

60. Geburtstag Der SMC-Hamburg lässt vorfahren

SchiffsModell



7 Juli 2023

8,50 EUR

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

SchiffsModell

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN SCHIFFSMODELLBAU



STANDMODELL



KOMPLETT GEDRUCKT
Holländisches Stahlboot
MEANDER

Das neue Feuerlöschboot von SG-Modellbau

FLORIAN 1



FERTIG GEBAUT
Forschungsschiff
YEMOJA - Teil 2

GUTES ENDE



BAUPLAN

**SCHNELLER
EINSATZ**
LCS-11 SIOUX CITY



GEMÄCHLICH
Schlepper IMARA
mit Dampf

PORTRÄT

Die Modellbauzeitschrift für Nutzfahrzeug-Freunde



TRUCKS & DETAILS

Kennenlernen für 8,50 Euro



JETZT BESTELLEN

www.trucks-and-details.de/kiosk

Service-Hotline: 040/42 91 77-110

ABO-VORTEILE IM ÜBERBLICK

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





Sommerzeit ist Urlaubszeit

Liebe SchiffsModell-Leserinnen und -Leser

War das schön, bereits Anfang Mai den Sommerurlaub zu genießen. Während in meiner Wahlheimat Hamburg die gefühlten Temperaturen noch einstellig blieben, schickte die Sonne herrlich wärmende Strahlen an die Strände der Côte d'Azur – meiner Urlaubsregion. Norddeutsches Wetter hat seinen unwiderstehlichen Charme, aber einmal im Jahr darf es gerne andere Eindrücke geben. Am liebsten mit einer Auszeit am Mittelmeer.

Besonders nachhaltige Eindrücke hinterließ der diesjährige Besuch von St. Tropez auf mich, eine der Perlen unter den französischen Mittelmeerstädten. Klein, fein und im Mai nicht von Touristen wie mir überlaufen. Selbst im pittoresken Hafen bot sich noch Platz für die eine oder andere Megayacht. Das lag vermutlich daran, dass in Cannes gerade die berühmten Filmfestspiele anstanden und so mancher

Eigner mit Schiff beim dortigen Stelldichein nicht fehlen wollte. Mir war's recht, bot sich damit doch die seltene Gelegenheit, einzelne Megayachten unverstellt in ihrer ganzen Pracht bewundern zu können.

Im Urlaub SchiffsModell lesen und in Häfen nach Vorbildern Ausschau halten – es kann kaum Schöneres geben.

In **SchiffsModell** berichten wir regelmäßig über Original-Yachten und ich finde es immer wieder erstaunlich, welche

technischen Feinheiten in diesem Bereich des Schiffsbaus Standard sind oder zukunftsweisend erstmals eingesetzt werden. In einem Artikel lassen sich die Dimensionen, die so eine Megayacht hat, aber nicht annähernd abbilden. Angaben von Schiffslängen, und wir sprechen hier von 30, 40 oder 50 m, sagen wenig über das reale Volumen aus. Steht man vor einer Megayacht, wirkt diese breiter und ihre Bordwände ragen höher, als man sich das in Gedanken vorstellt: mindestens haushoch und meist erkennbar mehr. Das sind imposante Ausmaße, gepaart mit einem eleganten Erscheinungsbild.

So ein Original als Modell nachzubauen, das hat schon seinen Reiz. Ich kann die Yacht-Modellbauer da sehr gut verstehen. Ein gelungenes Beispiel – wenn auch von einem kleineren Vorbild – finden Sie mit dem MEANDER in dieser Ausgabe. Lassen Sie sich davon gerne inspirieren. Ich wünsche Ihnen jedenfalls viel Vergnügen beim Lesen von **SchiffsModell** und einen schönen Sommerurlaub.

Herzlichst, Ihr

Mario Bicher
Redaktion **SchiffsModell**

Das Schnupper-Abo

3 FÜR 1

Drei Hefte zum
Preis von einem

60. Geburtstag Der SMC-Hamburg lässt

7 Juli 2023

SchiffsMo

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN SCHIFFSMO

SchiffsModell



STANDMODELL

KOMPLETT GEDRUCKT
Holländisches Stahlboot
MEANDER

Das neue Feuerlöschboot von SG-Modellbau

FLORIAN 1



FERTIG GEBAUT
Forschungsschiff
YEMOJA - Teil 2



BAUPLAN

SCHNELLER
T7
5-1
0



GEMÄCHLICH
Schlepper IMARA
mit Dampf

PORTRÄT

Jetzt bestellen!

www.schiffsmodell-magazin.de/kiosk

040/42 91 77-110

ABO-VORTEILE
IM ÜBERBLICK

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

FLORIAN 1

Neues Feuerlöschboot von SG-Modellbau

10



Inhalt Heft 7/2023

MOTORSCHIFFE	10	FLORIAN 1 Titel Das neue Feuerlöschboot im Maßstab 1:20
	16	ROSALIE Ein Edel-Tug in Mahagoni aus der Schweiz
	18	Schlepper IMARA Titel Porträt eines Klassikers mit zwei Dampfmaschinen
	26	Einzelstück Die MEBO 2 vom Piratenradio Radio Nordsee International
	34	LCS-11 Titel Baubericht des Küstenvorfeld-Kampfschiffs SIOUX CITY mit Downloadplan
	56	MEANDER Titel Vom Original zum Modell komplett aus dem eigenen 3D-Drucker
	68	YEMOJA Titel Im zweiten Teil des Bauberichts wird das Forschungsschiff fertig
<hr/>		
BAUTECHNIK	64	Augen auf Selbstgemachte Schutzbrillenbox mit Downloadplan
<hr/>		
SCENE	6	Bild des Monats Versorger MARIDIVE III
	24	Wir kommen! Das 4. Internationale Rettertreffen am Springhorstsee in Burgwedel
	28	Mister Miniaturformat Porträt von Jürgen Nowak und seinen Kartonmodellen im Maßstab 1:500
	44	Der 60. Geburtstag Titel Das Jubiläums-Schaufahren vom SMC-Hamburg in Pflanzen und Blumen
	48	Das Krafftei Hafenschlepper NEW RIVER
	52	Wechselvolle Geschichte Schiffe und Schiffsmodelle aus Neustadt in Holstein
	66	Modellbau Live! Saisonauftritt in Bad Bramstedt in Schleswig-Holstein
<hr/>		
RUBRIKEN	8	Logbuch – Markt & Szene
	32	SchiffsModell-Shop
	74	Vorschau/Impressum



Ein langes Leben

Der SMC Hamburg feiert in diesem Jahr seinen 60. Geburtstag. Bei strahlendem Wetter wurde das mit einem Schaufahren am 13. und 14. Mai in Planten un Blumen zelebriert. Fast ebenso alt ist das Vorbild des Versorgers, der 1966 bei J. G. Hitzler in Lauenburg als NVG 6 vom Stapel lief. Matthias Hintze hat das Modell mit dem GFK-Rumpf der HOLSTENTOR im Maßstab 1:50 gebaut. Allerdings hat er nicht den Lebensabschnitt gewählt, den sie mit der klassischen grauen Lackierung für die Offshore Supply Association fuhr. Denn 1978 wurde das Schiff nach Ägypten verkauft, in MARIDIVE III umbenannt und blau gestrichen. Es folgte ein langes zweites Leben. Erst 2012 wurde das Schiff endgültig zum Abbruch verkauft.





QR-CODES SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE SCHIFFSMODELL-APP INSTALLIEREN

Swift Boat

RTR-Neuheit von Horizon Hobby

Die Firma Horizon Hobby hat seit Neuestem das PCF MARK I von Pro Boat im Angebot. Die echten Patrol Craft Fast – auch bekannt als Swift Boats – waren 50-Fuß-Boote aus Aluminium. Ab 1965 wurden sie bei der US-Navy in Dienst gestellt. Ihre Aufgabe war auf dem umfangreichen Wasserstraßennetz Vietnams die Kontrolle des Schiffsverkehrs und die Unterbindung von Waffen- und Nachschublieferungen. Das RTR-Modell MARK I ist im Maßstab 1:25 und vollständig ausgestattet. Zwei 390er-Bürstenmotoren mit Aluminiumkühlkörpern sorgen für eine maßstabsgetreue Geschwindigkeit. Die mitgelieferte Spektrum-SLT3-Fernsteuerung und der 40-Ampere-ESC/RX-2-in-1-Fahrtenregler ermöglichen eine zuverlässige Steuerung des Modells. Die LED-Beleuchtung des Boots kann direkt vom Sender aus eingeschaltet werden. Das MARK I ist fertig lackiert und mit vielen Ausrüstungsteilen versehen. Nur ein eigener 3s-LiPo-Akku muss eingebaut werden. Das Boot kostet 369,99 Euro. www.horizonhobby.eu



Schön geschliffen

Schleifhilfe von JOJO-Modellbau

Einen Schleifpapierhalter der Firma Faller hat JOJO-Modellbau im Angebot, der für Schleifwinkel von 45° und 90° geeignet ist. Ein Werkstückschlitten sitzt beweglich vor dem Schleifpapier und sorgt für einen exakten Winkel. Das Schleifpapier wird mit doppelseitigem Klebeband am Halter befestigt, der ebenfalls mit 45° oder 90° eingestellt werden kann. Das Gerät kostet 6,95 Euro. www.schiffsmodelle-shop.de





ANDROID APP ON
Google play

Erhältlich im
App Store



QR-CODES SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE
SCHIFFSMODELL-APP INSTALLIEREN



FÜR PRINT-ABONNENTEN
INKLUSIVE

Zuwachs

Neue Besatzung vom Modellbau-Kaufhaus

Nachwuchs bei der Besatzung im Maßstab 1:22,5 gibt es beim Modellbau-Kaufhaus. Die drei Neuen stammen aus dem 3D-Drucker. Die Auslieferung erfolgt mit Druckstützen, die leicht entfernt werden können. Die Figuren sind unbemalt und können dadurch unterschiedlichen Verwendungszwecken angepasst werden. Sie haben eine Höhe von 80 bis 85 mm und kosten 8,95 Euro pro Figur. www.modellbau-kaufhaus.de



175 Jahre deutsche Marine

Deutschland zur See von Koehler & Mittler



Im Revolutionsjahr 1848, vor genau 175 Jahren, verfügte die erste Nationalversammlung in Frankfurt am Main die Gründung einer Reichsflotte. Das hochwertig gestaltete

Buch erzählt die abwechslungsreiche deutsche Marinegeschichte von damals bis heute von einem ihrer versiertesten Kenner, Dr. Guntram Schulze-Wegener. Der Journalist und Historiker ist Autor zahlreicher Veröffentlichungen zur Militär- und Marinegeschichte. Der Verlag Koehler & Mittler hat sein Buch „Deutschland zur See“ als komplett überarbeitete vierte Ausgabe neu herausgegeben. Es hat 240 Seiten und kostet 44,95 Euro. www.koehler-mittler.de

Saar-Tradition

Traditionsschiffstreffen in Saarbrücken

Vom 25. bis 27. August 2023 findet das erste Traditionsschiffe-Festival Saar-Tradition in Saarbrücken statt. Das Saarland und Lothringen haben eine lange Binnenschiffahrts-Tradition. Anfang des 20. Jahrhunderts war der Höhepunkt der Saarschiffahrt erreicht. Verwendet wurde die Peniche, ein für das gesamte Kanalnetz in Frankreich optimierter Schiffstyp. Damals waren rund 270 Penichen in Saarbrücken registriert. Ursprünglich als Penichen-Treffen geplant, haben sich bereits zwölf Traditionsschiffe angemeldet. Ein attraktiver Mix an Schiffstypen: Güterlastschiffe, Fahrgastboote, ein Postschiff, Schlepper, eine Luxemotor (holländisches Frachtschiff), eine Barkasse und sogar ein Polizeiboot. Die Saar-Tradition lässt ein Wochenende lang wieder ein Bild von Saarbrücken „wie damals“ entstehen. Besucher können die Schiffe besichtigen und ein vielseitiges Programm erleben, dessen Höhepunkt die Schiffsparade am Samstagnachmittag sein wird. www.saar-tradition.eu





Das Feuerlöschboot FLORIAN 1 von SG-Modellbau – Teil 1

Brandneu

Text und Fotos:
Helmut Harhaus

Wenn die Autobauer ein neues Modell konstruieren, dann werden zuvor immer ein paar Handmuster gebaut. Mit diesen Prototypen in Tarnlackierung wird der neue Wurf getestet und nötige Änderungen vorgenommen. Das sind die sogenannten „Erlkönige“ – streng geheim und bestens gehütet. Genauso spannend ist es, sich mit einem Schiffsmodell-Erlkönig zu beschäftigen. **SchiffsModell**-Autor Helmut Harhaus lüftet das Geheimnis.

Endlich ist es raus. Stefan Graupner hatte beschlossen, die Schiffsmodell-Szene mit einem neuen Modell zu bereichern. Die FLORIAN 1 wird demnächst das Angebot von SG-Modellbau erweitern. Ich hatte das Glück, diese Neuheit auf den Tisch zu bekommen. Meine Aufgabe war es, das erste Modell zu bauen, die Bauanleitung zu verfassen und natürlich auf die Plausibilität aller Bauschritte zu achten. Passt alles, fehlen Teile, was hat sich der Konstrukteur bei dieser oder jener Lösung gedacht, welche Lösungsmöglichkeiten bei technischen Herausforderungen fallen einem dazu ein und so weiter. Das war spannend – und darüber möchte ich hier berichten. So entstand in meiner Werkstatt die allererste FLORIAN 1.

Das Modell

Mit der FLORIAN 1 wollte Stefan Graupner nun ein kleines, hochwertiges Funktionsmodell einführen, das im Maßstab 1:20 einer Original-Bootskonstruktion angelehnt ist. Wer sich etwas auskennt, dem fällt sofort das prägnante Design auf. Mit Hilfe von Google hat man auch schnell das Vorbild gefunden: DAMEN STAN PATROL 1605. Die niederländische Werft hat mit dem Typ 1605 ein schnelles Patrouillenboot in der Produktion, das verblüffend ähnlich aussieht. Natürlich gibt es Änderungen: Das Original hat einen Zweistrahl-Jet-Antrieb, unser Modell nur einen Propeller. Der achtere Rumpfbereich ist dementsprechend anders geformt, im Bug der 1605 ist die Back tiefer gesetzt und kann mit leichten Waffen ausgerüstet werden. Aber dennoch –

die Ähnlichkeit ist nicht zu leugnen. Man könnte also auch aus der FLORIAN 1 ein graues Patrouillenboot bauen.

Für Stefan Graupner war es wichtig, dem Modellbauer ein Set mit hochwertigen und weit vorgefertigten Bauteilen zur Verfügung zu stellen, das schnell gebaut werden kann und ein gutes Fahrmodell darstellt. Der Modellbauer soll Freude am Bau und am Betrieb haben, denn es ist kein Billig-Modell und kommt auch nicht aus China. Die Bauanleitung ist umfangreich. Ich habe eine von vielen möglichen Baumethoden empfohlen, zudem Tipps und Hinweise für die Ausführung mit einfließen lassen. Jeder baue so, wie er es gelernt hat, üblicherweise macht und für die Methode er ausgerüstet ist. Somit ist meine Bauanleitung nur



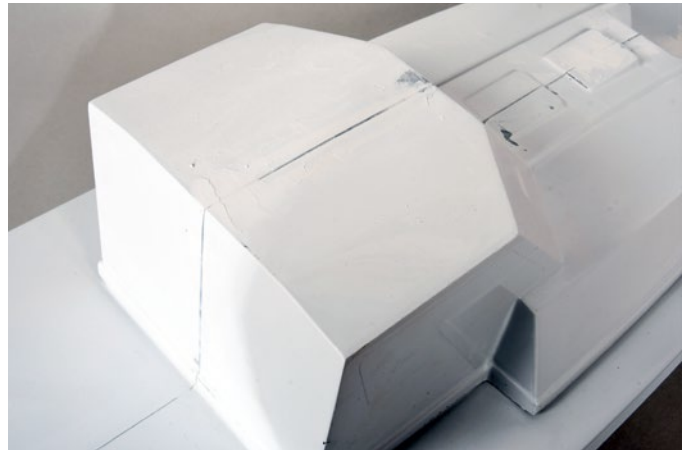
Als Vorbild für FLORIAN 1 kann man den DAMEN STAN PATROL 1605 erkennen



Der beiliegende GFK-Rumpf ist von hervorragender Qualität



Sehr viele Anbauteile stammen aus dem 3D-Drucker



Die Formteile-Nähte der GFK-Anbauteile werden gespachtelt und geschliffen

ein Vorschlag, den ich beim Bau des Prototypen zusammengestellt habe. Aber ein Vorschlag, der funktioniert, wie man den Fotos entnehmen kann. Es gibt zudem Klebeempfehlungen, damit die unterschiedlichen Materialien sachgerecht verbunden werden können.

Set-Inhalt

Im Set finden wir einen hervorragend laminierten Rumpf. Die sauber ausgeformten Kanten und Ecken, exakt eingebrachtes Laminat-Gewebe und eine sehr gute Oberfläche erinnern an eine Qualität, die man früher nur bei Flugmodellen gewohnt war. Der Aufbau ist ebenfalls ein Laminat-Teil. Auch hier wurde großer Wert auf die GFK-Qualität gelegt, damit der Bau schnell und problemlos gemeistert werden kann. Dem Set liegt ein Bootsständer aus Depron bei – passgenau gefräst. Nun ja, jetzt. Denn mein erstes Muster stammte wohl noch von einem anderen Modell. So gab's die erste Fehlermeldung, was sofort korrigiert wurde.

Das Zubehör ist vielfältig: Die Drähte für die Reling und Handläufe sind aus VA-Stahl und passgenau vorgebogen. Sie müssen hart verlötet werden. Viele Anbauteile, wie die Fender, die Lüftungshäuser, die Sitzschalen, die Poller bis hin zu den Scheibenwischern sind 3D-Druckteile in

guter Qualität. Die Anbauteile für das Brückenhäuser, wie Dach, Blende, Seitentanks, Schränke, Ruderhaus-Konsolen sind vorgefräste Teile, die man einer Polystyrol-Platte entnehmen kann. Diese sind nummeriert – in der Bauanleitung findet man die Verweise auf diese Teile-Nummern. Aus fertig abgelängten und vorgebogenen Messingrohren wird der Mast gelötet. Die Fensterrahmen des Brückenhäuses sind fix und fertig gefräst und müssen später nur noch aufgesetzt werden.

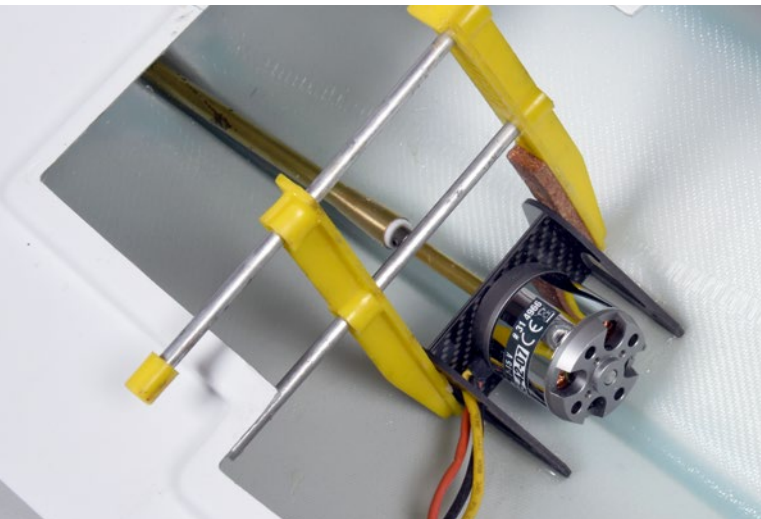
Außerdem liegt ein kleiner, 3D-gedruckter Löschmonitor bei. Wir haben bei diesem Prototypen jedoch einen funktionstüchtigen Löschmonitor verbaut, der im Zubehör bei SG-Modellbau separat angeboten wird. Für den technischen Rumpfaufbau liegt eine fertig gefräste Motorhalterung aus CFK bei. Für das Servo gibt es eine Halterung aus Holz. Ebenso werden eine Ruderanlage und eine Wellenanlage mitgeliefert. Diese sind jetzt qualitativ für den Betrieb als Fahrmodell ausgelegt – also nicht eine der undichten Versionen, die nur für Standmodelle geeignet sind. Das war mein nächster Einspruch am Baukasteninhalt. Denn die vorgesehene Wellenanlage war völlig unbrauchbar für einen Fahrbetrieb. Durch die beiden offenen Micro-Kugellager konnte man

durchpusten. Wasser wäre unweigerlich in den Rumpf gelaufen. Würde man die Wellenanlage per Fettfüllung abdichten, ginge zum einen Antriebsleistung verloren und zum anderen würden Fettanteile nach außen dringen. Folglich wurde eine Jedamski-Welle dem Bausatz beigelegt. Die hält ein Leben lang.

Der Bau

Um eine gute Ablage zu haben, setzt man zuerst den Bootsständer zusammen. Die Depron-Teile sind passgenau gefräst, werden zusammengesteckt und verklebt. Mit Moosgummi wird die Auflage gepolstert. Ich habe mit den groben Arbeiten begonnen. Der Rumpf und der Brückenaufbau sind GFK-Teile. Und wie bei GFK-geformten Teilen üblich, gibt es eine kleine Naht an der Formen-Trennstelle. Diese sollte man verschleifen und, wo nötig, nachspachteln und nachschleifen. Das kann mit einem Schleifklotz von Hand gemacht werden, einfacher geht es mit einem Schwingschleifer. Die Kanten des Rumpfausschnitts sind sauber und bedürfen keiner Nacharbeit.

Im hinteren Deck müssen zwei Ausschnitte angefertigt werden. Diese werden benötigt, um an die Technik, speziell die Ruderanlage zu kommen. Zur Abdeckung der Luke liegt eine 129 x 129 mm



Mit einem starren Messingrohr als Kupplung werden Welle und Motor sorgfältig ausgerichtet



Der Antriebsstrang und das Saugrohr für die Löschanlage sind fertig eingearbeitet

große GFK-Platte bei, die mit Riffelprägung dekoriert ist. Diese ist jedoch recht dünn und für sich nicht tragfähig und stabil genug. Aus diesem Grunde sägen wir die Zugänge zirka 10 mm kleiner aus, als die Riffelplatte groß ist. Das ausgesägte GFK-Decksteil verkleben wir mit der Riffelplatte. So wird das Ganze stabil und zentriert sich im Ausschnitt.

