

Jubiläum 50. boot in Düsseldorf – Messe der Superlative

SchiffsModell



04 April 2019

5,90 EUR

A: 6,70 Euro · CH: 11,80 sFR ·
BeNeLux: 6,90 Euro · I: 7,90 Euro

SchiffsModell

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN SCHIFFSMODELLBAU



Majestätisch

Kreuzerkorvette
KAISERIN AUGUSTA

BARBADOS
von Jamara



WATER POLICE
von Revell



BOEIER
von Krick

TOY FAIR
2019
NEWS

PILAR von
KeraNova



PROUD MARY
von Schreiber



RESTAURIERT
Krabbenkutter aus
Carrera-Baukasten

HINGUCKER

EISWETTE von Graupner supern



TRAUMSCHIFFE XXL!

WELTGRÖSSTE MESSE
FÜR MODELLBAU
UND MODELLSPORT
04. - 07.04.2019
MESSE DORTMUND



**Die großartige Welt des Schiffmodellbaus -
und vieles mehr:**

- ▶ Spektakuläre Modelle
- ▶ Präsentationen auf dem Wasserbecken
- ▶ Jede Menge Fertigmodelle, Bausätze
und Werkzeug

www.intermodellbau.de



**INTER
MODELL
BAU**



Schön und erfolgreich

Liebe SchiffsModell-Leserinnen und -Leser

Schönheit ist bekanntlich relativ. „Für mich ist die KAISERIN AUGUSTA das hässlichste und zugleich schönste Schiff der ehemaligen kaiserlichen Marine“, schreibt **SchiffsModell**-Autor Günther Seherr über seinen Nachbau der Kreuzerkorvette. In gewisser Hinsicht einmalig ist das Schiff definitiv. Zwar erwog man damals den Bau von Schwesterschiffen, setzte dieses Vorhaben aber nie um. Einerseits glänzte die Schöne nicht mit besonderen Fahreigenschaften, andererseits waren bereits fortschrittlichere Typen in

Mit Tipps und Tricks fürs eigene Projekt dazu zu lernen, hierfür leistet SchiffsModell Hilfestellung

Planung und Bau. Günther Seherr setzte seinen Plan, die Korvette als Modell zu realisieren, unbeirrt um.

Charakteristisch für die KAISERIN AUGUSTA – unser Titelmodell – ist die bauchige Rumpfform mit spitzem Bug. Um diese

Merkmale auch beim Nachbau umzusetzen, teilte Günther Seherr den kompletten Rumpf längs und baute eine obere sowie eine untere Hälfte – ein kühnes Vorhaben. Der erste Versuch misslang, der zweite wurde ein voller Erfolg. Was funktionierte und was nicht, das beschreibt er ausführlich in seinem Beitrag in dieser Ausgabe **SchiffsModell**. Aus seinen Erfahrungen können wir vieles lernen und für eigene Projekte mitnehmen – großartig.

Vom Ende betrachtet erweckt jedes fertige Schiffsmodell die Assoziation einer durchgängig erfolgreichen, freudvollen Mission. Wir alle wissen, dass auch Irrwege und Misserfolge zum Hobby gehören. Meistert man dann eine unüberwindbar geglaubte Herausforderung, lernt dazu und gelangt trotz aller Widrigkeiten zum fertigen Schiff, gilt dem Modellbauer mein größter Respekt.

Ich wünsche Ihnen gutes Gelingen bei Ihrem aktuellen Projekt. Ziehen Sie dabei gerne die vielen Tipps und Tricks aus **SchiffsModell** zu Rate – viel Vergnügen beim Lesen der neuen Ausgabe.

Herzlichst, Ihr

Mario Bicher
Chefredakteur **SchiffsModell**

PS: Sie möchten für **SchiffsModell** schreiben? Mich erreichen Sie auch unter 040/42 91 77-300 oder m.bicher@wm-medien.de

TRUCKS & Details

Die Modellbauzeitschrift für Nutzfahrzeug-Freunde / www.trucks-and



TRUCKS

Ausgabe 2/2019 • 21. Jahrgang • März/April 2019 • D: € 7,50 • A: € 8,50 • CH: sFr 11,50 • L: € 8,90

3 für 1

Drei Hefte zum
Preis von
einem



Im Test:
Servonaut-Spindel für
Tamiyas Hinterkipper



GEWICHTHEBER

ANHÄNGER: LÖSCHWASSER-
AUSSENLASTBEHÄLTER IN 1:12

NEUE KONZEPTE: SIND DAS
DIE LKW DER ZUKUNFT?

VORGESTELLT: CORE-SENDER
VON POWERBOX-SYSTEMS

Eigenbau: Steyr 990
mit Kofferaufleger

Im Porträt:
Heavy Scale Modellbau

Umbau: Tamiya-Scania
„Western Girl“

Teil 2: Einstieg in den
Funktionsmodellbau

Jetzt bestellen

www.trucks-and-details.de/kiosk

040/42 91 77-110

**ABO-VORTEILE
IM ÜBERBLICK**

- 15,00 Euro sparen
- Keine Versandkosten
- Jederzeit kündbar
- Vor Kiosk-Veröffentlichung im Briefkasten
- Anteilig Geld zurück bei vorzeitiger Abo-Kündigung
- Digitalmagazin mit vielen Extras inklusive

Durchkonstruiert

Eigenbau-Kit DAMEN
STANTUG 2208



50



BRITTA
Krabbenkutter
sticht nach
40 Jahren in See

30

Spielwarenmesse
Die Neuheiten aus Nürnberg 2019



18



62

Aufgeteilt
So werden Großmodelle
transportabel

Inhalt Heft 04/2019

- MOTORSCHIFFE** 10 **Majestätisch** **Titel**
KAISERIN AUGUSTA – ein Bau mit Hindernissen
- 30 **Wieder entdeckt** **Titel**
Krabbenkutter BRITTA aus restauriertem Carrera-Kit
- 37 **Sammelserie**
Schiffsporträt zum Stückgutfrachter WISMAR
- 50 **DAMEN STANTUG 2208**
Konstruktion und Umsetzung eines
eigenen Bausatzmodells – Teil 2
- 66 **Mehr drin** **Titel**
So wird aus Graupners EISWETTE ein Top-Modell

- SCENE** 18 **Neuheiten-Show** **Titel**
Die Highlights der Internationalen
Spielwarenmesse in Nürnberg 2019
- 36 **Lese-Tipp**
Neue Literatur für Schiffsmodellbauer
- 54 **Jubiläumsmesse** **Titel**
Die 50. boot in Düsseldorf – Yachtsport mit Klasse

- SEGELSCHIFFE** 24 **Alles aus Holz**
Historische Schiffe sind die
Leidenschaft von Michael Hübner

- TECHNIK** 62 **Rumpfbau Praxis Teil 9**
Wie man einen geteilten Rumpf
bei Großmodellen plant

- RUBRIKEN** 6 Bild des Monats
- 8 Logbuch – Markt & Szene
- 28 **SchiffsModell-Shop**
- 42 Vorbilder aus der Seefahrt
- 74 Vorschau
- 74 Impressum





Offshore-Treffen

Alle zwei Jahre findet in Pflanzen un Blumen, dem bekannten Hamburger Landschaftspark im Herzen der Stadt, das Offshore-Treffen des SMC Hamburg (www.smc-hamburg.de) statt. Daran teil nehmen Gastfahrer aus benachbarten Vereinen und der internationalen Offshore-Szene mit hervorragend gebauten, teils mit Meisterschaftstiteln dekorierten Modellen wie Hochseeschleppern, Bohrselversorgern oder Ankerziehschleppern. Eingebettet in einer schönen Parklandschaft bietet sich den zuweilen mehreren tausend Besuchern eine Fülle an Szenerien, wie sie für die Welthafenstadt Hamburg typisch und dann doch wieder ungewohnt sind. Dieses Jahr findet das Event am 25. und 26. Mai statt und stellt ein Fest fürs Modellbauerherz dar. Besucher haben die Gelegenheit, direkt mit den RC-Kapitänen ins Gespräch zu kommen und sich über die Offshore-Modelle sowie deren Besonderheiten zu informieren.



QR-CODES SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE
SCHIFFSMODELL-APP INSTALLIEREN

Heavy Metal

HB Cut 40 von Werkzeugmaschinen Baxmeier

Der HB Cut 40 Plasmaschneider von Anbieter Werkzeugmaschinen Baxmeier ist ein Plasmaschneidgerät für leitende Materialien. Zum Betrieb wird Druckluft und ein 230-Volt-Anschluss benötigt. Im HB CUT 40

ist eine Digitalanzeige eingebaut. Der Regelbereich liegt bei 15 bis 40 Ampere und die Schnittstärke zwischen 1 bis 16 Millimeter. Das Gerät entspricht der IP21 Sicherheitsklasse, hat einen Überlastungsschutz integriert und wiegt 9 Kilogramm. Der Druckminderer ist mit einem Feuchtigkeitsabscheider ausgestattet. Der Preis: 329,- Euro. www.werkzeugmaschinen-baxmeier.de



Unter Kontrolle

Battlife Guard von PowerBox-Systems

Der Battlife Guard von PowerBox-Systems, der die Lebensdauer von Akkupacks erhöhen soll, wurde speziell für 2s- und 3s-Lilon und -LiPo-Akkus entwickelt. Der Battlife Guard wird einfach auf den Akkuanschluss angesteckt und die Elektronik erkennt, ob der Akkupack über einem Spannungspegel liegt, der für ihn schädlich ist. Ist dies der Fall, wird der Akku über mehrere Stunden schonend auf eine niedrigere Spannungslage gebracht. Auch nach dem Entladevorgang kann der Battlife Guard am Akku angesteckt bleiben, denn sobald der Akku seine Lagerspannung erreicht hat, schaltet sich der Battlife Guard ab. Beide Varianten, für 2s- und 3s-Akkus, kosten jeweils 11,90 Euro. www.powerbox-systems.de



Info-Tafel

Multi Lipo Checker 8S von D-Power

Der Multi Lipo Checker 8S von D-Power ist Messgerät, Balancer, Servo- und Akkutester in einem. Das Gerät arbeitet mit 2s- bis 8s-Lilon-, LiPo-, LiFe- und LiHv-Akkus sowie NiCd- und NiMH-Akkus mit 4,8 bis 9,6 Volt. Über das Grafikdisplay des 82 x 50 x 15 mm großen Testers lässt sich beispielsweise die Akku-Spannung oder die Restkapazität in Prozent anzeigen. Der Preis: 16,90 Euro.

www.d-power-modellbau.com



ANDROID APP ON
Google play

Erhältlich im
App Store



QR-CODES SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE
SCHIFFSMODELL-APP INSTALLIEREN

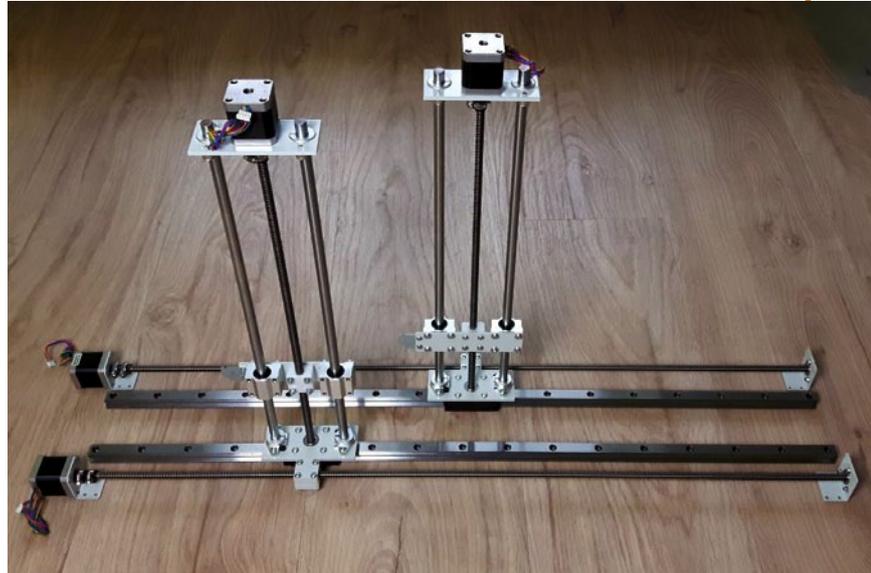


**FÜR PRINT-ABONNENTEN
INKLUSIVE**

Für Selbermacher

CNC-Styroporschneide- maschine von MDLCNC

MDLCNC nimmt die neue Version 3 der bewährten CNC-Styroporschneidemaschine ins Programm. Hier sind alle Achsen mit Linearwagen beziehungsweise Linearlagern ausgestattet. Dies ermöglicht laut Hersteller höchste Präzision in Industriequalität. Die Maschine wird auch mit den passenden Elektroniksets mit USB-Interface und der Software ICE angeboten. Wahlweise kann der Verfahrweg der X-Achse in 620 oder 850 Millimeter bestellt werden. Die Y-Achse hat einen Verfahrweg von 420 Millimeter. Preise ab 325,- Euro. _



Turn around

Servo HSR-M9382TH 360 Grad

Das HSR-M9382TH von Multiplex ist ein Brushless-Servo mit kontaktlosem Positionsgeber. Außerdem kann sich das Servo um 360 Grad drehen. Mit doppelt kugelgelagerter Antriebswelle und einem Titangetriebe ausgestattet, ist das Servo auf Langlebigkeit ausgerichtet. Die Betriebsspannung liegt bei 4,8 bis 8,4 Volt und das maximale Drehmoment beträgt 34 Kilogramm. Zu den programmierbaren Funktionen zählen unter anderem das Einstellen der Drehrichtung, der Geschwindigkeit und das Speichern und Laden von Daten. Im Lieferumfang enthalten sind das HSR-9382TH-Servo, ein Befestigungsset mit Schrauben, Ösen und Gummitüllen, ein Servohebel HD-LS25, der montiert ist, ein Servohebel R-ML25 aus Aluminium und eine Anleitung. Preis: 259,90 Euro. www.multiplex-rc.de



Leistungsstark

WaterCool Kosmik 300 HV von Kontronik

Basierend auf dem Cool Kosmik 250 HV-Regler hat Kontronik einen nochmal leistungsstärkeren Typ entwickelt, und zwar den WaterCool Kosmik 300 HV, der eine eingebaute Wasserkühlung hat, was ihn besonders für den Einsatz in Rennbooten interessant macht. Das Kühlwasser läuft dabei durch die integrierte Kühlplatte. Durch die jeweils verbesserte Wärmeabfuhr der Regler konnte eine Leistungssteigerung auf über 300 Ampere erreicht werden. Parallel ist auch ein luftgekühlte Variante erhältlich. Der Preis: 859,90 Euro. www.kontronik.com



Text und Fotos:
Günther Seherr

KAISERIN AUGUSTA – Bau mit Hindernissen

Kreuzerkorvette

Schiffsmodellbau ist vom Ende her betrachtet zumeist erfolgreich. Doch vor und während des Baus gilt es so manche Hürde zu meistern. SchiffsModel-Autor Günther Seherr ging es so bei seiner KAISERIN AUGUSTA. Der Rumpfbau hatte es in sich. Letzten Endes war das kaiserliche Projekt aber von Erfolg gekrönt.

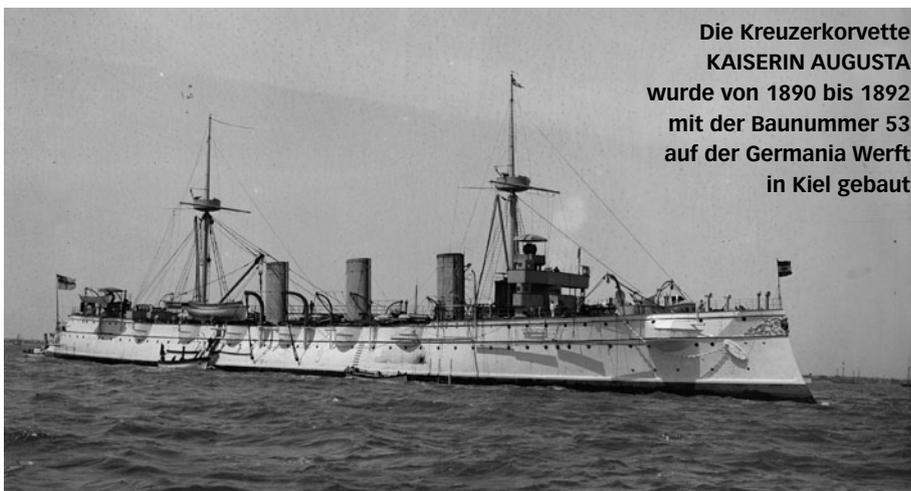
Die Kreuzerkorvette KAISERIN AUGUSTA ist für mich das hässlichste, gleichzeitig aber auch das schönste Schiff der ehemaligen Kaiserlichen Marine. Ihre harmonisch geschwungene Form, die doppelstöckige, aufgeständerte Brücke mit ihrer unnachahmlichen Balkenbucht, die beiden Schwalbennester am Bug, die Busen ähnelten, waren einzigartig. Von diesem Schiff gibt es nach meinem Wissen nur drei Modelle: Das Werftmodell befindet sich in der Marineschule in Mürvik, ein zweites Modell ist im Privatbesitz und das dritte haben Sie gerade vor sich. Alle drei zeigen verschiedene Bauzustände; meines den von vor dem großen Umbau 1905.

Die Person, deren Namen das Schiff trägt, war Augusta Marie Luise Katharina von Sachsen-Weimar-Eisenach, Ehefrau von Kaiser Wilhelm I, Deutsche Kaiserin und Königin von Preußen, und Großmutter von Kaiser Willhelm II.

Zum Original

Die Kreuzerkorvette KAISERIN AUGUSTA wurde von 1890 bis 1892 mit der Baunummer 53 auf der Germania Werft in Kiel gebaut. Bei einer Länge von rund 123 Meter (m) und einer Breite von 15,6 m betrug ihre Verdrängung

zirka 6.300 Tonnen. Mit drei stehenden Dreizylinder-Dreifach-Expansionsmaschinen mit zusammen rund 13.000 PS, erreichte sie eine maximale Geschwindigkeit von 21,5 Knoten. Damit war sie das damals schnellste Schiff der Kaiserlichen Marine und gleichzeitig



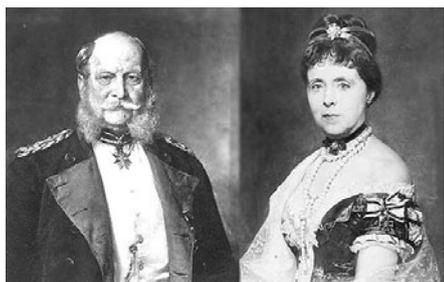
Die Kreuzerkorvette KAISERIN AUGUSTA wurde von 1890 bis 1892 mit der Baunummer 53 auf der Germania Werft in Kiel gebaut

das erste Dreischraubenschiff sowie das letzte Batterieschiff. Danach baute man drehbare Geschütze mit Panzerkuppeln in große Kriegsschiffe ein. Während ihrer Dienstzeit erfolgten des öfteren Umbauten, die auch ihre Bewaffnung betrafen, Ihre 120-mm-Kanonen wurden ausgebaut und durch größere, nun 150-mm-Geschütze ersetzt.

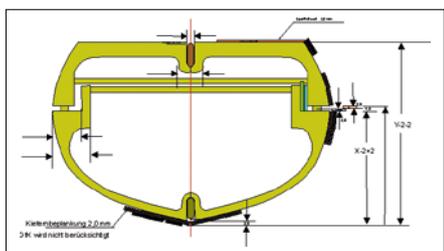
Verschiedene Fachbücher beschreiben die KAISERIN AUGUSTA als ein Schiff, das alles andere als ein gutes Seeschiff war; heftig schlingernd und stampfend. Schwere See von vorn mochte sie gar nicht. Ihre Abdrift durch Wind war erheblich und die Steuerung sowie Manövrierfähigkeit nur mittelmäßig. Bereits vor ihrer Indienstellung, ohne die notwendigen Probefahrten absolviert zu haben, wurde sie zu den Jubiläumsfeierlichkeiten der Entdeckung Amerikas vor 400 Jahren nach New York entsandt. Bei der Überfahrt stellte sich heraus, dass die Verbände und Bauteile zum Teil viel zu schwach ausgelegt waren und erheblich verstärkt werden mussten.

Unterlagen

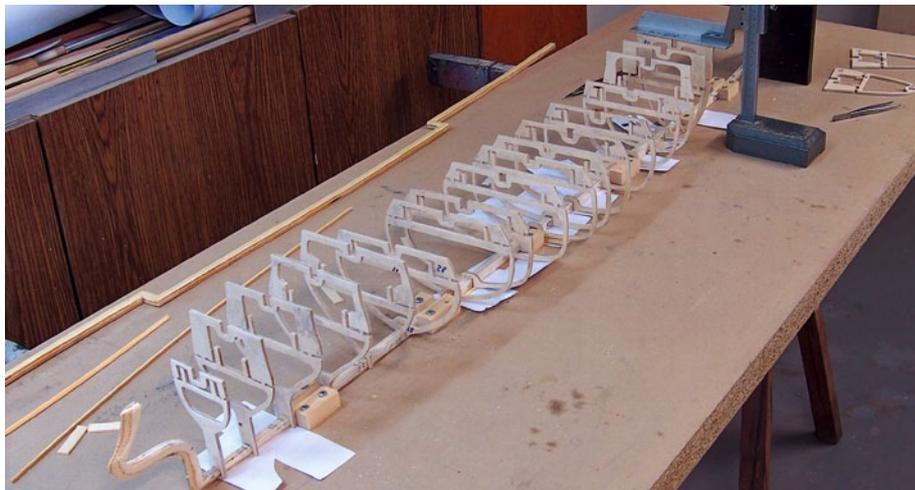
Das Schiff war bis 1902 im Ausland, später dann Artillerieschulschiff. 1920 wurde sie in Kiel abgewrackt. Von der KAISERIN AUGUSTA gibt es keinen Bauplan, auch keinen vollständigen Originalplan, sondern nur einen ungefähr Daumendicken Stapel DIN A3- und A4-Fotokopien. Damit ist sie das am schlechtesten dokumentierte Schiff, das ich kenne. Es gibt so gut wie nichts davon, nur



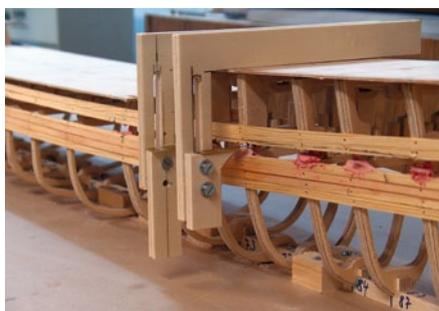
Kaiser Wilhelm I mit seiner Frau Augusta Marie Luise Katharina von Sachsen-Weimar-Eisenach (Quelle: Wikipedia)



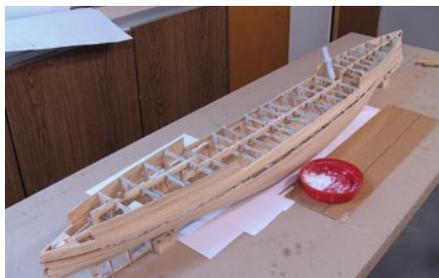
Der Rumpf sollte der Länge nach geteilt werden, sodass eine untere und eine obere Rumpfhälfte entstehen würde, was dieser Musterspant verdeutlicht



Meine Rumpfe werden immer auf Kiel gebaut. Auf diese Weise kann ich die Parallelität der Decks später besser überprüfen



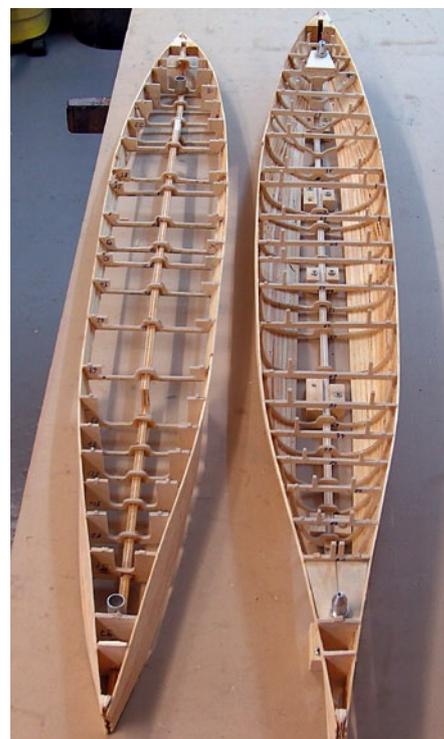
Es kann sein, dass ich die ganze Sache zu kompliziert anging. Hier wird nach dem Auftrag des Spachtels alles mit einer Hilfsvorrichtung plattgedrückt



Der Rumpf ist beplankt. Um Stabilität ins Oberteil zu bekommen, soll das Deck aufgeklebt werden. Dazu wird großflächig eine Mischung aus Baumwollflocken und Epoxy aufgetragen

ein paar Fotos von Backbord und Steuerbord, jedoch kaum eines von hinten und gar keins vom Hauptdeck mit seinen Decksaufbauten.

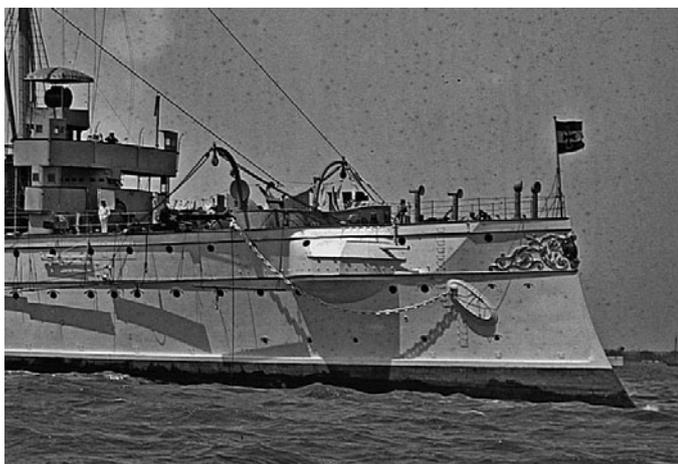
Dieser Bericht spiegelt den Bau meines Modells wider, einschließlich Fehlschlägen, wie sie jeder Modellbauer kennt und mal durchlaufen muss. So waren zunächst die vorhandenen Fotokopien zusammenzukleben, um einen Gesamtüberblick zu bekommen. Leider musste ich dabei feststellen, dass die Kopien stark verzogen waren, was wohl dem Fotokopierer der 1980er-Jahre geschuldet war. Der Längsschnitt war 13 mm



Beide Rumpfhälften sind voneinander getrennt, Das Unterteil ist im Kielbereich immer noch offen

zu lang, die Draufsicht 17 mm und das Oberdeck 6 mm zu breit sowie 12 mm zu lang. In diversen Fachbüchern kann man die Originalmaße nachlesen, sodass mein Copyshop alles halbwegs auf einen gemeinsamen Maßstab bringen konnte.

Zunächst wurden alle Halbspannen eingescannt und entsprechend der Wasserlinie ausgerichtet. Ein wichtiges Detail hätte ich dabei fast vergessen zu erwähnen: Der Rumpf sollte der Länge nach geteilt werden, sodass eine untere und eine obere Rumpfhälfte entstehen würden. Für mich war diese Bauausführung absolutes Neuland. Nie hatte ich etwas darüber gelesen, geschweige denn so ein Modell gesehen.



Detailansicht des Originals mit Blick auf das Schwalbennest und die über Bord hängende Ankerkette

Rumpfbau kompliziert

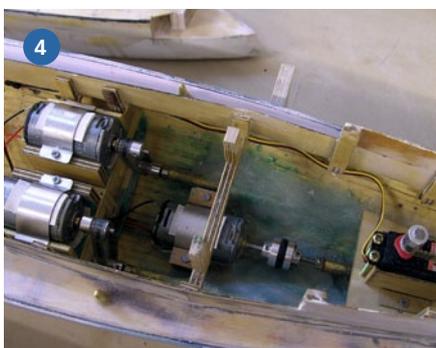
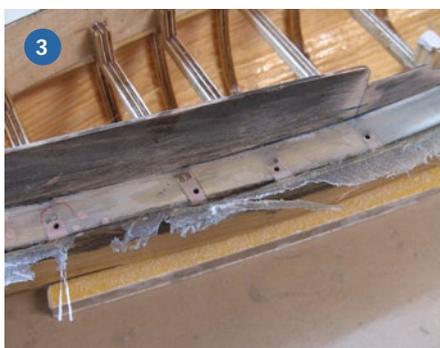
Der Originalrumpf der KAISERIN AUGUSTA war bis knapp über der Wasserlinie mit Muntzmetallplatten beschlagen. Muntzmetall ist ein Vorläufer von Messing und galt als Ersatz für das schwerere sowie teurere Kupfer aus der Segelschiffzeit. Es hat genau die gleichen Eigenschaften wie Kupfer. Kommt es mit Salzwasser in Berührung, bildet sich giftiges Kupfervitriol, das Muscheln und anderes Getier daran hindert, sich am Rumpf festzusetzen. Dadurch wird die Rumpfoberfläche nicht rau, was die Geschwindigkeit des Schiffs herabsetzen und den Brennstoffverbrauch erhöhen würde.

Am Ober- und Unterteil des geteilten Rumpfs sollte sich je eine Dichtfläche befinden, die, wenn sie aufeinander liegen, keinen oder nur einen möglichst kleinen Spalt bilden. Am Unterteil sollte ein umlaufender Süll verhindern, dass Wasser,

welches mit Sicherheit zwischen beide Dichtflächen eindringen wird, ins Unterteil hineingelangen könnte. Ein weiterer Süll befindet sich an gleicher Stelle im Oberteil, allerdings mit geringem Abstand zu dem des unteren, sodass beide Hälften ineinandergreifen, ohne sich gegenseitig zu berühren, sich dabei aber gleichzeitig leicht und ohne Kraftaufwand voneinander trennen lassen.

Es kann sein, dass ich die ganze Sache zu kompliziert anging. Jedenfalls sollte der Muntzmetallbeschlag möglichst den gleichen Strak bekommen wie der des Originals. Deshalb hatte ich mir extra anhand des Spantenrisses eine Excel-Tabelle erstellt, aus der ersichtlich war, wie hoch der Muntzmetallbeschlag vom Backdeck gemessen je Spant war. Dieses Maß habe ich auf den Kiel zurück gerechnet und mittels eines Höhenreißers an einer Hilfsvorrichtung eingestellt. Nach jedem Klecks Spachtel an der vorgesehenen Stelle wurde dieser mit der Vorrichtung plattgedrückt; fertig war das ermittelte Maß.

Der Rumpf wurde beplankt. Um Stabilität ins Oberteil zu bekommen, sollte das Deck aufgeklebt werden. Dazu trug ich großflächig eine Mischung aus Baumwollflocken und Epoxy auf. Und damit beide Hälften später auch wirklich passgenau übereinander lagen, kamen in Bug und Heck je ein zweiteiliger Zentrierkegel. Ziemlich groß fiel dann die Schweinerei aus, als das Oberteil im zusammengebauten Zustand gespachtelt wurde. Dadurch wollte ich die Holzaufgabe auf ein gleichmäßiges Maß bekommen. Leider ist mir das alles nicht so gut gelungen wie geplant. Es gab einige unerwünschte Beulen und Löcher, die einiges an Nacharbeit bedurften. Immer wieder verzog beziehungsweise verbog sich das Oberteil. Tat sich an der vorderen Teilung heute ein Luftspalt auf, der dann natürlich nachgearbeitet wurde, gab es am nächsten Tag hinten einen und so fort.



