



3 März 2024

8,50 EUR

A: 9,50 EUR . CH: 16,50 CHF
Benelux: 9,90 EUR

SchiffsModell

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN SCHIFFSMODELLBAU

SchiffsModell
**WORK
SHOP**



SCHÖNER DREHEN
Rundhölzer
selbstgemacht



Feuerlöschboot FLB-1 von Krick

Neu aufgelegt

**VON STATION
ZU STATION**
Die RNLI in Irland



REISEBERICHT

CORONET P32
Zollboot von robbe
als Motoryacht



UMBAU

MS BREMEN
Expeditionsschiff
von Hapag-Lloyd



IN 1:100

Die Modellbauzeitschrift für Nutzfahrzeug-Freunde



TRUCKS & DETAILS

Kennenlernen für 8,50 Euro



JETZT BESTELLEN

www.trucks-and-details.de/kiosk

Service-Hotline: 040/42 91 77-110

ABO-VORTEILE IM ÜBERBLICK

- 8,50 Euro sparen
- Keine Versandkosten
- Jederzeit kündbar
- Vor Kiosk-Veröffentlichung im Briefkasten
- Digitalmagazin mit vielen Extras inklusive
- Anteilig Geld zurück bei vorzeitiger Abo-Kündigung





Gut gelaunt: Christian Rex (links)
von Rex-Schiffsmodelle und
SchiffsModell-Redakteur Jürgen Voss

Das fängt ja gut an

Liebe SchiffsModell-Leserinnen und -Leser

Im ersten Monat des neuen Jahres war modellbaumäßig schon richtig viel los. Gleich am Anfang war **SchiffsModell**-Autor Helmut Harhaus für uns in Büsum beim traditionellen Schaufahren im Wellenbad Meerzeit dabei. Das Wochenende darauf habe ich für zwei Veranstaltungen genutzt, die ich schon länger auf meinem Plan hatte, aber noch nie hingekommen bin: Die Modellbauausstellung im Schulzentrum Wilster und natürlich die ZAMMA in Oberhausen, von der es im nächsten Heft einen Bericht geben wird. Beide Veranstaltungen waren wirklich sehenswert, und wieder habe ich viele neue Menschen kennengelernt.

Das nächste jährliche Highlight waren danach die Lipper Modellbautage in Bad Salzuflen. Die Vorfreude war für mich diesmal besonders groß, denn dort wartete ein neuer Baukasten auf mich. Christian Rex von Rex-Schiffsmodelle brachte mir diesen persönlich mit zur Messe. Darin wartet sein dänisches Kümo SAMKA von 1956 darauf, von mir auf Kiel gelegt zu werden.

Immer wieder gut: Die Lipper Modellbautage

Auch Heinz Zimmermann baut gern ältere Schiffe. Seine Vorlieben bei der Modellauswahl sind spannend und ziemlich abwechslungsreich. Im letzten Heft war es noch ein Kriegsfischkutter, in dieser Ausgabe geht es um die MS BREMEN. Das 1993 gebaute Schiff ist im Gegensatz zu heutigen Kreuzfahrtschiffen eher klein und hat noch klassische Linienführungen. Dass das Modell so aussieht, wie früher Schiffe aussahen, ist für ihn vielleicht doch ein verbindendes Element. Zwischen den Jahren war er noch mit der Ausstattung mit Figuren beschäftigt. Anfang Januar musste nur das Wetter für die Jungfernfahrt erst noch etwas besser werden.

Wir dürfen also gespannt sein, was das neue Jahr für uns Schiffsmodellbauer noch bereithält. Bei einem Blick in meinen Kalender bin ich sehr optimistisch. Auf jeden Fall halten Sie eine neue Ausgabe der **SchiffsModell** in den Händen, bei deren Lektüre ich Ihnen wieder viel Vergnügen wünsche.

Herzlichst, Ihr


Jürgen Voss
Redaktion **SchiffsModell**




MEHR INFOS. MEHR SERVICE. MEHR ERLEBEN. DAS DIGITALE MAGAZIN.




QR-CODES SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE
SCHIFFSMODELL-APP INSTALLIEREN.


Volltext-Suche: Schnell und einfach die Themen finden, die einen am meisten interessieren



Bewegte Bilder: Eingebundene Videos für crossmediales Entertainment


Bonus-Material: Neue Perspektiven dank zusätzlicher Bildergalerien


Schnäppchen-Jäger: Online-Shopping mit direkter eCommerce-Anbindung


Textbox-Option: Text anklicken, Lese-Komfort erhöhen – auch auf dem Smartphone




Digitaler Stadtplan: Verknüpfung von Adressen, Landkarten und Wegbeschreibungen

**FÜR PRINT-ABONNENTEN
INKLUSIVE**

Lesen Sie uns wie **SIE** wollen.



Einzelausgabe
SchiffsModell Digital
5,99 Euro



Digital-Abo
pro Jahr
49,- Euro
11 Ausgaben
SchiffsModell Digital



+



Print-Abo
pro Jahr
84,- Euro
11 x SchiffsModell Print
11 x SchiffsModell Digital inklusive

Weitere Informationen unter www.schiffsmodell-magazin.de/kiosk



Schwer beladen

Modell eines Bambusfloßes



Urlaubserinnerung
ENTON 7 wird aufgefrischt



BERTUS FREEDE
Modell und Original im Hafenbecken



Alle Jahre wieder
Die Lipper Modellbautage
in Bad Salzuflen

66

Inhalt Heft 3/2024

- MOTORSCHIFFE** 10 **Feuerlöschboot FLB-1** **Titel**
Der robbe-Klassiker bei Krick neu aufgelegt
- 18 **ENTON 7**
Eine Ente wird zum Schwan
- 40 **Nachhaltig**
Ein Floß, gebaut aus echten Bambusstöcken
- 42 **Ein neues Leben** **Titel**
Umbau des Zollboots BUCHHORN von robbe zur CORONET P32
- 58 **BERTUS FREEDE**
Das Vorbild der TIM originalgetreu im Maßstab 1:15
- 62 **Personennahverkehr**
Eine venezianische Gondel mit diskretem Antrieb
- 68 **MS BREMEN** **Titel**
Mit Figuren ausgestattet und bereit zur Jungfernfahrt

- BAUTECHNIK** 52 **Workshop** **Titel**
Rundhölzer einfach ohne Drehbank herstellen

- SZENE** 6 **Bild des Monats**
Hafenschlepper BUGSIER 7
- 22 **Dienstreise** **Titel**
Ein Besuch auf den RNLI-Stationen in Südirland
- 30 **Ein letzter Gruß**
Porträt des Buddelschiffbauers Klaus Reuter
- 34 **Außen Sonne, innen warm** **Titel**
Schaufahren im Wellenbad in Büsum
- 37 **Neuer Schwede**
Lotsenversetzboot MEDEM
- 54 **Von Schmack und Schädeln**
Schiffe und Schiffsmodelle auf Föhr
- 66 **Guter Anfang**
Die Lipper Modellbautage in Bad Salzuflen

- RUBRIKEN** 8 Logbuch – Markt & Szene
- 28 **SchiffsModell-Shop**
- 74 Vorschau/Impressum

Der letzte seiner Art

Wenn man sich im Winter auf die Suche nach Schiffsmodellen macht, wird man im Maritimen Museum Hamburg auf jeden Fall fündig. Hier steht das hervorragend gebaute Modell des Hafenschleppers BUGSIER 7 im Maßstab 1:40. Das Original lief 1972 auf der Schichau-Werft in Bremerhaven vom Stapel. Zusammen mit dem Schwesterschiff BUGSIER 6 stellten sie den Höhepunkt und gleichzeitig den Schlussstrich des Antriebskonzepts mit einer Schraube und Kortdüsenruder dar. Danach wurden nur noch Hafenschlepper mit zwei oder drei Motoren gebaut, als VSP-, Schottel- oder ASD-Schlepper. Dafür hatte die BUGSIER 7 noch ein vergleichsweise langes und abwechslungsreiches erstes Leben. Erst 2000 wurde sie ausgemustert und als ERICE nach Italien verkauft.







Weitere Informationen unter www.schiffsmodell-magazin.de/kiosk

LOGBUCH Markt und Szene



QR-CODES SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE
SCHIFFSMODELL-APP INSTALLIEREN

Neue Besatzung

Seenotretter von SG-Modellbau

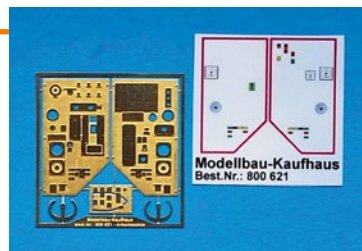
Einige neue Figuren von Seenotrettern im Maßstab 1:20 hat SG Modellbau im Programm. Die fein detaillierten und handbemalten Kunststofffiguren sind zirka 80 mm hoch und eignen sich für Seenotkreuzer und Arbeitsschiffe. Sie kosten je 6,- Euro. www.sg-modellbau.de



Steuerpult und Ölfässer

Neuheiten aus dem Modellbau-Kaufhaus

Die Brückeninstrumente sind für einen modernen Schlepper oder ein Arbeitsschiff gefertigt und sind hinterleuchtbar. Der Satz beinhaltet zwei Platten, inklusive zwei Steuerhörnern sowie einer hinterleuchtbaren Folie. Der Steuerstand kostet 4,45 Euro.



Beim Modellbau-Kaufhaus werden Ölfässer auch aus dem 3D-Drucker angeboten. Die Fässer sind in weiß und können farblich frei gestaltet werden. Sie sind hohl und eine Seite ist offen, somit kann man sie als offene oder geschlossene Fässer darstellen. Die Lieferung erfolgt mit Druckstützen. Sie sind in den Maßstäben 1:100,

1:50, 1:35 und 1:25 verfügbar und kosten von 1,95 Euro bis 6,45 Euro. Alle Preise sind zuzüglich Verpackung und Versand. www.modellbau-kaufhaus.de

Offshore-Feeling

Schaufahren des SMC-Hamburg

Der SMC-Hamburg lädt am 01. Juni 2024 zu einem Schaufahren mit dem Schwerpunkt „Offshore“ nach Planten & Blomen ein. Am 02. Juni 2024 findet am gleichen Ort ein allgemeines Schaufahren statt. Treffpunkt ist an beiden Terminen am großen Parksee bei der Wasserorgel, Beginn ist jeweils um 10 Uhr. Am Samstagabend ist bis 22.30 Uhr eine große Lichterfahrt geplant. Das Ende der Veranstaltung ist am Sonntag um 16 Uhr. Alle mit Elektro- und Dampfantrieb versehenen Modelle sind zugelassen, jedoch keine Verbrenner und Modelle mit einer Geschwindigkeit über 10 km/h. www.smc-hamburg.de



Modellbau-Messe

Intermodellbau in Dortmund

Vom 18. bis 21. April ist die Welt der Schifffahrt wieder zu Gast in Dortmund: Auf der Intermodellbau 2024 zeigen seit über 40 Jahren Schiffsmodellbauer aus dem In- und Ausland die gesamte Bandbreite an Schiffen und anderen maritimen Modellen in Miniatur. Auf dem 500 m² großen Becken in der Halle 3 können Modellskipper wieder unter fachkundiger Moderation in See stechen. www.intermodellbau.de



Das Schnupper-Abo

3 FÜR 1

Drei Hefte zum
Preis von einem

Schiffsmodell



3 März 2024

SchiffsMo

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN SCHIFFSMO



SCHÖNER DREHEN
Rundhölzer
selbstgemacht



Feuerlöschboot FLB-1 von Krick

Neu aufgelegt

VON STATION
ZU STATION
Die RNLI in Irland



CORONET P32
Zollboot von robbe
als Motoryacht



UMBAU

MS BREMEN
Expeditionsschiff
von Hapag-Lloyd



Jetzt bestellen!

www.schiffsmodell-magazin.de/kiosk

040/42 91 77-110

ABO-VORTEILE
IM ÜBERBLICK

- 17,- Euro sparen
- Keine Versandkosten
- Jederzeit kündbar
- Vor Kiosk-Veröffentlichung im Briefkasten
- Anteilig Geld zurück bei vorzeitiger Abo-Kündigung
- Digitalmagazin mit vielen Extras inklusive

Neue Ausgabe des Feuerlöschboots FBL-1 von romarin/Krick

Endlich wieder aufgelegt

Text: Nico Peter
Fotos: Nico Peter, Leonie Peter

Bis zum November des vorletzten Jahres, genauer gesagt bis zur Messe Faszination Modellbau in Friedrichshafen, war der Markt an Feuerlöschbooten sehr übersichtlich. Eigentlich gab es in Europa nur zwei Bausätze. Das altbekannte FLB DÜSSELDORF und das Einsteigermodell von Hacker EU. Doch auf der genannten Messe präsentierte die Firma Krick stolz die Wiederauflage des FLB-1. **SchiffsModell-**Autor Nico Peter, der eine Vorliebe für Feuerlöschboote hegt, hat das Modell gebaut.



Knapp 14 Jahre nach der Erstvorstellung auf der Spielwarenmesse in Nürnberg wurde im Herbst letzten Jahres das FLB-I als Wiederauflage angekündigt. Auf der Faszination Modellbau in Friedrichshafen 2021 waren bereits die ersten zwei Prototypen zu sehen. Da ich bereits ein Modell der ersten Auflage gebaut hatte, und FLBs – nach vielen Jahren selbst als Feuerwehrler – zu meinen bevorzugten Modellen gehören, wollte ich dieses Modell unbedingt auch wieder in meiner Flotte haben. Manfred Kaiser-Pletscher hatte sich im Auftrag der Firma Krick den Bausatz vorgenommen. Allerdings standen einige Auflagen vor der Neugestaltung des Bausatzes. So sollten

auf alle Fälle die aus der robbe-Insolvenz übernommenen Formen der Tiefziehteile wieder Verwendung finden. Ob das immer der richtige Weg war, werden wir sehen. Dennoch nutzte er erst einmal die Gelegenheit, sich bei der Feuerwehr in Neuss das Originalboot intensiv anzuschauen. Es ergab sich dabei auch die Gelegenheit einer Mitfahrt bei Höchstgeschwindigkeit. Ebenso sollten die vielen gemachten Fotos dazu dienen, eventuell einige Details zu übernehmen, um dem Vorbild etwas gerechter zu werden.

Das Original

Bei dem FLB-I handelt es sich um ein vorbildähnliches Modell der bei der Schless-Werft GmbH in Wesel gebauten

Feuerlöschboote. Die Boote sind im Original etwa 20 m lang und 4,70 m breit, bei einem Tiefgang von 1,15 m. Die zwei Maschinen mit je fast 21.000 cm³ Hubraum und einer Leistung von etwa 1.350 PS bringen die Boote auf eine Geschwindigkeit von über 29 kn bei Talfahrt. Die Serie besteht aus sechs praktisch baugleichen Booten, welche zwischen 1981 und 1985 für das Land Nordrhein-Westfalen angeschafft wurden und am Rhein in Bonn, Wesel, Emmerich, Neuss, Köln und Krefeld stationiert sind.

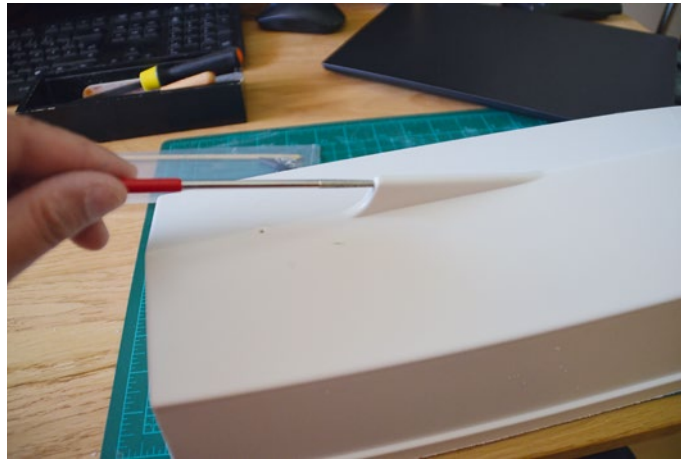
Der Modellbausatz

Doch schauen wir uns den Bausatz genauer an und bauen das Modell. Zum Kunden kommt der Bausatz in einem

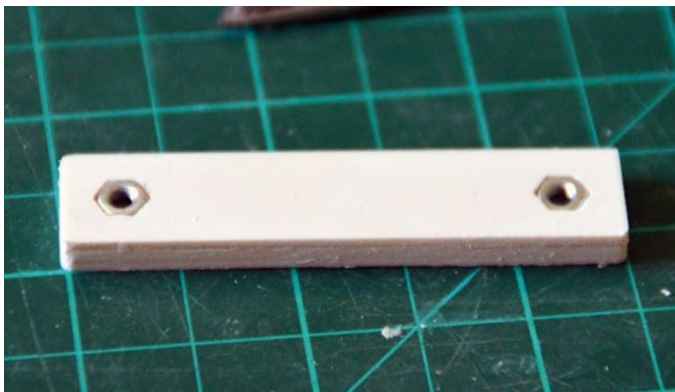




Gut gelaunt präsentiert Matthias Krick die Wiederauflage des FLB-1 in Nürnberg



Der Durchbruch für das Stevenrohr wird vorsichtig aufgefeilt



Die eingeklebten M4-Muttern dienen der Befestigung der Wasserpumpe



Stevenrohr und Ruderkoher werden mit Stabilit Express eingeklebt

680 x 200 x 160 mm großen Karton aus Vollpappe. Dieser enthält neben dem tiefgezogenen Schiffsrumpf weitere Tiefziehteile für das Deck, Schanzkleid und den Aufbau, verschiedene lasergeschnittene Platten für den Innenausbau des Rumpfs, eine komplette Ruderanlage, Schiffswelle mit Kupplung und Propeller sowie alle Teile für die beiden Löschmonitore. Komplettiert wird das Ganze durch eine sehr ausführliche Bauanleitung, diverse Kleinteile und geplottete Schriftzüge. Alle Teile bestehen aus Kunststoff oder Metall. Der Beschlagsatz mit Lampen, Relingstützen, Teilen für den Radarbalken, Lautsprecherattrappen sowie der Ankerwinde ist separat zu erwerben.

Weiterhin gibt es einen Decksplattensatz. Dieser enthält Polystyrolplatten, die Riffblech imitieren und bereits auf Maß gelasert sind. Doch dazu später mehr.

Wie schon gesagt, ist das FLB-1 ein komplettes Kunststoffmodell. Doch vor dem Baubeginn sollte man sich wie immer einen Überblick verschaffen und die Bauanleitung genau studieren. Hier ist es ein 40-seitiges A4-Heft im Schwarz-Weiß-Druck mit zahlreichen Fotos und Zeichnungen sowie den Bauanweisungen in deutscher Sprache. Als Ergänzung zu dieser Bauanleitung gibt es ein weiteres A3-Blatt mit 15 Farbfotos sowie einem Schaltplan für die zahlreichen Funktionen des Modells.

Da der Bootsständer als Tiefziehteil bereits beiliegt, kann es praktisch direkt mit dem Bau losgehen. Der Rumpf ist nur grob vorgeschritten und muss daher erst einmal auf die richtige Höhe gebracht werden. Dazu nutzt man am Besten einen Holzrest von 5 mm Dicke zum Anzeichnen. Schneiden lässt sich der ABS-Rumpf wunderbar mit einer sogenannten Lexanschere, wie sie sehr oft im RC-Car-Bereich verwendet wird. Anschließend können

bereits die Durchbrüche für die Welle und das Ruder eingearbeitet werden. Hier sollte man unbedingt darauf achten, lieber kleiner zu bohren und dann größer zu feilen, denn wenn die 4-mm-Bohrungen direkt eingebracht werden, könnte der Rumpf reißen. Der in der Bauanleitung genannte Karosseriebohrer aus dem RC-Car-Bereich ist bei mir vorhanden und wurde somit natürlich eingesetzt.

Vorbildähnlich

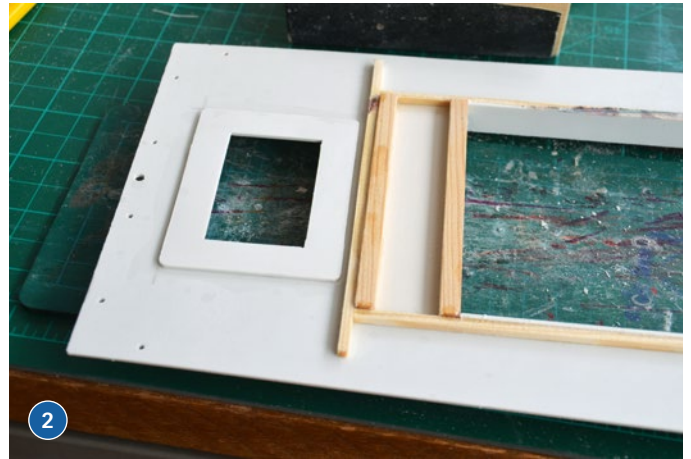
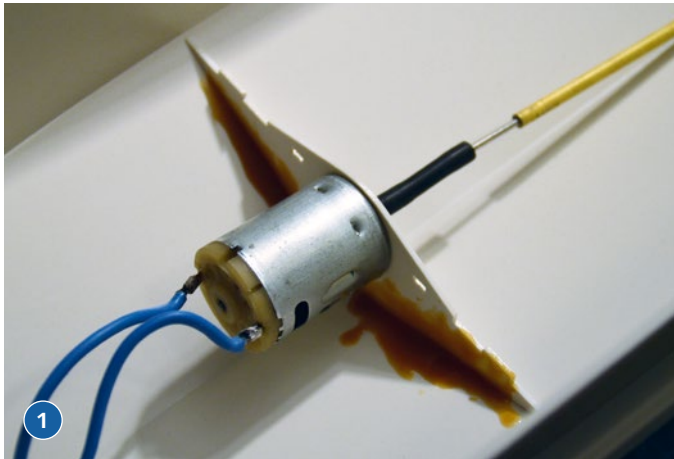
Manfred musste bei der Neuauflage auch wieder bei einem einfachen Antrieb mit einem Ruder bleiben. Die Originale verfügen jedoch über zwei Antriebswellen und eine Vierfach-Ruderanlage. Wer also näher an das Original heran möchte, kann hier natürlich gern aufrüsten. Jedoch wird das FLB-1 immer ein vorbildähnliches Modell bleiben, denn gegenüber den Originalbooten ist der Rumpf einfach um gut 100 mm zu kurz. Hintergrund ist die Tatsache, dass damals bei robbe aus dem einen Rumpf drei verschiedene Modelle entstanden.

Es folgten der Zusammen- und Einbau der RC-Platte. Diese dient zum einen als Abstützung des Motorspans als auch

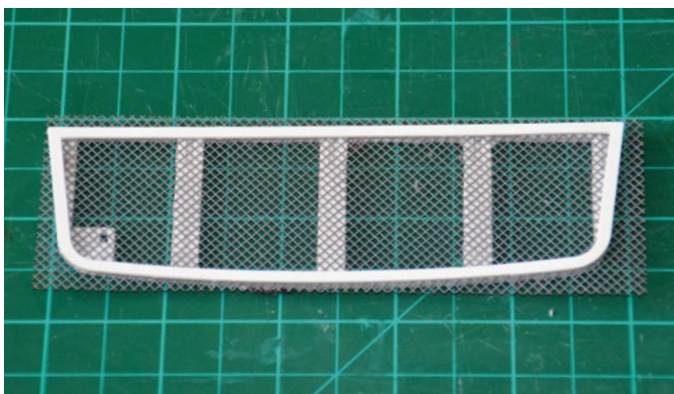
TECHNISCHE DATEN

Feuerlöschboot FL-1

Maßstab:	1:25
Länge:	690 mm
Breite:	175 mm
Verdrängung:	2.895 g
Hersteller:	romarin/Krick
Preis:	169,- Euro
Internet:	www.krickshop.de



1) Auch für die Befestigung des Motorträgers wird Stabilit Express verwendet. 2) Durch das Verschieben des Aufbaus muss der Decksausschnitt teilweise verschlossen werden, zusätzlich wird mit Leisten von unten verstärkt



Die Bergerplattform entsteht aus mehreren unterschiedlichen Schichten



Die vorgebohrten Bullaugen werden großflächig wasserdicht verschlossen

zur Aufnahme der Wasserpumpe für die Löschmonitore. Um die Pumpe zu befestigen, werden hier beim Kleben bereits zwei M4-Muttern vorgesehen. Die entsprechenden Aussparungen sind in die Frästeile bereits passgenau eingearbeitet. Der Motorspant ist für die Verwendung eines 400er-Bürstenmotors vorgesehen. Wer hier lieber auf ein Brushless-System setzen möchte, kann die Bohrungen zur Motoraufnahme vor dem Einbau entsprechend anpassen. Für das Lenkservo entsteht aus mehreren Frästeilen eine Halterung, welche später in die RC-Platte eingeschoben und verschraubt wird. Zur Sicherheit wurden die Klebestellen zur Aufnahme des Servos mit Polystyrolresten verstärkt. Die Anlenkung zum Ruderhebel ist zweiteilig ausgeführt, wobei die Feineinstellung hier über einen Stellring erfolgt.

Modifikationen

Die Feuerlöschboote verfügen über jeweils einen Leichtanker, der in einer Anker Tasche an der Steuerbordseite gefahren wird. Selbige ist ebenfalls nachgebildet und wird aus verschiedenen Frästeilen zusammengesetzt und an den Rumpf angepasst. Gemäß Bauanleitung folgten der Auf- und Einbau der Bergerplattform.

Ich entschied mich jedoch dagegen, diese bereits jetzt fest anzubauen, denn die Plattform ist in sich recht filigran und könnte – ebenfalls wie die Trittstufen zur Plattform – bei der weiteren Rumpfbearbeitung Schaden nehmen. Als Nächstes ist der Einbau des Decks vorgesehen. Da das Bauteil recht genau gefräst ist, ist hier nur wenig Anpassungsarbeit notwendig. Vor dem Einbau kommen Verstärkungsleisten sowie der untere Lukenrahmen auf die Unterseite des Decks. Ebenso wird der Süllrand angebracht.

Wie oben bereits erwähnt, stimmt das Längen-Breiten-Verhältnis des Modells nicht. Wer jedoch etwas näher an die Originale will, kann hier durch eine leichte Verlängerung des Aufbaus und vor allem mit dem optischen Trick des Verschiebens des Ausbaus behelfen. Ich habe den Aufbau um 30 mm nach vorn verschoben. Die im Decksausschnitt entstehende Lücke wird mit einem Reststück aus dem Tiefziehteil des Schanzkleids verschlossen. Das Backdeck liegt etwa 25 mm höher als das Hauptdeck. Das entsprechende Schanzkleid liegt dem Bausatz als unbearbeitetes Bauteil bei. Es wird an der Oberkante ebenfalls

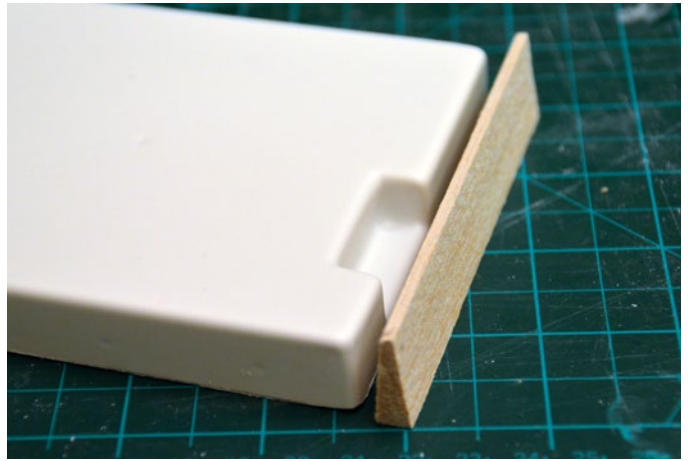
wieder mit dem 5-mm-Distanzstück ausgeschnitten und an das Deck angepasst. Dieses Anpassen ist in der Bauanleitung leider nicht so ganz eindeutig beschrieben. Daher musste es im Anschluss später stumpf auf das Deck geklebt werden. Das Backdeck selbst bedarf wieder recht wenig Nacharbeit. Die bereits vorgefrästen vier Bullaugen wurden im Vorschiff großflächig mit Reststücken verschlossen. Hintergrund hierfür ist der Versuch, den Rumpf sicher dicht zu bekommen. Da der Aufbau durch das Verschieben auf dem Backdeck aufliegt und nicht mehr hinter der Aussparung liegt, muss dieser nun ebenfalls angepasst werden.

Die Löschmonitore

Diese Anpassung hat jedoch keine Auswirkungen auf den Standort des vorderen Löschmonitors. Da dieser auch drehbar ausgeführt werden sollte, wurde rund um seinen Standort eine Luke in das obere Deck geschnitten. Ein passendes Miniservo kam in das darunter liegende Hauptdeck. Die Anlenkung am Löschmonitor übernimmt ein auf das verlängerte Zuleitungsrohr aufgeklebter Ruderhebel. Gesichert wird das Ganze mit einem Stellring. Generell ist der



Mit der Lehre lassen sich die Fenster exakt positioniert ausschneiden



Eine Dreikant-Balsaleiste gibt dem Aufbau achtern eine neue Form

funktionale Betrieb beider Löschmonitore vorgesehen, jedoch ohne Anlenkung. Wenn beide Löschmonitore am Modell auf eine Seite gerichtet werden, besteht durch den Wasserdruck die Gefahr, dass das Modell trotz guter Ballastierung zu viel Krängung erfährt und letztlich kippt. Außerdem wären beide voll funktionsfähigen Löschmonitore recht schwer zu handhaben. Daher ist – wie oben beschrieben – nur der vordere Löschmonitor funktionsfähig. In das Zuführungsrohr des hinteren Monitors wurde ein M3-Gewindestab eingeklebt. Durch einen entsprechenden, nachträglich eingebauten Decksunterzug mit aufgeklebter M3-Mutter kann nun der gesamte Aufbau fixiert werden.

Der Aufbau

Doch bevor auch der hintere Löschmonitor so aufgebaut werden kann, steht generell der Bau des Aufbaus an. Dieser liegt dem Bausatz als vorgefertigtes Tiefziehteil bei. Die Fenster müssen genau wie der untere Rand ausgeschnitten werden. Für die Lage der Fenster hat sich der

Konstrukteur etwas Tolles einfallen lassen. Denn die auf den Frästeilen befindlichen Fensterrahmen sind zusätzlich mit einer Lehre verbunden. Das bedeutet, dass die Fensterrahmen nicht gleich vollständig aus der Platte getrennt werden, sondern zuerst an der Lehre verbleiben. Zusammen werden diese Teile mit Klebeband am Aufbau befestigt und dann die entsprechenden Ausschnitte angezeichnet und ausgeschnitten. Beim Schneiden des tiefgezogenen ABS gibt es wieder verschiedene Methoden. Wichtig ist jedoch immer, vorsichtig zu schneiden, denn schnell geht der Schnitt daneben. Hier spreche ich aus eigener Erfahrung.

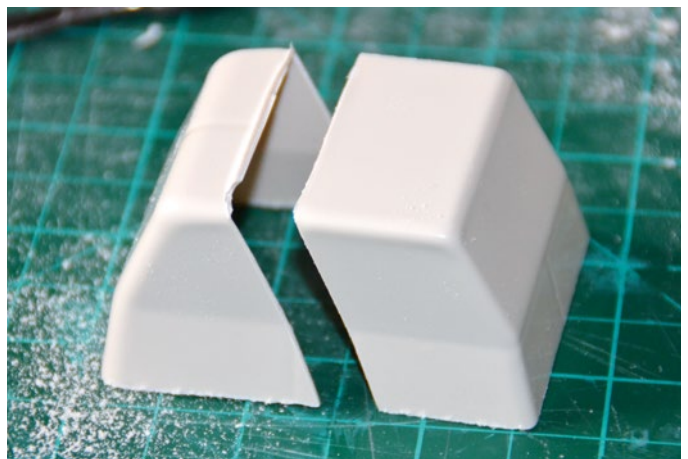
Wie bereits erwähnt, habe ich bei diesem Modell den Aufbau nicht verlängert. Es wurde lediglich die Hinterkante des Aufbaus optisch angepasst. Das heißt, um die Schräge des Originals darzustellen, wurde eine Dreikantleiste aus Balsa an die Rückwand geklebt. Selbstverständlich wurden die Treppenstufen ebenfalls angepasst. Der Kaminaufbau erfolgte entsprechend der Bauanleitung. Jedoch

wurde der obere Kaminabschluss um eine Ebene weniger aufgebaut. Hier geben Fotos der Originale den Ausschlag. Am Modell sollen die Kamine einfach auf den Aufbau geklebt werden. Um eine bessere Stabilität zu erhalten, wurden diese zusätzlich verschraubt. Vorher wurden noch Langlöcher in den Aufbau und in die Kamine eingearbeitet. So können später die Kabel für die auf den Kaminen sitzenden blauen Funkellichter einfacher durchgeführt werden.