Für den hinteren, kleinen Ausschnitt bauen wir die Abdeckung ebenso. Auf das ausgesägte Decksteil kleben wir eine Polystyrolplatte, die rund 5 mm übersteht. Zum Kleben dieser großflächigen Teile haben wir Montagekleber verwendet. Zum Ausschneiden eignet sich gut eine kleine Trennscheibe mit Diamantbesatz. Nun stellte sich die Frage, wie die Lukenabdeckungen zu befestigen sind. Der Bausatz gab dazu keine Lösungsvorschläge. Zur Fixierung der Luken gibt es viele Möglichkeiten. Ich habe die magnetische gewählt. Zur Beschreibung und Vorbereitung komme ich später.

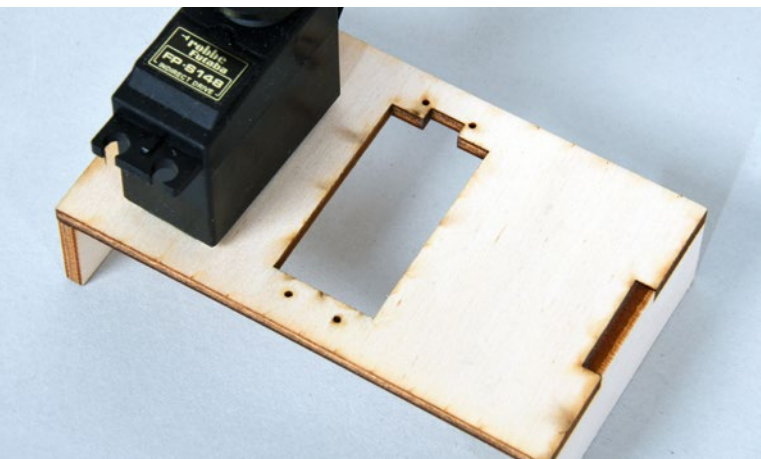
Der Antrieb

Nun können in den Rumpf die Ruderanlage und die Welle eingebaut werden. Beide Anlagen sind dicht und für den Einsatz als Fahrmodell konzipiert. Dazu werden die entsprechenden Löcher in den Rumpf gebohrt. Wir haben einen dünnwandigen GFK-Rumpf vorliegen, da sollte man nicht gleich einen 8-mm-Bohrer verwenden. Lieber zuerst klein vorbohren und dann vorsichtig aufreiben oder -feilen. Die Ruder- und die Wellenanlage werden ausgerichtet. Man kann das mit Papp-Schablonen fixieren oder mit Klebeband. Bis jetzt nur fixieren, noch nicht verkleben.

Gleichzeitig baut man den CFK-Motorträger zusammen und flanscht den gewünschten Motor an. Um eine ordentlich fluchtende Welle im Schiff einzubauen, müssen die Motorachse und die Welle beim Einbau exakt ausgerichtet sein. Meine Methode: Man fertigt sich ein Messingrohr, das die Innenmaße von

Wellen- und Motorachsen-Durchmesser hat. In diesem Fall: Wellendurchmesser 4 mm, Motorwelle 5 mm. Man nimmt also ein Rohr in der Dimension 6 x 0,45 (macht innen 5,1 mm) und schiebt/klebt einseitig ein Rohr 5 x 0,45 (macht innen 4,1 mm) ein. Dieses „Richtrohr“ sollte so lang sein wie die später verwendete Kupplung. Als Kupplung habe ich eine PowerGrip verwendet.

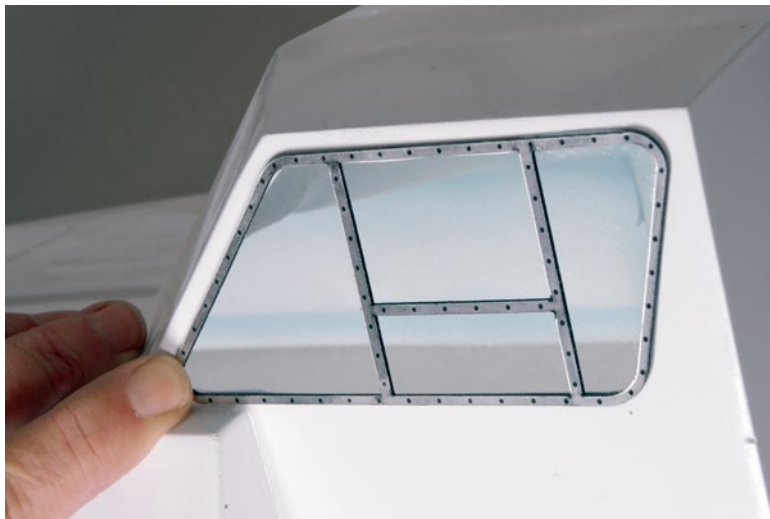
Nun können wir den Motor zur Welle ausrichten. Passt alles, wird das Konstrukt mit Tape fixiert und mit wenigen Klebepunkten eingebaut. Dafür empfiehlt sich ein Zweikomponenten-Kleber. Ist alles nach 24 Stunden fest, prüfen wir nochmals den Rundlauf und die Flucht. Sollte sich etwas verschoben haben, könnten man alles nochmal trennen – daher zuerst nur mit kleinen Klebepunkten anheften. Passt alles, sollte man die Rumpfdurchbrüche mit Ruder- und Antriebswelle großflächig mit einer Matte und Epoxy-Klebeharz stabilisieren, be-



Die Konsole für das Ruderservo ist aus Holz und sollte wasserfest gestrichen werden



Auf Deck wird rund um das Boot eine Winkelleiste aufgesetzt



Mit den vorgefrästen Fensterrahmen werden die Ausschnitte am Aufbau angezeichnet



Zum Ausschneiden der Fensteröffnungen nimmt man am besten eine Diamanttrennscheibe

festigen und abdichten. Dafür haben wir Zweikomponenten-Kleber verwendet.

Zur Motorauswahl

Ich hatte zuerst von Multiplex den ROXXY C35-42-07 an 11,1 V und 3s sowie den dazugehörigen Regler BL-Control 940-6 verbaut. Es ist mir aber nicht gelungen, die Programmierung so zu optimieren, dass der Motor im untersten Drehzahlbereich und ganz langsamer Fahrt sauber lief. Bei Vollgas gab es keine Probleme, aber langsam mochte er nicht. Das braucht man jedoch. Besonders beim An- oder Ablegen, Manöverfahrt und um das Modell beim Spritzen mit der Löschkanone auf Position zu halten, wenn der Rückstoß den Rückwärtsgang einlegt. Wir haben dann den Antrieb ausgetauscht gegen den actro-n 35-4-790 von aeronaut mit dem Regler actro-marine 30A. Und mit diesem Antrieb sind jetzt auch Drehzahlen unter 100 U/min in schönstem Rundlauf möglich. Es lohnt sich also, zu experimentieren.

Die Konsole für das Ruderservo kann nun mit Holzleim zusammengeleimt werden. Wir empfehlen, diese Holzkonstruktion mit einem Kunststoffsiegel zu lackieren. Es ist nicht ausgeschlossen, dass es mal nass wird. Und dann würde das Holz aufquellen und bald zerstört sein. Nun kann man die Konsole positionieren und einbauen. Beim Positionieren kann man sich des beiliegenden Rudergestänges bedienen, das gibt dann die Position vor. Möchte man den Innenraum anders ausbauen, ist man in der Position frei und muss dann ein eigenes Rudergestänge danach anfertigen. Beim Einbau gehen wir auch hier wieder wie beim Einbau der Motorhalterung vor.

Wird ein funktionstüchtiger Löschmonitor verbaut, brauchen wir noch die Saugleitung. Dafür wählten wir ein Kupferrohr mit 6 mm Außendurchmesser und die entsprechenden Kupfer-Fittings, die nicht im Baukasten-Inhalt waren. Das Rohr haben wir mit den Fittings

weich verlötet. An entsprechender Stelle wurde neben dem Kiel der Rumpf mit 6 mm geöffnet und das Saugrohr eingepasst. Auch das wurde dann verklebt und anschließend mit Matte stabilisiert.

Auf das Deck, entlang der Rumpfkante, wird ein Kunststoff-Winkelprofil geklebt. Das geht ganz gut, wenn man das Profil in kleinen Sektionen anklebt. Immer nur zirka 50 mm mit Sekundenkleber benetzen, andrücken, gegebenenfalls mit Aktivatorspray das Aushärten beschleunigen und dann die nächste Sektion verkleben. Zum weiteren Rumpf-Ausbau kommen wir später. Das Wesentliche ist montiert.

Das Brückenhaus

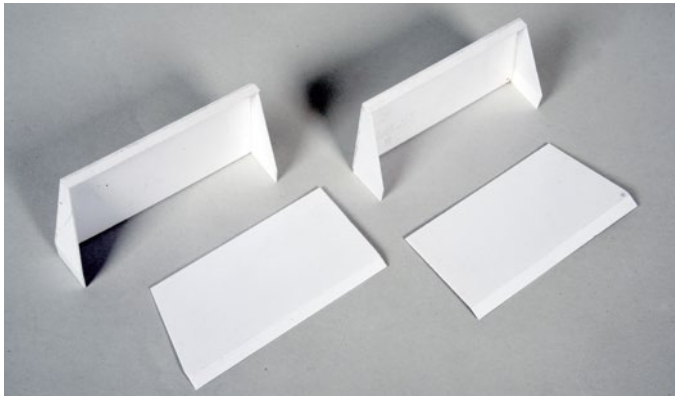
Wenden wir uns dem Brückenhaus zu – ebenfalls ein dünnwandiges, leichtes GFK-Laminat-Teil. Wir müssen als Erstes die Fenster öffnen. Im Laminat sind die Fensterumrisse durch feine Ritzung gekennzeichnet. Zur Sicherheit suchen



Eventuelle Ungenauigkeiten werden durch die Fensterrahmen verdeckt



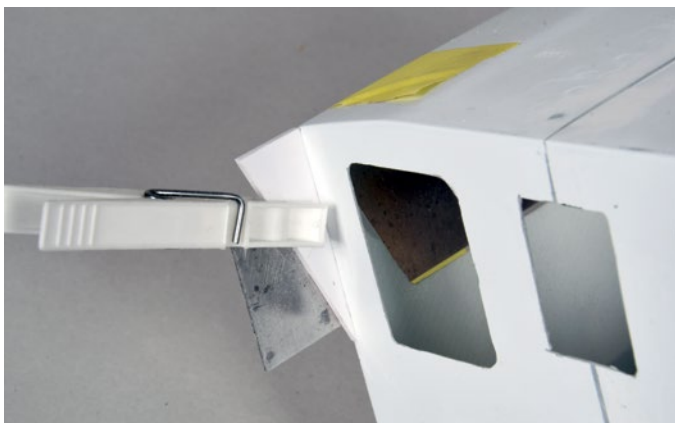
Abgeplatztes Laminat wird mit Sekundenkleber repariert und verschliffen



Die beiden Seitentanks werden aus Polystyrol-Frästeilen gebaut



Aus Reststücken werden Bodenplatten zur besseren Stabilität und Montage eingeklebt



Mit einer Aluplatte als Montagehilfe wird der Abschluss der Brücke angeklebt



Mehr geht nicht: Das Dach vom Steuerstand muss trocknen

wir die entsprechenden Fensterrahmen (fertige Frästeile) heraus, legen diese auf die Fenster-Position und markieren mit einem dünnen Filz- oder Bleistift den inneren Rand – also den Fensterausschnitt. Ist alles soweit vorbereitet, können wir die Fenster aussägen. Da es ein dünnwandiges Laminat ist, empfiehlt sich der Einsatz einer diamantbestückten Trennscheibe. Bei den Rundungen schneidet man nur bis zum Ansatz des Radius. Dann setzt man einen kleinen diamantbesetzten Frässtift oder eine diamantbesetzte Rundfeile ein und trennt damit das überschüssige Material aus der Ecke heraus.

Da wir dünnes Laminat vor uns haben, kann es sein, dass sich die weiße, hauchdünne Deckschicht durch das Schneiden von Laminat löst. Wenn die Ausplutzer nicht zu groß sind, macht das nichts – sie werden ja durch den Fensterrahmen später abgedeckt. Sind sie größer, sollte man diese beispachteln. In jeden Ausplutzer sollte man dünnflüssigen Sekundenkleber einträufeln, der sich zwischen die Schichten zieht und diese wieder miteinander verbindet. Wenn nötig, wird nach der Trocknung etwas nachgeschliffen.

Anbauteile

Nun bauen wir die Seitentanks, die an Back- und Steuerbord neben dem Brückenhause stehen. Dazu findet man ausgefräste Platten im Set. Die Teile 12 sind geringfügig höher als die Teile 13. Denn diese Außenteile werden ja abgewinkelt und brauchen deshalb mehr Höhe. Wir haben die Teile 12 mit scharfem Cutter an der Abwinkelung leicht eingeritzt. Bitte nicht durchschneiden! An der Ritzung kann man die Wände sauber abkanten. Da alles aus Polystyrolplatten gebaut wird, empfiehlt sich ein Lösungskleber. Zur Stabilisierung wurde aus Reststücken ein Stück Bodenplatte eingeklebt.

Aus Frästeilen bauen wir den Erste-Hilfe-Schrank. Er wird später seinen Platz neben der Brückentür finden. Als Nächstes wird das Steuerhaus komplettiert. Aus je zwei gedoppelten Dreiecken wird die Seitenwand-Verlängerung gebaut und gegen das Steuerhaus geklebt. Hier verkleben wir Laminat mit Polystyrol. Damit die Teile in der richtigen Position abbinden können, klammert man eine dünne Aluplatte, die zur Trennung eingefettet wird, außen gegen die Seitenwand und die Dreiecke dagegen. Damit ist die Flucht gegeben.

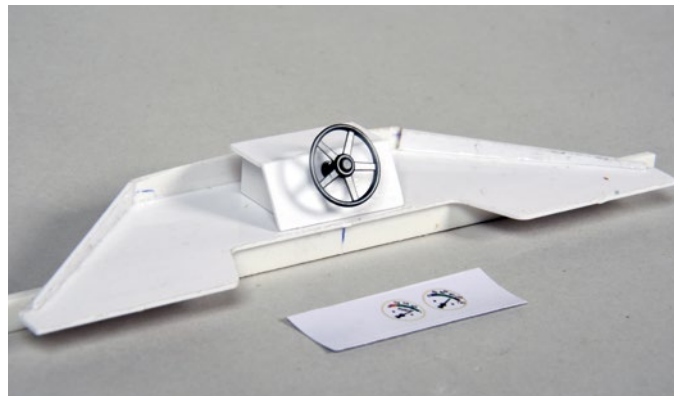
Das Dach

Als Nächstes kann das Dach aufgeklebt werden. Es hat deutlichen Überstand und ist beidseitig abgekantet. Man zeichnet die Position des Steuerhauses und die Position der Abkantung auf das Dachteil. Das Steuerhaus ist etwa 145 mm breit, die Dachplatte 165 mm. Daraus ergibt sich ein Überstand von 10 mm beidseitig. Die mittlere Sektion ist zirka 78 mm breit, die abzukantenden Seiten je 43,5 mm. Mit scharfem Cutter leicht einritzen und dann am Ritz abkanten. Es ist nicht viel, es wird lediglich um zirka 10° abgewinkelt. Auch für diese großflächige Verklebung empfehle ich eine Fixierung mittels Klemmen, bis alles fest ist.

Dieses aufgesetzte Dach wird mit einer Blende umfasst. Die Polystyrolplatten der Blende finden sich unter den Frästeilen. Die achteren stehen senkrecht zum Dach, die seitlichen ebenfalls, die vorderen dienen als Sonnenblende und sind schräg angebaut. Man klebt zuerst die hintere, mittige Blende an. Wenn die ausgehärtet ist, fügt man unter Berücksichtigung der Abkantung von 10° die hinteren Blenden links und rechts an. Daran schließen sich die seit-



Die Blenden für das Brückendach halten besser mit einer zweiten Schicht



Die Innenausstattung für die Brücke wird vorbereitet



Mit Kunststoffprofilen und Magneten sind die Decksluken vor Spritzwasser geschützt



Freuen Sie sich auf den zweiten Teil im nächsten Heft

lichen Platten an. Vorne wird es dann etwas kompliziert, denn die drei Elemente stehen zueinander mit zirka 45° Schräglage und 10° der Abkantung. Ich empfehle, zuerst das mittlere Element anzukleben. Dann fertigt man sich eine Schablone aus Papier mit der Form der beiden seitlichen Elemente an. Passt das wie gewünscht, überträgt man diese Form auf die Polystyrolplatten, schneidet diese aus, passt sie an und fügt sie ein. Alle Platten und Stöße sollte man sowieso nach dem Austrocknen sauber nachspachteln und verschleifen. Die Platten der Blende lassen sich viel besser ansetzen und verkleben, wenn man sie aufdoppelt. Aus Resten schneidet man sich schmale Streifen und klebt diese so von hinten auf die Blenden-Teile, dass ein Spalt von 1 mm (Plattenstärke Dach) frei bleibt. In diesem Schlitz zentriert sich automatisch die Dachplatte.

Ist diese Hürde genommen, kann man die Teile für das Innere des Steuerhauses vorbereiten: Da gibt es die Bodenplatte (Fußboden) aus dünnem GFK-Laminat. Darauf sind die beiden Stühle des Steuerstands zu befestigen. Vorne, zum Einbau unterhalb der Fensterfront, wird die Platte vorbereitet. Auf

diese Trägerplatte wird später die Instrumentenkonsole angebracht. Und wiederum auf dieser baut man sich aus Resten einen kleinen Pultaufbau für das Steuerrad und die Instrumente. Aber noch nichts von all dem einbauen. Denn zuerst müssen die Fenster und Fensterahmen rein. Das passiert aber erst nach der Lackierung.

Decksplatten

Wenden wir uns nun der Fixierung der achteren Rumpfausschnitte zu. Da gibt es sicherlich viele Möglichkeiten: vom Gummiband bis zur wasserdichten Verschraubung. Ich habe – als eine der Möglichkeiten – die magnetische Fixierung gewählt. Unter das Hauptdeck wurden 3 mm dicke Polystyrolstreifen unter die hinteren Ecken eingeklebt. Diese hatten 10-mm-Bohrungen und in diese Bohrungen konnten Magnete mit 10 mm Durchmesser eingeklebt werden. In die dickere untere Trägerplatte der zweilagigen Luken wurden an entsprechender Stelle von unten auch 10-mm-Bohrungen gesetzt. In diese wurden FE-Metallplättchen geklebt, die von den Magneten angezogen werden. Zur einfachen Handhabung sind an den Vorderkanten 6 x 6 mm-Kunststoffleis-

ten unter die Decksluken geklebt, die etwa 12 mm nach vorne überstehen und unter das Hauptdeck greifen.

Man setzt also die abnehmbare Decks Luke mit der Vorderseite zuerst ein. Die Leisten greifen unter das Hauptdeck, die untergesetzte dickere Platte der Luke zentriert sich im Ausschnitt und dann klickt man die Hinterkante auf die Magnete. Hält! Und wenn man noch etwas Vaseline aufbringt, ist die Luke sogar spritzwasserdicht.

Beim nächsten Teil geht es um den Löschmonitor und die vielen Ausrüstungsteile, die das Erscheinungsbild rund machen. Und dann kommt die erste Probefahrt der FLORIAN 1 als Erlkönig. ■

TECHNISCHE DATEN

FLORIAN 1

Maßstab:	1:20
Länge:	890 mm
Breite:	280 mm
Tiefgang:	80 mm
Gewicht:	3.170 g



Swiss-Tug ROSALIE

Text und Fotos: Boris Engert

Kleiner ganz groß

Eine schnittige Yacht aus Mahagoni ist immer wieder ein schöner Anblick. Dass man diesen Look auch auf ein kleines Schleppboot übertragen kann, zeigt **SchiffsModell**-Autor Boris Engert anschaulich mit seiner ROSALIE.

Letzten Sommer an einem sonnigen und warmen Abend saß ich gemütlich auf der Terrasse und stöberte ein wenig durch das Internet. Auf einer chinesischen Internetseite fiel mir der Mini-Tug Q1 ins Auge. Vorgestellt als Mini-RC-Rettungsschlepper im Maßstab 1:18 fand ich das kleine Modell sehr schön und bestellte mir dieses. Einige Wochen später klingelte der Postbote an der Tür und ich hielt das Paket in den Händen. Sofort ging es in die Modellbau-Werft, um das Schiffchen auszupacken.

Vorüberlegungen

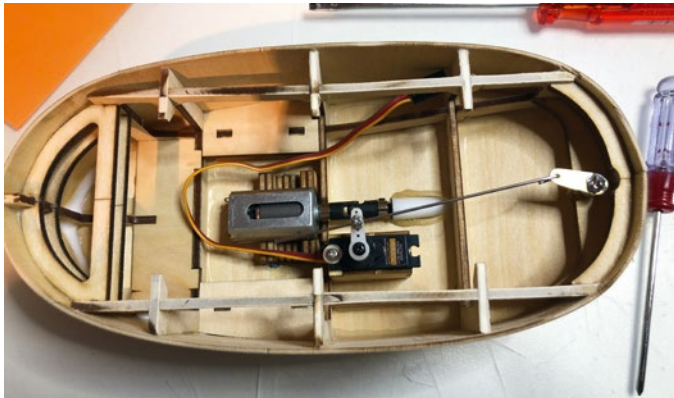
Der Bausatz enthielt einen Rumpf aus gelaserten Sperrholzteilen und den Aufbau aus ABS-Teilen. Zuerst wurden

alle Teile abgetrennt und sorgfältig auf dem Arbeitstisch sortiert. Bald war klar, dass ich keine ABS-Teile vom Bausatz verwenden würde. So fingen meine Überlegungen an, das ganze Schiff aus Holz zu bauen. Ich schnappte mir einen Stift und einen Block und begann zu zeichnen. Nachdem ich eine grobe Skizze fertig hatte, wurden die Maße von den ursprünglichen Teilen abgenommen und ein kleiner Bauplan erstellt. Danach überlegte ich, welche Holzart ich zum Bauen verwenden sollte. Dieses Boot sollte anders als der ursprüngliche Bausatz aussehen. Das ganze Schiff mit Mahagoniholz bekleidet, das sähe doch toll aus. Ich machte mich also auf die Suche, um passendes Mahagoni-Material zu bestellen.

Baubeginn

Dann fing ich an, das Spantengerüst aufzustellen. Als der Spantenaufbau stand, strakte ich diesen passgenau ab und verklebte die Rumpfsseiten und die Unterseite. Nach einem Tag Trocknung konnte ich nun beginnen, das Stevenrohr einzusetzen und mit dem Motor und angeschlossener Kupplung in die richtige Lage zu trimmen. Für den Aufbau der Ruderanlage habe ich ein Spektrum-A330-Miniservo passend zur Servohalterung verwendet.