1) Damit beide Hälften später auch wirklich passgenau übereinander liegen, wurden in Bug und Heck je ein zweiteiliger Zentrierkegel eingebaut. 2) Die Bauweise mit geteiltem Rumpf – hier noch bei der ersten, zu schwer geratenen Version. 3) In die Zwischenräume der Spanten sind Brettchen geklebt und mit Epoxydharz ausgefüllt. Ein zuvor angepasstes Alublech wurde auf die Spachtelkleckse geschraubt, damit sich das Epoxydharz dem Blech anpasst, um dadurch den geschwungenen Strak wie das Original nachzubilden. 4) Wenig Platz für die drei Langsamläufer, darum sind die beiden äußeren Motoren auf Ständern platziert und treiben die Wellen über Zahnriemen an. Dadurch wurde das Modell aber topplastig, sodass es beim zweiten Rumpf geändert wurde. Hier ist auch noch der Ruderbetrieb über Kette zu sehen – beim zweiten Rumpf steuern Stangen das Ruder an. 5) Der erste Wannentest machte es offensichtlich: der Rumpf ist zu schwer. Letztlich half alles nichts und ein neuer Rumpf musste gebaut werden

Schiffsantriebe

Wer maßstäblich baut, sollte sich möglichst am Original orientieren. Allerdings bietet der Handel nicht immer das an, was ein Modellbauer gerade benötigt. Die KAISERIN AUGUSTA hat einen schmalen Rumpf und Wellen, die in Längsrichtung parallel eingebaut sowie nach außen um jeweils 1,5 Grad gespreizt sind, bietet also wenig Platz für drei Langsamläufer, die meist dicker als Schnellläufer sind. Eigentlich hätten sie viel weiter nach vorn gemusst, um diese Kriterien zu erfüllen, aber wohin dann mit Akku, Regler, Empfänger und anderen Komponenten? Deshalb beschloss ich, die beiden äußeren Motoren aufzuständern und die Wellen per Zahnriemen anzutreiben.

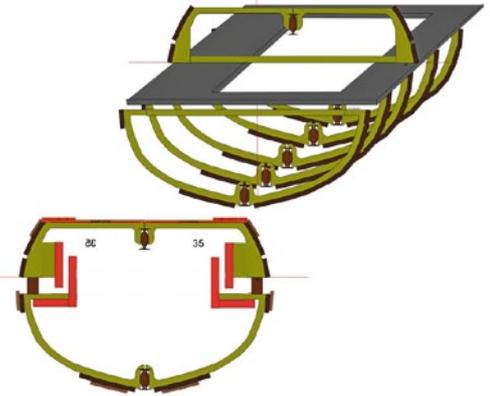
Nach einer Schicht Spritzspachtel erfolgte die erste Probefahrt in der Badewanne. Die Wellen waren dicht, die Motoren liefen und das Ruder funktionierte prima, leider war das Ganze aber viel zu schwer. Grund war wohl die viele Nacharbeit am Rumpf. Ich hatte es nicht geschafft, den Spalt zwischen den Dichtflächen so weit zu reduzieren, dass er nicht mehr erkennbar wäre. Alles Nachspachteln und Verstärken half nichts. Zudem blieb mir nur ein maximales Restgewicht von 800 Gramm zur Fertigstellung. Zu wenig. Was hätte ich jetzt tun sollen? Ein

neues Oberteil aus Balsa bauen, in der Hoffnung, dass es sich nicht verzieht? Oder komplett neu bauen und damit 14 Monate Arbeit für umsonst erklären?

Ein neuer Rumpf

Ein Neubau war die beste Wahl. Dieses Mal sollten jedoch beide Rumpfhälften separat aufgebaut werden. Zur Beplankung dienen bei diesem Balsaleisten, die mit dünnflüssigem Epoxydharz getränkt wurden. Wegen des Gewichts kam diesmal ein Laminat aus Carbon zum Einsatz, was sich im Nachhinein als quatsch erwies; CFK ist nur unwesentlich leichter als GFK und lässt Funkwellen nur sehr schlecht oder gar nicht durch. Man lernt halt nie aus. Die Dichtflächen habe ich anschließend ausgeschäumt, und zwar mit dem Schaum, der im Baumarkt unter Verschluss gehalten wird; der ist viel feinerporiger als der ungiftige.

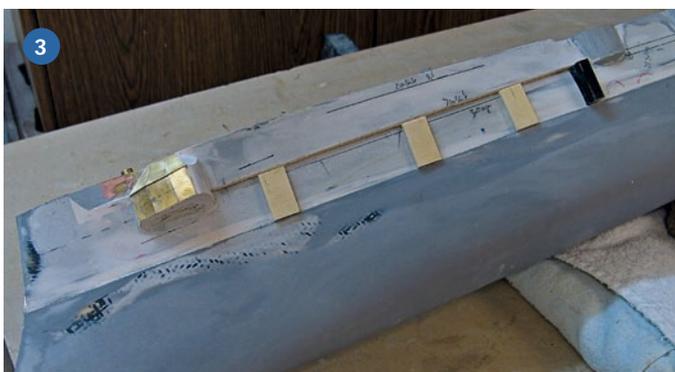
Das Beplatten des „Busen“, um die Knicke zu schärfen, erwies sich als sehr schwierig, da ich alle Proportionen so hinkriegen wollte, dass sie einigermaßen dem Original entsprachen. So mussten die Breitseitenschwalbennester mit dem vorderen einen Strak bilden. Gleichzeitig musste die Höhe des Schanzkleids zum Hauptdeck eingehalten werden, denn sonst hätten die Kanonen darüber hinausgeragt. Auch



Beim zweiten Modellrumpf wurde eine modifizierte Vorgehensweise umgesetzt



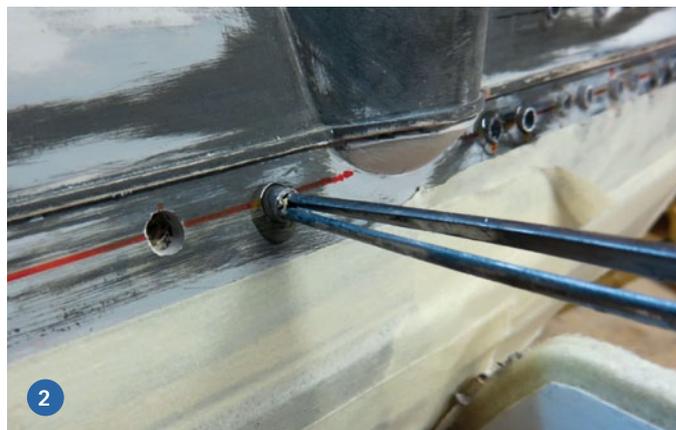
Auf das Unterteildeck ist die Lage der Oberteilspanten angezeichnet. Ein Oberteilkiel gibt den Spanten, die winklig eingeklebt werden, den ersten Halt. Danach wird mit in Epoxy getränkten Balsaleisten beplankt



1) Um die Dichtflächen auszuschäumen, empfehle ich den Schaum, der im Baumarkt unter Verschluss gehalten und auf Anfrage verkauft wird, denn der ist feinerporiger. 2) Die Sohlen bestehen aus Sperrholz für die Schilde aus GFK. 3) Als äußerst schwierig erwies sich, alle Proportionen hinzubekommen, dass diese einigermaßen dem Original entsprachen. So mussten die Breitseitenschwalbennester mit dem vorderen einen Strak bilden. Gleichzeitig war die Höhe des Schanzkleids zum Hauptdeck einzuhalten. 4) Fünf Anläufe waren erforderlich, bis ich mit dem Brückenaufbau zufrieden war. Der Materialmix aus Messingblech und Sperrholz brachte den gewünschten Erfolg



Bis zum fertigen Modell war es ein weiter Weg, der über den Bau von zwei Rümpfen führte



1) Die Parallelität beim Bullaugeneinbau wird durch eine Schablone gesichert. Im Modellbau sind alle Materialien erlaubt. 2) Die Bullaugen bestehen aus Alurohr, das sorgsam mit einer Pinzette eingesetzt und mit dickflüssigem Sekundenkleber befestigt wird

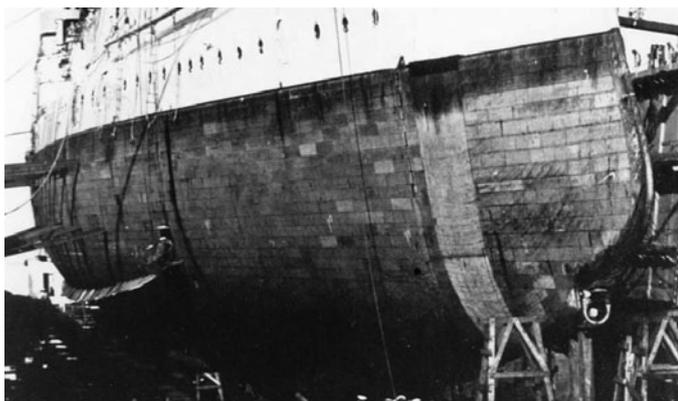
musste je ein Deckssprung vom Schanzkleid zum Backdeck und Popdeck vorhanden sein.

Es kommt Farbe ins Spiel

Wer schon einmal im Museum ein Werftmodell mit gelben Unterwasserrumpf gesehen hat, wird bemerkt haben, dass sich oberhalb des goldfarbenen Anstrichs ein dunkler Streifen befindet. Viele halten ihn für den Wasserpass, aber das ist falsch.

Hierbei handelt es sich um den von Spritzwasser umspülten Bereich des Muntzmetallbeschlags, der mehr mit Sauerstoff in Berührung kommt als der Teil, der sich unter Wasser befindet. Das habe ich mittels eines Messingblechs herausgefunden, das über Nacht in einem mit Salzwasser gefüllten Wasserglas stand. Bei diesem erkannte man deutlich den oberen, dunkleren Rand, der sich über Wasser befunden hat.

Die in Frage kommenden Farben gibt es im Fachhandel nicht. Erst eine Autolackiererei konnte mir helfen. Der Farbübergang sollte natürlich dem des Originals ähnlich werden und keine scharfen Kanten, sondern einen nahtlosen, verwischten Übergang bilden. Nach ersten, nicht zufrieden stellenden Versuchen, kam ich zu dieser Lösung: Von unten gegen die Kante einer Pappkante spritzen, sodass sich ein authentischer Farbschleier bildet.



Blick auf den Muntzmetallbeschlag des Originals

Ausrüstungsgegenstände

Beim Einbau von Bullaugen gibt's kein großes Federlesen. Passendes Alurohr wird außen aufgeraut, ungefähr 6 mm lange Stücke abgesägt, dickflüssiger Sekundenkleber aufgetragen und Das Ganze mit einer Pinzette hineingesteckt. Man muss dabei nur genügend Kleber nehmen, damit beim Hineinschieben umlaufend der Rand gut gefüllt wird, wobei noch immer ein Stück Rohr heraus schauen soll. Anschließend bündig feilen und fertig.

Die auch beim zweiten Rumpfbau berücksichtigte Zentrierbrücke hat den Vorteil, den Rumpf immer wieder in die korrekte Lage stellen zu können. Das machte sich beispielsweise bemerkbar, wenn Bauteile wie die Davits winklig anzubringen waren.

Trotz dieser Arbeitshilfen ergaben sich andere Herausforderungen, die sich aufgrund der mangelhaften Unterlagen ergaben, beispielsweise die Takelung der Ladebäume oder das Aussehen der Winden auf Deck.



Der charakteristische Streifen zwischen Ober- und Unterwasserschiff ist kein Wasserpass, sondern eine chemische Reaktion des Muntzmetalls auf Salzwasser. Um diesen zu imitieren, half beim Lackieren eine Pappkante

Unsere beliebten Klassiker



No. 2011
CAP SAN DIEGO



No. 2089
BISMARCK



No. 2089.G
BISMARCK

Umfangreiches Zubehör-Programm

No. 3969 	No. 3972 
No. 1785 	No. 2367 
No. 339 	No. 320 
No. 386 	No. 2350 
No. 3969 	No. 629 

SchiffsModell
**PRAXIS
TIPP**

PRAXISTIPP

Hutschnur statt Seil

Bei früheren Modellen hatte ich die Tauen der Ladebäume mit Sekundenkleber oder auch mit Spannack getränkt, um sie straff zu halten. Allerdings hielt diese Lösung nicht dauerhaft. Bei der ersten Berührung gibt es Knicke, die optisch eine unnatürliche Seilverspannung ergeben. Bei der KAISERIN AUGUSTA kam Hutgummi zum Einsatz. Ein Ende ist am Haken und das andere an einem Decksauge befestigt. Jetzt sieht es so aus, als wäre der Haken gegen herumschlagen mit einem Tau gesichert.



1) Welchen Vorteil ein Einlege- oder auch falsches Deck hat, liegt auf der Hand. Man kann es einfach aus dem Modell herausnehmen und auf der Werkbank weiterbearbeiten. 2) Oberlichter und Notruderstand aus Messing



3) Eine Fülle an Ausrüstungsgegenständen entstand als Massenware in Handarbeit, hier die 88-Millimeter-Geschütze. 4) Mit Holzleisten sind die Träger der Barring angepasst. Auf diese Weise lässt sich leicht festlegen, wo Querstreben entlangführen müssen, damit sie später nicht mit Lüfterhauben oder Oberlichtern kollidieren

Ein Grund, warum ich das Modell mit geteiltem Rumpf bauen wollte, war, die KAISERIN AUGUSTA komplett zu takeln. Bei normalen Modellen, wo der Rumpf aus einem Stück besteht, muss man dabei Abstriche wegen Serviceluken für Akku, Regler oder RC-Komponenten machen. Beim geteilten Rumpf ist das viel einfacher: Vorn und hinten anfas-

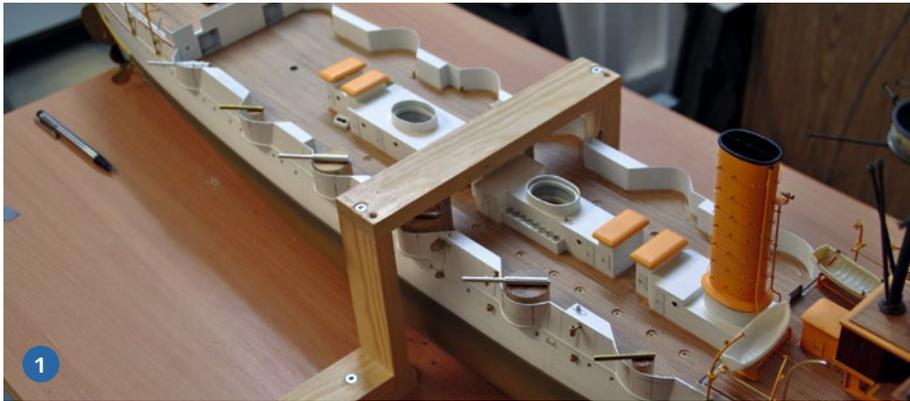
sen, Oberteil abheben und alle inneren Einbauten liegen gut zugänglich offen. Nur habe ich dabei nicht an Reling, Lüfter, Bug- und Heckzier, Gösch und anderes gedacht, die durch häufiges Abnehmen des Oberteils durchaus leiden. Um nämlich an den Akku zum Laden heranzukommen, ist das Oberteil jedes Mal abzu-



Zwischendurch entstanden Barkassen und lockerten den auch mal eintönigen Bau anderen Baugruppen auf.

Anzeige

Copyright © Graupner/SJ GmbH - AZ-818-DE



1) Hier wird die Lochlage der Durchbrüche für die Kanonenrohre mittels Attrappen festgelegt. Je Seite gab es zwei 88- und vier 120-Millimeter-Geschütze (später 150 mm). 2) Dank der Zentrierbrücke ließ sich der Rumpf immer wieder in die gleiche Lage stellen, was half, wenn Bauteile wie die Davits winklig anzubringen waren. 3) Statt Schnur wurde als Takelung Hutgummi verwendet. Ein Ende ist am Haken und das andere an einem Decksauge befestigt



nehmen. Deshalb suchte ich nach einer Lösung. Kontaktloses Laden wäre gut, so wie bei einer Zahnbürste. Leider gibt es so etwas für uns Modellbauer (noch) nicht. So erstellte ich eine zusätzliche Kohlenluke, die sich ebenfalls mit einem Deckel schließen lässt, und verbarg darunter Ladebuchsen. Mit langen Steckern, die durchs Oberteil hinein reichen, ist dieses Problem nun gelöst.

Bemerkenswert

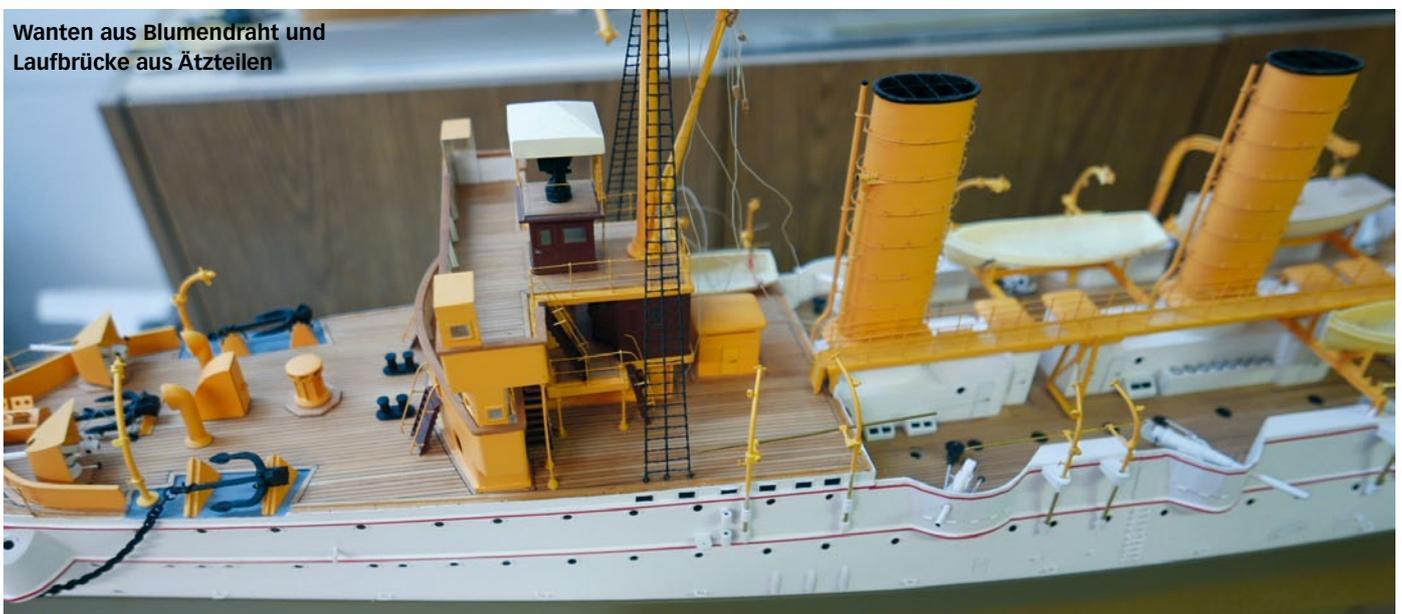
Wenn man fünf Jahre an einem Modell arbeitet, fallen einem schon einige ungewöhnliche Dinge am Original auf. Dazu zählen beispielsweise die Ankerketten. Sie sind über die scharfen Decks-

kanten gezogen. Entweder war diese bald durchgescheuert oder die Decks-kante rund und ausgefranst. Außerdem hängt die Kette in der Luft, wird also bei Seegang heftig hin und her geschaukelt sein und sicher einen Riesenschall verursachen, wenn sie dabei gegen die Bordwand schlug.

Für mich persönlich muss ich feststellen, dass es richtig war, den Rumpf noch einmal komplett neu anzufertigen. Für die Beplankung Balsa zu verwenden, war richtig. Balsa ist totes Holz, das nicht arbeitet. Wenn man es mit dünnflüssigem Epoxydharz behandelt, ist es am nächsten Tag knüppelhart und steht

Kiefernholz in nichts nach. Karbon statt Glasfasergewebe zu verwenden, war ein Schuss in den Ofen. Wenn man bedenkt, dass der Gewichtsunterschied nur ein paar Gramm ausmacht, bringt das gar nichts. Vielmehr hat CFK sogar noch den Nachteil, die Funkwellen der Fernsteuerung abzuschirmen. Die Stevenrohre wurden ebenfalls abgespeckt. Statt aus dickwandigem Messingrohr, sind sie in Segmenten gefertigt. Beide Stirnseiten blieben wegen der Kugellager dickwandig, dazwischen ist aber normales, dünnwandiges Rohr eingelötet. Das allein brachte schon eine gewaltige Gewichtsreduzierung. Letztendlich wurde noch die Rudereinheit

Wanten aus Blumendraht und Laufbrücke aus Ätzteilen



Nach fünf Jahren Bauzeit ist die SMS KAISERIN AUGUSTA eine Augenweide auf dem Wasser, einzig die bescheidenen Fahreigenschaften trüben das Bild

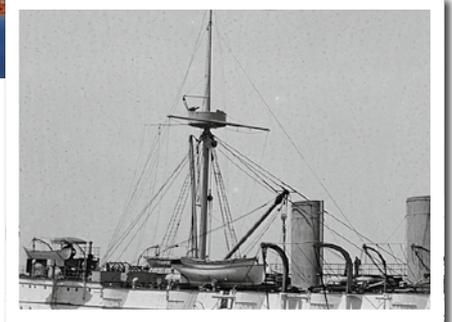


überflüssiger Gewichte entledigt, sodass zum Schluss sogar noch 1.200 Gramm Blei in den Rumpf mussten, um die CWL zu erreichen.

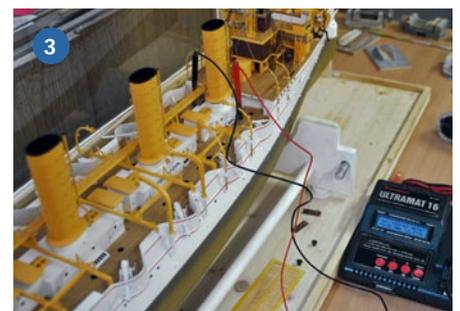
Schlusswort

Nach fünf Jahren Bauzeit, in mehr als 2.600 Stunden, war mein Modell der SMS KAISERIN AUGUSTA im April 2018 endlich fertig geworden – drei Kreuze dafür. Ihr Fahrbild ist schön,

der Anstrich auch; für die meisten Zuschauer am Teich allerdings ungewöhnlich. Der Rumpf ist dicht und bei Fahrt kommt auch kein Wasser über den Süll. Im Gegenteil, das bisschen, das sich in der Teilung ansammelt, füllt noch nicht einmal ein Schnapsglas. Der einzige Nachteil sind die grottenhaft schlechten Fahreigenschaften der KAISERIN AUGUSTA, deshalb wird sie nur sehr selten auf dem Wasser zu sehen sein. ■



Viele Informationen zu beispielsweise den Ladebäumen oder der Takelung sowie den Winden auf Deck lässt sich aus den spärlichen Originalfotos nicht entnehmen



1) Dieses Deck ist nicht aus Furnier, sondern aus 1,2 Millimeter breiten Birnbaumleisten erstellt, wobei die Kalfaterung aus Isolierband nachgebildet ist. 2) Eigentlich sollte die Befestigungsschraube unter dem hinteren Oberlicht verschwinden, leider habe ich es nicht getroffen, sodass ein zusätzliches erfunden werden musste. Wer es nicht weiß, wird's nie erfahren. 3) Ein Vorteil beim Bau von Modellen mit geteilten Rümpfen ist der leichtere Zugang zum Modellinneren, beispielsweise dem Akku



Text und Fotos: Nico Peter

70. Internationale Spielwarenmesse Nürnberg 2019

Neuheiten-Show



Ihre einstige Marktbedeutung hat die Internationale Spielwarenmesse in Bezug auf den Modellbau längst eingebüßt. An Endverbrauchern orientierte Messen und Events haben der Toy Fair den Rang abgelassen. Trotzdem nutzen nach wie vor einige, wenige Hersteller die Nürnberger Messe als Plattform, um mit global tätigen Handelspartnern in Kontakt zu kommen. Von den präsentierten Schiffsmodell-Neuheiten haben wir uns einige herausgegriffen und zeigen diese hier.

AMEWI

Neu im Angebot von Amewi ist die **BINARY**, die es in ähnlicher Form bereits bei Joysway gab. Beim Modell handelt es sich um einen RTR-Segelkatamaran mit einer Rumpflänge von 400 mm. Die Masthöhe beträgt 655 mm. Bei 7,9 dm² Segelfläche ergibt sich ein Gesamtgewicht von rund 360 g. Das Modell wird mit Sender und Empfänger geliefert. www.amewi.com

RACE SHARK von Carson



CARSON MODELSPORT

Bei Carson ist die Produktpalette um die Modelle **RACE SHARK** und **SPEED SHARK** erweitert worden. Der **RACE SHARK** ist ein Hydrorennboot mit Doppelschraubenantrieb, wobei auf ein Ruder verzichtet wurde. Die Steuerung erfolgt über die Drehzahlstellung der Propeller. Das 380 mm lange Modell wird komplett mit Fernsteuerung zu einem Preis von 54,99 Euro angeboten. Die **SPEED SHARK** dagegen ist ein kleines, etwas über 400 mm langes Mono. Ausgestattet mit Keilruder, Turnfinn und 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung wird dieses Modell 239,99 Euro kosten. www.carson-modelsport.de

SPEED SHARK von Carson



BARBADOS von Jamara

JAMARA

Mit der Motoryacht **BARBADOS** stellt Jamara eine RTR-Yacht vor. Das gut 700 mm lange Modell wird vollständig aufgebaut, zusammen mit einer Zweikanal-Knüppelfernsteuerung sowie Akku und Ladegerät ausgeliefert. Ein weiteres neues Modell in der Jamara-Familie ist die **OBSESSION**. Das einem Daycruiser nachempfundene RTR-Rennboot mit 360 mm Länge wird ebenfalls mit Fernsteuerung, Lilon-Fahrakku, USB-Ladekabel sowie Ersatzpropeller ausgeliefert. Der Preis liegt bei 79,99 Euro. Das Modell ist selbstaufrichtend, doppelt abgedichtet und verfügt sowohl über ein optisches als auch akustisches Warnsignal bei leer werdendem Akku. www.jamara.com



OBSESSION von Jamara

KERANOVA

Die spanische Firma KeraNova ist in Deutschland noch nicht so bekannt, hat aber einige sehr interessante Standmodelle in klassischer Holzbauweise im Programm. Neu sind hier das Fischerboot **MI LOLA** im Maßstab 1:25 sowie die **MARISOL**, ein typisches mediterranes Longline-Fischerboot. Das im Maßstab 1:35 gehaltene Modell ist etwa 330 mm lang. Ein bereits teilweise bekanntes Modell dieses Herstellers ist beispielsweise die dampfgetriebene Kanonenbarkasse **PILAR** in 1:40 mit 380 mm Länge. www.keranova.es



MI LOLA von KeraNova

MARISOL von KeraNova



PILAR von KeraNova





FIFIE von Krick



FLORIDA 26 von Krick

KRICK

Auch wenn Krick Modelltechnik für einige Hersteller als Distributor auftritt oder immer wieder auch ein Modell dazukaufft, so wird wie in früheren Zeiten auch viel Wert auf die Eigenentwicklungen gelegt. Hier sind bekanntermaßen zwei Marken zu bedienen. Für die reinen Krick-Modelle in klassischer Holzbauweise steht in diesem Jahr unter anderem die **FIFIE**. Dieser schottische Fischkutter im Maßstab 1:32 ist als Baukasten erhältlich und enthält lasergeschnittene Holz- und MDF-Teile, hochwertige Ätzteile aus Messing und weitere Bauteile zur detailreichen Gestaltung des Modells.



FOLLABUEN von Krick

Die **CONNY** beziehungsweise die **FOLLABUEN** sind Vertreter der RC-Modellserie.

Beide sind in Ganzholzbauweise, also auf Spant mit Leistenbeplankung, im Maßstab 1:25 zu bauen. Damit

ergeben sich Rumpflängen von 620 mm bei der **CONNY** und 750 mm bei der **FOLLABUEN**. Im Maßstab 1:60 und ebenfalls in klassischer Holzbauweise, ist die **M/S FINNMARKEN** neu im Programm. Sie ist ein Modell des Prototypen-Schiffs der Hurtigruten und wurde 1956 in Dienst gestellt. Für die Entwicklung des Baukastens konnte auf Originalzeichnungen zurückgegriffen werden. Somit konnte auch ein Teil der Inneneinrichtung sehr detailliert wiedergegeben werden. Mit 1.356 mm Rumpflänge gehört dieses Modell eher zu den größeren.



FINNMARKEN von Krick

Unter den Romarin-Modellen ist die **FLORIDA 26** im Maßstab 1:10 wieder erhältlich. Das vorbildähnliche Modell eines modernen Sportboots ist dabei 720 mm lang, verfügt über einen Z-Antrieb und wurde gegenüber dem damaligen robbe-Modell überarbeitet.

Der Baukasten wird für 149,- Euro erhältlich sein. Weiterhin wieder erhältlich sind die funktionsfähigen **Löschmonitore Typ O und Typ B**, jeweils im Maßstab 1:25.



Zubehör von Krick

Für die Freunde der historischen Standmodelle hat Krick als Distributor der Firma Corel das neue Modell der **BOEIER** im Programm. Es ist der Nachbau einer holländischen Yacht aus dem Jahr 1714. Das Modell im Maßstab 1:25 ist dabei 470 mm lang und gut 500 mm hoch. www.krickshop.de



BOEIER von Krick



SK BERLIN von KyModel

KYMODEL

KyModel machte im vergangenen Jahr mit den Modellen FAIRPLAY 6 und 30 sowie der DUISBURG und MOORING TUG auf sich aufmerksam. Zu den jetzt angekündigten Neuheiten zählt unter anderem der Seenotrettungskreuzer **SK 36 BERLIN**. Sie ist das zweite Schiff der neuen 28-Meter-Klasse. Als Modell im Maßstab 1:32 wird sie 871 mm lang. Der Bausatz umfasst Bauteile aus geschleudertem ABS, das die Wiedergabe feinsten Details gestattet. Aufnahmen und Halterungen für beispielsweise Servos, Motoren oder Wellen sind beim SK 36 bereits fertiggestellt. Ergänzt werden alle Bausätze durch einen umfangreichen Detailsatz aus geätzten Metallteilen.

Ein weiteres Modell im Maßstab 1:32 ist der große moderne Rettungskreuzer der DGzRS, die **HARRO KOEBKE**. Das Modell misst dann 1.150 mm Rumpflänge und enthält natürlich auch das Tochterboot NOTARIUS. Die zweite große Linie sind Modelle im Maßstab 1:50. Hier reicht die Palette vom Schlepper **TAUCHER O. WULF 8** über die Schlepper **FAIRPLAY I** und **FAIRPLAY 30** zu den kleineren Modellen der **MARIE ASTRID** oder der altbekannte Fischkutter **MÖWE**. www.ihobymall.com



HARRO KOEBKE von KyModel



TAUCHER O. WULF 8 von KyModel



MARIE ASTRID von KyModel

KYOSHO

Eine alte Bekannte ist wieder im Programm von Kyosho zu finden. Es handelt sich dabei um die Motoryacht **MAJESTY 600 EP**. Mit 690 mm Länge ist sie jetzt allerdings als RTR-Modell mit Elektroantrieb erhältlich. Die Ausstattung mit dem Keilruder an einem langen Ausleger lässt jedoch auf ihre Vorfahren schließen. Der Preis liegt hier bei 259,- Euro. www.kyosho.de



MAJESTY 600 EP von Kyosho

REVELL

Richtig neue Modelle gab es im Bereich des Schiffsmodellbaus leider nur eines. Jedoch dürfen sich Plastikmodellbauer und RC-Umbauer auf einige Wiederauflagen freuen. Hierzu zählen die U-203, ein Typ **VII C U-Boot** im Maßstab 1:72. Damit wird das Modell 934 mm lang. Neu dabei ist der als Platin-Edition gelieferte Bausatz, welcher neben den üblichen Plastikteilen auch einen Ätzteilesatz, ein selbstklebendes, gelasertes Holzdeck verschiedene Rohre enthält. Damit ergeben sich mehr als 830 Bauteile und sicher jede Menge Bastelspaß. Weiterhin ist auch der Rheindampfer **GOETHE** im Maßstab 1:160 wieder erhältlich. Aus den knapp 300



VII C U-Boot von Revell

Teilen entsteht ein 519 mm langes Modell. Da die Schaufeln beweglich eingebaut werden, ist sicher auch der Umbau zum Fahrmodell möglich.