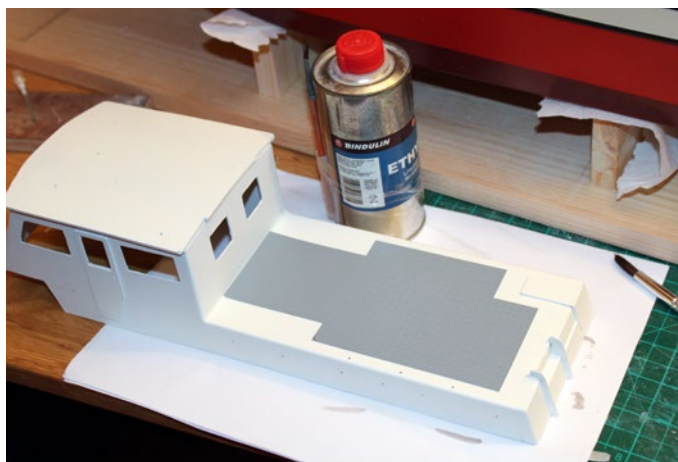
Den Abstand der beiden Kamine bildet der Geräteträger, auf dem später der funktionsfähige Radarbalken und zwei Lautsprecherpaare ihren Platz finden. Die Ansteuerung des Radarbalkens erfolgt über einen Metallstab, welcher mit einem Getriebemotor an der Unterseite des Aufbaus verbunden ist. Der Radarbalken dient gleichzeitig als Einschaltkontrolle und wird somit nicht separat geschaltet. Vorn am Aufbau wird noch der Schlauchanschlusskasten angebracht. Dieser besteht ebenfalls aus einem Tiefziehteil, welches entsprechend



Der Geräteträger wird aus mehreren Lagen Polyester zusammengeklebt



Für den Schlauchanschlusskasten gibt es ein zu bearbeitendes Tiefziehteil



Der Decksbelag mit Riffelblechoptik wird mit Ethylazetat verklebt



Der Inhalt des Beschlagsatzes ist relativ umfangreich

ausgeschnitten werden muss. In meinem ersten Modell des FLB-1 wurde dieser Kasten aufklappbar gestaltet und die vier B-Anschlüsse wurden dort nachgebildet.

Decksbelag mit Riffelblech

Als separate Zusatzteile sind für das FLB-1 strukturierte Polystyrolplatten als Decksbelag erhältlich. Diese sind in Riffelblechoptik geprägt und bereits passgenau gelasert. Sie können fast ohne

Nacharbeit verbaut werden, denn selbst die Bohrungen für die Relingstützen sind bereits angebracht. Für die durch die vorgenommene Verschiebung des Aufbaus entstehende Lücke reicht das Randmaterial aus, sodass diese auch entsprechend abgedeckt werden können. Der erste Teil dieses Belags wurde auf dem Deckshaus verbaut. Die Relingstützen aus dem Beschlagsatz liegen dabei außerhalb des Riffelblechbelags.

Für das FLB-1 ist ein separater Beschlagsatz erhältlich. Dieser enthält neben den in Resin gedruckten Relingstützen alle Lampenkörper, einschließlich der weißen und farbigen Glühlämpchen, Rettungsringe, Druckkammerlautsprecher, Kappen für die Funkelichter, die Ankerwinde, Poller und die Gehäuse für die Arbeitsscheinwerfer. Nicht zu vergessen sind dabei die beiden Seilkörbe, welche auch auf den Originalbooten recht

Anzeige

7 Dinge, die es so nur bei uns gibt



Handsender HS12 & HS16

1. Softkeys

Die heißen nicht etwa so, weil sie aus Gummi sind - Soft steht hier für Software und Flexibilität. Über **10 Geber-Varianten** stehen zur Auswahl, von Taster über Schalter und „Schieberegler“ bis hin zum 5-Schritt-Sequenzler (HS16) kannst du für jedes Tastenpaar, jede Ebene und jedes Modell die Funktionsweise anpassen. Der Sender merkt sich die Stellung der Schalter beim Modellwechsel!

2. Zugeordnete Mischer

Gerade bei den Mischer geht immer schnell die Übersicht verloren. Deshalb sind hier jedem Geber gleich drei (HS16: vier) Mischer fest zugeordnet, jeder Geber kann also auf drei bzw. vier Kanäle/Servos wirken. Langes Durchsuchen einer Mischertabelle entfällt: Die **Menüfunktion Geberinfo** zeigt dir die zugeordneten Servos an, von da sind die Servo-Einstellungen nur einen Knopfdruck entfernt.

3. Doppelbindung

Alle aktuellen Empfänger können mit zwei Sendern gebunden werden, das funktioniert sogar mit den Zwo4 Sender-Modulen der ersten Generation. Damit können **zwei Sender abwechselnd** ein Modell steuern.

4. Multimetrie

Die Sender halten Verbindung mit bis zu **vier Modellen gleichzeitig**, die eingeschaltet bereit stehen können. Die Akkuspannung von allen vier Modellen wird überwacht, der Sender gibt Alarm wenn einer der Akkus schwach wird.

5. Automatische Modellauswahl

Der Sender kennt seine Modelle - und sucht sie automatisch aus dem Modellspeicher heraus. Du brauchst dein Modell nur einschalten.

6. Multikanäle

Unsere Sender unterstützen weiterhin Multiswitch- und Multiprop-Protokolle von Robbe™ und Graupner™ und alles, was dazu kompatibel ist. Mit deutlich verbesserter Zuverlässigkeit im Vergleich zu 40MHz-Anlagen. Die Multikanäle sind **vollwertig**: Sie können justiert werden und können Bestandteil eines Mischers sein.

7. Ringbegrenzer für Voith-Schneider-Antriebe (HS16)

Oder beliebig viele **Kettenmischer**, oder mehrere lastabhängig **gesteuerte Hydraulik-Pumpen** im Modell. Das universelle Mischer-Konzept macht es möglich.



Das komplette Lieferprogramm für den Funktionsmodellbau gibt es direkt vom Hersteller im **Servonaut Online-Shop** unter www.servonaut.de
 tematik GmbH • Feldstraße 143 • D-22880 Wedel • Service-Telefon: 04103 / 808989-0

Servonaut



präsent sind. Diese Seilkörbe werden aus je zwei Teilen zusammengeklebt. Der Spritzgrat ist dabei sehr vorsichtig zu entfernen. Die scheinbar fehlende Strebe im Korb ist gewollt, diese fehlt auf Schiffen in der Richtung, in die die Leinen gezogen werden.

Die restlichen Teile des Beschlagsatzes sind ebenfalls von sehr guter Qualität und vor allem auf Funktionalität ausgelegt. Schließlich soll das FLB-1 ein Funktionsmodell werden. Wer nun nicht die gesamte Ansteuerung der immerhin 19 Lampen an Bord komplett selbst übernehmen möchte, dem bietet Krick hier verschiedene Schaltbausteine an, welche bereits fertig aufgebaut sind und nur noch über Steckkontakte angeschlossen werden müssen. Das ist zum einen der „Uno-Switch“ (Art.-Nr.: 67201), ein einfaches Schaltmodul, welches eigentlich gedacht ist, die Pumpe für den Löschmonitor zu schalten. Ich habe dieses Modul jedoch für den Lichtmast

verwendet. Weiterhin kommt das Blitzer-Modul (Art.-Nr.: 08302) zum Einsatz. Dieses ist für die Ansteuerung der Funckellichter bestimmt. Die Ansteuerung der Positions- und Fahrzustandsbeleuchtung übernimmt das „Quadro Switch Memory Modul“ (Art.-Nr.: 67204), ein Memory-Schalter mit vier Ausgängen. Er übernimmt die Steuerung der Positionslampen, des Ankerlichts sowie die Darstellung „Manövrierbehindertes oder manövrierunfähiges Fahrzeug“.

Ausfahrbarer Lichtmast

Neben dem Löschmonitor bildet der Lichtmast ein sehr prägendes Teil auf dem Arbeitsdeck des Modells. Im Original ist dieser Mast mit seinen vier Strahlern per Handkurbel auf über 4 m Höhe ausfahrbar. Dieser Mast sollte an meinem Modell ebenfalls ausfahrbar sein. Da mir eine elektrische Variante, zum Beispiel mit einem Linearservo, vom Gewicht her etwas zu schwer schien, entschied ich mich, diesen Mast per Hand ausfahr-

bar zu machen. Hierzu wurden einfach die zwei vom Durchmesser passenden Stücke einer Teleskopantenne oben und unten abgeschnitten, zwei Quertraversen aus Polystyrol angebracht und so der Lichtmast aufgebaut. Als Scheinwerfer finden natürlich die dem Beschlagsatz beiliegenden Gehäuse ihre Verwendung. Um eine bessere Reflektion zu erhalten, wurden die Lampengehäuse innen mit einem Chromlack lackiert.

Endausrüstung

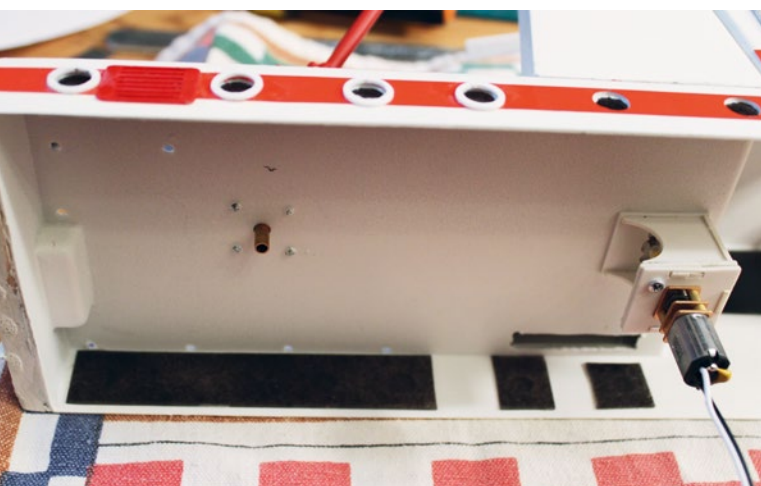
Im Anschluss wurde das Modell weiter ausgestattet. Den Anfang bildete hierbei die Reling im Bugbereich. Die Drähte wurden zuerst entsprechend der Decksaufsicht vorgebogen, anschließend die Relingstützen aufgefädelt und das Ganze dann direkt auf dem Modell ausgerichtet und mit Sekundenkleber verklebt. Komplettiert wird die vordere Reling durch die Fenderhalterungen und eine Aufnahme für die Gösch. Das Ganze kann dann zum Lackieren wieder abgenommen wer-



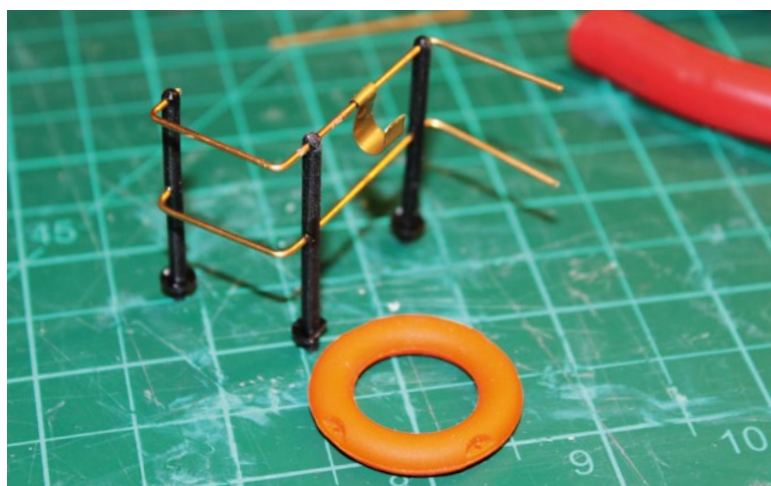
Die äußeren Fensterrahmen wurden vor dem Aufkleben lackiert



Bei den Bullaugen des Aufbaus kommt ein Karosseriebohrer zum Einsatz



Geschwärzte Fensterscheiben und der Motor für den Radarbalken



Ein Teil der Reling im Rohbau zusammen mit einem der neuen Rettungsringe

den und wird erst danach final am Modell angebracht. Als zusätzliche Details habe ich die Rückspiegel mit gebaut. Diese bestehen aus einfachen Polystyrolplättchen mit abgerundeten Ecken. Das Gestell selbst wurde aus einer Büroklammer gebogen und auf einem weiteren Polystyrolstück als Gestellaufnahme angebracht.

Für die Gestaltung des Spiegelglases gibt es verschiedene Möglichkeiten. Hier eignen sich zum Beispiel glatt aufgeklebte Aluminiumfolie, das Bemalen mit einem Chromstift, klassisches Lackieren oder die Verwendung der Innenseite der Verpackung von Schokoküssen. Ich habe mich aus nachvollziehbaren Gründen für die letztere Variante entschieden. Manchmal muss man zur Materialbeschaffung eben auch Opfer bringen. Die weiteren Rellingteile entstehen nach dem gleichen Prinzip, wobei jedoch die um die Ecken zu führenden Stützen minimal aufgebohrt werden müssen, da das Resin sonst bricht. Die aus dem Beschlagsatz

stammenden Rettungsringe sind leider zu klein, sodass sie gegen andere, von der Größe zum Maßstab 1:25 passende Exemplare ausgetauscht wurden. Der Aufbau der jeweiligen Halterungen aus einem Metallstreifen blieb jedoch gleich. An der Reling auf der Steuerbordseite wurde noch ein Bootshaken angebracht. Dieser besteht aus einem selbstgefertigten Teil aus dem 3D-Drucker und einem einfachen Rundholzstab.

Testfahrt

Beim Schwimmtest zeigte sich, dass das Boot etwas zu kopflastig war, was sich jedoch mit etwas Ballast im achteren Bereich recht einfach beheben ließ. Auf dem Wasser war ich dann leider etwas enttäuscht, denn der 400er-Motor bringt das Modell leider nicht in die gewünschte Gleitfahrt. Hier muss die Maschine noch einmal ausgetauscht werden, was jedoch in Sachen Zugänglichkeit kein Problem darstellt. Der Decksausschnitt ist groß genug, um alle Komponenten zu errei-

chen. Bei Patrouillenfahrt und auch bei den Anlegemanövern zeigt sich das Modell sehr wendig und lässt sich vorbildgetreu steuern. Erwartungsgemäß muss bei betätigter Wasserpumpe etwas nachgesteuert werden, da das Modell sonst vom Wasserdruck aus dem Löschmonitor abgetrieben wird.

Nach der Fertigstellung des nunmehr achten Feuerlöschbootmodells in meiner aktiven Flotte kann ich sagen, dass mit der Überarbeitung des Bausatzes des FLB-1 romarin/Krick wieder einmal ein guter Wurf gelungen ist. Es handelt sich nicht unbedingt um ein Einsteigermodell, lässt sich aber durchaus auch in der „Küchenschwerkstatt“ bauen. Vorgefertigte Elektronikmodule und zwei Beschlagsätze lassen ein vorbildähnliches Modell mit einer Reihe von Funktionen entstehen. So macht nicht nur das Bauen, sondern auch der Betrieb Spaß, zumal das FLB-1 mit einer Rumpflänge von 690 mm auch sehr transportfreundlich ist. ■



Der von Hand ausziehbare Lichtmast im Rohbau



Der volle Name des Boots wurde selbst geplottet, im Bausatz gibt es nur „FLB-1“



Die ALFRED FRINGS ist fertig und wartet auf ihre Jungfernfahrt



Das Boot liegt gut im Wasser, nur der Motor muss noch getauscht werden

Rotterdammer Souvenir

Es scheint doch sehr verbreitet zu sein, dass Schiffsmodellbauer während ihrer Ferien am Wasser gern ein kleines Boot dabei haben wollen. Das nimmt nicht viel Platz weg, bringt aber vor allem abends viel Spaß. Mit diesen Urlaubserinnerungen hat sich **SchiffsModell**-Autor Stefan Kupinski sein Modell noch mal vorgenommen.

Alles begann im Juni 2022, als ich kurz vor dem Urlaub auf der Suche nach einem kleinen Schiff zum Mitnehmen war. Fündig wurde ich bei einem Bekannten. Für kleines Geld kaufte ich das Boot, das durchaus ein gewisses Etwas hatte, aber ansonsten auch nicht viel hermachte. Schnell Motor, Regler und ein Servo provisorisch eingebaut, dann war es auch schon fahrbereit.

Was gibt es Schöneres?

Wir hatten eine Ferienwohnung gemietet, mit einer Terrasse direkt am Wasser, im Landal De Reeuwijkse Plas-

sen in der Nähe von Rotterdam. Da musste einfach ein Schiff mit. Was gibt es Schöneres, als am Tage bei bestem Sommerwetter Schiffe im Hafen von Rotterdam zu beobachten und abends entspannt mit einem Cocktail neben sich auf der Terrasse zu sitzen und selbst etwas mit seinem Modellschiff zu schippern? Der Mast sollte eigentlich schon vor dem Urlaub abgesägt werden. Zum Glück habe ich das nicht getan, denn so konnte ich das Boot gut damit ins Wasser lassen, das einen halben Meter unter der Terrasse lag.

Morgens beim Frühstück und abends, wenn wir auf der Terrasse saßen, kam

uns immer dieselbe Ente besuchen. Wir haben sie anhand der Farben des Federkleids und zwei schwarzen Punkten auf ihrem Schnabel wiedererkannt. Natürlich hat sie immer etwas Brot bekommen, auch wenn man Enten eigentlich nicht füttern sollte. Das ging so eine Woche lang, sie hörte sogar auf unsere Rufe und kam von weiter weg herangeschwommen.

Nach dem Urlaub wollte ich das Boot eigentlich wieder verkaufen, da ich eher Scale-Modelle mit echtem Vorbild baue. Aber meine Freundin sagte: „Das kannst du nicht machen, an dem Schiff hängen nun Erinnerungen dran“. Na gut, also musste es verschönert werden. So ent-



standen auch der auf der Geschichte beruhende Name und die IMO-Nummer. ENTON wegen der Ente, die uns jeden Tag besuchen kam, die 7 auf Grund der Hausnummer der Wohnung und die IMO-Nummer 2027622, weil wir vom 20.06. bis zum 27.06.2022 dort im Urlaub waren.

Der Bau

Bei allen meinen Schiffen versuche ich immer, so viel es geht selbst zu bauen und auf gekaufte Zurüstteile möglichst zu verzichten. Mein Lieblingsmaterial beim Bauen sind kostengünstige Polystyrolplatten, die es in verschiedenen Stärken gibt. Das Schöne an diesem Material ist, dass es sich einfach und präzise mit einem handelsüblichen Cuttermesser schneiden, schleifen und anderweitig bearbeiten lässt. Zum Kleben verwende ich Revell Contacta-Professional-Kleber, der das Material miteinander verschweißt. Des Weiteren kommt auch Sekundenkleber zum Einsatz.

Es wurden viele kleine Teile aus irgendwelchen Dingen hergestellt, wie zum Beispiel Kugelschreibern, Nähgarnspindeln oder Gussrahmen von al-

ten Plastikbausätzen. Viele Nieten oder Verschraubungen wurden auch aus Gussrahmen imitiert. Dazu muss man den Gussrahmen mittig erwärmen und auseinanderziehen, bis der gewünschte Durchmesser erreicht ist. Dann gleichmäßig Stücke abschneiden, in den Modellbaukleber kurz einlegen und mit einer Nadel auf dem Objekt positionieren. Es lassen sich so viele schöne Dinge aus alltäglichen Materialien bauen, die man im Haushalt finden kann. Verpackungsmaterial ist auch super. Man muss einfach seiner Fantasie freien Lauf lassen und Dinge ausprobieren. Im weiteren Verlauf meines Berichts wird man lesen, was genau ich damit meine.

Netz und Scherbretter

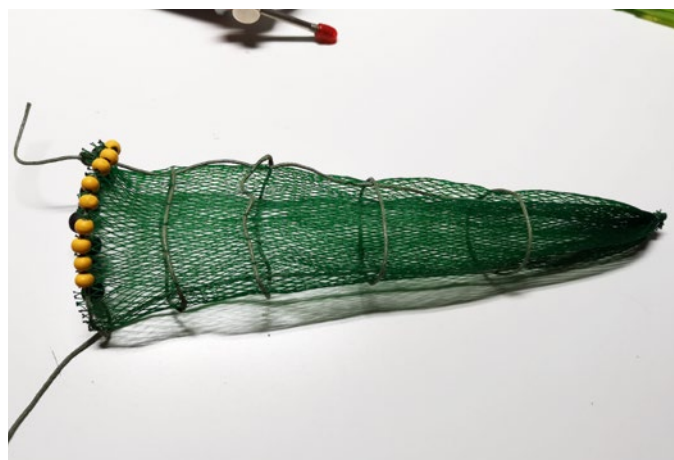
Das Netz wurde aus einem Netz gemacht, das ursprünglich Limetten enthielt. Dieses wurde mit Holzperlen, die Schwimmer und Gewichte darstellen sollen, versehen. Die Scherbretter habe ich aus einem Stück Holz ausgesägt und mit dem Cuttermesser eingeritzt, um die einzelnen Bretter zu imitieren. Diesen Ritz habe ich optisch mit einem Bleistift noch verstärkt, damit es besser zur Geltung kommt. Anschließend kam

wieder Polystyrol zum Einsatz, womit ich die Umrandung und die Querstreben realisiert habe. Die Nieten wurden wieder mit der beschriebenen Gussrahmen-Technik erstellt, ein bisschen Draht für die Halter und schon waren die Scherbretter fertig.

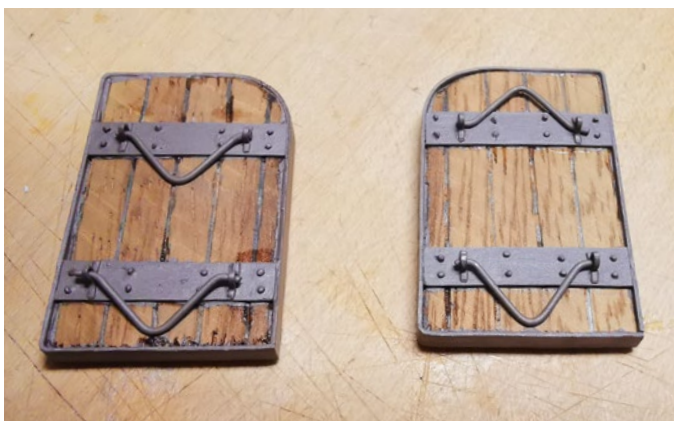
Die Umlenkrollen und Seilrollen wurden aus Polystyrol gebaut. Als Rolle wurde ein Stück Gussrahmen genommen, das sehr dünn abgeschnitten und zwischen den Teilen aus Polystyrol verklebt wurde. Als Öse wurde ein Wirbel aus dem Anglerzubehör genommen. Diese Wirbel habe ich mal auf einem Flohmarkt gekauft, nach dem Motto: „Die brauchst du schon noch mal“. Nun war es so weit. Die Verschraubung wurde wieder mit der Gussrahmen-Technik imitiert. Noch ein Tipp: Wenn ich gleichförmige Polystyrol-Teile benötige, schneide ich mir die benötigten Teile grob aus und hefte sie mit einem winzigen Tropfen – wirklich nur einen Hauch – Sekundenkleber zusammen. Dann kann ich die Teile in Form schleifen und trenne sie dann wieder mit dem Cuttermesser. So erhält man Teile, die die gleichen Maße haben.



So sah das Boot aus, als wir es im Urlaub mit dabei hatten



Das Netz kam aus einem Supermarkt und enthielt ursprünglich Limetten



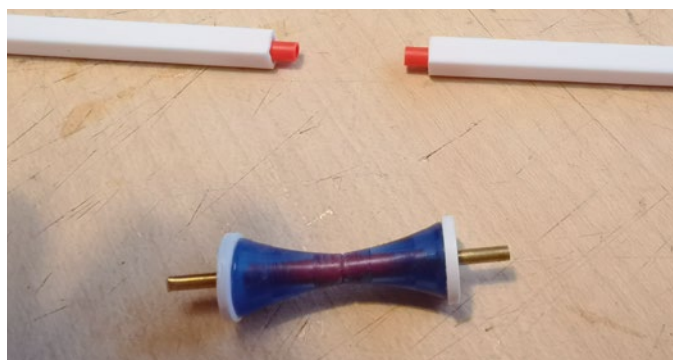
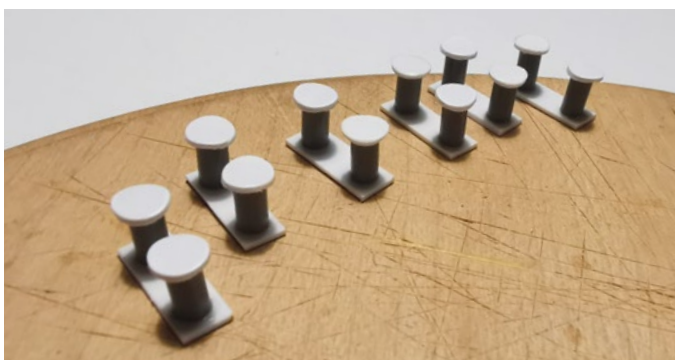
Aus Holz, PS-Material und Draht entstanden die Scherbretter



Die Netzwinde besteht aus PS, einer Garnspule und etwas Draht



1) Die Rettungsringe wurden über einem Kupferrohr gebogen, passend abgeschnitten und dann mit Farbe, Garn und roten Streifen aufgehübscht. 2) Die Reling wurde aus einem passenden Kupferdraht zusammengelötet



Abschnitte vom Gussrahmen und mit einem Locher ausgestanztes PS ergeben Poller

Für die Rolle des Heckauslegers sind zwei Spitzen von Kugelschreibern zusammengeklebt

Ausrüstungsgegenstände

Die Winde für das Netz ist komplett aus Polystyrol, etwas Messingdraht und einer Nähgarn-Spule selbstgebaut. Die Winden für die Seile waren bereits fertig und beim Boot dabei. Die Treppe war auch beim Schiff vorhanden. Diese habe ich noch mit Stücken von Paketband, die Rautenblech nachbilden sollen, verfeinert. Die Rettungsringe wurden aus einem Stück Gussrahmen von einem Revell-Bausatz gebaut. Erwärmt, um ein Kupferrohr gewickelt, mittig mit einem Cuttermesser auf Maß geschnitten und dann beide Enden miteinander verklebt.

Danach wurde lackiert und die Rettungsschnur mit Sekundenkleber angebracht. Die roten Bänder dafür stammen von einer Einkaufsplastiktüte. Die Halterungen der Rettungsringe entstanden wieder aus Polystyrol in 0,5 mm Stärke. Vorab habe ich eine Schablone aus Pappe angefertigt, sodass die Halterungen zum Durchmesser der Rettungsringe passen. Anschließend wurden die Umrisse auf das Polystyrol übertragen, ausgeschnitten und unter Einfluss von Wärme in die gewünschte Form gebogen.

Für die Reling habe ich aus Kabeln Kupferdraht entnommen, ein Ende in das Futter meines Akkusraubers gespannt, das andere Ende in einem Schraubstock geklemmt und auf Zug gerade gedreht. Kupfer ist zwar sehr weich, aber für die geringe Höhe der Reling an diesem Modell ausreichend stabil. Mit Hilfe eines kleinen Lötbrenners habe ich die einzelnen Segmente zusammengelötet. Der Mast besteht wieder aus Polystyrol – man merkt, dass ich das Material liebe. Das Radar ist einfach ein angepasster Deckel aus der gelben Tonne. Die Poller wurden auch aus einem Revell-Guss-

rahmen und wiederum Polystyrol gebaut. Die runde Platte der Poller wurde einfach mit einem Locher ausgestanzt, etwas gerade gebogen und alle Teile mit Revell-Kleber zusammengefügt.

Den Heckausleger habe ich aus einem ABS-Vierkantprofil, Polystyrol, Messingdraht und zwei Kugelschreiberspitzen erstellt. Das obere Gerüst ist aus dem ABS-Vierkantprofil gebaut worden, die breiten unteren Stützen und die Abdeckung an den Seiten aus Polystyrol und die Verschraubungen wurden wieder mit der Gussrahmen-Technik imitiert. Die große Laufrolle oberhalb wurde mit zwei aneinander gefügten Kugelschreiberspitzen nachgebildet. Sie ist auf einem Stück Messingrohr gelagert, das in den ABS-Vierkantprofilen endet. Die Leiterstufen habe ich einfach aus Messingdraht zu-rechtgebogen und mit Sekundenkleber an dem Gerüst befestigt.

Lichtschaltung

Die Schaltung für die Beleuchtung wurde Oldschool realisiert. Die Servos hatte ich noch und die kleinen Tastschalter gibt es günstig zu erwerben.

TECHNISCHE DATEN

ENTON 7

Länge:	510 mm
Breite:	170 mm
Rumpf:	ABS
Aufbauten:	Holz
Motor:	540er-Brushed-Motor aus einem RC-Car



Das Fanggeschirr ist fertig auf den neuen Winden aufgerollt



Für das Schalten der Beleuchtung sind Servos mit Tastschaltern installiert



Vier Servos reichen aus, um alle Schaltzustände abzubilden



Die Jungfernfahrt nach dem Refit und der Taufe der ENTON 7

Auch hier kam wieder mein Lieblingsmaterial Polystyrol zum Einsatz. Daraus habe ich einen Halter für die Tastschalter zugeschnitten, der einfach in der passenden Höhe mit Heißkleber auf den Servo geklebt wurde. Die Schalter habe ich ebenfalls mit Heißkleber befestigt. Der Weg des Servoarms lässt sich wunderbar mit der Fernsteuerung einstellen, sodass er nicht über sein Ziel hinauschießt. Dafür nutze ich eine Graupner mz-12 Pro.

Über die Lichtsteuerung kann ich vier verschiedene Lichter ansteuern. Die Tastschalter können als Ein- oder Wechselschalter genutzt werden. So lässt sich der Stromkreis mit einem Schalter einschalten, dann leuchten die Positionslichter, die Innenbeleuchtung und ein Teil der Beleuchtung am Mast. Der zweite Schalter lässt das Licht am Mast von Grün-Weiß (Schiff in Fahrt) auf Rot-Rot (Schiff ist manövrierunfähig) wechseln. Der vordere Strahler und die drei hinteren lassen sich mit den beiden anderen Schaltern getrennt ein- und ausschalten. Die LEDs stammen alle von Lichterketten, die ich einfach

Klasse für den Modellbau finde, da man sie sehr günstig bekommt. Man kann sich die LEDs, die gebraucht werden, einfach von der Lichterkette abknipsen und hat gleich etwa 40 mm Kabel zum Verlöten an den LEDs dran. Die Lichterkette, die ich nutze, wird im Boot mit zwei AA-Batterien mit 3 V betrieben. Ich habe auch keine Widerstände verwendet, da in der Lichterkette auch keine verbaut waren.

Beschriftung des Modells

Die Beschriftung habe ich am PC selbst erstellt und einfach auf Schiebefolie ausgedruckt. Das ist ganz simpel, man erstellt sich mit einem Schreibprogramm seine Schriftzüge in der gewünschten Schriftart und Größe und druckt sie auf Schiebefolie aus. Anschließend wird der Bogen mit Klarlack versiegelt. Dann kann man die Aufkleber ausschneiden, in Wasser einlegen und auf seinem Modell platzieren. Ganz wichtig ist, danach die Aufkleber am Modell mit Klarlack zu versiegeln, da sie sich sonst im Wasser wieder lösen können. Am besten die Schriftzüge immer vorab einmal auf normalem Papier ausdrucken, um zu

schauen, ob die gewählte Schriftgröße passt. Ich empfehle, den gesamten Bogen zu bedrucken. Irgendwas kann man ja immer hinzufügen, was man für spätere Modelle gebrauchen kann, da man ansonsten Material verschenkt.

Abschluss des Projekts

Es wurden noch Türgriffe aus Messingdraht hergestellt, Scheibenwischer aus Polystyrol, Kabel am Lautsprecher und Türschlösser durch die Gussrahmen-Technik imitiert. Lampen, Lüfter und die Rettungsinsel hatte ich noch in meinem Fundus liegen. Ein bisschen gealtert wird der Kutter noch und eventuell werden ein paar Warnschilder sowie eine Beschriftung der Rettungsinsel und des Radars angebracht. Ansonsten bin ich mit dem Ergebnis sehr zufrieden. Das Schiff hat keinen genauen Maßstab. Es ist, was das Fischernetz und die Seilführung angeht, sicherlich auch nicht alles so wie bei einem Original, aber das war bei diesem Projekt auch nicht das Ziel. Es sollte einfach ein schönes Schiff werden, das auf dem Wasser etwas hermacht, und ich denke, das ist mir gelungen. ■

Seenotrettungsstationen in Irland

Zu Besuch bei der großen Familie

SchiffsModell-Autor Jörg Harms hat bei seiner Rundreise durch das südliche Irland verschiedene Rettungsstationen der Royal National Lifeboat Institution, kurz RNLI, besucht und dabei neben dem typischen irischen Wetter auch viele ungemein nette Seenotretter kennengelernt.

Wenn man in der Republik Irland ist, klingt „Royal National“ etwas verwirrend. Bei den überwiegend freiwilligen Seenotrettern und ihren Helfern der britischen und irischen Inseln steht aber vor allem eines im Vordergrund: „We are one crew“ (Wir sind eine Familie). Und das schon so seit Beginn der Tätigkeit der RNLI auf der irischen Insel, die damals noch zum britischen Empire gehörte. Als in den 1920er-Jahren die Unabhängigkeit für die Republik Irland kam, da war die rein durch Spenden finanzierte

Eigenständigkeit der RNLI ihr großer Vorteil. Unabhängig von politischen Differenzen und Stress, auch im freien Irland, blieb die „Familie“.

Das erste RNLI-Rettungsboot und einige ausgemusterte Einheiten habe ich 2015 bei der großen Parade anlässlich des 150. Seenotretter-Jubiläums sehen können. Durch einen Modellbaukollegen aus dem Süden wurde ich dann im zweiten Corona-Winter mit dem RNLI-Virus angesteckt und baue seitdem an einem Bootshaus mit einem TYNE-Klasse-Rettungsboot und Ablaufbahn.

Reisevorbereitung

Auf die Frage, ob ich denn eine Liste der irischen Rettungsstationen bekommen kann, bekam ich das erste Mal die Antwort: „Wir sind eine Crew“. Immerhin gibt es eine Übersichtskarte mit allen Stationen auf den britischen und irischen Inseln. Damit kann man die einzelnen Stationsseiten bei der RNLI relativ einfach finden. So erhält man meist eine Kontakt-E-Mail oder Telefonnummer und weitere Informationen. Die Stationen wurden vorab bei Google Earth gesucht und die Liegeplätze der Boote markiert. Diese liegen nämlich nicht im-

Text: Dr. Jörg M. Harms

Fotos: Dr. Jörg M. Harms, Imke L. Harms



mer in den Rettungsschuppen, sondern oft auch etwas abseits im Wasser. Auch lässt sich abschätzen, ob man überhaupt nahe genug herankommt oder ob das Hafengebiet abgesperrt ist.

