244



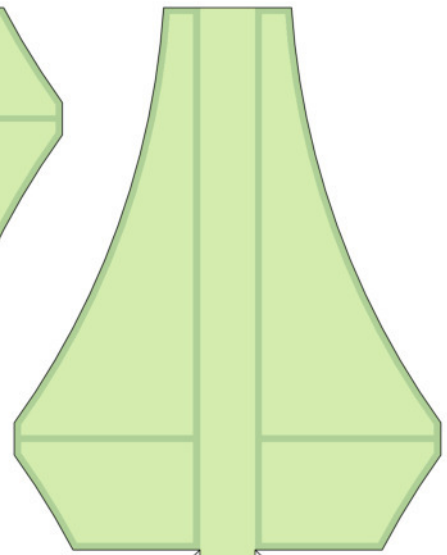
248



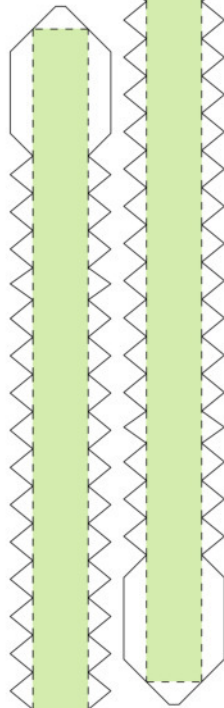
247



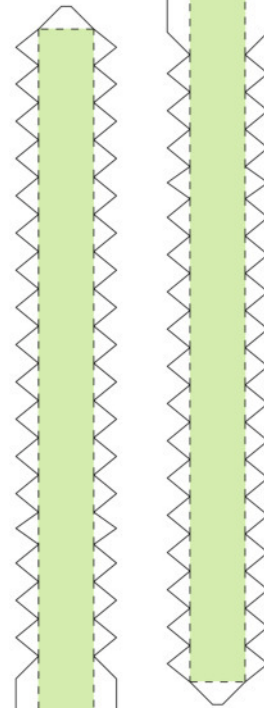
250



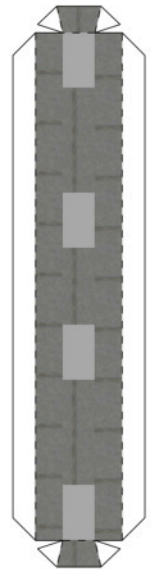
250



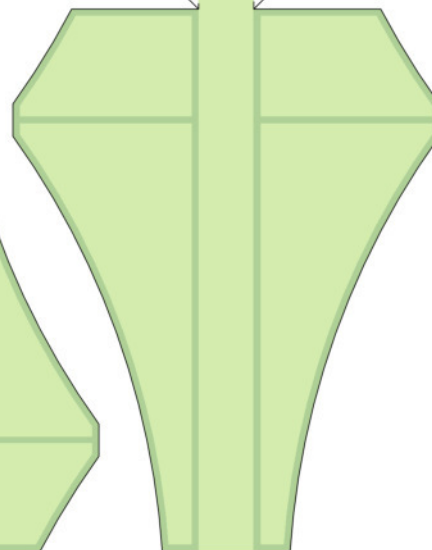
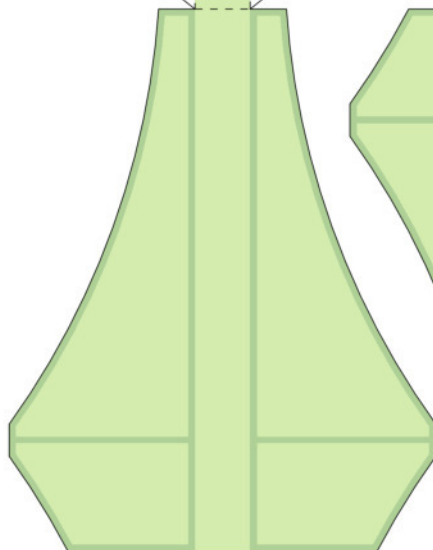
250