GOETHE von Revell

Die „echte“ Neuheit kommt aus der Familie der Segelschiffe im Maßstab 1:96. Es ist ein Modell der **ENGLISH MAN O' WARS** – einem Kriegsschiffstyp der Royal Navy aus dem 16. Jahrhundert, welche vor allem in der Schlacht gegen die spanische Armada Berühmtheit errang. Der Bausatz enthält 394 Teile, wobei ein Modell von 724 mm Länge und 635 mm Gesamthöhe entsteht.



ENGLISH MAN O' WARS von Revell



SUNDANCER von Revell



WATER POLICE von Revell

In der Revell-Control Line neu am Start sind die **SUNDANCER** mit 315 mm Länge und die **WATER POLICE** mit 310 mm Rumpflänge. Beide Modelle sind prinzipiell recht einfach gehalten, können aber durchaus als Basis für Umbauten dienen. Die Preise sind mit 29,99 beziehungsweise 34,99 Euro angegeben.

ROBBE MODELLSPORT

Erstmals wieder in Nürnberg vertreten war robbe. Mit dabei hatte man die durchaus schon bekannte Neuheit **ST.TROPEZ II**, jetzt allerdings als Bausatz. Daraus lässt sich eine Yacht im Maßstab 1:25 mit 840 mm Länge bauen. Der 259,99 Euro kostende Bausatz enthält Rumpf und Aufbauten aus ABS, weitere Holz- und Metallteile für die Ausstattung, die komplette Antriebsanlage sowie das notwendige Servo für die Steuerung. Eine Nürnberg-Neuheit stellte die **JET FORCE** dar. Der vorbildähnliche Nachbau eines Langstrecken-Rennboots für Flussrennen verfügt über einen 25-mm-Jet-Antrieb, der durch einen Brushless-Motor angetrieben wird. Die Rumpflänge beträgt 648 mm. Übrigens plant robbe, demnächst auch ein Programm von Klein- und Beschlagteilen in den Handel zu bringen. www.robbe.com



ST.TROPEZ II von robbe



JET FORCE von robbe



CHRIS CRAFT FUTURA von Schreiber

SCHREIBER KARTONMODELLBAU

Sicher wird es jetzt manch einen wundern, dass in unserem Rundgang auch der Papiermodellbau eine Erwähnung findet. Der Grund ist hier jedoch die Wiederauflage des Kartonmodells **CHRIS CRAFT FUTURA** – einer Motoryacht aus den 1950er-Jahren. Das Modell ist im Maßstab 1:20 gehalten und wird somit 530 mm lang. Der Bausatzpreis liegt bei 44,90 Euro. Das Modell ist vom Druck her bereits für den Fahrbetrieb auf dem Wasser vorbereitet. Ebenfalls Erwähnung sollte hier der Thunfischfänger **PROUD MARY** finden. Auch er ist in einem Reprint als Vollmodell erhältlich und im Maßstab 1:50 etwa 390 mm lang; er kostet 16,90 Euro. www.schreiber-bogen.de



PROUD MARY von Schreiber



T2M

Bei T2M ist eine Serie von einfachen Rennbootmodellen neu ins Programm genommen worden. Es handelt sich dabei um einfache **Mono-Rennboote** in den Größen zwischen 250 und 500 mm Rumpflänge. www.t2m-rc.fr/de

Rennbootserie von T2M

Anzeige

Handsender HS12 & HS16



- leichte Handsender, auf Pulsender und 3D-Knüppel **umrüstbar**
- übersichtliche flache Menüstruktur, **einfache Bedienung**
- 6 **flexibel** verwendbare Funktionstasten-Paare
- **freie Bezeichnungen** für alle Knüppel, Funktionstasten und Kanäle
- **Telemetrie** mit bis zu vier Modellen - gleichzeitig!
- **Steuerknüppel mehrfach** verwendbar - steuere dein Schiff auf Ebene 1, schwenke die Löschräuder auf Ebene 2 (HS16 mit 3 Ebenen)
- ein oder zwei Multi- / Nautic-Kanäle, Robbe und Graupner **kompatibel**
- alle Nautic-Kanäle **vollwertig** mit Trimmung, Endausschlag usw.
- **HS12:** 12 Kanäle, bis zu 19 Kanäle mit Multikanal/Nautic, **24 Geber**
- **HS16:** 16 Kanäle, bis zu 30 Kanäle mit 2x Multikanal/Nautic, **36 Geber**
- keine Flieger-Anlagen - entwickelt für **Funktionsmodelle**

ServoNaut



Modelle von Michael Hübner

Text und Fotos: Matthias Schultz

Aus Liebe zum Segeln



Modellbau kann ein Leben erfüllen, wie SchiffsModell-Autor Matthias Schultz in seinen Porträts von passionierten Modellbauern immer wieder herausarbeitet. In dieser Ausgabe stellt er Michael Hübner, einen mit vielen Wassern gewaschenen Schwaben vor.

Seine Liebe zur See und zum Segeln ist fast so alt wie er selbst: Michael Hübner, Jahrgang 1949 und bei Reichenbach im Vogtland geboren, hat, wie die meisten Modellbauer, schon als Junge Revell-Bausätze der GOLDEN HIND und VICTORY zusammengebaut und Bücher wie C.S. Foresters „Hornblower“ verschlungen. Als der studierte Volkswirt und Soziologe später als Lehrer für Geschichte und Geographie an einer Waldorfschule tätig war, konnte er zudem nicht nur an einigen Wochenenden und in den Ferien als passionierter Segler an Regatten teilnehmen, sondern mit vier Klassen auch auf der FRITDJOF NANSEN Fahrten machen – und mit einer besonders maritim begeisterten Schülerin eine Jolle bauen.

„Segeln und Unterrichten haben viel gemeinsam: Bei beidem stehst du jedes Mal vor einer anderen Situation, bist ge-

fordert, ganz bei dir zu sein. Außerdem kann immer nur einer das Kommando haben!“, erklärt er seine Erfahrungen aus Beruf und Passion. Das Interesse an der Seefahrtsgeschichte lief dabei immer „im Untergrund“ bei dem heute im Stuttgarter Stadtteil Sonneberg in einer schönen Jugendstilvilla lebenden Modellbauer mit. 1973 hat er zwar bereits einmal den Bausatz des 45-Tonnen-Esbjerg-Kutters MARY ANN im Maßstab 1:33 von Billing Boat gebaut, weil er diesen für seine Hilfe im Modellbaukeller seines damaligen Nachbarn, eines Architekten, geschenkt bekommen hat. Sein zweites Modell, die LA TOULONNAISE, Maßstab 1:75, ein Schoner der französischen Marine, der zwischen 1823 und 1843 gefahren ist, passt aber bereits in sein zukünftiges „Beuteschema“. Ist sein allererstes Modell noch strikt nach Plan entstanden, so wurden bei der schicken Französin schon Details wie die Leesegelspiere hinzugefügt oder der Heckspiegel modi-

fiziert, damit die Dame ein ansehnliches Hinterteil bekam. Aber bis 2012 trat dieses Steckenpferd eben doch hinter Beruf und Segeln zurück.

30 Jahre Pause

Nach fast 30 Jahren wählender Pause fand er also im Ruhestand wieder zum Modellbau zurück – und setzt nun sein reiches Wissen aus der Praxis in den Modellbau um. Sein besonderes Augenmerk richtet er dabei auf „alle Schiffe, die nicht nur durch ihre Länge schnell segelten: Baltimore-Klipper, Cutter, Sloops, Lotsenschoner, Klassische Yachten.“ Außerdem faszinieren ihn die Fertigkeiten, welche die Konstrukteure in Zeiten ohne Rechner entwickelt haben. „Einen Rumpf ganz aus der Erfahrung und dem Gefühl heraus zu optimieren, die beste Form zu finden, ist schon beachtlich.“, schildert er seinen tiefen Respekt vor dem Können vergangener Generationen.



1) 1973 entstand als Michael Hübners erstes Modell der Esbjerg-Kutter MARY ANN. 2) Michael Hübners zweites Model ist die LA TOULONNAISE, ein Schoner der französischen Marine. 3) Details wie die Leesegelspiere wurden bei der LA TOULONNAISE hinzugefügt

Modell Numero Drei ist das Wikingerschiff ROAR EGE. Sein Vorbild wird auf das Jahr 1.000 nach Christi Geburt datiert, es handelt sich dabei um den Fund SKULDELEV III, der in Roskilde ausgestellt wird und von dem es eine Rekonstruktion in Schleswig, die SIGYN, gibt. Hübners Modell im Maßstab 1:25 ist ebenfalls wieder aus einem Kasten von Billing Boat entstanden. Neben Schnelligkeit findet er bei dem Original vor allem die Fähigkeit der Wikingerschiffe bemerkenswert, sich durch Torsion den Wellen anzupassen und damit eine hervorragende Seetüchtigkeit herzustellen.

Schnelligkeit versus Stabilität

2013/14 entstand aus dem Bausatz von Model Shipways das Virginia Pilot Boat, also ein Lotsenschoner der amerikanischen Ostküste. Die KATY OF NORFOLK segelte um 1790 und steht jetzt im Maßstab 1:48 in seinem Arbeitszimmer. Auch bei diesem Schiff interessiert ihn das Spiel zwischen Schnelligkeit und Stabilität, ein Thema, das selbstredend bei seinem fünften Modell, der US-Sloop PURITAN, voll zum Tragen kam. Die siegreiche Americas-Cup-Verteidigerin von 1885 lief damals gegen die Herausforderin GENESTA, einem englischen Plank-on-Edge-Cutter. Auch hier entstand aus dem Kasten von Mamoli wieder ein ausgesprochen flacher, wohlproportionierter Rumpf mit guter Kimmung und großer Arbeitsfläche für die Mannschaft. „Trotzdem kamst du damals – im Gegensatz zu heute – in keinen Karbon-Kasten, wenn du unter Deck gingst, sondern die Leute hatten noch anständige Kojen.“

Michaels „Meisterstück“

Michael Hübners bisheriges „Meisterstück“ ist Modell Numero Sechs, eine Virginia-Sloop im Maßstab 1:48. Das Original verfügte damals über eine Länge über Alles von 16,29 Metern (m), eine Verdrängung von 42 Tonnen, eine Segelfläche von rund 350 m² und eine Besatzung von ungefähr 30 Mann. Der Rumpf besaß ein Unterwasserschiff, das alle Merkmale für Geschwindigkeit und Seetüchtigkeit aufwies. Mächtige Spieren und eine extrem große Segelfläche machten diesen Schiffstyp sehr schnell, aber auch ziemlich nass unter Segeln. Die Stärke dieser Schiffe waren die Kurse am Wind, entweder zum Angriff auf verfolgte Schiffe in Luv oder als Fluchtweg vor Verfolgern nach Luv. Höhere Geschwindigkeit trotz widriger Winde bedeuten zudem schnellere Passagen. Piraten und Freibeuter, die Hübner bis heute interessieren und diesen Schiffstyp gerne verwendet haben, „befreiten“ aufgebrachte Fahrzeuge zudem oftmals von überflüssigen Aufbauten und Zierrat und damit Gewicht, bei speziell für Freibeuterei und illegalen Handel erbauten Schiffen verzichtete man ohnehin darauf.

Maßvoll abgerüstet

Die ARMED VIRGINIA Sloop von 1768 ist ein modifizierter Bausatz von Model Shipways, ohne die „skurrile Achterdeckskajüte mit innenliegender Ruderanlage“. Beibehalten wurde hingegen die kleine Stufe zwischen Haupt- und Achterdeck, denn „die sorgte zumindest noch eine Weile für trockenere Füße auf dem achteren Teil des Decks,“ erklärt der Modellbauer seine Überlegungen für die Abweichungen von den Vorgaben



1) Das Wikingerschiff ROAR EGE hat als Vorbild den Fund SKULDELEV III, der im Roskilder Wikinger-Museum ausgestellt wird. 2) Der Wikingerschiff-Bausatz ließ eine getreue Rekonstruktion zu. 3) Der Lotsenschoner KATY OF NORFOLK fuhr einst an Amerikas Ostküste



4) Blick auf das Deck der US-Sloop PURITAN, der siegreichen Americas-Cup-Verteidigerin von 1885. 5) Beiboot der Virginia-Sloop. 6) Michael Hübner an seiner oszillierenden Spindel-Schleifmaschine von Scheppach



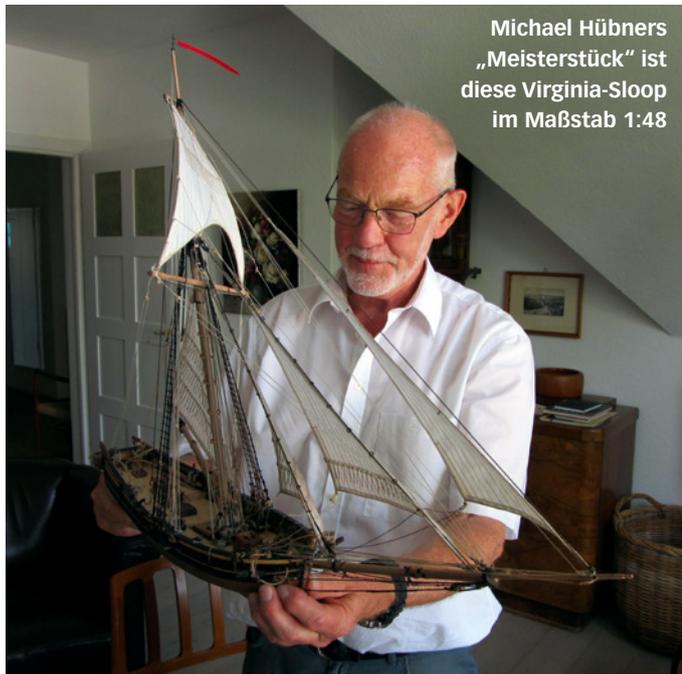
des Herstellers. Der durch ein „befreites“ Deck gewonnene Raum ließ eine seines Erachtens logische Neuverteilung einiger Decksaufbauten zu, entsprechend den Plänen zeitgenössischer Sloops. So entstand Platz für ein Bratspill und eine Fallwinde hinter dem Mast.

Die Positionen der Heckdavits für ein Beiboot ergaben sich beinahe zwangsläufig, außerdem wurde maßvoll abgerüstet: „Die Artillerie mit acht dreipfündigen Knallbüchsen wurde auf sechs reduziert, denn auf Schiffen, deren Heil einzig in der Höhe am Wind und der Geschwindigkeit nach Luv lag, kamen Kanonen dieses Kalibers wohl eher eine psychologische Wirkung zu.“ Die Drehbassen waren die effektiveren, leichteren und damit

die beliebteren Waffen. Die Rüsten wanderten nach oben und reduzierten damit auch den Rumpfwiderstand bei Lage. Anstatt der Belegklampen an den Wanken kamen Belegbänke an Schanzkleid und Bratspill. Die ausgeführte Besegelung machte zudem Belegmöglichkeiten in einem Umfang nötig, die im Bauplan nicht vorgesehen waren, der Baukasten war ohne Besegelung konzipiert.

Klassisches Slooprigg

Die Maße der Spieren wurden behutsam verändert, die Grundmaße von Mast, Baum, Bugspriet und Klüverbaum jedoch beibehalten. Damit ergibt sich ein modifiziertes klassisches Slooprigg. Die Segel wurden nach Vorlage von Robert Volk und Beschreibungen im „Arbeitskreis his-



Michael Hübners „Meisterstück“ ist diese Virginia-Sloop im Maßstab 1:48



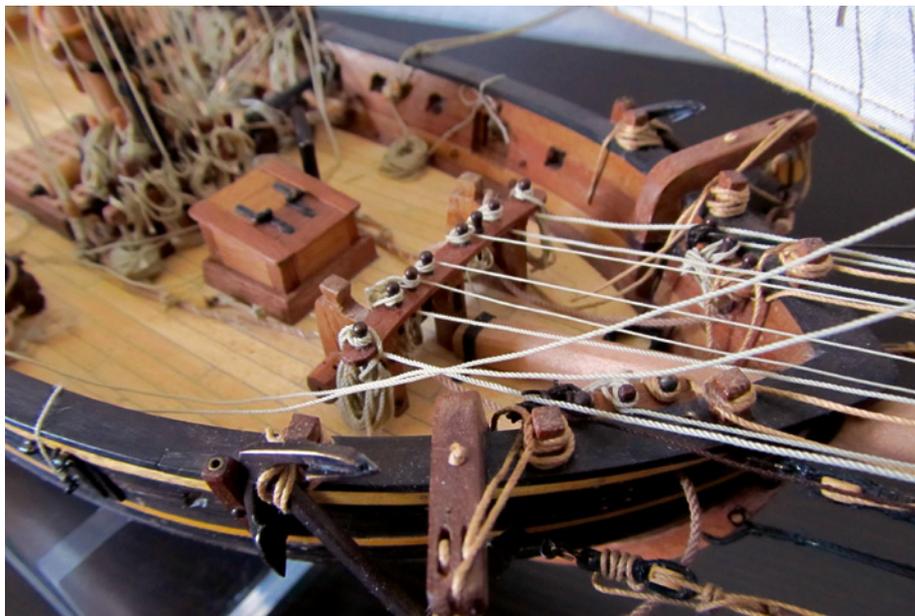
Aktuell arbeitet Michael Hübner an der FREDERICK, einem französischen Kaperschiff aus St. Malo

torischer Schiffsbau“ ausgeführt. Die Artillerie stammt von Chuck Pesaros Firma „Syren“, ebenso Blöcke und ein Teil der Leinen. Letztendlich wurde vom Baukasten nur rund ein Fünftel verwendet, das meiste davon waren die Grundlagen wie das Rumpferüst und ein Teil des Holzes für die Beplankung, mitgelieferte Beschläge wurden überhaupt nicht verwendet.

Aktuelle Modelle

Im Moment baut Michael Hübner an der DOS AMIGOS im Maßstab 1:50, einem 1832 gebauten Sklaventransporter aus Baltimore, der späteren FAIR ROSAMOND, die als Sklavenschiffjäger von der britischen Marine eingesetzt wurde. Parallel entsteht in 1:48 die FREDERICK, ein französisches Kaperschiff aus St. Malo, das 1781 aufgebracht und als HMS PELICAN in die britische Marine als vollgetakelte Glatdeckskorvette übernommen wurde. Dieses Modell entsteht übrigens als sein allererstes Modell komplett als Scratchbau nach Plänen von Harold M. Hahn, die von David Stevens von der Firma Lumberyard überarbeitet worden sind.

Das Spantengerüst der FREDERICK wurde über Kopf aufgebaut und steht bereits nach einem Jahr Bauzeit, und zwar praktischerweise auf dem Deckel einer eigens gefertigten Kiste. „Das gibt Hahn so vor, ist aber auch sehr praktisch“, auch was Transport und Platzbedarf angeht. Raumgreifende Einspannvorrichtungen lassen sich in dem schmalen Schlauch, der Michael Hübners Werkstatt auf dem Dachboden ist, nicht umsetzen. So gestattet die Kisten-Idee, dass man trotzdem noch gut an das Innere herankommt.



Blick auf das Deck der Virginia-Sloop

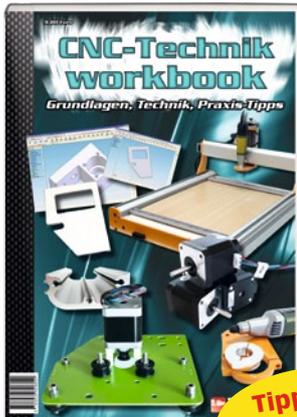
Als Holz der Spanten kam Birne zum Einsatz, ebenso wie es für die Masten verwendet werden wird, das Deck soll in Ahorn ausgeführt werden und die Beplankung erfolgt in Kirsche sowie Nussbaum. Ebenholz und Buchs werden für besondere Verzierungen des später einmal naturholzichtigen Modells herangezogen. An Maschinenpark stehen ihm dabei neben den Proxxon-Geräten Bandsäge MBS 240/E, einem Tellerschleifer sowie der Tischkreissäge FET „für das Grobe“ noch eine Sonderkonstruktion eines Modellbauerkollegen und Minibohrmaschinen samt Ständer zur Verfügung. Außerdem einige Bosch-Geräte sowie Geräte von Fein, die er bereits beim richtigen Bootsbau verwendet hat. Denn neben dem Er-

halt der eigenen Segelboote sowie dem Schiffchen, das er mit der ehemaligen Schülerin gefertigt hat, hat er auch sich selbst schon einmal eine „Motte“ gebaut.

Besonders schätzt er aber bei seiner aktuellen Arbeit seine neueste Anschaffung: Eine oszillierende Spindel-Schleifmaschine von Scheppach – und natürlich den Staubsauger von Festool. „Denn sonst wird’s hier unterm Dach echt unangenehm – nicht nur wenn’s Thermometer über 28 Grad geht.“ Michael Hübner möchte übrigens auch noch einen extrem schnittigen 22er Schären-Kreuzer von Anker & Jensen aus dem Jahre 1919 in 1:10 bauen – „als mein vielleicht letztes Projekt, man wird ja nicht jünger.“

SchiffsModell - Shop

**KEINE
VERSANDKOSTEN**
ab einem Bestellwert
von 29,- Euro

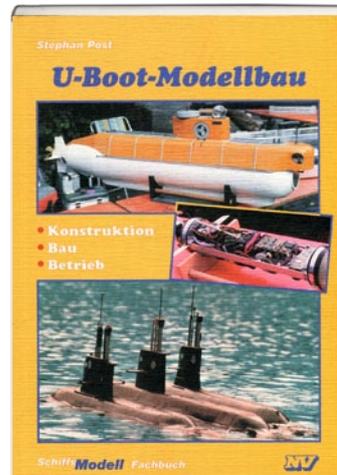


CNC-TECHNIK WORKBOOK

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

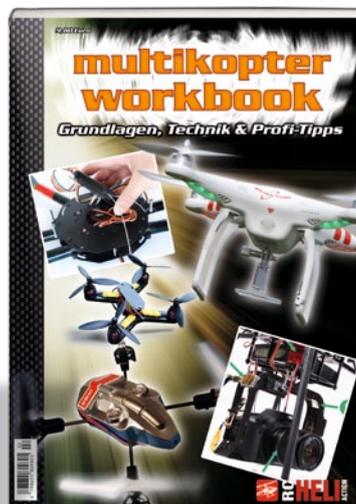
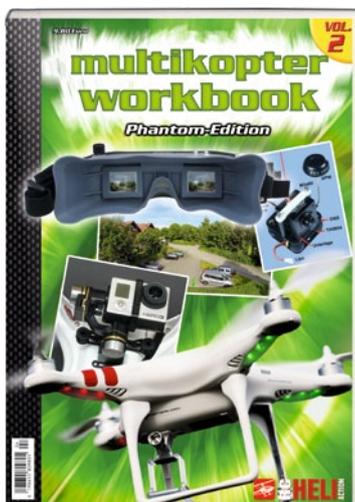
**Tipp der
Redaktion**



U-BOOT-MODELLBAU

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

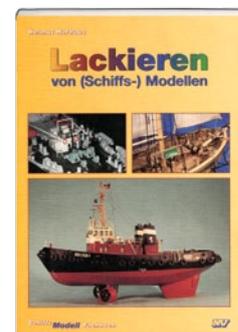
4 € 234 Seiten,
Artikel-Nr. 13275



LACKIEREN VON (SCHIFFS-) MODELLEN

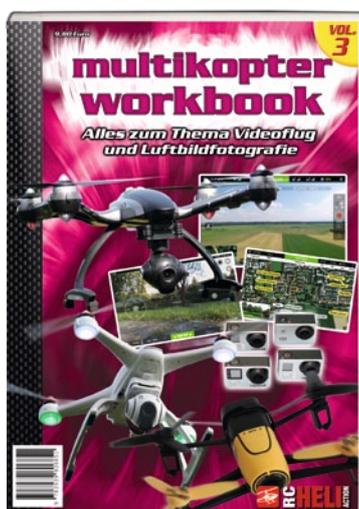
Das Standardwerk für jeden Modellbauer – denn erst die perfekte Lackierung macht Ihr Modell zu einem Unikat und handwerklichen Meisterstück.

4,99 € 113 Seiten, Artikel-Nr. 13265



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 – LUFTBILDFOTOGRAPHIE

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

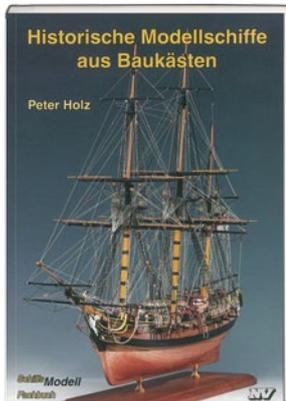
So können Sie bestellen

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

Telefonischer Bestellservice: 040/42 91 77-110,

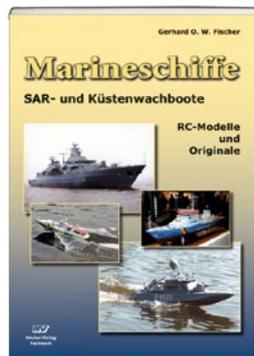
E-Mail-Bestellservice: service@schiffsmodell-magazin.de, oder im Internet unter www.alles-rund-ums-hobby.de

**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

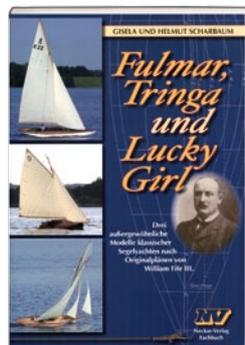


MARINESCHIFFE SAR- UND KÜSTENWACHBOOTE

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 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



VOLLDAMPF 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@schiffsmodell-magazin.de

SchiffsModell-Shop-BESTELLKARTE

- Ja, ich will die nächste Ausgabe auf keinen Fall verpassen und bestelle schon jetzt die nächsterreichbare Ausgabe für € 5,90. 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.

SL1904

Text und Fotos: Jürgen Voss



Krabbenkutter GRE 45 BRITTA in 1:50

Dornröschen

Diese Geschichte ist eigentlich ein wahr gewordenes Märchen. Fast 40 Jahre befand sich der Krabbenkutter BRITTA, ehemals SEEWOLF, im Dornröschenschlaf. Jürgen Voss verpasste dem Baukastenmodell eine Rosskur und zauberte daraus einen fantastischen Hingucker.

Den Krabbenkutter FRI 80 habe ich 1980 für 54,- Deutsche Mark als mein zweites Modellschiff gekauft. Es war damals bei der Firma Carrera im Programm. Die Bauteile wurden im Spritzgussverfahren hergestellt, der Rumpf war dadurch sehr stabil und die Zubehörteile gut detailliert. Angepriesen wurde der Kutter als „vorbildgetreu“, was allerdings nicht stimmte. Mit der echten FRI 80 hatte das Modell nur die Farbgebung gemeinsam, wie zwei zeitgenössische Postkarten belegen. Der Bausatz war ein Konglomerat aus verschiedenen Zutaten, die zwar für sich überwiegend originalgetreu waren, aber nicht recht zueinander passten. Dazu

noch vier Netzgalgen, die auf einem Krabbenkutter nichts zu suchen haben. So war das Modell zwar schön anzusehen, aber allenfalls „vorbildähnlich“. Ich hatte trotzdem viel Spaß beim Bau.

Der Einbau eines Motors war zwar herstellerseitig vorgesehen, aber ohne Fernsteuerung. Die Unterschiede zwischen dem Gewicht der damals verfügbaren RC-Komponenten und der Tragfähigkeit des Modells ließen das nicht zu. Darum erschien in **SchiffsModell** 03/1978 ein Artikel, wie man das Boot mit einem zerlegten Servo als Fahrregler fernsteuern konnte. Sensationell, allerdings überstieg es damals leider meine Fähigkeiten, womit es beim Standmodell blieb.

Wiederentdeckt

35 Jahre später befand sich das Schiff in einem desolaten Zustand. Da ich als Wiedereinstieg in den Modellbau schon mein erstes Modell, den Fischkutter B 25 von robbe, grunderneuert hatte (siehe **SchiffsModell** 11/2010), beschloss ich, dem Wrack ebenfalls zu neuem Glanz zu verhelfen. Kleine Schiffsmodelle fernzusteuern ist ja mittlerweile kein Problem mehr, und die Möglichkeiten der Informationsbeschaffung haben sich ebenfalls gewandelt. Damals Stadtbücherei und Ansichtskarten, nun Internet und Tagesausflüge nach Greetsiel. Beste Reisezeit dafür ist übrigens der Januar. Fast keine Touristen, die Kutter liegen alle im Hafen, und die Besatzungen sind für Reparatu-

Das Modell des ehemaligen Carrera-Krabbenkutters befand sich nach all den Jahren in einem desolaten Zustand



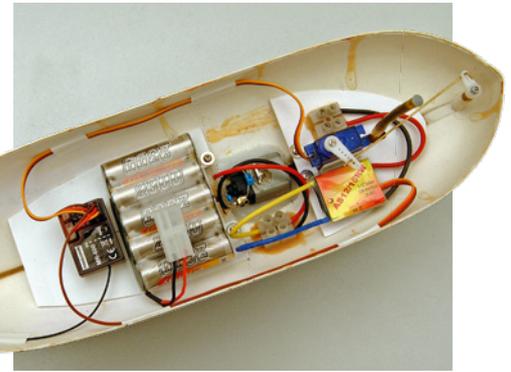
ren an Bord. Die Fischer sind tiefenentspannt und man darf gern an Bord, um zu fotografieren, mit dem Zollstock nachzumessen oder Fragen zu stellen.

Holz oder Stahl

Nun ging es um die Wahl des Vorbilds: Holz oder Stahl. Bis Mitte der 1960er-Jahre wurden Krabbenkutter traditionell aus Holz gebaut. Es bestand alles aus Holz, also Rumpf, Schanzkleid mit Stützen, Deck, Aufbauten und so fort. Danach kamen Stahlrümpfe auf. Bei der Werft Lübke Voß in Westerende-Kirchloog liefen in den nächsten zwei Jahrzehnten über 100 Kutter vom Stapel, die nun komplett aus Stahl gebaut wurden. Beide Schiffstypen weisen charakteristische Merkmale auf und lassen sich auf Anhieb gut unterscheiden. Das Modell der FRI-80 hat, anders als das angebliche Original, die Grundform ei-

nes Stahlrumpfs. Da ich gerne Unikate baue und die üblichen Bausätze von Krabbenkuttern Schiffe mit Holzrumpf darstellen, war die Entscheidung schnell gefallen: Ein Stahlkutter der Voß-Werft im Auslieferungszustand von 1970 sollte es werden.

Als erste Maßnahme wurden sämtliche Aufbauten und Anbauteile, die noch nicht von allein abgefallen waren, vom Rumpf getrennt. Sodann stand die Farbentfernung auf dem Programm, und zwar mit Bremsflüssigkeit. Am besten macht man das dann, wenn man allein zu Hause ist. Als Bassin diente eine gläserne Auflaufform. Bitte unbedingt Gummihandschuhe verwenden, denn gesund ist Bremsflüssigkeit nicht. Mit einem dicken Pinsel werden die Teile satt und mehrfach eingepinselt. Nach einem halben Tag Wartezeit lässt sich die



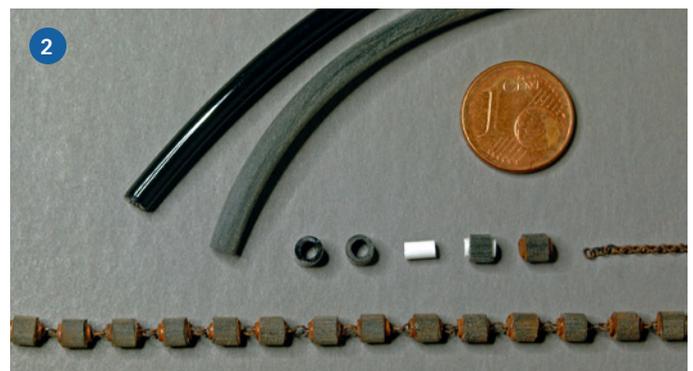
Früher wäre an den Einbau einer funktionsfähigen Fernsteuerung kaum zu denken – heute fällt es leicht

Farbe mit einem kleinen Spachtel wunderbar abziehen. Hinterher ist alles gut mit Wasser abzuspülen, vor allem die Auflaufform.