Nun konnte es weitergehen. Das Deck habe ich aus Mahagoni ausgesägt und passgenau auf den Rumpf geklebt. Danach wurde mit der Herstellung vom Aufbau begonnen. Die Teile wurden eben-



Der Rumpf aus gelasertem Sperrholz ist fertig.
Motor und Ruder sind bereits montiert



Die Modellteile aus ABS dienten als Vorlage für die Anbauteile aus Mahagoni



Zusammgebaut nähert sich ROSALIE dem Look eines Luxus-Tugs



Das Boot ist lackiert und damit fast fertig



Zum Abschluss finden noch einige Details ihren Platz am Aufbau

Ein Bausatz, zwei Resultate: Die schicke ROSALIE und ihre robuste Schwester

TECHNISCHE DATEN	
ROSALIE	
Maßstab:	1:18
Länge:	270 mm
Breite:	110 mm
Höhe:	165 mm
Gewicht:	510 g



falls aus Mahagoni gefertigt. Ich glied die neuen Holzteile den alten ABS-Teilen an, sodass ich die mitgelieferten Fenster- rahmen und Scheiben weiter verwenden konnte. Ich habe probiert, ob die Fenster- rahmen und Fenster einigermaßen passen und mir den Feinschliff für später aufgehoben. Vor dem Zusammensetzen wurde schon an die Verkabelung der Innenbeleuchtung gedacht. Damit man diese nicht sieht, wurde ein Kabelkanal innen an die Wände des Aufbaus geklebt.

Feinschliff

Es wurde Zeit, das Mahagoni- holz zu bearbeiten. Ich begann mit ausgiebigem Abschleifen. Danach habe ich das Holz

mit Epifanes Bootslack in vier Schichten lackiert. Die ersten zwei Schichten wurden mit Epifanes Verdünner gemischt, die letzten zwei Schichten wurden ohne Verdünnung aufgetragen. Eine knappe Woche später begann ich mit der Ver- kabe- lung im Innenraum und dem Setzen der Positions- lampen. Da der Mini-Tug noch recht leicht war, entschied ich mich dazu, die Beleuchtung über einen extra Empfängerakku laufen zu lassen. Somit konnte ich zusätzliches Gewicht bekommen und habe die Beleuchtung extern geregelt. Am Rumpf verklebte ich eine Fenderleiste aus Gummi und befestigte dann vorne am Bug noch eine Reling aus Messingkette. An den Rumpfsseiten

setzte ich je drei Poller und hängte dort zusätzlich noch je zwei Autoreifen als Schutz des schönen Rumpfs dran.

Kleinkram

Zu guter Letzt befasste ich mich mit den Details. Auf Etsy wurden eine kleine Esso-Pappschachtel, ein Jim-Beam-Flaschenkasten, ein Feuerlöscher und eine Feuerwehrraxt gefunden und geordert. Zur Befestigung des Aufbaus an dem Deck dienen zwei Schrauben unter der Kajütentür. Nach etwa dreimonatiger Bauzeit war das Modell nun fertig. Betrieben wird das Boot mit einem 2s-LiPo mit 800 mAh. Damit kommt mein Schiffchen auf eine Fahrzeit von mehr als vier Stunden. ■

Die IMARA mit zwei Dampfmaschinen

Ein Youngtimer für alle

Seit über 20 Jahren ist die IMARA ein Klassiker. Vor allem, wenn sie wie ein Gentleman von zwei Dampfmaschinen angetrieben über den Teich gleitet.

SchiffsModell-Autor Kai Rangnau porträtiert das Modell und den Besitzer Rainer Blankenburg.

Text und Fotos: Kai Rangnau



Vertrieben wird dieses schöne Schiffsmodell von der Firma Krick Modelltechnik. Man kann es in zwei Ausführungen kaufen, in einer Einschrauben- und einer Zweischrauben-Variante. Beide lassen sich mit Dampfmaschine oder E-Antrieb betreiben.

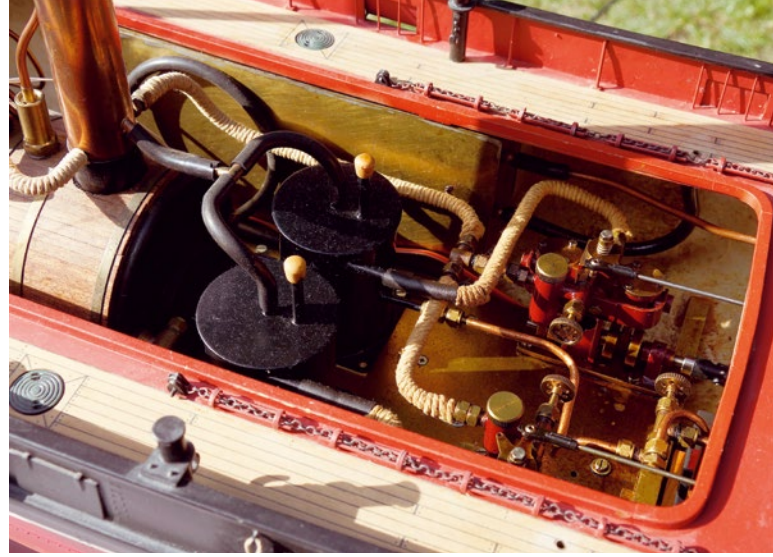
Vorgeschichte

Die IMARA sowie weitere Baukästen der Firma Caldercraft aus England wurden Krick Modelltechnik Anfang der 90er-Jahre bereits von dem damaligen Geschäftspartner Cheddar Models, dem Hersteller von Modell-Dampfma-

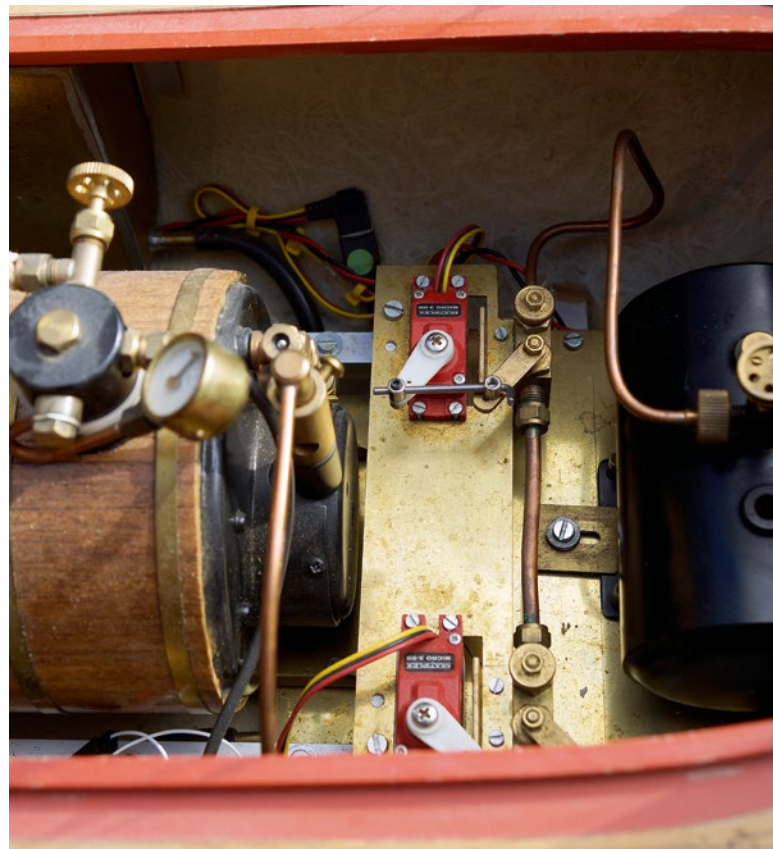
schinen, empfohlen. Die Dampfmaschinen von Cheddar passten in ihrer Größe ideal zu den Schiffsmodellen von Caldercraft. Das Highlight der Serie war schon immer die IMARA. Der Baukasten hat einen GFK-Rumpf und ist reichhaltig mit Beschlagteilen aus Weißmetall-Guss ausgestattet. Man kann problemlos einen klassischen englischen Schlepper aus der Kolonialzeit nachbauen. Nach all den Jahren gibt es hiervon sehr viele schön gebaute Schiffe auf Deutschlands Modellbau-Seen und Ausstellungen. Der Bausatz hat einen relativ hohen Preis, der aber bei Betrachtung der vielen Beschlagteile

durchaus nachvollziehbar ist. Bei dem großen Maßstab 1:32 kann man sich als Modellbauer richtig austoben, vom Antrieb bis hin zur Innenausstattung.

Die IMARA ist nicht das einzige Schlepper-Modell von Caldercraft, das mit einer Dampfmaschine ausgestattet werden kann. Die deutlich kleinere JOFFRE kann mit einer, die später erschienene RESOLVE mit zwei Maschinen betrieben werden. Aber auch die ALTE LIEBE aus Cuxhaven ist ein zwar etwas schlichteres, aber ebenso spannendes Schleppermodell für den Betrieb mit Dampf. Doch nun genug Vor-



Blick in den Bauch der IMARA mit Kessel und zwei Dampfmaschinen



Die gesamte Maschine ist auf einem Messingblech aufgeschraubt

geschichte, wir wollen mehr über das Modell IMARA erfahren.

Geschichten aus Aukrug

Bei den Aukruger Hafentagen 2022 unterhielt ich mich mit Mario Bicher über die nächsten Artikel der **SchiffsModell**. Wir betrachteten zusammen die zahlreichen Schiffsmodelle, die von ihren Kapitänen zu den Hafentagen mitgebracht wurden. Hierbei fiel uns ein Schlepper auf, der mit langsamer Fahrt und Qualm aus dem Schornstein seine ruhigen Bahnen auf dem Wasser des Schwimmbads zog. Das fachlich geschulte Auge von Mario meinte, die

IMARA von Krick Modelltechnik erkannt zu haben. Nachdem wir den Kapitän ausfindig gemacht hatten, wurde das auch bestätigt, und so kamen wir mit ihm ins Gespräch. Der Eigner dieses hervorragend gebauten Schiffsmodells ist Rainer Blankenburg. Als ich ihn fragte, ob er Interesse daran habe, dass ich einen Artikel über sein Modell schreiben wollte, war er begeistert und sofort einverstanden. Ich bekam von Rainer Blankenburg sowie Matthias Krick, dem Inhaber der Firma Krick-Modelltechnik und Manfred Kaiser-Pletscher, dem Inhaber von MKP-Modellbau Pforzheim, viele Infor-

mationen zu diesem Modell der Extraklasse. Denn Rainer Blankenburg war einer von den ersten, die sich für dieses Modell entschieden hatten. Er bekam die volle Unterstützung beim Auf- und Zusammenbau sowie bei der Installation der Dampftechnik in diesem Schiff. Wenn sich nach diesem Artikel jemand für dieses Modell interessieren sollte, es ist bei der Firma Krick-Modelltechnik noch im Bestand.

Der Skipper

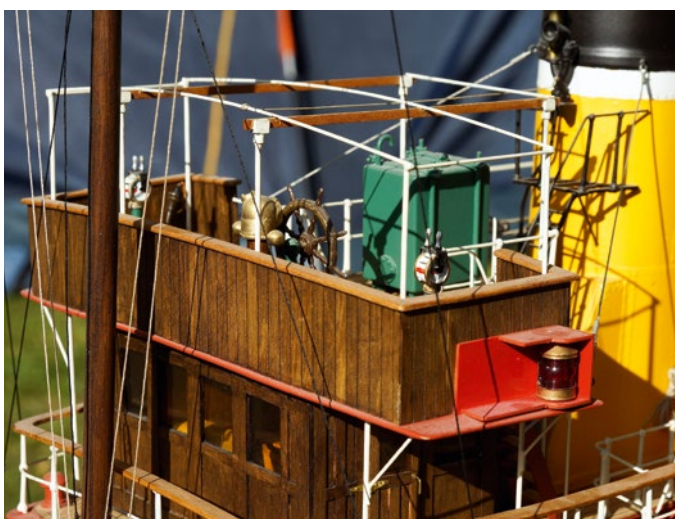
Doch nun zu dem Modell von Rainer Blankenburg. Wäre die IMARA ein Auto, wäre sie mit knapp 22 Jahren noch



Im Heck des Schleppers ist die Elektronik der Fernsteuerung untergebracht



Die beiden Schiffspropeller sind aus Messingblech nachgebaut worden



Ein Traum in Holz: Der offene Steuerstand auf der Brücke der IMARA



Die Ankerwinde sieht mit ihren Gebrauchsspuren sehr echt aus

ein Youngtimer. Gut in Schuss mit etwas Patina zeigt sich das schöne Modell. Alles ist super in Schuss und voll funktionsfähig, besonders die Dampfmaschinen. Ja, richtig gelesen, zwei Dampfmaschinen. Denn Rainer war schon im Kindesalter, wie jeder Junge in diesem Alter, von der Dampftechnik fasziniert. Zu der damaligen Zeit konnte man diese noch auf den Bahnhöfen bestaunen, in Form von Dampflokomotiven und im Hafen auf Dampfschiffen. Sein größter Kinderwunsch wäre es gewesen, eine Dampfwalze der Firma Wileco zu besitzen, die es heute noch zu kaufen gibt. Dieser Wunsch wurde ihm von seinem Vater jedoch mit der Begründung verweigert: Viel zu gefährlich, die explodiert nur! Also musste Rainer eine ganze Zeit lang warten, bis sein Traum doch wahr werden würde. Im Alter von knapp 40 Jahren hatte sich sein Wunsch doch noch in Wirklichkeit verwandelt. Nicht nur in eine, sondern sogar in zwei Dampfmaschinen.

Als in seiner Nachbarstadt ein Modellbaugeschäft eröffnete, war er nicht mehr zu halten. Es wurde zwar nicht die Dampfwalze, aber die IMARA von Caldercraft musste es diesmal sein. Zuhause angekommen betrachtete er sich den stabilen GFK-Rumpf. Auch die vielen Teile, davon sehr viele Gussteile aus Weißmetall, hatten es ihm angetan. Diese sind bei vielen Modellbauern jedoch verpönt. Wenn man sie aber gut nacharbeitet, bekommt man doch sehr schnell eine super Detaillierung hin. Heute würde man es mit 3D-Druckteilen lösen, die auch eine hohe Detailstufe besitzen. Rainer hatte sich für die Zwei-Schrauben-Variante der IMARA entschieden. Also ging er gleich ans Werk und widmete sich den zwei Dampfmaschinen. Diese wurden damals von der Firma Cheddar entwickelt und vertrieben, sind jedoch heute leider nicht mehr erhältlich.

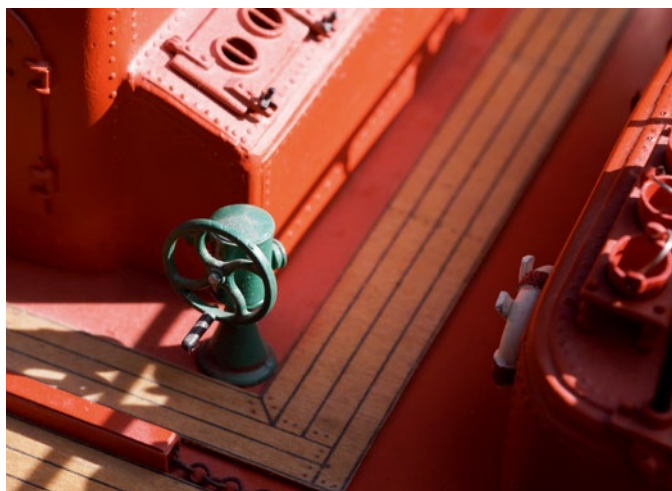
Montage der Dampfmaschine

Der Gastank sowie der Kessel, inklusive der zwei Dampfmaschinen, wurden

von ihm auf einer Metallplatte untergebracht. Diese wurde dann mit sechs Schrauben im Rumpf montiert, so dass die ganze Anlage wieder leicht aus dem Schiff entnommen werden kann, um eventuelle Reinigung der Anlage oder Fehler besser beheben zu können. Komplettiert wurde die Dampfmaschine mit einer Speisewasserpumpe. Wie sich später jedoch zeigte, sank bei der Einspeisung ständig der Kesseldruck so stark ab, dass sich die Maschinen fast nicht mehr bewegten. So wurde von ihm die Zuleitung durch einen Abdampfkondensator gelegt, womit er dann eine Speisewasservorwärmung hatte. Das Problem war schlagartig gelöst. Um die Lebensdauer des Kessels zu erhöhen, erfolgt die Versorgung mit destilliertem Speisewasser aus zwei selbst zusammengelöteten Tanks aus Messingblech, die an der Seite im Rumpf angebracht sind. Diese dienen gleichzeitig als Ballasttanks, damit die IMARA auf die benötigten 19 kg Endgewicht kommt.



Das Beiboot wirkt, als ob es jederzeit mit dem Davit gefiert werden kann



Auch die kleinen Details sind liebevoll dargestellt



Durch die geöffneten Oberlichter kommt genug Frischluft in den Maschinenraum



Das Holzdeck wurde unbehandelt eingebaut und ist von selbst gealtert

Zur Kontrolle, ob die Speisewasserpumpe auch funktioniert, hat er einen durchsichtigen Tropf aus einem medizinischen Infusionsbesteck in den Zulauf eingebaut. Durch die Erweiterung der Speisewassertanks sind Fahrzeiten bis zu einer Stunde möglich. Ohne diese zusätzliche Kesselfüllung wären es gerade mal 30 Minuten. Es folgten noch der Einbau eines automatischen Gasregelventils und ein zusätzliches ferngesteuertes Ventil, mit dem man die ganze Gasversorgung bei Störung sofort unterbrechen kann. Nach der Umrüstung auf eine 2,4-GHz-Anlage wurde dann später noch eine telemetrische Überwachung mittels Temperatursensor möglich und realisiert. Das automatische Gasregelventil hält die Temperatur des Kessels zwischen 105 und 120°C, das entspricht laut Manometer einem Druck zwischen 2,5 und 3 bar. Auf eine Dampfpeife hat er bewusst verzichtet, da ihm der Ton zu hoch war und nicht dem Vorbild entsprach.

Zusätzliche Änderungen

Die IMARA bekam noch zwei kugelgelagerte Wellen und zwei neue Propeller spendiert. In die dem Baukasten beiliegenden Propeller aus Weißmetallguss hatte Rainer kein Vertrauen. Materialbedingt sind sie bei diesem großen Durchmesser zu weich. Die selbst gebauten Exemplare entstanden durch Aussägen der einzelnen Propellerblätter aus Messingblech nach dem Vorbild der Bausatzpropeller. Diese Blätter wurden dann auf ein kleines Stück Messinggrundmaterial hartgelötet, in das vorher ein Loch im Durchmesser der Welle gebohrt wurde. Beide Propeller sind jeweils mit zwei Muttern auf den Wellen festgeklemmt. Bei der späteren Fahrerprobung zeigte sich erstaunlicherweise ein guter Vorschub.

Durch die vielen weiteren Gussteile wurde, wie schon erwähnt, eine hervorragende Detaillierung erreicht. Nachdem Rainer bei einem britischen Schifffahrts-museums einen originalen Generalplan

der IMARA erhielt, war er erstaunt, was alles im Modell umgesetzt wurde. Zusätzliche Details sind Rainers erster Drehversuch in Form eines Ölfass und zwei Tauben. Die wurden unter dem Protest seiner Töchter vom Playmobil-Bauernhof abgeholt. Sie sitzen nun nach einer Metamorphose zu Möwen inklusive einer kleinen Hinterlassenschaft auf dem Schlepper. Des Weiteren ist noch zu erwähnen,

TECHNISCHE DATEN	
IMARA	
Maßstab:	1:32
Länge:	1.105 mm
Breite:	292 mm
Höhe:	540 mm
Gewicht:	19 kg
Bezug:	Krick Modelltechnik
Internet:	www.krick-modell.de



Eine Möwe hat sich eben gerade erleichtert



Rainer Blankenburg mit seiner ehrwürdigen IMARA

dass Rainer das vorgedruckte Deck gänzlich ohne Behandlung aufgebracht hat. Dieses hat inzwischen durch den jahrelangen Betrieb mit der Dampfmaschine eine natürliche Patina erhalten und man kann es nur bei genauerem Hinsehen von einer echten Beplankung unterscheiden. Gerade diese kleinen Feinheiten machen dieses liebevoll gebaute Modell aus.

Beichte vom Vater

Der restliche Bau dieses Modells war aufgrund der guten Bauanleitung ohne Probleme zügig erledigt. So wie Rainer

erzählte, hat es ihm viel Spaß gemacht. Als dann endlich die Jungfernfahrt im Beisein seines Vaters anstand, hatte sich sein Vater ihm gegenüber noch einmal offenbart und ihm seine Angst vor Dampfmaschinen und Kesseln erklärt. Er gestand ihm, dass er als Jugendlicher eine Kaffeemilchdose halb mit Wasser gefüllt hatte, die Löcher zugelötet und das Ganze mit einem Esbit-Kocher erhitzt hatte. Die Folgen müssen verheerend gewesen sein. Dadurch ist beim Thema Dampf bei seinem Vater dieser Respekt entstanden.

Leider kann er seinem mittlerweile verstorbenen Vater nicht mehr sagen, dass bis zum heutigen Tage keine seiner Dampfmaschinen explodiert ist. Der Betrieb bereitet ihm bis zum heutigen Tage noch genauso viel Freude wie am ersten Tag. Es ist einfach schön und entspannend, die IMARA dampfend auf dem Gewässer zu betrachten. Bedauerlicherweise, so gestand uns Rainer, ist beim Fahren außer ein bisschen Dampf von der Dampfmaschine nichts zu sehen. So ist ein zukünftiges Projekt von ihm, eine offene Dampfpinasse zu bauen. ■



Die IMARA wirkt mit ihren Dampfmaschinen sehr majestätisch



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

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

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

Digitaler Stadtplan: Verknüpfung von Adressen, Landkarten und Wegbeschreibungen

FÜR PRINT-ABONNENTEN INKLUSIVE

Lesen Sie uns wie **SIE** wollen.



Einzelausgabe
SchiffsModell Digital
5,99 Euro



11 Ausgaben
SchiffsModell Digital

Digital-Abo

pro Jahr
49,- Euro



+



11 x SchiffsModell Print
11 x SchiffsModell Digital inklusive

Print-Abo

pro Jahr
84,- Euro

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



4. Internationales Rettertreffen am Springhorstsee

Sichere Sache

Text und Fotos:
Jürgen Voss



Jörg Harms lässt sein englisches Lifeboat zu Wasser



Die GESINE ist im Sinne der Veranstaltung auch im Maßstab 1:10

Alle drei Jahre veranstaltet die IG DGZRS Maßstab 1:10 ihr großes Rettertreffen. Dieses Mal fand es am ersten Maiwochenende am Springhorstsee in Burgwedel statt. Zwei Tage drehte sich alles um das Thema Seenotrettung. Der Maßstab und die Nationalität der Schiffsmodelle war ausnahmsweise egal. Hauptsache Rettungsboot.