250



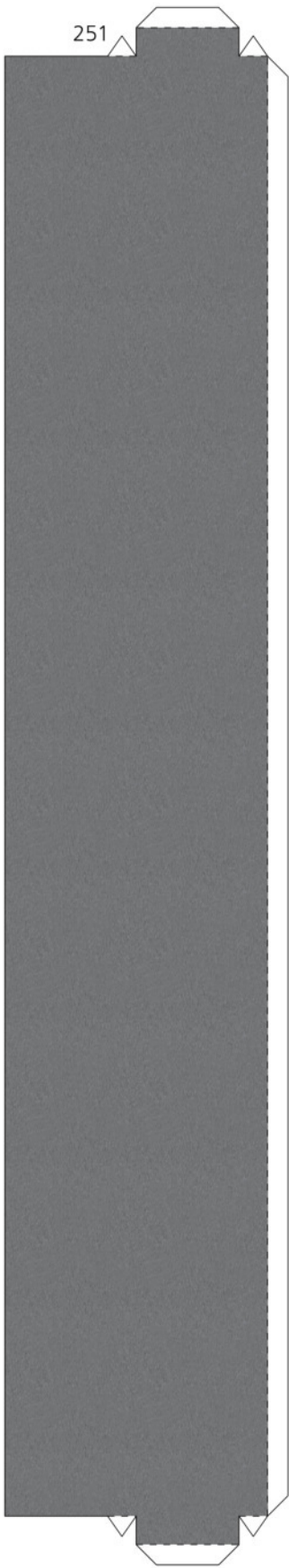
249



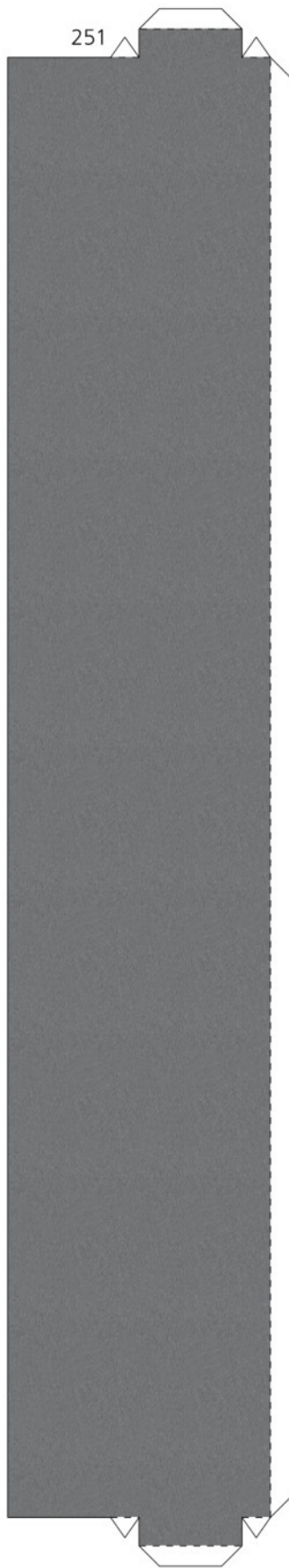
www.kallboys.de

© 2026

251



251

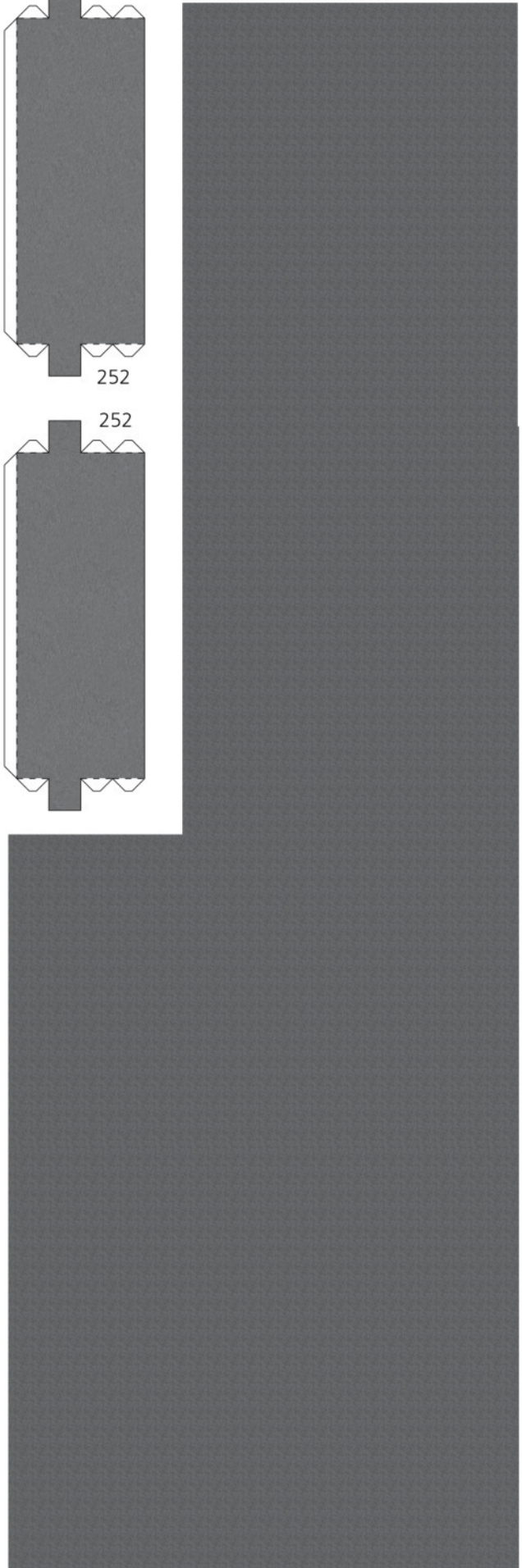


252



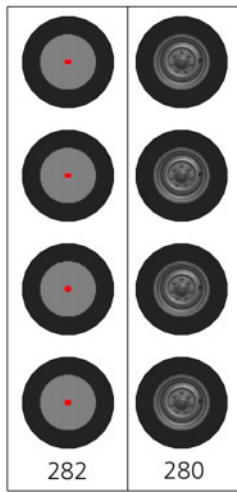