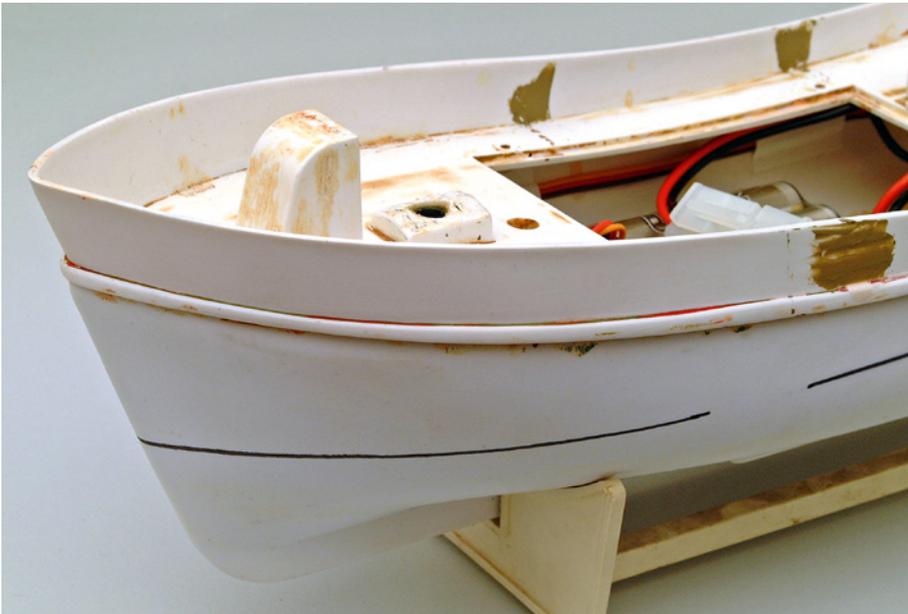
Wiederaufbau

Da auch die Verklebung zwischen dem Rumpf und dem Deck mit seinem bereits angeformten Schanzkleid brüchig war, habe ich beides getrennt, um die neuen Komponenten bequem einbauen zu können. Ein kleiner Bühler-Motor, ein Fahrregler sowie ein Schaltbaustein fürs Licht von modellbau-regler.de, ein günstiger Empfänger und ein Miniservo von Conrad kamen ins Modell. Versorgt wird alles von fünf NiMH-Akkus in AA-Bauform. Damit ist der Rumpf auch schon voll und seine Tragfähigkeit gut ausgelastet.

Das Deck habe ich dann wieder aufgeklebt. Die dicke Scheuerleiste, die dabei durch die Überlappung von Deck und Rumpf entsteht und typischerweise zu einem Holzkutter passt, habe ich abgeschnitten. Die Verbindung zwischen Rumpf und Deck sowie der Bugpartie verspachtelte und verschliff ich anschließend. Die neue, wesentlich kleinere Scheuerleiste, die bei einem Stahlkutter auch nicht um den Bug herum verläuft, besteht aus einem halbrunden Polystyrol-Profil. Die damals von mir



1) Um den Rosteffekt zu imitieren, ist das Polystyrol-Rohr des frisch lackierten Kurrbaums mit Pigmentfarbe paniert, was später wieder etwas abzuwischen ist. 2) Alle Zutaten zum Herstellen der Netzrollen – auch in diesem kleinen Maßstab ist das umsetzbar



Nicht allein die Speigatten wurden mit Spachtel verschlossen, sondern auch die umlaufende Scheuerleiste modifiziert

gebohrten Speigatten wurden wieder zugespachtelt. Die vorbildgetreuen Öffnungen sind rechteckig und mit einer Klappe versehen. Da die Materialstärke des Schanzkleids dafür aber viel zu dick war, habe ich die Umrisse der Speigatten außen und innen mit einer Anreißnadel eingraviert und an der Innenseite zusätzlich die Klappenscharniere und Anschläge imitiert. Die Schanzkleidstützen und die obere Abschlussleiste sind wieder aus Polystyrol-Profilen und die Fundamente der Poller aus dünnem Polystyrol-Stücken gebaut.

Arbeitsdeck

Eigentlich hätte ich das Stahldeck einfach in dem Farbton Laubgrün lackieren können. Mir gefiel die Kombination mit dem roten Rumpf aber nicht. Zudem wollte ich gern mal ein Deck beplanken. Da es damals durchaus auch Stahlkutter mit Holzdeck gab, entschied ich mich für eine Birnbaumholz-Beplankung. Dank seiner sehr dezenten Maserung passt Birne gut zum Maßstab 1:50. Die Leisten habe ich mit geringem Abstand mit Sekundenkleber aufs Deck geklebt, auf Teak gebeizt und einmal mit Klarlack gestrichen. Für

die Kalfaterung habe ich dann schwarzen Holzkitt in die Zwischenräume eingearbeitet. Das sieht zunächst fürchterlich aus, aber wenn man nach dem Trocknen den überschüssigen Kitt abzieht und das Deck mit feiner Körnung abschleift, bekommt man ein wunderbares Holzdeck mit gleichzeitiger Alterung. Abschließend habe ich das Ganze zum Versiegeln noch dreimal mit Klarlack gestrichen.

Die Kutter dieser Bauart sehen sich prinzipiell ähnlich. Es gibt gewisse individuelle Unterschiede – und mittlerweile ebenso vielfältige Umbauten – aber auch grundlegende, funktionsbedingte Gemeinsamkeiten. Das im Bausatz enthaltene Ruderhaus mit Dachsprung, Bullaugen, überflüssigen Türen und Holzverkleidung war eher ein Fantasieprodukt. Darum habe ich den hinteren Teil abgesägt und aus Polystyrol ein neues Ruderhaus mit durchgehendem Dach, eckigen Fenstern und nur zwei Stahl Türen, zum Maschinenraum und zum Klo, gebaut. Die Fensterrahmen und Scheiben habe ich fräsen lassen, die Echtholztüren zum Steuerhaus aber selbst gezimmert. Die nautische Beleuchtung wird über einen Sub-D-Stecker mit Strom versorgt und dadurch der Aufbau gleichzeitig fest mit dem Schiff verbunden.

Die restlichen Anbauteile habe ich größtenteils wiederverwendet. Netzwinde, Krabbenkocher und Rüttelsieb waren als Spritzgussteile bereits relativ



Am restaurierten Modell lässt sich erkennen, dass die Scheuerleiste schmaler ist und ganz vorne fehlt – nur eines von vielen Umbaudetails

Vier Jahrzehnte nach dem
Erwerb des Baukastenmodells
fährt es erstmals
ferngesteuert auf einem Teich



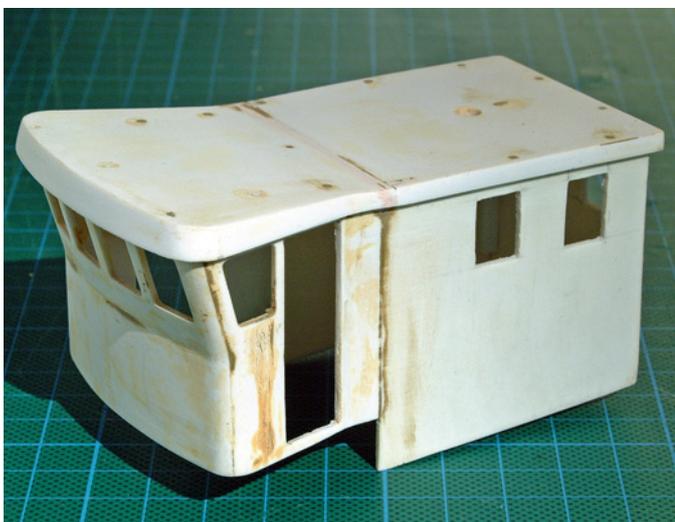
gut detailliert und wurden von mir entsprechend verfeinert. Anderes wie Lümmellager, Mastabstützungen und Leitern, habe ich neu gebaut. Da deutsche Krabbenkutter allgemein sehr gepflegt aussehen, sind die einzigen verrosteten Gegenstände an Bord der Anker und die Kurrbäume. Die Bausatzteile habe ich mit dem Pinsel schwarz angestrichen und dann sofort mit Pigmentfarben regelrecht paniert. Wenn man nach dem Trocken das überschüssige Farbpulver

abbürstet, erhält man eine perfekte Rostschicht. Das restliche Modell habe ich wieder mit Molotow-Premium-Farben aus der Sprühdose lackiert, welche die finale Farbgebung selbst für mich erträglich machen.

Krabbenkutter-typisch

Zwei Details haben mir beim Bauen viel Spaß bereitet. Zum einen die Kurrketten. Hergestellt habe ich diese aus brüniertes Messingkette, Polystyrol-

Rohr, das ebenfalls mit „Rost“ überzogen wurde, und Gummischlauchstücken, die zwecks Alterung angeschliffen wurden. Zum anderen habe ich einige Plastiktüten aus den 1970er-Jahren produziert, die an Bord herumstehen. Vorlagen dazu ergaben sich bei einer Internetrecherche. Die beiden Seiten der Tüte habe ich mit hoher Auflösung ausgedruckt, mit einem Stück Polystyrol-Rohr als Inhalt zusammengeklebt, geknautscht und mit Klarlack gestrichen.



Einem Stahlkutter entsprechend erhielt das Modell ein komplett neues Deckshaus ohne Decksprung und mit eckigen Fenstern



Angedeutete Speigatten, Poller, Fensterrahmen und vieles mehr steigern den vorbildgetreuen Eindruck



Auch bei einem Restaurationsobjekt wie diesem im Maßstab 1:50 lassen sich eine Fülle an Krabbenkutter-typischen Details umsetzen

Auf Fangnetze habe ich bewusst verzichtet. Die kleine Maschenweite im Maßstab 1:50 ist schon aus geringem Abstand nicht mehr zu erkennen und Gardinstoff ist auch nicht weich genug, um echt auszusehen. Zudem sind gehievte Netze zwar sehr malerisch, wirken aber bei kleinen Booten auch gern wie Segel. Schon manches Modell einer TÖN 12 ist bei einer plötzlichen Böe gekentert. Nicht umsonst sind in der Berufsfischerei vorgeheißte Netze nur bis Windstärke

vier erlaubt – im Hafen hängen sie vor allem für die Touristen auf Halbmast.

Um trotz der umfangreichen Takelage den Decksausschnitt noch öffnen zu können, ist die Netzwinde nicht festgeklebt, sondern mit zwei Magneten fixiert und kann so bei Bedarf vom Deckel getrennt werden. Ebenso ist die Ladebuchse unter dem Dach des Oberlichts am Bug versteckt und der Ein-Aus-Schalter unten am Steuerhaus angebracht.



Plastiktüten mit Motiven aus den 1970er-Jahren gehören aufs Schiff

Da es kein konkretes Original für den Kutter gibt, ist das Fischereikennzeichen erfunden. Bei der Namensgebung bin ich der schönen Tradition gefolgt, das Schiff nach der Liebsten zu taufen, was ich nur empfehlen kann, denn es sorgt für gute Stimmung in der Wohnzimmerwerft.

Zum Abschluss fehlte nur noch etwas Kleinkram wie Schaufeln, Besen und Keschcher. Und natürlich jede Menge Fischkisten und Körbe, wobei ich mir noch nicht sicher bin, wie man diese in dem kleinen Baumaßstab darstellt. Aber man kann ja trotzdem schon auf Fangfahrt gehen. Und wer auf den Geschmack gekommen ist: Ab und zu werden tatsächlich noch unverbastelte Bausätze des Carrera-Kutters angeboten. ■

TECHNISCHE DATEN

BRITTA

Länge:	420 mm
Breite:	105 mm
Höhe:	210 mm
Gewicht:	580 g
Maßstab:	1:50

Die viele Mühe wird mit einem optischen Highlight-Modell belohnt



Jetzt bestellen

14,80 Euro

Yachten

Bau und Details

Benjamin Laimgruber
Markus Laimgruber

SchiffsModell

9 783939 806967

The book cover features a central image of a blue yacht on a lake. Surrounding it are several inset images: a close-up of a mechanical part, a blue interior panel with wiring, a white boat with a wooden deck, and a green interior seating area. The background of the cover is a scenic view of a lake and mountains.

68 Seiten im A5-Format,
14,80 Euro
zuzüglich 2,90 Euro Versandkosten

Yachten sind von atemberaubender Eleganz. Sie laden zum Träumen ein. Zum Träumen von einem unbeschwertem 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

Maritime Lektüre

Es regnet, ist kalt draußen und ungemütlich? Trotzdem packt einen die Lust auf Schiffe, der Hobbykeller wurde aber bereits in den letzten Wochen zur Genüge besucht? Wie wäre es da mit einem Nachmittag im heimeligen Wohnzimmer und maritimer Lektüre als Begleiter? Eine Auswahl an geeigneten Büchern für den Schiffs-Lesepaß haben wir in dieser Ausgabe zusammengestellt.



Grazile Klassiker

Schärenkreuzer: Geschichte und Faszination

Den Schärenkreuzern wurde ein prächtiger Bildband zum 111-jährigen Jubiläum der Bootsklasse vom Delius Klasing-Verlag gewidmet. Fundiertes und spannendes Material zu den einzelnen Schärenkreuzerklassen wurde auf 144 Seiten zusammengetragen. Texte und Interviews wurden von Lasse Johannsen, Chefredakteur der Zeitschrift „Yacht Classic“, beigetragen, Bilder von Segel-Regatten und Detailaufnahmen der Boote stammen von Nico Krauss. Außerdem werden alle Reviere in Deutschland im Format 248 × 20 × 307 Millimeter vorgestellt, die für Schärenkreuzer geeignet sind.

Das gebundene Buch ist in der 1. Auflage erschienen und kostet 29,90 Euro. ISBN: 978-3-66711-569-0. www.delius-klasing.de

YACHT classic 1/2019

Klassiker in Schweden



Das 64 Seiten umfassende Magazin hat die ISBN: 978-3-66711-579-9. www.yacht.de

Die neue YACHT classic von Delius Klasing porträtiert Klassiker-Szene in Schweden. Auch in Ausgabe 1/2019, die 7,- Euro kostet, befördert das Magazin wieder ein großes Stück Yachthistorie zu Tage. „Klassiker in Schweden“ titelt die aktuelle Ausgabe diesmal und begibt sich in einem Heft-Schwerpunkt auf Spurensuche im Königreich Schweden. Dabei beleuchtet YACHT classic die Oldie-Szene, erzählt die Geschichte einer langen Yachtbau-Tradition und war bei einer Rekord-Regatta für hundertjährige Klassiker in Mariefred dabei.

111 Gründe, segeln zu gehen

Eine Liebeserklärung an Wind und Wellen

Im Verlag Schwarzkopf & Schwarzkopf Media hat Klaus Freund ein Buch publiziert, in dem auf 240 Seiten 111 Gründe zusammengefasst sind, warum man segeln sollte. Das Meer ist in dauernder Veränderung begriffen. Man ist wachsam und fühlt sich lebendig. Selbst wenn es stürmt, erfüllt einen Ehrfurcht ob der Schönheit dieser Natur. Wenn man den Hafen erreicht, bemächtigt sich ein erhabenes Gefühl des Seglers. Man ist geläutert. Aber es dauert nicht lange, da erwacht die Sehnsucht nach der See erneut.



Das Taschenbuch kostet 9,99 Euro und hat die ISBN: 978-3-86265-606-6. www.schwarzkopf-verlag.de

Hurtigruten

Vom Postschiffdienst zur Expeditionskreuzfahrt

Hurtigruten – Vom Postschiffdienst zur Expeditionskreuzfahrt erzählt die ganze Geschichte der Hurtigruten, vom wettergegerbten, knorrigen norwegischen Kapitän, der sein Schiff durch jeden Seegang bringt, bis hin zur Kreuzfahrt, und vergisst dabei nicht, dass Hurtigruten anders sein will als alle Mitbewerber – auch in der Zukunft. Die gleichsam informativen wie unterhaltsamen Texte werden begleitet von vielen historischen Aufnahmen, alten Werbeplakaten, -anzeigen und -broschüren, Schiffsbildern aus den Jahren 1893 bis heute und vielen Reisebildern aus den aktuellen Destinationen. Das Buch mit der ISBN: 978-3-78221-306-6 kostet 29,95 Euro.



Auf 129 Seiten werden Hurtigruten vorgestellt. Das 170 × 240 Millimeter messende Buch erscheint im April 2019 bei Koehler. www.koehler-mittler-shop.de

Text: Jürgen Eichardt, Fotos: Sammlung Jürgen Eichardt

DDR-Stückgutfrachter WISMAR

Ab Juni 1960 gab es einen Gemeinschafts-Liniendienst zwischen der Deutschen Seereederei Rostock (DSR) und der polnischen Reederei Polska Zegluga Morska (PZM) für die Westafrika-Fahrt, welcher den Namen „United West Afrika Service“ (UNIAFRICA) erhielt. Die dafür eingesetzten Schiffe waren unterschiedlich. Ein 10.000-Tonner (t) vom Typ IV (SCHWERIN) war allerdings für die meisten Häfen in den Flußmündungen zu groß. Deshalb entwickelte die Mathias-Thesen-Werft in Wismar 1965 für dieses Fahrtgebiet einen speziellen 6.950-tdw-Linienfrachter („Afrika-Frachter“).

Es waren hochmoderne Stückgutfrachter, als Wechseldecker mit Back und zwei Decks gebaut. Jedes Schiff hatte vier Laderäume, zwei Kühl-Laderäume und je zwei Süßöl- und Weintanks. Weil die Umschlageneinrichtungen in den Zielhäfen nicht optimal waren, bekam der Frachter ein umfangreiches Ladegeschrir, bestehend aus zwölf Leichtgut-Ladebäumen – im Detail: 6 × 5 t, 2 × 10 t und 4 × 14 t Hebefähigkeit – und einem Schwergutbaum von 50 t Belastbarkeit. Für diese Bäume hatte das Schiff drei Masten und an der



WISMAR in Revierfahrt achterlich vertrimmt, damit der Propeller eintaucht. Das kleine Beiboot fehlt; die großen sind orange und der obere Teil vom hinteren Mast schwarz gestrichen (Abgase!)

WEITERFÜHRENDE LITERATUR

Neumann/Strobel: Vom Kutter zum Containerschiff. VEB Verlag Technik Berlin 1981

Diverse: Jahrbuch der Schifffahrt 1971. Transpress Verlag Berlin 1970

Strobel/Dame: Schiffbau zwischen Elbe und Oder. Koehler Verlag 1993, ISBN 3-7822-0565-0

1:100-Modell aus dem Verkehrsmuseum Dresden



Foto: Verkehrsmuseum Dresden

Die Farbgebung der Afrika-Frachter: oft (nicht immer) waren Masten, Ladebäume und Kamin sandgelb gestrichen

Brückenfront ein Ladepfosten-Paar. Damit waren die Hafentieftiefen kurz. Der Schwergutbaum war am mittleren Mast angebaut (vergleiche Schnitt B-B) und in Ruhelage senkrecht an der Saling geklemmt, während die Leichtgutbäume waagrecht auf Stützen lagen. Die Ladewinden stehen unmittelbar neben den Lümmellagern auf den Winschenhäusern. Breite hydraulische Faltdeckelluken verschlossen die vier Laderäume; Lukengröße bis maximal 18 × 10 Meter (m). Das Fahrzeug war für den Transport von Stück-, Schwer- und Schüttgut, Metallhalbzeugen, Fahrzeugen, Öl, Wein und Kühlgütern vorgesehen. Die Laderäume waren ausreichend für 9.350 m³ Schüttgut oder 8.160 m³ Stückgut.

Technisches

Die Afrika-Frachter hatten 7.000-PS-Dieselmotoren (165 U/min), welche auf fünfflunkige Propeller (Ø 4,1 m) wirkten, die den Schiffen bei 17 Knoten Geschwindigkeit eine Aktionsweite von 15.200 Seemeilen ermöglichte. Es waren MAN-MH K7Z60/105E Zweitakt-Kreuzkopf-Diesel (MAN-Lizenz). Die Maschine wurde anfangs in 16- später 24-stündigem wachfreien Betrieb gefahren. Für die Stromversorgung gab es vier Dieselgeneratoren je 240 kVA und einen Notgenerator. Das Schiff hatte schon automatisierte

Hilfsmaschinen und Anlagen. Es hatte die Klasse DSRK A I Eis 4; Heimathafen war Rostock.

Für den weltweiten Einsatz gab es eine umfangreiche Funkausrüstung aus 26 (!) Funk- und Radargeräten. Die Besatzung bestand aus 35 Mann, untergebracht in 1- und 2-Mann-Kammern, zusätzlich konnten sechs Gäste mitfahren. Die Tragfähigkeit als Schutzdecker (S = 6,74 m Tiefgang) war 5.515 tdw und als Volldecker (V = 7,58 m Tiefgang) 6.950 tdw. Dabei betrug die Vermessung 3.918 RT (S) oder 5.969 RT (V). Das Schiff wurde am 14. Dezember 1991 als SHEN DA an eine chinesische Reederei verkauft.

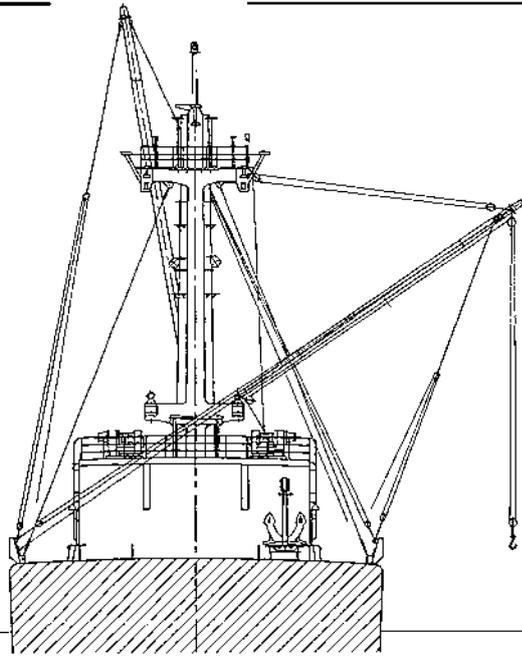
Ausführung

Der Rumpfboden ist eben, die Seitenwände stehen senkrecht und der Kimmradius ist klein. Die Kante Seitendeck ist in weiten Strecken gerundet (R 400 mm). Im 1:200-Spantenriß habe ich das angedeutet. Das Deckshaus achtern trägt an Backbord eine einarmige Barkune für ein Beiboot und in der Mitte findet sich ein Pool. Eine Besonderheit sind auf der Back die beiden senkrecht stehenden Spillköpfe für die Ankereinrichtung. Auch am Heck (Spant 0) sind zwei Spillköpfe zum Verholen zu sehen.

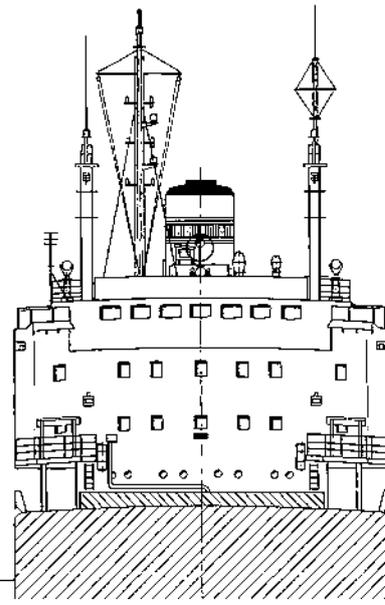


Modell eines unbekanntenen Modellbauers. Man sieht die mittelgrünen Decks

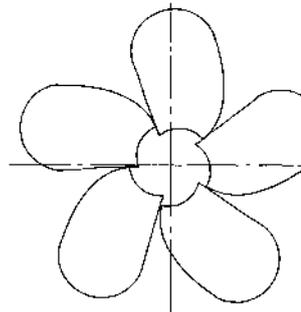
DDR-Stückgu



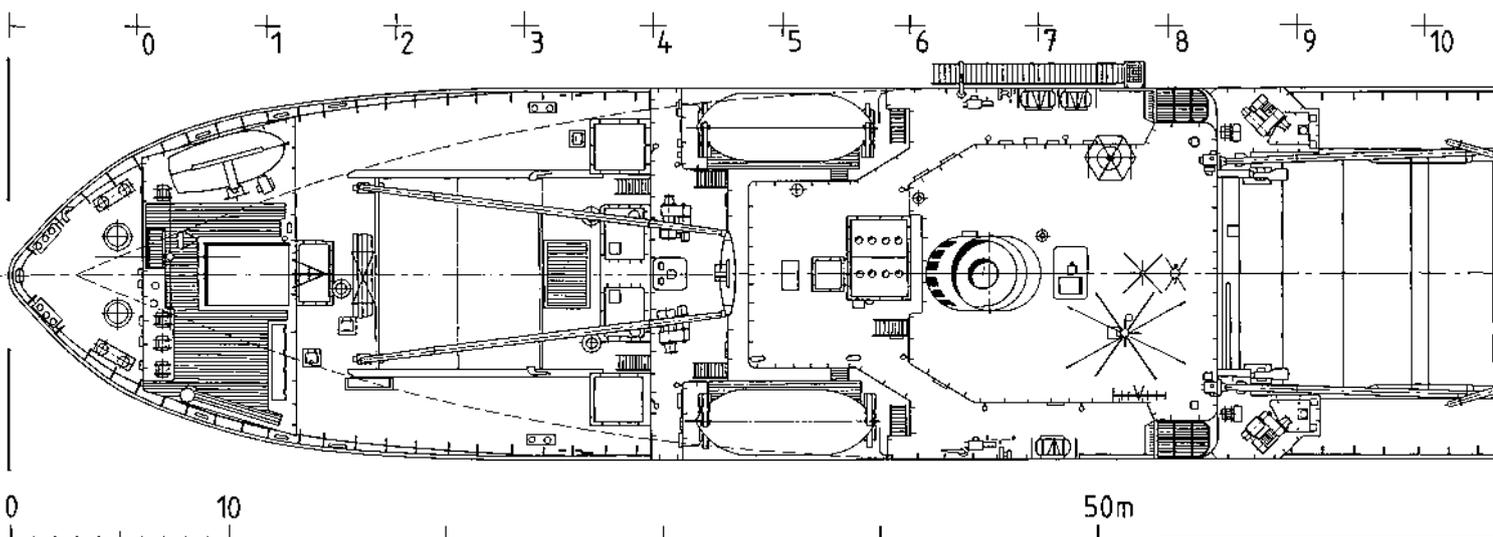
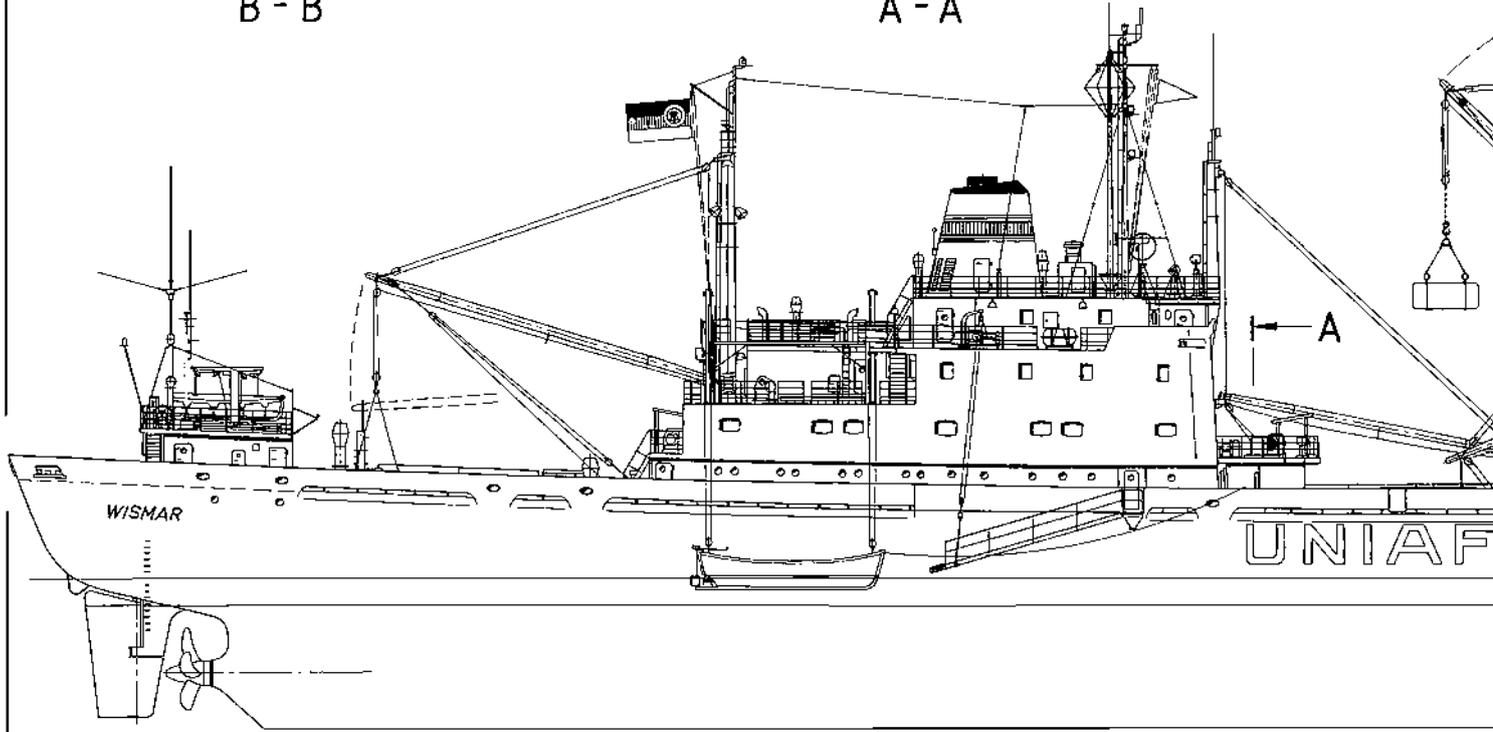
B - B