Durch mein Bootshaus-Projekt hatte ich mich schon früher mit der Station Wicklow beschäftigt. Dort ist das letzte TYNE-Lifeboat im Jahr 2019 ausgemustert worden. Daher habe ich mir bereits vor meinem Abflug einen festen Besichtigungstermin organisiert. Das war überhaupt kein Problem. Egal, wo man sich per E-Mail oder Telefon meldet, bei der RNLI sind alle sehr hilfsbereit.

Die RNLI unterscheidet ihre Einheiten in All Weather Lifeboats (kurz ALB, Offshore-Rettungsboote) vom Typ SEVERN (17 m), TAMAR (16 m), TRENT (14 m), SHANNON (13,6 m), alle mit maximal 25 kn, sowie MERSEY (11,4 m, 17 kn) und Inshore Lifeboats (kurz ILB, küstennahe, offene Rettungsboote), in Irland vertreten durch die bis 35 kn schnellen 8,6 m langen B-Klasse-RIBs und das 5 m-D-Klasse-Schlauchboot (25 kn). Eine Übersicht über alle aktiven Bootstypen findet man online: <https://rnli.org/what-we-do/lifeboats-and-stations/our-lifeboat-fleet>

Es geht los

Am Tag nach unserer Ankunft fuhr wir eine Runde durch Connemara im Mittelwesten Irlands. Wenn einem auch immer gesagt wird, in Irland hätte man alle Jahreszeiten an einem Tag, wir hatten an einigen Tagen nur November. Auf dieser Strecke lag Killmore Abbey, ein ehemaliges Herrenhaus. Augenfutter für die Frauen und ein cleverer Schachzug, wie sich später noch herausstellte. Der Regen, die schmalen Straßen und das ungewohnt breite Auto machten die Strecke nicht wirklich schnell. Allzu oft länger anhalten brachte aber auch keinen Spaß. „Ich würde gerne nach Clifden zum Lifeboat schauen.“ „Fahr einfach, es regnet eh.“

Die erst 1988 mit einem kleinen Schlauchboot der D-Klasse gegründete Station hat 1998 am Ende des Küstenwegs ein neues Bootshaus mit einem B-Klasse-RIB bekommen. Auf dem Hänger stehend wird dieses von einem speziellen Talus MB-764-M3-Traktor über die lange Beton-Slipway zu Wasser gelassen. Der M3 kann bei ungünstigen Wetterbedingungen bis zur Oberkante seiner Fenster ins Wasser fahren. Für die Notaufnahme des RIB gibt es ein Netzfangsystem, in den das Boot bei

schlechtem Wetter hineinfahren kann, was ein rasches Herausholen ermöglicht. Für dieses Boot sind ein Traktorfahrer, vier Personen Besatzung, der Stationsmanager und mehrere Personen Sicherheitspersonal im Einsatz.

Angekommen, treffe ich draußen im Regen den wartenden Stationsmechaniker Thomas Davis, den einzigen Festangestellten der Station. Er wartet auf Inspektoren der Irischen Coast Guard, die das Zubringerschlauchboot und das B-Klasse-RIB inspizieren wollen. Aber zwischendurch kann er mir für fünf Minuten das Bootshaus zeigen. So stand ich das erste Mal vor der beeindruckenden Traktor-RIB-Einheit. Ein paar Infos und Worte gewechselt und schon kamen die Inspektoren von der Coast Guard in den Schuppen. Ich war glücklich, hätte ich bei dem Wetter doch niemals erwartet, jemanden dort zu treffen.

Launch A Memory

Während des Wartens konnte ich das an einer Boje liegende, erst im letzten Jahr stationierte ALB-SHANNON betrachten. Dieses Boot gehört zur „Launch A Memory“-Flotte. Für eine Spende kann man den Namen eines Liebsten auf der Kennung des Bootes verewigen.



Meine erste Begegnung mit der RNLI war 2015 in Bremerhaven



Das RIB der B-Klasse in der neuen Bootshalle von Clifden



Eine Übersicht der Rettungsbootstationen der RNLI in Irland (Stand 01/24)



Der Sliptrecker M3 kann notfalls auch bis zur Oberkante der Fenster ins Wasser fahren



Das SHANNON-Boot liegt in Clifden weit draußen vor Anker

An der Slipway steht ein Schild mit einer Kopie der beiden Kennungen mit allen Namen. Ich finde, eine tolle Idee.

Auf dem Weg zur nächsten Unterkunft schauen wir bei der 1994 gegründeten Station Galway vorbei. Dort ist auch ein ILB-B-Klasse-RIB stationiert, welches mit einem Kran zu Wasser gelassen wird. Dieses Mal haben wir Pech, zwar ist die Tochter unserer Vermieter dort mehrere Tage die Woche vor Ort, aber leider nicht an jenem Tag. Einen weiteren Kran sehen wir Tage später bei der 2003 gegründeten Station in Kinsale, auch dort war leider gerade niemand da.

Unabhängige Freiwillige

Die RNLI ist eine von über 95% Freiwilligen (Volunteers) getragene Organisation, lediglich bei Stationen mit ALBs kümmert sich ein festangestellter Mechaniker um Boot und Station. Zu den freiwilligen Bootscrews kommen mindestens noch ein Stationsmanager, der auch in Verbindung zur Coast Guard steht, Sicherheits- und Launch-

Personal sowie große Gruppen von freiwilligen Spendensammlern. Die stellen alles Mögliche auf die Beine, um Geld zu sammeln. Die RNLI ist, wie auch die DGzRS, eine unabhängige Institution, die nur von Spendengeldern finanziert wird, was anhand der Menge der RNLI-Stationen eine immense Aufgabe ist. Nur die Einsatzkoordination liegt dabei, anders als bei uns, in den Händen der jeweiligen Coast Guard. Vorgegeben ist mindestens einmal Training im Monat, die meisten Stationen führen aber ein wöchentliches Training durch, teils an wechselnden Wochentagen.

Die TRENT-Klasse

Auf dem Weg zur Halbinsel Dingle machen wir einen Abstecher zum Hafen von Fenit. Fast am Ende der Tagesstrecke passieren wir die lange Mole und erreichen die Station in dem Moment, als das Boot gerade von einer Sonntags-Übung zurückkommt. Ein Blick ins Gebäude, niemand da. Der Weg zum Boot ist durch zwei Gittertore versperrt, Hafenanlage eben. Nun schlepe ich aber

nicht umsonst immer ein Teleobjektiv mit mir herum. Am Rande des Hafens bekomme ich gute Sicht auf das Schiff und kann einige Fotos machen. Mit zwei Motoren erreicht das Boot 25 kn und hat eine Reichweite von bis zu 250 sm. Gebaut aus epoxidfaserverstärktem Verbundwerkstoff mit Platz für insgesamt 73 Menschen, ist es bis zur Aufnahme von 20 Schiffbrüchigen durchkenterfähig. Von der knapp über 14 m langen TRENT-Klasse wurden bis 2003 38 Boote gebaut. Seit einiger Zeit werden die ersten durch die neuen SHANNONS ersetzt.

Fenit wurde im Rahmen des Westküsten-Aufstockungsprogrammes 1994 nach 35 Jahren wiedereröffnet. Trotz wenig Schiffsverkehr waren die Stationen an der Westküste einfach zu weit voneinander entfernt, um Hilfesuchende in vertretbarer Zeit zu erreichen. Da quasi um die Ecke große Strände liegen und viel Wassersport betrieben wird, liegt in Fenit zusätzlich noch ein ILB D-Klasse Schlauchboot zum schnellen Einsatz in einem Schwimmdock.



Für eine Spende wird der Name auf die Kennung am Bug geschrieben



Das RNLB ROBERT HYWEL JONES WILLIAMS im Fischerhafen von Fenit



Mit einem ausreichenden Teleobjektiv sind Detailfotos möglich



Der Gruppenraum der Courtmacsherry-Station mit Ausblick auf das neue SHANNON

Der Süden

Auf den Halbinseln Kerry und Beara sind die größten ALBs, die 17 m langen Boote der SEVERN-Klasse, stationiert. Beide Stationen liegen für uns zu weit weg, um dort mal eben vorbei zu schauen. Nach einer Schraube im Reifen fällt auch noch der Besuch beim 16-m-TAMAR in Baltimore weg. Die Strecke nach Cork muss aus Zeitmangel etwas abgekürzt werden. Glücklicherweise bin ich, als am nächsten Morgen anstelle des Stadtbummels ein „Lass uns an die Küste fahren“ kommt. Gut vorbereitet, hatte ich natürlich eine schöne Strecke, das Ende des Wild Atlantic Ways, im Auge. Angefangen wird mit einem der beeindruckenden Steinkreise in einer grünen nasen Wiese, dem Dromberg Stone Circle. Ein bisschen Strände und Brandung und wir kommen in Courtmacsherry an.

Wieder mal regnet es durchgehend Bindfäden. Am Eingang der Stadt steht eine Kirche, vor der jede Menge Autos parken. Warum, erfahre ich kurz danach im Bootshaus. Ich sehe beim

Vorbeifahren die Tür aufgehen, habe den Kamerarucksack gegriffen und bin schnell rübergefahren. Jemand liefert Kartons, ich frage, ob ich reinschauen darf. Er zeigt nach oben. Dort finde ich Stuart Russell, den Stationsmechaniker in Hemd und Krawatte. Er muss zu einer Beerdigung eines ehemaligen Rettungsmanns, aber zehn Minuten bekommen wir hin. Wieder Sauwetter und wieder Glück im Pech.

Austausch

Wir sind im Besprechungsraum. Dort, und sonst auch in der ganzen Station, hängen Bilder und stehen alte Werbematerialien, Sammelschiffchen und natürlich die Modelle der vorigen Rettungsboote. Und davon gibt es einige, Courtmacsherry Harbour ist, wie auch Arklow und Wicklow, Ende der 1850er-Jahre in die RNLI aufgenommen worden. Im Umkleideraum liegt ein Stapel frisch gelieferter Rettungswesten in Plastikverpackung. „Die kann die Crew beim nächsten Trainingsabend zusammenbauen“, sagt er grinsend.

Neben den Coxwains, den Vormännern, sind die Stationsmechaniker für das Training vor Ort zuständig. Um zum Rettungsboot zu gelangen, nimmt die Crew das an einer Umlaufleine liegende kleine Boot. Ist das Wetter hier in der Bucht zu heftig, haben sie im Bootshaus noch eine abgespeckte Version eines D-Klasse-Schlauchboots. Das wird auch mal für kleinere Einsätze genommen, wie jetzt gerade, um einen Hund von einer Sandbank zu retten. Neben unserem Gespräch über die Station und die RNLI kommen wir schnell auf den Untergang der VERITY vor Helgoland zu sprechen und wie die DGzRS und die Seenotrettung in Deutschland so funktioniert.

Kinderkrankheiten

Das neue SHANNON haben sie erst seit Beginn des Jahres. Es ist ein völlig anderes Fahren. Man muss sich umgewöhnen von den herkömmlichen Rettungsbooten zum neuen Jet-Antrieb. Die RNLI bietet zahlreiche Schulungen und den Crews reichlich Gelegenheit, diesen Bootstyp kennenzulernen. Wieder



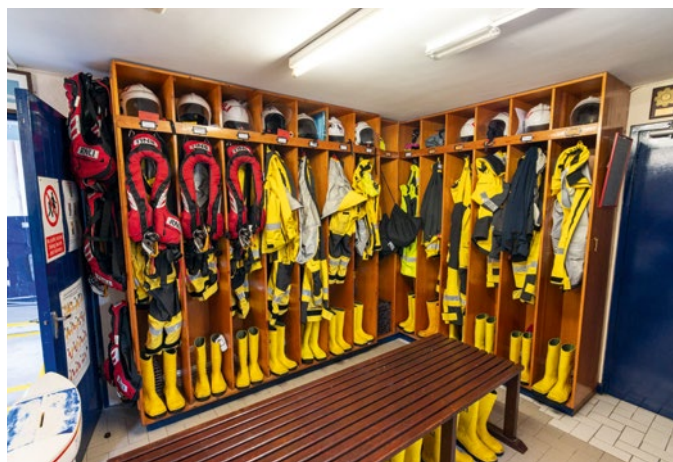
Im alten Stationsgebäude von Wicklow steht ein Schlauchboot der D-Klasse



Mit dem angekoppelten Launch-Traktor geht es direkt ins Wasser



Eine Übersicht der Crews des SHANNON- und D-Klasse-Boots in Wicklow



Egal wo man hineinkommt, die Einsatzkleidung hängt ordentlich und griffbereit



Auf der langen Mole von Wicklow sind alle ehemaligen Rettungsboote aufgemalt



In Wicklow liegt das Boot an der Kaimauer zwischen vielen potenziellen Kunden

kommt die Familie ins Spiel, wenn nicht online oder lokal möglich, wird gemeinsam am RNLI-College in Pool (Südengland) ausgebildet. Beim neuen SHANNON gibt es allerhand Kleinigkeiten, die noch nicht so optimal funktionieren. Das höre ich später auch in Wicklow. Allerdings nichts, wodurch die Ausfahrten gefährlich sein könnten. Dann ist die Zeit leider um, wir hätten noch lange weiterreden können. Er schließt die Station ab und läuft zur Beerdigung. Ich gehe auf die andere Straßenseite zum örtlichen Krämerladen und kaufe meine ersten RNLI-Souvenirs.

Am Ende des Wild Atlantic Ways erreichen wir die 2003 errichtete Station Kinsale. Wie in Galway wird hier das B-Klasse-Boot mit einem Kran zu Wasser gelassen. Viele dieser neuen Stationen rund um die irische Insel sind dem zunehmenden Wassersport und Outdoortrend geschuldet. Grob geschätzt dienen heutzutage über 90% der Einsätze dem Freizeitsport oder Spaziergängern, die von der Flut eingeschlossen wurden oder von Klippen fallen. Eine nicht zu vernachlässigende Zahl der Geretteten

sind dabei auch Tiere. In Deutschland ist die Entwicklung vergleichbar.

Das Highlight am Ende

Pünktlich um 10 Uhr betrete ich das Stationsgebäude von Wicklow. „Du musst Peter sein, wir haben eine Vereinbarung.“ – „Haben wir? Ah, da war etwas vor zwei Wochen – kein Problem, schau dich um, ich zeig dir gerne alles.“ Und dann geht es los, die alte Slipway, auf der bis 2019 das TYNE zu Wasser gelassen wurde, ist jetzt eine Betonbahn mit einem D-Klasse-ILB, am Platz der Winde steht ein Traktor. Vorher stand dieses Gespann im Aufbau, aber der Weg von dort ins Wasser war umständlich. Das geht jetzt viel schneller und gleichzeitig ist ein Raum für Schulung und Treffen der Crew frei geworden. Schnell sind wir wieder beim Unglück in der deutschen Bucht und den Unterschieden zwischen den Rettungsgesellschaften.

In der Bootshalle hängen auf beiden Seiten die handbeschriebenen Holztafeln mit Geretteten, Besatzungen und Sponsoren. Es fallen mir einige Dinge

auf, die auch bei meinem Bootshaus vorkommen, deren Sinn oder Funktion mir aber bisher unklar waren. Schnell ist das erklärt und wir sind im Modellbau-bereich. Sie haben gerade ein TYNE im Maßstab 1:12 geerbt, mit Modellbauplänen, welche ich nicht besitze. Während ich das Schlauchbootgespann ausgiebig fotografiere, holt er die TYNE-Pläne, damit ich sie ablichten kann. Zum TYNE gibt es natürlich auch noch viele weitere Informationen, und beide schwärmen wir von dem einzigartigen Sound der zwei Detroit-DDEC-V6-Diesel.

Gut 80.000 £ kostet das Schlauchboot mit Ausrüstung. Das klingt viel, wenn man aber die ganzen Luken, Taschen und Extras sieht, ist das kein Wunder. Diese 5 m langen Boote ergeben in 1:10 sicher nette kleine Modelle, welche man sich, ausgehend von einem vergleichbaren Schlauchboot oder 3D-Modell, relativ einfach selbst entwickeln kann. Die vielen Extras der Ausrüstung machen es interessant. Diese kleinen küstennahen Rettungsboote werden oft als Zweitboot auf Stationen eingesetzt. Insgesamt sind bei der RNLI 110 aktive



Ich bekam eine vollständige Tour durch das gesamte Boot



Das ALB vom Typ SHANNON wird in der nächsten Ausgabe ausführlich dargestellt



Vor dem Stationshaus von Arklow steht eine Infotafel mit viel Geschichte



Das RNLB GER TIGCHELAAR vor der Station in Arklow

Boote der seit den 1960er-Jahren existierenden D-Klasse im Einsatz.

Drauf, drinnen, drunter, drüber

Dann fahren wir mit dem Auto zum SHANNON. Es gibt vorgeschriebene Zeiten, in denen er bei einem Call erst in der Station und dann am Boot sein muss. Zum Einsatz kommt es aber zum Glück nicht. Peter zeigt und erklärt mir das SHANNON und ich laufe mehrmals ums Deck, zum Steuerstand, in die Kabine, runter in den Raum für Schiffsbrüchige, dann wieder raus und am Ende noch einmal zu den Jets und durch eine Luke wieder an Deck. Ich glaube, er hat jede Luke und Klappe für mich geöffnet und davon gab es viele.

Danach geht es nochmal zurück zum Bootshaus, wo ich etliche Teddys und Souvenirs im kleinen Shop erstehe, natürlich nicht ohne noch eine großzügige Spende zu hinterlassen. Nach über drei Stunden verabschieden wir uns. Mein Kopf ist bis zum Rand gefüllt, vom Ort Wicklow selbst habe ich nichts gesehen. Am Abend stelle ich fest, dass ich kein einziges Foto von dem ganzen SHANNON aufgenommen

habe. Wir sind dann auf dem Weg zum Flughafen nochmal kurz in Wicklow vorbeigefahren und haben es nachgeholt.

Medaillen

Am Nachmittag bekomme ich noch die Chance, kurz in Arklow vorbeizuschauen. Dort liegt die GER TIGCHELAAR bei den Docks. Diesmal ist meine Zeit begrenzt, kurz reinschauen muss aber trotzdem gehen. Es sitzen mehrere Männer am Tisch. „Komm rein, schau dir alles an, mach Fotos, so viel du willst“. Der Lieferfahrer von Courtmacsherry ist auch da. Er hat Medaillen gebracht, die die Mitglieder nach 20, 30 oder mehr Jahren bekommen. Und wieder fühlt man sich wie bei einer Familie. Mit Sicherheit hätte ich auch eine Führung durch das TRENT bekommen. Diesmal muss ich verzichten, aber ich komme bestimmt wieder. Die Offenheit, Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft war einfach unbeschreiblich.

Modelle

Modelle der englischen Rettungsboote sind seit dem Brexit schwer zu bekommen. In England haben Mountfleet Models und Sarik Hobbies nur ehema-

lige Klassen. Speedline Models scheint mit neuem Besitzer gerade wieder in Gang zu kommen. Hier in Deutschland gibt es nur das MERSEY, das WAVENY und ein älteres ILB bei Manfred Sievers und das WAVENY von Billing Boats. Ansonsten bleibt nur der Planbau oder Second-Hand, allerdings auch da meist aus Großbritannien.

Fotos und Infos

Wenige Stationen haben aktuelle Webseiten. Direkt bei der RNLI (<https://rnli.org>) und bei Facebook finden sich aber viele Infos, oft auch mit frischen Updates und vielen Fotos. Seit einigen Jahren gibt es die Serie „Saving lives at sea“ (zur Zeit bei DMAX als „In Seenot-Einsatz an der Küste“) mit live gefilmten Einsätzen. ■

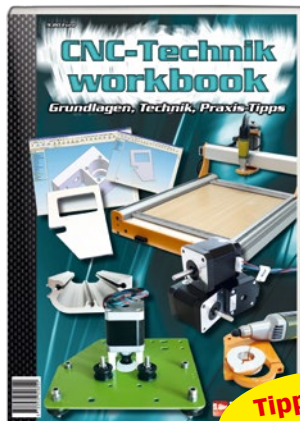
LITERATUR-QUELLEN

„The Lifeboat Service in Ireland – Station by Station“, Nicholas Leach, 2012

„Riders of the Storm – The Story of the RNLI“, Ian Cameron, 2002

SchiffsModell -Shop

**KEINE
VERSANDKOSTEN**
ab einem Bestellwert
von 49,- Euro



CNC-TECHNIK WORKBOOK

Um unverwechselbare Modelle mit individuellen Teilen fertigen zu können, benötigt man eine CNC-Fräse. Das neue TRUCKS & Details CNC-Technik workbook ist ein übersichtlich gegliedertes Kompendium, in dem unter anderem die Basics der Technik kleinschrittig und reich illustriert erläutert werden. Doch nicht nur für Hobbyeinsteiger ist das Buch ein Must-Have. Auch erfahrene Modellbauer bekommen viele Anregungen und Tipps, wie zukünftige Projekte noch schneller und präziser gelingen.

9,80 € 68 Seiten, Artikel-Nr. HASW0013

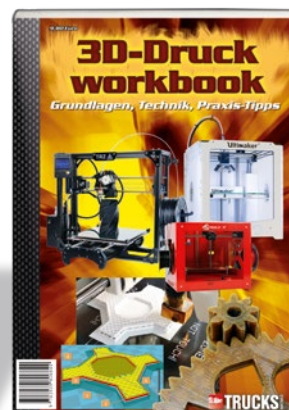
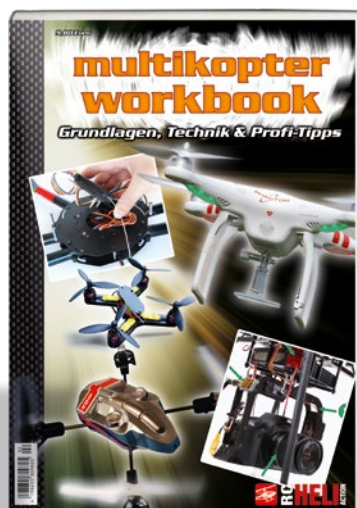
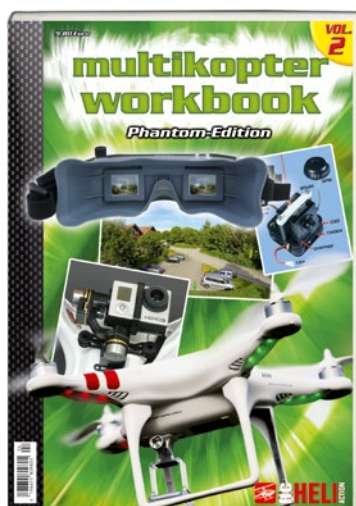
**Tipp der
Redaktion**



U-BOOT-MODELLBAU

Dieses Buch liefert theoretische Grundlagen sowie praktische Bautipps und ist somit der perfekte Begleiter für Neulinge und erfahrene Modellbauer.

4 € 234 Seiten,
Artikel-Nr. 13275



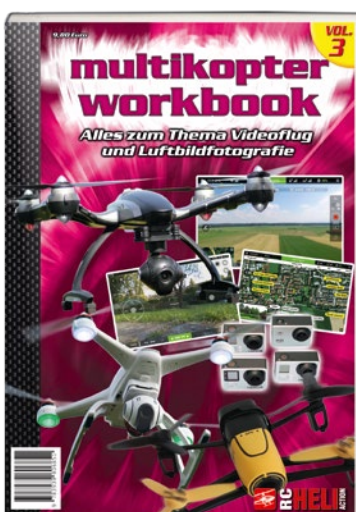
3D-DRUCK WORKBOOK

Noch vor gar nicht so langer Zeit schien es sich um Science Fiction zu handeln, wenn man darüber nachdachte, dass wie aus dem Nichts dreidimensionale Körper erschaffen werden könnten. Die 3D-Druck-Technologie gehört zu den bemerkenswertesten technischen Innovationen, die in den letzten Jahren Einzug in den Modellbau gehalten haben.

9,80 € 68 Seiten,
Artikel-Nr. 12100

MULTIKOPTER-WORKBOOKS

Diese Workbook-Reihe widmet sich allen Facetten des Multikopter-Fliegens. Einsteiger, Fortgeschrittene und Profis finden darin detaillierte Hilfestellungen – von der Wahl des richtigen Modells bis zum Thema Foto- und Videoflug. Zahlreiche Tipps und Beispiele aus der Praxis vermitteln das Wissen dabei spannend und leicht nachvollziehbar.



MULTIKOPTER WORKBOOK VOLUME 1 – GRUNDLAGEN, TECHNIK, PROFI-TIPPS

Ob vier, sechs oder acht Arme: Multikopter erfreuen sich großer Beliebtheit. Wie ein solches Fluggerät funktioniert, welche Komponenten benötigt werden und wozu man die vielarmigen Allrounder einsetzen kann, erklärt das reich bebilderte Multikopter Workbook.

9,80 € 68 Seiten, Artikel-Nr. 12039

MULTIKOPTER WORKBOOK VOLUME 2 – PHANTOM-EDITION

Das Multikopter Workbook Volume 2 – Phantom-Edition stellt die Flaggschiffe von DJI, den Phantom 2 und den Phantom 2 Vision, ausführlich vor, erklärt worauf beim Fliegen zu achten ist, wie man auftretende Probleme erkennt und sie lösen kann. Darüber hinaus werden verschiedene Brushless-Gimbals vorgestellt und es wird erläutert, wie man eine effektive FPV-Funkstrecke aufbaut.

9,80 € 68 Seiten, Artikel-Nr. 12049

MULTIKOPTER WORKBOOK VOLUME 3 – LUFTBILDFOTOGRAFIE

Noch nie war es so einfach, mit einem Multikopter hervorragende Luftaufnahmen zu erstellen. Möglich machen dies neben der rasant fortschreitenden Kopter- und Kamera-Technik vor allem die günstigen Preise – auch im semiprofessionellen Bereich. Der neue, mittlerweile dritte Band des RC-Heli-Action Multikopter Workbook widmet sich genau dieser Thematik.

9,80 € 68 Seiten, Artikel-Nr. 12070

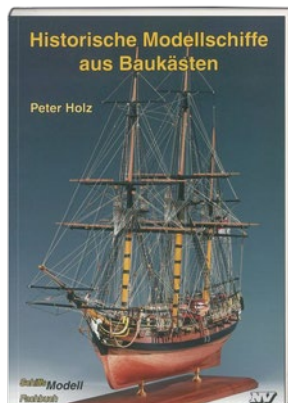
So können Sie bestellen

Alle Bücher, Nachschlagewerke, Magazine und Abos gibt es direkt im **SchiffsModell-Shop**

Telefonischer Bestellservice: 040/42 91 77-110,

E-Mail-Bestellservice: service@wm-medien.de, oder im Internet unter www.alles-rund-ums-hobby.de

*alles-rund-
ums-hobby.de*
www.alles-rund-ums-hobby.de



HISTORISCHE MODELLSCHIFFE AUS BAUKÄSTEN

Der Bau eines perfekten Modells ist kein undurchschaubares Zauberkunststück, sondern verlangt lediglich Geduld, Ausdauer und die Bereitschaft, sich umfassend zu informieren. Als erstes Modell wird man natürlich kein sehr anspruchsvolles oder zeitraubendes Modell wie eine WASA oder eine VICTORY perfekt nachbauen können, doch wenn man mit einem kleinen, relativ einfach zu bauenden Schiff aus einem qualitativ guten Baukasten beginnt und sorgfältig arbeitet, kommt man zu einem Modell, das noch nach vielen Jahren erfreut.

14,99 € Artikel-Nr. 13277



MARINESCHIFFE SAR- UND KÜSTENWACHBOOTE

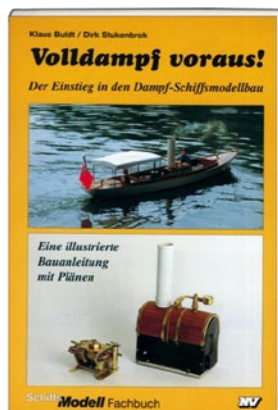
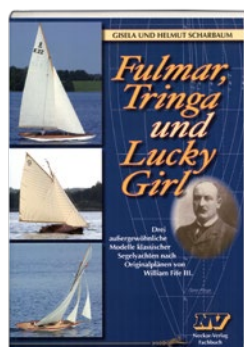
Jeder Anhänger der SAR- und Küstenwachboote braucht dieses Buch. Es zeigt, welche Möglichkeiten Bausatzmodelle bieten und wie man diese aufbaut.

4,99 € Artikel-Nr. 13267

FULMAR, TRINGA UND LUCKY GIRL

Dieses Buch beschreibt die Entstehungsgeschichte der drei Modelle Fulmar, Tringa und Lucky Girl und was sich in deren Kielwasser so alles ereignet hat. Nicht nur der Bau der Modelle, sondern auch die Suche nach Unterlagen und die Kontakte im Bereich der großen Vorbilder werden ausführlich beschrieben. Dadurch kommen bei der Lektüre nicht nur Schiffsmodellbauer, sondern auch alle Freunde klassischer Yachten auf ihre Kosten.

9,99 € 152 Seiten, Artikel-Nr. 13270



VOLL DAMPF VORAUS!

Dieses Fachbuch richtet sich an diejenigen, die erste Gehversuche im Dampfmodellbau machen möchten, aber vorerst keine großen Summen investieren möchten. Um die im Buch beschriebene Dampfmaschinenanlage zu erstellen, sind kaum Vorkenntnisse der Metallverarbeitung nötig. Eine um wenige Werkzeuge »aufgerüstete« Modellbauer-Werkstatt genügt, um das vorgestellte Projekt zu verwirklichen.

9,99 € Artikel-Nr. 13271

HOCHSEESCHLEPPER FAIRPLAY IX

Dieses Fachbuch dokumentiert im ersten Teil auf über 150 Farbfotos das große Vorbild und bietet Hintergrundinformationen zu Einsatz und technischen Details. Im zweiten Teil wird der Bau eines Modells im Maßstab 1:50 ausführlich dokumentiert. Als Besonderheit liegen dem Buch Baupläne für einen Modellnachbau im Maßstab 1:100 bei.

4,99 € Artikel-Nr. 13276



alles-rund-ums-hobby.de
www.alles-rund-ums-hobby.de

Die Suche hat ein Ende. Täglich nach hohen Maßstäben aktualisiert und von kompetenten Redakteuren ausgebaut, findet man unter www.alles-rund-ums-hobby.de Literatur und Produkte rund um Modellbau-Themen.

Problemlos bestellen

Einfach die gewünschten Produkte in den ausgeschnittenen oder kopierten Coupon eintragen und abschicken an:

SchiffsModell-Shop
65341 Eltville
Telefon: 040/42 91 77-110
Telefax: 040/42 91 77-120
E-Mail: service@wm-medien.de

SchiffsModell-Shop-BESTELLKARTE

- Ja, ich will die nächste Ausgabe auf keinen Fall verpassen und bestelle schon jetzt die nächsterreichbare Ausgabe für € 8,50. Diese bekomme ich versandkostenfrei und ohne weitere Verpflichtung.
- Ja, ich will zukünftig den SchiffsModell-E-Mail-Newsletter erhalten.

Artikel-Nr.	Menge	Titel	Einzelpreis	Gesamtpreis
			€	
			€	
			€	

Vorname, Name _____

Straße, Haus-Nr. _____

Postleitzahl _____ Wohnort _____ Land _____

Geburtsdatum _____ Telefon _____

E-Mail _____

Kontoinhaber _____

Kreditinstitut (Name und BIC) _____

IBAN _____

Datum, Ort und Unterschrift _____

Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die vertriebsunion meynen im Auftrag von Wellhausen & Marquardt Medien Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der vertriebsunion meynen im Auftrag von Wellhausen & Marquardt Medien auf mein Konto gezogenen SEPA-Lastschriften einzulösen.

Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

vertriebsunion meynen GmbH & Co. KG, Große Hub 10, 65344 Eltville
Gläubiger-Identifikationsnummer DE54ZZ00000009570

Die Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Ihrer Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte.

SL2403



Klaus Reuters allerletztes Schiff

Ein letzter Gruß

Text und Fotos:
Matthias Schultz

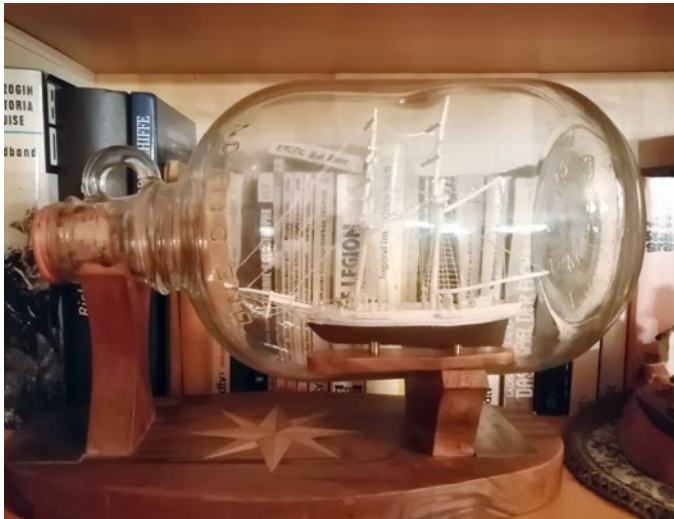
Irgendwann stellt sich jedem Schiffsmodellbauer einmal die Frage: Was geschieht mit meinen Werken, wenn ich nicht mehr bin? Besonders, wenn der eigene Nachwuchs nicht das Faible fürs Maritime geerbt hat. Die in ihren Dimensionen manchmal beeindruckenden Miniaturausgaben berühmter oder auch weniger bekannter Schiffe werden dann trotz der vielen Arbeit, die in ihnen steckt, oftmals nur als lästige Staubfänger abgetan.