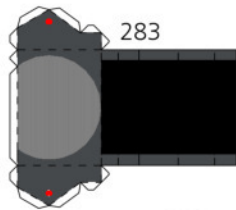
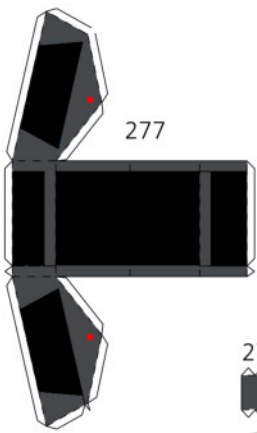
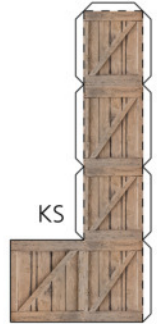
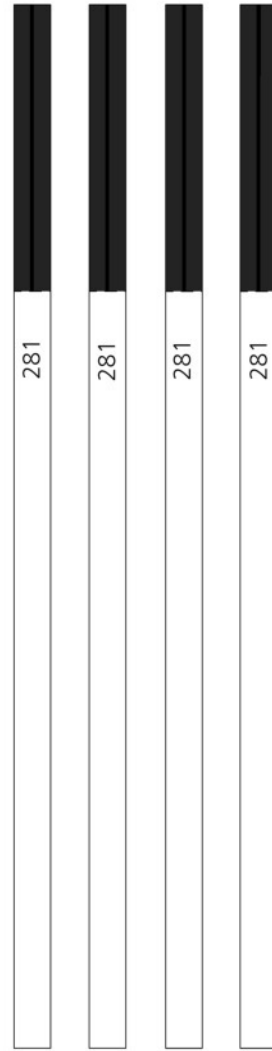
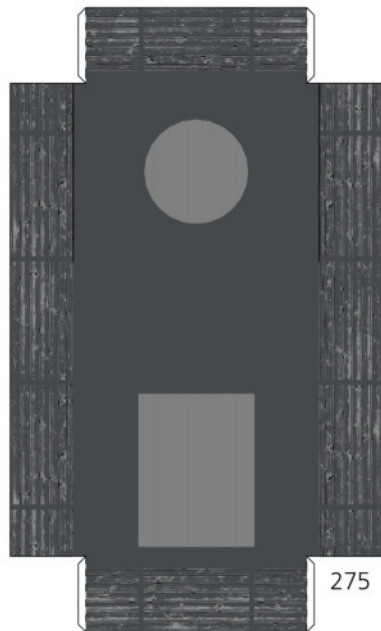
252