Lange Zeit hatten sich die Mitglieder der IG zweimal im Jahr am Oyster See bei Bremen getroffen. Auch die Rettertreffen wurden dort veranstaltet. Nachdem die Stelle, wo man die Boote einsetzen konnte, immer mehr zuwucherte, hatte man sich schon letztes Jahr dazu entschieden, auf den Campingplatz Springhorstsee in Burgwedel bei Hannover zu wechseln. Dieses Jahr nun fand auch das große Rettertreffen hier statt. Das Gelände ist denkbar gut geeignet und hat alles, was man für ein solches Treffen braucht: Eine Wiese, die groß genug ist für Parkplätze, Ausstellung und Camping, einen Kiosk, Toiletten und einen breiten Sandstrand. Und das alles dank des Termins am ersten Wochenende im Mai noch ohne die vielen Badegäste, die sich hier im Sommer vergnügen. Nebenbei ist Burgwedel auch verkehrstechnisch besser gelegen, da die Mitglieder der IG aus ganz Deutschland kommen.

Alte Bekannte

Einige der Modellbauer, die als Gäste gekommen waren, kannte ich bereits. Zum Beispiel Jörg Harms, der seinen englischen Rettungsschuppen mitsamt eines RNLI-Boots der TYNE-Klasse am Strand aufgebaut hatte. Den hatte er auch schon auf der Intermodellbau in Dortmund am Stand von SchiffsModell.net installiert. Der Schuppen und das Rettungsboot sind noch nicht fertig, aber das Wasserungsmanöver klappte hier bereits einwandfrei. Sein Strandrettungsboot GESINE hatte er natürlich auch dabei.



Karsten Linder hatte einige alte und ein neues Projekt dabei

Ebenso hatte Karsten Linder einiges mitgebracht. Zum einen die HANS DITTMER mit dem Schwesterschiff MERVI (SchiffsModell 01/23), zum anderen ein ganz neues Projekt kurz vor der Vollendung. Die orange-schwarzen 8,9-m-Boote hat die DGzRS zusammen mit der finnischen Werft Arctic Airboats entwickelt. Mit 0,65 m Tiefgang sind die Boote ideal für flache Ostseeregionen geeignet. Die beiden Modelle, die Karsten gebaut hat, waren sehr flott unterwegs. Bald werden wir mehr davon hören.

Ordentlich Betrieb

Auf dem See war jede Menge los. Gefahren wurde mit Schiffsmodellen in verschiedenen Maßstäben und unterschiedlichem Fertigungsgrad. Angefangen mit einer GFK-Hülle eines Seenotrettungskreuzer mit fertigen Beiboot über halb fertige Schiffe in verschiedenen Ausführungen bis hin zum definitiv fertig gebauten Seenotrettungskreuzer. Mir scheint, dass bei den Seenotrettungs-Modellbauern die Bereitschaft größer ist, die lange Bauzeit aufzulockern und einfach schon mal loszufahren. Die allesamt gut motorisierten Modelle hatten hier endlich den Platz, der im Hallenbecken immer fehlt. Wenn dann eine Flotte von fünf Booten mit Höchstgeschwindigkeit auf einen zu rauscht, verursacht das eine leichte Gänsehaut. Die Kapitäne hatten auf jeden Fall immer genug Gesprächsstoff.

Es waren nicht nur deutsche Schiffe am Start. Einige Gäste hatten auch englische und niederländische Rettungsboote mitgebracht, die ebenfalls hohe Wellen machten. Als Beispiel sei die CITY OF SHEFFIELD genannt, die mit verschiedenen Sonderfunktionen ausgerüstet ist. Sehenswert waren die Auspufföffnungen knapp über der Wasserlinie, aus denen vorbildgetreu die Abgase aus dem Rauchgenerator heraus brodelten.

Viel zu sehen

Eine Abteilung der Interessengemeinschaft war besonders interessant. Hier ging es um Rettungsboote, deren Originale vor dem Zweiten Weltkrieg gebaut wurden. Man schaute auf versunkene Welten. Die AUGUST NEBELTHAU zum Beispiel hatte 1929 bereits einen Motor an Bord, gleichzeitig waren aber die altbewährten Segel dabei. Alles, was dann nach dem Krieg gebaut wurde, sah den heutigen Einheiten schon sehr ähnlich.

Alles in allem war es eine gelungene Veranstaltung. Das Wetter war durchaus freundlich gestimmt. Man merkte, dass nur Fachpublikum anwesend war, die ihre Schiffe und einige auch eine Begleitung mitgebracht hatten. Somit herrschte von Anfang an gute Laune und es gab jede Menge zu sehen. Karl-Bernd Kollmann, der in diesem Jahr das Treffen organisiert hat, zählte über 50 Boote. Er zeigte sich sehr zufrieden mit dem Verlauf. So kann es in drei Jahren gern weitergehen. ■



Kurze Pause am Strand, bevor es mit Vollgas weitergeht



Im Vordergrund die HANS HACKMACK, im Hintergrund die LÜBECK



Eine sehenswerte Sammlung mit der AUGUST NEBELTHAU von Rolf Schneider



Die Brücke der LÜBECK, gebaut von Otfried Bökelmann

Das Piratenschiff



Die 70er-Jahre des letzten Jahrhunderts waren die Blütezeit des Piratenradios. Wer damals jung war und ein Radio hatte, konnte mitreden. **SchiffsModell**-Autor Werner Fischer hat auch etwas beizutragen: Das Schiff von Radio Nordsee International als Modell.

Anfang Januar 1970 nahm der sogenannte Piratensender seinen Betrieb von einem in der Nordsee verankerten Schiff auf. Es befand sich anfangs vor der niederländischen und verlegte seinen Ankerplatz später vor die englische Küste. „Hier ist Radio Noordzee“ – wer erinnert sich nicht an diese magische Ansage? Das Schiff, die MEBO 2, war ein umgebautes Kümo. Ursprünglich war es als SILVRETTA 1948 bei De Groot en van Vliet in Slikkerveer vom Stapel gelaufen.

Die Radiostation an Bord sendete auf folgenden Frequenzen:

MW/AM: 220 m (1.367 kHz)
 SW 1: 49-m-Band (6.205 kHz)
 SW 2: 31-m-Band (9.935 kHz)
 UKW/FM: 100 MHz (Kanal 44)

Die unterschiedlichen Frequenzen ermöglichten es, dass der Sender in ganz

Europa und der gesamten nördlichen Halbkugel zu hören war. Dafür sorgte der Betrieb auf den Kurzwellenfrequenzen des 49- und 31-m-Bands. Zum aktuellen Sendeprogramm gehörten neben Nachrichten und Reportagen aktuelle internationale Pop-Hits.

Am 1. September 1974 stellte RNI den Sendebetrieb ein. Die MEBO 2 wurde nach Libyen verkauft und sendete von 1978 bis 1983 religiöse Programme für die Revolutionäre Volksarmee von Muammar al-Gaddafi. 1984 wurde das Schiff im Golf von Sidra von der libyschen Marine versenkt.

Der Bau des Modells

Nachdem ich in den 1980er-Jahren ein Buch über den Piratensender erhalten hatte, schlummerte Jahrzehnte in mir der Gedanke, dieses Schiff mal als Modell zu bauen. Die Lackierung und insbesondere der hohe Sendemast auf dem Hauptdeck hatten es mir angetan,

zumal ich dieses Schiff noch nie als Modell gesehen hatte. Es sollte bis 2017 dauern, bis ich das Modell in Angriff nahm.

Da es keine Unterlagen über die MEBO 2 gab, wurde der komplette Bau nur über die Auswertung von mittlerweile über das Internet zur Verfügung stehenden Fotos realisiert. Auch das oben erwähnte Buch erhielt viele Detailfotos, die in den Bau des Modells mit einfließen.

Als Erstes mussten ein annähernd passender Rumpf und Pläne eines Schiffs gefunden werden, um das Modell im Maßstab 1:40 zu bauen. Im Netz fand ich den Bauplan des MS ILE DE LUMIERE, welches vom Bug und Heck annähernd dem geplanten Modell entsprach. Anhand von Fotos und mit einem Lineal wurden dann die Maße für die Spanten und deren Abstände für die MEBO 2 festgelegt. Leider existieren vom Bau des Modells keine Fotos. Der Rumpf wurde in konventioneller Holzspantenbauweise und



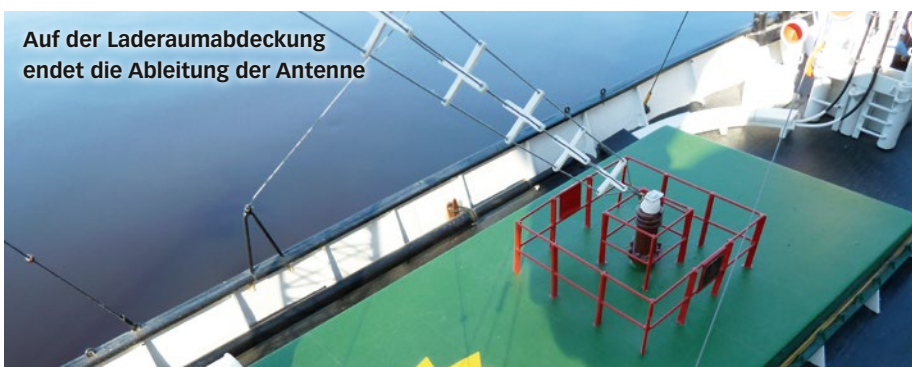
Auch aus der Nähe sieht das Modell sehr authentisch aus



Das Schiff ist zahlreich und bunt gemischt bevölkert



1) Im Generatorgehäuse ist die Anzeige für die Sonderfunktionen untergebracht. 2) Im Laderaum sitzt der MP3-Player mit den Originaldateien von Radio Nordsee International



Auf der Laderaumabdeckung endet die Ableitung der Antenne

TECHNISCHE DATEN	
MEBO 2	
Original	
Länge:	56,60 m
Breite:	8,90 m
Vermessung:	437 BRT
Höhe Sendemast:	52 m
Modell	
Maßstab:	1:40
Länge:	1.500 mm
Breite:	225 mm
Gesamthöhe:	1.450 mm
Gewicht fahrfertig:	16 kg

Bepunktung hergestellt. Er wurde nicht laminiert, lediglich mit zwei Anstrichen innen und außen mit 2K-Epoxy wurde die Wasserdichtigkeit hergestellt. Die Auf- und Anbauten wurden anhand von Fotos aus 2-mm-Sperrholz angefertigt und ebenfalls wasserfest versiegelt. Die sichtbaren Schweißnähte wurden mittels Platinenklebeband am Rumpf imitiert. Als Antrieb dient ein 12-V-Bürstenmotor.

Stand-Modell

Bei diesem Modell kommt es nicht so sehr auf den Fahrbetrieb an, da das Original ja nur am Anker gelegen hatte. Daher wurde viel Fleißarbeit in die Anfertigung von Antennen, des Generatorgehäuses und natürlich die Lackierung gelegt. Die Sendeantenne auf dem Hauptdeck ist im Original 52 m hoch. Der Nachbau der Antenne im Maßstab 1:40 und vor allem die filigrane Arbeit in der Anfertigung aus GFK-Röhrchen kostete viele Schweißtropfen und einiges an Geduld. Die einzelnen Röhrchen wurden

innen mit 1-mm-CFK-Stäben verstärkt. Aufgrund der Höhe des Masts ist dieser steckbar ausgeführt, was den Transport des Modells erheblich erleichtert. Die Lackierung wurde ebenfalls anhand von Fotos durchgeführt und entspricht dem Original. Eine entsprechende Anzahl von Besatzungsmitgliedern vervollständigt das Äußere des Modells.

Neben den RC-Grundfunktionen wie Motor und Ruder habe ich noch einige Sonderfunktionen verbaut. Die Beleuchtung umfasst Positions- und Ankerlampe, Decks- und Innenbeleuchtung. Auch ein Nebelhorn ist dabei. Der Höhepunkt ist der MP3-Player an Bord. Damit kann ich RNI-Erkennungs-Jingles, Musik der 1970er-Jahre sowie diverse Sprachbeiträge aus originalen RNI-Sendefiles zum Besten geben. Der Aufwand hat sich gelohnt – ein nicht alltägliches Modell, welches nicht nur auf dem Wasser, sondern auch im Modellständer viele „Seh-Leute“ anzieht. ■



Man möchte es sich nicht vorstellen, die Hauptantenne selbst basteln zu müssen



Jürgen Nowak und seine Modelle im Maßstab 1:500

Text und Fotos: Matthias Schultz

Mister Miniaturformat

Der Modellbau ist seine Leidenschaft, seitdem er zehn Jahre alt war. Mittlerweile dauert die Liebe zum Miniaturformat über 60 Jahre an, der Maßstab wurde dabei immer kleiner, die Details immer feiner. Denn Jürgen Nowak mag es, wenn seine winzigen Papierschiffchen nicht nur für sich stehen, sondern auch noch in eine stimmige Umgebung eingebunden sind.

Zu seinem heute bevorzugten Mini-Maßstab 1:500 kam Jürgen Nowak vor rund 30 Jahren, er hat also nicht von Anfang an auf diese winzigen Dimensionen gesetzt. Selbstverständlich greift er bei seinen Papierarbeiten auch auf Modellbaubogen diverser Firmen zurück, doch skaliert er sie meistens herunter oder zeichnet gleich alles selbst. Zum Beispiel für seine CAP POLONIO. Das 1914 vom Stapel gelaufene Passagierschiff war nach der CAP FINISTERRE von 1911 mit 14.503 BRT sowie der CAP TRAFALGAR, ebenfalls von 1914 und mit 18.805 BRT vermesen, der dritte Schnelldampfer der Hamburg-Südamerikanischen Dampf-

schiffahrts-Gesellschaft (HSDG) und als deren erstes mit 24.500 BRT über 20.000 BRT groß.

Kleine Nachbauten

Bei Jürgen Nowak sind die Maße der CAP POLONIO von über 200 m Länge und 21,7 m Breite auf überschaubare Dimensionen von 400 mm Länge und 43 mm Breite geschrumpft. Selbst winzige Details wie Ankerwinden wurden von ihm akribisch gezeichnet und dann mit dem Skalpell ausgeschnitten. Stimmig vor der Kulisse der Hamburger Landungsbrücken im Zustand der 1920er-Jahre platziert, macht der weiße Dampfer richtig was her und wird durch weitere kleine Schiffe wie die Hafens-

fähren JAN MOLSEN, LICHTWARK, BRINKMANN, HASSE sowie MAHLER in seinen eigentlich beeindruckenden Ausmaßen noch unterstrichen. Für das gesamte Modell von Dampfer, Fähren und Hamburger Landungsbrücken hat Jürgen Nowak rund zwei Jahre Bauzeit und knapp 4.000 Einzelteile benötigt.

Schwan als Sperrbrecher

Weniger Bauteile, nämlich rund 1.400 Stück, aber auch immerhin ein- einhalb Jahre Bauzeit flossen hingegen in seine Hafenszene aus der Zeit um 1930 mit dem Motorfrachter SCHWAN. Dabei handelt es sich bei Jürgen Nowaks Vorlage im Maßstab 1:250 um ein Produkt des Herstellers Hamburger



Jürgen Nowaks Seitenslipanlage mit Hafenschlepper MICHEL. Für die brachte der Modellbauer etwa ein Jahr



„Am Ausrüstungskai um 1925 mit Frachtschiff AMALFI“ heißt dieses Modell im Maßstab 1:500



Hafenszene um 1930 mit dem Motorfrachter SCHWAN. Dessen Vorlage war ursprünglich einmal doppelt so groß

Modellbaubogen Verlag, den er allerdings auf seine ganz individuelle Größenvorliebe brachte. Der Dampfer mit dem markanten, mittig sitzenden und gelb gestrichenen Schornstein sowie den gleichfarbigen vier Kranen wurde 1907 auf der Neptunwerft in Rostock gebaut. Er entsprach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyds und war als Spardecker ausgelegt. Neben einem Frachtraum bot das Schiff im Zwischendeck Platz für 82 Passagiere der ersten und zweiten Klasse.

Im Ersten Weltkrieg fungierte der SCHWAN als Sperrbrecher und hatte sogar zwei 8,8 cm Geschütze an Bord. Bei Jürgen Nowaks Modell beleben

noch zwei Schuten sowie ein kleiner Schlepper, zusammen mit zwei Hafenkranen und einer großen, hinten wie ein Stück Torte dreieckig angeschnitten wirkenden Lagerhalle die Szene. Für eine weitere, kleinere Szene mit Werft und dem damals noch grau gestrichenen Peilschiff SCHAARHÖRN im Schwimmdock aus der Zeit um 1915 brauchte Jürgen Nowak hingegen nur acht Monate und exakt 2.115 Einzelteile, wobei Relinge und Takelage bei ihm selbstredend nicht aus Papier, sondern aus feinen Fäden wie chirurgischem Garn bestehen.

Das Dampfschiff selbst wurde bereits 1908 auf der Hamburg-Steinwer-

der Schiffswerft und Maschinenfabrik gebaut und bei der Baudeputation des Senates der Stadt Hamburg in Dienst gestellt. Im Ersten Weltkrieg als Hilfsminensuchschiff eingesetzt, wurde es nach dem Krieg bis 1925 aufgelegt, danach nahm das Peilschiff wieder seine ursprüngliche Arbeit auf, nun allerdings in Cuxhaven. Ende des Zweiten Weltkriegs war die SCHAARHÖRN an der Evakuierung von Flüchtlingen aus Swinemünde, Pillau, Hela, Stolpmünde und Sassnitz beteiligt. 1973 nach England verkauft und dort als Gastronomieschiff bis 1979 verwendet, wurde sie 1990 von Hamburger Kaufleuten zurückgekauft und 1993 als erstes Schiff in die Hamburger Denkmalliste aufgenommen.



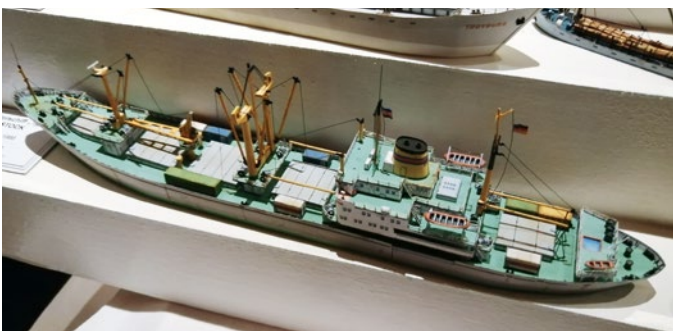
Die Eiderkanal-Schleuse wurde 1886 fertiggestellt. Vor ihr liegt der Frachtdampfer KANAL



Ein fiktiver Heimathafen für die kleinen Krabbenkutter. Es könnte Neuharlingersiel sein



Tonnenhof mit Tonnenleger BRUNO ILLING im Maßstab 1:500, für Menschendarstellung zu klein



Das Frachtmotorschiff Typ XD ROSTOCK aus dem Jahre 1966

Teufel im Detail

Für seine Eiderkanal-Schleuse aus dem Jahre 1886 mit dem davor liegenden Frachtdampfer KANAL benötigte der Pensionär noch weniger Zeit: nämlich nur sechs Monate und rund 760 Bauteile. Aber auch hier steckt der Teufel im Detail. Was auf den ersten Blick recht flach aussieht an Topografie und nur zum Wasser hin als Böschung abfällt, hat er unter der nur locker aufgelegten Papier-Deckschicht für alle Erhebungen einzelne Papierringe als Aufständigung geformt, damit auch hier ja jedes Maß exakt stimmig ist. Bei seiner Rekonstruktion hat er sich, weil es keine Pläne, sondern nur eine einzige Zeichnung gab, vor allen Dingen auf historische Fotos gestützt.

Der Eiderkanal selbst wurde bereits 1777 begonnen und verband ab 1784 als 34 km lange künstliche Wasserstraße die Kieler Förde mit dem natürlichen Flusslauf der Untereider bei Rendsburg und schuf damit einen durchgängig schiffbaren Weg zwischen Nord- und Ostsee. Da zwischen Kiel und den Rendsburger Obereiderseen allerdings 7 Meter Höhenunterschied bestehen, mussten insgesamt sechs Schleusen in Holtenau, Knoop, Rathmannsdorf, Königförde, Klunensiek und eben auch Rendsburg Abhilfe schaffen. Durch eine Schleuse, wie sie Jürgen Nowak gebaut hat, passte ein Schiff mit den maximalen Abmessungen von 28,7 m Länge und 7,5 m Breite sowie einem maximalen Tiefgang von 2,7 m und 140 t Gewicht. Eine Passage durch den Kanal wurde im Schnitt mit drei Tagen gerechnet, bei ungünstigem Wind wurde getreidelt und es dauerte entsprechend länger.

Fiktiver Heimathafen

Beim Bau seines „Norddeutschen Krabbenkutterhafens“ hat sich Jürgen Nowak hingegen keinen konkreten Ort ausgesucht. Er wollte einfach seiner Mini-Flotte von Fahrzeugen einen eigenen Heimathafen bieten. „So ganz ohne stehen die Schiffe ja doch ein bisschen einsam herum und gehen auch leichter kaputt.“ Dass seine Umgebung dennoch sehr stark an Neuharlingersiel erinnert, stört ihn nicht. Ortskundige haben sogar die Eisdielen wiederentdeckt. Um auch hier ein bisschen „Leben in die Bude“ zu bringen, hat er zudem einige selbstgefaltete Rindviecher auf das satte Grün drumherum gestellt. „Aber Menschen mache ich dann doch nicht. Die sind im Maßstab 1:500 halt doch zu klein und sehen auch nicht mehr wirklich gut aus.“

Leute sucht man auch vergebens auf seinem Tonnenhof mit dem Tonnenleger BRUNO ILLING. Das Schiff wurde 1968 unter der Baunummer 864 auf der Norderwerft Johann Rathje Köser in Hamburg gebaut. Das Auslegen und die Kontrolle von schwimmenden und festen Seezeichen gehörte zu seinen Aufgaben. Das 48,80 m lange und 9,52 m breite Schiff mit seiner Besatzung von 16 Mann konnte aber auch zur Bekämpfung von Ölverschmutzungen, als Unterstützungsfahrzeug bei Havarien und als Eisbrecher eingesetzt werden. 2012 außer Dienst gestellt und durch den Neubau NORDERGRÜNDE ersetzt, wurde die BRUNO ILLING noch als zeitweiliger Ersatz für die GUSTAV MEYER in Emden reaktiviert, aber auch dort ein Jahr später endgültig außer Dienst gestellt.