Noch viel schwerer dürfte es bei begonnenen, aber aufgrund des Alters vom Erbauer oder gar seines Todes nicht mehr fertiggestellten Werken aussehen. Denn Modellbau ist ein Hobby, das man zwar bis ins hohe Alter ausüben kann. Aber irgendwann ist aufgrund eingeschränkter Sehkraft oder Verlust einer ruhigen Hand einfach Schluss. So erging es auch dem Ende 2020 verstorbenen Klaus Reuter aus München. Der passionierte Buddelschiffbauer hatte viele Jahrzehnte an diesem schönen Steckenpferd seine Freude, etliche Modelle zierten seine Eigentumswohnung im Norden der Stadt. Wenn es

ihm in den Fingern juckte, ging er runter in den Keller und werkelte in der schmalen Abstellkammer an Schiffen unterschiedlichster Provenienz.

Dezente Farbgebung

So entstanden in monatelanger Arbeit mit viel Hingabe und Fingerspitzengefühl Werke wie eine im Überwasserschiff schneeweiß gestrichene Brigg. Der Holzständer ihrer genau eine Gallone fassenden Flasche ist mit einer schönen Intarsienarbeit in Form einer Windrose geschmückt. Oder eine kleine Dreimastbark, auch sie farblich sehr zurückhal-



Eine schneeweiße Brigg schippert durch die Buddel



Dieser Dreimaster ist wie ein Museumsstück von Messingkettten umgeben



Auch in Glühbirnen brachte Klaus Reuter seine kleinen Kunstwerke



Recht italienisch geht es in dieser Buddel mit einer Dreimast-Galeotta zu

tend gestaltet, da naturholzsichtig ausgeführt. Nach Fertigstellung zierte sie ebenfalls seine gut gefüllten Bücherregale im heimischen Wohnzimmer. Überhaupt hatte Klaus Reuter die dezente Ausführung seiner Werke zum stilistischen Merkmal seiner Arbeiten gemacht.

Sein Gaffelschoner FALIE, in einer großen Glühbirne untergebracht, ist hingegen farblich gefasst. Ebenso seine Dreimast-Galeotta, die sich offenbar in „Venezia“ befindet. Zumindest steht es so unter der rechteckigen Flasche. Das Modell eines Fünfmastschoners zeugt hingegen davon, dass er diese Freizeitbeschäftigung schon sehr lange ausgeübt hat, denn das Innere der Flasche ist mittlerweile etwas trüb geworden. Eine ganze Hafenszene hat Klaus Reuter ebenfalls in die Flasche gebracht: Da liegt eine namenlose Schonerbrigg im verschneiten Hafen, eine Gallerieholländer-Windmühle sowie ein Leuchtturm überragen die kleinen, zum Teil expressionistisch-windschiefen Häuschen. Das Panorama erinnert an Szenenbilder des Stummfilms „Das Cabinet des Doktor Caligari“ aus dem Jahre 1920.

Werftszene mit vier Schiffen

In einer anderen, sehr lang gezogenen und ausgesprochen klarsichtigen Flasche ist ein Werftgelände untergebracht. Drei

Schiffe in unterschiedlichen Bauphasen liegen dort neben einem fahrbereiten Zweimaster vor einer niedrigen Häuserzeile. Auch sein Werk „Am Schuhmachertor in Kiel, 1864“ zeigt eine hübsche Hafenszene. Wieder besteht alles aus Holz, lediglich das hellgrün verfarbte Kupferdach der steilen Kirchturmspitze setzt einen farblichen Akzent. Von diesem Modell hatte er auch zur Veranschaulichung mehrere Arbeitsphasen als Einzelstücke gefertigt, mithilfe derer er gut erklären konnte, wie seine Arbeit Schritt für Schritt entstand und dann in Einzelteile zerlegt in die Buddel gewandert ist. Doch fertigte Klaus Reuter nicht nur Buddelschiffe. Er sammelte auch Flaschenkunst aus aller Welt. So wie die Dorfszene unter Palmen oder Jesus vereinigt mit seinen Jüngern zum letzten Abendmahl. Solche Sachen brachte sich Reuter aus dem Urlaub mit.

Übergabe einer Werkstatteinrichtung

Doch irgendwann fordert das Alter seinen Tribut. Und da man sich beim Buddelschiffbau in ganz besonders kleinen Maßstäben bewegt, musste Klaus Reuter einfach Ende des Jahres 2019 schweren Herzens unter seinem Hobby einen Schlusstrich ziehen. Also fragte er beim Buddelschiffbauer-Kollegen Peter Hollander aus Hamburg an, ob er als Mitglied des Gilderats nicht über die Deutsche Buddelschiffer Gilde einen jüngeren Kollegen kenne, in dessen Hände er



Klaus Reuter fertigte nicht nur, sondern sammelte auch Flaschenkunst aus aller Welt



Ein Mitbringsel: Jesus und seine Jünger beim Letzten Abendmahl vereint

zumindest Werkzeuge wie die amco-Drehbank „unimat 3“ sowie eine nach ein paar Lötarbeiten am Motor auch wieder einsatzbereite Fräse desselben Herstellers übergeben könnte. Außerdem hatte er auch noch ein paar selbstgefertigte Spezialwerkzeuge wie lange Zangen und vorgefertigte Kleinteile zu verschenken. Hollander schickte also eine Sammelmail an die Mitglieder der Gilde. Ich antwortete nicht nur als Erster, sondern entsprach auch Klaus Reuters Wunsch nach einem jüngeren Kollegen, da sich das Durchschnittsalter der übrigen Gildemitglieder nun einmal in seiner eigenen Altersliga bewegte. Nach zwei kurzen Telefonaten war klar: Bei der sich nächstbietenden Gelegenheit wird das Modellbauer-Erbe angetreten.

Keine drei Monate später, nämlich am Montag, dem 3. Februar 2020, bot sich bereits diese Gelegenheit. Der Bayerische Rundfunk hatte mich nach München in die Sendung „Wir in Bayern“ als Studiogast eingeladen. Nach dem TV-Auftritt ging es sofort zu Klaus Reuter, der zusammen mit seiner Frau Isolde den Auftritt des jüngeren Buddelschiffbauer-Kollegen selbstverständlich live verfolgt hatte und so schon recht genau wusste, wer da bei ihm vorbeikommt. Es wurde ein netter Abend bei

bayerischem Leberkäse mit Spiegelei und ausgiebig wurde sich über das gemeinsame Hobby ausgetauscht. Zum Abschied wechselte nicht nur die Werkstattausrüstung den Besitzer, sondern auch ein von ihm angefangenes, aber leider nicht mehr vollendetes Modell einer Dreimastbark.

Fortsetzung folgte

Hier beginnt nun die Fortsetzung einer Geschichte, die sich sicherlich manch anderer betagter Modellbauer ebenfalls wünscht: Dass nämlich sein letztes Werk vollendet wird. Auch wenn ich, ehrlich gesagt, nicht besonders versessen bin auf derartige Aufgaben. Ähnliche Anfragen gab es nämlich in der Vergangenheit einige und wurden stets dankend abgelehnt. Doch bei Klaus Reuter habe ich eine Ausnahme gemacht. Denn auch wenn sein begonnenes Buddelschiff beileibe noch nicht fertig zum Einbuddeln war, so war es dennoch so weit fortgeschritten, dass sich der Arbeitsaufwand in Grenzen hielt.

Also nahm ich mir das unvollendete Schiffchen mit den gestreiften Segeln doch noch einmal vor. Da Klaus Reuter stets mit Scharnieren an den Mastfüßen gearbeitet hatte, fixierte ich den noch losen Haupt- und Fockmast ebenfalls in dieser von



Eine ganze Werft passte in diese langgezogene Flasche



Step-by-Step erklärt sich so, wie die Szene in den Behälter kommt



Beim Einbuddeln der JULIA wurde es eng. Sehr eng sogar

mir sonst niemals verwendeten Technik auf dem flachen Deck der Bark und verlötete, so wie er, die Drahtenden von unten. Ein paar Zutaten aus seiner Baumaterialiensammlung von Spieren, Stegen, Fahnen, Dalben und dergleichen komplettierte das Schiffchen. Außerdem wurde einmal über alle Toppen die Botschaft geflaggt: „Klaus Reuter begann es, Matthias Schultz vollendete es 2020“.

Flasche kam zum Schluss

Was ich hingegen auch noch niemals so gemacht hatte war, dass ich für ein fertiges Schiff erst im Nachhinein eine Flasche suchen musste. Normalerweise ist es nämlich genau umgekehrt: Das Schiff wird der Flasche angepasst. In meinem Flaschenfundus fand sich aber glücklicherweise ein exakt passendes und farblich wegen der gelb gestreiften Segel des Schiffs sehr harmonisch ergänzendes Exemplar mit seiner gold gefassten Schulter. Zuerst kam auf den Boden des Behälters eine dünne Lage dunkelblau gefärbten Fensterkitts, eine kleine Boje achtern und eine dreibeinige Dalbe dem Bug voraus. Dann konnte es losgehen mit dem Einbuddeln von Klaus Reuters letztem Werk. Das Heck voran tauchte das Schiff durch den Flaschenhals in den runden Bauch der Buddel.

Es wurde eng, verdammt eng sogar. In der bangen Erwartung, dass auf der anderen Seite nicht alles bruchfrei ankommen könnte, atmete ich erleichtert auf, als dem nicht so war. Dafür stellte sich ein anderes Problem: Das Modell ließ sich nicht mehr in der Flasche wenden. Schließlich sollte die Flasche sich mit der Öffnung nach oben präsentieren. Also das komplette Modell nochmal herausgeholt, den Klüverbaum um einen halben Millimeter gekappt und nochmals versucht.

Nach einigem Geschiebe und Gedränge hat es schließlich geklappt. Allerdings hatte der Bogsprit dadurch, dass Klaus Reuter am Fußpunkt des Klüverbaums schon eine Öse eingelassen und damit geschwächt hatte, einen kleinen Knacks mitbekommen. „Egal“, dachte ich, „ein bisschen Weißleim drauf und dann wird es schon noch halten.“ Vorsichtig wurde das Ganze, nachdem Steuerrad mit Ruderanlagenhaus und zwei Kapps auf das Deck gesetzt waren, strammgezogen und steif gesetzt. Da das Modell kein konkretes Vorbild hatte, wurde es auf den Namen meiner Frau JULIA getauft. Ende 2020 vollendet, erreichten Klaus Reuter per Mail zumindest Bilder von seinem allerletzten, von fremder Hand vollendeten Buddelschiff. Wenige Tage vor seinem Tod. ■



Das Entfalten der Konstruktion war kein Problem, das Wenden in der Flasche schon



Geschafft! Klaus Reuters letztes Werk ist glücklich in der Buddel gelandet



Saisonbeginn in der Meerzeit Büsum

Steife Brise

Text und Fotos: Helmut Harhaus

Jenseits der Verglasung piff ein eisiger Wind aus Osten. Zwei Tage zuvor hatte es zu schneien begonnen und alles war mit einer strahlend weißen Decke dekoriert. Die Spaziergänger waren dick vermummt und schauten dem Treiben diesseits der Glasscheiben interessiert zu. Wir standen in kurzer Hose und T-Shirt im gut beheizten Meerwasser-Wellenbad und beschäftigen uns mit der zweitschönsten Sache der Welt: „Schiffchen schwimmen lassen“. Vor dem Panorama des tief verschneiten Deichs und dem klirrend kalten Küstenstreifen der Nordsee war es doppelt herrlich.

Am 7. Januar 2024 hatte das Wellenbad in Büsum, die Meerzeit, wieder zum großen Schaufahren zum Saisonbeginn eingeladen. Die weitläufige Anlage bot vielfältige Möglichkeiten, Modelle aller Art zu präsentieren. Das begann mit den vier Kleinkinderbecken. Völlig glattes Wasser ohne Wellenbewegung und nur wenige Zentimeter tief. Hier konnten die Miniaturmodelle gefahrlos zu Wasser gebracht werden. Winzige Schlepper, Bohrselversorger, Frachter und Spezialschiffe zogen hier ihren Kurs. Die Tüftler hatten die kleinen Kunststoffmodelle, die ja eigentlich nur als Standmodelle gedacht sind und mühelos auf eine Handfläche passen, schwimmfähig gemacht. Auf den Fotos sind die Dimensionen nur erkennbar, wenn diese Hand auch mit im Bild ist. Die Detaillierung war derart filigran, dass in der Abbildung die Dimension nicht mehr erkennbar war. Schön gebaut und vorgeführt!

Im mittleren Becken, bei etwa 1 m Wassertiefe, zogen Modelle aller Arten und Größen ihre Bahnen. Vom chinesischen Fertigmodell über Baukastenmodelle bis zu eigenen Nachbauten nach Plan wurde so ziemlich alles gezeigt, was die Szene zu bieten hat. Auf diesem Nichtschwimmerbecken war durchgängig reger Fahrbetrieb. Die Modelle wurden ständig ausgetauscht, so kam jeder mal auf's Wasser. Dazu trennten die riesigen Glasfronten das muckelig-warme Raumklima von der kalten Außenwelt.

Seegang gemeistert

So richtig spannend wurde es zu jeder halben Stunde. Dann wurde die Wellenmaschine eingeschaltet und das salzige Meerwasser türmte sich zu meterhohen Wellen, die durchs große Becken rollten und sich im flachen Bereich überschlugen und brandeten. Die Modelle, die seetauglich gebaut worden waren,



Im mittleren Schwimmbecken war durchgehend Fahrbetrieb



Sonst vor Helgoland, heute in Büsum: Der Hochseeschlepper NORDIC



Auch die graue Flotte war mit Schiffen von alt bis modern vertreten



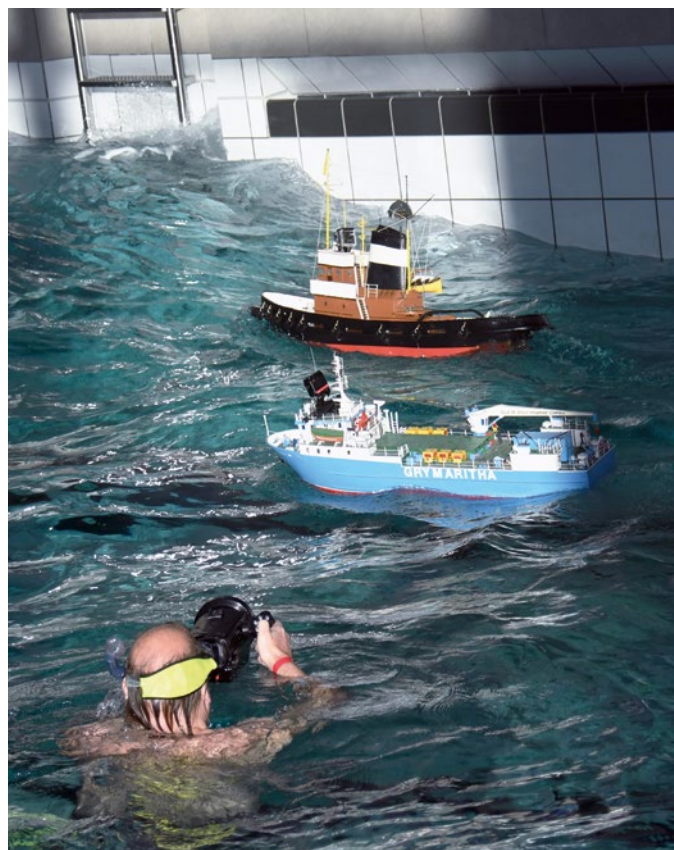
Am Beckenrand war alles zu sehen, was der Schiffsmodellbau zu bieten hat

hatten mit dieser gewaltigen Dünung kaum Probleme. Egal ob massige Schlepper, kleine Yachten oder der vorwitzige Surfer, sie meisterten den Seegang vortrefflich. Wichtig für diesen Spaß ist natürlich, daß die Modelle absolut dicht sind. Denn Wasser im Boot ist schon per se ein Problem. Wenn es zudem salzig ist, ein besonderes Problem, denn Salzwasser mag die Technik innenbords nun überhaupt nicht.

Wenn das Modell steuerlos wird, weil das Ruder nicht mehr funktioniert, ist das Ende nach einigen Wellenbergen besiegelt. Dann zerschellt das Boot nach wenigen Sekunden an der Treppe ins Becken. Die Eskimorolle in der Brandung bedeutet für jedes Schiff, ob Original oder Modell, erstmal das Ende. So hat es dieses Mal zwei Modelle erwischt. Aber der Mehrheit der Schiffsmodelle hat dieser Einsatz nicht geschadet. Ganz im Gegenteil, sie konnten zeigen, was im Modellbau so machbar ist. So zum Beispiel die kleinen Flitzer, die zumeist dem Stil von Yachten nachempfunden und mit überdimensionierten Antrieben ausgestattet waren. Sie schafften es, derart zu beschleunigen, dass sie sich über die Wellen aus dem Wasser katapultierten und Flugstrecken von mehreren Metern absolvierten. Das war wie bei der Vierschanzentournee, sie flogen wie die Möwen draußen auf See. Da ging was ab!

Mehr als 90 Modelle

Es gab viel zu sehen. Die Vereine aus Elmshorn, Husum, Brunsbüttel und die Störpiraten aus Neumünster waren mit wunderschönen Modellen angereist. Sie unterstützten den ausrichtenden Schiffsmodellbauclub Büsum, die Büsumer Modellschippers,



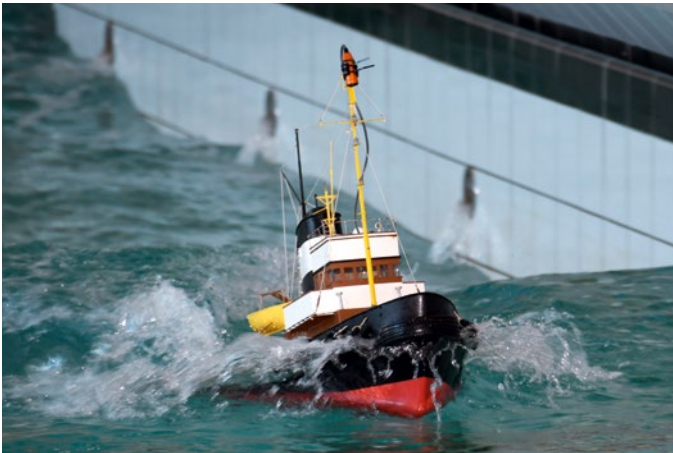
Ebenso war Holger Dreysel von Subwaterfilm wieder dabei zu filmen



Ein wunderbarer Kontrast: Innen warm, außen zwar schön, aber ziemlich kalt



Der Ålandkutter SABRINA war in Büsum wieder unterwegs



Alle halbe Stunde war es wieder soweit: schwere Dünung



Im Salzwasserbecken war der Surfer in seinem Element

nach Kräften. Aber auch zahlreiche Einzel-Modellbauer, deutlich mehr als in den Jahren zuvor, hatten den Weg in die Meerzeit angetreten. Bei meinem Rundgang am Mittag konnte ich mehr als 90 Modelle zählen. Allein die Büsumer Modellschippers hatten neun neue Modelle am Start. Im Großen und Ganzen muss man sagen, dass die Bauqualität von der Detaillierung bis zur Lackierung deutlich über dem normalen Standard bei Schaufahren einzuordnen war.

Der Büsumer Verein hatte in diesem Jahr auch einiges für die Eigenwerbung vorbereitet. Es gab ein Gästebuch und eine Liste für Interessierte. Hierüber konnten Besucher, die Spaß am Hobby gefunden hatten, Kontakt zum Verein aufnehmen. Der Verein bot Hilfestellung über Telefonkontakt an und lud ein zum Clubtreffen in den Friesenhof. Man präsentierte auch die ganze Bandbreite des Modellbaus. Denn man befasst sich nicht nur mit Schiffsmodellen, sondern es gibt auch Gruppen, die sich mit Modell-Lkw-Bau, ferngesteuerten Panzern oder auch dem Flugmodellbau befassen. Selbst der Kartonmodellbau wird betrieben. Eine kompetente Adresse also.

KONTAKT

Interessengemeinschaft der Büsumer Modellschippers
Treffen an jedem ersten Donnerstag im Monat
Restaurant Friesenhof in Büsum, Nordseestraße 66
Telefon: 01 71/267 01 71

Einen Besuch wert

Aber auch die Büsumer Urlauber waren interessiert. Ich hatte zwei Stunden vor Schließung an der Kasse nachgefragt. Man konnte mit Freude verkünden, dass über 200 Besucher ihren Eintrittspreis entrichtet hatten. Die Gäste waren zwar kleidungstechnisch mehr auf eisige Temperaturen vorbereitet als auf die angenehmen 30 °C im Bad. Ganz schnell waren Mäntel und Jacken eher hinderlich, ließen sich aber problemlos ablegen.

Das Resümee ist eindeutig: Das war wieder eine wunderschöne Veranstaltung in einer tollen Halle. Um hier dabei sein zu können, lohnt sich die Mühe der oft weiten Anreise. Wenn man dann noch ein paar Urlaubstage hat, kann man diese in Büsum wunderbar verbringen. Die Nordsee ist zu jeder Zeit einen Besuch wert. ■



Mit der nötigen Motorpower waren sehenswerte Flüge möglich

Lotsenversetzboot MEDEM

Neuer Schwede

Text und Fotos:
Dietmar Hasenpusch

Schon seit einigen Jahren bestellt der Hamburger Lotsbetriebsverein zwei Typen seiner Versetzboote in Schweden. Und ist trotz Sturm in der Nordsee und Eisgang auf der Ostsee sehr zufrieden damit.

Noch unter der Flagge des Baulands Schweden machte am 22. Februar 2022 die nagelneue MEDEM in Cuxhaven ihre Leinen fest. Eins von Deutschlands modernsten Lotsenversetzbooten hatte gerade ihre wohl längste Reise von Schweden durch den Nord-Ostsee-Kanal hinter sich. Das 16,80 m lange und 5,20 m breite Spezialschiff, welches vom im Hamburg ansässigen Lotsbetriebsverein e.V. geordert wurde, wird künftig sein Aufgabengebiet in der Versetzung von Lotsen im Bereich der Unterelbe zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven sowie dessen Hafengebiete finden.

Das bei der Dockstavarvet A/B in Docksta, Schweden, unter der Baunummer 588 gefertigte Fahrzeug wird über zwei MAN-Motoren vom Typ D2676 angetrieben. Diese erzeugen zusammen 1.176 kW Leistung und sorgen mit zwei

Propellern für eine Geschwindigkeit von bis zu 25 kn. Die mit 34 BRZ vermessene und mit modernster Elektronik ausgerüstete MEDEM, deren Bauaufsicht sowie Klassifikation die britische Gesellschaft Lloyd Register übernahm, wird bei der Internationalen Maritimen Organisation unter der Nummer 9922342 im Schiffsregister geführt. Über Seefunk ist das Lotsenversetzboot unter dem Rufzeichen DBPH international weltweit erreichbar.

Die Aufnahme zeigt die 2,5 Millionen Euro teure MEDEM am 30. April 2022 in voller Fahrt bei einem Einsatz auf der Unterelbe vor Cuxhaven. Nach umfangreichen Tests und Erledigung von Restarbeiten erfolgte knapp drei Monate nach der Erstkunft in Cuxhaven am 25. Mai 2022 die feierliche Taufe des Boots durch die parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, Frau Daniela Kluckert. www.hasenpusch-photo.de ■

AUF EINEN BLICK

MEDEM

Schiffstyp:	Lotsenversetzboot
IMO-Nummer:	9922342
Reederei:	Lotsbetriebsverein e.V. Hamburg
Bauwerft/Baunummer:	Dockstavarvet A/B, Docksta/588
Baujahr:	2022
Vermessung:	34 BRZ
Länge:	16,80 m
Breite:	5,20 m
Maschine:	2 MAN D2676
Gesamtleistung:	1.176 kW
Geschwindigkeit:	25 kn
Klassifizierung:	Lloyds Register
Internet:	www.lotsbetriebsverein.de www.dockstavarvet.se



SchiffsModell

VORBILDPOSTER
zum Sammeln





Ein Floß aus Bambusstäben

Schwer beladen

Text und Fotos:
Bernhard Gemein

Wir sind immer interessiert an ausgefallenen Modellen, die eher selten bei Schaufahren oder auf Ausstellungen zu finden sind. **SchiffsModell**-Autor Bernhard Gemein hat so ein Exemplar im Angebot: Ein Floß, das heimlich von einem Motor angetrieben wird.

Auf einer Ausstellung des Modellclub Lahntal wurde ich vor 40 Jahren mit dem Modellbauvirus infiziert. Damals kaufte ich mir einen Baukasten sowie eine RC-Anlage mit 40 MHz, die mir bis heute treue Dienste leistet. Aus dem Bausatz der französischen Firma New Maquettes entstand, durch eine jahrelange Pause unterbrochen, der französische Hafenschlepper AKRAGAS im Maßstab 1:30, klassisch aufgebaut in Spantenbauweise, mit Rumpf und Aufbauten aus Holz. Das ist bis heute mein bevorzugter Baustoff geblieben, was sich in einem großen Lager verschiedenster Leisten, Stäben und Sperrhölzern widerspiegelt. So richtig los ging es dann in meiner Werft aber erst vor zirka zehn Jahren. Mittlerweile liegen in meinem Hafen drei völlig verschiedene Fahrmodelle vor Anker. Dadurch fühlte ich mich bestärkt, in Zukunft nach eigenen Plänen und Fotos zu bauen.

Endlich ein Floß

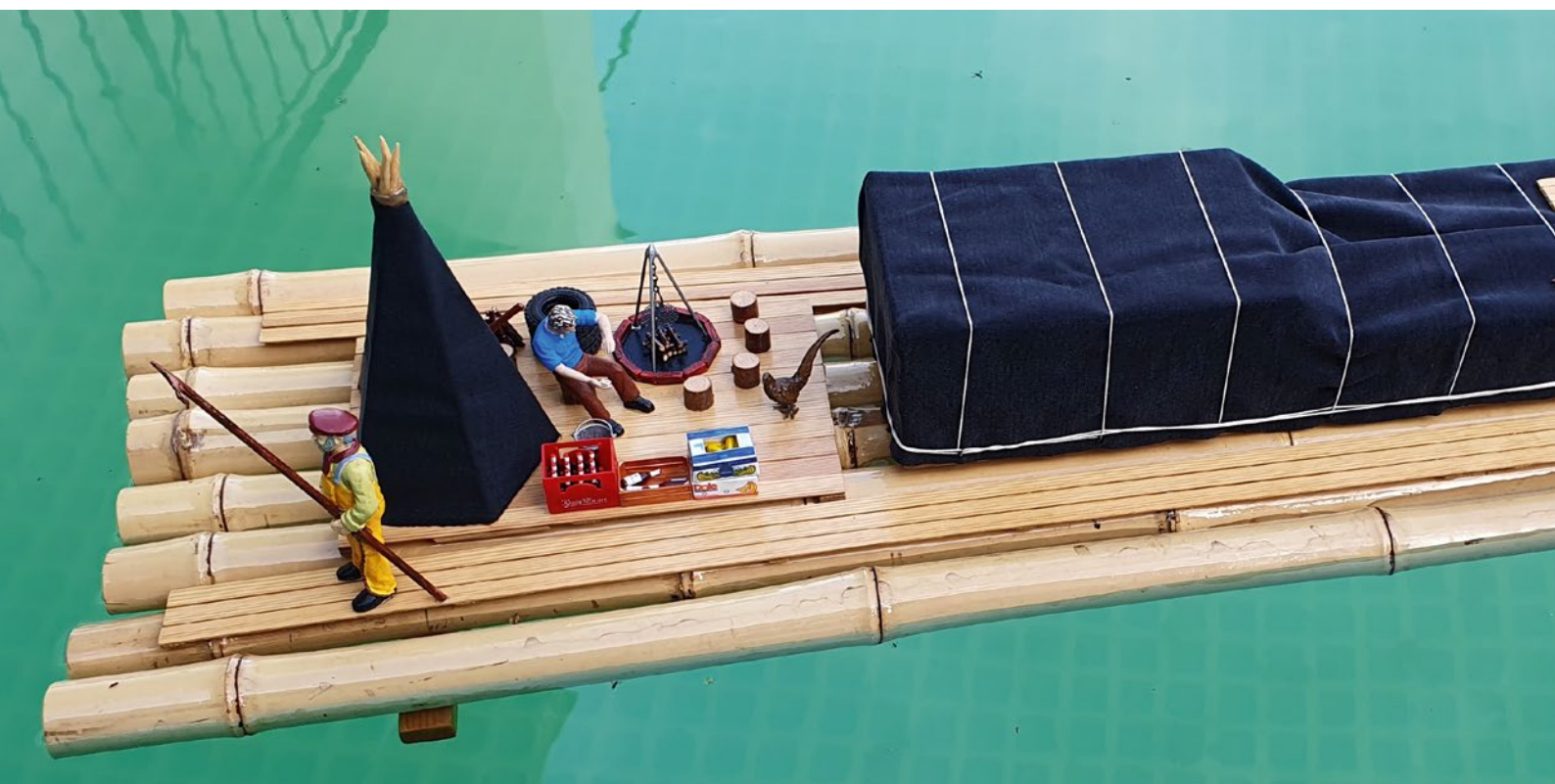
Ich wollte schon länger ein Floß bauen und habe lange nach dem passenden Material dafür gesucht. Durch Zufall entdeckte ich dann etwa 30 mm dicke Bambusstöcke in einem Dekoladen. Die natürlichen Luftkammern machen sie perfekt schwimmfähig. Darum habe ich direkt ein Dutzend mitgenommen. Die Schwierigkeiten fingen damit allerdings erst an. Bambusstöcke sind nämlich rund, an den Knotenstellen verdickt und die meisten leicht gekrümmt. Zuerst mussten also die, welche

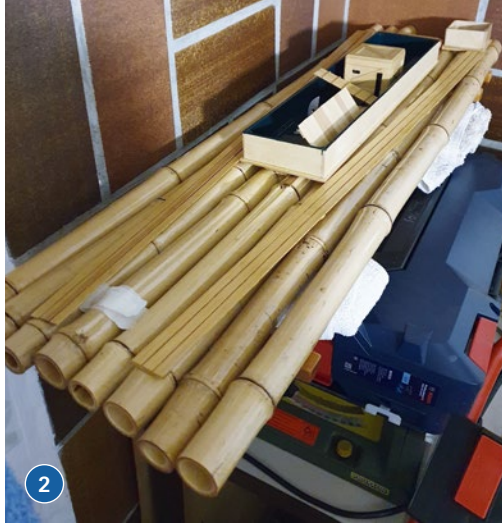
am geradesten waren, ausgesucht und so abgesägt werden, dass an den Enden der Überstand hinter den Knoten möglichst kurz ausfiel. Alles Innere sollte ja als Schwimmkörper dienen. Wie nun befestigen? Der erste Versuch, diese mit Kordel zusammenzuschüren, scheiterte an der mangelnden Festigkeit. Also wurden die acht Bambusstäbe vorne mit einer und hinten mit zwei Holzleisten zu einer Einheit verbunden.

Zwischen den hinteren Leisten sowie zwischen Bambus Nummer vier und fünf wurde das Stevenrohr, in dem die Antriebswelle eine Dreiblattschraube antreibt, schräg nach oben in eine wasserdichte Holzkiste geführt, in der sich Motor, Fahrregler, Empfänger und Akku befinden. Ich habe aus meiner Bastelkiste einen 600e- Bürstenmotor zusammen mit dem bewährten Fahrregler Graupner Navy-V30R eingebaut. Alles unsichtbar, weil der Betrachter am See glaubt, es handelt sich um die Ladung unter einer festgezurrten Stoffplane. In der kleinen Kiste im Heck sitzt schließlich das Servo, das über eine Gewindestange mit dem Ruder verbunden ist und das Floß steuert.

Knoten und Rundungen

Das Ruder ist aus drei Lagen 1-mm-Sperrholz zusammengeklebt und in zwei Messingröhrchen eingehängt. Damit der Auftrieb im Wasser nicht das leichte Ruder aus den Halterungen nach oben drückt, wurde die mittlere Lage Sperrholz im Inneren

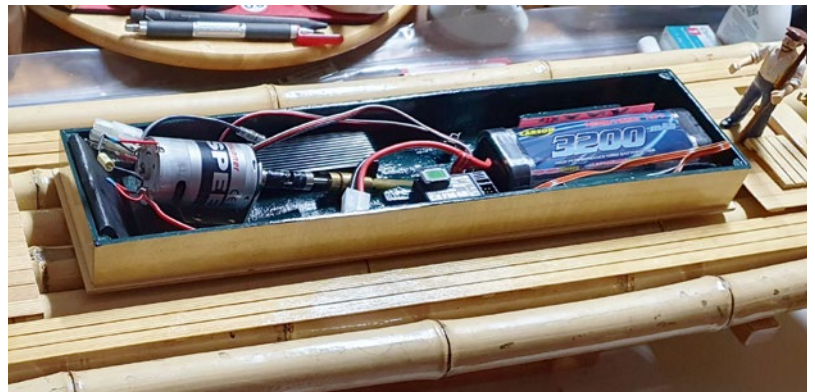




1) Die Bambusstäbe sind von Natur aus krumm und schwer zu koppeln. 2) Aus zwölf Stäben wurden acht ausgewählt, die einigermaßen gerade waren. 3) Auf der vorderen Plattform findet die Stellprobe für das reichhaltige Zubehör statt

ausgesägt und stattdessen ein entsprechend großes Stück Walzblei eingeklebt. Die Schwierigkeit bei den Kisten, den Laufstegen sowie dem Podest bestand natürlich in den Rundungen sowie dem Knoten der Bambusstöcke. Alles musste möglichst unsichtbar vor dem Aufkleben unterfüttert werden. Vor dem Zusammenbau wurden alle Teile mehrfach mit Bootslack wasserdicht imprägniert.