Farbfläche Leitern und Geländer

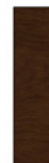
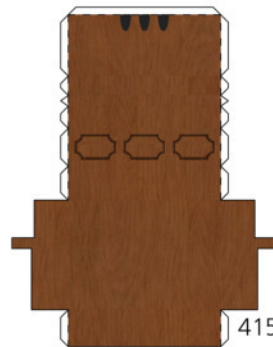
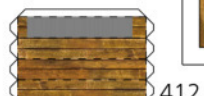
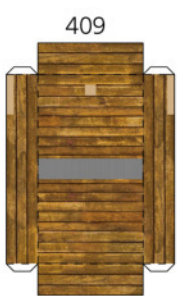
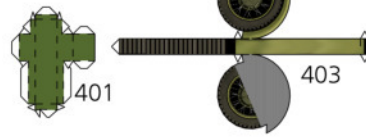
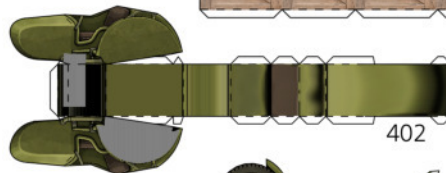
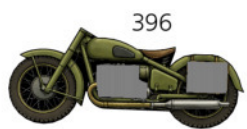


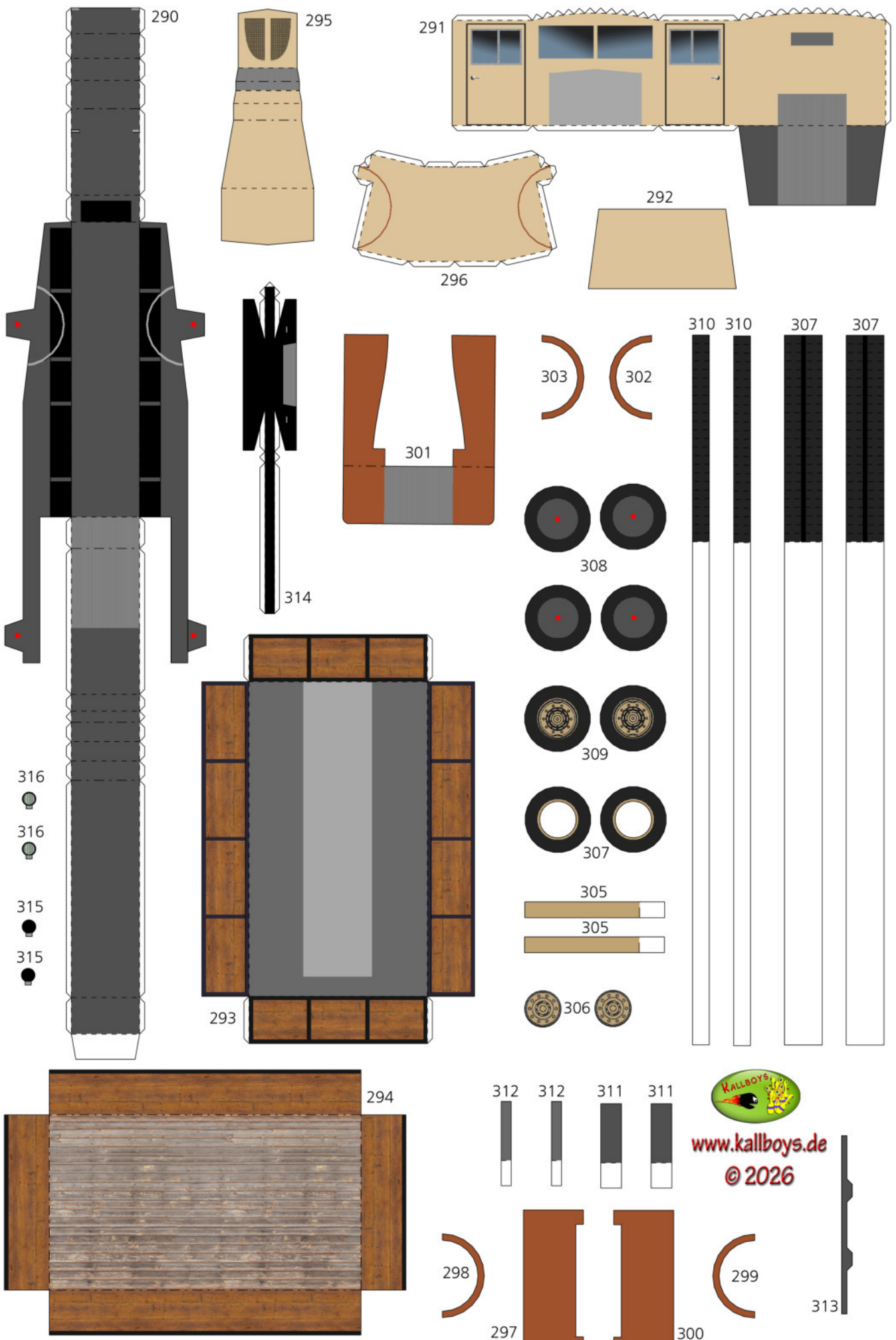
www.kallboys.de

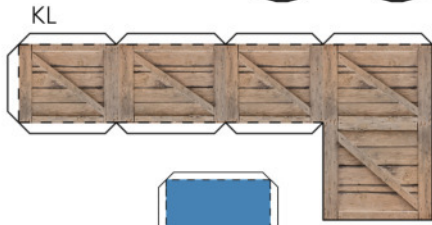
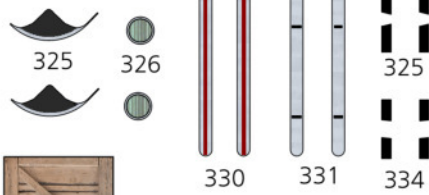
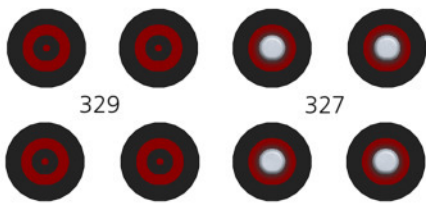
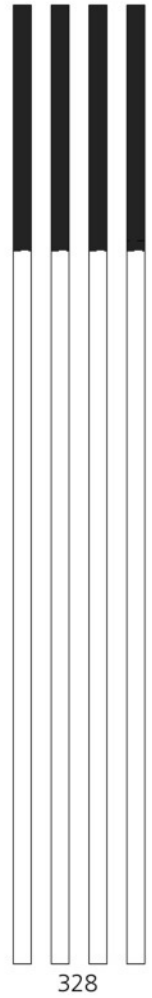
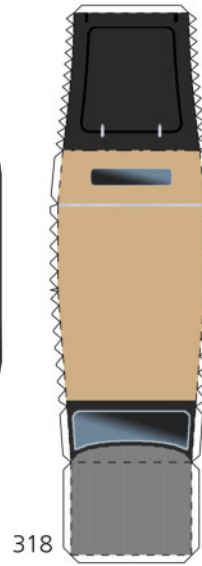
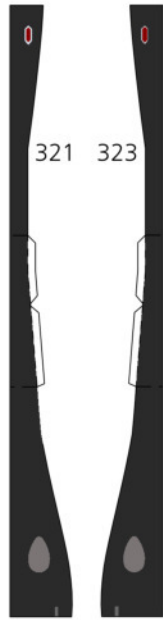
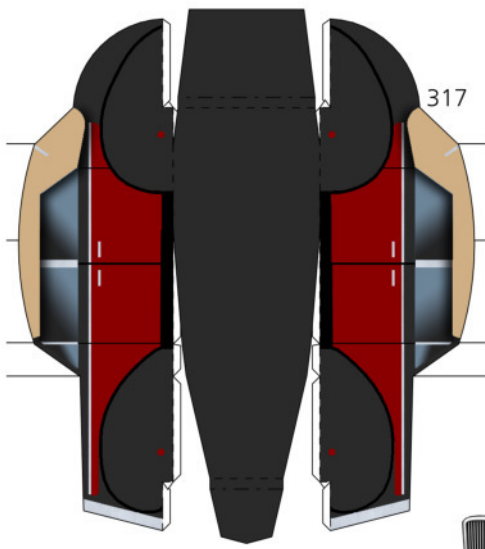
© 2026