Für den Bau des Schiffs sowie des Tonnenhofs brauche der Modellbauer etwa fünf Monate und 1.200 Teile. Mit 590 Einzelteilen wieder etwas weniger aufwändig hingegen sein Modell aus dem Modellverlag MDK des Frachtmotor- und Typschiffs „Typ XD“ ROSTOCK von 1966. Dieser Stückgutschiffstyp aus der ehemaligen DDR wurde auf der Warnow-Werft in Rostock

gebaut. Bis 1970 liefen dort insgesamt 16 Einheiten vom Stapel. Insbesondere für den Liniendienst nach Fernost, Südostasien und Indien eingesetzt, wurden die 150 m langen sowie 20,20 m breiten, mit einem MAN K8Z 70/120E und 8.238 kW starken Dieseln ausgestatteten Schiffe später dann auch eingesetzt in der weltweiten Trampfahrt. Die Schiffe dieser Baureihe wurden alle nach einer durchschnittlichen Einsatzdauer von etwa 25 bis etwas über 30 Jahren abgebrochen, keines ging auf See verloren. Das von Nowak gebaute Typschiff, die ROSTOCK, wurde nach vier Besitzer- und Namenswechseln im Jahr 2000 in Alang in Indien abgebrochen.

Modelle noch existenter Technik

Die am 25. Januar 1982 getaufte POLARSTERN, ein als Eisbrecher der deutschen Eisklasse ARC3 ausgelegtes Forschungs- und Versorgungsschiff, gibt es hingegen immer noch, nicht nur als Modell von Jürgen Nowak. Das im Original 117,91 m lange sowie genau 25 m breite und mit einer Verdrängung von maximal 17.300 t aufwartende Schiff dient bis heute für Erforschung der Polarmeere und zur Versorgung der permanent besetzten Forschungseinrichtungen Koldewey-Station in der Arktis und Neumayer-Station in der Antarktis. Betrieben vom Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung (AWI) in Bremerhaven, setzt die POLARSTERN die Tradition von deutschen Polar-Expeditionen fort, die bis ins 19. Jahrhundert zurückreicht.

Als doppelwandiger Eisbrecher kann das Schiff bei Temperaturen von bis zu minus 50°C eingesetzt werden, die vier Motoren mit einer Gesamtleistung von 14,7 mW können bis zu 1,5 m dicke Eisschollen mit einer Geschwindigkeit von circa 5 kn brechen, dickeres Eis kann aufgrund der massiven Stahlpanzerung des Bugbereichs durch Rammen gebrochen werden.

Kaiserliche Inbetriebnahme

Auch das alte Schiffshebewerk Henrichenburg existiert noch. In der Nähe von Castrop-Rauxel gelegen, war es damals das Schlüsselbauwerk des neuen Dortmund-Ems-Kanals. Denn erst mit dessen Fertigstellung konnte der Kanal auch bis zum Dortmunder Hafen befahren werden. Zudem handelt es sich bei diesem historischen Bauwerk um das größte und spektakulärste der ersten Bauperiode dieses Kanals und wurde zusammen mit diesem am 11. August 1899 in Anwesenheit von Kaiser Wilhelm II. in Betrieb genommen.

Das Hebewerk machte es möglich, den damals üblichen Dortmund-Ems-Kanal-Normalkahn von 67 m Länge, 8,2 m Breite und 2 m Tiefgang um 14 m auf die Wasserhaltung des Dortmunder Hafens anzuheben. Ein vollständiger Senk- oder Hebevorgang einschließlich Ein- und Ausfahrt dauerte etwa 45 Minuten, der eigentliche Senk- oder Hebevorgang dauerte dabei allerdings nur etwa 2,5 Minuten. Das war deutlich schneller als die zur gleichen Zeit üblichen Schleusen.

Die technisch anspruchsvolle und daher auch Jürgen Nowak faszinierende Konstruktion kam mit einem vergleichsweise bescheidenen elektrischen Antrieb zum Heben des 3.100 t schweren wassergefüllten Trogs aus, da fünf mit Luft gefüllte Hohlzylinder in wassergefüllte, 33 m tiefe Schächte eintauchten und durch ihren Auftrieb das Gewicht des Trogs ausgleichen haben. Jürgen Nowaks Modell besteht aus insgesamt 1.468 Bauteilen, die Bauzeit betrug rund 15 Monate. Vor allem das Gitterwerk des Hebewerks bereitete ihm dabei viel Arbeit. Dafür ist es aber auch recht belastbar, wie man mit dezemtem Fingerdruck leicht nachprüfen kann. ■



Nicht alle seiner Modelle sind in ein Diorama eingebunden: Weitere Schiffe im Maßstab 1:500



Die POLARSTERN ist ein als Eisbrecher der deutschen Eisklasse ARC3 ausgelegtes Forschungs- und Versorgungsschiff



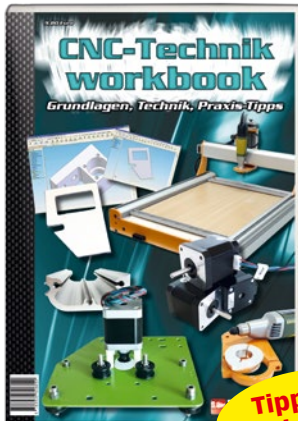
Für das Schiffshebewerk Henrichenburg brauchte Jürgen Nowak etwa 15 Monate Bauzeit



Jürgen Nowak mit seinem Flaggschiff, der CAP POLONIO im Maßstab 1:500

SchiffsModell -Shop

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



CNC-TECHNIK WORKBOOK

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

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

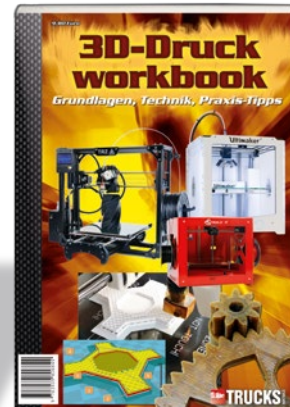
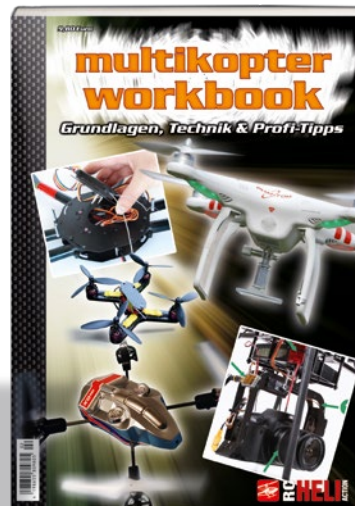
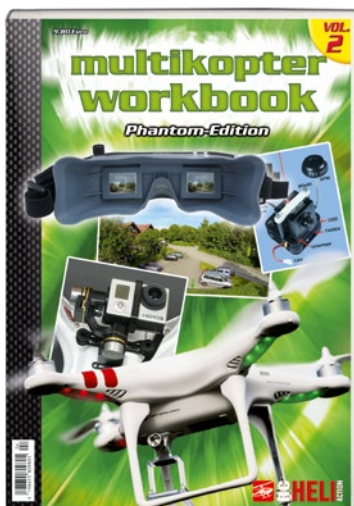
**Tipp der
Redaktion**



U-BOOT-MODELLBAU

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

4 € 234 Seiten,
Artikel-Nr. 13275



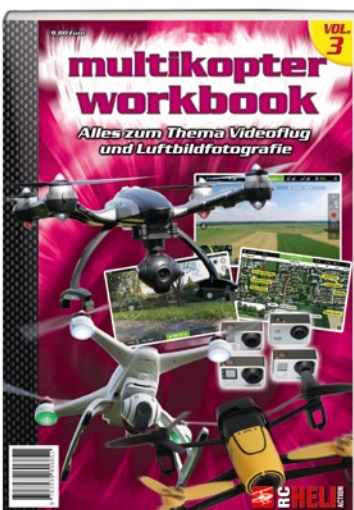
3D-DRUCK WORKBOOK

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

9,80 € 68 Seiten,
Artikel-Nr. 12100

MULTIKOPTER-WORKBOOKS

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



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

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

9,80 € 68 Seiten, Artikel-Nr. 12039

MULTIKOPTER WORKBOOK VOLUME 2 – PHANTOM-EDITION

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

9,80 € 68 Seiten, Artikel-Nr. 12049

MULTIKOPTER WORKBOOK VOLUME 3 – LUFTBILDFOTOGRAFIE

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

9,80 € 68 Seiten, Artikel-Nr. 12070

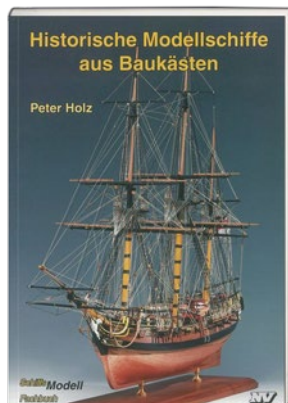
So können Sie bestellen

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

Telefonischer Bestellservice: 040/42 91 77-110,

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

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



HISTORISCHE MODELLSCHIFFE AUS BAUKÄSTEN

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

14,99 € Artikel-Nr. 13277



MARINESCHIFFE SAR- UND KÜSTENWACHBOOTE

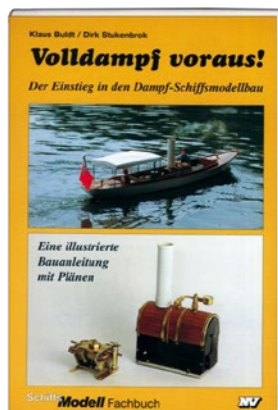
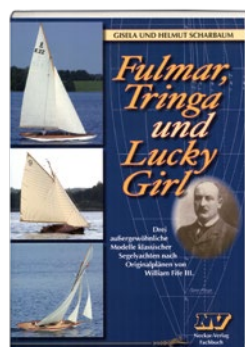
Jeder Anhänger der SAR- und Küstenwachboote braucht dieses Buch. Es zeigt, welche Möglichkeiten Bausatzmodelle bieten und wie man diese aufbaut.

4,99 € Artikel-Nr. 13267

FULMAR, TRINGA UND LUCKY GIRL

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

9,99 € 152 Seiten, Artikel-Nr. 13270



VOLL DAMPF VORAUS!

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

9,99 € Artikel-Nr. 13271

HOCHSEESCHLEPPER FAIRPLAY IX

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

4,99 € Artikel-Nr. 13276



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

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

Problemlos bestellen

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

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

SchiffsModell-Shop-BESTELLKARTE

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

Artikel-Nr.	Menge	Titel	Einzelpreis	Gesamtpreis
			€	
			€	
			€	

Vorname, Name _____

Straße, Haus-Nr. _____

Postleitzahl _____ Wohnort _____ Land _____

Geburtsdatum _____ Telefon _____

E-Mail _____

Kontoinhaber _____

Kreditinstitut (Name und BIC) _____

IBAN _____

Datum, Ort und Unterschrift _____

Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

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

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

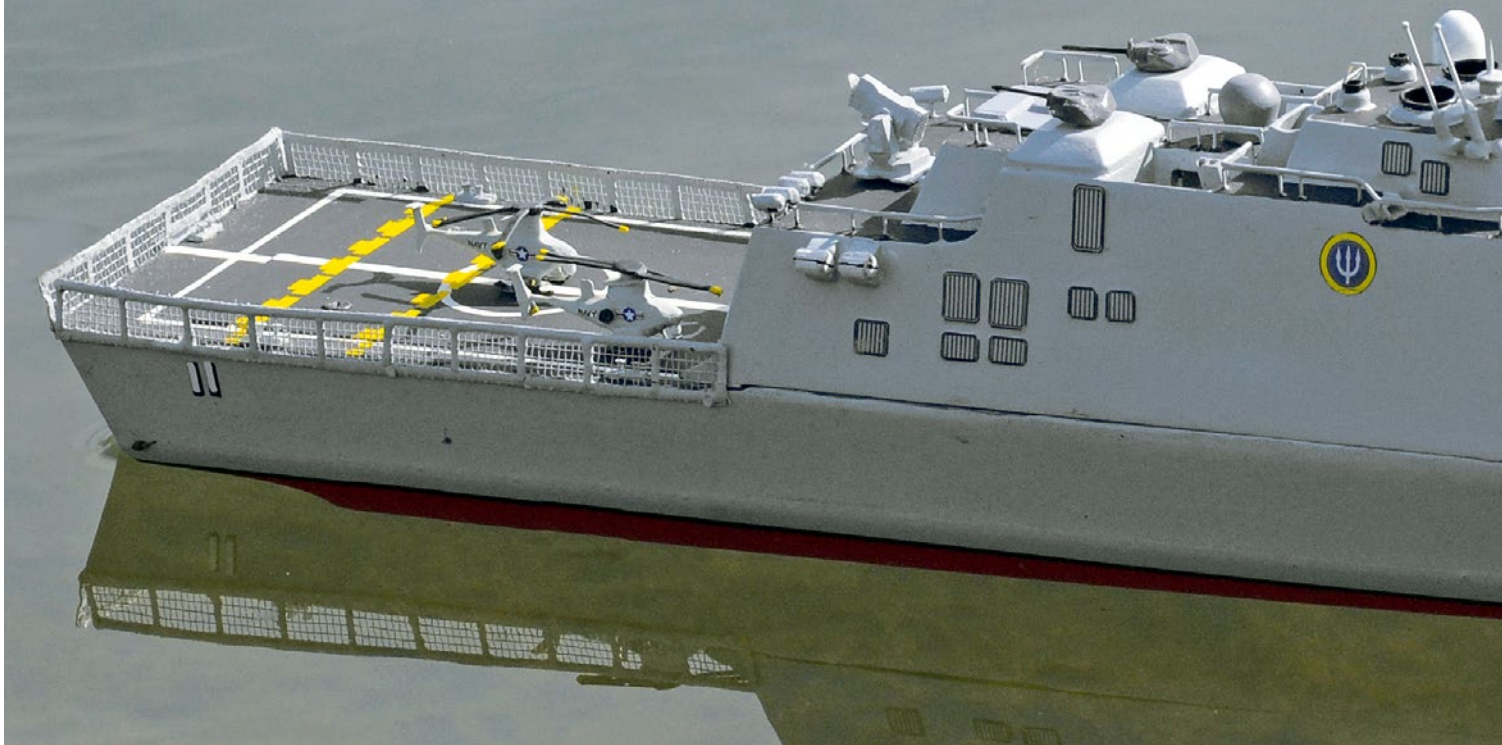
vertriebsunion meynen GmbH & Co. KG, Große Hub 10, 65344 Eltville
Gläubiger-Identifikationsnummer DE54ZZ00000009570

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

SL2307

Küstenvorfeld-Kampfschiff LCS-11 SIOUX CITY

Schneller Einsatz



Der Maßstab 1:200 ist für **SchiffsModell**-Autor Dirk Lübbesmeyer die erste Wahl für seine Flotte der US-Marine. Heute stellt er uns seine LCS-11 SIOUX CITY vor. Den hier abgedruckten Bauplan können Sie kostenlos unter www.schiffsmodell-magazin.de herunterladen.

Letztes Jahr hatte ich beim Bau meiner LCS-18 CHARLESTON (**SchiffsModell** 8/22) noch ein damals nur im Doppelpack zu kaufendes Wasserjet-Aggregat übrig. Das wollte ich natürlich auch noch verbauen. Darüber hinaus sollte getestet werden, wie der Wasserjet in Verbindung mit einem Brushless-Außenläufer funktioniert. Da ich ein Modell der LCS-1 FREEDOM, des Parallelentwurfs zur INDEPENDENCE-Klasse, zu der meine CHARLESTON gehört, vor 15 Jahren schon einmal gebaut hatte und davon noch Unterlagen vorhanden waren, war der Bau eines LCS der FREEDOM-Klasse für mich naheliegend.

Ursprünglich waren die LCS (Littoral Combat Ships = Küstenvorfeld-Kampfschiffe) für den Einsatz im Küstenvorfeld gedacht, wo sie kostengünstiger galten als die um einiges teureren Zerstörer.

Sie sollten sich mit hoher Geschwindigkeit (> 45 kn) der Küste nähern, dort ihre Einsatzaufgabe erfüllen und dann genau so schnell wieder verschwinden. Gefordert wurden Schiffe von rund 3.000 t, geringem Tiefgang, hoher Geschwindigkeit und kleiner Besatzung (15 Personen). Um die Einsatzoptionen flexibel zu halten, war für die Waffenausrüstung ein Modulsystem ins Auge gefasst, bestehend aus einem Minensucher-, einem U-Boot-Jagd- und einem Seegebiet-Überwachungs-Modul. Die Schiffe sollten in einem Hafen innerhalb 24 Stunden durch Tausch der Module auf andere Aufgaben umgerüstet werden können. Geplant waren mindestens 50 Einheiten zu einem Stückpreis von rund 200 Millionen US-Dollar. Sie wurden dann aber sehr viel teurer als erwartet und auch mit den einzelnen Modulen gab es Probleme. So wurde die Entwicklung eines U-Boot-Jagd-Moduls gestrichen und ein Minen-

suchmodul ging erst Mitte 2022 in die Testphase, weswegen das ursprüngliche Einsatzkonzept wohl nicht mehr in Frage kommt. Zur Zeit gibt es eigentlich nur die Seeüberwachungsversion, mit der die Schiffe Patrouillenaufgaben abseits von Trägerkampfgruppen erfüllen; es gibt daher Vorschläge, die LCS, ihrem Einsatzkonzept gemäß, als Fregatten (US-Navy Kennung „FF“) zu klassifizieren.

Gebaut wurden zwei LCS-Versionen mit geraden (INDEPENDENCE-) und ungeraden (FREEDOM-Klasse) Kennnummern in der heute im Kriegsschiffbau üblichen Tarnkappentechnologie, das heißt mit schrägen Wänden und wenig Filigranem, um Radarreflexionen klein zu halten. Bei beiden Varianten gab es große Probleme mit den Antriebsgetrieben, die wegen der geforderten hohen Maximalgeschwindigkeiten recht komplex sind. Die ersten Einheiten, quasi



die „Versuchskaninchen“, wurden daher schon nach wenigen Jahren wieder außer Dienst gestellt und die entsprechenden Korrekturen dann bei den nachfolgenden, noch in Bau oder Planung befindlichen Einheiten berücksichtigt.

Das Original

Mein Vorbild ist die, im Gegensatz zum Trimaran CHARLESTON, konventionell aussehende LCS-11 SIOUX CITY. Begonnen wurde der Bau am 19. Februar 2014 auf der Marinette Marine Werft im US-Staat Wisconsin, dort am 30. Januar 2016 zu Wasser gelassen und schließlich am 17. November 2018 in Dienst gestellt. Sie ist in Mayport (Florida) beheimatet und fährt seitdem Einsätze als Teil der 5. Flotte im Mittelmeer.

Das Schiff hat eine Länge von 115,3 m und 17,5 m Breite. Bei einem Tiefgang von nur 4,0 m verdrängt sie 3.500 t. Ihr Antrieb besteht aus zwei Gasturbinen für eine hohe Sprintgeschwindigkeit von 45 kn und vier Marine-Dieselmotoren für die Marschfahrt von 18 kn. Die Motoren wirken auf insgesamt vier Kamewa

Waterjets, wovon die beiden mittleren ohne Steuereinheiten nur als Booster dienen, während die äußeren mit Lenk- und Schubumkehrinrichtungen ausgerüstet sind. Die Reichweite beträgt bei Sprintfahrt 1.100 sm, im gemächlichen Marsch kommt man mit der Tankfüllung 3.500 sm weit.

Die Bewaffnung von LCS-11 besteht aus einem 5.7/L70-Turm Mk.-110, dem Derivat einer schwedischen BOFORS-Konstruktion, auf der Back und zur Flugabwehr einem Kastenstarter für RAM-Flugabwehr-Lenk Waffen über dem Hangar am Ende des Deckshaus. Für ihren Einsatz zur Seegebietsüberwachung hat sie noch zwei 30-mm-Schnellfeuerkanonen MK.-46 in ihren Panzerturm-ähnlichen Abdeckungen an Bord sowie zwei Silo-Starters für je zehn Hellfire-Lenk Waffen kurzer Reichweite. Dazu kommt ein großes Hubschrauber-Landedeck, das größer als das der US-NAVY Zerstörer und Kreuzer ist. Im dazugehörigen Hangar finden ein Allzweckhubschrauber (SH-60) sowie bis zu drei VTUAVs – Vertical Take-off Unmanned Aerial Vehicles, also unbe-

mannte Hubschrauber – Platz. Schließlich können aus der Heckpforte kleinere Kampfboote ausgeschifft werden. Das ursprünglich für diese Schiffe geplante Besatzungsminimum von 15 konnte trotz hoher Automation in der Praxis nicht eingehalten werden; es wurden schließlich etwa 50, immer noch eine sehr kleine Besatzung für ein Schiff dieser Größe.

Das Modell

Kompatibel mit meiner übrigen Modellflotte ist auch meine LCS-11 SIOUX-CITY im Maßstab 1:200 gehalten. Es ist eine Holzkonstruktion in den Abmessungen 576 × 88 × 19 mm und einem Gewicht von 970 g, was ungefähr einer Verdopplung der maßstäblichen Verdrängung entspricht. Der Plan basiert auf dem meiner Vorgängerversion LCS-1 FREEDOM von 2009, damals noch ausgerüstet mit einem einfachen Selbstbaujet. Der Heckbereich musste am Boden so modifiziert werden, dass dort für den Einbau des neuen Wasserjet eine plane Fläche von mindestens 80 mm Länge und 30 mm Breite vorhanden ist und der Mittelpunkt der Jet-Austrittsöffnung

Quelle: US-Navy Photo. 220618-N-NR343-1128



Das Vorbild der LCS-11 SIOUX CITY



Ohne Vergleich wirkt das Schiff gleich viel größer



1



2

1) Von unten erkennt man den flachen Rumpfbodenteil mit der Öffnung für den Jet-Eintritt, das Bugsegment in Schichtbau und die dünne Seitenbeplankung. 2) Der Rumpf von oben. Die verlängerten Spanten 2 und 3 halten den Aufbau

einen Abstand von mindestens 15 mm vom Schiffsboden einhält. Aus diesen konstruktiven Gründen musste der Tiefgang auf 32 mm erhöht werden, also 12 mm mehr als maßstäblich. Auch über Wasser wurden Änderungen am Original berücksichtigt, insbesondere hinsichtlich der Version Seeraumüberwachung.