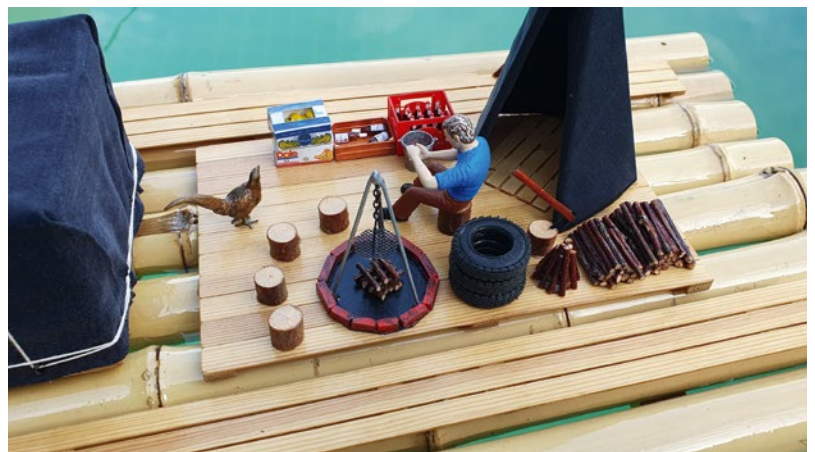
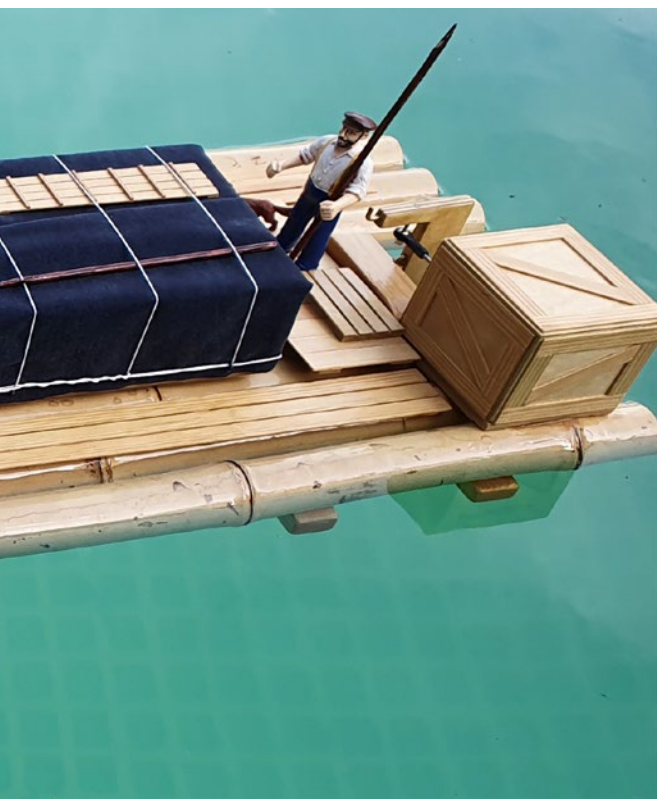
Auf allen meinen Schiffen sieht man, dass ich es liebe, sie mittels Besatzung und viel Bordzubehör mit Leben zu füllen. Bei meinem bevorzugten Maßstab von 1:25 lässt sich vieles davon selber bauen. Man beachte die kleine Axt im Holzblock oder die Feuerstelle mit Dreibeingrill. Das Dreibein stammt aus meinem großen Fundus aus Holzteilen und der Rost ist aus einem ehemaligen Pfannenspritzsieb ausgeschnitten. Darin liegt bei mir die eigentliche Freude am Modellbau, etwas mit den Händen zu erschaffen, dem besten Werkzeug der Natur. ■



Unter der Plane für die Ladung ist die Antriebseinheit versteckt



In der Kiste achtern ist das Ruderservo verborgen



Die Plattform und die Laufstege sind unsichtbar an die Bambusstöcke angepasst



Das Zollboot BUCHHORN von robbe als Motorcruiser

Text und Fotos: Bert Elbel

Die Wiedergeburt

Dass ein Klassiker von robbe nicht als Behördenfahrzeug, sondern als Motoryacht renoviert wird, ist ungewöhnlich genug. **SchiffsModell**-Autor Bert Elbel hat die CORONET übernommen und die Auferstehung noch etwas weiter vorangetrieben.

Viele Modellbauer kennen sehr wahrscheinlich das Gefühl, dass ein Großprojekt immer viel zu lange dauert. Natürlich geht das auch mir so und deshalb habe ich neben einer Mega-Yacht auch noch zwei kleinere Projekte am Start. Frei nach dem Motto: Man kann gar nicht genug Baustellen haben. So bin ich seit einiger Zeit neben einem Schlauchboot auch stolzer Besitzer eines älteren BUCHHORN-Modells von robbe, welches ich als Yachtmodell fertig lackiert und mit kompletter Fahrtechnik von meinem Freund und Modellbau-Kollegen Thomas Sprenger übernommen habe.

Die wenigsten Schiffmodellbauer werden wissen, dass die dänische Werft

CORONET auf der Basis eines Arbeitsschiffs, von dem ein Exemplar als Zollboot BUCHHORN bekannt wurde, auch eine Serie von Motorcruisern auf der gleichen Rumpfbasis aufgelegt hat, die CORONET P32. Mitte der 1970er-Jahre entwickelte die Werft das besagte 9,75 m lange Arbeitsboot. Dieses lag dann auch einigen Dienstbooten des deutschen Zolls wie der NEU DARCHAU I zugrunde, das die damalige Firma robbe sich als Vorbild für ihr bekanntes Modell BUCHHORN aussuchte. Das Original war ab 1979 etliche Jahre beim Hauptzollamt Lüneburg registriert und im Einsatz.

Weniger bekannt, aber für einen Yachty nicht minder interessant ist die

Tatsache, dass gleichzeitig auch zwei Yachttypen auf dieser Basis entwickelt wurden. Da es die dänische Werft leider schon lange nicht mehr gibt, konnte ich trotz langwieriger Recherche im Internet nicht mehr in Erfahrung bringen, welches Boot zuerst da war, das Arbeitsboot oder die Yacht. Auch der CORONET-Yachtclub konnte mir diesbezüglich nicht weiterhelfen.

Der erste Yachttyp der Werft, die DEEPSEA SEDAN, gab es in zwei unterschiedlichen Bauserien, wovon eine die von der BUCHHORN her bekannten runden Fenster im vorderen Aufbau hatte. Die zweite Serie hatte über die gesamte Aufbaulänge rechteckige Fenster, und auch hier ist wieder nicht bekannt,



Foto: Thomas Sprenger

Die CORONET von Thomas Sprenger bietet noch genug Potenzial für Verbesserungen



Foto: Coronet Yacht-Club

Die zweite Serie der Coronet-Yacht mit rechteckigen Fenstern

welcher Typ als Erstes gebaut wurde. Der zweite Typ der Sedan, mit den rechteckigen Fenstern, ist gleichzeitig auch der erfolgreichere gewesen und wurde in größeren Stückzahlen gebaut. Beiden Yachttypen gemein ist das typische skandinavische Design der 1980er-Jahre. Das muss einem natürlich gefallen, da es doch sehr polarisiert.

Modell-Basis

Dies war natürlich bei mir der Fall, was auch den Ausschlag gab, diese Yacht basierend auf dem robbe-Modell zu verwirklichen. Das Modell hat teilweise einen neuen Aufbau aus Sperrholz von meinem Kollegen bekommen, von dem auch die Silber-Effekt-Metallic-Lackierung stammt. Für eine vernünftige Stabilität des betagten ABS-Rumpfs hat er diesen vorher innen mit einer Lage 180er-Glasfaser und danach mit einer 80er-Matte Kohlefaser verstärkt. Als Haftvermittler verwendete er Epoxy, das er schwarz einfarbte und mit 10% Aceton verdünnte.

An den Wellen- und Kühlwasseröffnungen sowie an den Bohrungen für die drei Unterwasser-Leuchten wurden die Matten mit Speedkleber fixiert und

danach mit Stabilität etwas nachgeklebt. Vorher hatte er die Matte angeschliffen, damit das Stabilität besser haftete. Letztlich wurden die Wellen, Kühlwasserröhrchen und die Fassungen der Unterwasser-LEDs mit schwarzem Harz verklebt, welches mit Baumwollflocken angedickt war. Als letzte Änderung vor der Grundierung des Rumpfs bekam dieser noch Sprayrails an den Übergängen von den Bordwänden zum Rumpfboden hin, da diese vollkommen fehlten und so die Stabilität des Modells beim Fahren negativ beeinflussten.

Modell-Technik

Da im Original zwei Z-Drives von Volvo Penta werkeln, war antriebstechnisch erst einmal guter Rat teuer. Thomas entschied sich dann aber recht schnell für zwei Wellen-Antriebe, da es im Maßstab der CORONET von etwa 1:11,3 keine passenden Z-Drives gibt. Auch der Rest des Antriebs-Setups war schnell gefunden: Montiert wurden zwei 35er-Außenläufer mit 1.400 kv zusammen mit den passenden 30-A-Fahrtstellern, welche genug Vortrieb geben sollten.

Als ich das Modell nach dem Lackieren abgeholt und in meine Modellwerft

gestellt hatte, wurde mir sehr schnell klar, dass zwei Modellbauer auch unterschiedliche Ideen für den Bau eines Yachtmodells haben können. So gab es für mich, abgesehen von der weiteren Detaillierung, zwei Punkte, die mir nicht gefielen und die geändert werden sollten. Der in der Modellfarbe lackierte Mast bot keinerlei Möglichkeit, das nötige Top- und Ankerlicht zu montieren. Eine unauffällige Kabelführung war unmöglich. Und die Namensgebung „ATHINA“ geht zwar in Ordnung, doch hat diese auf den Seitenwänden des Aufbaus nichts zu suchen. Hier musste also für mich eine andere Lösung her.

Um die silberne Farbgebung etwas aufzulockern, überlegte ich mir Ergänzungen aus Teakholz, was zur Zeit der Konstruktion der CORONET sehr beliebt war und auch als sehr schick galt. So sollte der silberne Mast durch einen Neubau aus Teakholz ersetzt werden, auf dem auch das Toplicht inklusive dem separat schaltbaren Ankerlicht montiert werden kann. Weiterhin sollte auf dem Dach des Vorbaus ein Laufsteg aus Teakholz seinen Platz finden, auf dem das Radar und das Nebelhorn montiert werden können. An den Aufgängen zum Gangboard



Der Laufsteg auf dem Dach wird aus Teakholzleisten zusammengesetzt



Die Einzelteile des neuen Lampenträgers sind ebenfalls aus Teakholz

sollten Trittflächen aus Teak platziert werden, und auch die Heckleitern, welche nur aus gebogenem Edelstahl bestehen, sollten Teakholztritte bekommen. Die Seitenlichter werden ihren Platz vorbildgerecht auf den Seitenwänden des Aufbaus finden und auch der Anker wird wie beim Vorbild inklusive Winsch auf der Ankerplattform aus Teak seinen Platz finden. Außerdem wird der Pflichtboden mit dem gleichen Teakmaterial belegt werden, bevor die beiden Sitzbänke ihren Platz im Heck finden. Einzig die beim Vorbild vorhandenen Bugrelingteile wollte ich nicht nachbilden, da das Modell ja bei der Übernahme bereits fertig lackiert war.

Natürlich sollte es auch verschiedene Beleuchtungs-Varianten geben. Angefangen bei den üblichen Navigationsleuchten und einem Ankerlicht über eine Unterwasserbeleuchtung bis hin zur

Beleuchtung der Pflicht hatte ich einige RC-Funktionen geplant. Auch das Radar ist drehbar vorgesehen, um als optische Einschaltkontrolle der RC-Anlage zu dienen. Dies alles wird mit Schaltbausteinen von Modellbau-Regler.de realisiert werden, die über meine RC-Anlage angesteuert werden. Das Pflichtenheft meiner CORONET war also nun zusammengestellt, und so konnte ich mit dem Bau der einzelnen Teile beginnen.

Blick ins Pflichtenheft

Als Erstes fertigte ich den Laufsteg auf dem vorderen Kajütdach, auf dem später das drehbare Radar sowie ein Schiffshorn ihren Platz finden sollten. Verwendet wurden 5 x 1-mm-Teakholzleisten sowie weiße 0,5 x 1-mm-ABS-Streifen für die Kalfaterung. Die weiße Kalfaterung wird sich auch bei der Pflicht-Beplankung fortsetzen, da ich die helle Farbe in Kombination mit der silbernen Lackierung

besser finde als das übliche Schwarz. Das Modellhorn bekam später auch ein kleines Geräuschmodul mit passendem Klang. Gleichzeitig fertigte ich die Einzelteile des 80 mm hohen Geräte- und Lampenträgers mittels Schablonen aus einer 1-mm-Teakholzplatte, passend zu den Teakholzleisten.

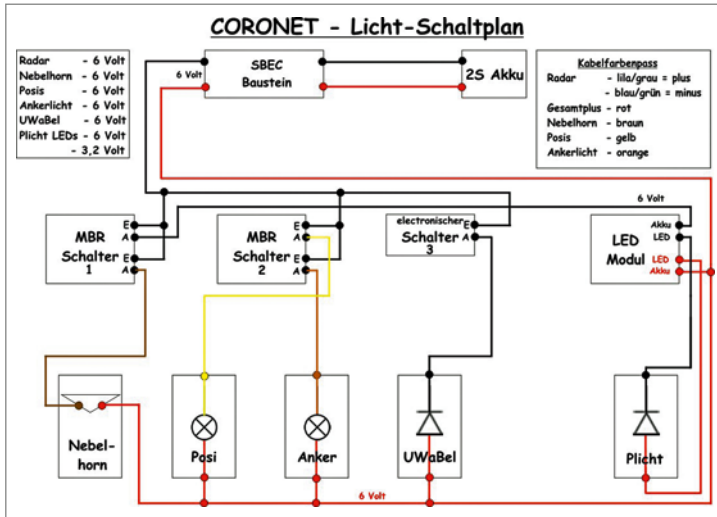
Die Seitenteile des Trägers wurden mit 0,5 mm dünnem Teakholz auf der vorderen und rückwärtigen Seite des Trägers ergänzt. Das Einkleben des doppelseitigen kleinen Flügels war die kniffligste Arbeit. Nach dem Aushärten des Klebers habe ich die Kanten leicht abgerundet. Zur Beleuchtung verwende ich 6-V-Microbirnchen. Für den Zweck der Navigationsbeleuchtung verwende ich diese lieber als LEDs, da ich Birnchen, falls nötig, dimmen kann. Ich mag nämlich nichts weniger als viel zu helle Beleuchtungen auf Modellbooten. Oder



Die Kabelchen der Positionslampen sind verlötet und der Mast wird verklebt



Der fertige Mast und der aufgeklebte Laufsteg mit dem Radargerät



Der Schaltplan enthält alle elektrischen Zusatzfunktionen der CORONET

salopp ausgedrückt: Ich mag keine Modellschiffe, die leuchten wie ein Tannenbaum. Denn die Vorbilder zeigen immer wieder ganz klar, dass dies nicht der Fall ist. Die Gehäuse der Leuchten selbst stammen aus dem Programm des Modell-Kaufhauses und wurden vor dem Anbringen außen alufarben und innen schwarz lackiert, damit nicht die gesamten Gehäuse leuchten.

Als Nächstes habe ich mir lange Gedanken darüber gemacht, wie ich die Anschlusskabel für die beiden Navigationslichter durch das breite Dach in den Geräteträger verlegen soll. Mein Kollege hat die Kabel einfach durch die seitlichen Stützen geführt und im Winkel zu besagtem Dach herausgeführt. Damit waren die drei Kabel (1 x Plus und 2 x Minus) leider unter dem Dach zu sehen. Diesen Kompromiss musste ich aber letztlich in Kauf nehmen. Innerhalb eines kleinen Rahmens aus Teakholz, in dem der Geräteträger steht, habe ich ein kleines Loch gebohrt, durch das diese drei Kabel gesteckt und von oben an den drei Lötstellen einer abgesägten Lötplatte verlötet sind. Daran habe ich dann die Kabel aus dem Geräteträger verlötet. Nach einem weiteren Funktionstest konnte ich dann die vordere Seite des Geräteträgers verschließen und den Träger endgültig festkleben.



Diese Kombination von Rudern und Propellern sorgte bei Vollgas für Probleme

Anzeigen

ARKWOOD O.C. König

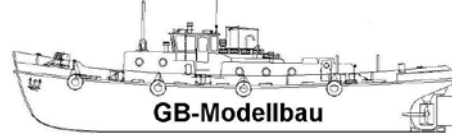
Holzleisten und Brettchen für den anspruchsvollen Modellbauer

Schlossring 12, D-72290 Lossburg
Tel: 074 46-36 19, Fax: 91 62 70
arkwood@t-online.de
Besuchen Sie uns auf unserer Shopseite www.arkwood-lossburg.de



www.GB-Modellbau.de

Hauptstr. 37
92718 Schirmitz
Tel. 0961 6345436



- Große Auswahl
- Günstige Preise
- ab 100,-€ frei H.
- Online-Shop

Geschäftszeiten:
Montag - Freitag 17 - 19 Uhr
Samstag 9 - 13 Uhr

Wir haben keinen Katalog in gedruckter Form !!

Neu Katalog : **download als pdf unter** <http://www.harhaus.de/Katalog-HHP-2022.pdf> **der neue Besch-Plan**

Maßstab 1:100
6 Bögen

Best-Nr: HHP-0230

Fregatte Klasse 125

Harhaus Pläne * Bellevue 2a * 24848 Klein Bennebek
www.harhaus.de

Einführungspreis: 159,-50



**FÜR DEN FEINEN
JOB GIBT ES DIE
RICHTIGEN GERÄTE**

2-Gang-Dekupiersäge DS 460. Für höchste Laufruhe und sauberen Schnitt. Ausladung 460 mm!

Schneidet Holz bis 60 mm, NE-Metall bis 15 mm, Plexiglas, GFK, Schaumstoff, Gummi, Leder oder Kork. Sägetisch (400 x 250 mm) entriegel- und nach hinten verschiebbar zum schnellen Sägeblattwechsel. Für Gehrungsschnitte kippbar (-5 bis 50°). Sägehub 18 mm (900 oder 1.400/min).

Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.

DS 460



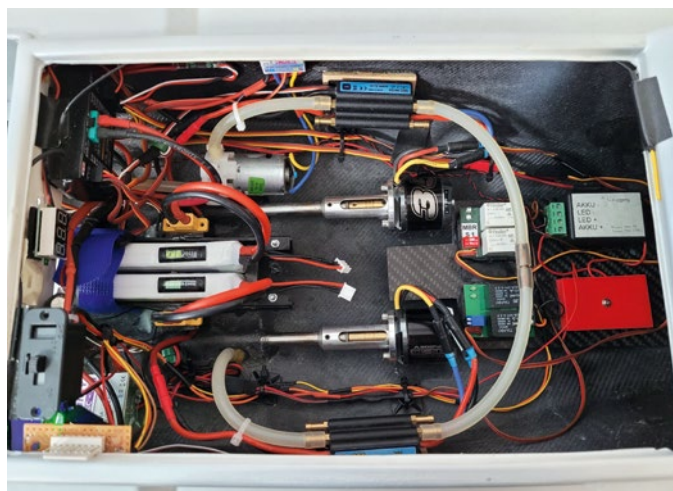
Bitte fragen Sie uns.
Katalog kommt kostenlos.

PROXXON — www.proxxon.com

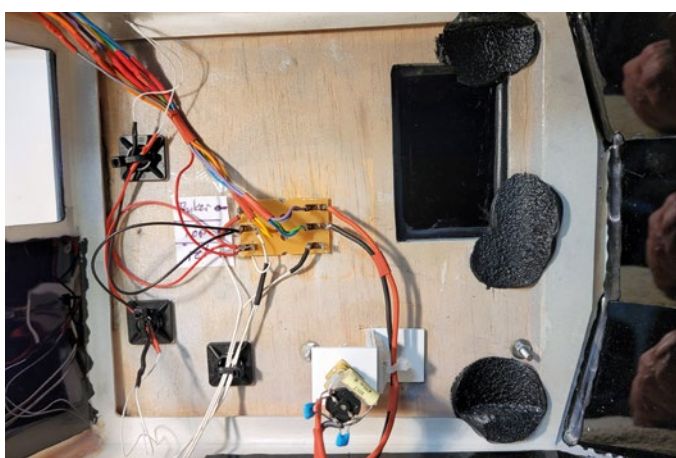
PROXXON GmbH - D-54343 Föhren - A-4213 Unterweikersdorf



Die neuen Ruder haben kein Vorruder und sind wesentlich kleiner



Die Installation im Innern des Rumpfs wirkt sehr aufgeräumt



Die Beleuchtung und der Getriebemotor für das Radar sind fertig verkabelt



Die fertige verchromte 3-mm-Zierleiste stammt aus dem KFZ-Bedarf

Nach dem Mast habe ich dann auch den Laufsteg auf dem Dach montiert. Den Radarkörper nebst Balken habe ich nur zwecks korrekter Ausrichtung des Laufstegs hineingesteckt, da das Holz der beiden Teile vorher noch mit klarer Teaklasur gestrichen werden musste. Eine Abwechslung zu den Teakholzarbeiten stellte zu diesem Zeitpunkt die Verkabelung der Lichtfunktionen in der P32 dar. Doch bevor ich mich hier ans Werk machte, erstellte ich einen Schaltplan für die Verkabelung. Einen solchen Plan erstelle ich mir zu jedem meiner Modelle, da er sehr hilfreich ist, wenn der so genannte Vorführeffekt der Funktionen die Suche nach der Ursache eines Fehlers erfordert. Jeder Modellbahn-Interessierte kennt diese Art von Schaltplänen, in denen klar zu sehen ist, von wo welches Kabel kommt und zu welchem Verbraucher es führt. Wie so oft lohnt sich hier der Blick über den Teller rand des eigenen Modellbau-Hobbys. Der Schaltplan ist auf einem Foto abgebildet und sorgt auch nach Jahren noch für den nötigen Durchblick, wenn mal ein Licht nicht funktioniert.

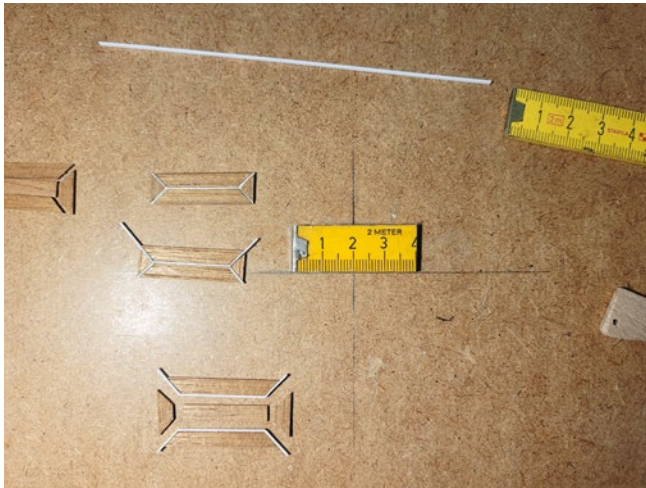
Eine kurze Erläuterung der Abkürzungen: Der SBEC-Baustein reduziert die 7,4 V des 2s-Akkus auf empfangertaugliche 6 V. MBR steht für die Schaltmodule der Firma Modellbau-Regler.de, während das LED-Modul von Marimetic stammt und alle LEDs ohne extra Widerstände mit Strom versorgt. Man sieht, dass selbst in diesem kleinen Boot mit relativ wenigen elektrischen Funktionen der Kabelaufwand nicht gering ist. Die ersten Funktionstests waren erfolgreich, und so ging es zum Jahrestreffen unserer I.G. Yachtmodellbau 2022 nach Fresenburg an die Ems.

Probleme beim Fahren

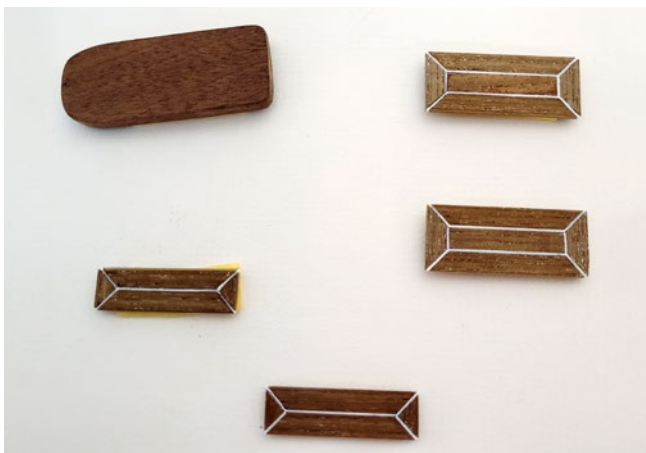
Leider zeigt mein CORONET-Modell bei Vollgas und vollem Lenkeinschlag ein heftiges Kippen um die Längsachse ins Kurveninnere. Allerdings hat das Modell keinen hohen Schwerpunkt, weshalb ich den Grund woanders suchen musste. Ein Modellbau-Kollege aus dem Schiffmodell-Forum kannte dieses anscheinend bekannte „BUCHHORN-Problem“ auch und gab

mir den Tipp, kleinere Ruder zu verwenden, da ein zu großes Vorblatt am Ruder den Effekt des seitlichen Kippens hervorrufen könnte. Beim Ansehen einiger meiner Fotos von der Messe boot in Düsseldorf musste ich dem Forums-Kollegen recht geben. Die Ruder meiner CORONET waren ebenso zu groß wie die Propeller. Als letzte Änderung und Lösung hatte ich die Verwendung von Trimmklappen vorgesehen, doch es wäre schön, ohne diese auszukommen, da das Vorbild auch keine hat. So wechselte ich die verbauten Ruder gegen Peba-Ruder, welche ein Drittel kleiner sind und fast kein Vorruder haben, sowie neue Propeller von Krick, die um 5 mm kleiner und nun nach außen schlagend montiert sind, um mit der breiter werdenden Hecksee den Rumpf in der Längsachse zu stabilisieren.

Nun hieß es wieder einmal auf vernünftiges Wetter warten, um die neuen Komponenten zu testen und zu vergleichen, aber es war so wie es immer ist: Wenn man ungeduldig auf etwas wartet,



Die Trittplatten entstehen wieder aus Teakleisten und weißer Kalfaterung



Alle Trittplatten und die Grundplatte der Anker-Anlage sind fertig lasiert

dauert es meistens am längsten. Da ich während unseres I.G.-Treffens „auf die Schnelle“ versucht hatte, das Lenkverhalten per Sender-Elektronik zu verbessern, habe ich vor den neuen Einstellungen zuerst einmal am Sender alle Servo-Einstellungen auf „0“ zurückgesetzt und anschließend alle Ruder-Positionen neu programmiert.

Dann hatte das Wetter endlich ein Einsehen und bescherte mir einen strahlend blauen Himmel. So konnte ich im wunderschönen Ülfesbad in Radevormwald endlich die lange ersehnten Testfahrten machen. Das Modell lief nun sehr viel besser als erwartet, ja fast perfekt. Vor allem das ruckartige Kippen ins Kurveninnere war endlich Geschichte, was ich vor allem den neuen Rudern ohne Vorruder zuschreibe. Dies ist zwar meine persönliche Vermutung, aber die Hauptsache ist ja, dass es jetzt funktioniert.

Als letzten Teil der Elektrik fertigte ich aus zwei 10 mm breiten Streifen einer 20 x 20-mm-ABS-Winkelleiste den Motorträger für das Radar. Geschaltet wird zwar über ein voreingestelltes Poti am Sender, jedoch erfolgt das Ein- und Ausschalten parallel zum Schalten des RC-Schaltstroms. Die komplette Verkabelung in der Rumpfmittle ist auf einem Foto sehr schön zu sehen: In der Mitte links stehen die beiden 2s-Lipos für den Fahrstrom und darüber sieht man die kleine Wasserpumpe, welche die beiden Fahrsteller mit Kühlwasser versorgt. Wie sich später

Funkfernsteuerungen – Modellbauartikel –

Grupner
robbe
Futaba
SIMPROP
MULTIPLEX
krick
aeronaut

• WEDICO-Truck-Programm

- Schiffsmodelle + Schiffs-Antriebe
- Fernlenkanlagen + RC-Zubehör
- elektr. Fahrtregler
- Elektroantriebe, Jet-Antriebe
- Speed-, Brushlessmotore
- Ladegeräte in großer Auswahl f. Netz u. 12 V
- Lipo- und NiMH-Akkupacks
- komplettes Zubehörprogramm

• **Schnellversand**

Ihr Fachmann für Fernlenktechnik und Modellbau
GERHARD FABER • MODELLBAU

Ulmenweg 18, 32339 Espelkamp
Telefon 05772/8129 Fax 05772/7514
<http://www.faber-modellbau.de>
E-Mail: info@faber-modellbau.de



LASERlink

Ihr Shop für Laserschneider,
Lasergravierer & Zubehör

Vertrieb, Service & Support
aus Deutschland | Seit über
25 Jahren Ihr kompetenter Partner

www.laserlink.de



**FÜR DEN FEINEN
JOB GIBT ES DIE
RICHTIGEN GERÄTE**

MICRO-Profiliergerät MP 400. Für diffizile Arbeiten mit Holz und geeigneten Kunststoffarten.

Zum Profilieren, Nuten, Fräsen, Anfasen, Besäumen und Austrennen. Kräftiger, gegen Staub geschützter Motor mit Zahnriemengetriebe. Frästisch 300 x 150 mm groß. 3 Profilfräser gehören dazu.

Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.

MP 400



Bitte fragen Sie uns.
Katalog kommt kostenlos.

PROXXON — www.proxxon.com —

PROXXON GmbH - D-54343 Föhren - A-4213 Unterweisersdorf

herausstellte, ist diese Kühlung nur bei vielen Vollgasfahrten nötig. Unter dem Kühlwasserschlauch sind die beiden MBR-Schaltmodule zu sehen, daneben ist oben das Marinetic-LED-Modul. Darunter, unter der roten Kappe, ist der Verteiler für alle Plus-Leitungen untergebracht. Alles zusammen, ausgenommen die Kühlwasserpumpe, habe ich auf einer 1-mm-CFK-Platte montiert und vor den Antriebsmotoren untergebracht. Links unten ist übrigens der RC-Schalter zu sehen, den ich durch die zu öffnende Salon-Schiebetür bedienen kann, auch ohne den Aufbau abnehmen zu müssen.

Ausstattungsdetails

Nachdem der Einbau der kompletten Elektrik abgeschlossen war, konnte ich nun an weitere Details gehen. Als Erstes habe ich eine verchromte Scheuerleiste angebracht. Diese besteht aus einer im KFZ-Bereich erhältlichen flexiblen und verchromten Zierleiste in 3 mm Stärke. Leider steht die eigentliche Leiste auf einem etwa 1 mm hohen Schaumstoffstreifen, auf welchem sich auch der

Klebestreifen befindet. Damit steht die eigentliche Chromleiste viel zu weit vom Rumpf ab, was mir natürlich gar nicht gefiel. Also habe ich den Schaumstoff kurzerhand mit einem Skalpell vorsichtig abgetrennt und die Leiste dann probeweise an den Rumpf gehalten, was schon viel besser aussah. Nun klebte ich einen 3 mm breiten Doppelklebestreifen von 3M auf den Rumpf, und auf diesem fixierte ich dann die Chromleiste. Einzig an den Rundungen zum Spiegel hin musste ich mit winzigen Tröpfchen Sekundenkleber die Leiste von unten etwas nachkleben, ansonsten hält das Doppelklebeband perfekt. Ich finde, es ist ein positiver optischer Unterschied, wenn man das Modell jetzt mit Fotos ohne diese Chromleiste vergleicht.

Nun ging es weiter mit den Teakholz-Arbeiten. Als Nächstes fertigte ich aus 5 x 1,5-mm-Teakholzleisten die Trittplatten für die Gangboards. Diese befinden sich je einmal rechts und links am Aufbauende sowie je einmal am Heck zwischen den Griffstangen der Leiter hinunter zur Badeplattform und auf der

Badeplattform selbst. Als Kalfaterung verwendete ich wieder 1,5 x 0,5 mm weiße Kunststoff-Streifen von Evergreen. Nach dem Zusammenkleben wurden die Platten mit farbloser Teakholzlasur gestrichen, wonach sie dann aufgeklebt werden konnten. Als Erstes markierte ich die Stellen, an denen die Trittplatten aufgeklebt werden sollten, sehr exakt, denn Sekundenkleber lässt keinerlei Korrekturen zu. So verklebte ich die Platten mit einigen wenigen Tropfen auf dem Gangboard und der Badeplattform. Zur Übertragung des Klebers verwende ich eine Stecknadel, deren Spitze ich in einen Tropfen Kleber tauche.