www.kallboys.de
© 2026

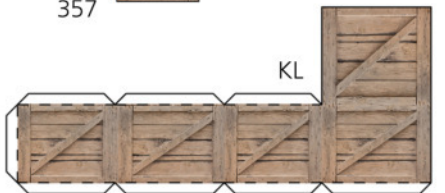
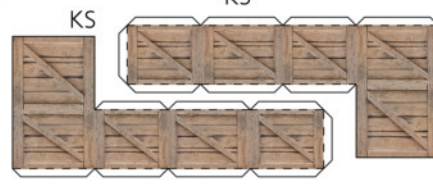
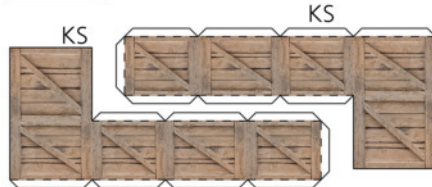
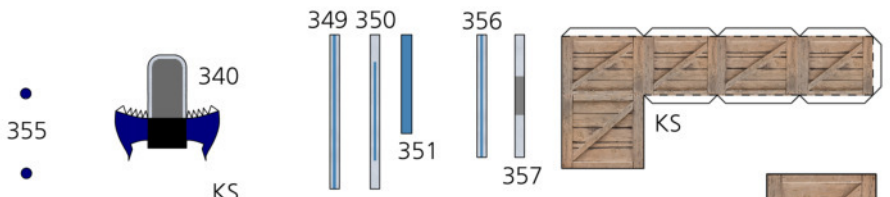
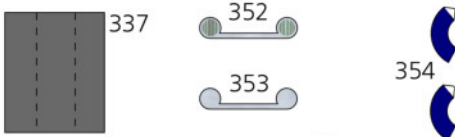
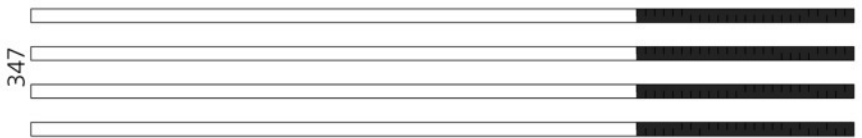
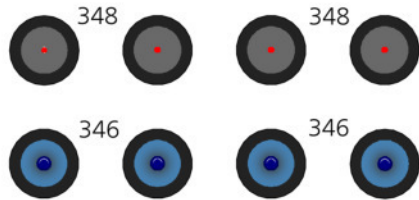
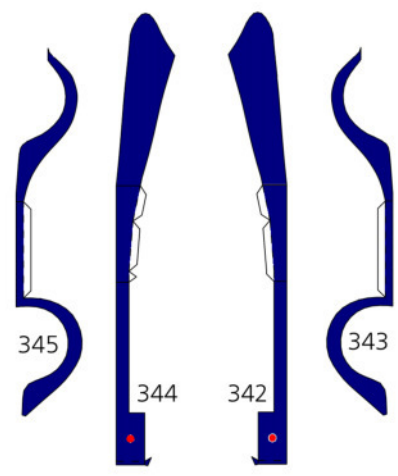
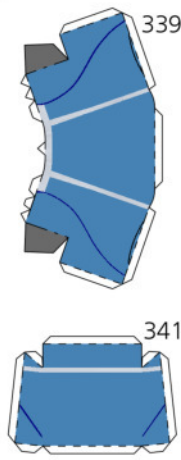
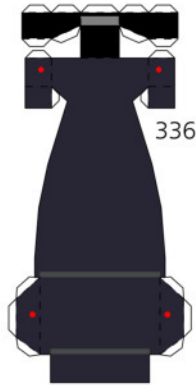
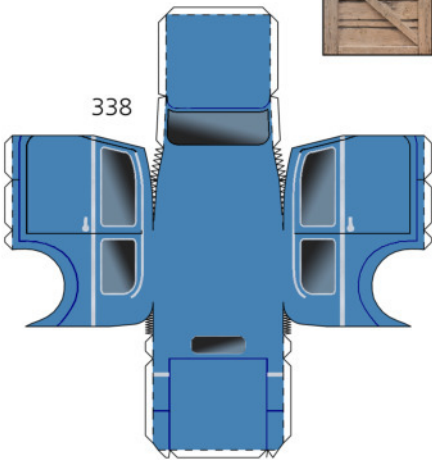