Beim Modell sollte der Wasserjet über eine Kardankupplung von einem Pichler Brushless-Außenläufermotor Boost 10 angetrieben werden, der über Distanzrohre direkt an das Jet-Aggregat geflanscht ist. Der Wasserjet besitzt zwar eine Servo-gesteuerte Schwenkdüse, aber keine Schubumkehrinrichtung für die Rückwärtsfahrt. Die Drehrichtungsumkehr des Motors erlaubt aber mäßige Rückfahreigenschaften. Gesteuert wird wieder mit meiner 433-MHz-Selbstbau-Fernsteuerung, empfangenseitig bestehend aus einem kommerziellen HF-Teil von RADIOMETRIX, der unter eine Selbstbau-Elektronikplatine gesteckt wird. Deren Herzstück ist ein μ P-Mikroprozessor, der neben der Signalauswertung für die Analogfunktionen Ruder und Motor sowie Digitalschalter, auch für den Drehzahlsteller und die Modellüberwachung sorgt. Da der für Bürstenmotoren verwendbare PWM-Drehzahlsteller, wie er in meinen anderen Modellen eingebaut ist, für einen Brush-

lessmotor nicht verwendet werden kann, musste der μ P dahingehend umprogrammiert werden, dass er anstelle des PWM-Signals ein Standard-RC-Signal ausgibt, das von einem kommerziellen, bidirektionalen Brushless-Drehzahlsteller (hier Graupner Brushless-control-8) verarbeitet werden kann. Die Überwachungseinheit (NAVIGUARD) kommt auch hier zum Einsatz und überwacht als Teil des μ P-Programms den Ladezustand des Akkus, Wasser im Motorraum sowie das Vorhandensein eines RC-Signals. Außerdem signalisiert sie Grenzwertüberschreitungen (LiPo-Akku < 6 V) durch verschiedene Morsesignale mit auf beiden Brückennocks aufgestellten Signalscheinwerfern. Der Lecksensor besteht dabei aus zwei parallel im Abstand von etwa 3 mm am Boden des Modells verlegten kurzen blanken Drähten, die bei Wasserkontakt einen Kurzschluss erzeugen, der vom μ P ausgewertet wird.

Der Schirm der TRS-3D-Radaranlage wird von einem 8-mm-Mini-Schrittmotor angetrieben, der direkt auf das entsprechende Mastpodest geklebt wurde; die vier Leitungen seiner Stromversorgung wurden durch eine Bohrung im Mast gefädelt. Der nötige, von einem eigenen μ P gesteuerte Schrittmotortreiber ist, zusammen mit den LED-Treibern für die Signallampen und dem 5-V-Regler für Versor-

gung der RC-Anlage, auf einer Platine untergebracht. Sie liegt am Boden unter dem RC-Empfänger. Das Ruderservo ist an Steuerbord neben dem Wasserjet platziert und über 0,8-mm-Federstahldraht, der in einem 2-mm-Messingrohr läuft, mit dessen Schwenkdüse verbunden. Der Stromversorgung des Antriebs und die über den 5-V-Regler geregelte Elektronik dient ein 2s-LiPo-Akku mit 2,2 Ah, der im Mittelsegment des Modells über einem flachen Bleiballast untergebracht ist. Da auch der Graupner-Drehzahlsteller über einen eigenen BEC verfügt – der bei Unterspannung auch den Antrieb ausschaltet –, wurde die Plusleitung seiner RC-Signalleitung aufgetrennt. Das Bordnetz wird durch einen Schiebeschalter eingeschaltet, der sich in einer Aussparung auf der Backbordseite des Deckshauses befindet; dort ist auch eine Buchse für die externe Ladung des Akkus zu finden.

Während der Wasserjet schon aus Gründen der Dichtheit fest ins Modell eingeklebt wurde und damit auch der angeflanschte Motor unverrückbar ist, liegen Akku, Drehzahlsteller, der RC-Empfänger sowie die BEC- und Treiberplatine eigentlich locker im Modell und wurden deshalb mit Schaumgummi rutschfest gemacht. Der Empfänger thront auf einem Schaumgummipolster über der BEC-Platine und der Wasserlinie, was



Das Deckshaus im Rohbau, man erkennt die Darstellung der Lüftergrills und den Radar-Schrittmotor



Von Steuerbord ist das Rollladentor des Hangars zu sehen



Der einbaufertige Wasserjet mit direkt angeflanschem Brushless-Motor

den RC-Empfang verbessern soll. Als Antenne dient eine auf ein 3-mm-Rundholz gewickelte Wendelantenne für 433 MHz.

Der Rumpf

Der einfache Knickspantrumpf in Spantenbauweise musste auf einem kürzeren Heckbereich waagrecht gehalten werden, um den vorgesehenen Wasserjet einbauen zu können. Er tritt am nur 1 mm dicken Spant Nummer 4 aus dem Modell aus, wobei die Düse außen auf den Spant aufgeschraubt wird. Der vom Wasserjet geforderte flache Heckbereich bedingte eine Bodenkonstruktion aus 2-mm-Sperrholz und 10-mm-Balsa. Auf dieser stehen dann drei Spanten aus 8-mm-Sperrholz, die mit 8 x 8-mm-Balsa-Stringern verbunden sind. Der hintere Spant 3 ist voll belassen und schließt so den Maschinenraum wasserdicht gegen das restliche Modell ab. Zwischen Spant 2 und Spant 3 wurde der Bodenbereich beidseits mit

etwas schräg gestellten Balsa-Füllstücken verstärkt. Der Bugbereich vor Spant 1 ist in Schichtbau aus Balsa und hat einen den Bugbereich verstärkenden Vorsteven aus 0,4-mm-Alublech. Die Spanten 2 und 3 sind über den Rumpfrand verlängert und dienen so als Führung für das Deckshaus. Der obere Rumpfbereich wurde schließlich mit Seitenplatten aus 0,6-mm-Sperrholz beplankt. Auf der Backbordseite gibt es eine Luke, deren Boden und Wände Teile des Rumpfs sind; sie ist nach oben offen. Das letzte Viertel des Rumpfs wird vom Flugdeck aus 2-mm-Sperrholz abgeschlossen, das einen Zugang zum Motorraum besitzt.

Deckshaus

Das Deckshaus stellt sich als ein bis zu den Rumpfsseitenflächen reichender kompakter Block mit bis zur Schiffsmittene geneigten Wänden dar, der die mittleren zwei Viertel des Rumpfs überdeckt und

komplett abnehmbar ist. Es sitzt auf einem Süllrahmen aus Balsaleisten und wird auch durch die beiden verlängerten Spanten an seinem Platz gehalten. Er ist in Schachtelbauweise aus 0,6-mm- (Seiten) und 2-mm-Sperrholz (Decks) gefertigt, wobei die Form durch zwei Spanten aus 10-mm-Balsa sowie die beidseitigen Stirnflächen verstärkt wird. Die Fensteröffnungen der Brücke, die seitliche Öffnung auf Backbord sowie das Hangartor wurden schon vor dem Zusammenkleben ausgesägt. Die Lüftergrills auf den Seitenflächen und der vorderen, oberen Stirnseite wurden mit aufgeklebten Briefkartenteilen dargestellt, auf die nach der Lackierung entsprechende Decals aufgeklebt werden können. Die Brückenfenster wurden nach der Lackierung mit Klarsichtfolie von hinten verglast und auf die Balsaverstärkung des Hangartors Briefkartonstreifen aufgeklebt, die die Lamellen des Rollladentors darstellen sollen.

Anzeige

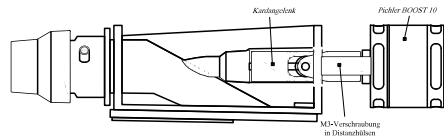
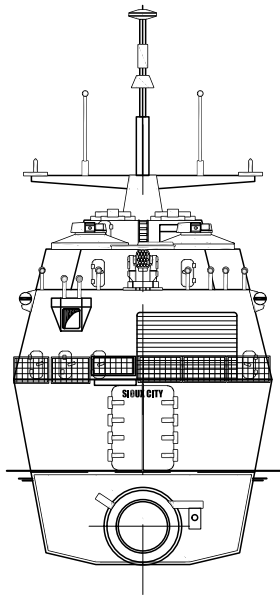


Exklusive Echtholz-Vitrinen
nach Wunsch und Maß aus Meisterhand

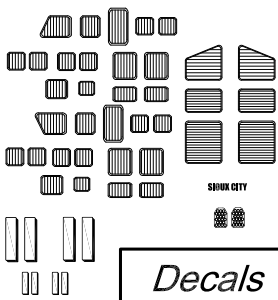
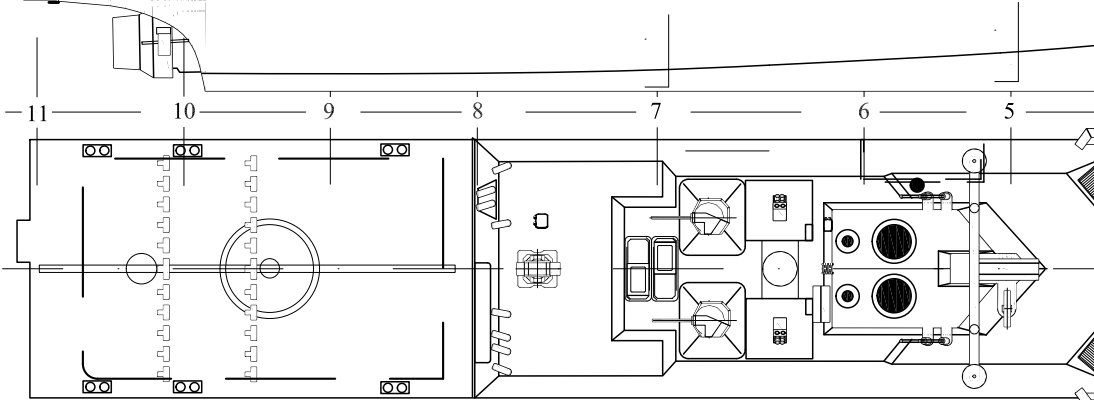
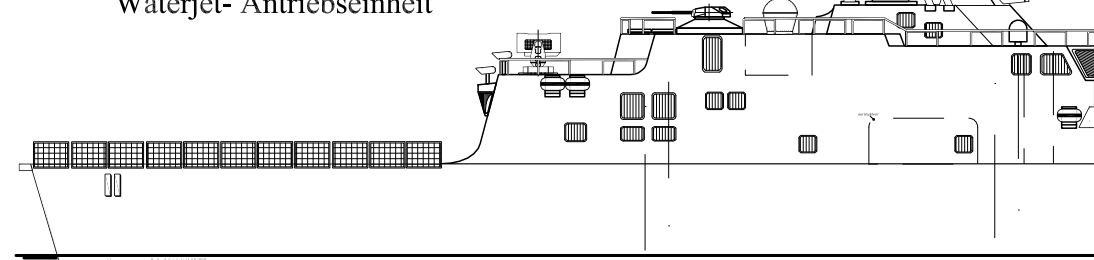
Tel.: 057 75/14 51 · E-Mail: info@hesemann.eu

www.vitrinen-hesemann.de

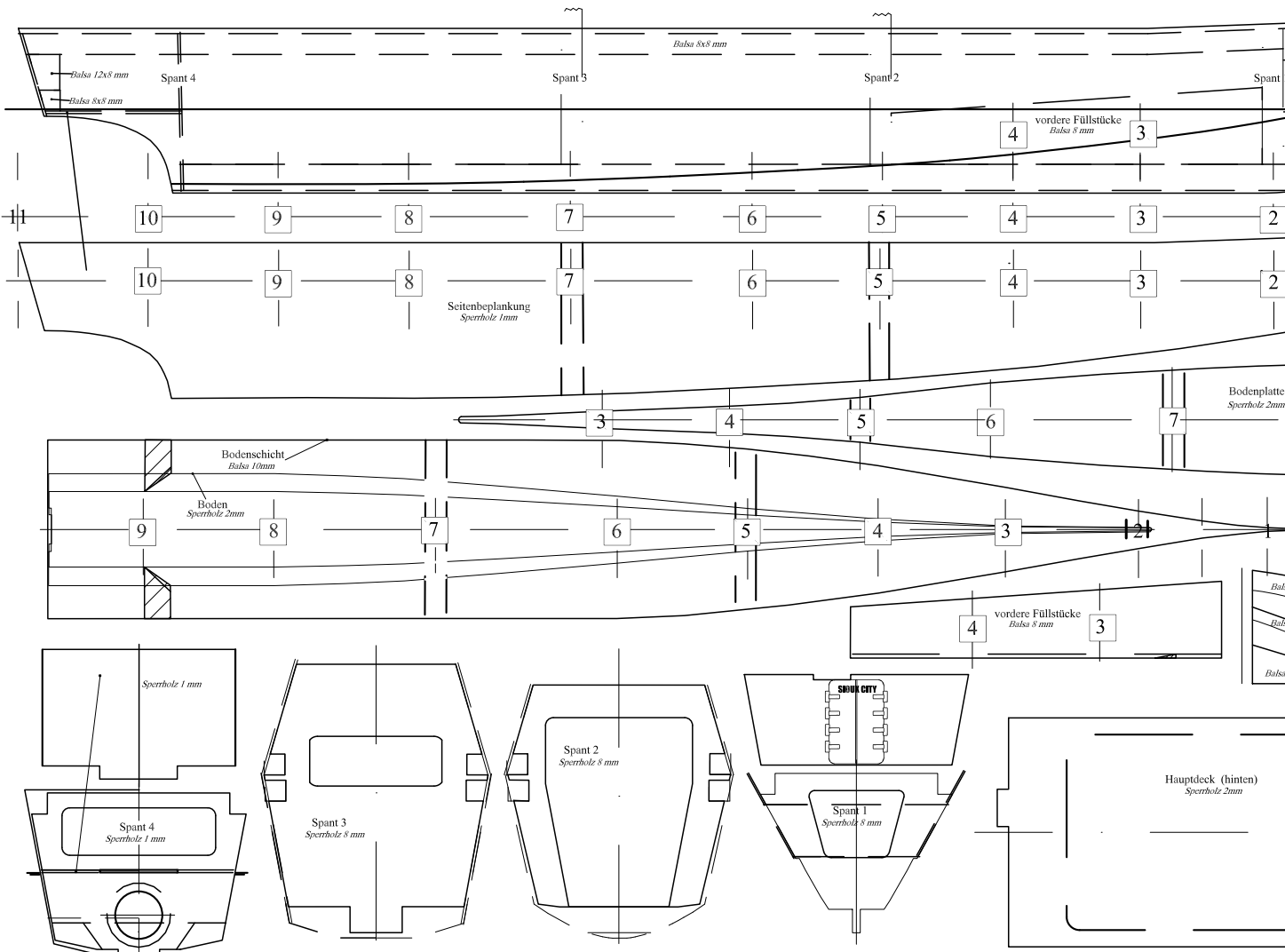


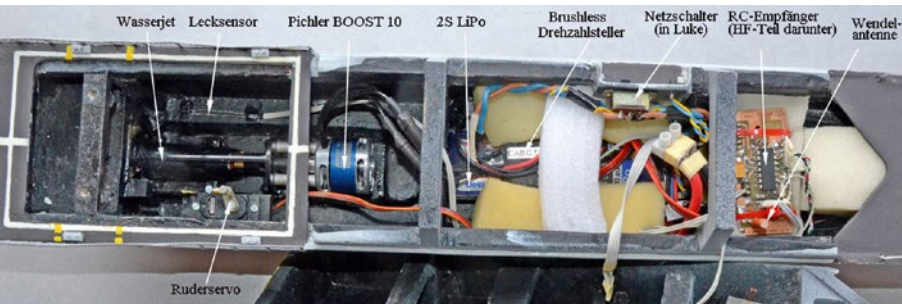


Waterjet- Antriebseinheit



Decals





Antrieb und Fernsteuerung nutzen die Tragfähigkeit des Modells gut aus



Am Heck sind die Anlenkung an die Schwenkdüse und die Abdeckung des Jet-Einlaufs zu sehen



Die fertige LCS-11 SIOUX CITY ist bereit für den ersten Einsatz



Auf dem Landedeck fehlt noch der zweite „Fire-Scout“-Hubschrauber

Auf dem Kaminaufbau sind die beiden großen Abgasstutzen der Gasturbinen zu finden sowie zwei kleinere Abgasrohre, für die entsprechende Alurohrstücke verwendet wurden. Die Abgase der vier Dieselmotoren dagegen werden meines Erachtens paarweise seitlich des Rumpfs abgeblasen, um bei Marschfahrt die Infrarotsignatur der Schiffe herabzusetzen; sie sind am Rumpf der Originale durch Rußfahnen deutlich zu erkennen. Seitlich des Kaminaufbaus sind auf Auslegern je zwei Peitschenantennen vorhanden, die wie Stecknadeln in Litzendrahtisolationen als Fuß stecken. Der relativ niedrige Mast verlängert übergangslos den Kaminaufbau, ist aus Balsa mit Sperrholzdach gefertigt und trägt eine ebenfalls aus Sperrholz bestehende Rahe. Auf dem Mastpodest ist die Antenne der 3D-Radaranlage TRS-3D auszumachen, eine Konstruktion aus Holzresten, die direkt auf der Achse eines dort festgeklebten 8-mm-Schrittmotors sitzt. Dessen vier Steuerleitungen wurden durch eine Bohrung im Mast ins Modellinnere geführt. Der obere Teil des Masts ist ein Rohrmast aus 2-mm-Draht, der in einem Vierkantholzstück steckt; am Rohrmast sind noch weitere runde Antennen auszumachen.

Auf den Aufbauten sind verschiedene Radome aufgestellt, alles Drechselarbeiten aus Rundholz. Hinter dem Kaminaufbau sind zwei von den Seiten nicht einsehbare, aber nach oben offene Kammern sichtbar, wo Düpelwerfer aufgestellt sind. Dahinter sind zwei pyramidenförmige Podeste für die beiden 30-mm-Schnellfeuerkanonen Mk-46 auszumachen. Hinter diesen sieht man die Abdeckungen der beiden Hellfire-Silos. Schließlich ist am hinteren Ende des Hangardachs ein RAM-Starter vorhanden. Auf den beiden Seitenterrassen habe ich je einen Signalscheinwerfer aufgestellt, die an mein Modellüberwachungssystem NAVIGUARD angeschlossen sind. Es sind weiße 4-mm-LEDs einer ehemaligen Weihnachtsbaum-Lichterkette, die durch Abtrennen ihrer Linsen verkleinert wurden. An ihre stark gekürzten Anschlüsse wurden dünne Zuführungen angelötet, die Lötungen wurden dann mit einem Tropfen Araldit versiegelt. Die LED-Beinchen, durch ein Stück Zahnstocher gesteckt und verklebt, konnten als Scheinwerfergabel verwendet werden.

Sowohl die Aufbauten als auch das Vorschiff sind durch eine Reling gesichert, die auf dem Original nur aus Seilen und demontierbaren Pfosten besteht, zur Vermeidung von Radarreflexionen vermutlich aus elektrisch nicht leitendem Kunststoff. Sie kann im Ernstfall auch ganz entfernt werden. Ich habe sie mit Heftklammern nachgebildet, auf die eine dünne Litze geklebt wurde; die Reling des Bugbereichs kann so auch als Antenne für RC-Anlagen niedrigerer Frequenzen verwendet werden. Die Fußreling vor den Brückenfenstern sind Reste einer ehemaligen Streifenreling. Das Landedeck hingegen wird durch abklappbare Netze gesichert, die aus Fliegengitter mit Rahmen aus Araldit hergestellt, an den Landedeckseiten angeklebt und dort auch noch mit einem Nagel fixiert wurden.

Ausrüstung

Der Körper des 57mm/L70-Turms Mk.-110 wurde in Vertikal-Schichtbauweise (Sperrholz und Linde) gebaut, wobei das schwenkbare Rohr (2-mm-Messingrohr) in einer 7-mm-Alurohrwiege steckt, die sich in entsprechenden Bohrungen in der zweiten und vierten Schicht drehen kann. Der bearbeitete Turmkörper wird schließlich auf ein Pivot geklebt und mit einer M2-Drehachse versehen. Der Arm des kleinen Radarschirms über dem Rohr – wohl zur Messung der Mündungsgeschwindigkeit – wurde in eine Nut im Kanonenrohr eingeklebt.

Die an der Kante des Hangardachs aufgestellte RAM-Starterbox für kurzstreckige Luftabwehr-Raketen ist ein Klebespiel aus Holzresten und Briefkarton. Hinter dem Kaminaufbau sind auf beiden Seiten des Deckshauses die zwei Panzerturm-ähnlichen 30-mm-Schnellfeuerkanonen Mk.-46 auf pyramidenförmigen Pivots angebracht. Es sind fummelige Klebearbeiten aus kleinen Holzstückchen, mit kopflosen Nägeln als Kanonenrohre. In den beiden, nur von oben einsehbaren Kammern hinter dem Kaminaufbau ist je ein Düppelwerfer aufgestellt, die jeweils aus einem hohen, etwas schräg stehenden und kastenförmigen Starter für Nulka-Raketen und einem davor angeordneten sechsrohrigen kurzen Werfer für RBOC (Rapid Bloom Offboard Countermeasures) besteht. Das ganze fällt im Maßstab 1:200 sehr klein aus und besteht bei mir aus sechs kleinen Plastikrohrstückchen sowie einem 2-mm-Sperrholzstück, aufgeklebt auf ein 1-mm-Sperrholzplättchen.

Auf dem Landeck habe ich diesmal zwei Fernlenk-Hubschrauber (VTUAV) „Fire Scout“ positioniert, einer startbereit und einer mit gefaltetem Rotor, die zur Fernaufklärung, neuerdings aber auch zum Abwurf von Waffen eingesetzt werden. Baumaterial für die modelltechnische Nachbildung war Balsa mit Sperrholzseele und ein 1-mm-Nagel für den runden Heckrotorausleger. Backbords befindet sich als Auspuff ein Plastikröhrchen. Der Vierblatthauptrotor ist ebenso wie der zweiblättrige Heckrotor (beides Briefkarton) auf ein kurzes Stück Rundholz geklebt; der Hauptrotor hat als Abdeckung noch eine mit einem Bürolocher ausgestanzte Sperrholzscheibe. Die beiden Kufen aus Briefkarton sind an Heftklammerstreben angeklebt. Ein kleiner Radom und zwei Leitbleche vervollständigen das VTUAV.