Zusätzliche Details an dem noch recht nackten Heck der CORONET waren ein Flaggenstock sowie Klampen. Der Messing-Flaggenstock von aero-naut besteht aus dem Fuß und dem Stock, welcher etwas gekürzt wurde. Bei einem Bekannten meines Freunds Ralf wurden die beiden Teile dann bei einem seiner größeren Aufträge mit verchromt. Da die Fußplatte vier Befestigungsbohrungen für Schrauben hat, setzte ich hier vier



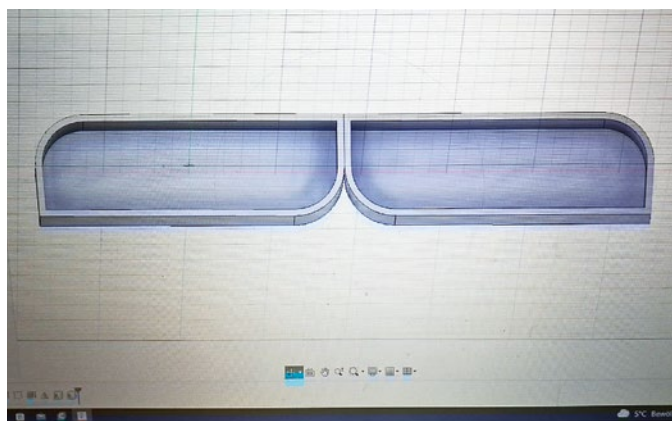
Das fertige Heck der CORONET P32 mit allen montierten Details



Die Einzelteile der Ankeranlage warten auf den Zusammenbau



Die fertige Ankeranlage ist auf dem CORONET-Bug montiert

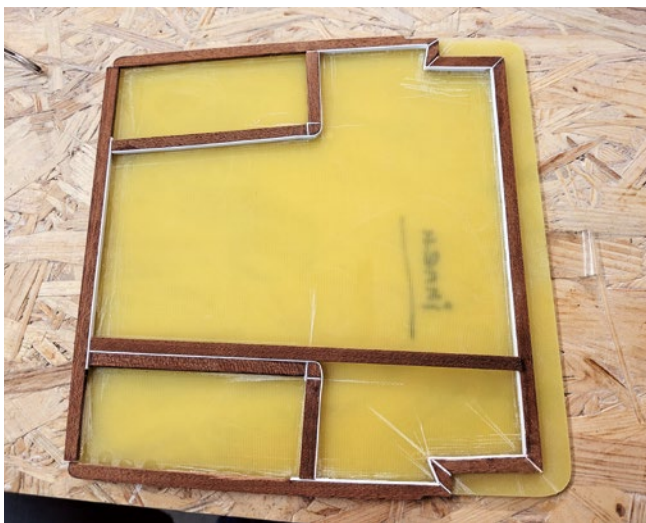


Die Grundkörper der Heck-Sitzbänke, gezeichnet in Fusion 360

1,2 x 4-mm-Edelstahl-Modellschrauben von Knupfer ein. Als Letztes verklebte ich den Mast in der Fußaufnahme und den Fuß mit Sekundenkleber. Da ich gerade dabei war, bekam auch der Lampenmast auf dem Dach des Aufbaus endlich seine vier Befestigungsschrauben.

Die Klampen der Firma Marinetic sind bereits vernickelt und warteten nur auf passende Bohrungen, um darin verklebt zu werden. Aus einem 40 x 5 mm Stück Hartholzleiste fertigte ich mir eine Bohrschablone, die ich mit zwei Streifen Doppelklebeband an der vorgesehenen Stelle auf dem Gangboard aufklebte. Durch die beiden vorgebohrten Löcher hindurch setzte ich die Bohrungen in das Deck. Nach dem Entfernen der Bohrschablone wurden die Klampen genauso mit Sekundenkleber befestigt wie die Trittplatten.

Nun war die Ankeranlage nebst Platte und Wansch an der Reihe. Die Basis besteht, wie beim Original, aus einer dicken Teakholzplatte. Darauf ist vorne die Ankerführung montiert, gefolgt von der beim Vorbild elektrisch angetriebenen Wansch mit der Durchführung für die Ankerkette hinunter zum Kettenkasten im Bug des Rumpfs. Die gesamte Modell-Mechanik besteht aus der vernickelten Ankerführung und dem Wanschkörper (aus der Grabbelkiste), der Attrappe des Elektromotors und der Kettenrolle (von Hobby-Lobby Modellbau), und natürlich aus Anker (von Marinetic) sowie der Kette (von SteBa-Modellbau). Nachdem außer dem Anker alle Teile einzeln lackiert waren, habe ich



Der Grundrahmen des Teakholzdecks der Plicht entsteht



Die Vertiefung zum Einlegen der Keder sind bei der Stellprobe gut zu sehen

23. Modellbau Schleswig-Holstein Neumünster

**rasant - spannend -
faszinierend**

**Messe für Modellbahnen, Modellautos
und RC-Modellbau**

02./03. März

Sa.: 10.00 - 18.00 Uhr
So.: 10:00 - 17:00 Uhr

HOLSTENHALLEN

Alle Info unter: bv-messen.de ...Hallen 1 - 4 + Foyers

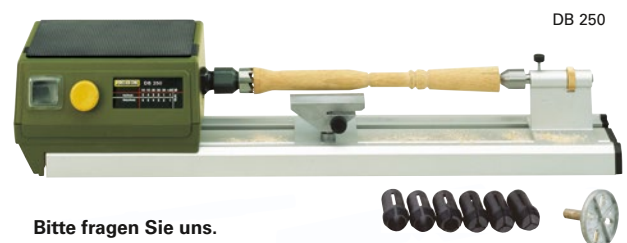
**PROXXON
MICROMOT
System**

**FÜR DEN FEINEN
JOB GIBT ES DIE
RICHTIGEN GERÄTE**

MICRO-Drehbank DB 250. Spitzenweite 250 mm. Spitzenhöhe 40 mm. Regelbar von 1.000 bis 5.000/min. Made in EU.

Für 1000 Sachen im klassischen Modellbau. Kugelgelagerte Spindel mit durchgehender Bohrung (10 mm) für die Serienfertigung von Kleinteilen. Inkl. 6 Spannzangen 2 - 10 mm, Mitnahmedorn, mitlaufender Körnerspitze und Planscheibe. Gewicht 2,8 kg.

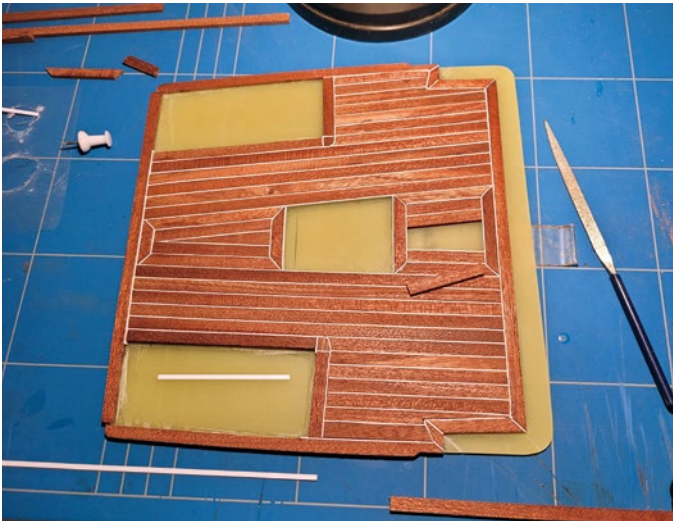
Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.



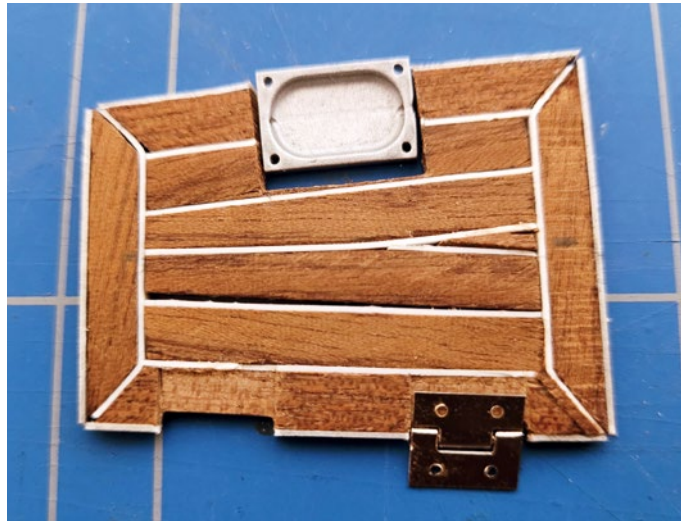
Bitte fragen Sie uns.
Katalog kommt kostenlos.

PROXXON — www.proxxon.com —

PROXXON GmbH - D-54343 Föhren - A-4213 Unterweikersdorf



Bis auf die Holz-Aussparung der Motorraum-Klappe ist der Plichtboden fast fertig



Die Attrappe der Motorraum-Klappe wird extra angefertigt

TECHNISCHE DATEN	
CORONET P32	
Original	
Länge:	9,75 m
Breite:	3,15 m
Tiefgang:	0,60 m
Verdrängung:	6,1 t
Motoren:	2 × Volvo Turbodiesel
Antrieb:	2 × Volvo Z-Drives
Modell	
Maßstab:	1:11,3
Länge:	865 mm
Breite:	275 mm
Tiefgang:	50 mm
Verdrängung:	4,15 Kg
Motoren:	2 × 35er-Outrunner

sie zusammengefügt und mit Sekundenkleber verklebt. Die gesamte Ankermechanik entspricht, abgesehen von dem moderneren Bruce-Anker, dem Vorbild.

Die Plicht

Nun sollte als Letztes endlich die Ausgestaltung der Heckplicht folgen. Hierzu gab ich bei meinem Freund Ralf die beiden Grundkörper der Heck-Sitzbänke sowie die Sitz- und Rückenpolster zum Drucken in Auftrag. Ein Foto zeigt die erste Zeichnung, die er mit Fusion 360 erstellt hat. Währenddessen kümmerte ich mich um die Echtholz-Beplankung, welche ich wieder aus Teakholzleisten und weißen 0,5-mm-ABS-Streifen für die Kalfaterung herstellen wollte. Leider stellte sich dabei heraus, dass der Grundboden der Plicht durch die ständige Wasserübernahme bei den ersten Fahrversuchen total krumm und verzogen war. Also benutze ich den Boden kurzerhand als Schablone für eine neue Basis aus

einer 1,5 mm starken GFK-Platte, auf welcher dann der Teakholzboden verlegt werden sollte.

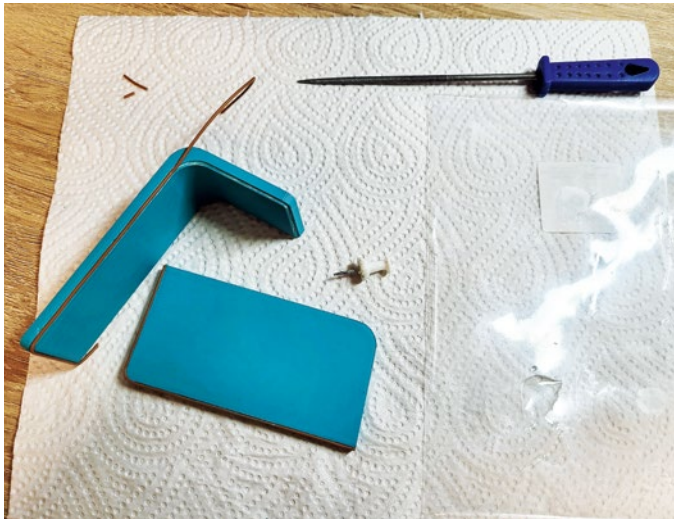
Als Erstes wurde die Umrandung aus Teakholzleisten innerhalb der Heckplicht hergestellt. Nur so war sicherzustellen, dass der äußere Rahmen auch wirklich passt. Das Ausfüllen mit weiteren Leisten erfolgte danach bequem und sitzend am Arbeitstisch. Zwischenzeitlich hatte mein Freund Ralf die beiden Sitzbank-Grundkörper sowie die Polster fertig gedruckt. So gab es dann nach der Fertigstellung des Teakholz-Grundrahmens gleichzeitig zwei Probeliegen beziehungsweise Probesitzen: Der Boden fand seinen Platz im Heck des Modells, und auch die Eignerin erschien zum Probesitzen auf den neuen Sitzbänken. Alles natürlich noch ohne Farbe und im Rohbau. Sehr gut sind die bereits im Druck vorhandenen Vertiefungen zum späteren Einlegen der Keder zu sehen.



Der fertige Plichtboden, noch ohne die Magneten für die Sitzbänke



Die beige Lackierung der Sitzbank-Grundkörper gefällt mir gut



Nach der Lackierung in Türkis erhalten die Sitz- und Rückenkissen einen braunen Keder



Ein letztes Probeliegen vor dem kompletten Zusammensetzen

Nun ging es langsam zum Endspurt mit dem Bau der CORONET, zumal es nur noch elf Tage bis zur Messe Faszination Modellbau in Friedrichshafen waren. Die P32 sollte endgültig fertig auf dem Stand der I.G. Yacht-Modellbau stehen. Nachdem das Teakholzdeck bis auf die Grundflächen der beiden Sitzbänke und der Motorraumklappen-Attrappe fertiggestellt war, lackierte ich in einer „Holzpause“ die Unterbauten der beiden Sitzbänke in einem beige Farbton. Während der Trocknungszeit fertigte ich die angedeutete Motorraum-Klappe. Die Griffmulde in dieser Klappen-Attrappe druckte mir mein Freund und Kollege Hartmut mit einem Resindrucker. Nach dem Lackieren in Alufarben erhielt die Griffmulde noch ihren hochklappbaren Griff aus 1-mm-Messingdraht. Die Befestigung der Motorraum-Klappe erfolgte mit zwei Mini-Scharnieren und passenden Modellschrauben von Knupfer.

Eine sehr viel verwendete Farbe bei Motoryachten des letzten Jahrhunderts ist Türkis, was nicht nur auf die italienische Werft Riva zutrifft. So war es fast selbstverständlich, diesen Farbton für die Sitz- und Rückenpolster meiner klassischen Motoryacht zu verwenden. Durch eine nachträgliche Mattierung des Tamiya-Lacks habe ich versucht, den Glanz an eine Lederpolsterung anzupassen. Da dies, so meine ich, recht gut gelungen ist, wurden die Polster als Letztes noch durch einen braunen Keder ergänzt. Dieser passt sehr schön zur Farbe des Teakholzes. Es war aber eine ganz schöne Fummelei, bis die braunen Litzen, aus denen ich die Keder fertigte, in den Vertiefungen der Polsterkanten mittels Sekundenkleber ihren Platz gefunden hatten. Danach konnten die jeweils drei Teile pro Sitzbank, nämlich Unterbau, Sitz- und Rückenpolster, zusammengeklebt werden. Die beiden komplettierten Bänke wurden von unten mit je einem

kleinen, aber starken Neodym-Magneten versehen, die die Bänke sicher auf ihrer Position auf dem Deck halten.

Endlich fertig

Damit war der Bau meiner CORONET P32 eigentlich abgeschlossen, wenn mich nicht noch nach der Messe in Friedrichshafen mein Freund Thomas Sprenger mit selbstgeplotteten Schriftzügen der Coronet-Werft überrascht hätte. Damit war das Anbringen dieser Coronet-Logos dann aber wirklich die letzte Arbeit an einem schönen Yacht-Modell, dessen Basis ich eben Thomas Sprenger zu verdanken habe. Aber, wie jeder Schiffsmodellbauer weiß, gibt es nach der Fertigstellung eines Projekts meistens schon ein neues. In meinem Fall wartet die Basis eines RIBs, also eines Schlauchboots mit Festrumpf, auf den Bau, damit die Yacht-Marina der I.G. Yacht-Modellbau endlich einmal ein Hafenmeister-Boot bekommt. ■



Geschafft: Die komplette Plicht ist fertig



Das Coronet-Logo von Thomas Sprenger an seinem Platz



Vom Brettchen zum Rundstab

Selber drehen

Text und Fotos:
Hilmar Lange

Irgendwas fehlt immer. Aber für Balsa-Rundstäbe muss man in Zukunft nicht mehr extra in den Baumarkt fahren. **SchiffsModell**-Autor Hilmar Lange zeigt uns, wie man sie selbst herstellt.

Es ist Samstagabend und ich habe mich auf ein gemütliches Bastelwochenende eingerichtet. Ein Blick in den Materialvorrat verheißt aber nichts Gutes: kein 6er-Balsa-Rundstab mehr da! Aber er ist unverzichtbar für den nächsten Bauschritt. Was tun? Selber machen!

Die Grundzutaten habe ich eigentlich schon lagernd: Balsabrettchen in allen möglichen Stärken, und auch eine feine Bandsäge, um mir von dem Brett schonmal eine 6 x 6-mm-Vierkantleiste abzusägen. Und jetzt? Drehbank? Hab' ich nicht. An der Bohrmaschine dreheln? Nicht mit dem weichen Material und schon gar nicht auf die benötigte Länge. Aber Moment – die Bandsäge ist auch noch da! Mir fällt wieder eine alte Technik ein, mit der ich mir helfen kann.

Dein Freund, der Sägezahn

In einen PUR-Hartschaum-Kunststoffblock – Holz hätte es auch getan; was man halt so da hat – bohre ich mit zwei Durchmessern ein Loch. Durchgehend mit 6,3 mm, und dann bohre ich nochmal bis zur Hälfte mit 8,5 mm auf. 6,3 mm deshalb, damit der 6er Stab beim Hindurchdrehen nicht klemmt, und 8,5 mm entspricht der Diagonale des 6er-Vierkants.

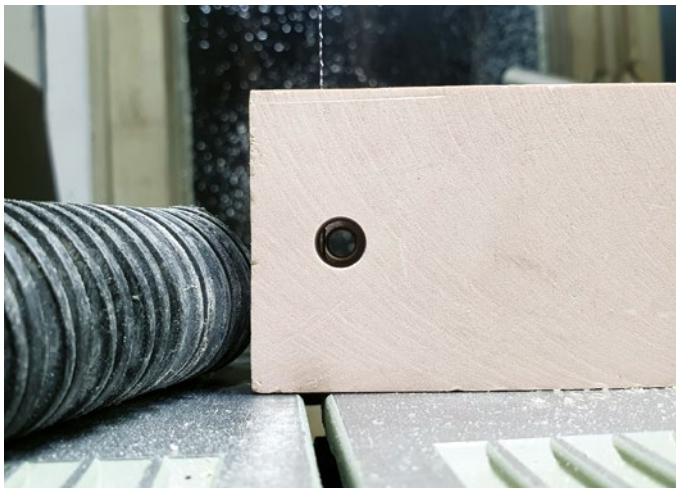
Den Klotz säge ich seitlich breit genug ein, damit ich ihn von rechts in den Sägebereich einführen kann. Mit einer Schraubzwinde positioniere ich das Ganze so, dass die Sägezähne den Wunschkreis genau tangential treffen. Da muss man etwas probieren und fummeln, aber irgendwann stimmt's. Mit ein paar Tropfen dickflüssigem Sekunden-

kleber fixiere ich dann den Klotz auf dem Säge Tisch gegen Verrutschen. Eigentlich muss man jetzt nichts weiter tun, als mit dem Akkuschauber den Stab drehend hindurch zu führen.

Richtige Richtung

Wie so oft bei Materialbearbeitungen, hängt der Erfolg von einer gekonnten Abstimmung aller Parameter ab. In diesem Falle ist es erst einmal wichtig, dass die Drehrichtung im Gegenlauf zur Säge richtung erfolgt. Das Sägeblatt befindet sich links, also muss der Akkuschauber rechts herum drehen.

Den Balsa-Vierkant spanne ich einfach so ins Dreibeckenfutter, das Holz ist ja recht weich. Das wird allerdings in der Praxis zum Problem, wenn die Holzqualität zu weich ist: oft reißt der Ansatz



Aus Balsaleisten lassen sich mit einem Hilfswerkzeug Rundstäbe machen



Grundlage des Hilfswerkzeugs ist ein PUR-Hartschaum-Kunststoffblock



Ein seitlicher Einschnitt ermöglicht das Platzieren des Bandsägeblatts



Zunächst ist die Oberfläche noch etwas grob und muss bearbeitet werden

dann ab. Mittelhart bis hart funktioniert besser. Zudem ist eine leichte Schrägstellung des Führungsklotzes hilfreich, damit wirklich auch nur die Sägezähne im Eingriff sind und das Blatt möglichst wenig ausweicht. Und die obere Blattführung muss so weit runter wie möglich. Das Ergebnis war zu Anfang noch nicht überzeugend, denn da stand der Akkuschauber auf Stufe 1. Bei voller Drehzahl hingegen sieht's schon sehr brauchbar aus.

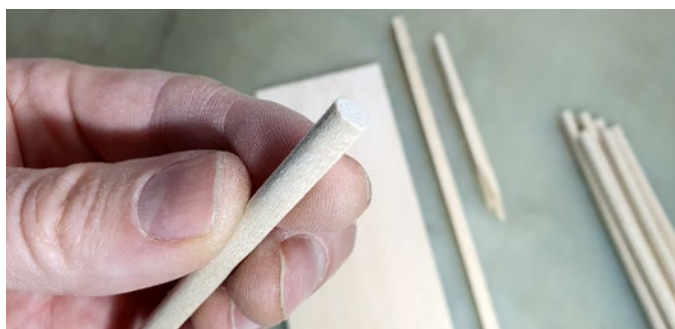
Drehzahl ist alles

Zudem ist ein sehr langsamer Vorschub wichtig, sonst erzeugt man ein Balsa-Feingewinde. Je besser man die Kombination aus hoher Drehzahl und langsamem Vorschub trifft, und je konstanter man dies auf der Wunschlänge beibehält, desto feiner gelingt die Oberfläche. Im Idealfall muss dann nur noch fein geschliffen werden, um die fusseligen Holzfasern zu entfernen. Ich nutze dazu einen Schleifschwamm, um zu vermeiden, dass unbemerkt Facetten hineingeschliffen werden.

Das Ergebnis ist ein 1a-Rundholz, und zwar absolut kerzengerade auf gesamter Länge. Dass der Durchmesser auch wirklich der Vorgabe entspricht, muss man an ein paar Probestücken erst einmal in die Vorrichtung einprogrammieren, aber wenn's einmal läuft, dann steht einer raschen Serienfertigung für den Materialvorrat nichts mehr im Wege. So schnell werde ich mir jetzt keine Balsa-Rundhölzer mehr kaufen müssen – und in dieser Top-Qualität findet man sie ohnehin nur selten. ■



Beim Schleifen immer eine Absaugung des feinen Staubs vornehmen



Feiner Balsarundstab in beliebiger Menge und Länge selbst gemacht



Schiffe und Schiffsmodelle auf Föhr

Von Schmack und Schädeln

Text und Fotos:
Matthias Schultz

Überall entlang der europäischen Küsten findet man sie: Alte Schiffsmodelle in Kirchen. Besonders viele und schöne sind dabei in Schleswig-Holstein und Dänemark anzutreffen. So auch auf der deutschen Nordseeinsel Föhr. **SchiffsModell**-Autor Matthias Schultz hat sie sich einmal näher angeschaut.

Modelle von Schiffen in Kirchen aufzuhängen, hat eine lange Tradition. Schon seit dem 12. Jahrhundert ist sie belegt.

Aus dem Süden Europas kommend, hat sich der Brauch allmählich auch im Norden des Kontinents verbreitet. In Küstennähe trifft man hierzulande vielerorts diese schmucke Ausstattung von Gotteshäusern an. Seit dem 17. Jahrhundert mehren sich die Funde in den Kirchen in den Orten entlang der Nord- und Ostsee. Allerdings nagt an ihnen unaufhörlich der Zahn der Zeit. Vor allem an Teilen wie Takelage und Segeln. Naheliegend,

dass diese immer wieder erneuert werden müssen. Dann wurde in der Vergangenheit auch gerne „aktualisiert“: Ein Schiff des 18. Jahrhunderts bekam flugs eine Takelage des 19. Jahrhunderts verpasst.

Voller Vertrauen

Bei dem Schiffsmodell mit dem sinnfälligen Namen VERTROUWEN, also Vertrauen, einer Schmack aus dem Jahre 1979, welches in der Kirche St. Johannis in Nieblum auf Föhr hängt, ist das natürlich noch nicht der Fall. Dafür ist es einfach viel zu neu. Im Gegensatz zur Kirche selbst. Die ist von den drei Kirchen der Insel die älteste und größte. Im

Stil der Romanik am Anfang des 13. Jahrhunderts mit im Langhaus erhalten gebliebener Flachdecke gebaut, wurde der nördliche Teil des Querschiffs in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts bereits in gotischer Form ausgeführt. Benannt ist sie nach Johannes dem Täufer, einem jüdischen Bußprediger, der als Prophet der Endzeit und Wegbereiter Jesu Christi verehrt wird. Vom ansonsten eher schlichten Inneren des Gotteshauses sind neben dem Altar aus dem Ende des 15. Jahrhunderts mit seinen 16 Figuren der christlichen Ikonographie besonders die Kanzel und eben das Schiffsmodell sehr sehenswert.



Die Kirche St. Johannis in Nieblum stammt in ihren Ursprüngen aus dem 13. Jahrhundert



Bei dem Modell der VERTROUWEN handelt es sich um eine Schmack



Das Plattbodenschiff hat typische Seitenschwerter zur Stabilisierung des Schiffs



Die Kirche St. Laurentii in Süderende ist dem Heiligen Laurentius geweiht

Glücklicher Matthias

Es stammt vom Modellbauer Jacobi aus Friedrichskoog. Das Modell mit den dunkelbraun gelohnten, also mittels Baumrinde oder Blättern gegerbten Segeln ist rund 1.500 mm lang und besteht aus natursichtigem Holz. Der Andert-halbmaster mit einem breiten wie auch einem schmalen grünen sowie jeweils einem schmalen weißen und einem schwarzen Farbgang auf einem der Barg-hölzer unterhalb des durchgehenden Schanzkleids, stellt einen Schiffstypus dar, wie er im 18. und 19. Jahrhundert oftmals anzutreffen war auf den Gewässern rund um die Insel. Die ist übrigens durch die Nachbarinsel Amrum gegen die offene See recht gut geschützt. Kleine Wäldchen verleihen ihr ein landschaftlich liebliches Antlitz. Der Verkehr mit den kleinen Plattbodenschiffen war hingegen damals eine gefährliche Angelegenheit. Nicht wenige Fahrensleute ließen ihr Leben bei den Ausflügen bis hin ins Eismeer. Kehreten sie aller-

dings wohlbehalten zurück, konnten sie es nicht selten zu echtem Wohlstand bringen. Davon künden noch heute die prunkvolle Ausstattung der Kirchen sowie die Inschriften der Grabsteine auf der Insel. Der berühmteste steht auf dem Kirchhof von St. Laurentii in Süderende und gehört Matthias Petersen. Er wurde 1632 geboren und starb 1706. Der nordfriesische Kapitän und Walfänger aus Oldsum bekam den Beinamen „Glücklicher Matthias“, weil er innerhalb von fünf Jahrzehnten sage und schreibe 373 Wale erlegt hat.

Heiliger mit Gitterrost

Die Kirche St. Laurentii in Süderende ist dem Heiligen Laurentius geweiht, der Diakon in Rom war und als Schutzpatron der Armen und zur Abwehr von Feuergefahr gilt, weil er als Märtyrer den Feuertod fand und daher immer mit einem Gitterrost dargestellt wird. Ursprünglich als romanischer Feldsteinbau gegen Ende des 12. Jahrhunderts aus Granitlese-

steinen errichtet, erfolgte bereits in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts eine umfangreiche Erweiterung der Kirche. In dieser Zeit begann auch in Nordfriesland der Backsteinbau die Feldsteinbauweise abzulösen. Die in die neuen Mauern eingebauten Fenster weisen bereits eine leichte Zuspitzung auf, ein Merkmal der Spätromanik. Wenig später folgte eine zweite Erweiterung, die Fenster des nun erweiterten Altarraums sind dann in gotischer Weise deutlich zugespitzt.

Gruß an die Gemeinde

Gegenüber der Kanzel hängt ein im Gegensatz zur Kirche recht neues Schiffsmodell: Es gibt die Fregatte ALEXANDER wieder, einen segellosen Dreimaster mit ebenfalls naturholzichtigem Rumpf, der von einem weißen Pfortenband mit schwarzen Stückpforten unterbrochen wird. Das gut 900 mm lange, 200 mm breite und rund 1.000 mm hohe Modell kam erst im Jahr 2003 in die Kirche aus dem 13. Jahrhundert. Der niederländische



Alte Grabsteine mit maritimen Motiven künden vom Leben der hier begrabenen Seefahrer

Verleger Dr. Walter Wybrands Marcussen stiftete es der Gemeinde, es wurde beim Erntedankgottesdienst feierlich übergeben. Sein Beweggrund war, dass einer seiner Vorfahren aus dem Ort stammt, nämlich Jacob Marcussen. Der befuhr, wie viele seiner Familie und seit 1712 belegt, als Kapitän auf einer holländischen Fregatte die Weltmeere. Er kam bis nach Batavia, damals noch eine niederländische Kolonie im heutigen Indonesien. Nach 56 Jahren Fahrzeit kehrte er wohlbehalten und reich mit seiner Frau auf seine Heimatinsel Föhr zurück und hinterließ einen Grabstein, der von seinem Werdegang kündet.

Dezent gefasstes Schiffmodell

In der Kirche St. Nicolai in Boldixum auf der Nordseeinsel Föhr hängt ein weiterer, schmucker Dreimaster ohne Be-

segelung. Auch dieses spätromanische Gotteshaus stammt aus der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts und ist nach dem Bischof von Myra in Kleinasien benannt, welcher zum Schutzpatron der Seefahrer schlechthin avancierte. 1707 fand man beim Anbau des Norderschiffs in einer Kapsel drei Silbermünzen mit der Jahreszahl 1240 und den Insignien des Dänenkönigs Waldemar II. (1170-1241), auch „der Sieger“ genannt. Neben Altar, Kanzel, Taufstein und der Statue des Heiligen Nikolaus aus der Zeit um 1300 sowie drei weiteren spätgotischen Plastiken, gehört die Orgel zu den Besonderheiten der Kirche. Aber eben auch das erst 1955 hinzugesellte Schiffsmodell. Es kommt, bis auf die dezent weiß gefassten Füße und Toppen von Masten und Stengen mit Eselshauptern und Marsen, ganz ohne Farbfassung aus. Lediglich am

hochgezogenen Galion sind sehr fein die gedoppelten Galionsregeln sowie die sie oben abschließende Krulle golden gestrichen. Rot sind hingegen die Enden der Kranbalken gefasst wie auch das dunkelgrüne Unterwasserschiff des achteraus hängenden Beiboots. An der Flaggenstange des Hauptmasts hängt ein langer Wimpel mit niederländischer Farbgebung in verblasstem Rot-Weiß-Blau. Sie ist die älteste Trikolore im heutigen Gebrauch und wurde mit ihrem farblichen Dreiklang zum Vorbild für viele andere Nationalflaggen der Welt.

Ausflug mit Räubertochter

Wem hingegen nach all den Kirchen mit ihrem meist etwas angestaubten Inventar nach frischer Luft und einem Segeltörn zumute ist, sei ein Trip wie zum Beispiel auf dem historischen Nach-



Ebenfalls bei St. Laurentius steht der Grabstein des „Glücklichen Matthias“



Die Fregatte ALEXANDER zeigt einen Dreimaster ohne Segel mit naturholzsichtigem Rumpf



Die Kirche St. Nicolai in Boldixum wurde in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts gebaut



Das erst 1955 hinzugekommene Schiffsmodell kommt weitgehend ohne Farbe aus

bau des Pfahlewers RONJA empfohlen. Dessen Vorlage ist bei den Blankeneser Fischern des 18. und 19. Jahrhunderts zu suchen. Die nutzten nämlich solche flachbodigen, knickspantigen Pfahlewer für ihre Arbeit. Abweichend vom Original wurden allerdings beim knapp 15 m langen und 4,6 m breiten Föhrer Nachbau aus den 1990er-Jahren für den Einsatz als Charterschiff ein durchlaufendes Deck, ein Spiegelheck sowie eine 90-PS-Maschine mit eingebaut. Der Tiefgang beträgt genau 1,0 m, die Segelfläche 90 m². Da keine Bauzeichnungen für Pfahlewer überliefert sind, wurde auf Skizzen, Baubeschreibungen und Modelle aus dem Altonaer Museum sowie dem Schifffahrtsmuseum in Brake zurückgegriffen. Nach fünf Jahren Bauzeit konnte 1997 das Schiff seinem Element übergeben werden. Die bei Pfahlewern üblichen

Luggersegel erwiesen sich allerdings als nicht besonders effizient, heute fährt die RONJA mit Gaffelgroß und Botterfock.

Makabrer Brauch

Die Vorfahren des Pfahlewers brachten holländische Siedler Ende des 11. Jahrhunderts in die Gebiete der Elbniederungen. Aus einem zunächst dreibrettigen Kahn entwickelte sich allmählich die spätere Form mit flachem Boden und der für Ewer typischen Kahnplanke, während der Rest des Schiffs immer größer wurde. Bis ins 20. Jahrhundert wurden Ewer in unterschiedlichen Ausführungen als Fischer- und Frachtwere eingesetzt, gefangen wurden Butten, Schollen und Seezungen in der See, Stint in der Elbe. Verkauft wurde der Fang in Hamburg und Altona, als der Druck der Konkurrenz die Preise fallen ließ, auch

auf den Marktplätzen an den holländischen Küsten. Hauptverbreitungsgebiet dieses Schiffstyps war Blankenese, hier fuhren zwischen 1640 und 1866 bis zu 140 Fischer-Ewer unter dänischer Flagge. 1884 wurde der letzte Ewer gebaut, danach nur noch Kutter. Ein äußerst interessanter Brauch: Fast immer hatten Ewer und Kutter im Bereich des Vorstevens einen besonderen Raum, in den die Fischer ins Netz gekommene Totenschädel stellten. Die Begründung: „Kann jo min best Fründ sin“. Auch sollte der Totenkopf die Geister der Tiefe abschrecken. Dafür wurden die makabren Fundstücke mit den Augenhöhlen nach vorn aufgestellt. Tote sehen der Sage nach schärfer als die Lebenden und können Sände und verborgene Wracks viel früher erkennen. Fragt sich bloß, wie sie dann ohne Lippen die Lebenden warnen wollten. ■



Der historische Nachbau des Pfahlewers RONJA liegt im Hafen von Wyk auf Föhr



Am Bug: Die Ankerwinde des historischen Nachbaus



Der Dampfschlepper
BERTUS FREEDE

100 Jahre Schiffahrtsgeschichte

Das „Flaggschiff“ im Leerer Museumshafen, der Dampfschlepper BERTUS FREEDE, feiert in diesem Jahr einen runden Geburtstag. Vor genau 100 Jahren nahm das Schiff seinen Dienst auf. Grund genug für **SchiffsModell**-Autor Werner Fischer, diesen Oldie als Modell im Maßstab 1:15 nachzubauen.