A - A

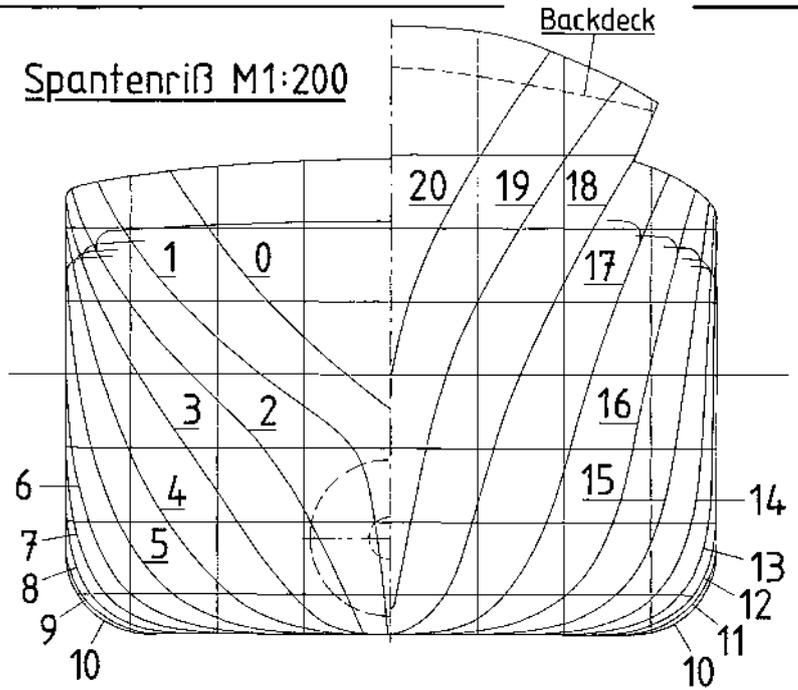


Propeller M 1:100

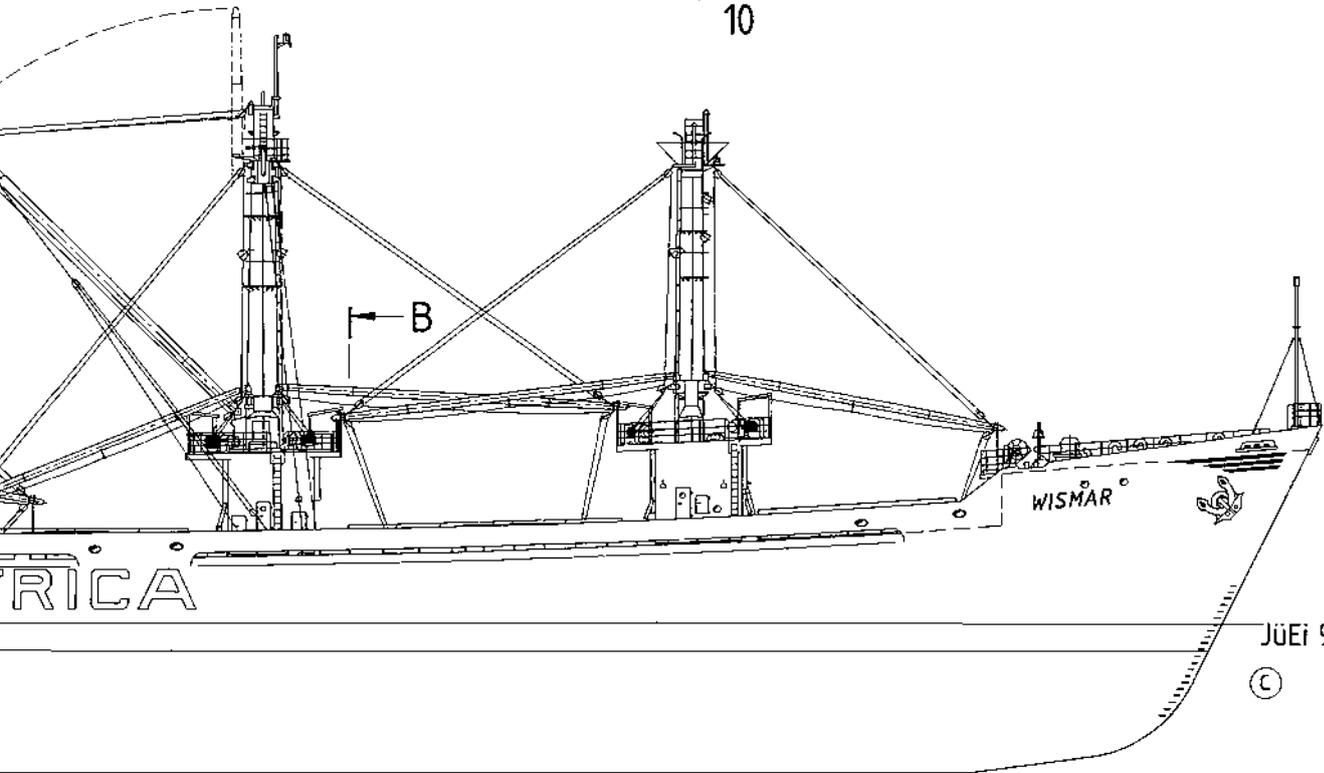
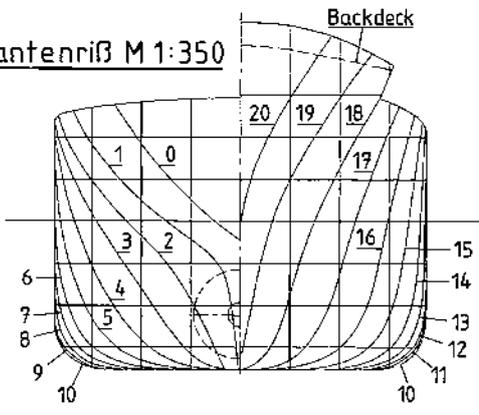


Frachter WISMAR

Spantenriß M1:200



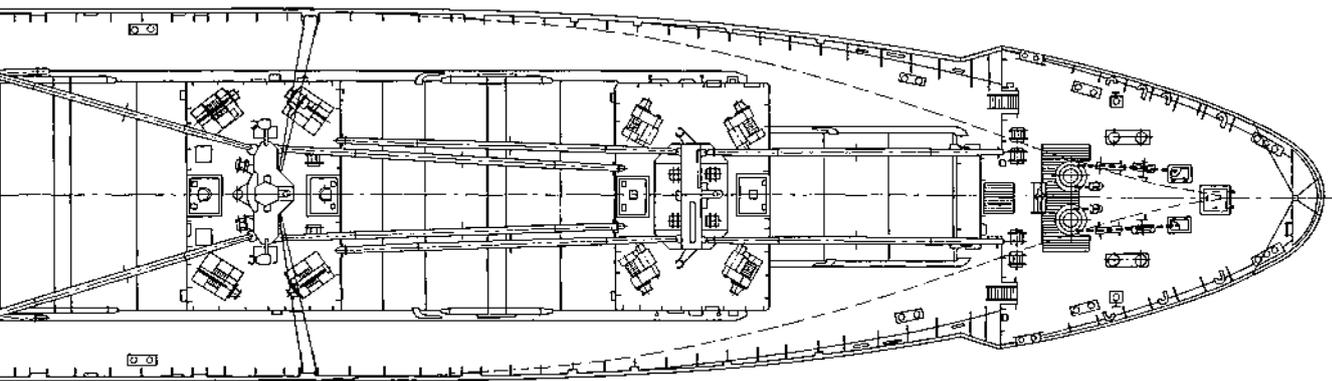
Spantenriß M1:350



JüEi 9/2018

(C)

+11 +12 +13 +14 +15 +16 +17 +18 +19 +20 +



Generalplan M1:350



Der Signalmast auf der Brücke steht nach Steuerbord versetzt (vergleiche Schnitt A-A). An der Vorderwand vom vorderen Winschenhaus ist an Backbord ein Reserveanker gelascht. Ein Ladebaum am hinteren Mast und der Schwergutbaum sind schräggehend, mit den Geien zur seitlichen Bewegung, gezeichnet. Beim Schnitt B-B sieht man die je zwei Wanten, welche von der Saling zu Festpunkten an Seite-Deck fahren (Spant 13). Diese sind nötig, damit der Mast mehr Stabilität erhält. In der Draufsicht habe ich die KWL gestrichelt eingezeichnet. Die Seitenschankkleider sind fast über die gesamte Länge unten offen, damit überkommene Seen abfließen können.

Foto: Rothe-Fotos www.clausrothe.de



Der Völligkeitsgrad der Verdrängung (ϕ) beträgt bei großen Frachtern unterschiedlich 68 bis 82 Prozent (%) des umschreibenden (eingetauchten) Quaders (Länge in der KWL \times Breite (KWL) \times Tiefgang in m). Der Afrika-Frachter hat $121,4 \text{ m} \times 17,3 \text{ m} \times 7 \text{ m} = 14.701 \text{ m}^3 \approx 14.701 \text{ ts} \times 75\%$ (mittlerer Völligkeitsgrad ϕ) = 11.025 ts Verdrängung. ■



PLANUNGSTABELLE

	Original	1:350	1:250	1:200	1:150	1:100	1:75
Länge ü.a.	129,5 m	370 mm	518 mm	647,5 mm	863 mm	1295 mm	1.727 mm
Länge z.d.L.	119 m	334 mm	476 mm	595 mm	793 mm	1190 mm	1.587 mm
Länge KWL (nach Zchnng.)	121,4 m	347 mm	485,6 mm	607 mm	809 mm	1214 mm	1.618 mm
Breite	17,3 m	49,4 mm	69,2 mm	86,5 mm	115 mm	173 mm	231 mm
Tiefgang (nach Zchnng.)	7 m	20 mm	28 mm	35 mm	46,7 mm	70 mm	93 mm
Gesamthöhe (Schwergutbaum nach oben)	35,6 m	101,7 mm	142,4 mm	178 mm	237 mm	356 mm	475 mm
Spantenabstände	/	16,957 mm	23,74 mm	29,675 mm	39,57 mm	59,35 mm	79,13 mm
Propeller-Ø	4,1 m	11,7 mm	16,4 mm	20,5 mm	27,3 mm	41 mm	55 mm
Radius Seite-Deck	0,4 m	1,1 mm	1,6 mm	2 mm	2,7 mm	4 mm	5,3 mm
Verdrängung	11.025 ts	/	(0,7 kg)	1,38 kg	3,27 kg	11,03 kg	26,1 kg
alle 1:350-Maße	$\times 1,4$	$\times 1,75$	$\times 2,33$	$\times 3,5$	$\times 4,67$		
1:200-Spantenriß	$\times 0,571$	$\times 0,8$	/	$\times 1,33$	$\times 2$	$\times 2,67$	



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
5,90 Euro



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



+



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

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

SchiffsModell

VORBILD DES MONATS
Schiffe weltweit





Pendlerdienst

36 Jahre alt – in der Schifffahrt für ein Containerschiff ein schon fast biblisches Alter – aber immer noch in Fahrt, ist das im Jahr 1983 bei Avondale Shipyards, USA unter der Baunummer 2331 für American President Line gebaute Containerschiff PRESIDENT MONROE, die heutige MOKIHANA.

Die PRESIDENT MONROE wechselte 1996 an die in Honolulu, Hawaii ansässige Reederei Matson Navigation. Diese ließ das auf den Namen MOKIHANA umgetaufte Frachtschiff im Rahmen eines Großumbaus zu einem nunmehr kombinierten Container-Ro-Ro-Schiff umwandeln. So wurde auf dem gesamten Achterdeck hinter dem Schornstein ein riesiges „Auto-Parkdeck“ aufgebaut, wodurch das Schiff jetzt ein mehr als außergewöhnliches und sehr hecklastiges Outfit erhielt.

Die 262,14 Meter (m) lange und 32,44 m breite MOKIHANA, welche mit 57.379 BRZ vermessen ist, kann seitdem 1.994 TEU stauen und verfügt durch den Anbau des Parkdecks über Stellplätze für 1.350 Autos. Für Kühlcontainer stehen 400 Kühlan schlüsse zur Verfügung. Bei 30.652 Tonnen Tragfähigkeit erreicht

der Container-Oldie einen Maximaltiefgang von 11,6 m. Angetrieben wird die MOKIHANA über einen 31.774 Kilowatt leistenden Sulzer-Motor vom Typ 12RND90M, welcher über den Festpropeller für eine Geschwindigkeit von 23,3 Knoten sorgt.

Die MOKIHANA wird im Liniendienst zwischen dem amerikanischen Festland und den Inseln von Hawaii eingesetzt. Wie lange das unter der IMO-Nummer 7908005 registrierte Schiff noch auf dem Pazifik anzutreffen sein wird, ist sicherlich nur noch eine Frage der Zeit. Da die Reederei Matson zur Modernisierung ihrer Flotte bereits Neubauten geordert hat, kann es passieren, dass diese unter Umständen schon bald die alten Einheiten ablösen könnten. Die Aufnahme zeigt die MOKIHANA am 30. November 2013 im Hafen von Honolulu, Hawaii. www.hasenpusch-photo.de

AUF EINEN BLICK

MOKIHANA

Schiffstyp	Container-Ro-Ro-Schiff
IMO-Nummer	7908005
Reederei / Eigner	Matson Navigation, Honolulu / Hawaii / USA
Bauwerft	Avondale Shipyards, USA
Baunummer	2331
Baujahr	1983
Vermessung	57.379 BRZ
Tragfähigkeit	30.652 t
Länge	262,14 m
Breite	32,44 m
Tiefgang	11,6 m
TEU, Autos, Passagiere	1.994 TEU, 1.350 Autos
Maschine	Sulzer
Leistung	31.774 kW
Geschwindigkeit	23,3 kn
Klassifizierung	American Bureau of Shipping
Internet	General_info@matson.com



Ausgabe 02/2019
www.brot-magazin.de

Brot

Brot



DIE BACKSAU
Kreativ-Bäcker
in Hamburg

**BACKEN
SUPER-EINFACH**
LoafNest für Einsteiger

DER MIX MACHT'S
Glutenfreie
Mehlmischung
selbstgemacht

**BACKPARAMETER
VERSTEHEN**
So gelingt jedes Brot

Ostern Osterkörbchen,
Brioche, Zopf & Co.
im Backofen



5,90 EUR
A: 6,50 Euro, CH: 11,60 sFR, BeNeLux: 6,90 Euro

IM HEFT
Mehr als
30 Rezepte
für gelingsichere
Brote und Aufstriche

2 für 1
Zwei Hefte zum
Preis von einem
Digital-Ausgaben
inklusive

IM HEFT
Mehr als
30 Rezepte
für gelingsichere
Brote und Aufstriche

Brot des Jahres 2019
Lecker



5,90 EUR
A: 6,50 Euro, CH: 11

Jetzt bestellen!

www.brot-magazin.de
040 / 42 91 77-110

Selbst erstellter Baukasten einer DAMEN STANTUG 2208 – Teil 2

Weihnachts- geschenk



SchiffsModell
MODELLBAU
PRAXIS

Sein eigenes Baukastenmodell zu entwerfen und produzieren zu lassen, das Abenteuer ist Karsten Linder mit der DAMEN STANTUG 2208 eingegangen. Geplant als Geschenk für seinen Vater, ließ er es sich nicht nehmen, ein zweites Modell aufzubauen. Im ersten Teil in **SchiffsModell** 03/2019 berichtete er über die Planung des „Baukastenmodells“ und den Baubeginn. Im zweiten Teil folgen die Fertigstellung und Probefahrt.

Mit Abschluss der Bauphase des Rumpfs sowie dem Antriebseinbau ging es nun weiter nach oben und das Deck beziehungsweise die Unterzüge wurden zusammengefügt. Wie im ersten Teil erwähnt, sollte diese Konstruktion dem Modell die nötige Steifigkeit geben. So wurden erst die Unterbauten für die Luken verklebt, auf die abschließend die Luken aufgeklebt oder

aufgelegt werden sollen. Anschließend folgte der Süllrand des Aufbaus, welcher aber aus Stabilitäts Gesichtspunkten von Innen an der Klebung mit einem Vierkantprofil verstärkt ist. Hier eignete sich Ruderer-Kleber hervorragend, da er zum einen für Polystyrol sehr gut geeignet ist – er verschmelzt die Teile – und zum anderen sehr gut verläuft. Erst jetzt erfolgte die Verklebung der Unterzüge, da Anpassungen bei der Süllkante und den Luken nötig sind.

Aus Erfahrung

Da die Ruder nach dem Einbau des Decks nur sehr schwer zu erreichen sind, ist es ratsam, die Luke auf dem Backbord-Achterdeck nach Steuerbord zu spiegeln und auch dort eine Öffnung zu machen. Ich musste diese Erfahrung leidvoll nach einem Unfall während der Bauphase machen, sodass wir dies beim zweiten Modell gleich berücksichtigten.



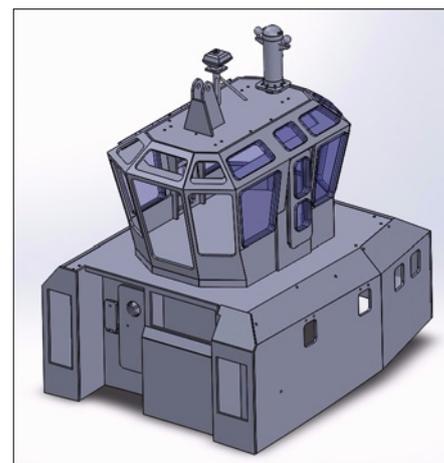
**Text und Fotos:
Karsten Linder**

Die Luken auf dem Vordeck wurden wie geplant von Innen verschlossen, sodass sich die eigentlichen Luken von außen einsetzen ließen. Auch die Schlepppoller auf der Back und dem Achterdeck sind mittels Verstärkungen unter Deck eingebaut.

Die Rumpfschale erhielt an der oberen Innenkante eine Verstärkung aus 3 Millimeter (mm) dicken Holz-Polystyrol-Leisten, welche als Verbreiterung der Klebnaht zwischen Rumpf und Deck dienen. Zum Verkleben des Decks kam Fünfminuten-Epoxid zum Einsatz, da sich dieser als die beste Lösung für Klebungen von Polystyrol und GFK

erwies. Sobald das Deck verklebt war, folgte die Montage des Schanzkleids. Dieses lag als zweigeteiltes Laserteil bei und musste nur noch mit leichter Kaltverformung mittels eines Rundstabs für den vorderen und hinteren Bereich vorgebogen sowie die Klebnaht für eine bessere Auflage angeschrägt werden. Die einzige Herausforderung beim Verkleben der Schanz war, auf die Beibehaltung eines gleichmäßigen Abstands von etwa 3 mm vom Deckrand zu achten; ansonsten passten alle Laserteile zu meiner Freude sehr gut. Das Anbringen der Schanzkleidstützen und der achteren Verkleidung der Schanz sowie kleinere Details wie

Zum Stabilisieren erhält das Arbeitsdeck eine Reihe Unterzüge, die auch die Wölbung berücksichtigen



Am PC entstanden alle Teile vorab, die später im Laserverfahren produziert wurden

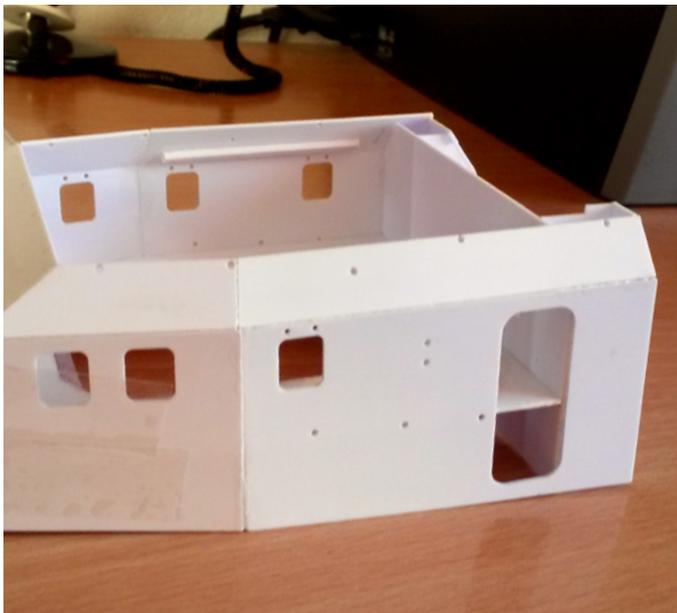
BESTELLSERVICE

Teil 1 zum Baubericht der DAMEN STANTUG 2208 mit den Beschreibungen zur Konstruktion und dem Plan, den 3D-Teilen sowie dem Bau des Ur-Rumpfs finden Sie in **SchiffsModell** 03/2019. Das Heft können Sie als Digital-Magazin erwerben oder als gedruckte Ausgabe nachbestellen unter 040/42 91 77 110.

Luken gingen einfach von der Hand. Die Verklebung aller Polystyrol-Teile erfolgte mit Uhu-Plast-Modellkleber.

Deckshaus und Brücke

Nachdem nun der Rumpf soweit fertig war, ging es beim Aufbau weiter. Wie schon bei den Laserteilen für den Rumpf passten 99 Prozent aller Teile auf Anhieb an die vorgesehene Position. Lediglich eine kleine Fehlberechnung im Bereich des Decks des Deckshauses musste manuell korrigiert werden. Vorgesehene Innenrahmen erleichterten den Zusammenbau des Deckshauses, sodass dieses mit ein paar kleinen Korrekturen direkt über die Sülle kante passte und dort sicher sitzt.



Aufgrund der hohen und exakten Vorfertigung ist schnell ein Baufortschritt zu sehen



Dünne Stege, die durchs Lasern möglich sind, erlauben die Wiedergabe der filigranen Brückenhaus-Konstruktion auch in 1:50

Die Brücke sollte aufgrund der dünnen Stege vorsichtig zusammengesetzt werden. Auch hier boten die vorhandenen 3D-Abbildungen sofort Hilfe, wenn Fragen aufkamen. Erst der Zusammenbau aller geraden Teile mit anschließendem Einbau der Hilfsrahmen sorgten für eine gute Stabilität der Fensterrahmen. Um dort eine sichere Verklebung zu ermöglichen, hatte ich innen zusätzlich noch einen kleinen 1-mm-Rundstab mit Ruderer-Kleber befestigt. Wollte man die Brücke mit Instrumenten ausrüsten, war jetzt der passende Zeitpunkt dafür gekommen, denn sobald die Fenster in den Rahmen sitzen würden, was weitere Stabilität schafft, wäre kein Innenausbau mehr möglich. Auch dies haben wir leidlich erfahren müssen, da durch die sehr großen Fensterfronten ein sehr guter Einblick in die Brücke möglich ist und wir der Meinung waren, dass die Tönung der Scheiben ausreichen würde, um nur schemenhaften Einblick in die Brücke zu gewähren. Weit gefehlt, doch jetzt gab es keinen Weg zurück.

Mit Plan an die Details

Das Einkleben der Scheiben sollte vor der Lackierung erfolgen, so lautete der Plan. Aus diesem Grund waren die Scheiben beidseitig mit Klebefolie überzogen, sodass man die Folie nach Lackierung einfach abziehen kann und freie Durchsicht erhält. Das gelingt jedoch nur, wenn man später mit der Pinzette auch Innen an die Folien herankommt, sonst ist sie dort zuvor zu entfernen.

Nachdem die Aufbauten inklusive eines ergänzten Podests für die Löschmonitore hinter dem Mast aus den gefertigten

Teilen zusammengesetzt waren, ging es an die Detaillierung und die Lötarbeiten. Wie bei uns üblich, bauten wir das Modell in verschiedenen Sektionen, sodass die Lackierung deutlich einfacher ist. In diesem Fall der fertige Rumpf, das Deckshaus und die Brücke inklusive des Masts.

Zur Ausrüstung des Modells hatten wir viele Teile im 3D-Druckverfahren erstellen lassen, sodass uns die Arbeiten zur Erstellung von Schleppbock, Spill, Ankerwinde, Radarmast und Rettungsinseln erspart blieben. Lediglich das Lackieren und Montieren dieser Teile stand somit auf dem Programm. Alle Handläufe und Rellingstützen entstanden aus Ätzteilen und Messingdraht; bei der Relling 0,8 mm oben und 0,5 mm für die unteren Durchzüge. Hierbei war wieder eine genaue Planung der einzelnen Abschnitte notwendig, da alles exakt aussehen sollte. Also wurden zunächst die Rellingstützen auf die Drähte aufgefädelt, dann alles im Aufbau verklebt und abschließend miteinander verlötet. Hierzu war viel Fingerspitzengefühl gefragt, da die (noch) nicht verlöteten Stützen bei der kleinsten Berührung zum umknicken neigten. Zum Geduldsspiel geriet obendrein das Verlöten der Handläufe, die vom Peildeck an der Brücke herunterführen. Hier haben wir den Rahmen um die Leiter zum Peildeck als einzelnes Teil gelötet und anschließend vor Ort mit der Relling verbunden.

Kleinstleuchten

Ein Teil des Modells hob ich mir, wohl aus Respekt davor, bis zum Schluss auf: Der Mast und die dazugehörige Beleuchtung. Tatsächlich ging dessen Fertig-

stellung dann doch zügiger vonstatten als zunächst gedacht. Der Hauptmast entstand aus einem 3/1,5-mm-Messingrohr, der an den Stellen, an denen Rahmen angesetzt werden mussten, mit einem 1,5-mm-Bohrer durchbohrt wurde, um den Rahmen möglichst viel Stabilität zu verleihen. Die Verstrebungen unterhalb sind dann wieder frei Hand gelötet worden. Die Auflagefläche für die Lampen, meist sitzen diese auf einem Podest oder einer Platte, erstellte ich aus 0,7-mm-FR4-Hartfaserplatten, welche auf der einen Seite kupferbeschichtet sind, sodass sie sich an den Rahmen festlöten ließen. Als Leuchtkörper verwendete ich SMD-LED in warmweiß; für eine angenehmere Atmosphäre. Lediglich die

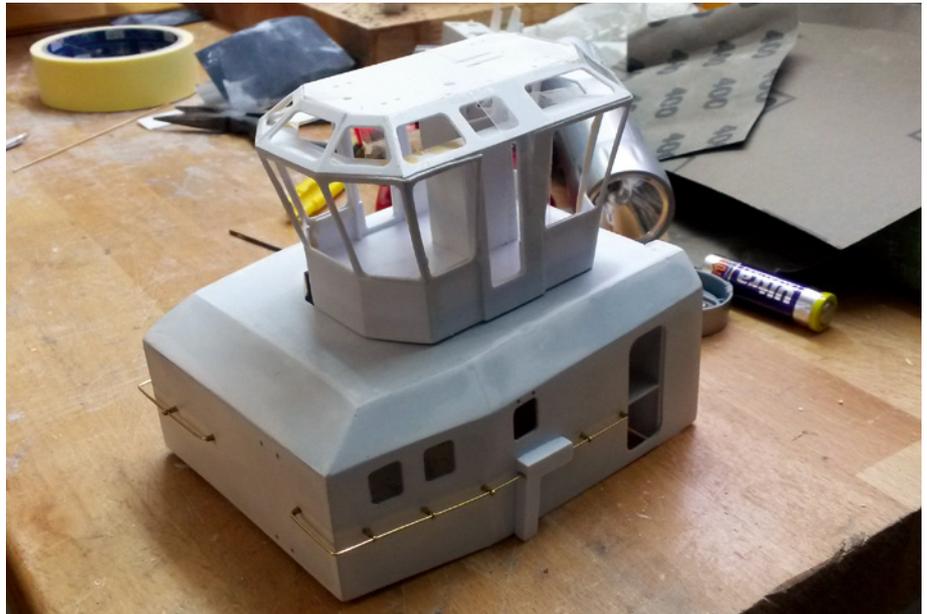




Basis des Masts ist ein Messingrohr, der als Plus-Pol dient. Bei jeder SMD-Leuchte fällt somit nur ein Kabel an

Scheinwerfer und die Decksbeleuchtung sind mit kaltweißen LED bestückt. Hier verhalf mir Christian Kamp mit seinem Leuchtmittelbauchladen zur passenden Ausstattung für die Tropfenlampen und Suchscheinwerfer.

Da der Mast innen wenig Platz bietet und aufgrund der Rahen-Durchbrüche nicht mehr durchgängig war, waren die Kabel (Kupferlackdraht) der SMD-Leuchten außen am Mast zu verlegen. Um nicht beide Kabel jeder SMD am Mast entlang zu führen, entschied ich, den Mast als Plus-Pol zu verwenden und damit immer nur ein Kabel pro SMD-Leuchte auf der Rückseite des Mastes



Die Untere Deckshaus-Sektion ist bereits gespachtelt und verschliffen, sodass Teile der Handläufe angebracht werden können

entlangzuführen. Dieses Verkabelungsschema ergab sich aus der Verwendung eines 5K-Schalters der Firma Momo-Sauerland (www.momo-sauerland.de), welcher in meinen Augen eine gute Lösung bei der Nutzung von Lichtschaltungen ist und bei meinen Modellen vielfach zum Einsatz kommt. Ein Kanal kann – je nach Anforderung und Modul – bis zu zehn Schaltungen mittels eines Wipp-Schalters ansteuern, ohne ein teures Multiswitch-Modul verwenden zu müssen, zumal diese meist mit Handsendern nicht kombinierbar sind. Die Wahl, einen Handsender einzusetzen, trafen wir, da mein kleiner Sohn das Modell anschließend fahren sollte. Ein großer Pultsender wäre für seine kleinen Hände ungeeignet.

Dementsprechend wurden alle Minus-Pole der jeweiligen Lichtkombinationen mit einem Widerstand versehen und zum Modul geleitet. Das 5K-Modul wurde der Einfachheit halber unter dem Aufbau platziert, da alle Lichtquellen am Aufbau befindlich sind und somit nur die zentrale Plus-Leitung und der Stecker des Moduls in den Rumpf geführt werden mussten.

RC-Ausstattung

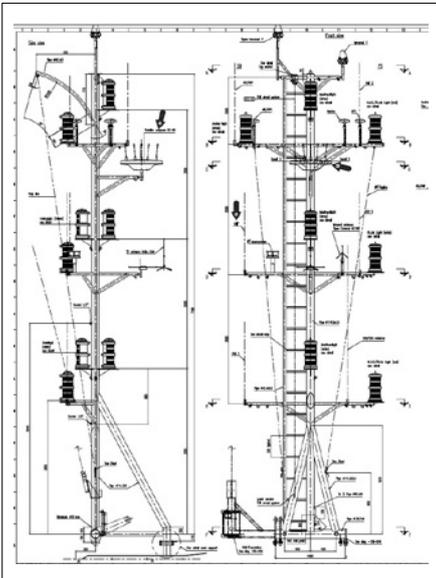
Im Rumpf selber finden dann die Motoren, das Ruderservo, ein BEC-Modul, die Regler, der Empfänger sowie ein 3s-LiPo-Akku ihren Platz. Der Akku klemmt mehr oder weniger direkt zwischen den Motoren und kann somit auch nicht sei-



Eine gewisse Herausforderung nach dem Verschleifen des Brückenhauses ist das Einsetzen der Fensterverglasung



Probesitzen auf dem bereits eingeklebtem Deck. Die großzügig dimensionierten Servicezugänge sind hier gut zu erkennen



Anhand vorhandener Unterlagen ließ sich der genaue Bestückungsplan ermitteln



Da alle Fenster mit einer Schutzfolie versehen sind, können das Grundieren und Lackieren direkt erfolgen

ne Position verändern. Besonders bei Schleppmanövern ist das nicht ganz unwichtig, da der Schwerpunkt gleichbleiben sollte, um ein Umkippen zu vermeiden. Die Regler sind mit Klettband an der Bordwand befestigt. Um das Modell anschließend noch ein wenig zu trimmen, waren mittig achtern etwa 180 Gramm Bleigewichte zu positionieren. Jetzt lag der STANTUG 2208 auf der Wasserlinie. Wie sich zeigte, erwies sich die gewählte RC-Komponenten-Konfiguration als passend. Die STANTUG liegt sehr stabil im Wasser und zeigt sehr gute selbstaufrichtende Eigenschaften.

Eine weitere Option des Modells war die Ausrüstung mit funktionierenden Wasserwerfern, da 1:50-Modelle dies in der Regel nicht aufweisen. Zu dessen Umsetzung hatte ich mich allerdings erst nach Vollendung des Modells entschließen können, sodass die 1:50-Löschmonitore nachträglich entstanden. Und zwar ebenfalls als 3D-Teile, die wieder Pim Hoogenraad entwarf. Die Herausforderung bestand jetzt darin, einen eleganten Weg zu finden, die Wasserleitung von der Pumpe aus dem Rumpf möglichst vorbildgetreu zu den Monitoren zu führen. Nach einer Internetrecherche, wie

das auf Originalen so gehandhabt wird, entschied ich mich für eine sichtbare, aber vorbildähnliche Rohrleitung. Dazu wurden Verbindungsstücke aus Messingrohr erstellt, welche neben der Treppe auf Steuerbord aus dem Aufbau kommen und in einem Bogen zum Podest mit den Wasserwerfern führen. Da es aufgrund der vielen Winkel unmöglich war, das Messingteil komplett aus einem Stück zu biegen, musste irgendwo eine Verbindung her, die sich unter dem Podest verstecken und mit Loctite extrafest zusammenkleben ließ. Erfahrungen von mechanisch belasteten Teilen, welche ich bei anderen Schleppern verklebt hatte, ermutigten mich, dies auch bei der Zuleitung zu probieren. Es funktioniert ohne Wasserleck. So weit, so gut, doch leider fehlt mir aktuell eine kleine Pumpe, die sich im Modell unterbringen lässt.

Lackierung

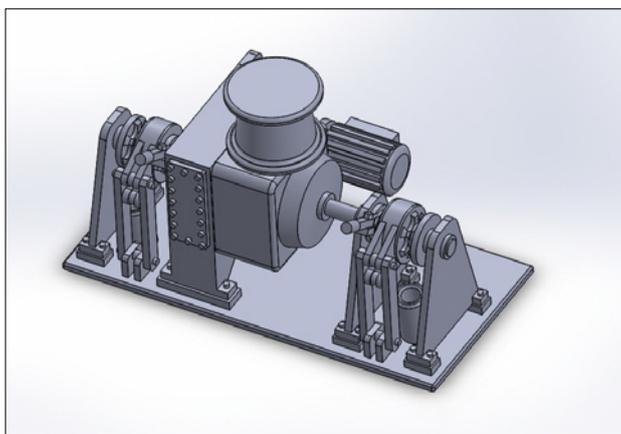
Nachdem alle Teile beziehungsweise Sektionen soweit fertiggestellt waren, stand das Lackieren an. Da wir uns an kein bestimmtes Vorbild hielten, ergaben sich alle Freiheiten. Mein Vater wollte seine Linie mit dem 1606er-THOR fortsetzen und lackierte seine 2208er-OTTO in der Farbgebung der Reederei Viking, nämlich

Wesentlich zum Gesamteindruck trägt auch das Schanzkleid bei, das dem Rumpf optisch Volumen gibt



Viel Platz steht im Rumpf nicht zur Verfügung, doch Regler, Mehrkanalschalter, Motoren, Empfänger und Akku finden Platz

Eine Reihe Details entstanden zunächst am PC und gingen dann im 3D-Druckauftrag in Produktion



Schwarz-Gelb. Da ich meinen Schlepper aufgrund des fehlenden Vorbilds recht farbenfroh gestalten und auf den Namen meines Sohns taufen wollte, kam mir die Idee, meinen 1606er-SKÖLL und dessen Farbschema fortzusetzen.