Lackierung

Noch vor dem Einbau des Wasserjets wurde der Rumpf, wie in meiner Werft üblich, einer intensiven Imprägnierung mit verdünntem Bootslack unterzogen. Dazu wurde die Farbe in den Innenraum gegossen und eine längere Einwirkzeit gewährt, außen dagegen öfters gepinselt, bis die Farbe wirklich tief ins Holz eingedrungen war. Der Innenbereich erhielt dann eine schwarze Pönung. Auch außen wurde schwarz gestrichen, da man so Unebenheiten auf der Außenhaut besser erkennt und schließlich gespachtelte sowie geschmirgelte

TECHNISCHE DATEN

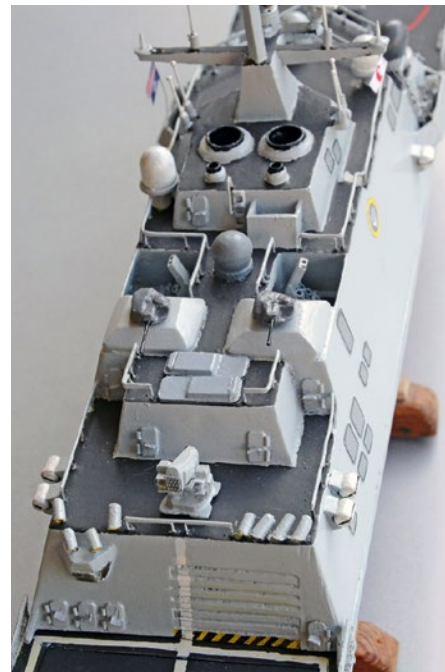
SIoux CITY

Original

Länge:	115,3 m
Breite:	17,5 m
Verdrängung:	3.500 t
Tiefgang:	4 m
Antrieb:	2 × Gasturbinen und 4 × Dieselmotoren
Jets:	4 × Kamewa Waterjets (2 × Booster, 2 × steuerbar)
Geschwindigkeit:	18 kn Marschfahrt, 45 kn Sprint

Modell

Maßstab:	1:200
Länge:	576 mm
Breite:	88 mm
Gewicht:	970 g
Geschwindigkeit:	0,8 m/sec.



Ein Blick auf die verschiedenen Waffensysteme auf dem Aufbau



Das Modell ist im Wasser und der zweite Hubschrauber auch an Bord



Bei der Probefahrt erzeugt das Modell bei Vollgas eine beachtliche Hecksee



Mit dem in der Badewanne ermittelten Bleiballast liegt das Modell gut im Wasser



Vergleich meiner Modelle LCS-11 SIOUX CITY (vorne) und LCS-18 CHARLESTON (hinten)

Abhilfe geschaffen werden kann. Zur Fertigstellung des Modells erfolgte der Abschlussprüf mit seidenglänzenden Farben in Rot für die Rumpfunterseite und Hellgrau (Dunstgrau) für Überwasserpantien. Zwischen dem Rot des Unterwasserteils und dem Grau des Überwasserrumpf gibt es einen Wasserpass von etwa 3 mm. Das Schiefergrau der Decks wurde zur Vermeidung von Abdeckarbeiten mit dem Pinsel aufgetragen. Eine Reißnadel kam zur Erstellung der Flugdeckmarkierungen in Weiß und Gelb sowie in Rot für den Sicherheitskreis um die vordere Kanone zum Einsatz. Dann wurden die Decks mit mattem Klarlack übermalt, was den rutschfesten Belag auf den Stahldecks optisch besser wiedergibt. Für die Kennzahlen „11“ mit Schattenwirkung beidseits des Bugs und in kleinerer Ausführung auf beiden Heckseiten wurden auf Selbstklebefolie ausgedruckte Decals aufgeklebt und deren weißer Teil

einschließlich der dazugehörigen Ränder mit der Reißnadel in Weiß ausgefüllt. Abschließend wurden alle Lüftergrills mit den entsprechenden Decals beklebt.

Fahrverhalten

Die ersten Modell-Schwimmversuche fanden in der Badewanne statt und zeigten zunächst eine sehr schwache Schwimmstabilität. Erst mit zusätzlichem Bleiballast schwimmt das Modell jetzt stabil. Zusätzlich zur mangelnden Stabilität kam dann noch ein signifikanter Wassereinbruch am Wasserjet, der mit zusätzlichem Klebstoff rund um das Aggregat aber problemlos behoben werden konnte. Der Jungfernfahrt stand nur schlechtes Wetter im Wege. Mitte März schien dann teilweise die Sonne und nur der Föhn sorgte für etwas kabbelige See. Auf dem Wasser macht sich das nicht allzu große Modell recht ordentlich. Sein Fahrverhalten ist ansprechend. Bei Typ-

gleichem Wasserjet bringt der Brushless-Motor der SIOUX CITY das Modell mit einem 2s-LiPo auf etwa die gleiche Geschwindigkeit wie der Bürstenmotor der CHARLESTON mit dem 3s-LiPo. Das Modell erreicht dabei eine Maximalgeschwindigkeit, die mit 0,9 m/s etwas über maßstäbliche Marschgeschwindigkeit des Originals liegt; trotzdem ist die erzeugte Hecksee schon recht ansehnlich. Wie bei CHARLESTON ist die Wendigkeit des Modells nicht gerade umwerfend, da der Schwenkbereich der Düse klein ist. Er könnte durch eine modifizierte Düse vermutlich noch etwas verbessert werden. Das Fehlen einer Schubumkehrinrichtung stellte sich als unproblematisch heraus, ist doch bei Drehrichtungsumkehr des Motors ein Rücksetzen des Modells möglich. Aber auch bei starker Verminderung der Lenkbarkeit macht das Bremsen des Modells keine Probleme. ■



Die LCS-11 SIOUX CITY und der Versorger AKE-3 ALAN SHEPARD

Jetzt bestellen



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

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

Text und Fotos:
Peter Böttcher



Jubiläum in „Planten un Blomen“

Der 60. Geburtstag

60 Jahre sind ein stolzes Alter. Gegründet im Jahr 1963 hat der SMC-Hamburg während seines Bestehens schon viele Highlights erlebt. Passend dazu fand das große Schaufahren bei hervorragendem Wetter statt. **SchiffsModell**-Autor Peter Böttcher hat mitgemacht.

Dieses Jahr feiert der SMC-Hamburg sein 60-jähriges Bestehen. Aus diesem Anlass haben wir unser alljährliches Mai-Schaufahren diesem Geburtstag gewidmet. Das Schaufahren fand wieder am großen See im Park „Planten un Blomen“ statt. Dieser liegt im Herzen der Hansestadt Hamburg und wird von vielen Einheimischen und auswärtigen Besuchern frequentiert. Für uns ist diese Lokation immer etwas ganz Besonderes. Nirgendwo anders haben wir so viele Zuschauer wie hier. Außerdem sind wir die einzigen, die dieses Gewässer zwei Wochenenden im Jahr für unsere Veranstaltungen nutzen dürfen. Sonst ist es verboten, auf dem Parksee Modellschiffe fahren zu lassen. Deshalb müssen wir auch einige Auflagen erfüllen, um weiterhin eine Genehmigung zur Nutzung zu bekommen.

Aufbau

Wie üblich trafen wir uns um 7 Uhr am Samstag früh, damit wir pünktlich um 10 Uhr zum Beginn der Veranstaltung mit dem Aufbau fertig waren. Das hat auch dieses Mal wieder

geklappt. Einige unserer Gäste waren auch schon vor Beginn der Veranstaltung vor Ort und halfen beim Aufbauen. Bei herrlichem Sonnenschein und angenehmen Temperaturen konnte die Veranstaltung beginnen.

Insgesamt waren am Samstag etwa 50 Personen, überwiegend aus dem Norden, zu Gast. Von Flensburg bis Bremerhaven, aus Hildesheim, im Osten aus Wismar und im Westen aus Köln waren sie angereist. Süddeutschland war auch vertreten, aus Bruchsal in Baden-Württemberg kam Michael mit seiner Ehefrau und dem Dampfschlepper TIGER. Dieses Modell wird von einer funktionsfähigen Dampfmaschine angetrieben. Das Vorbild ist als Museumsschiff auf der Elbe und im Museumshafen Oevelgönne anzutreffen. Es entstand auf einem Fertigrumpf komplett in Eigenbau.

Die weiteste Anreise hatten wohl zwei Schweizer, die allerdings ohne Modell kamen. Sie hatten bei ihrem Heimatklub erzählt, dass sie zu unserer Veranstaltung fahren wollten, um



Ein schöner Geburtstag: Super Wetter und voller Pavillon



Das Kühlschiff PRIAMOS ist fast so alt wie der SMC-Hamburg und endlich wieder im Wasser



Es war für jeden Geschmack etwas dabei. Hier die GLASGOW, ein Baukasten von Graupner



Das spanische Fischerboot LLAUT wurde wiederum nach Plan und Originalfotos gebaut

sich das einmal anzusehen. Als Antwort bekamen sie, dass es sich nicht lohnen würde und sie es lieber sein lassen sollten. Beide waren von der Veranstaltung sehr begeistert. Und so konnten sie zu Hause mit ruhigen Gewissen berichten, dass sich die Reise nach Hamburg rentiert hatte.

Leuchtturm

Unser Leuchtturm hatte so etwas wie ein Comeback. Jahrelang hatten wir ihn nicht mehr benutzt, da die Beleuchtung defekt und der Sockel für das Aufstellen im Wasser verschwunden war. Mit neuem Sockel und moderner LED-Beleuchtung wurde er wieder in Betrieb genommen. So konnte er den Modellschiffen den Weg zur Hafenanlage weisen, die Jens aus Norderstedt zu unserer Veranstaltung beigesteuert hatte. Bekannt ist diese unter anderem von den Aukruger Hafentagen. Leider hatte die Aufbauhilfe abgesagt, deshalb sprang ein anderer Modellbaukollege ein.

Unser Vereinskollege Björn brachte auch etwas Neues mit, nämlich ein Offshore-Windrad im Maßstab 1:50. Es hat bis zur Oberkante des Maschinenhauses eine Höhe von 1.900 mm und einen Rotordurchmesser von 1.695 mm und entstand im 3D-Druck-Verfahren. Ein passender Katamaran, der die Techniker zur Wartung an das Windrad bringt, ein sogenanntes „Crew Transfer Vessel“, ist noch in Bau.



Der Schlepper TIGER wird von einer echten Dampfmaschine angetrieben



Die Hadag-Fähre BUNTHAUS fährt als „Bügeleisen“ im Hamburger Hafen im Liniendienst



Der Seenotrettungskreuzer THEODOR HEUSS entstand nach einem Modellplan der DGZRS



Die NORDKAP wurde 1983 vom Eigner im Alter von 17 Jahren gebaut und fährt immer noch

Für jeden Geschmack

Auf dem Wasser war schnell reger Betrieb und es waren viele verschiedene Modellschiffe aus den unterschiedlichsten Epochen vertreten. Man konnte sich nicht satt sehen. Unter anderem wurde ein Modell des Kühlschiffs PRIAMOS nach Jahrzehnten wieder zu Wasser gelassen. Es wurde Mitte der 1960er-Jahre von einem ehemaligen Vereinskollegen gebaut und errang 1966 und 1967 einige Preise bei Wettbewerben, unter anderem den zweiten Platz bei der vierten Bundesmeisterschaft. Unser Vereinskollege Mathias, der das Modell übernommen und fahrfertig gemacht hatte, fand, dass unser Jubiläum genau der richtige Rahmen für die zweite Jungfernfahrt sei.

Zwei Studenten aus Flensburg waren nicht nur in charmanter Begleitung ange-reist, sie hatten auch einen historischen Segler im Gepäck. Dieses „Piratenschiff“ hat noch keinen Namen und wird als Bau Nr. 6 bezeichnet. Der eigentliche Heimat-hafen ist der SMC Peine. Es basiert auf Plänen der Fregatte BERLIN von 1674 und ist mit einigen Änderungen und nach eigenen Vorstellungen gebaut. Ein weiteres Modell, welches eher selten zu sehen ist, war der Schwimmkran ENAK. Ein Modellbauer aus Bremerhaven brachte dieses außergewöhnliche Modell mit. Andre Thiel hatte die BERLINERTOR, ein „Survey-Drilling Vessel“ dabei. Das Original war mit dem Bohrturm von 1975 bis 1980 im Einsatz. Da das Schiff damals nur mit Ankern auf Position gehalten werden konnte, war das Bohrgestänge sehr anfällig für Bruch. Man sieht, diese Aufzählung spannender Projekte könnte noch eine ganze Weile weitergehen.

Am späten Nachmittag lichteten sich die Reihen. Für den einen oder anderen stand noch eine längere Heimreise an. Zur anschließenden Lichterfahrt waren wir nur noch ein kleines Grüppchen. Um 22 Uhr mussten



Das Bohrschiff BERLINERTOR fuhr für die Offshore Supply Association



Der Schlepper SÜDEROOG ist mit seinem Voith-Schneider-Antrieb ein Unikat

wir einpacken, weil dann das Wasserlichtkonzert auf dem Parksee stattfand. Anschließend wurde dann der Park geschlossen.

Zweiter Tag

Am Sonntag begann der zweite Teil der Veranstaltung wieder um 10 Uhr. Wir konnten auch einige neue Teilnehmer begrüßen. Wieder erwies sich, wie vielfältig unser Hobby ist und auf dem Wasser war schnell wieder viel Betrieb. Auffällig war, wie interessiert viele Zuschauer waren, die nur das Wochenende im Park genießen wollten und von der Veranstaltung gar nichts wussten. Wir wurden zur Technik und zu den Modellen ausgefragt. Bei den Kindern waren die Boote, die mit Wasser spritzen konnten, der Renner.

Um 16 Uhr haben wir mit unserem Abbau begonnen und das Material ins Lager gebracht. Es war ein herrliches Wochenende bei bestem Wetter in netter Gesellschaft. Uns hat es viel Spaß gemacht und das Feedback unserer Gäste ist auch durchweg positiv ausgefallen. Dafür nimmt man die Arbeit, die so eine Veranstaltung macht, doch gerne in Kauf. ■



Das noch namenlose Piratenschiff sieht beeindruckend aus



Noch ein Klassiker: Der Hochseeschlepper OCEANIC im Maßstab 1:50

KONTAKT

Schiffsmodellbau-Club Hamburg e.V.
E-Mail: kontakt@smc-hamburg.de
Internet: www.smc-hamburg.de

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

www.JOJO-Modellbau.de
Der Bausatz-Spezialist



SchiffsModell

VORBILDPOSTER
zum Sammeln



Hafenschlepper NEW RIVER

Das Krafftei

Text und Fotos:
Dietmar Hasenpusch

Andere Länder – andere Schiffe. Das kann man besonders und immer wieder zwischen europäischen und amerikanischen Exemplaren feststellen. Denn in Amerika ist ja bekanntlich vieles etwas dicker.

A ugenscheinlich sieht man das beim hier vorgestellten Hafenschlepper NEW RIVER der Seabulk Towing mit Sitz in Fort Lauderdale, USA. Da dieser Schlepper bei 26,43 m Länge eine stolze Breite von 15,24 m hat, wirkt das Schiff fast wie eine runde Scheibe auf dem Wasser. Europäische Schlepper bringen es im Durchschnitt nur auf etwa die Hälfte der Breite – sie sind also schlanker und wirken dadurch harmonischer.

Gebaut wurde die mit 317 BRZ vermessene NEW RIVER beim Schiffbaubetrieb Halter Marine Inc. in Lockport, LA/USA unter der Baunummer 1705 und kam Anfang 1997 zur Ablieferung. Basishafen des auf 1,62 m Tiefgang kommenden Spezialschiffs war die im US-Bundestaat Florida gelegene Hafenstadt Tampa. Angetrieben wird das Kraftpaket über zwei Caterpillar-Motoren vom Typ

3516B mit zusammen 2.982 kW Leistung, die auf zwei Z-Propeller wirken. Damit erreicht die NEW RIVER eine maximale Geschwindigkeit von 11 kn und einen Pfahlzug von 48,5 t. Zusätzlich ist der Schlepper mit einem leistungsstarken Löschmonitor ausgerüstet.

Die Klassifikationsgesellschaft American Bureau of Shipping übernahm die Bauaufsicht sowie die Klassifikation des Schiffs, welches bei der Internationalen Maritimen Organisation unter der IMO-Nummer 9182772 im Schiffsregister eingetragen ist. Der Hafenschlepper ist unter dem Rufzeichen WCX8251 über Seefunk zu erreichen. Die Aufnahme zeigt das Schiff am 24. Oktober 2010 bei einer Einsatzfahrt in der Tampa Bay. Zwischenzeitlich hat der Schlepper von Tampa nach Mobile im US-Staat Alabama verholt und wird nun seit einigen Monaten dort eingesetzt. www.hasenpusch-photo.de

AUF EINEN BLICK

NEW RIVER

Schiffstyp:	Hafenschlepper
IMO-Nummer:	9182772
Reederei:	Seabulk Towing Inc. Fort Lauderdale, Florida, USA
Bauwerft/Baunummer:	Halter Marine Inc. Lockport, LA/USA/1705
Baujahr:	1997
Vermessung:	317 BRZ
Länge:	26,43 m
Breite:	15,24 m
Tiefgang:	1,62 m
Besatzung:	2
Maschine:	2 Caterpillar 3516B
Gesamtleistung:	2.982 kW
Geschwindigkeit:	11 kn
Klassifizierung:	American Bureau of Shipping
Internet:	www.seabulktowing.com



Nichts zu Essen auf dem Tisch?



JETZT ABONNIEREN

2 Ausgaben
für 6,90 Euro
Im Schnupper-Abo
testen

- 10% sparen
- Keine Versandkosten
- Jederzeit kündbar
- Anteilig Geld zurück bei vorzeitiger Abo-Kündigung

www.1fachpizza.de | 040/42 91 77-110

Schiffe und Schiffsmodelle aus Neustadt in Holstein

Wechselvolle Geschichte

Städte mit dem Namen „Neustadt“ gibt es viele in Deutschland. Aber nur eine davon befindet sich direkt an der Küste. Idyllisch an der Lübecker Bucht gelegen, schaut sie auf eine lange Tradition des Schiffbaus zurück. Aber auch auf ein äußerst trauriges Kapitel der Geschichte. **SchiffsModell**-Autor Matthias Schultz erzählt uns davon.

Eines der schönsten Schiffe ihrer Zeit war die 1927 bei Blohm & Voss in Hamburg vom Stapel gelaufene CAP ARCONA. Der Luxusliner beförderte aber nicht nur Wohlhabende, sondern auch arme Auswanderer nach Südamerika. Ab 1940 wurde das 205,9 m lange und 25,8 m breite sowie mit 27.561 BRT vermessene Schiff zum Hilfsbeischiff der deutschen Kriegsmarine und verblieb in der Ostsee. Im Oktober 1943 wurde ihr repräsentativer Speisesaal Ort einer von Albert Speer und Karl Dönitz einberufenen Rüstungstagung, ab Ende 1944 wurde das Schiff

zum Transport von Flüchtlingen aus Ostpreußen nach Westen eingesetzt. Ab April 1945 lag das einstmals so stolze Schiff aufgrund eines Maschinenschadens manövrierunfähig vor Neustadt in Holstein. Von der Kriegsmarine ausgemustert, wurde seine Mannschaft stark reduziert.

Alliierter Angriff

Als die britischen Truppen von Westen immer weiter ins Deutsche Reich vorrückten, wurde auch das Konzentrationslager Neuengamme bei Hamburg geräumt. Mehr als 9.000 Häftlinge wurden auf mehrere Schiffe, darunter

die CAP ARCONA, verbracht. Zeitweilig befanden sich mehr als 7.500 Häftlinge an Bord des Schiffes, mangelhafte Ernährung und unzureichende hygienische Zustände führten bereits zu einem Massensterben. Schließlich wurde ein Teil der Häftlinge auf die beiden anderen Schiffe THIELBEK und DEUTSCHLAND gebracht. Am 3. Mai 1945 griff das 184. Squadron der Royal Air Force in mehreren Angriffswellen die vor Neustadt auf Reede liegenden Schiffe an. Denn da diese nicht besonders gekennzeichnet waren, wurden sie von alliierten Fliegern für Truppen-

Text und Fotos:
Matthias Schultz



transporter gehalten. Der Großangriff von 200 Jagdbombern galt aber generell zahlreichen Schiffen, die in der Kieler und Lübecker Bucht lagen, und sollte die vermutete Absetzbewegung deutscher Truppen über die Ostsee verhindern. Insgesamt wurden bei der Aktion 23 Schiffe versenkt und 115 Schiffe beschädigt. Auch die CAP ARCONA sowie die THIELBEK mit insgesamt rund 7.000 Häftlingen an Bord wurden in Brand geschossen. Die THIELBEK versank nach 15 Minuten, die CAP ARCONA legte sich auf die Seite; versank aber aufgrund der geringen Wassertiefe nicht. Da die Wassertemperatur an diesem Tag nur 8°C betrug, konnten sich die meisten Häftlinge nicht mehr schwimmend ans Ufer retten. Rund 6.400 Menschen verbrannten, ertranken oder wurden erschossen, denn es gab auch Angriffe durch britische Piloten auf die Schwimmenden. Die Versenkung der beiden Schiffe gehört zusammen mit dem völkerrechtswidrigen Angriff durch ein sowjetisches U-Boot auf die WILHELM GUSTLOFF sowie die GOYA zu den verlustreichsten Schiffsuntergängen der Geschichte.

Erinnerung an das Grauen

Zahlreiche Ehrenfriedhöfe entlang der Lübecker Bucht erinnern heute an diese Katastrophe, denn bis weit in die 1950er-Jahre wurden immer wieder die sterblichen Überreste der Opfer an die Strände gespült. Auch die Wracks von CAP ARCONA und THIELBEK zeugten bis in diese Zeit von diesem düsteren Kapitel der Geschichte, bevor sie von Tauchern abgewrackt wurden. Heute kann man sich neben den Friedhöfen auch an einigen Erinnerungsstätten entlang des Küstenabschnitts zwischen Neustadt in Holstein und Pelzerhaken sowie im Museum „zeiTTor“ über die Tragödie informieren. Es befindet sich in einem extra dafür geschaffenen Anbau an das Kremper Tor, einem Teil der ehemaligen Befestigungsanlage von Neustadt in Holstein und dem einzigen erhaltenen mittelalterlichen Stadttor außerhalb Lübecks an der Lübecker Bucht. Im CAP ARCONA-Museum sind neben Fotografien von den einzelnen Grabstätten rund um die Lübecker Bucht auch Bilder von Gedenkfeiern mit den Überlebenden ausgestellt. Im Erdgeschoss werden einige

Überreste des Schiffs wie ein Bullauge gezeigt. Aber auch Sträflingskleidung bestehend aus blau-weiß gestreifter Jacke und Hose ist zu sehen. Und natürlich ein großes Modell im Maßstab 1:100 des Schiffs.

Königlicher Schiffbau

Das Museum „zeiTTor“ selbst legt zwar seinen Schwerpunkt auf die Themen „Mensch und Umwelt in der Steinzeit“ und „Leben im alten Neustadt“, aber auch zum Abschnitt Schiffbau und Seefahrt gibt es einige Exponate. Denn die Stadt war in den 1630er- bis 1660er-Jahren einer der wichtigsten Werftstandorte der dänischen Krone. Zwischen 1663 und 1669 wurden hier nämlich rund 20 Schiffe für das Königreich gebaut, darunter die TREFOLDIGHEDEN, ein Schiff ähnlicher Größe wie die 1765 in Kopenhagen gebaute NORSK LOEVE. Es wird in einer großen Vitrine im Erdgeschoss des Altbaus ausgestellt und zeigt das Schiff im Zustand der Ausrüstung, da sich auf der Rückseite noch ein Floß mit Kran befindet.