Im Jahr 2021 brachte die Firma aero-naut den Schlepper TIM als Holzbausatz auf den Markt. Beim ersten Betrachten des Modells war die Ähnlichkeit mit dem Vorbild BERTUS FREEDE unverkennbar. Da ich meine Modelle aber grundsätzlich nicht aus Baukästen herstelle, kam der Bausatz für mich nicht in Frage. Aber ich habe sehr gute Kontakte zum Museumshafen. Als ich dort mein Vorhaben schilderte, standen mir sofort alle Türen offen, um das Vorhaben in die Tat umzusetzen.

Bordarbeiten

Ausgerüstet mit Zollstock, Kamera und Notizbuch begab ich mich des Öfteren an Bord, um notwendige Details zu notieren

und zu fotografieren. Dafür herzlichen Dank an den Skipper und die Besatzung, die mich mit zusätzlichen Informationen versorgten und zu einigen Betriebsfahrten im Leerer Hafen einluden. Da von dem Schlepper keine Werftpläne mehr vorhanden beziehungsweise auffindbar waren, wurden umfangreiche Abstandsmessungen an und unter Deck durchgeführt, um die Unterwasserform des Rumpfs möglichst genau zu bestimmen.

Der Rumpf entstand, wie immer bei meinen Modellen, aus Holz. Die Spannten wurden aus 8-mm-Pappelsperholz hergestellt, die Stringer aus 4 x 4-mm-Kieferleisten. Das Spantengerüst wurde mit 3-mm-Buchenholzplanken beplankt.

Danach wurde der Rumpf gespachtelt, angeschliffen und zweimal innen und außen mit 2K-GFK-Harz beschichtet. Das Hauptdeck, die Aufbauten, das Schanzkleid und die Skylights wurden aus 1,5-mm-Birkensperrholz gefertigt. Der klappbare Schornstein entstand aus einem Kunststoff-Abflussrohr und wurde mit entsprechenden Kontergewichten bestückt, die als Gegengewicht zum Schornstein das Abklappen erleichtern sollen. Diese Bauart wurde früher oft gewählt, um ein Durchfahren niedriger Brücken zu ermöglichen.

Wasserlinie und Aufbauten

Nachdem der Rohbau fertiggestellt war, ging es weiter mit der Bestimmung

Mehr Fahrspaß geht nicht: Original und Modell zusammen im Leeraner Hafen



Text und Fotos:
Werner Fischer



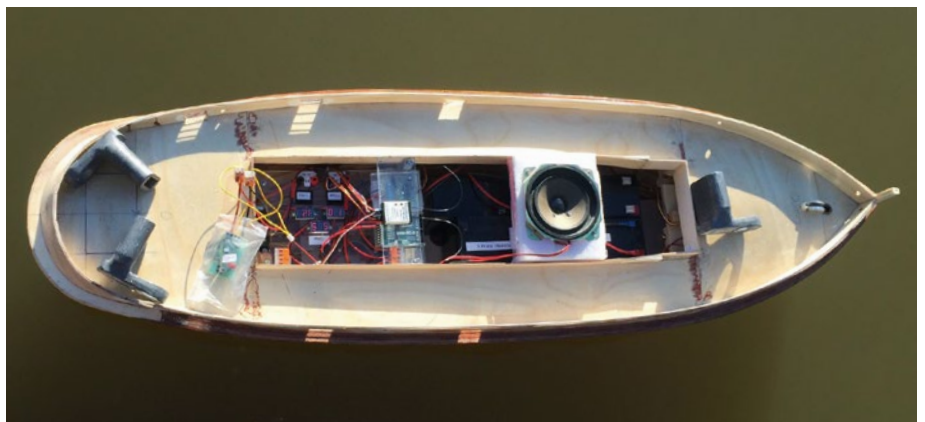
Vor dem Beplanken wird eine Schablone für die Ruderanlage eingepasst



Der Rumpf der BERTUS FREEDE entstand in klassischer Holzbauweise



Sämtliche Aufbauten wurden aus 1,5-mm-Birkensperrholz gebaut



Beim ersten Trimmversuch wurde die Lage der Hauptgewichte bestimmt

der Wasserlinie und der Verteilung der Hauptgewichte, nämlich zweimal Bleifahrakus mit 12 V und zweimal Bleiakkus mit 12 V für die geplanten Verbraucher der Sonderfunktionen. Um auf die Wasserlinie zu gelangen, war es notwendig, zusätzliche Bleipäckchen mit einem Gewicht von 5,5 kg im Innern des Rumpfs entsprechend zu platzieren. Als Antriebsmotor wurde ein Audi-Innenraumlüfter mit 12 V eingebaut, der seine Kraft über eine 6-mm-Welle und einen Dreiblatt-Messingpropeller mit 65 mm Durchmesser überträgt. Leider habe ich es versäumt, von dieser Bauphase entsprechende Fotos zu machen.

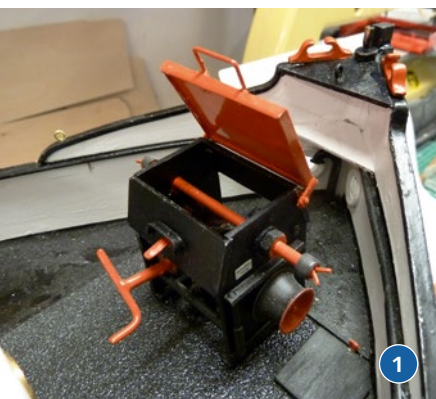
Weiter ging es dann mit dem Steuerhaus und dem vorderen Kajütaufbau. Komplettiert wurde das Achterdeck mit dem Maschinenraum-Skylight sowie den beiden Schiebeluken für den Zugang zum Maschinenraum und zum



Das Steuerhaus wurde stilecht mit Echtholzverkleidung versehen



Durch die großen Fenster hat man Einblick in die Originalausstattung



1) Die selbstgebaute Ankerwinde ist funktionstüchtig. 2) Das Schiff ist fertig, die Besatzung hat Platz genommen. 3) Der selbstgebaute Rauchgenerator macht ordentlich Dampf

Unterkunftsbereich der Mannschaft. Unter den Schiebeluken verstecken sich die Ein-aus-Schalter sowie die Ladebuchsen für die Akkus des Modells. Danach kamen die notwendigen Details an die Reihe, die ein Modellschiff zum „Leben erwecken“. Unter anderem wurde eine funktionsfähige Ankerwinde angefertigt, der Messing-Anker wurde ebenfalls im entsprechenden Maßstab hergestellt. Handläufe, Bullaugen, Rettungsringe, Schlepphaken und Lüfterköpfe komplettierten dann das Modell. Auch die Besatzung fand ihren Platz. Das Ruderhaus wurde innen entsprechend dem Original ausgerüstet.

Endspurt

Langsam näherte sich dann der Zeitpunkt, an dem das Modell endgültig fertig wurde. Es gibt aber immer wieder Kleinigkeiten, die einem nach der vermeintlichen Fertigstellung auffallen und dann nachgerüstet werden. An einem Funktionsmodell ist also immer etwas zu tun. Wie zu erkennen, wurde das Modell mit einem selbstgebauten 12-V-Rauchgenerator ausgerüstet. Ebenso wurde ein Beier-Soundmodul verbaut, welches

mit den originalen Start- und Fahrgeräuschen programmiert wurde. Weitere Sonderfunktionen sind die funktionierende Ankerwinde sowie die nautische Beleuchtung und die Innenbeleuchtung.

Auf dem Wasser kann das Modell durch ein realistisches Fahrbild überzeugen. Auch die Manövriereigenschaften entsprechen weitestgehend dem Original. Anlässlich des 14. „Treffen Traditions Schiffe unner d’Raadhustoon“ im August 2023 wurden dann im Beisein der Besatzung des BERTUS FREEDE die offizielle Vorstellung und Taufe vollzogen. Bleibt noch abschließend zu erwähnen, dass anlässlich des hundertsten Geburtstags des Originals im Sommer 2024 eine Veranstaltung im Museumshafen Leer stattfinden wird. Dort werden unter anderem diverse Modelle des Vorbilds zu sehen sein, um den Geburtstag standesgemäß zu feiern. An dieser Stelle nochmals herzlichen Dank an den Skipper, die Besatzung des BERTUS FREEDE und die Mitglieder des Schipper Klottje Leer, die den originalgetreuen Nachbau dieses Modells ermöglichten. ■

TECHNISCHE DATEN

BERTUS FREEDE

Original

Länge:	16,28 m
Breite:	5,08 m
Tiefgang:	1,90 m
Motor:	Deutz-Motor, Typ „A6 M 224“, Baujahr 1935

- 1924 als Dampfschlepper ORION bei der Schiffswerft Jansen-Schmilinski für den Hafen Hamburg gebaut
- 1957 Ausbau der Dampfmaschine, Einbau eines Sechszylinder-Jastram-Dieselmotors mit 276 PS
- 1993 außer Dienst gestellt und nach Holland verkauft
- 1998 vom „Schipper Klottje“ Leer in Holland erworben und von ehrenamtlichen Vereinsmitgliedern restauriert
- 2013 Ausbau des Jastram-Motors, der irreparabel war; Einbau eines 6-Zylinder-Deutz-Motors mit 200 PS

Modell

Maßstab:	1:15
Länge:	1.090 mm
Breite:	340 mm
Höhe:	610 mm
Gewicht:	20 kg



Die Jungfernfahrt fand auf unserem Vereinsgewässer statt



Beim Traditionsschiffstreffen im August 2023 wurde der Schlepper getauft

Jetzt bestellen



68 Seiten im A5-Format,
14,80 Euro
zuzüglich 2,50 Euro Versandkosten

Yachten sind von atemberaubender Eleganz. Sie laden zum Träumen ein. Zum Träumen von einem unbeschwerten Leben an den schönsten Küsten der Welt. Kein Wunder also, dass diese Sparte auch bei Schiffsmodellbauern zu den Highlights gehört. Schließlich geht es im Modellbau darum, Träume im Maßstab zu verwirklichen. Daher dreht sich im SchiffsModell-Workbook Yachten auch alles rund um das Bauen von Yachten namhafter Modellbauerhersteller, um selbstgebaute Modelle und um Tipps und Tricks zum Thema.

Im Internet unter
www.alles-rund-ums-hobby.de
oder telefonisch unter 040 / 42 91 77-110



Eine venezianische Gondel

Ausfahrt zum Ballabend

Text und Fotos:
Andreas Kaluza

Dass ein Modell-Gondoliere sein Boot wirklich selbst voranbringt, funktioniert oft nicht wirklich gut. **SchiffsModell**-Autor Andreas Kaluza hat nach einigen Versuchen seiner Gondel lieber einen diskreten Antrieb spendiert.

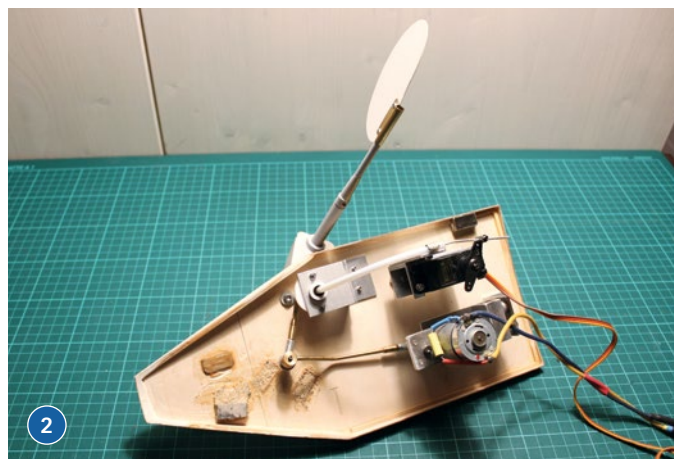
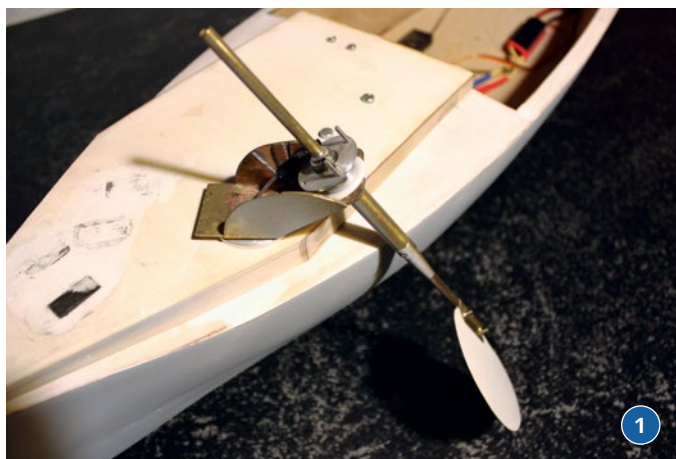
Die moderne Gondel, wie sie heute benutzt wird, gibt es erst seit Ende des 19. Jahrhunderts. Es ist ein Boot von etwa 11 m Länge, 1,38 bis 1,42 m Breite, einem Freibord von 0,50 bis 0,55 m und mit weit aufgebogenen Enden. Diese Konstruktion wurde 1882 bis 1884 vom Bootsbauer Domenico Tramontin erfunden. Er kürzte das Boot auf der rechten Seite um etwa 0,24 m und gab ihm eine Krümmung, sodass es leichter von einer hinten links stehenden Person rechts gerudert werden kann. Natürlich gibt es auch Gondeln, die von diesen Maßen abweichen.

Der Bugbeschlag war ursprünglich nur als Gegengewicht zum Gondoliere vorgesehen, heute ist er Schmuck und Symbol für die Stadt Venedig. Dieser endet oben in einer Art Horn in Form einer Fischermütze, welche die Dogen in ihrer Staatstracht als Kopfbedeckung trugen. Die sechs Zacken darunter sollen sechs Stadtteile von Venedig symbolisieren, die nach hinten gerichtete Zacke symbolisiert einen weiteren Stadtteil. Die Gondeln sind heute mit einer einheitlichen schwarzen Ausstattung versehen, die auf ein Gesetz aus dem Jahr 1562 zurückgeht, da diese damals übermäßig verziert worden waren. Der Vortrieb der Gondel

wird wie beim Wriggen erzeugt, nur mit dem Unterschied, dass der Riemen nicht achteraus, sondern seitlich schräg ins Wasser getaucht wird.

Das Urmodell

Das unfertige Modell habe ich von meinem verstorbenen Schiffsmodellbauerfreund Peter Rose aus Hoyerwerda geerbt. Leider war kein Bauplan vorhanden. Die Gondel ist im Maßstab 1:6 gebaut. Die Bootslänge wurde dabei auf etwa 1 m gekürzt, da sie sonst bei 1,8 m wäre, also kaum transportfähig. Ursprünglich sollte der Antrieb der Gondel über einen Motor mit Getriebe und ein Kurbelgetriebe, das



1) Bei der alten Mechanik sorgte das Ruder für Vortrieb. 2) Die alte Mechanik von unten. Das Servo war für die Steuerung zuständig



Der Rumpf wurde mehrfach gespachtelt und geschliffen



Im Rumpf wurden eine Bodenplatte und Trennwände eingesetzt

ein Ruder bewegt, erfolgen. Die Arme des Gondolieres sollten sich mitbewegen. Der Rumpf war im Rohbau fertiggestellt, allerdings ohne Bug und Heckbeschlag. Dieser besteht aus Spanten, die mit mehreren Lagen 0,6-mm-Sperrholz beplankt sind. Darauf wurde ein Glasfasergewebe mit Harz gelegt und der Rumpf war grob geschliffen.

Im Heckbereich ist unter einer Abdeckplatte die Antriebsmechanik untergebracht. Sie besteht aus einem Bürstenmotor mit einem Untersetzungsgetriebe, der ein Kurbelgetriebe bewegt. Dieses setzt die kreisförmige Bewegung des Motors in eine hin und her gehende Bewegung um. Damit wird eine senkrecht eingebaute Buchse in einem Kreiswinkel von zirka 50 Grad gedreht. Mit der Buchse dreht sich ein Messingteil, an dem der Ruderstab befestigt ist. Dieses Messingteil mit dem Ruderstab sieht etwas grob aus. Das ist aber für die eingebaute Mechanik notwendig. Das Ruderblatt ist klappbar gestaltet. Dreht sich das Messingteil mit dem Ruder nach vorn, klappt das Ruderblatt um, sodass das Ruderblatt das Wasser schneidet. Bei der Bewegung des Ruders nach hinten klappt das Ruderblatt so um, dass das Wasser nach

hinten gedrückt wird. Mit einem Servo kann man die Rudereinstellung so verändern, dass das Wasser mehr rechts oder links weggedrückt wird.

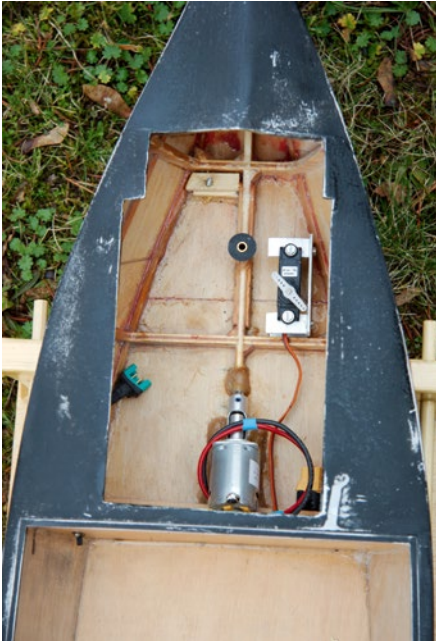
Fahrversuche

Ich habe die Mechanik überholt und einige Fahrversuche unternommen. Im Wasser bewegte sich die Gondel sehr langsam vorwärts, wobei die Fahrtlinie eher nach links führte und nicht wirklich geradeaus. Mit der Verstellung des Ruderblatts ist es möglich, nach links zu steuern. Eine saubere Geradeausfahrt und ein Steuern nach rechts sind jedoch nicht möglich. Der Grund dafür ist, dass das Ruder eine kreisförmige Bewegung ausführt und das Wasser grundsätzlich nach Backbord gedrückt wird. Mit der Verstellung des Ruderblatts kann man zwar die Richtung beeinflussen, aber nicht so, dass die Gondel korrekt gesteuert werden kann. Die Idee des Erbauers, die Gondel nur mit einem mechanischen Ruder zu bewegen und zu steuern, ist natürlich super, aber mit dieser Mechanik lässt sich das nicht umsetzen. Ich denke auch, dass die mechanische Umsetzung der Ruderbewegungen eines Gondolieres mit den Mitteln eines normalen Modellbauers nicht möglich ist.

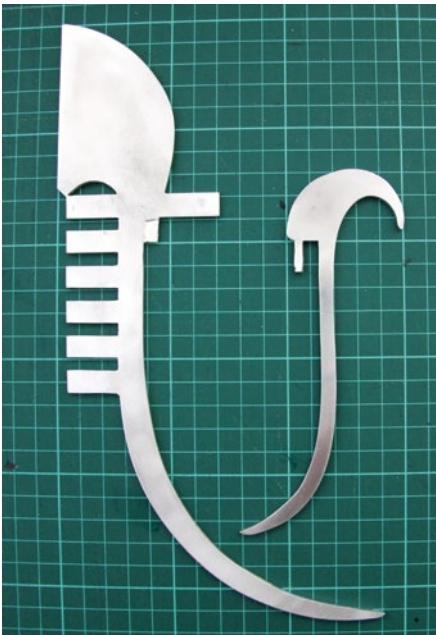
Umbau

Nach vielen Fahrversuchen und Nachjustierungen habe ich mich letztendlich dazu entschieden, die Gondel mit einem normalen Schraubenantrieb auszustatten – es sieht ja keiner. Die vorhandene Mechanik sollte aber dafür genutzt werden, die Ruderbewegungen des Gondolieres zu imitieren. So könnte ein gutes Fahrbild erreicht werden. Im Heck wurden ein 300er-Bürstenmotor und eine Ruderanlage eingebaut. Die Elektronik besteht aus einem Empfänger GR-12 von Graupner, einem Fahrregler für die Rudermechanik und dem Fahrregler Thor 25-HF von CTI. Alles ist auf einer kleinen Sperrholzplatte aufgebaut, die herausnehmbar ist. Ein Schalter für den Empfänger befindet sich neben dem Sessel.

Den Rumpf habe ich nochmals mehrfach gespachtelt und geschliffen. Im Rumpf selbst habe ich eine Bodenplatte eingeklebt sowie eine vordere und hintere Trennwand eingesetzt. Im vorderen Teil des Rumpfs befindet sich das Akkufach. Benutzt wird ein 7,4-V-LiPo mit 2.400 mAh Kapazität. Nach der Grundierung und der ersten Vorlackierung wurden die Bug- und Heckbeschläge angebracht. Dafür habe ich 3-mm-Aluminium



Letztendlich wurde ein konventioneller Antrieb eingebaut



Die Beschläge wurden aus Aluminium ausgesägt und poliert

verwendet. Für die Form des Bugbeschlags gibt es im Internet ausreichend Vorlagen. Einen kleinen Beschlag habe ich für das Heck gefertigt. Ich habe ihn selbst entworfen, da es unzählige Formen für die Gestaltung des Hecks bei den originalen Gondeln gibt.

Für die Beschläge habe ich jeweils eine Pappschablone angefertigt und die Form auf eine Aluminiumplatte übertragen. Erst wurde die Form grob ausgesägt und dann wurden die Beschläge mit der Feile nachgearbeitet. Das Ergebnis gefällt mir ganz gut. Leider lässt sich Aluminium schlecht polieren. Besser wäre als Material Edelstahl gewesen, aber das lässt sich schwerer bearbeiten. Sehr zeitaufwendig war das Anpassen der Beschläge an die vorhandene Rumpflinie. Befestigt sind die Beschläge mit mehreren 30 mm langen Stahlstiften, die im Beschlag und im Rumpf verklebt sind. Die Verbindungen sind ziemlich fest, aber auch stoßempfindlich. Deshalb werde ich später eine Transportkiste bauen. Lackiert habe ich den Rumpf mit Dupli-Color-Spritzlack in drei Schichten und einer abschließenden Versiegelung mit Klarlack.

Der Gondoliere

Im Heckbereich befindet sich über der neu eingebauten Antriebsanlage eine Abdeckplatte, auf der der Gondoliere montiert wird. Auf diese Platte habe ich senkrecht zwei 3-mm-Gewindestangen aufgeschraubt, auf denen der Gondoliere aufgesteckt wird. So kann man die Puppe zum Transport abnehmen. Ich habe zunächst die Füße der Puppe entfernt und zwei Löcher von unten in die Beine gebohrt. Die Löcher zu bohren war etwas kompliziert, da das Material der Beine beim Bohren schnell verklebt. In diese Löcher wurden Messingrohre gesteckt und verklebt. Auf das Ende des Messingrohrs kamen wieder die

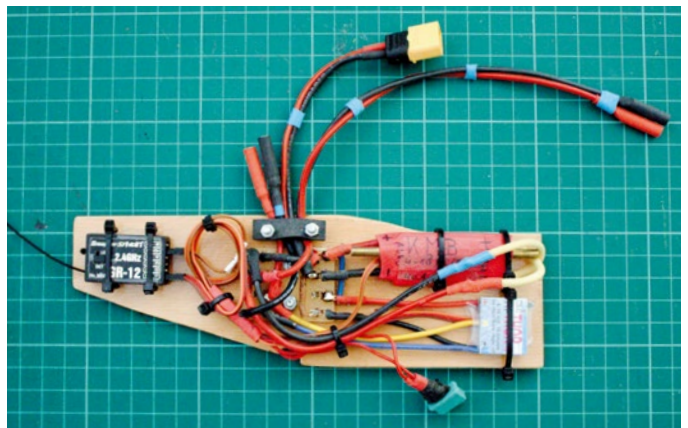
Füße. So lässt sich der Gondoliere gut aufstecken und wieder entfernen.

Der Gondoliere soll nun beide Hände am Ruderstab haben und diesen mitbewegen. Dazu habe ich in die senkrechte Buchse, die sich hin und her dreht, eine stilisierte Rudergabel eingebaut. In dieser steckt ein 4-mm-Buchenstab als Ruderstab. Dieser hat aber kein Ruderblatt, das würde den Wasserwiderstand erhöhen. Das Ruder bewegt sich dabei um 40 mm. An den beiden Händen des Gondolieres ist eine Hülse mit Gummis befestigt, die auf den Ruderstab gesteckt wird. Es ist ein Kompromiss, aber eine dem Original entsprechende Rudergabel mit der originalen Ruderstellung kann zusammen mit dem Gondoliere nicht umgesetzt werden. Dazu wäre es notwendig, dass der Oberkörper des Gondolieres in einem relativ großen Bereich beweglich ist.

Um die Funktion des Ruderstabs zusammen mit dem Gondoliere auszuprobieren, habe ich einen Testaufbau montiert. Die Halterung besteht aus drei Brettchen, auf die die Rudermechanik mit Puppe montiert wurde. Damit habe ich recht lange probiert, wie sich der Ruderstab gemeinsam mit der Puppe bewegen kann. Gleichzeitig konnte ich so auch die richtigen Einstellungen vornehmen. Der Ruderstab musste sehr steil eingebaut werden, da sonst die Bewegungen der Arme zu groß wären. Außerdem erfolgen die Bewegungen der Arme und Hände in drei Dimensionen. Deshalb mussten die Arme der Puppe geändert werden. Ich habe dazu die beiden Arme entfernt. Als Schultergelenk habe ich eine Ruderanlenkung mit Kugel aus dem Flugzeugbau verwendet. An dieses Gelenk ist eine PVC-Seil angeklebt. Am anderen Ende des Seils ist die Hand angeklebt. Unter dem Hemd sieht man die



Die Bug- und Heckzier sind am frisch lackierten Rumpf angebracht



Die Elektronik ist auf einer herausnehmbaren Sperrholzplatte montiert

se Konstruktion nicht. So sind die Arme extrem bewegungsfähig. Natürlich sehen die Ruderbewegungen des Gondolieres nicht so aus wie im Original, aber für das ungeübte Auge trotzdem gut.

Für die Besetzung habe ich die Puppen Barbie und Ken verwendet. Da das Anfertigen der Bekleidung sehr aufwändig wäre, habe ich Kleid und Anzug in einem fernöstlichen Land preisgünstig bestellt. Der Doppelsessel ist aus Sperrholz gebaut, mit Stoff bezogen und abnehmbar. Als Polsterung kam Schaumgummi zum Einsatz. Der Boden der Gondel sowie die Vorder- und Rückwand sind mit rotem Filz bezogen. Äußerlich habe ich sie nicht zusätzlich verziert, da es ja auch Gondeln gibt, die sehr einfach gestaltet sind.

Probefahrt

Bei den ersten Fahrversuchen habe ich festgestellt, dass die Gondel zu leicht ist. Etwa 1 kg Blei war notwendig, um eine gute Lage im Wasser zu erreichen. Das Fahrbild der Gondel ist sehr schön. Am besten sieht es natürlich aus, wenn sehr langsam gefahren wird, einschließlich der Ruderbewegungen wie im Original. Bei schnellerer Fahrt beginnt allerdings der ins Wasser getauchte Ruderstab durch den Widerstand des Wassers zu zittern. Die Gondel lässt sich sehr gut steuern, ist aber etwas windanfällig. Erstaunlicherweise kommt die Gondel jedoch auch mit etwas größeren Wellen sehr gut zurecht.



Der Gondolier wurde mit sehr flexiblen Armen versehen

TECHNISCHE DATEN	
Gondel	
Original	
Länge:	10,83 bis 11,00 m
Breite:	1,38 bis 1,42 m
Gewicht:	400 bis 500 kg
Tiefgang:	zirka 0,60 m
Modell	
Maßstab:	1:6
Länge:	980 mm
Breite:	230 mm
Tiefgang:	25 mm
Gewicht:	3,5 kg mit Akku und Besatzung
Motor:	300er-Bürstenmotor



Boot und Besatzung sind bereit zur Abfahrt



Bei langsamer Fahrt wirkt die Gondel sehr naturgetreu



Die Lipper Modellbautage in Bad Salzuflen

Text und Fotos: Jürgen Voss

Immer wieder gut

Seit 2015 fahre ich jedes Jahr bei Sonnenschein und überzuckerter Landschaft zu den Lipper Modellbautagen. Zumindest ist es so in meiner Erinnerung. Und obwohl jedes Jahr das gleiche Programm auf mich wartet, bin ich jedes Mal gespannt.

Wie die Intermodellbau in klein, so kommen mir die Modellbautage vor. Wenn man ehrlich ist, kommt einem der Unterschied auch nicht mehr ganz so groß vor. Und da hier auch immer noch die Möglichkeit besteht, einzukaufen, hatte ich endlich wieder eine kleine Liste mit.

Skandinavische Spezialitäten

Ich habe mir auch etwas gegönnt und bei Christian Rex bestellt. Er hat ein spezielles Sortiment im Angebot und sich auf skandinavische Modellschiffe älterer Baujahre im Maßstab 1:50 spe-

zialisiert. Zielsicher habe ich mir das Kümo SAMKA herausgepickt, da das Schiff mit 670 mm gerade noch in meine Werft passt, die leider auch nur 1 m² groß ist. Da Christian dieses Mal am Stand von Christian Kamp, Jan Damian und Maurice Rheinhold zu Gast war, fand die Übergabe des Baukastens auf der Messe statt.

Dieser Stand mit integriertem Hafenbecken ist für mich eines der Highlights der Messe. Hier treffen sich auch immer die Skipper mit ihren Mini- und Mikroschiffsmodellen. Das Becken ganz ohne Wellen ist ideal zum Fahren ihrer wirk-

lich winzigen Boote. Aber es geht auch größer. Ich habe die TEMPO, den selbstgedruckten Fischkutter von Jan Damian (SchiffsModell 12/23) endlich selbst gesehen. Er passte perfekt in die Hafenumgebung. Und was die drei mit Christian Rex zusammen noch so ausgestellt haben, war ebenfalls von sehr hoher Qualität.

Schwimmende Kartonmodelle

Wo wir gerade beim Thema Qualität sind: Für die Modellbaufreunde Tornesch hatte Peter Almstatt erneut seine Kartonmodelle mitgebracht und war wie letztes Jahr wieder am Basteln. Nun wusste ich auch, was das Besondere an



Am Kai des Hafens liegt die TEMPO von Jan Damian



Christian Kamp stellt sein Lieblingsthema aus: Schlepper aller Art



Die HMVS CERBERUS von Peter Almstatt ist aus Karton, schwimmt aber trotzdem



Die Männer der DGzRS sind jedes Jahr dabei, um Spenden zu sammeln



Die ganze Welt der U-Boote ist am Stand vom Sonar e.V. vertreten

seinen Schiffen ist. Sie sehen aus wie aus Karton, sind auch aus Karton, aber alle schwimmfähig und vor allem ferngesteuert. Das kannte ich so bisher noch nicht, fand es sehr spannend und hoffe, dass wir demnächst hier mehr davon lesen können.

Überhaupt wird die Menge an bekannten Gesichtern bei Veranstaltungen für mich immer größer, ein sehr angenehmer Aspekt meines neuen Jobs. In Bad Salzuflen habe ich zum Beispiel unseren Autor Hinrik Schulte kennengelernt. Schön, wenn man schon länger mailt und sich dann persönlich trifft.

Das große Becken

In der Hallenmitte war wieder das große Wasserbecken aufgebaut. Während letztes Jahr die Folie noch von Rennbooten perforiert und dadurch das Becken inkontinent wurde, schien dieses Jahr eine gewisse Disziplin und Rücksichtnahme zurückgekehrt zu sein. Man hatte das Gefühl, dass alle wieder das Becken nutzen konnten, ohne sich Sorgen um das eigene Boot machen zu müssen.

Und sonst?

Keine Sorge, alles wie immer. Dieselben Vereine, dieselben Modellschiffe, nichts wirklich Neues. Das einzige Novum war die Tatsache, dass in diesem Jahr der Freitag der Kostenminimierung zum Opfer gefallen war. Ob dadurch wieder mehr Gewinn erzielt werden kann, vermag ich nicht zu sagen. Auf jeden Fall hoffe ich, dass es mich auch nächstes Jahr wieder nach Bad Salzuflen zieht. Ein neuer Termin steht leider noch nicht fest. ■



Die HAPPY HARALD, ein robbe-Klassiker, auf dem großen Becken



Der Stand der Schiffsmodellfreunde Hücker-Moor mit seinem gepflegten Inventar



Text und Fotos:
Heinz Zimmermann

Die MS BREMEN im Maßstab 1:100

Expeditionsschiff

Das Interesse von **SchiffsModell**-Autor Heinz Zimmermann liegt auf etwas älteren Schiffen. Egal ob Graue Flotte oder Passagierschiffe, es muss nicht nagelneu sein. Heute berichtet er vom Bau der MS BREMEN.

Die MS BREMEN wurde am 26. Januar 1990 in Kobe, Japan, als FRONTIER SPIRIT auf Kiel gelegt und lief am 20. Juni 1990 vom Stapel. Von 1993 bis 2020 gehörte sie zur Flotte der Reederei Hapag-Lloyd und wurde für Expeditionskreuzfahrten eingesetzt. Die MS BREMEN hat bei einer Länge von 111,51 m und einer Breite von 17 m einen Tiefgang von 4,8 m. Das Vier-Sterne-Schiff ist mit modernster Kommunikation und Navigationsgeräten ausgestattet, denn die Fahrgebiete liegen außerhalb der üblichen Kreuzfahrtrouten. Die spektakulären Reisen der MS BREMEN reichten von der Antarktis, der Arktis, dem Amazonas bis hin zur Südsee.

Zodiacs

Oft gibt es für das Schiff in den Fahrregionen keinen Pier, um anzulegen. Für diese Fälle stehen auf dem Deck zwölf

Zodiacs zur Verfügung. Das sind schwarze Schlauchboote mit einem Außenbordmotor, mit denen die Gäste an Land gebracht werden. Diese schwarzen Helfer sind für die Expeditionen unentbehrlich. Die Zodiacs wurden seinerzeit unter Mitwirkung von Jacques-Yves Cousteau entwickelt, um zwischen Eisschollen hindurchzufahren und Passagiere sicher an Land zu bringen. Das Einsteigen in die Zodiacs ist leichter als beim Tenderboot. Dafür wird eine Plattform vom Achterdeck heruntergelassen und zwei Seeleute helfen, in das Zodiac einzusteigen.