Die Lackierung erfolgte mittels zwei verschiedener, aber ähnlicher Verfahren. Mein Vater nutzte die uns sehr vertrauten Sprüh-Acryl-Lacke von Motip-Dupli. Beim anderen Schlepper kamen oberhalb der Scheuerleiste Farben von Elita zum Einsatz und wurden mittels einer Airbrush-Pistole aufgetragen. Dazu war es nötig, die zu lackierenden Bereiche vorab gründlich mit Reinigungsmitteln wie Terpentin und oder Reinigungsbenzin zu bearbeiten. Denn durch die bei der Herstellung aufgebrachte Klebefolie lag ein dünner Film auf dem Polystyrol, der den Lack nicht richtig haften ließ. Vor dem eigentlichen Farbauftrag wurden beide Modelle zudem mit Kunststoffgrundierung vorbehandelt; der überdeckt auch kleine Fehler.

Und welche Lackiertechnik ist nun die bessere? Vorteile bieten beide. Die Sprühdose ermöglicht einen stabileren beziehungsweise dickeren Farbauftrag als

Airbrush. Letzterer deckt jedoch die mühevoll herausgearbeiteten Details nicht so extrem zu. Aber da hat ja jeder seine eigenen Erfahrungen und Vorstellungen.

Stapellauf

Es war soweit: der erste Testlauf sollte erfolgen. Das erste Modell absolvierte vorab in der Badewanne den ersten Test in Bezug auf Dichtigkeit und Trimmung, dann ging es auf den Modellteich. Wie sich zeigte, erwies sich die Motorisierung mit dem 3s-LiPo und 45-mm-Propeller als viel zu stark. Beim Versuch, beide Hebel auf „Voll Voraus“ zu legen, erhob sich der Bug überdeutlich aus dem Wasser. Erst mit Reduzierung des Steuerknüppelausschlags auf 50 Prozent, was ungefähr einem 2s-LiPo-Betrieb entsprechen würde, stellte sich das gewünschte Erscheinungsbild ein. Hingegen erwies sich die Reaktion aufs Steuerruder als zu schwach. Das resultiert allerdings eher aus der Art des Schiffs und dessen Antriebs- und Ruderauslegung. Aber das ließ sich ändern.

Um einen kleineren Wendekreis zu erreichen, steuert die kurvenäußere Maschine jetzt jeweils mit beziehungsweise die andere Maschine wirkt

ein wenig entgegen. Das gelingt, weil beide Motoren über getrennte RC-Kanäle angesteuert werden. Dadurch ist sogar „Auf-dem-Teller-Drehen“ möglich, wie es sich für einen Zweischraubenschlepper auch gehört. Um bei normaler Fahrt vorwärts nicht immer beide Motoren ständig aussteuern zu müssen, programmierte ich den Sender so, dass sich mit einem Schalter das gewünschte Steuerverhalten bestimmen lässt. Hierzu sei erwähnt, dass die eingesetzten Fahrregler von Modellbau-Regler.de (AS12/15RW BEC EASY) die Motoren sehr feinfühlig regeln. Sie gestatten ein sehr genaues und langsames Manövrieren.

Der Versuch, den Schlepper und dessen Leistung zu messen, ergab einen Pfahlzug von 850 g, was für einen kleinen Schlepper dieser Größe eigentlich viel zu viel ist. Dafür hat das überschwängliche Fahrbild den einen oder anderen Clubkollegen dazu bewogen, sich den Bausatz bei Pim zu bestellen.

Mission Weihnachtsgeschenk

Die DAMEN STANTUGs 2208 OL OLIVER und OL OTTO sind mit ihren etwa 2.000 g Verdrängung sehr handliche



Lohn der Mühe beim Mast ist eine kolossale Beleuchtung. Leider fällt dadurch auch das leere Führerhaus auf



Mast und Reling stellten zuweilen die größte Herausforderung bei diesem an sich weit vorgefertigten Modellbaukasten dar

TECHNISCHE DATEN

DAMEN STANTUG 2208

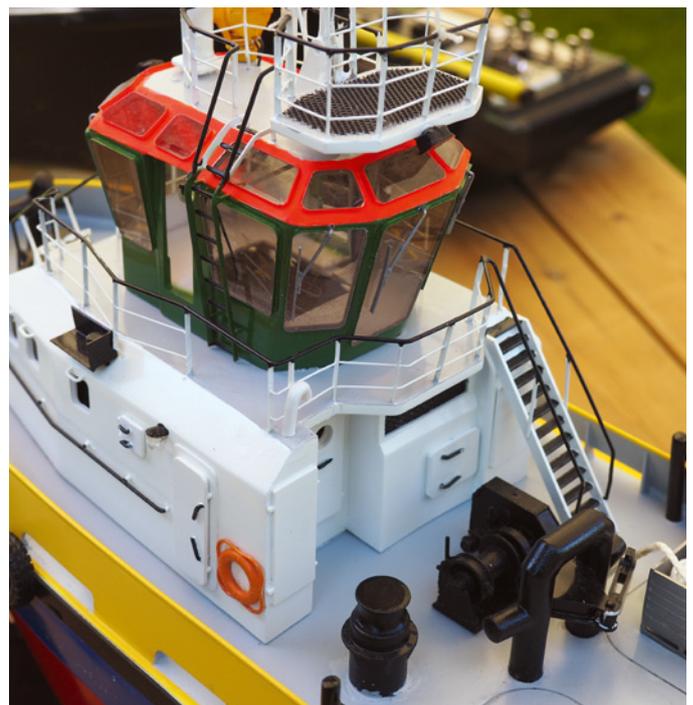
Maßstab:	1:50
Länge:	453 mm
Breite:	157 mm
Gewicht:	2.000 g
Motor:	Bühler 498 BB S
Akku:	3s-LiPo, 2.200 mAh

Modelle geworden, welche überall, wo sie auftauchen, für Gesprächsstoff sorgen. Sei es wegen des Modelltyps an sich, dem Interesse am Baukasten oder den extravaganten Lackierungen. Auch meinem Vater gefällt der Schlepper nach Bewältigen diverser Probleme mit seinem Kit so sehr, dass die Mission Weihnachtsgeschenk als erfolgreich abgeschlossen angesehen werden konnte.

Abschließend möchte ich mich noch recht herzlich bei Pim Hoogenraad für die Zusammenarbeit bei diesem Projekt und seine Unterstützung bedanken. Ich hoffe, noch das eine oder andere Projekt mit oder dank ihm in die Realität umsetzen zu können. Pim ist über Facebook erreichbar unter www.facebook.com/damenrctugs15/



OL OTTO und OL OLIVER vereint beim Schaufahren im Bremerhavener Schifffahrtsmuseum



Alle schwarz lackierten Ausrüstungsgegenstände entstanden mit Hilfe eines 3D-Druckers

Das Schnupper-Abo

Jubiläum 50. boot in Düsseldorf – Messe de

SchiffsModell



04 April 2019

SchiffsMo

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN SCHIFFSM

3 FÜR 1

Drei Hefte zum Preis von einem



Majestätisch

Kreuzerkorvette
KAISERIN AUGUSTA



TOY FAIR
2019
NEWS

HINGUCKER
EISWETTE von Graupner Supern



Jetzt bestellen!

www.schiffsmodell-magazin.de/kiosk

040/42 91 77-110

**ABO-VORTEILE
IM ÜBERBLICK**

- 11,80 Euro sparen
- Keine Versandkosten
- Jederzeit kündbar
- Vor Kiosk-Veröffentlichung im Briefkasten
- Anteilig Geld zurück bei vorzeitiger Abo-Kündigung
- Digitalmagazin mit vielen Extras inklusive

Die boot in Düsseldorf wird 50

Jubiläums-Gala



Foto: Messe Düsseldorf/citilmann

Allen Wassersport- und Yachtfreunden, aber auch allen anderen interessierten Modellbauern, ist die boot in Düsseldorf mehr als nur ein Begriff. Was nach dem Start der ersten Ausstellung als Plattform für lokale Segelvereine in den darauffolgenden 50 Jahren passierte, wagte 1969 niemand auch nur annähernd zu träumen. Vom 19. bis 27. Januar lud die 50. boot Bootbegeisterte ein und glänzte zum ersten Mal mit knapp 2.000 Ausstellern aus 67 Ländern in 16 Messehallen und auf insgesamt 220.000 Quadratmetern. Somit ist diese Jubiläumsshow die größte und umfangreichste, die je veranstaltet wurde.

Auch in diesem Jahr hält der Aufwärtstrend bei den Großyachten weiter an und so konnte boot-Projektmanager Arne von Heimendahl bei einer Pressekonferenz verkünden, dass in den Hallen 5, 6 und 7a kein einziger Quadratmeter Standfläche mehr frei war. Doch nicht nur die Messe selbst feierte ihre Geburtstagsgala, sondern die ganze Stadt: Zum ersten Mal in der Geschichte der Messe wurde diese nicht wie üblich auf dem Messegelände, sondern mitten in der Stadt Düsseldorf eröffnet. Am Vorabend des Mes-

sebeginns fand die Eröffnungsfeier auf der in Düsseldorf bekannten Eisfläche der DEG Winterwelt an der Königsallee statt, wofür diese Fläche in die tiefblaue Farbe der boot getaucht wurde. Auch die Geschäfte der bekannten Einkaufsmeile machten durch eine spezielle Dekoration auf das Ereignis der weltgrößten Indoor-Wassersport-Messe in der Rheinmetropole aufmerksam.

Anreise

Dass eine solch große und aufwendige Messe lange Vorlaufzeiten für Planung, Organisation und Aufbau be-

nötigt, sollte jedem Interessierten klar sein. So gab es bei der Anlieferung der Großyachten den größten und längsten Ponton-Transport, der je die boot angesteuert hatte. An Bord: Zehn extravagante Luxusyachten im Wert von insgesamt 30 Millionen Euro, die während der Messe ihre Heimat in den Hallen 6 und 19 beziehen würden. Der 160 Meter (m) lange und 15,50 m breite Ponton wurde mithilfe zweier Schlepper von Rotterdam nach Düsseldorf gebracht. Fast drei Tage waren die Yachten auf dem Wasser unterwegs. Organisiert wurde der Transport von dem niederländischen Unternehmen



Text und Fotos:
Bert Elbel



Die Eröffnungsfeier am Vorabend des
Messebeginns auf der Eisfläche der
DEG Winterwelt an der Königsallee



30 Millionen Euro reisen auf
einem 160 Meter langen Ponton
zur 50. Boot in Düsseldorf

Starclass Yachts und Hebo Maritime in Zusammenarbeit mit dem Düsseldorfer Messelogistiker Kühne und Nagel, der die kostbare Fracht in die Messehallen verlädt. Die schönsten Motoryachten der italienischen Marken Ferretti, Azimut, Monte Carlo Yachts, Riva und Pershing, sowie eine noble britische Segelyacht der Marke Oyster standen zum Transport in die Hallen auf dem Ponton bereit.

Doch zurück zur boot. Nachdem im vergangenen Jahr mit 247.000 Besuchern fast eine viertel Million begeisterte Wassersportler die Messehallen besuchten, erwartete man zur Jubiläumsshow natürlich eine Steigerung. Somit lautete in diesem Jahr der boot-Slogan folgerichtig „Follow the call“. Die vom Platzangebot her im letzten Jahr überarbeitete Ausstellungfläche der Halle 6 hat sich bewährt und wurde beibehalten. Somit konnten auch in diesem Jahr wieder

mehrere Yachteinheiten in der Größe zwischen 20 und 30 Metern Länge in der Superhalle vor Anker gehen. So zählten zu den Weltneuheiten unter anderem die 26,62 m lange AZIMUT GRANDE 25M, die 26,2 m lange PRINCESS Yacht 85, die 23,9 m lange PEARL 80, die 22,84 m lange SUNSEEKER 74 Sport Yacht, sowie die 20,54 m lange RIVA 66 RIBELLE. Die mit 26,7 m Länge größte Yacht wurde in diesem Jahr von der Werft SanLorenzo präsentiert. Die SX88 stammt aus der erfolgreichen Cross-Over-Line-Serie. Neben der innovativen, äußeren Optik sorgte auch das schlichte und elegante Interior-Design für Begeisterung.

Vorbilder en masse

Weitere Exponate kamen von Ferretti, Pershing, Galeon, und Fairline. Zum ersten Mal dabei war auch Wally mit einem ihrer extravaganten Tender. Aber auch die Hallen 4, 5, 9 und 10 waren mit klei-

neren Yachten, Daycruisern, Sport- und Schlauchbooten „randvoll“ gefüllt. Somit war klar, dass es wieder unzählige und wunderschöne Vorbilder für uns Yacht-Modellbauer geben würde. Natürlich wurde so auch die Auswahl der vorzustellenden Schiffe für diesen Bericht wieder einmal sehr schwer.

Die Freunde und Bewunderer von Mega- und Giga-Yachten kamen auch in diesem Jahr in Halle 7a beim Besuch der „Super-Yacht-Show“ inklusive der in die Show integrierten boot-INTERIOR voll auf ihre Kosten. Aussteller wie der Designer Jörg Beiderbeck, die deutsche Lürrsen Werft oder die italienische Werft Overmarine präsentierten ihre neuen Yachten als Modell oder auf großformatigen Fotos; oder deren Pläne auf kleinen und feinen Ständen. Hinzu kamen etliche Ausrüster für Yachten, die angefangen



Die Super-Yacht-Show war in der Halle 7a zu finden



Foto: Overmarine S.p.A.

Foto: Messe Düsseldorf/cillmann



Die größte Yacht der boot 2019, die SANLORENZO SX88, machte in Halle 6 fest

HERSTELLER IM INTERNET

- www.sunseeker.com
- www.boot.de
- www.sanlorenzoyacht.com
- www.ferrettigroup.com
- www.galeon.pl
- www.azimutbenetti.it
- www.fairline.com
- www.montecarlo-yachts.it
- www.palumbogroup.it
- www.riva-yacht.com
- www.mangustayachts.com
- www.pershing-yacht.com
- www.brabusmarine.com
- www.oysteryachts.com
- www.lexus.com
- www.princessyachts.com
- www.pearlyachts.com
- www.greenlinehybrid.si
- www.say-yacht.com

vom Kopfkissen, über Interior-Details, bis hin zum Propeller alles präsentierten, was Yachteigner brauchen und/oder lieben. Ganz interessant für uns Modelbauer ist es zu sehen, dass die Qualität der ausgestellten Yacht-Modelle immer besser wird. War die Ausführung dieser Exponate bis vor einigen Jahren noch recht einfach gehalten, gab es in diesem Jahr wieder einige Modelle, die ich am liebsten sofort unter den Arm und mitgenommen hätte.

Wenn man sich also die Zeit nimmt, langsam, aufmerksam und in Ruhe von Halle zu Halle durch alle Gänge zu gehen, kommt man am Abend zwar müde, aber auch mit einem Sack voller Ideen für den eigenen Modellbau nach Hause.

Entwicklung der Branche

Nach einem insgesamt erfolgreichen Jahr 2018 blickte die Wassersportbranche mit Optimismus auf die boot 2019. 84,6 Prozent der Unternehmen berich-

ten nach einer aktuellen Konjunkturumfrage des Verbands von gleichbleibend guten oder besseren Geschäften im Vergleich zum Vorjahr. Dabei verlief das Jahr 2018 durchaus nicht störungsfrei. Üblicherweise markiert Ostern den Saisonstart, doch vermieste im letzten Jahr das kalte Frühjahr mit Eis bis in den April hinein den Start in die Saison 2018. Dadurch verliefen die Marktbereiche Charter, Service und Wartung sowie Ausrüstung und Zubehör eher enttäuschend. Durch den folgenden, langen „Jahrhundertsommer“ wurde dies aber mehr als wett gemacht. Mit einem Plus von 2,9 Prozent erreichte die Wassersportbranche einen Gesamtumsatz von 2,1 Milliarden Euro. Somit darf man auf das neue Jahr gespannt sein. Damit dürfte die steigende Zahl der Aussteller nicht alleine auf den runden Geburtstag der Messe zurück zu führen zu sein, sondern ebenso auf die Sonderstellung als größte Indoor-Wassersportmesse der Welt.

Die neue MANGUSTA Gran Sport 45



Foto: Sunseeker Ltd.

Das SUNSEEKER Aluminium-Projekt, die 161-YACHT



Rückblick auf 2018

Für den interessierten „Yachty“ gab es natürlich auch im vergangenen Jahr einige, sehr wichtige Ereignisse. Wie in der Vergangenheit bereits mehrfach geschehen, waren auch in 2018 wieder zwei wichtige Firmen-Zusammenschlüsse zu bekunden: Zum ersten die italienische Werft Palumbo Superyachts, die 2008 bereits ISA-Yachts übernommen hatte und nun durch den Zusammenschluss mit Mondomarine eine enorme wirtschaftliche Aufwertung erhielt. Mondomarine war bereits 2017 in Konkurs gegangen und bringt ein 30.000 Quadratmeter großes Werftgelände in Savona für Yacht-Refit- und Neubauten in die gewachsene Palumbo-Group mit ein.

Der zweite Zusammenschluss war für jeden Yacht-Insider eine Überraschung: Die Ferretti Group übernimmt Wally. Bereits im Spätsommer des vergangenen Jahres berichtete die italienische Zeitung Corriere della Sera von Verhandlungen zwischen den beiden Firmen. Zunächst glaubte man, dass die von Luca Bassani gegründete Werft mit ihrem avantgardistischen Design ihrer Segel- und Motoryachten nicht so recht zu Ferretti passen will, doch die Ferretti Group möchte sich ein zusätzliches Standbein in Form des Segelyacht-Bereichs schaffen. Im Übrigen hat Wally eine einflussreiche Kundenliste, was Ferretti den Zugang zu einer neuen und noch breiteren Kundenbasis geben wird.

Positive Entwicklung

„Wally ist ein außergewöhnliches Unternehmen, das sich gut mit den Marken der Ferretti Group verbindet, aber es sind keine einfachen Verhandlungen“, sagte CEO Alberto Galassi bei einer ersten Bekanntmachung. „Eine Vereinbarung kann am Anfang des nächsten Jahres getroffen werden, wenn die Bedingungen abgestimmt sind.“ In Insiderkreisen wurde schon länger spekuliert, das Wally zum Verkauf steht. Doch die Werft bringt einen aktuellen Produktionswert von immerhin 623 Millionen Euro mit, womit eine Übernahme nur durch eine so große Werftgruppe wie Ferretti gestemmt werden kann. „Wir sind vollkommen in Einklang mit Luca Bassani, und nach dem Abschluss der Verhandlungen beabsichtigen wir, mit ihm zusammenzuarbeiten“, schließt Galassi.

Azimut-Benetti legte seinen mit Spannung erwarteten Geschäftsabschluss für 2017 vor. Dieser ergab im Vergleich zum Vorjahr eine 18-prozentige Steigerung. Die Werftgruppe erzielte mit Dienstleistungen und verkauften Yachten

Die 3 VOLVO PENTA IPS-Antriebe der SX88 sind eindrucksvoll in Szene gesetzt



Anzeige

PROXXON
MICROMOT
System

**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. Säge Tisch (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-4210 Unterweisersdorf



Die neue MONTE CARLO YACHT 80



Auch die neue PEARL 80 war auf der Messe in Düsseldorf zu betrachten

(261 Stück in 2017) einen Umsatz von 850 Millionen Euro. Damit festigt die Werftengruppe ihre Position als zweitgrößter Hersteller von Yachten in Italien. Bleiben wir bei Benetti. Die Werft im italienischen Livorno wasserte die

69 m lange SPECTRE. Die Rumpflinien des Fünfdäckers stammen wie immer aus der Feder von Mulder Design in Holland, während das Exteriorstyling vom römischen Designer Giorgio M. Cassetta stammt. Genau wie bei den

acht Vorgängeryachten, wählte der Eigentümer John Staluppi mit SPECTRE wieder einen Yachtamen mit James-Bond-Bezug. Im Motorraum des effizienten Verdrängers – Staluppi's „Flugzeiten auf dem Wasser“ scheinen endgültig vorbei zu sein – arbeiten zwei kräftige MTU-Aggregate, die für eine Top-Speed von 21,2 Knoten und eine Reichweite von 6.500 Seemeilen sorgen.

Neue Yachten

Die Overmarine-Group konnte den Verkauf der ersten MANGUSTA GRANSPOURT 45 vermelden. Die Baunummer 1 der 45,3 m langen und neuen Fast-Displacement-Line vereint die typisch eleganten Mangusta-Linien mit einer Toppespeed von 26 Knoten. EL LEON feierte ihr Debut auf der Monaco Yacht Show. Francesco Frediani, Mangustas kaufmännischer Direktor, sagte nach der Show: „Das Interesse an diesem neuen Yachttyp war enorm und dieser erste Auftrag zeigte, dass wir in der Lage sind, die Wünsche der jüngeren Eigengeneration erfolgreich zu interpretieren. Das Exteriorsdesign der



John Staluppis neueste Yacht SPECTRE, angelehnt an einen James Bond-Film



Eine PERSHING Weltpremiere war ebenfalls in Düsseldorf zu bewundern: Die neue 8X

GRANSPORT 45 stammt wie immer von Alberto Mancini, während Pierluigi Ausonio die Rumpflinien zeichnete.“

SanLorenzo startete 2018 eine komplett neue Yachtlinie mit dem bezeichnenden Namen Cross-over-Line. Etwas radikal Neues auszuprobieren, und dabei jegliche Norm zu ignorieren, erfordert bei Yachtprojekten reichlich Mut zum Risiko. Luca Santella, seines Zeichens Chefdesigner der toskanischen Werft, scheint mit seinen ausgefallenen Rumpflinien aber den aktuellen Zeitgeist getroffen zu haben. Die erste Yacht mit der Typenbezeichnung SX88 feierte ihr Debut auf der boot 2018. Nach einem weiteren Jahr des Feinschliffs erstrahlte die SANLORENZO SX88 in diesem Jahr als größtes, ausgestelltes Exponat in der Superhalle 6 der boot 2019 und überzeugte ausnahmslos alle Besucher des SanLorenzo Messestands.

Ganz aus Aluminium

Außerdem eröffnete SanLorenzo ein Trainingszentrum mit Namen Captains Academy. Das Intensivprogramm soll künftige Kapitäne und Ingenieure an Servicethemen ebenso wie an technische Aspekte an Bord heranführen. Nach dem absolvierten, fünftägigen Lehrgang, bekommt der Crewnachwuchs ein Zertifikat, das die Teilnahme an der Captains Academy bescheinigt.

Sunseeker lässt sein neues, 49 m langes Flaggschiff 161-YACHT zum ersten Mal komplett aus Aluminium fertigen. In einem Joint Venture wird die Yacht im niederländischen Harlingen von Icon Yachts geschweißt. In einer weiteren Kooperation greift Sunseeker auf die Fast-Displacement-Rumpfform des Naval-Designers Van Oossanen zurück. Das Layout beinhaltet sechs Kabinen für bis zu zwölf Gäste. Hohes Raumvolumen, große Außenbereiche mit Wasserkontakt, gepaart mit einem aggressiven Look sind die Kennzeichen der 161er, deren Baunummer 1 im Frühjahr 2021 abgeliefert werden soll.

Bleiben wir noch kurz bei Sunseeker. Die 1969 im britischen Poole gegründete Werft mit ihren rund 150 abgelieferten Yachten pro Jahr und 2.500 Mitarbeitern gilt als größter Yachtbauer in Großbritannien. Wie viele andere Mitbewerber, hat auch diese Werft mit der Wanda-Group einen chinesischen Anteilseigner. Seit dem Herbst letzten Jahres steht Sunseeker mit Christian Marti ein neuer Geschäftsführer vor.

Artenvielfalt

Pershing, Mitglied der Ferretti-Group, setzt erfolgreich seine neue X-Line-Serie fort. Die aggressiven Rumpflinien haben ihren Ursprung in der PERSHING 92, die wiederum aus der 88 hervorging. Nach dem Debut der 5X folgt hier nun 8X mit 24,98 m Länge. Zwei MTU 16V 2000-Motoren geben ihre Leistung an Surface-Drives ab, was zu einer Geschwindigkeit von 42 Knoten führt, aber auch zu einem Treibstoffverbrauch von 1.037 Liter pro Stunde. Weit hin sichtbar ist dabei der bis zu 5 m hohe, oberflächentypische „Roostertail“ hinter der Yacht, wobei diese 30 m lan-

Anzeige



FÜR DEN FEINEN
JOB GIBT ES DIE
RICHTIGEN GERÄTE

Kapp- und Gehrungssäge KGS 80. Sauberes und gefahrloses Abkappen von Werkstücken aus Holz, NE-Metall und Kunststoff.

Vorteilhaft für Gehrungsschnitte: Nicht der Sägekopf, sondern der Rundtisch mit eingespanntem Werkstück wird verstellt; schneidet Werkstücke bis 36 mm Breite und 20 mm Dicke sowie Rundmaterial bis Ø 20 mm. Tisch 230 x 230 mm.

Gewicht ca. 6 kg.

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



KGS 80

Bitte fragen Sie uns. Katalog kommt kostenlos.

PROXXON

— www.proxxon.com —

PROXXON GmbH - D-54343 Föhren - A-4210 Unterweisersdorf



Das schwarz/rote RIB von Brabus Marine ist allein optisch ein Hingucker

Foto: BRABUS Marine



Foto: SAY GmbH

Das Elektro-Boot SAY 29E. Auch alternative Antriebsarten sind hoch im Kurs auf der boot



Foto: Grennline Yachts Sl.

Die GREENLINE 48 Fly mit Hybrid-Antrieb ist ebenfalls ein Beispiel dafür, dass der Umweltschutz auch vor den Yachten nicht Halt macht



ge Fontaine wie ein Kondensstreifen wirkt. Der Name Pershing ist und bleibt halt Programm. Um diese fast 80 Kilometer pro Stunde zu realisieren, wurden Rumpf und Aufbau der 8X zu großen Teilen aus Carbon gefertigt. Mit der Baunummer 5 präsentierte Pershing zum ersten Mal eine Yacht dieses Formats auf der diesjährigen boot.

Brabus und Lexus sind zwei weitere Kfz-Firmen, die sich im Bereich Yachten versuchen. Mit der SHADOW 500 präsentierte Brabus ein großes RIB während der boot 2019, das schon durch seine schwarz-rote Farbgebung die Aufmerksamkeit des Publikums auf sich zog. Mit den beiden Mercury V8-Außenbordern erreicht das knapp 10 m lange Boot eine Topspeed von 50 Knoten. Das Schwarz lackierte Boot, kombiniert mit rotem Leder, war ein echter Eyecatcher und die Fachleute sind gespannt, ob sich Brabus Marine auf dem umkämpften Markt dieser Bootgröße halten kann.

Asiatischer Einfluss

Mit einem ganz anderen Bootstyp überrascht die japanische Nobelmarke Lexus von Toyota den Bootsmarkt. Bereits seit 1997 bietet das Marine Business Department Daycruiser und Sportfisher mit Toyota-Motoren an, doch mit der LY 650 stellen die Japaner erstmals einen 20 m langen Halbgleiter vor. Lexus schwärmt von der „nahtlosen Übertragung vom automobilen zum maritimen Einsatzgebiet“, vom „kurvigen Heck und einem akzentuierten Hüftschwung“. Wie man diese Werbeaussagen auch immer sieht, heraus gekommen ist eine schicke Yacht, die mit ihren Volvo Penta IPS-Antrieben auch eine ordentliche Performance bietet. Auch hier ist die Fachwelt gespannt, wie sich der Neuling auf Dauer zwischen Sunseeker, Princess oder Riva-Yachten schlägt.

Damit kommen wir nun zu den Trends der diesjährigen boot. Der Bootsgröße-Bereich zwischen 25 und 30 m wächst weiter, wie die ausgestellten Modelle der Halle 6 eindrucksvoll unter Beweis stellten. Hier haben die italienischen und britischen Werften eindeutig die Nase vorne, gefolgt von den Niederlanden. Unterhalb der 25-m-Marke bleibt der Markt heiß umkämpft, wobei man keine eindeutigen Favoriten an Hand der Verkaufszahlen ausmachen kann. So bleibt noch anzumerken, dass der Trend nach wie vor zu immer größeren Yacht-Einheiten tendiert.

Alternative Antriebsarten

Voll im Trend liegt auch die Entwicklung von Elektro-Antrieben im Bootsbereich. Egal, ob als Single-Antrieb oder als Hybrid. Als Beispiel für einen reinen E-Antrieb mag das Carbon Runaboat SAY 29E, dienen. Das knapp 9 m lange Boot aus deutscher Entwicklung erreicht mit seinem E-Motor eine Höchstgeschwindigkeit von 48 Knoten. Die Basis für diesen Rekord stellt der nur 380 Kilogramm wiegende Carbon-Rumpf.

Stellvertretend für Hybrid-Antriebe soll hier der Marktführer Greenline-Yachts genannt werden. Die slowenische Werft bietet vom 10-m-Sportboot und Daycruiser bis zur 14,3 m langen Yacht in allen Modellen ihren patentierten Hybrid-Antrieb an. Dieser revolutionäre Antrieb führt nicht nur zu einem viel geringeren Kraftstoffverbrauch, sondern ermöglicht auch den Einsatz eines Elektroantriebs, der seine Energie aus Lithiumbatterien beziehungsweise wahlweise auch aus Solarmodulen bezieht. Damit sind die Greenline Hybrid-Boote in der Anschaffung und im Unterhalt günstiger als jedes andere, vergleichbare Boot in dieser Größenordnung.

Auch Autohersteller wagen sich in tiefere Gewässer: Lexus stellt die neue LY 650 vor



Neuheiten 2018

Obwohl mich die Yachtwelt mit ihrem ganz besonderen Flair allgemein bereits mein ganzes Leben lang fasziniert, bin ich als Besucher der 50. boot natürlich auch mit dem Augenmerk „Yacht-Modellbau“ in den verschiedenen Hallen unterwegs. Hier kommt man für größere Einheiten natürlich nicht an der Superhalle 6 vorbei. Wenn man das Glück hat, das bei einem Rundgang über die Galerie hoch über den Yachten die Sonne in die Halle strahlt, weiß man ob der glänzenden und glitzernden Boote genau, was ich meine. Doch auch die weniger großen Yachten in den kleineren Hallen haben natürlich ihren Reiz. Zur Geschmacksfrage kommt es auch darauf an, wie groß das nächste Yachtprojekt werden und wie viel Geld es verschlingen darf. Natürlich spielt auch das Gewicht und die Gesamtlänge eine entscheidende Rolle, womit alle Kriterien einer Vorauswahl genannt sind. Fürs Extreme sollen natürlich auch die Giga- und Mega-Yachten aus der Super-Yacht-Show in der Halle 7a nicht vergessen werden, doch sind Maßstäbe von 1:30 bis 1:100, um längenmäßig einigermaßen im Rahmen zu bleiben, wegen der Kleinheit der Details nicht unbedingt jedermanns Sache.

Nach welchem Vorbild man auch immer sucht, es gab bei allen Ausstellern und/oder Yachtgrößen genügend passende Objekte zu bestaunen. In meiner nächsten Reportage werde ich versuchen, aus jeder Kategorie ein passendes Boot für den Nachbau als RC-Modell vorzustellen, wobei ich die Yachten oberhalb der 30-m-Marke ausschließen werde. Mit Hilfe bei der Bauplanung und den zugehörigen Tipps und Ratschlägen für die weitere Umsetzung zu „ihrem Yachtmodell“ werden ausgesuchte Yachttypen präsentiert. Bei Interesse können auch weitergehende Hilfestellungen in Form von Fotos und Zeichnungen, sofern möglich, bei mir angefragt werden. ■

PROXXON
MICROMOT
System

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

Präzisionsdrehmaschine PD 250/E. Die neue Generation mit Systemzubehör. Zur Bearbeitung von Stahl, Messing, Aluminium und Kunststoff. Made in Germany.