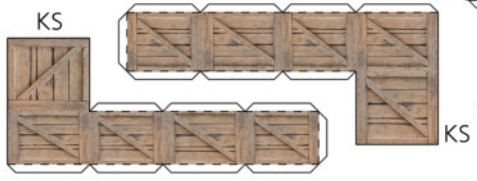
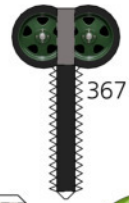
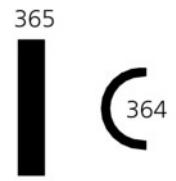
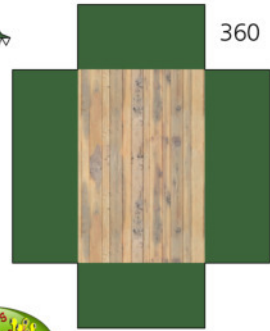
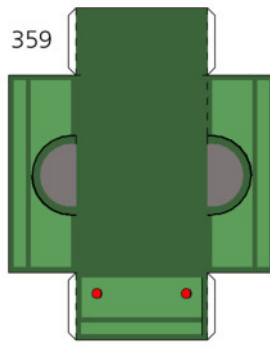
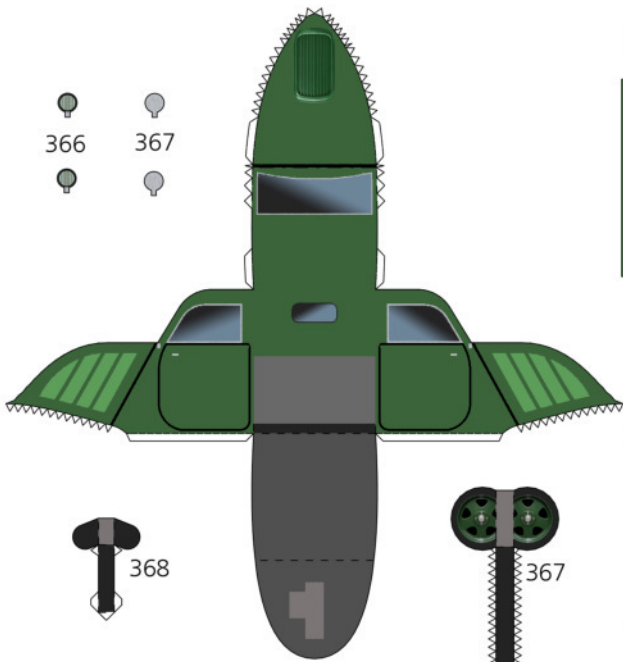