Höchste Eisklasse

Die MS BREMEN besitzt die höchste Eisklasse für Passagierschiffe und kann so in den abgelegensten Gebieten der Erde fahren. Bei Reisen in den kalten Regionen gibt es leihweise rote Parkas und Gummistiefel. Diese werden am Anfang der Kreuzfahrt an die Gäste aus-

gegeben. Die Reisen werden von mehreren Lektoren und ortskundigen Führern durchgeführt, die sich optisch durch einen gelben Parka von den Gästen unterscheiden. Bei Fragen zu Flora und Fauna findet man so schnell einen Ansprechpartner. Durch die extremen Wetterbedingungen in den Fahrgebieten wird häufig auch etwas Neues ausprobiert, um den zahlenden Gästen ein besonderes Urlaubserlebnis zu ermöglichen. Auf einer Kreuzfahrt durch die Antarktis entdeckten Passagiere und Besatzung eines Schlauchboots am 2. Februar 2003 im Bereich der Melchior-Inseln eine neue Insel im ewigen Eis sowie einen neuen Kanal. Man benannte sie „Bremeninsel“ und „Bremenkanal“ und trug beide in die Karten ein.

Beinahe-Unglück

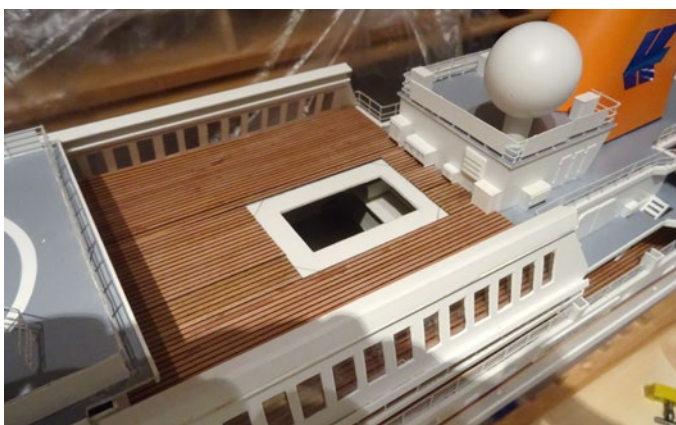
Am 22. Februar 2001 wurde die MS BREMEN auf der Fahrt von Südargenti-



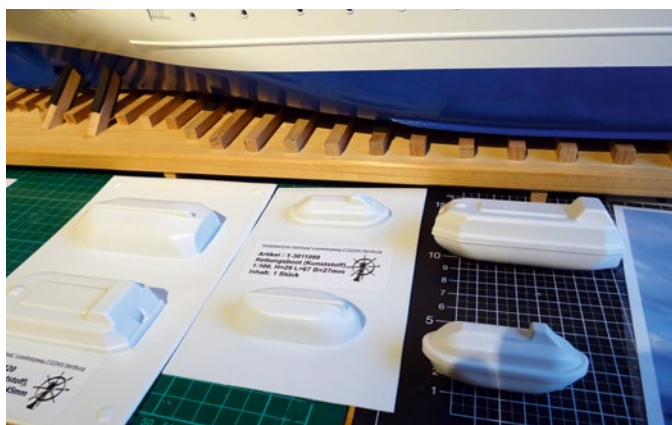
Nach und nach werden die Bohrungen für Bullaugen und Fenster in den Rumpf eingebracht



Die Liegen sind aus Polystyrol-Plättchen und Draht gebaut



Aus Bootsdecks-Platten von Arkowood entstehen die Holzdecks des Schiffs



Die Tenderboote sind Tiefziehteile von Modelltechnik aus Hamburg

nien nach Rio de Janeiro von einer 35 m hohen Monsterwelle überrollt. Das Wasser drückte die Panzerglasscheiben aus den Rahmen und das eingedrungene Meerwasser setzte die elektronischen Geräte außer Betrieb. Durch die automatische Notabschaltung fielen die Hauptmaschinen und die gesamte Elektrik aus. Die MS BREMEN trieb 30 Minuten manövrierunfähig mit 40 Grad Schlagseite in der rauen See, bis es der Besatzung gelang, einen zur Wartung zerlegten Hilfsdiesel in dem rollenden Schiff zusammenzubauen und zu starten. Vier Tage später wurde der Havarist mit Schleppern in den Hafen von Buenos Aires zur Reparatur eingeschleppt.

Renovierung

Die letzte große Renovierung der MS BREMEN fand im Jahr 2010 bei Blohm & Voss in Hamburg statt. Dort wurde das Schiff „nackig“ gemacht, wie die Werftarbeiter sagen. Der Rumpf wurde von 20 t Farbe befreit und anschließend wurden 2 t neue Farbe aufgetragen. Bei diesem Werftaufenthalt wurden auch die Schiffswellen und die Ruder bearbeitet. Die Propellerwellen der MS BREMEN werden nun durch das Seewasser geschmiert. Der Antrieb

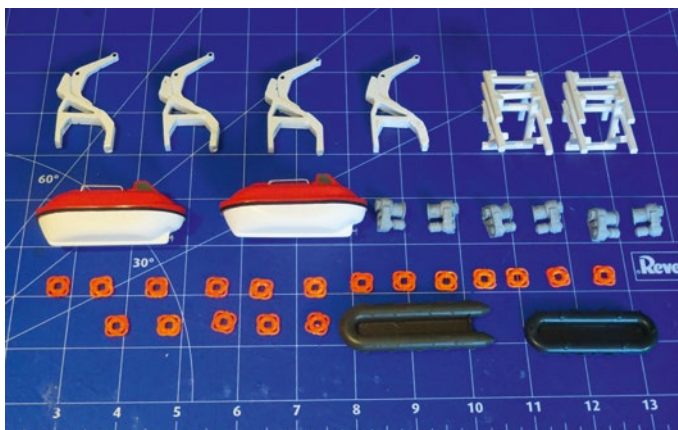
erfolgt über zwei Dieselmotoren mit einer Leistung von 2 x 2.427 kW auf zwei Schiffswellen. Die beiden 4-Blatt-Verstellpropeller verleihen dem Schiff eine Geschwindigkeit von 16 kn. Um den Komfort der Gäste auch bei rauer See zu gewährleisten, gibt es Stabilisatoren, die bei Bedarf ausgefahren werden, um die Schlingerbewegungen zu reduzieren.

Die MS BREMEN hat acht Decks, davon sind sechs Passagierdecks. Das Schiff besitzt 82 Kabinen für 155 Passagiere, die Besatzung besteht aus 100 Personen. Zwei Restaurants sorgen für die Verpflegung, wenn die Gäste von den Exkursionen an Bord zurückkehren. An den Seetagen gibt es Vorträge über die nächsten Ziele und über Tier- und Pflanzenwelt der Region. Das Allerheiligste eines Schiffs, die Brücke, darf von den Gästen nach Rücksprache betreten werden. Was auf anderen Kreuzfahrtschiffen grundsätzlich verboten ist, wird auf der BREMEN gestattet, wenn nicht besondere Gründe dagegen sprechen. Etwas Besonderes für ein Kreuzfahrtschiff ist das Helikopterdeck auf Deck 8. Hier können nach kurzer Umbaumaßnahme kleinere Hubschrauber für besondere Expeditionen starten und landen.

Im Jahr 2020 wurde die MS BREMEN dann von Hapag-Lloyd-Cruises an die auf Flussreisen spezialisierte Schweizer Reederei Scylla verkauft. Auf einer Werft in Vlissingen wurde das Schiff durch den neuen Eigner umlackiert und mit einer Reise nach Island wieder in Fahrt gesetzt. Das jetzt in SEAVENTURE umbenannte Schiff ist seit 2023 für den Expeditionskreuzfahrt-Veranstalter Iceland ProCruises in Island unterwegs.

Das Modell

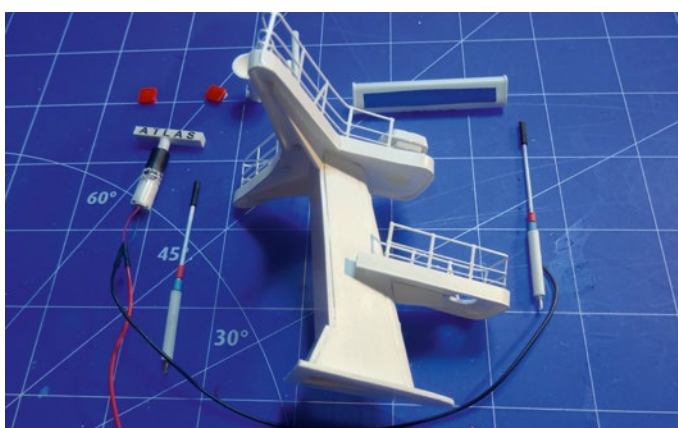
Ein U-Boot der X-Craft-Klasse war mein letztes Bauprojekt. Bei der Suche nach einem neuen Modell bin ich auf einen IG-Lloyd-Plan gestoßen. Der Plan umfasste vier Bögen und bildete das Kreuzfahrtschiff MS BREMEN ab. Die Bögen waren im Maßstab 1:100 gezeichnet. Nach dem Studium der Unterlagen hinsichtlich Kosten und Zeitaufwand war die Entscheidung zum Bau des Modells gefallen. Das Original besticht durch sein Hubschrauberdeck und das Arbeitsdeck für die Zodiacs. Nach Recherchen im Internet fand ich einen Hersteller, der den gewünschten GFK-Rumpf im Programm hatte. Nach Rücksprache mit dem Inhaber der Firma TruMoBa betrug die Lieferzeit allerdings acht Wochen.



Jede Menge Beschlagteile liegen zum Einbau bereit



Die Reling der Firma Saemann wird meterweise verbaut



Die Einzelteile des Masts vor der Montage



Der Mast steht, die Liegen warten noch auf Gäste



Das Vorschiff ist fertig und ausgiebig detailliert

In der Zwischenzeit hatte ich bereits einen Modellständer aus einer 1.200 mm langen Leimholzplatte und 9 x 9-mm-Vierkant-Fichtenhölzern gebaut. Der Modellständer erleichtert das Arbeiten am Rumpf und gibt einen sicheren Halt. Während der Wartezeit auf den Rumpf habe ich bereits kleinere Teile vorbereitet. Die Bestuhlung stammt aus dem Hause Fallner und Kibri. Die Stühle aus drei Teilen wurden mit UHU-Plast verklebt und anschließend mit Farben von Revell bemalt. Die Sonnenliegen sind aus Polystyrolplatten in einer Größe von 10 x 20 mm gefertigt. Die Beine entstanden aus gebogenen Heftklammern, wie man sie von Tackern fürs Büro kennt. Nachdem die Sonnenliegen fertiggestellt waren, wurden sie mit der Spraydose lackiert. Zum Einsatz kam RAL 1023 gelb von Dupli-Color. Die Füße habe ich anschließend mit grauer Revell-Farbe gestrichen. Die MS BREMEN hat an Steuerbord und Backbord jeweils zwei kleine und zwei große Tenderboote, die ich bei der Firma Modelltechnik in Hamburg geordert habe. Ankerwinden, Poller, Klampen und eine Schiffsglocke sind von der Firma Hobby-Lobby.

Der Rumpf

Endlich kam in einem großen Paket der GFK-Rumpf, der von sehr guter Qualität war. Es gab keine Schäden oder Luftblasen im Gelcoat und der Rumpf hatte eine ansehnliche Größe. Nacharbeiten waren nicht erforderlich und es konnte direkt mit dem Bau begonnen werden. Zuerst habe ich die Löcher für die Stevenrohre und die beiden Ruder gebohrt. Für meine Schiffe verwende ich ausschließlich Antriebswellen der Firma Raboesch mit einer 4-mm-Edelstahlwelle und einem 6-mm-Stevenrohr. Der Antrieb erfolgt später über Vierblatt-Propeller, ebenfalls von Raboesch. Nachdem die Ruder und die Stevenrohre eingepasst waren, wurde das Ganze mit Stabil-Express verklebt. Fünf Spanten aus Sperrholz geben dem Rumpf zusätzliche Stabilität und sind auch für eine sichere Decksauflage verantwortlich.

Der Rumpf wurde vor dem nächsten Arbeitsgang mit Klebeband abgeklebt. Dann wurden die Maße und Lage der Öffnungen und Fenster mit einem Bleistift auf den Rumpf aufgezeichnet. Das habe ich sehr sorgfältig geprüft, denn jetzt kamen Bohrmaschine und Trennscheibe zum Einsatz. Präzises Messen und Vergleichen mit dem Bauplan ersparen später Ärger und Nacharbeiten. Wie heißt es so schön: Dreimal abgeschnitten und noch zu kurz. Die Bullaugen zu erstellen, war die einfachste Arbeit und ging recht zügig voran. Dann kamen die 48 Fenster an die Reihe. Pro Fenster habe ich mit einem 2-mm-Bohrer vier Löcher in die Ecken gebohrt und anschließend mit der Trennscheibe das Material aus dem Rumpf entfernt. Die Feinarbeit wurde dann mit einem Fräser und verschiedenen Feilen erledigt. Aus Sicherheitsgründen haben Fenster im



Auf dem Achterdeck herrscht noch etwas Unordnung



Ein Brett höher wartet schon die Schwester MS HANSEATIC

Rumpf von Kreuzfahrtschiffen immer einen Mittelsteg, um hohen Wellen bei schwerem Seegang standzuhalten. Auch in dem Modell der BREMEN habe ich solche eingebaut.

Im folgenden Arbeitsschritt wurde der Rumpf mit den eingeklebten Fenstern gespachtelt und geschliffen. Ein Arbeitsgang, den die meisten Modellbauer nicht lieben. Ein Bugstrahlruder konnte auf Grund der Platzverhältnisse nicht eingebaut werden, sondern wurde durch ein Rohr angedeutet. Den Rumpf habe ich danach mit Aceton gereinigt und die Bullaugen wurden ebenfalls eingeklebt. Hierbei habe ich mich für Aderendhülsen aus dem Baumarkt entschieden. Ein Innenmaß von 3 mm und ein Außenkragen von 4 mm ergeben sehr realistische Bullaugen.

Deck und Aufbauten

Als Nächstes wurde das Hauptdeck zugeschnitten und angepasst. Öffnungen wurden herausgetrennt, um einen ungehinderten Zugang für die weiteren Einbauten und die Tech-



Zum Schluss werden noch diverse Aufkleber aufgebracht

Anzeigen

Jetzt bestellen
Grundlagen, Technik, Praxis-Tipps

CNC-Technik workbook
Grundlagen, Technik, Praxis-Tipps

Auch digital als eBook erhältlich

Im Internet unter www.alles-rund-ums-hobby.de oder telefonisch unter 040 / 42 91 77-110

Elde Modellbau
Tel. 038755/20120
www.elde-modellbau.com

www.JOJO-Modellbau.de
Der Bausatz-Spezialist

2002 - 2022
20 - Jahre HHT
Howald HOBBY - TECHNIK
Schiffs- & Funktionsmodellbau - Dampfshop
Fernsteuerungen - Rohmaterial - Zubehör
Lerchenfeldstrasse 54 - CH-3603 Thun
Tel. +41 33 345 08 71
www.hobby-technik.ch - info@hobby-technik.ch

UHLIG Designmodellbau
Herstellung und Verkauf eigener Schiffsmodelle, Zubehör und Figuren in 1:10
Telefon 02454 - 2658
www.dsd-uhlig.de

RACING Auto-, Schiffs- & Flug MODELLBAU
Chirchgass 9
CH - 9475 Sevelen
Tel. 081 / 785 28 32
- Riesiges Beschlagteile-Lager
- Grosser Online-Shop
- Besuchen Sie uns unverbindlich, Sie werden von Schiffsmodellbauern beraten!

schiffsmodell.ch

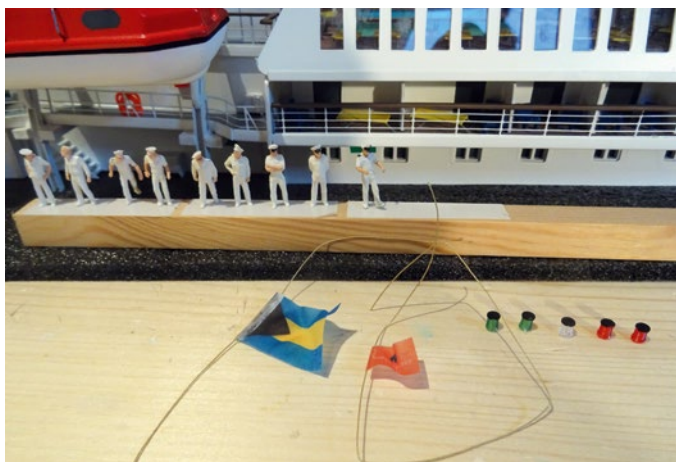
G.K. Modellbau HISTORISCHER MODELLBAU

- Echtspantbausätze aus eigener Fertigung
- Bausätze und Zubehör europäischer Hersteller
- Werkzeuge, Hilfsmittel und Beschlagteile
- PROXXON-Elektrowerkzeuge und Zubehör
- Edelhölzer, Leisten und Furniere
- Farben, Lacke und Lasuren
- Eigene Laserschneidanlage und 3D-Drucker

Kataloganforderung an:
Elsenstr. 37 • 32278 Kirchlegern
www.gk-modellbau.de • info@gk-modellbau.de
Tel. 0 52 23 / 87 97 96 • Fax 0 52 23 / 87 97 49
Besuchen Sie uns, nach telefonischer Anmeldung, in unseren Verkaufs- und Ausstellungsräumen

Bausätze und Produkte der Firmen:
Krick, Mantua, Corel, Panart, Sergal, Constructo, Caldercraft, Model Slipway, Amati, Victory Models, Euromodel, Artesania Latina, Occe, Billing Boats, Disarmodel, Dusek Shipkits, Model Airways, Model Trailways, Master Korabel und andere.

PROXXON MICROMOT System



Flaggen und Besatzung warten darauf, an Bord gehen zu dürfen



134 Figuren machen die MS BREMEN perfekt

nik zu haben. Anschließend habe ich das nun befestigte Deck von innen mit Epoxidharz vergossen, um einen Wassereintritt über das Hauptdeck zu verhindern. Ein Stülrand, bestehend aus 10 x 10-mm-Winkelprofilen, ist in die Decksöffnung eingeklebt. Die Aufbauten entstanden aus 1,5 mm starken Polystyrolplatten und wurden nach Plan aufgezeichnet, anschließend mit dem Bastelmesser angeritzt und herausgebrochen. Die Fenster und sonstigen Öffnungen habe ich wie beim Rumpf mit dem Bastelmesser, Feilen und Fräser herausgearbeitet. Danach die gleiche Prozedur: Spachteln und Schleifen.

In der Zwischenzeit kamen auch die bestellte Decksbeplankung der Firma Arkowood und die Reling der Firma Saemann in der Modellwerft an. Für die MS BREMEN habe ich eine vierzügige Reling mit Montagezapfen im Maßstab 1:100 bestellt. Für Expeditionsschiffe sind vierzügige, bei Kreuzfahrtschiffen fünf- oder sechszügige und auf den Decks der Besatzung dreizügige Relinge vorgesehen. Der Rahmen, in dem die Reling geliefert wird, diente gleichzeitig als Bohrschablonen.

Dadurch ist man sicher, die Löcher an den richtigen Stellen zu bohren. Die Passagierdecks wurden mit Bootsdecks von Arkowood erstellt und anschließend mit Klarlack von Revell versiegelt.

Der Plan war, die Aufbauten in einem Stück abzunehmen, um an die Technik und Einbauten im Rumpf heranzukommen. Alle Decks habe ich auf einer ebenen Fläche gebaut, um einen Verzug der jeweiligen Etagen zu verhindern. Die Maße für die einzelnen Decks wurden von dem Bauplan abgenommen und mit Fotos aus dem Internet verglichen. Zur Verstärkung sind von innen 10 x 10 mm starke Winkelprofile mit Sekundenkleber eingeklebt. Aus den einzelnen Seitenwänden entstand so eine stabile Einheit. Auf Deck 7 wurde der Pool angezeichnet und mit dem Bastelmesser herausgetrennt. Die Decks 5, 6, 7 und 8 sind nach Plan verklebt. Das Deck 6 weist im Bereich der hinteren Tenderboote einen Höhenunterschied von 0,5 mm auf. Diese Schräge wird dadurch verursacht, dass die Deckenhöhe im „Lido-Grill“ und im „BREMEN-Club“ 50 cm höher als in den Passagierkabinen sind.

Die Lackierung

Die so entstandenen Aufbauten wurden zusammen mit dem Rumpf weiß lackiert. Die Farbe von Dupli-Color im Farbton RAL 9010 wurde nach vorheriger Grundierung mit Filler und Plastik-Primer vorsichtig mit der Spraydose aufgetragen. Hier ist weniger mehr, damit es nicht zu unschönen Nasen im Lack kommt, was zu erheblichen Nacharbeiten führt. Nach ausreichender Trocknung habe ich das Sonnendeck und die Nock auf der Brücke mit den Decksbrettchen beplankt. Der aus Kunststoffplatten entstandene Pool wurde auf Deck 7 an seinem Platz eingebaut. Als Nächstes wurden die Decks 6, 7 und 8 sowie das Deck am Bug mit RAL 7001 aus der Spraydose gleichmäßig lackiert. Hierzu wurden die Aufbauten und der Rumpf abgeklebt.

Der Schornstein, ein markantes Bauteil auf dem Schiff, wurde aus Kunststoffplatten erstellt. Hier waren der Bauplan sowie Fotos aus dem Internet eine große Hilfe. Im nächsten Arbeitsgang wurden der Streifen auf dem Rumpf und Teile des Schornsteins mit RAL 749063



Die Reling zeigt den Unterschied: Unten Passagiere, oben Besatzung



Auf dem Helikopterdeck wird ein Film gedreht



Der Swimmingpool wird ebenfalls gern genutzt



Achtern werden die Zodiacs für den Landgang vorbereitet

orange lackiert. Danach habe ich das Unterwasserschiff, den Streifen am Rumpf sowie den rückwärtigen Teil des Schornsteins in RAL 5010 blau fertiggestellt. Der Mast, ein besonderes Merkmal jedes Schiffs, wurde vom Plan abgenommen und aus Polystyrolplatten gebaut. Viele Kleinteile, wie die vier Kräne, die beiden Radoms, die Davits, der 20-Fuß-Container, die Reling und die diversen Antennen habe ich weiß lackiert. Hier kamen der Pinsel, die Spraydose sowie das Airbrush-Gerät zum Einsatz. Die beiden Antennenkuppeln sind übrigens umfunktionierte Tischtennisbälle.

Restarbeiten

Während der Trocknungszeit sind die vier Tenderboote von der Firma Modelltechnik aus Hamburg entstanden. Die Modelle werden als Tiefziehteile geliefert und müssen aus der Grundplatte ausgeschnitten werden. Danach wurden auf die vierzügigen Rellingstreifen als Handlauf 2 x 1-mm-U-Profile geklebt und braun lackiert. Mit den Bohrschablonen war es leichter, die Löcher zu bohren und die Reling mit dickflüssigem Sekundenkleber zu befestigen. Anders ging es auf Decks 6 bis 8 zu, hier kamen Rellingstreifen mit drei Zügen von Deans Marine zum Einsatz. Jedes Loch musste genau angezeichnet und mit einem 1-mm-Bohrer gebohrt werden.

Am Computer habe ich die Beschriftungen für die MS BREMEN erstellt und das Firmenlogo von Hapag-Lloyd Cruises wurde aus Autofolie gefertigt. Alle Fenster wurden nun mit durchsichtigem Plexiglas verklebt, das auf der Rückseite dunkel lackiert ist. Hintergrund ist, das Schiff an diesen Durchbrüchen wasserdicht zu bekommen und dafür zu sorgen, dass der Betrachter nicht direkt durchschauen kann. Ausgenommen sind die Fenster der Brücke sowie die Aussichtsfenster am Pooldeck. Nun habe ich das Vorschiff mit Beschlagteilen wie Ankerwinde, Schiffsglocke, Poller sowie der gedruckten IMO-Nummer versehen. Weiter ging es am Heck mit den Kränen, dem 20-Fuß-Container, den Zodiacs und diversen Kleinteilen. Expeditionsschiffe haben hohe Umweltauflagen und die Mülltrennung gehört natürlich dazu. Deshalb finden sich auf dem Modell auch die gelben, blauen sowie Restmüll-Tonnen von Preiser. Tenderboote und Rettungsinseln sowie Rettungsringe

vervollständigten das Expeditionsschiff. Der Mast wurde mit zwei Radargeräten, nautischer Beleuchtung und verschiedenen Bauteilen fertiggestellt und befestigt. Sonnenliegen, Stühle, Hocker und Bierzeltgarnituren fanden auf den verschiedenen Decks ihren Platz.

Zur elektronischen Ausstattung gehören ein Empfänger, ein Fahrregler, ein Servo für die Ruder und ein Spannungswandler. Die Bordspannung beträgt 12 V und wird von einem Bleiakku bereitgestellt. Zwei Bühler-Motoren treiben das Schiff mit den Vierblatt-Propellern an. Der Spannungswandler reduziert die Spannung auf 3,2 V für die Radargeräte und 6 V für die Beleuchtung. Als letzter Schritt wurde die Flagge der Bahamas gehisst. Die MS BREMEN wird noch getrimmt und ist dann bereit für die Jungfernfahrt. Bei den aktuellen Wettervorhersagen wird es vermutlich März oder April, bis das Expeditionsschiff erstmals Wasser unter den Kiel bekommt. ■

TECHNISCHE DATEN

MS BREMEN

Maßstab:	1:100
Länge:	1.115 mm
Breite:	170 mm
Tiefgang:	48 mm
Antrieb:	2 x Bühler-Motoren



Voll ausgestattet wartet die BREMEN auf ihre Jungfernfahrt

Das neue Heft erscheint am 22. März 2024

Früher informiert:
Digital-Magazin erhältlich ab
8. MÄRZ 2024



DELPHIN

Guido Faust hat den vor einiger Zeit neu aufgelegten Bausatz von Norbert Brüggens gebaut. Ein U-Boot-Modell mit hervorragenden Fahreigenschaften, das durchaus auch für Einsteiger geeignet ist.



MIRJAN

Seit über vier Jahren kümmert sich Michael Lewitzki um den kleinen Opduwer MIRJAN, der im Leeraner Hafen liegt. Was liegt also näher, als davon ein Modell im Maßstab 1:5 zu bauen?



CARINA

Nach über 30 Jahren ist das kleine Yachtmodell von Graupner in die Werft von Hinrik Schulte zurückgekehrt. Mit neuer Technik hat er die CARINA für die nächste Generation von Kapitänen wiederbelebt.



Impressum

SchiffsModell

Service-Hotline: 040/42 91 77-110

Herausgeber
Tom Wellhausen

Redaktion
Mundsburger Damm 6
22087 Hamburg
Telefon: 040 / 42 91 77-300
redaktion@wm-medien.de
www.schiffsmodell-magazin.de

Für diese Ausgabe recherchiert, getestet, bauten, schrieben und produzierten:

Leitung Redaktion/Grafik
Jan Schönberg

Chefredakteur
Mario Bicher
(verantwortlich)

Redaktion
Edda Klepp
Jan Schnare
Max Stecker
Jürgen Voss

Autoren, Fotografen & Zeichner
Bert Elbel
Werner Fischer
Bernhard Gemein
Helmut Harhaus
Dr. Jörg M. Harms
Dietmar Hasenpusch
Andreas Kaluza
Stefan Krupinski
Hilmar Lange
Nico Peter
Matthias Schultz
Heinz Zimmermann

Grafik
Martina Gnaß
Sarah Thomas
Bianca Buchta
Jannis Fuhrmann
Kevin Klatt
grafik@wm-medien.de

Verlag
Wellhausen & Marquardt
Mediengesellschaft bR
Mundsburger Damm 6
22087 Hamburg

Telefon: 040 / 42 91 77-0
post@wm-medien.de
www.wm-medien.de

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Verlagsleitung
Christoph Bremer

Anzeigen
Sebastian Marquardt (Leitung)
Dennis Klippel
Telefon: 040 / 42 91 77-402
anzeigen@wm-medien.de

Abo- und Kundenservice
SchiffsModell
65341 Eitville
Telefon: 040 / 42 91 77-110
Telefax: 040 / 42 91 77-120
service@wm-medien.de

Abonnement
Deutschland: € 84,00
Ausland: € 94,00
Digital-Magazin: € 49,00

Das Abonnement verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr, kann aber jederzeit gekündigt werden. Das Geld für bereits bezahlte Ausgaben wird erstattet.

Druck
Grafisches Centrum Cuno
GmbH & Co. KG
Gewerbering West 27
39240 Calbe
Telefon: 03 92 91/42 80
Telefax: 03 92 91/428 28

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.
Printed in Germany.

Copyright
Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Verwertung, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages.

Haftung
Sämtliche Angaben wie Daten, Preise, Namen, Termine usw. ohne Gewähr.

Bezug
SchiffsModell erscheint elfmal im Jahr.

Einzelpreis
Deutschland: € 8,50
Österreich: € 9,50
Schweiz: CHF 16,50
Benelux: € 9,90

Bezug über den Fach-, Zeitschriften- und Buchhandelsbuchhandel.
Direktbezug über den Verlag

Grosso-Vertrieb
DMV Der Medienvertrieb
GmbH & Co. KG
Meßberg 1
20086 Hamburg

Für unverlangt eingesandte Beiträge kann keine Verantwortung übernommen werden. Mit der Übergabe von Manuskripten, Abbildungen, Dateien an den Verlag versichert der Verfasser, dass es sich um Erstveröffentlichungen handelt und keine weiteren Nutzungsrechte daran geltend gemacht werden können.

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

www.krick-modell.de

krick

Modellbau vom Besten



Sirius

Krabbenkutter
1:16, Länge 900 mm
Bestell-Nr. 21460



HE4

Polizeiboot
1:20, Länge 760 mm
Bestell-Nr. 20330



Felix

Hafenbarkasse
1:25, Länge 634 mm
Bestell-Nr. 20300



Ariadne

Klassische Segeljacht
1:10, Länge 1130 mm
Bestell-Nr. 20380

Made in Germany

Fordern Sie den aktuellen **krick**-Hauptkatalog mit aktuellen Neuheiten gegen 10,- Euro Schein (Europa 20,- Euro) oder die Neuheiten gegen Einsendung von Briefmarken im Wert von 1,60 Euro Porto (Europa 3,70 Euro) an, oder holen Sie diese bei Ihrem Fachhändler.



krick

Modellbau vom Besten
Industriestr.1-D-75438 Knittlingen
www.krick-modell.de

mehr als **100** Jahre
Modellbau Made in Germany
 seit 1922

Naval Rescue Boat



Das Naval Rescue Boat ist ein freier Nachbau von Rettungsbooten, wie sie international im Einsatz sind. Das Boot wird auf einem tiefgezogenen ABS-Rumpf mit Laserteilen aus ABS aufgebaut.

Die Handläufe sind fertig gebogen und können sofort eingebaut werden. Der Mast sieht den optionalen Einbau unseres Beleuchtungssatzes bereits vor, das Blaulicht ist im Bausatz schon enthalten.

Der Bausatz enthält:

Sämtliche Bauteile aus ABS, tiefgezogener Kunststoffumpf, Schiffswelle, Ruder, gebogene Handläufe aus rostfreiem Stahl, Blaulicht, diverse Kleinteile, 3D-Bauanleitung.

Breite 175 mm
 Länge 540 mm
 Höhe 340 mm
 Maßstab 1:20



Wir bringen Licht aufs Boot EasyLight



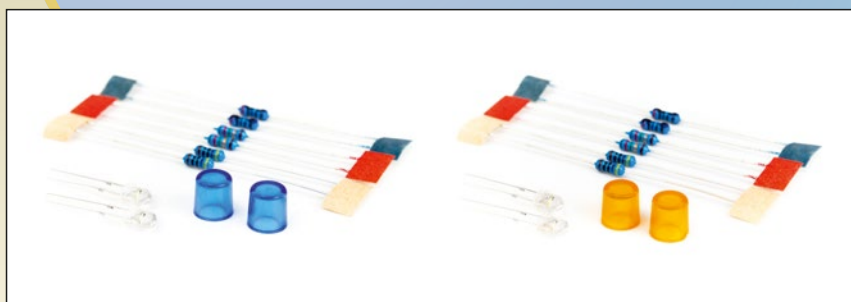
Das Lichtset besteht aus weißen, roten und grünen LED sowie einem Schaltmodul zum Betrieb an der RC-Anlage. Mit dem Schaltmodul können 5 Kanäle einzeln geschaltet werden. Das Set ermöglicht eine einfache, nautische Beleuchtung für Schiffsmodelle. Bestell-Nr. 7019/03



Blaulicht-Set (Bestell-Nr. 5677/65) und **Rundumleuchten-Set Orange** (Bestell-Nr. 5677/66).

Jeweils bestehend aus zwei eingefärbten, transparenten Lampengläsern, 2 LED mit Blinkmodus und den passenden Widerständen für Spannungsbereiche 3-14 Volt.

Die Blink-LED können z.B. an unser Lichtmodul Easy-Light angeschlossen werden und so über einen Kanal der Fernsteuerung geschaltet werden.



aero= naut

aero-naut Modellbau · Stuttgarter Strasse 18-22 · D-72766 Reutlingen

www.aero-naut.de



Direkt bestellen



Der neue
 Schiffs-Katalog
 ist da!

ca. 8.000 Beschlagteile für alle Arten Schiffsmodelle - ein unverzichtbares Nachschlagewerk für jeden Schiffsmodellbauer