Spitzenweite 250 mm. Spitzenhöhe 70 mm. Spitzenhöhe über Support 46 mm. Leiser DC-Spezialmotor für Spindeldrehzahlen von 300 – 900 und 3.000/min. Spindeldurchlass 10,5 mm. Automatischer Vorschub (0,05 oder 0,1 mm/U). Gewicht ca. 12 kg.

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



PD 250/E

Bitte fragen Sie uns.
Katalog kommt kostenlos.

PROXXON

— www.proxxon.com —

PROXXON GmbH - D-54343 Föhren - A-4210 Unterweisersdorf

Text und Fotos:
Helmut Harhaus

SchiffsModell
MODELLBAU
PRAXIS



Workshop: Baumethoden für Schiffsmodellrumpfe Teil 9

Rumpfbaupraxis

Einen Rumpf für ein Modellschiff bauen, das kann jeder. Man muss nur wissen, wie es gemacht wird. Helmut Harhaus, seit Jahrzehnten Schiffsmodellbauer mit Leidenschaft, gibt in seiner Serie Rumpfbaupraxis die Tipps weiter, die sich im Laufe der Jahre bewährt haben und zum Erfolg führen. Wie man einen Rumpf eines sonst zum Transport zu großen Modellschiffs teilt, darauf geht er in diesem Teil ein.

Schiffsmodellbauer lieben die Extreme! Entweder steigert man sich in der Miniaturisierung und baut Modelle mit weniger als 100 Millimeter (mm) Länge oder man verfällt in die Gigantomanie, wobei die Nachbauten auch mal 5.000 mm lang werden. Sobald Schiffsmodelle jedoch eine Länge von rund 1.500 mm übersteigen, wird ihr Handling und ihr Transport bald zum Problem. Da hilft nur der Sektionsbau – die Rumpfe müssen geteilt werden.

Stabilität ist trumps

Konstruktiv ist dabei einiges zu beachten. Geeignete Steckverbindungen aller Kabel sind dabei noch das kleinste Problem. Beide Rumpfhälften müssen dicht und sehr stabil zu verbinden sein, vor allem bei Modellgewichten ab 50 Kilogramm und mehr. Der neuralgische Punkt ist das Zuwasserlassen beziehungsweise das Herausheben nach dem Fahrbetrieb. In der Regel fassen

zwei Personen das Modell an Bug und Heck und heben es über die Uferkante. Dabei wirkt das gesamte Modellgewicht als „Knick-Moment“ auf die Verbindung beider Rumpfhälften. Hier wirken gewaltige Kräfte auf die Verschraubung.

Eine erprobte Möglichkeit ist der Einbau von Doppelspanten in jedem Rumpfteil. Die aufgebrachte Beplankung kann so „verzapft“ werden – aber der Reihe nach. Auf dem Kielbrett sind die Spanten aufzustellen. Den mittleren Hauptspant



Das Modell der BREMEN im Maßstab 1:100 ist 2.120 Millimeter lang und in der Mitte geteilt

muss man doppelt aussägen, je einen als Endspant für jede Rumpfhälfte. Die Spanten sind um die Dicke der Beplankung reduziert worden. Nun sägt man aus einer stabilen Kunststoffplatte nochmals zwei Hauptspanten aus, die jedoch nicht um die Dicke der Rumpfhaut reduziert sind – ihre Außenkontur ist die Sollkontur des Spantenrisses. Als Material eignet sich mehrfachverleimtes Sperrholz von 6 bis 10 mm Stärke. Daraus werden die Spanten und das Kielbrett, Bug- und Hecksteven gesägt. Als Mittelplatten für die Trennung empfehle ich ein PVC-Material, zum Beispiel das rote Trovidur oder ähnliches, von mindestens 10 mm Stärke. PVC-Platten bleiben etwas elastisch und damit belastbarer, im Gegensatz zu Plexi oder GFK, und dichten gut ab.

Gleichmäßig angebrachte Verschraubungen drücken die PVC-Platten rund um jede Verschraubung fest gegeneinander. Die Elastizität reicht aus, ohne Dichtelemente (O-Ring, Gummischeiben) das Eindringen von Wasser durch die Bohrungen zu verhindern. Dazu setzt man in die Bohrungen Messingschrauben auf breiten Messing-Unterlegscheiben und zieht mit Flügelmuttern auf Unterlegscheibe die Platten zusammen. Natürlich wird zwischen den PVC-Platten Wasser aufsteigen, es kann aber nicht bis zu den Verschraubungen vordringen. Die PVC-Platten sind durch die Verschraubung rund um jedes Bohrloch dicht gegeneinander gepresst. Damit wäre die Dichtheit gegeben.

Vorgehensweise

Der Sperrholzspant wird mit dem PVC-Spant mit Kontaktkleber verklebt; gegebenenfalls auch noch verschraubt. Der Holzspant ist die Auflage für alle Leisten der Beplankung. Die Planken liegen also auf dem Holzspant auf und stoßen gegen den PVC-Spant. So setzt man etwa fünf Leisten. Nun klinkt man ein Segment aus dem PVC-Spant aus, so groß wie der Leistenquerschnitt, und legt die folgende sechste Leiste in diesen Ausschnitt ein, verklebt sie mit PVC-Kleber und setzt zusätzlich eine kleine Senkkopfmessingschraube durch die Leiste in den PVC-Spant. Dann wieder fünf Leisten und die sechste einklinken. So ergibt sich eine Verzahnung oder Verklinkung rund um den gesamten Hauptspant.

Ist die Beplankung geschlossen, wird man das Holz dauerhaft und tiefgründig grundieren und versiegeln. Es ist sicherzustellen, dass es dem Wasser unmöglich sein wird, in das Kopfholz der Beplankungsleisten einzudringen – ich bevorzuge dazu G8 von Vosschemie.

NACHBESTELLEN

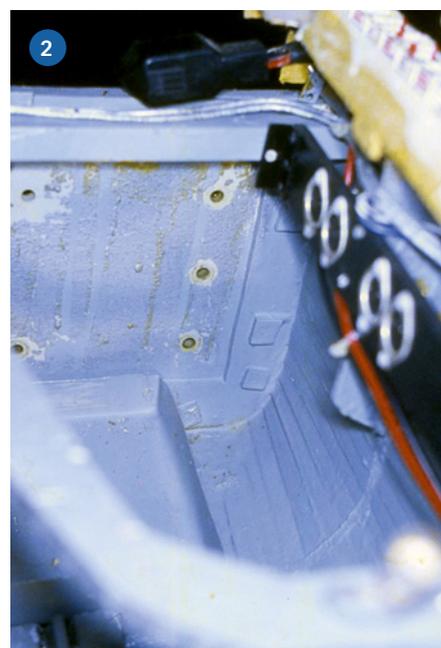
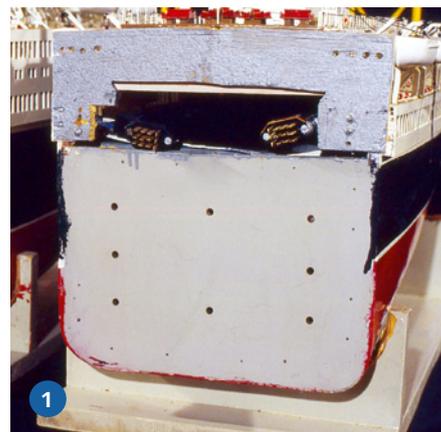
Die Serie Rumpfabau Praxis startete in Ausgabe 07/2018. Fachautor Helmut Harhaus fasst in dieser das allgemeine Grundwissen zusammen mit zahlreichen Spezialthemen zusammen, beispielsweise, der Klinkerbauweise, Rumpfbau mit PU-Schaum, Formenbau mit Silikon oder der Bau von Metallrümpfen. Alle oder einzelne Hefte können Sie nachbestellen unter www.schiffsmodell-magazin.de oder 040/42 91 77 110.



Die Hälften werden mit acht M6-Schrauben zusammengehalten

Wir müssen uns immer bewusst sein, dass Modelle mit über 50 kg Gewicht eine enorme kinetische Energie beim Fahren innehaben. Daher sind der Bugbereich und Steven sehr solide zu bauen. Wenn Sie den Steven aus Sperrholz bauen wollen, nehmen Sie nur das harte, zehnfach verleimte Flugzeugsperrholz oder Multiplexplatten. Legen Sie in den Steven gerne eine Alu-, VA-Stahl- oder Messingleiste ein.

Generell ist die Bauweise in Sektionen eher etwas für den erfahrenen Schiffsmodellbauer, der vor allem Kenntnisse im stabilen Rumpfbau mitbringt. Dann jedoch lassen sich auch Kolosse wie die hier gezeigte BREMEN im Maßstab 1:100 umsetzen. ■



- 1) Für die erforderliche Dichtheit sorgt die Mischbauweise aus Holz- und PVC-Spant. 2) Gut zu erkennen ist der Sperrholz-Rahmenspant innen vor dem PVC-Trenns pant. Der Rahmenspant ist geklebt und zusätzlich mit dem Trenns pant verschraubt. Um bessere Flächenpressung der Verschraubung zu erreichen, sind Unterlagen aus Sperrholz gegengeleimt. Die meisten Planken liegen auf dem Holzspant auf und stoßen gegen den Trenns pant. Nur jede 5. Planke läuft bis in eine Ausklinkung in den Trenns pant durch und sorgt so für eine Verzahnung zwischen Außenhaut und Trenns pant

Veranstungskalender

30.03.2019 - 31.03.2019

Modellbauausstellung in Volkach

Die Modellbaufreunde Volkach veranstalten eine große Modellbauausstellung in der Mainschleifenhalle, Obervolkacherstraße 11 in 97332 Volkach. Schiffsmodelle sind ebenso vertreten wie Flugzeuge und Quadrokopter. An beiden Tagen hat die Ausstellung zwischen 10 und 18 Uhr geöffnet. Kontakt: Matthias Lochner, Telefon: 01 73/374 34 79, E-Mail: matthias-lochner@web.de, Internet: www.modellbaufreunde-volkach.de

04.04.2019 - 07.04.2019

Intermodellbau in Dortmund

Die Intermodellbau in der Dortmunder Westfalenhalle ist seit Jahrzehnten eine der traditionsreichsten Veranstaltungen und Messen für den Modellbau. Repräsentiert werden alle Sparten, also Schiffe, Flugmodelle, RC-Cars, Trucks, Eisenbahnen und mehr. In mehreren Hallen spiegeln kommerzielle und ideale Aussteller die ganze Faszination dieses Hobbys wider. Einkaufen, fachsimpeln, informieren, staunen, mitmachen und mehr sind möglich. Internet: www.intermodellbau.de

20.04.2019 - 22.04.2019

Modellbautage im Technik Museum Speyer

Zu Ostern gibt es im Technik Museum Speyer für alle Fans des Modellbaus ein besonderes Programm. In der Raumfahrtthalle, direkt beim Space Shuttle Buran, werden an diesen Tagen zahlreiche Schiffs-, Auto-, Flugzeug- und Raumschiffmodelle gezeigt und vorgeführt. Infostände zu Modellbauaktivitäten und Modellbauvereinen runden das Programm ab. Die Veranstaltung findet zu den regulären Öffnungszeiten des Museums statt und ist im Eintrittspreis inbegriffen. Kontakt: www.technik-museum.de/modellbautage

23.04.2019 - 28.04.2019

Elektrorennboottreffen in Edderitz

Der MSC Elbe Dessau lädt zum Elektrorennboottreffen in Edderitz ein. Zu der Veranstaltung sind alle herzlichst als Zuschauer oder Teilnehmer eingeladen. Weitere Informationen auf der Vereinshomepage. Ansprechpartner: Michael Krebs, E-Mail: info@msc-elbe-Dessau.de

01.05.2019

Modellbautreffen des SMC-Murgtal e.V.

Der Schiffsmodellbauclub SMC-Murgtal e.V. veranstaltet sein traditionelles Modellbautreffen mit Ausstellung und Schaufahren am Eisweiher in 76593 Gernsbach, Talstraße 22, von 10 bis 17 Uhr. Anmel-

dungen sind erwünscht. Kontakt: Siegfried Haitzler, Telefon: 01 72/298 72 79, E-Mail: Siegfried-haitzler@t-online.de, Internet: www.smc-murgtal.de

01.05.2019 - 05.05.2019

33. MSC-Powerboatmeeting in Dessau

Das 33. MSC-Powerboatmeeting in Dessau findet statt. Die Rennboote können an fünf Tagen live erlebt werden. Egal ob Verbrenner, Elektro oder Turbine, alle Antriebsarten sind hier zu finden. Zu der Veranstaltung sind alle herzlichst als Zuschauer oder Teilnehmer eingeladen. Über die gesamten fünf Tage ist eine Campingmöglichkeit direkt am Fahrgewässer gegeben. Weitere Informationen sind auch auf der Vereinshomepage des MSC Elbe Dessau zu finden. Ansprechpartner: Michael Krebs, E-Mail: info@msc-elbe-Dessau.de

01.05.2019

1.Mai Schaufahren in Lüneburg

Der SMC-Lüneburg lädt ins Freibad Lüneburg Hagen, Schützenstraße 32 in 21337 Lüneburg ein. In lockerer Atmosphäre kann jeder sein Modell präsentieren und im großen Schwimmbecken seine Runden drehen. Vom kleinen Sportboot bis zum stolzen Segelschiff sind alle Schiffsmodelle willkommen. Verbrenner sind nicht gestattet. Bei einer Wassertiefe von bis über drei Meter ist der Veranstaltungsort ideal für U-Boote geeignet. Kontakt: Uwe Arndt, Telefon: 01 52/08 57 29 06, E-Mail: info@smc-lueneburg.de, Internet: www.smc-lueneburg.de

04.05.2019 - 05.05.2019

Schaufahren und 60 Jahre SMF Salem Friedrichshafen

Im Mai 2019 findet bei den Schiffsmodellbaufreunden das alljährliche Schaufahren statt. An beiden Tagen wird Freies Fahren angeboten, Kinder können das begehrte Steuermannspatent machen. Gleichzeitig feiert der Verein sein 60-jähriges Bestehen. Um Anmeldung wird gebeten. Kontakt: Jürgen Schacht, Telefon: 075 51/10 16, E-Mail: jschacht@gmx.net, Internet: www.smf-salem.de

04.05.2019 - 05.05.2019

Freies Fahren beim Schiffsmodellclub Crimmitschau

Der Schiffsmodellclub Crimmitschau lädt zum Freien Fahren ein. Jeweils ab 10 Uhr können im Ortsteil Gablenz, Gablenzer Hauptstraße, die Modelle ins Wasser gelassen werden, Verbrenner sind nicht gestattet. Kontakt: Ralf Fritzsche, Telefon: 037 62/499 50, E-Mail: info@ralfsweb.de, Internet: www.smsc-crimmitschau.de

12.05.2019

Modellbauausstellung in 76669 Bad Schönborn

Anlässlich seines 50-jährigen Bestehens veranstaltet der RC Modellflug Bad Schönborn eine Modellbauausstellung in der Ohrenberghalle, Pestalozzistraße 3 in Bad Schönborn. Traditionell findet die Ausstellung im Rahmen des Mingsolheimer Markts statt. Gezeigt werden Schiffe, Modell-Flugzeuge und Fahrzeuge aller Art. Kontakt: Klaus Dammert, E-Mail: modellflug.bad-schoenborn@gmx.de, Internet: www.rcmf-bad-schoenborn.de

24.05.2019 - 26.05.2019

Schleppertreff der MBG Nord Flensburg

Auf dem sehr gut erreichbaren und bestens erschlossenen Vereinsgewässer der Modellbaugruppe Nord-Flensburg in Glücksburg/Meierwik findet der „Schleppertreff Nord“ statt. Ab 10 Uhr können alle Interessierten mit beispielsweise Hafens-, Hochsee-, Marine-, Dampf-, Seitenrad-, Binnensee-, Fluss-, Ankerziehschlepper und mehr teilnehmen. Gezeigt werden soll die Vielseitigkeit, die Schleppschiffe aller Art und Größe ausmachen. Tagsüber warten auf die Teilnehmer beispielsweise einige „Schleppaufträge“ und abends lädt die MBG Nord dann zum Fahren mit Beleuchtung ein. Um Anmeldung wird gebeten. www.mbg-nord-flensburg.de

25.05.2019 - 26.05.2019

Offshore-Treffen des SMC Hamburg

Der Schiffsmodellbauclub Hamburg veranstaltet sein traditionelles Offshore-Treffen von jeweils 10 bis 16 Uhr in den Anlagen von Planten und Blumen, also im Herzen der Hansestadt. Gezeigt wird eine große Bandbreite an Offshore-, Versorgungs- und Hafen-Schiffen in verschiedenen Maßstäben. Internationale Teilnehmer machen das Event zu einem besonderen Erlebnis. Kontakt: www.smc-hamburg.de

01.06.2019 - 02.06.2019

Internationale Modellbautage Elst

In der niederländischen Provinz Gelderland findet die Veranstaltung statt. Verschiedene Sparten des Modellbaus sind vertreten: Schiffsmodelle in den verschiedensten Maßstäben sind ausgestellt. Flugshows mit Flugzeugen, Hubschraubern und Drohnen wird es ebenfalls geben. RC-Trucks in den Maßstäben 1:16 bis 1:4, ferngesteuerte Panzer und Militärfahrzeuge auf einem eigenen Parcours sind ebenfalls dabei. An allen Tagen haben die

Modellbautage von 10 bis 17 Uhr geöffnet.
Internet: www.modelbouwtagen.nl

02.06.2019

Schaufahren beim SMC-Trier

Sein traditionelles Schaufahren am Härenwiesweiher veranstaltet der SMC-Trier. Alle Freunde des Schiffsmodellbaus sind herzlich eingeladen. Kontakt: Peter Dejon, Telefon: 06 51/830 32, E-Mail: vorstand@smc-trier.de, Internet: www.smc-trier.de

07.06.2019 - 09.06.2019

33. Flottenparade der MBG Nord-Flensburg

Zum internationalen Schaufahren der Marine-Modellschiffe aller Epochen und Nationen lädt die Modellbaugruppe Nord-Flensburg ein. Der Hauptveranstaltungstag wird dabei der Samstag sein, aber auch an allen anderen Tagen sind Gastfahrer herzlich eingeladen. Um formlose Anmeldung auf der Webseite wird gebeten. www.mbg-nord-flensburg.de

30.06.2019

Kleine Flottenparade in Heiligenstadt

Von 10 bis 17 Uhr findet in Oberfranken, in 91332 Heiligenstadt, ein Graue Flotte-Treffen statt. Am Badensee werden Marine-Modelle aller Maßstäbe, Nationen und Marine-Epochen zu einem Schaufahren zusammenkommen. Auch Gastfahrer mit

zivilen Modellen sind willkommen. Kontakt: IG Deutsche Marine Weißenburg, Peter Behmüller, Telefon: 07 15/22 74 25, E-Mail: Flottenparade@aol.com, Internet: www.sms-scharnhorst.de

13.07.2019 - 14.07.2019

Sommerfest mit großem Schaufahren

Der Modell-Club Lahntal e.V. veranstaltet auf der Modellsportanlage in der Wiesbach 4, in 56130 Bad Ems sein Sommerfest. Etliche befreundete Vereine mit einer Vielzahl von Schiffen und anderen Fahrzeugen werden eingeladen. Bei schönem Wetter erwartet die Besucher am Samstagabend eine Modell-Lichterfahrt. Auch die Vereinsjugend ist mit einem Modellbauflorhmarkt an beiden Tagen vertreten. Die Veranstaltung beginnt jeweils um 10 Uhr, am Samstag endet sie gegen 20 Uhr, am Sonntag gegen 17 Uhr. Kontakt: Herr Thiesen, Telefon: 026 24/33 77, E-Mail: hdthiesen@gmx.de. Weitere Informationen auf www.modellbau-bad-ems.de

01.09.2019

Marine-Modell-Flottenparade
Auf dem Wäschweiher von Heideck in Mittelfranken findet die 18. Marine-Modell-Flottenparade statt. Präsentiert werden von 10 bis 17:30 Uhr Modelle der grauen Flotte, aus allen Marineepochen, Nationen und in allen Maßstäben. Bereits am Vortag

wird am Nachmittag ein freies Fahren angeboten, damit die Gäste den See vorab schon einmal erkunden können. Um eine formlose Anmeldung für den Sonntag wird gebeten, damit ausreichend Tische für die Modelle bereit gestellt werden können. Kontakt: Interessengemeinschaft Deutsche Marine Weißenburg, Peter Behmüller, Telefon: 071 52/ 274 25, E-Mail: Flottenparade@aol.com oder tirpitzpeter@gmx.de, Internet: www.sms-scharnhorst.de

08.09.2019

Freies Fahren mit Modellschiffen in Ahrensburg

Der SMC Ahrensburg veranstaltet ein gemeinschaftliches freies Fahren mit Modellschiffen. Willkommen sind alle Modellschiffkapitäne, die ein eigenes Schiff besitzen, mit keinem Verein verbunden sind und Lust haben, sich mit Gleichgesinnten auszutauschen und zusammen zu fahren. Kontakt: Donald Leupold, Telefon: 041 02/691 98 85, E-Mail: donald.leupold@smc-ahrensburg.de, Internet: www.smc-ahrensburg.de

Termine
online bekanntgeben

www.schiffsmodell-magazin.de/termine

Anzeige

Kinderwunsch: Nährstoffkombination

Vitamine und Co. können die Funktion der männlichen Organe unterstützen

Immer mehr Paare leiden unter unerfülltem Kinderwunsch. Nach einer Studie des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend sind 25 Prozent von allen kinderlosen Frauen und Männern im Alter zwischen 20 und 50 Jahren ungewollt kinderlos.

Zu den Risikofaktoren zählt die internationale Forschung etwa eine veränderte Lebensführung, zunehmender Stress und ungesündere Essgewohnheiten. Aber auch belastende Umwelteinflüsse wirken sich möglicherweise negativ auf die Fertilität aus. Auf natürlichem Wege kann die Fruchtbarkeit von Mann und Frau durch leichten

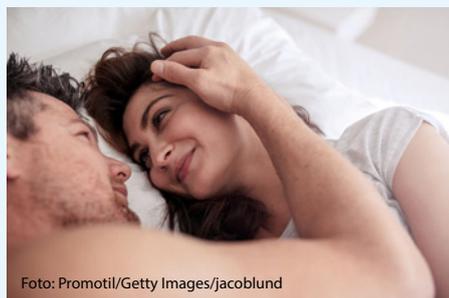


Foto: Promotil/Getty Images/Jacoblund

Sport, eine gesunde und abwechslungsreiche Ernährung sowie den Verzicht auf Alkohol und Zigaretten gefördert werden. Zusätzlich können Vitamine, Spurenelemente und andere Mikronährstoffe das Wohlbefinden sowie die Funktion der Organe unterstützen. „Promotil men“ beispielsweise ist eine Nährstoffkombination, die speziell für Männer mit Kinderwunsch entwickelt wurde. Eine Studie zeigt: Folsäure kann die Anzahl der Spermien erhöhen. Darüber hinaus benötigen Spermien sehr viel Energie für die „Vorwärtsbewegung“ - Vitamin B12, Vitamin B6 und Vitamin C sind wichtig für einen normalen Energiestoffwechsel. Unter www.mypromotil.com/promotil-men gibt es viele weitere Informationen über die Nährstofffunktion für Männer mit Kinderwunsch.



Foto: Promotil/Getty Images/Piksel



Foto: Promotil

Starke Kombination

In 30 bis 80 Prozent der Fälle ist oxidativer Stress der Grund, warum es nicht so recht klappt mit dem Nachwuchs. Studien belegen, dass Mikronährstoffe wie L-Carnitin, L-Arginin, Coenzym Q10, Zink, Selen und Folsäure einen wesentlichen Beitrag zur Qualität der Spermien und ihrer Beweglichkeit leisten.



Bootsbau mit einem Kit von Graupner

Baukasten-Retter

Schon als Jugendlicher war Schiffsmodell-Autor Karl-Heinz Stecher von den Schiffen der DGzRS fasziniert und sammelte Berichte über die bekannte Flotte. In den 1970er-Jahren baute er mit dem Seenotkreuzer THEODOR HEUSS sein erstes eigenes DGzRS-Modell nach. 2015 verkaufte er es schließlich an eine Ausstellung. Doch ohne Seenotkreuzer mochte er nicht bleiben. Praktischerweise brachte Graupner/SJ den Bausatz einer EISWETTE heraus. Diesen hat er mitsamt Tochterboot NOVIZE gefertigt – und war vom Bausatz überzeugt.

Der Baukasten enthält den weitgehend vorgefertigten Rumpf mit dem bereits zusammengebauten Deck sowie das Schanzkleid. Das Beiboot, das Dach des Deckhauses sowie die Heckklappe sind laminiert. Die Teile sind bereits grau grundiert. Die Aufbauten liegen als vorgefräste ABS-Platten bei, sodass ein Aussägen entfällt. Das Verpackungsmaterial besteht aus pass-

genauen Schaumstoffsegmenten, die als Arbeits- oder Transportständer des Modells genutzt werden können. Ein 550er-Bürstenmotor mit Welle und Messingpropeller und ein 400er-Bürstenmotor für das Bugstrahlruder, ein Ruderblatt mit Anlenkung sowie zwei Servos für Ruder und Heckklappe sind enthalten. Dazu eine Vielzahl von Beschlagteilen – Ätz-, Guss-, und 3D-Druckteile – in sehr guter Qualität. Alles ist sauber verpackt

und nummeriert. Messing, Alu- und Kunststoffdrähte sowie Rohre liegen ebenfalls bei. Zwei Planbögen, die zum Teil mit Maßangaben für Reling und Mastteile versehen sind, und eine bebilderte Bauanleitung vervollständigen den Inhalt. Einem Vergleich mit früheren Bauanleitungen von Graupner, bei denen jeder Bauschritt bis ins kleinste Detail beschrieben war, hält diese aber nicht stand. Das ist auch nicht unbedingt er-

DAS VORBILD

Der Seenotkreuzer wurde 2008 als erstes Typschiff der 20-Meter-Klasse unter der Werft-Nummer 2090 von der Fassmer-Werft in Berne gebaut. Der Rumpf ist in Netzspanten-Bauweise aus seewasserbeständigem Aluminium gebaut. Die EISWETTE ist der erste Seenotkreuzertyp ohne Wohnbereich. Die Besatzung wohnt in einem Stationsgebäude an Land, in direkter Nähe zum Schiff. Der Liegeplatz der EISWETTE ist im Hafen Strucklandungshörn, am Fähranleger nach Pellworm auf der Halbinsel Nordstrand. Das Einsatzgebiet umfasst die nordfriesische Küste sowie die Inseln und Halligen.



Detail gehen möchte. Vor dem eigentlichen Bau sollte man sich Gedanken machen, wie das Schiff ausgestattet werden soll. Mein Ziel war es, möglichst vorbildnah zu bauen und das Fahrmodell über den Baukasteninhalt hinaus mit zusätzlichen Funktionen und Details auszustatten. Aufgrund der geplanten, technischen Ausstattung habe ich mich dazu entschieden, auf einen Innenausbau des Steuerhauses zu verzichten und dafür den Außensteuerstand möglichst originalgetreu nachzubilden. Die dem Baukasten beiliegenden, schwarzen Fensterscheiben, die ich verbaut habe, sind sicher ein Kritikpunkt. Aber durch klare Scheiben einen Einblick auf die Technik zu haben, wollte ich vermeiden. Neben Fotos aus dem Internet und DGzRS-Jahrbüchern habe ich mir eine Foto-CD mit über 300 Bildern der EISWETTE vom Modellbau-Kaufhaus besorgt.

Ich möchte hier nun nicht alle Bau-schritte wiedergeben, sondern auf einige Besonderheiten und Details eingehen. Die Ausstattung mit Funktionen sieht wie folgt aus: Brushless-Antriebsmotor, anderes Querstrahlruder, geänderte Heckklappenfunktion, rotierender Radarbalken, Soundmodul, Löscheinrichtung, komplette nautische Beleuchtung, Decksbeleuchtung und -scheinwerfer, Wassern des selbstständig fahrbaren Arbeitsboots.

Rumpfbau mit Hindernissen

Am Rumpf der EISWETTE müssen die angezeichneten Öffnungen des Bugstrahlruders, der Ankertasche und

der Rudereinheit ausgefräst werden. Noch vor den ersten Arbeitsschritten machten sich durch ein Knackgeräusch beiderseits am Schanzkleid Spannungsrisse bemerkbar. Ich habe die Risse zunächst verbreitert, mit Epoxidharz verschlossen und anschließend verspachtelt.

Das Rückteil des Ankerschachts muss von der Rumpffinnenseite eingeklebt werden und ist nur mit zusätzlich helfender Hand zu positionieren. Für das Bugstrahlruder hat der Hersteller aufgrund des spitz zulaufenden Rumpfs eine interessante Konstruktion erarbeitet, für die die erforderlichen Teile beiliegen. Im Hinblick auf die schlechte Zugänglichkeit bei eventuellen Wartungsarbeiten habe ich mich für den Einbau eines passenden Raboesch-Bugstrahlers entschieden. Dessen Antriebsteil lässt sich mit etwas Verrenkungen zur Wartung aus- und einbauen. Dies erwies sich bei ersten Tests in der Badewanne als hilfreich, der Bugstrahler war ohne Funktion, weil der Paddel auf der Motorwelle lose war. Die Heckklappe war etwas verzogen und musste angepasst werden. Die beiliegenden Messingschrauben der Scharniere brachen trotz Vorbohrrens ab und wurden durch größere M2,5-Schrauben ersetzt.

Die Aufbauten werden aus den vorgearbeiteten ABS-Platten erstellt. Die vorderen, seitlichen Fenster erhielten einen selbstgefertigten, zusätzlichen Rahmen. Weitere, vorbildgetreue Details wie die Wandversteifungen am Außensteuer-

forderlich, da viele Teile schon vorgefertigt sind. Der Zusammenbau des Build up-Kits erfolgt ähnlich wie bei Plastikbausätzen. Trotz guter Vorfertigung ist der Bausatz für den etwas erfahreneren Modellbauer gedacht.

Der Bau

Trotz der guten Vorfertigung kommt das Bauen nicht zu kurz. Es bleibt dem Modellbauer überlassen, wie weit er ins



**Einstieg in den
Schiffsmodellbau mit dem
Bau der THEODOR HEUSS**



PRAXIS TIPP

Modellballast

Nicht bei jedem Modell ist es möglich, den nötigen Ballast mit den eingebauten Akkus hinzubekommen. Oft ist nur Blei die Lösung, wenn viel Ballast benötigt wird und der nötige Platz für zusätzliche Akkus oder Einbauten im Rumpf fehlt. Abfallstücke von Walzblei kann man meistens bei Dachdeckern oder Klempnern gratis bekommen. Diese lassen sich gut mit der Schere zuschneiden und an den Rumpf anpassen. Eine weitere Alternative ist Auswuchtgewicht für Alufelgen. Dies besteht meistens aus einer Zinklegierung mit Kunststoffbeschichtung, ist selbstklebend und in verschiedenen Gewichtsgrößen erhältlich. Und wenn der Reifenhändler ein Herz für Modellbauer hat, gibt es diese auch kostenlos.



1) In Verbundbauweise ist die Reling gefertigt. 2) Auch der Mast, hier in der Rohbau-Phase, ist in Messing-/Kunststoffverbundbauweise entstanden



Wie beim Original wurden auch in die Modell-EISWETTE zusätzliche Seitenfenster eingebaut

stand und die Halter für die Scheinwerfer wurden ergänzt. Die detaillierte, beleuchtete Instrumententafel mit Hintergrundfolie stammt vom Modellbau-Kaufhaus. Der Einbau erforderte allerdings die Verbreiterung der Baukastenkonsole. Das Steuerstandpodest entstand aus einer geriffelten Kunststoffplatte.