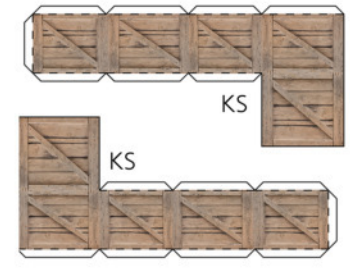
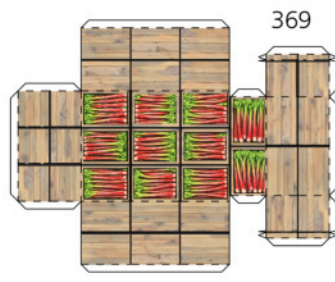
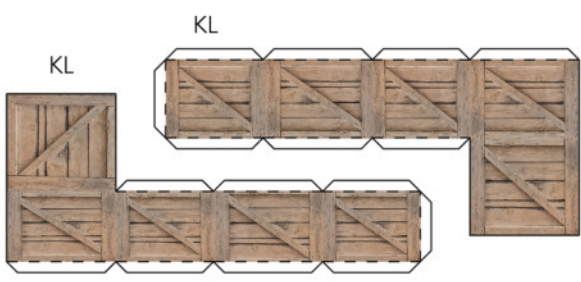
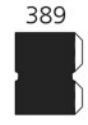
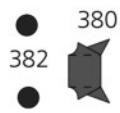
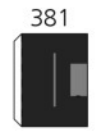
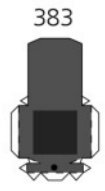
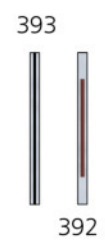
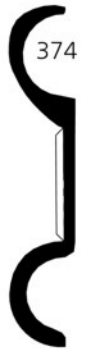
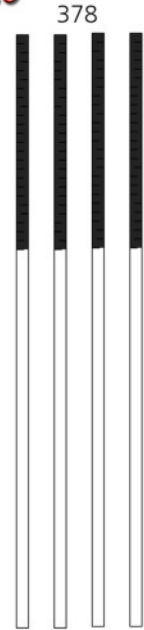
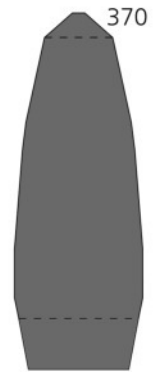
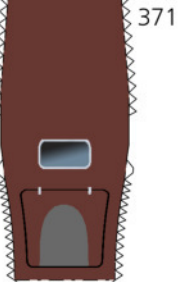
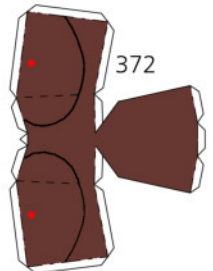
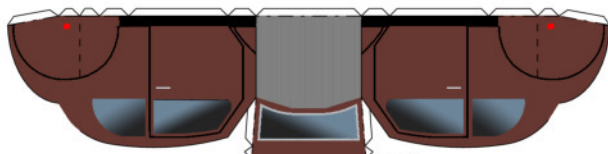
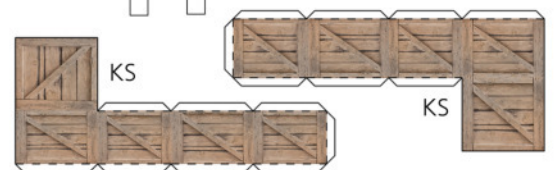
www.kallboys.de

© 2026





www.kallboys.de © 2026





www.kallboys.de
© 2026