Kollegen-Austausch

In *SchiffsModell* 07/2016 berichtete Martin Kiesbye vom Bau der

THEODOR STORM von Häger. Die fein detaillierte Hauptkabinentür hat mich fasziniert und veranlasst, bei Herrn Häger für mein Modell nachzufragen. Nach kurzer Zeit erhielt ich die filigranen Teile. Aus Versehen nicht gespiegelte Riegel wurden postwendend ersetzt. Der Kontakt mit Herrn Häger und dessen Service waren vorbildlich. Die Teile sind so genau gefertigt, dass die Tür wie beim Vorbild verriegelt werden könnte. Allerdings erfordert die Montage viel Fingerspitzengefühl und die Abmessung der Häger-Tür

entsprach nicht ganz denen der Graupner-Tür, sodass kleine Korrekturen erforderlich wurden. Die Lüftungskästen am Heck wurden entsprechend der Originalfotos ergänzt. Zusätzlich habe ich noch Tauaufbewahrungsboxen, die aus geteilten Installationsrohren und Reststücken entstanden, angebracht. Die Reling entstand hauptsächlich aus Polystyrol-Rundrohr und kunststoffummantelten Drähten, die ich bei www.modulor.de bestellt habe. Die Bohrungen in den Relingstützen wurden mithilfe einer aus Messing-Vierkanrohr gefertigten Schablone angebracht. Die gewählte Bauweise spart Gewicht, erreicht aber nicht die Stabilität einer gelöteten Ausführung. Soweit möglich, erfolgte eine Verstärkung der Verbindungsstellen mit einer Metallseele. Der Mast und Geräteträger entstand ebenfalls in Messing-/Kunststoffverbundbauweise.

Alternativer Aufbau

Das Montagegerüst für den Antrieb und die Servos wurde aus gelaserten Holzteilen verklebt. Anstelle des beiliegenden Bürstenmotors entschied ich, den Brushless-Motor G-Power Typ 3584 von www.bauer-modelle.com einzubauen. Die dem Motor beiliegende Motorhalterung wurde an das Montagegerüst im Boot geschraubt. Der Außenläufer läuft ohne Probleme in der Aussparung. Als Fahrregler verwende ich den Graupner Telemetrie-Flugregler T70, der sich über die Graupner HoTT Smart-Box auf Vor- und Rückwärts programmieren lässt. Der Bugstrahler wird über einen Graupner Fahrregler Navy V15R geregelt. Hinter dem Montagegerüst wurde eine 12V-VDO-Zahnradpumpe eingebaut, die den Feuerlöschmonitor versorgt.

Die Heckklappenfunktion wurde abweichend von der Baukastenvorgabe gestaltet. In den Rumpf habe ich Bowdenzugrohre geklebt, durch die ein kunststoffummantelter Stahldraht geführt wird. Dieser wird mit Miniaturgelenken beweglich an der Heckklappe befestigt. Bedient wird diese bisher zuverlässig funktionierende Mechanik von einem Speziälservo Turnigy TGY-S902. Dieses hat auf der dem Servohorn gegenüberliegenden Seite eine Achse. So kann man einen U-Bügel auf beiden Seiten mittels der beiliegenden Zahnräder befestigen. Aus einer Epoxydplatte entstand ein Ausleger der beidseitig mit M3-Abstandsbolzen mit Augschrauben und Gestängeanschlüssen bestückt ist. Durch das Herein-beziehungsweise Herausdrehen der Augschrauben wird der Hub bestimmt. Eine weitere Justiermöglich-



1) Heckwanne mit verschlossener Ruderöffnung. Die Heckklappe war im Auslieferungszustand etwas verzogen und musste angepasst werden. 2) Hinter der geöffneten Steuerhaustür befindet sich der Schalter für den Empfänger

keit besteht durch das Verschieben des Bowdenzuginnenleiters in den Gestängensanschlüssen. Das für die Heckklappenbetätigung vorgesehene Graupner-Servo wird wie geplant im Montagebrett befestigt und steuert über ein Gestänge die Drehung der Löschkanone. Die EISWETTE verfügt im Original über keinen stationären Löschmonitor, son-

dern über einen mobilen Monitor. Vom backbordseitigen Anschluss führt ein funktionsloser Schlauch zum knienden Rettungsmann auf die Steuerbordseite. Dessen Bein wurde für ein Messingrohr, das gleichzeitig als Achse für die Schwenkbewegung dient, aufgebohrt. Daran befestigt wurde der Feuerlöschmonitor, der vom DGzRS-Mann gehalten wird.

Der Monitor entstand aus über 40 Jahre alten Graupner-Beschlagteilen, die vom Ausstellungsmodell meiner THEODOR HEUSS abgebaut werden mussten.

Der elektrische Teil

Für das Modell habe ich zwei Stromkreise vorgesehen: einen 3s-LiPo mit 5.000 Milliamperestunden (mAh)

— Anzeigen

Hauptstr. 37
92718 Schirmitz
Tel. 0961 6345436

www.GB-Modellbau.de

GB-Modellbau

- 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 !!

schiffsmodell.ch

RACING MODELLBAU Auto-, Schiffs- & Flug
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!

Faserverbundwerkstoffe *Sie sind über 40 Jahren*

Leichtbau Allgemeiner Modellbau Urmodell-, Formen- und Fertigteilebau
Abform- und Gießtechnik Sandwich-Vakuum-Technik

www.bacuplast-shop.de

Katalog/Preisliste (kostenloser Download)
www.bacuplast.de

Epoxidharze
Polyesterharze
PU-Harze
Silikonkautschuke
Modellbauschäume

Verstärkungsfasern aus E-Glas, Carbon u. Aramid
Sandwichkernwerkstoffe
Trennmittel
Modellbauspachtel

bacuplast Faserverbundtechnik GmbH Dreherstraße 4 42899 Remscheid
Tel.: +49 (0)2191 54742 Fax: +49 (0)2191 590354 Email: info@bacuplast.de

SPERRHOLZSHOP
Zembrod

Der Shop für Sperrholz, Balsa und Zubehör

- Hochwertige Sperrhölzer
- Über 25 Holzarten für Ihr Modellprojekt
- Härtegradselektierte Balsabrettchen und Balsa-Stirnholz
- Flugzeugsperrholz nach DIN
- Formleisten aus Kiefer, Balsa Linde, Nussbaum und Buche
- CFK und GFK Platten ab 0,2mm
- Depronplatten und Modellbauschaum
- Edelholzurniere
- Lasersperrholz
- Sondergrößen

- Schleifmittel
- Klebstoffe
- Werkzeuge
- VHM-Fräser in Sonderlängen

- Formverleimung im Vacuum
- CNC-Frässervice
- Laser-Service für Holzschnitt und Gravur
- Bauteilfertigung für Hersteller und Industrie
- Exklusiv-Vertrieb der schweizer "cad2cnc" Holzbausätze

www.sperrholzshop.de

Maria-Ferschl-Strasse 12 Telefon 07585 / 7878185 www.sperrholzshop.de
D-88356 Ostrach Fax 07585 / 7878183 info@sperrholz-shop.de



Die Bohrungen in den Relingstützen wurden mithilfe einer aus Messing-Vierkantrrohr gefertigten Schablone angebracht. Die gewählte Bauweise spart Gewicht, erreicht aber nicht die Stabilität einer gelöteten Ausführung



Die EISWETTE verfügt im Original über einen mobilen Löschmonitor. Vom backbordseitigen Anschluss führt ein funktionsloser Schlauch zum knienden Rettungsmann auf die Steuerbordseite



1) Details wie Schlauchanschluss und Decks Luke sind originalgetreu nachgebaut. 2) Auch die Ankerwinde – wie im Original – darf nicht fehlen. 3) Ein Beier-Soundmodul wurde verbaut. Die Zuordnung der jeweiligen Schalter zu den Funktionen wurde am PC dokumentiert. Am Sender sind diese auf einem Hinweisschild, das am Antennenausgang befestigt ist, aufgeführt



Kapazität für den Fahrmotor, Pumpe und Soundmodul und einen 2s-LiPo mit 5.000 mAh für Empfänger und Bugstrahlruder. Dem Empfänger ist ein Spannungsregler vorgeschaltet. Die elektrische Verbindung vom Rumpf zum Aufbau wird mittels einer fest eingebauten, 15-poligen SUB-D-Steckverbindung hergestellt. Als Radar kommt ein von Bauer-Modelle bezogenes, funktionsfähiges Radar vom Typ Furuno zum Einsatz, das durch eine eigengefertigte Beschriftung ergänzt wurde.

Beleuchtung

Neben den Signallichtern am Mast sind alle weiteren Lampen und Scheinwerfer funktionsfähig. Am Mast sind beim Original alle Zuleitungen freiliegend und werden in einem Kabelstrang backbordseitig ins Steuerhaus geführt. Dies kommt dem Modellbauer sehr entgegen, denn die Kabel müssen nicht versteckt werden. Die AquaSignal-Deckstrahler stammen von Herbundabs (www.herbundabs-modellbausätze.de) und sind bereits mit einer Konstantstromquelle versehen. Beim Erwerb der Rundumlichtelektronik mit regelbarer Geschwindigkeit, ebenfalls von Herbundabs, habe ich die zu kurze Zuleitung für die Mastverlegung nicht beachtet.

Eine Sonderanfertigung des Herstellers mit längerer Zuleitung wäre möglich gewesen, allerdings mit einem das Budget sprengenden Aufpreis. Es ist grundsätzlich möglich, die Leitung zwischen Kopf und Stecker zu trennen, da aber in dieser Leitung lediglich vier gleichförmige, unmarkierte Kupferlackdrähte liegen, ist das fast unmöglich. Ich habe es irgendwie doch geschafft, dass das blaue Rundumlicht funktioniert, leider ist dies bei Tageslicht kaum wahrnehmbar.

Die Decksbeleuchtung entstand in Eigenfertigung aus Kleinleuchten vom Modellbau-Kaufhaus und ABS-Teilen.

Ausgestattet sind diese mit Kleinglühbirnen mit Vorwiderstand, die in Farbtemperatur und Leuchteindruck eher dem „DOSE“-Leuchten Original entsprechen. Alle anderen Lampen und Scheinwerfer sind mit LED bestückt. Die Suchscheinwerfer des Baukasteninhalts wurden vorbildnah ergänzt. Da allen Zuleitungen in schwarzer Farbe sind, erhielten diese an den nicht einsehbaren Enden Fähnchen mit aufgedruckten Nummern. Die Zuordnung wurde am PC dokumentiert.

Fernsteuerung

Ausgehend von der Steuerungskapazität meines Senders Graupner MC 19 HoTT

TECHNISCHE DATEN		
EISWETTE		
	Original	Modell
Maßstab	/	1:20
Länge	19,9 m	zirka 994 mm
Breite	5 m	zirka 252 mm
Tiefgang	max. 1,3 m	zirka 65 mm
Antrieb	1 Dieselmotor Caterpillar C32 V12 1.232 kW (1.675 PS) Einschraubenantrieb Carbon-Propeller	750 W Leistung G-Power Typ 3584 Messing-Propeller
Höchstgeschwindigkeit	22 kn (41 km/h)	

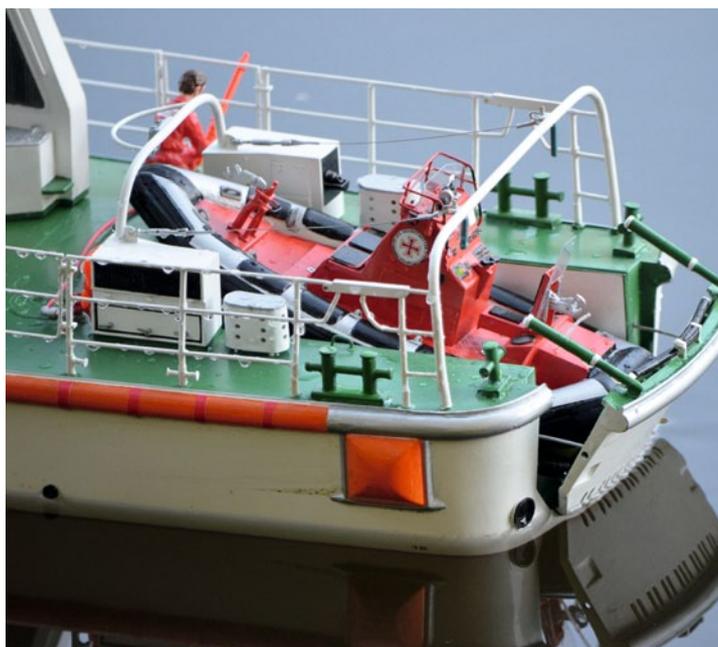


Die Heckwanne mit Festrumpf-Schlauchboot (RIB). Das RIB sollte funktionstüchtig sein, die Steuerung erfolgt mit einer separaten Kleinanlage

TECHNISCHE DATEN

NOVIZE

	Original	Modell
Maßstab	/	1:20
Länge	4,8 m	zirka 240 mm
Breite	2 m	zirka 100 mm
Tiefgang	0,4 m	zirka 20 mm
Antrieb	1 Dieselmotor Steyr Mo 164 120 kW (163 PS) Amarin-Jetantrieb	1 Turnigy 1.230 BL-Motor Inrunner 4.500 kv Mikro Jet 12
Höchstgeschwindigkeit	30 kn (56 km/h)	



Das Herausrutschen der NOVIZE aus dem Mutterschiff funktionierte nicht auf Antrieb. Die Auslassdüse des Jets verhakte sich an der mittig angebrachten, unteren Führungsrolle. Sie wurde daraufhin entfernt und am oberen Teil der Wanne angebracht. An die seitlichen Auflagen kamen Messingstangen, auf denen das RIB reibungsvermindert aus der Wanne gleiten kann

sieht die Ausstattung mit Funktionen wie folgt aus: Mit dem rechten Kreuzknüppel des Senders wird das Ruder betätigt und die Bewegung des „Rettungsmanns am Strahlrohr“ gesteuert. Der linke Kreuzknüppel steuert den Motor und das Bugstrahlruder. Die Schieberegler am Sender betätigen die Heckklappe und die Feuerlöschpumpe. Mit dem Nautic Multiswitch-Modul werden mit acht Schaltern weitere 16 Funktionen geschaltet. Die Schalter für Empfänger und Soundmodul sind hinter der geöffneten Steuerhaustür angebracht. Der mit einer blauen SMD-LED versehene Kartenmonitor am Außensteuerstand dient zur Einschaltkontrolle.

Die Lackierung erfolgte mit Acryl-RAL-Industrielack aus der Sprühdose. Für die Kleinteile und Details habe ich erstmals „Life Colours“-Modellbaufarben verwendet. Diese sind hochdeckend, schnell trocknend und in fast allen RAL-Farbtönen erhältlich. Kleinreparaturen sind somit problemlos möglich, da der passende RAL-Farbtönen zur Verfügung steht. Die dem Baukasten beiliegenden

Tiefgangsmarken (28-20) waren nicht verwendbar, da das Original mit 1.3000 Millimeter (mm) einen geringeren Tiefgang hat und die Maximalmarke 16 angebracht ist. Die Mannschaft besteht aus DGzRS-Figuren von Graupner.

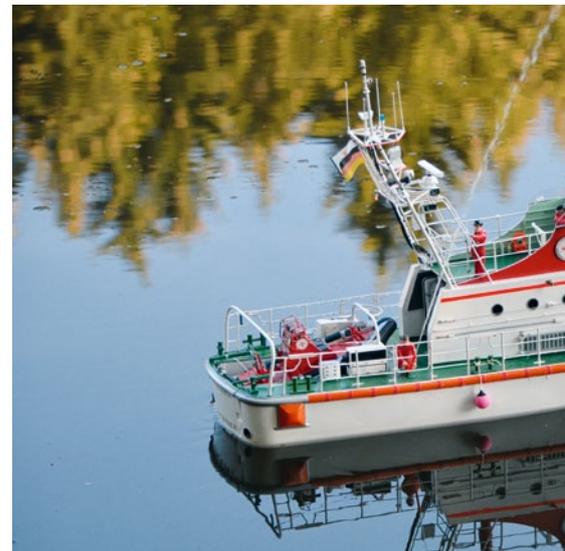
Das Arbeitsboot NOVIZE

Das Festrumpf-Schlauchboot (RIB) wollte ich funktionsfähig bauen, sodass man es wassern und fahren kann. Auf das Wiederaufnehmen des Arbeitsboots habe ich verzichtet, weil die Steuerungskapazität meines Senders dafür nicht ausreichte. Überlegungen, diesen aufzurüsten, habe ich aufgrund des Baujahrs wieder verworfen. Die Steuerung des Schlauchboots sollte deshalb mit einer separaten Kleinanlage erfolgen.

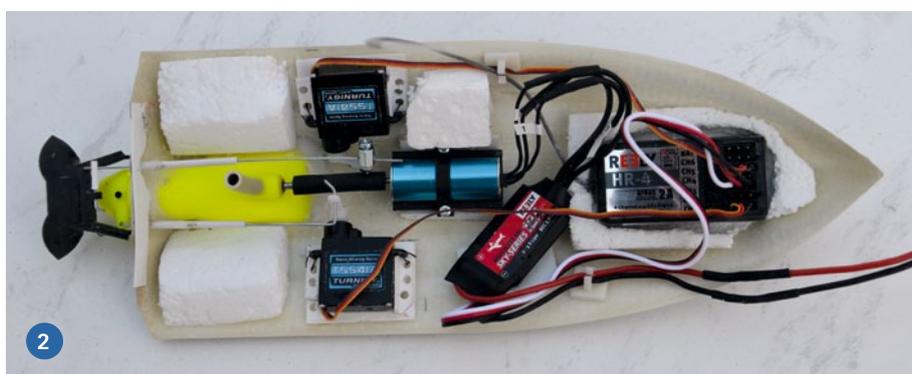
Bei Recherchen im Internet bezüglich des Jet-Antriebs wurde ich auf die Firma Harztec aufmerksam, die für Boote dieser Größe einen Mikro-Jet anbot. Dieser ist für kleine Schiffsmodelle von zirka 150 bis 250 mm Länge geeignet. Er wird vormontiert und mit eingeklebter Wellenanlage

geliefert. Harztec bietet dazu einen sehr gut detaillierten Bausatz der NOVIZE mit tiefgezogenem Kunststoffrumpf aus zwei Teilen Polystyrol mit zirka 45 Gramm an. Der laminierte Rumpf mit Deck von Graupner ist um Einiges schwerer und beim Detaillierungsgrad der Aufbauten wurden Kompromisse eingegangen.

Ich habe den Mikro-Jet bei Harztec bestellt und mich für das RIB von Graupner entschieden. Dies war mit einiger Umbau-Arbeit verbunden. Zunächst wurde das Deck unterhalb des „Gummiwulsts“ vom Bootskörper getrennt, um die Technik einbauen zu können. Zur Gewichtseinsparung habe ich überflüssiges Material abgetragen. Den Heckspiegel habe ich zum Einbau des Jets verstärkt. Das Innere der Gummiwülste wurde als Auftriebshilfe mit Bauschaum verfüllt. Die Auslassdüse wird nur eingeklebt. Auf der Internetseite von Harztec (www.harztec-modellbau.de) findet man eine bebilderte Bauanleitung, an der ich mich orientiert habe. Dort gibt es auch Hinweise zur Motorisierung und zum



Volle Fahrt voraus! Die EISWETTE gehört zum modernsten Typ der 20-Meter-Klasse der Rettungsschiff flotte der DGzRS



1) Das Modell verfügt über zwei verschiedene Stromkreise für Empfänger und Soundmodul. 2) In die NOVIZE sind ein Innenläufer-Brushless-Motor Turnigy 1230, Turnigy-Analogservos und ein 500-mAH-LiPo eingebaut

Einbau der Servos. Eingebaut habe ich den Innenläufer-Brushless-Motor Turnigy 1230, der seine Kraft über eine Schlauchkupplung überträgt.

Als Servos wurden Turnigy-Analogservos eingebaut. Die Anlenkung der Umkehrklappe erfolgt über eine selbstgebaute Flexanlenkung mit Miniaturgelenken. Die Auslassdüse wird mittels einer Drahtanlenkung bewegt. Zur besseren Zugänglichkeit wurde die Decksöffnung vergrößert. Nach dem Einbau von Fahrregler und Empfänger werden Rumpf und Ober teil miteinander verklebt. Der Aufbau ist in den Graupner/SJ-Planunterlagen vereinfacht dargestellt und wurde anhand der Originalfotos ergänzt. Der 500-mAH-LiPo findet in der unteren Innenseite des Aufbaus seinen Platz. Da das Deck mit

dem Bootsrumpf verschraubt wird, habe ich backbordseitig einen Miniaturschieber angebracht, mit dem ich die Anlage ein- und ausschalten kann. Zur Einschaltkontrolle habe ich eine grüne LED im Armaturenbrett installiert, beim Original sitzt an dieser Stelle ein grüner Startknopf. Das Heraus rutschen aus dem Mutterschiff wollte bei den ersten Versuchen nicht recht funktionieren. Die Auslassdüse des Jets verhakte sich an der mittig angebrachten, unteren Führungsrolle. Deshalb wurde diese entfernt und nicht vorbildgetreu am oberen Teil der Wanne angebracht. An den seitlichen Auflagen habe ich Messingstangen aufgeklebt, auf denen das RIB reibungsver mindert aus der Wanne gleiten kann.

Fahrerprobung

Nach vielen Stunden Bauzeit und dem obligatorischen Dichtheitstest in der Badewanne erfolgte die Jungfernfahrt. Trotz des in der Leistung reduzierten Brushless-Motors war genug Power vorhanden. Beim Fahren der ersten Manöver zeigte sich jedoch, dass Optimierungsbedarf bestand. Besonders bei enger Kurvenfahrt krängte das Modell stark, was wohl auf das geringe Gewicht zurückzuführen war. Die eingebauten LiPos waren zu leicht, zusätzlicher Ballast war zwingend erforderlich und brachte die notwendige Verbesserung. Das Boot lag nach der Gewichtszugabe zwar unter der vorgegebenen Wasserlinie des Bausatzes satt im Wasser und es gab auch bei schneller Kurvenfahrt keine übermäßige Krängung mehr. Die gewählte Akkukapazität ist völlig ausreichend, nach einer Stunde Fahrzeit waren noch 75 Prozent der Leistung vorhanden. Auch das RIB glitt ohne zusätzliche Unterstützung ins nasse Element und die ersten Manöver konnten gefahren werden. Durch den kleinen Akku beträgt die Fahrzeit mit Reserve lediglich zehn



Beleuchtungstest bei Nacht. Die Decksbeleuchtung entstand in Eigenfertigung aus Kleinleuchten vom Modellbau-Kaufhaus und ABS-Teilen. Die Suchscheinwerfer des Baukasteninhalts wurden vorbildnah ergänzt

Die EISWETTE wurde als erstes Schiff der DGzRS-Flotte einem Kentertest unterzogen. Außerdem ist sie der erste Kreuzertyp ohne Wohnbereich. Vorrangig ist sie an der nordfriesischen Küste sowie den Inseln und Halligen im Einsatz



Minuten. Die Wurfweite der Feuerlösch-einrichtung ist beachtlich und fasziniert die Zuschauer.

Mein Fazit

Trotz der geschilderten Schwachstellen beim Kit aus der ersten Auslieferungs-Charge, die inzwischen herstellerseitig behoben sein dürften, hat mir der Bau der EISWETTE viel Spaß bereitet. Bereits nur mit dem Baukasteninhalt lässt sich ein schmuckes Modell erstellen. ■

- 1) Bei der EISWETTE musste Ballast nachgelegt werden, um das Krängungsmoment auszugleichen. Mit dem RIB konnten direkt die ersten Manöver gefahren werden.
- 2) Der Bau der NOVIZE war mit einigen Umbau-Arbeiten verbunden. Das Deck unterhalb des Gummiwulsts wurde vom Bootskörper getrennt, um die Technik einbauen zu können. Weiteres Material hat man abgetragen, um Gewicht einzusparen. Das Innere der Gummiwülste wurde als Auftriebshilfe mit Bauschaum verfüllt.



Anzeigen

UHLIG
Designmodellbau

Herstellung und Verkauf eigener Schiffsmodelle, Zubehör und Figuren in 1:10

Telefon 02454 - 2658
www.dsd-uhlig.de

Elde
Modellbau

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

2002 - 2017
15 - Jahre
HHT

Howald
HOBBY - TECHNIK

Schiffs- & Funktionsmodellbau - Dampfschiff
Fernsteuerungen - Rohmaterial - Zubehör

Lerchenfeldstrasse 54 - CH-3603 Thun
Tel. +41 33 345 08 71 - Fax +41 33 345 08 72
www.hobby-technik.ch - info@hobby-technik.ch

www.SCHIFFSMODELLE-SHOP.de

JOJO Modellbau
Zinzendorfstrasse 20
99192 Neudietendorf

Katalog für 2,20 €
in Briefmarken

68 Seiten im A5-Format, 9,80 Euro zuzüglich 2,50 Euro Versandkosten

Jetzt bestellen

www.alles-rund-ums-hobby.de • 040 / 42 91 77-110

Auch digital als eBook erhältlich

smt

GfK-Rümpfe kommen aus Kiel
Direkt vom Hersteller - Made in Germany

Steinhagen Modelltechnik bietet ein sehr umfangreiches Angebot an GfK-Rümpfen für Modellschiffe. Darin enthalten sind auch die ehemaligen Rümpfe von Schaffer und Hasse, sowie Häger. Neben IG Lloyd Modellbauplänen finden Sie auch noch weiteres interessantes Zubehör. - Fordern Sie gleich den aktuellen Katalog an!

Sie erhalten Ihren Katalog gegen Einsendung von 25,- € in bar (Ausland 30,- €) an Steinhagen Modelltechnik - Thomas Steinhagen - Hagener Straße 18 - D-24148 Kiel

Weitere Infos unter www.steinhagen-modelltechnik.de - info@steinhagen-modelltechnik.de

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

ARKWOOD
Modell-Leisten und Zubehör

Besuchen Sie uns auf unserer Shopseite www.arkwood.de

G.K. Modellbau
HISTORISCHER MODELLBAU

Kataloganforderung an:
Elsestr. 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:

- PROXXON
- MICROMOT System
- 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.

- Echtpantbausätze 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

Das neue Heft erscheint am 18. April 2019.



Früher informiert:
Digital-Magazin
erhältlich ab
**05. APRIL
2019**

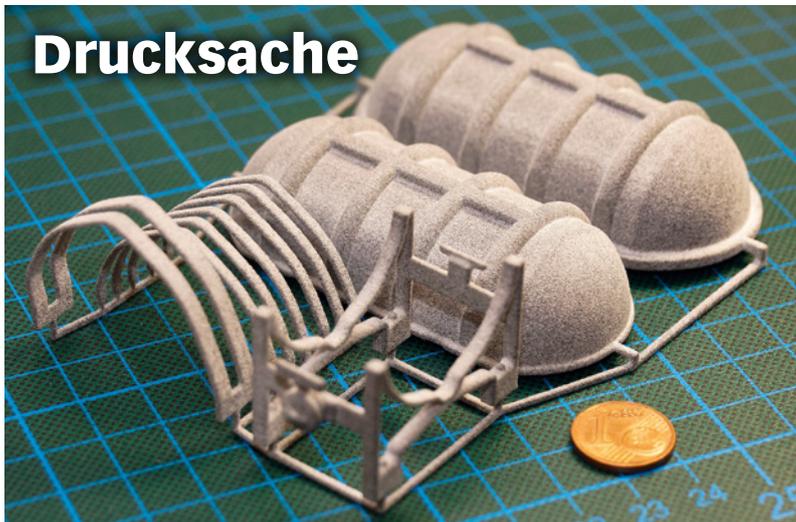
Detailarbeit

Das Streichholz verdeutlicht es: man kann auch feinste Details in minimaler Größe in Massen selber produzieren. Das ist keine neue Erkenntnis. Aber wie man beispielsweise die winzigen Bohrungen in den kleinen Kugelkopf bekommt, das Wissen teilt Jürgen Eichardt in der nächsten Ausgabe.



Schnell

Grenzschutzboote spielten für die ehemalige DDR eine große Rolle. Wir blicken aber nicht auf die politisch-historische Dimension zurück, sondern lassen uns von Dr. Günter Miel einen gelungenen Nachbau zeigen, der ebenso flott auf dem Wasser ist wie die einstigen Originale



Drucksache

Kai Rangnau erstellt an seinem PC die fantastischsten Vorlagen zum 3D-Drucken von typischen Ausrüstungsgegenständen für Schiffsmodelle. Schritt für Schritt dokumentiert er die Fertigung einer vorbildgetreuen Rettungsinsel und zeigt exemplarisch die Vorgehensweise.



Impressum

SchiffsModell

Service-Hotline: 040/42 91 77-110

Herausgeber
Tom Wellhausen

Redaktion
Hans-Henny-Jahn-Weg 51
22085 Hamburg
Telefon: 040 / 42 91 77-300
Telefax: 040 / 42 91 77-155
redaktion@schiffsmodell-magazin.de
www.schiffsmodell-magazin.de

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

Abonnement
Deutschland: 64,00 €
Ausland: 74,00 €

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

Leitung Redaktion/Grafik
Jan Schönberg

Chefredakteur
Mario Bicher
(verantwortlich)

Druck
Brühlsche Universitätsdruckerei GmbH & Co KG
Wieseck, Am Urnenfeld 12
35395 Gießen

Redaktion
Mario Bicher
Jan Schnare
Jan Schönberg

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.
Printed in Germany.

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

Autoren, Fotografen & Zeichner
Jürgen Eichardt
Bert Elbel
Helmut Harhaus
Dietmar Hasenpusch
Karsten Linder
Nico Peter
Matthias Schultz
Karl-Heinz Stecher
Günther Seherr
Jürgen Voss

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

Bezug
SchiffsModell erscheint elfmal im Jahr.

Einzelpreis
Deutschland: € 5,90
Österreich: € 6,70
Schweiz: sFr 11,80
Benelux: € 6,90
Italien: € 7,90

Verlag
Wellhausen & Marquardt
Mediengesellschaft bR
Hans-Henny-Jahn-Weg 51
22085 Hamburg

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

Grosso-Vertrieb
VU Verlagsunion KG
Meßberg 1
20086 Hamburg

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

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.

Verlagsleitung
Christoph Bremer

Anzeigen
Sebastian Marquardt (Leitung)
Sven Reinke
anzeigen@wm-medien.de

wellhausen
&
marquardt
Mediengesellschaft

Das Sortiment

NEU
Florida



2019



Düsseldorf



San Diego



www.ro-marin.com

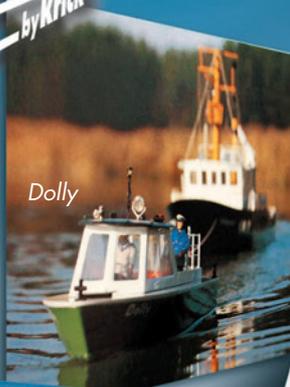
 **Made in Germany**



Paula



Katja



Dolly



Antje



Najade



Happy Hunter



Comtesse



krick - Hauptkatalog
mit Neuheiten und
Romarin-Sortiment
10,- Euro
(Ausland 20,- Euro)



Sea Jet
Evolution

krick

Modellbau vom Besten

Klaus Krick Modelltechnik
Inhaber Matthias Krick
Industriestr. 1 · 75438 Knittlingen

Weitere Infos und viel Zubehör finden Sie im aktuellen RO-marin-Katalog, den sie gegen 1,45 Euro Briefmarken (Ausland 3,70 Euro) anfordern oder kostenlos auf www.krick-modell.de herunterladen können.

Neuheiten - im Fachhandel erhältlich
Mehr Infos unter www.aero-naut.de/neu



Kistenset geschlossen
Bestell-Nr. 5819/21



Kabeltrommelset mit Litze
Bestell-Nr. 5819/26



Kistenset offen
Bestell-Nr. 5819/31



Kettentrommel mit Ankerkette
Bestell-Nr. 5819/16

Neue Beschlagteile passend z.B. für unsere Fischfangflotte:



Fischkutter Jule
Bestell-Nr. 3045/00



Fischkutter Anna 3
Bestell-Nr. 3076/00



Fischkutter Delphin
Bestell-Nr. 3056/00



Fischkutter Möwe
Bestell-Nr. 3091/00