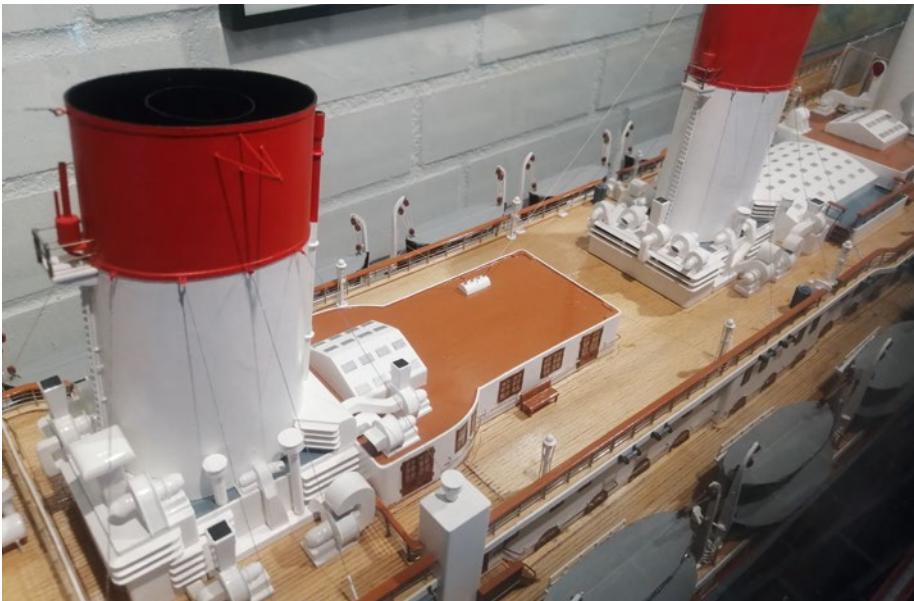
Die TREFOLDINGHEDEN selbst war ein Kriegsschiff vierten Ranges der



Das Museum „zeiTTor“ befindet sich in einem ehemaligen Teil der Neustädter Befestigungsanlage



Hier werden einige Überreste der CAP ARCONA gezeigt



Im Museum befindet sich ein Modell der CAP ARCONA im Maßstab 1:100. Das Modell stellt den Zustand um 1930 dar. Damals lief die CAP ARCONA im Liniendienst von Hamburg nach Südamerika. Der Untergang 1945 liegt hier noch in weiter Ferne

dänisch-norwegischen Marine und diente König Christian IV. von Dänemark und Norwegen als Flaggschiff während des Schwedisch-Dänischen Kriegs 1643 bis 1645. Es wurde 1642 gebaut, war im Batteriedeck 44,57 m lang sowie 11,30 m breit und hatte 5,02 m Tiefgang. Es kämpfte in der Seeschlacht im Lister Tief am 16. Mai 1644 und bei der Seeschlacht auf der Kolberger Heide am 1. Juli 1644, bei der Christian das Dritte Geschwader befehligte und ein Auge verlor. Dieses Ereignis wurde später in der dänischen Königshymne „Kong Kristian stod ved højen mast“ literarisch verarbeitet.

1657 wurde die TREFOLDINGHED abgewrackt und zum Bau des Nachfolgeschiffs selben Namens wiederverwendet. In einer weiteren flachen Vitrine werden darüber hinaus weitere Modelle von Schiffen verschiedenster Provenienz und Epoche präsentiert, vom Fischkutter

über einen Schwarzmeer-Segler, einen algerischen Heckfänger und einen isländischen Logger bis hin zu einem Küstenfischereifahrzeug aus Vietnam.

Originale im Hafen

Im Neustädter Hafen selbst kann man aber auch noch einige Originale besichtigen. Zum Beispiel den Gaffelschoner VESTBY. Er lief 1920 als 32 m langer und 6,80 m breiter Frachtsegler ohne Motor in Borhaug/Norwegen vom Stapel, Schiffbaumeister Colin Archer konstruierte den sogenannten „Lista-Typ“ (gerader Steven, Heck als Spitzgatt) für Schwitterbedingungen im Nordatlantik. 1951 wurde für den Umbau zum Küstenmotorschiff die Takelage mit einer Segelfläche von 295,30 m² entfernt, ein 2-Zylinder-Glühkopfmotor eingebaut und die Ladeluken vergrößert. 1977 verkauft, lag der einstmals stolze Segler bis 1980 auf, bevor sich Seemaschinist Harald Bieling in die betagte Dame verliebt

hatte, sie kaufte und wieder in den Originalzustand von 1920 zurückversetzte.

Gehobenes Wrack

Das Traditionsschiff PIROLA ist ein 25 m langer sowie 4,16 m breiter, gaffelgetakelter Logger mit 204 m² Segelfläche. Vermutlich um 1910 in Dienst gestellt, ist das Schiff wahrscheinlich zuerst als Frachtsegler in küstennahen Gewässern unterwegs gewesen. 1947 wurde es von den Brüdern de Vries zum segelnden Fischkutter mit Loggerrigg umgebaut und erhielt seine erste Hilfsmaschine. Mit dem Verkauf nach Borkum erhielt sie ihren heutigen Namen und einen Henschel-Motor. Nach mehrfachem Eigentümerwechsel befand sich das Schiff in einem derart schlechten Zustand, dass es in der Wischhafener Süderelbe sank. 1983 wurde das Wrack geborgen und grundlegend saniert, zur Verbesserung der Segeleigenschaften erhielt es einen zusätzlichen Kielkasten mit 14 Tonnen



Modell der TREFOLDIGHEDEN. Das Original wurde 1642 in Neustadt in Holstein gebaut

Ballast, später kam noch ein Teakholzbelag des Decks dazu.

Einer der ältesten Segler

Die nordische Jagt NORDEN von 1870 ist eines der ältesten deutschen Segelschiffe. Wie die berühmte GRÖNLAND von 1868, die heute im Bremerhavener Museumshafen liegt, wurde auch die NORDEN in Skonevik in Norwegen gebaut. Als Frachtsegler transportierte sie einst Post, Holz und Güter des täglichen Bedarfs sowie gesalzene Klippfisch, zeitweilig stand sie im Liniendienst zwischen Bergen und den Lofoten. 1935 bekam das Schiff erstmals eine Maschine, nach einigen Umbauten kaufte 1988 der jetzige Eigner die 28,50 m lange sowie 5,95 m breite Jagt mit ihrer Segelfläche von 260 m². Allerdings befindet sich heutzutage das Schiff in einem sehr schlechten Zustand, des Besitzers Motto „Heute Segeln wie gestern“ dürfte in weite Ferne – und zwar in Richtung Vergangenheit – gerückt sein.

Legendäres Vorbild

In weitaus besserem Zustand befindet sich hingegen die MIROUNGA. Bei ihr handelt es sich allerdings auch um den Nachbau der legendären SPRAY von Joshua Slocum. Mit der SPRAY startete Slocum am 24. April 1895 zur ersten Einhand-Weltumsegelung der Geschichte. Die sehr gute Seefähigkeit seines ursprünglich als Austernfischer-schiff gebauten Boots führte ihn nach drei Jahren zurück in seine Heimatstadt Boston. Die hervorragenden Eigenschaften des Boots ließen es in Seglerkreisen zur Legende werden. Die Neustädter MIROUNGA wurde zwischen 1985 und 1990 von Ulrich Kronberg gebaut und ist immer noch fleißig unterwegs. So traf ich sie nicht nur in Neustadt an, sondern auch auf der Kieler Woche und auf Reede vor Pelzerhaken, von wo auch ich mal eben kurz zu ihr hinüber schwamm, um mit dem Eigner ein kurzes Pläuschchen zu halten. ■



Die TREFOLDIGHEDEN ist nicht ganz fertig, sondern wird noch ausgerüstet



In einer Vitrine werden kleine Modelle von Schiffen verschiedener Provenienzen und Epochen präsentiert



Die VESTBY lief 1920 als Frachtsegler ohne Motor im norwegischen Borhaug vom Stapel



Originelles Namensschild der MIROUNGA

Der gedruckte Traum

Mit 3D-Druck kann man heutzutage eine Menge herstellen. Auch ein Schiffsmodell mit vielen Einzelteilen kann man drucken. Wenn dann auch noch das Original zum Nachmessen da ist, wird ein Traum wahr. **SchiffsModell**-Autor Beat Ineichen berichtet.

Alles begann im Jahre 1993. In einem Prospekt entdeckten wir, meine Frau und ich, „Flussreisen mit dem eigenen Boot in Frankreich“. Im August 1993 war es dann soweit. Unsere erste Flussreise begann in Frankreich auf der Saône im Burgund. Die PENICHETTES 930 war ein einfaches, aber leicht zu steuerndes Kunststoffboot. Die herrliche Landschaft und die Freiheit auf dem Wasser hat uns seither immer wieder fasziniert und wir sind bis heute den Flüssen in Europa treu geblieben.

Holländische Stahlboote

Durch den Tipp eines Freundes 1999 haben wir erstmals ein holländisches Stahlschiff in Zwartsluis gechartert. Ein richtiges

Stahlschiff, 14,10 m lang, mit drei Kabinen, Pantry, Salon und Außensteuerstand. Wir sind uns vorgekommen wie die Könige. In den nächsten Jahren haben wir dann immer wieder Schiffe in den Niederlanden gechartert und die unendlichen Wasserstraßen in vielen Teilen Hollands erkundet. 2008 bis 2010 haben wir wiederum in Deutschland Stahlschiffe gechartert. Auf der Saar und der Mosel, in Berlin und bis hoch zur Müritz. Erstmals sind wir in Kontakt mit Schiffen der Bezeichnung OK (Open Kuip) oder offener Plicht in Kontakt gekommen. Diese Bauform ist in den letzten Jahren immer beliebter geworden. Der wetterfeste Innensteuerstand bietet auch Schutz vor Sonne und Kälte. In den nächsten Jahren und bis heute sind wir dieser Bauform von Stahlschiffen immer treu geblieben.



Unser erstes eigenes Schiff

Im April 2011 konnten wir aus zweiter Hand eine Jetten 37 SEDAN kaufen. Gebaut wurde das Schiff 2008 bei Jetten Jachting in Sneek. Mit einer Länge von 11,40 m und einer Breite von 3,8 m schon ein stattliches, holländisches Stahlschiff. Der Vorbesitzer war ein erfahrener Frachtkapitän und hatte das Schiff in seiner Freizeit genutzt. Mit nur 485 Stunden war der Motor gut eingefahren. Das Schiff hieß zu diesem Zeitpunkt MEANDER und wir wollten es umbenennen. Unser erstes eigenes Schiff sollte den Nicknamen unserer Tochter LIA bekommen. Um den Flussgott nicht zu verärgern, beschlossen wir, dass das Schiff MEANDER heißen müsste, wenn wir je wieder ein Schiff kaufen würden. Zu diesem Zeitpunkt konnten wir das locker versprechen, da wir sowieso nicht damit rechneten, nochmals ein Schiff zu kaufen.

Auf der LIA haben wir von 2011 bis 2014 unsere Ferien verbracht. Immer wenn es der Alltag in unserem eigenen Unternehmen erlaubte, sind wir für einige Wochen nach Friesland gereist und haben die Zeit auf dem Wasser verbracht. Meine Frau hat in dieser Zeit auch Holländisch gelernt, in einem Intensivkurs „Holländisch für Deutschsprachende“ in Amsterdam. Die holländische Sprache zu beherrschen, ist für die Kommunikation per Funk und natürlich auch mit den Menschen in den Niederlanden sehr von Vorteil. LIA hatte einen

festen Liegeplatz in Sneek und so wurde Sneek schon fast unsere zweite Heimat, was wir bis heute genießen.

MEANDER

Die Winter sind lang in der Schweiz und da wir mit unserem Unternehmen sehr gefordert waren, freuten wir uns immer schon wieder auf den Frühling, um auf dem Schiff die Ruhe genießen zu können. In dieser Winterzeit ab und zu einen Blick auf die gängigen Webseiten der Schiffsmakler zu werfen, konnte da nicht schaden. Eines Tages entdeckte ich ein Inserat, dass in Elburg eine Privateer ELEGANCE 43 OK zu verkaufen sei. Ich war sofort Feuer und Flamme für das Schiff und habe spaßeshalber den Link zum Schiff meiner Frau per E-Mail ins Büro nebenan geschickt. Erst am Abend kam dann die Reaktion meiner Frau; schönes Schiff, das sollten wir uns mal anschauen. Und tatsächlich – nach zähen Verhandlungen mit dem damaligen Eigner und dem Vermittler über den Eintausch unserer LIA konnte der Deal im Juni 2014 abgeschlossen werden und wir sind seither stolze Besitzer der MEANDER.

Privateer Yachts haben sich vor allem durch Trawler von 15 bis 18 m einen Namen gemacht. Die Elegance wurde in zwei Längen gebaut: 13,20 und 15 m. Nur wenige ELEGANCE-Schiffe wurden gebaut, alles Handarbeit in Stahl, Holz und Leder. Leider ging die Werft, wie viele andere kleine Werften in den



Niederlanden, in Konkurs. So ist unser Schiff mit dem speziellen, runden Heck sozusagen ein Unikat. Heutige Schiffe werden vielfach mit Laminatboden, gezogenen Scheiben und schrillen Farben gebaut, was uns persönlich nicht wirklich anspricht. Unser Vorbesitzer hat das Heck so bauen lassen, dass die Gangway rund um das Schiff läuft. Durch die zwei Seitentüren an Backbord und Steuerbord können sich auch Kinder oder Hunde in der offenen Plicht frei bewegen. Gleichzeitig ist dadurch das Anlegen seitwärts oder rückwärts sehr einfach.

Die MEANDER ist in Amsterdam im Schiffsregister eingetragen und wir fahren unter holländischer Flagge. Das Schiff ist Sommer und Winter in den Niederlanden; im Winter kommt es jeweils in eine Halle. Ab diesem Frühling haben wir einen Sommer- und Winterliegeplatz in Jirnsum in der Nähe von Sneek.

Die wahre Größe des Schiffs wird ersichtlich, wenn es mit dem Kran aus dem Wasser gehoben wird. Dabei werden auch der Knickspant-Rumpf und die starre Welle gut sichtbar. Unser Schiff hat, seit es in unserem Besitz ist, einige Veränderungen und auch technische Anpassungen bekommen. Auf dem Mast thront nun ein Doppeler-Radar.

2018 ist dann ein Stabilisator der Firma DMS Holland hinzugekommen. Neue Navigations-Software und ein größeres MF-Display sind auf dem Fahrerstand platziert. Der Innenraum mit dem klassischen Schiffsboden und dem Kirsch-Interieur ist zeitlos und gefällt uns bis heute sehr gut.

Nach dem Verkauf unseres Unternehmens und unserer Frühpensionierung verbringen wir nun einige Wochen im Frühling und im Herbst auf MEANDER. Im Dezember 2019 habe ich noch den „Bootsführerschein See“ mit theoretischer und praktischer Prüfung abgeschlossen. Mit einem gut ausgestatteten Schiff und den nötigen Papieren ist es möglich, auch größere Touren über das Ijsselmeer zu unternehmen.

Vom Original zum Modell

Zu Beginn unserer Pensionierung im Jahr 2018 hatten wir die Möglichkeit, ein Atelier einzurichten. 3D-Drucker, CNC-Maschine, Airbrush und natürlich eine CAD-Software standen bald zur Verfügung, um sich intensiv mit Modellbau zu beschäftigen. Diverse kleine und größere Projekte konnte ich schon verwirklichen und mich vor allem mit dem 3D-Druck und der CNC-Maschine vertraut machen. Die 3D-Software konnte ich schon

in früheren Projekten einsetzen, was für mein nächstes Projekt sehr wichtig war.

Das nächste Projekt war somit klar, ein Modell im Maßstab 1:25 von MEANDER. Möglichst originalgetreu mit Innenraum, jedoch als reines Ausstellungsmodell. Zu diesem Zeitpunkt hatte ich nur ein paar Skizzen, die von der Werft für den Verkauf gemacht wurden. Da leider in der Zwischenzeit die Privateer-Werft in Konkurs war, versuchte ich, über verschiedene Quellen an richtige Pläne zu kommen. Eine große Werft in den Niederlanden hatte sich die Rechte an den Bauplänen der Privateer-Schiffe gesichert. Meine E-Mail mit der Bitte, ob ich zum Beispiel Spantenpläne unserer ELEGANCE für ein Modell bekommen könnte, wurde mir freundlich beantwortet: Ja, Sie können sich die Rechte an den Plänen kaufen. Den Preis habe ich gar nicht mehr nachgefragt, denn dieser wäre für meinen Plan viel zu teuer. Somit keine weiteren Pläne; ich habe das Projekt für einige Zeit beiseitegelegt. Das Projekt ließ mich aber nicht los und ich startete im Januar 2020 mein Vorhaben mit den vorhandenen Skizzen und im Wissen, dass ich ja fast alles auf dem Original messen kann – außer der Rumpfform, diese musste ich wohl aus den bestehenden Plänen interpolieren.



Unser erstes eigenes Boot, hier noch mit seinem alten Namen



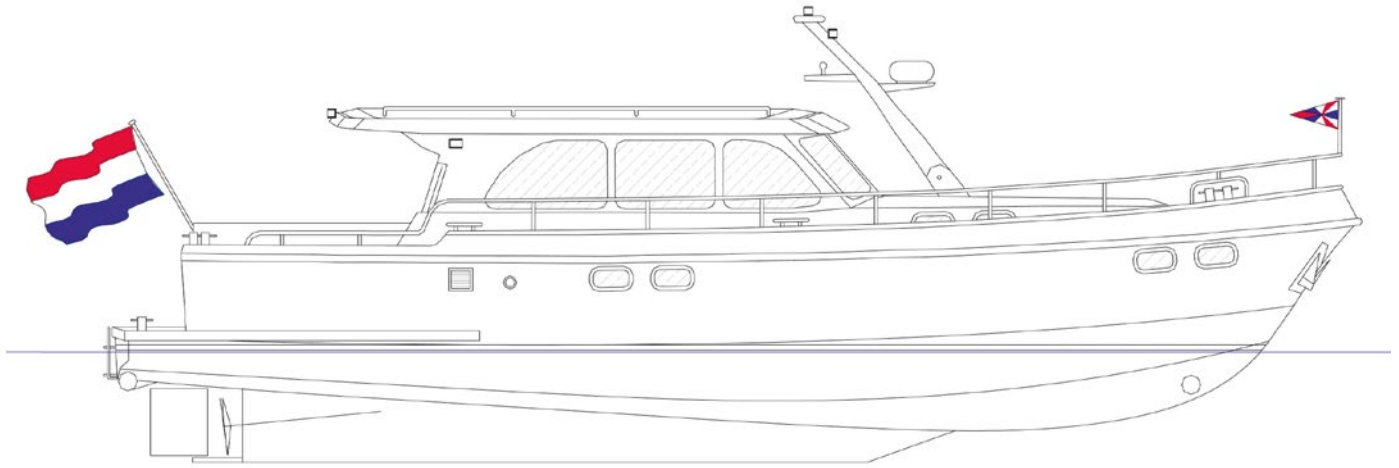
Das zweite Boot, das wir MEANDER getauft haben



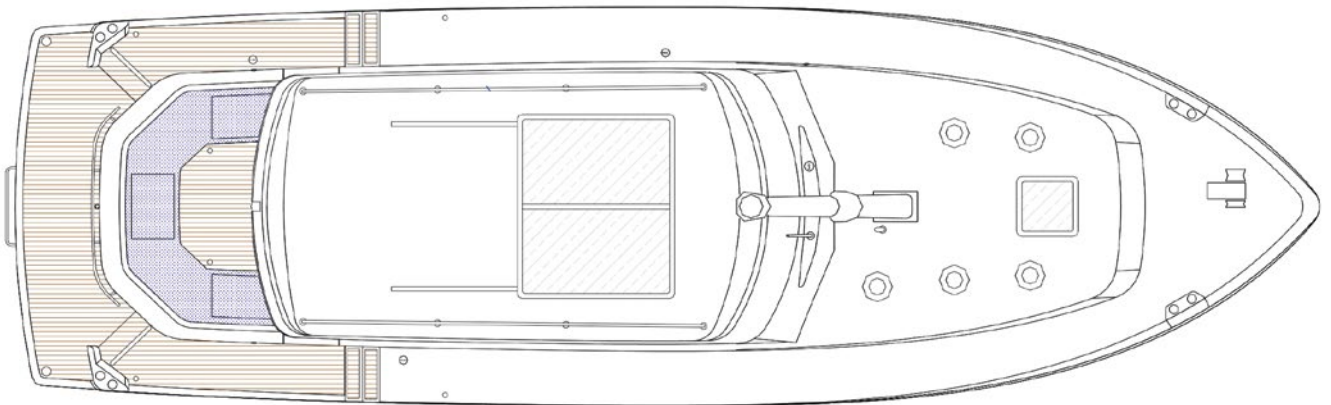
Wenn der MEANDER aus dem Wasser ist, kann man das Unterwasserschiff begutachten



Als Einstand in die Pensionierung wurde 2018 ein Atelier eingerichtet



Seitenansicht und Grundriss der Privateer ELEGANCE 43 OK



Anzeige

Ein starkes Team

Handsender HS12 & HS16

Unsere Sender sind speziell für den Funktionsmodellbau entwickelt, setzen auf übersichtliche Bedienung und unterstützen alle im Funktionsmodellbau gängigen Multiswitch-Systeme und Lichtenanlagen.

- leichtes und kompaktes Kunststoffgehäuse, handelsüblicher Akku
- ein bzw. zwei integrierte Multiswitch, damit bis zu 19 bzw. 30 Kanäle
- ein flexibles Mischerkonzept, für Funktionsmodelle optimiert
- Akku-Überwachung über Telemetrie bei vier Modellen gleichzeitig (!)
- freie Bezeichnung aller Geber und Kanäle
- Steuerknüppel 2fach verwendbar - z.B. zum Fahren und Ladekran schwenken (beim HS16 3fach)
- universelle Softkeys ersetzen Schalter, Taster, Schieberegler

Soundmodul SMM

Unsere Soundmodule sind dank ihrer speziellen Klangsynthese seit Jahren Bestseller im Truckmodellbau. Mit dem SMM präsentieren wir nun unser erstes Modul für den Schiffsmodellbau.

- drei Motorsounds zur Auswahl, aus Originalaufnahmen abgemischt für Seenotrettungskreuzer, Fischkutter und Hafenschlepper
- Originalaufnahmen von Anlasser, Typhon, Bugstrahlruder, Ankerwinde, Schiffsglocke, Motoralarm
- drei Hafenkulissen zur Auswahl: Industriehafen, Fischereihafen und Wellengeräusche ohne Nebengeräusche, abschaltbar
- beim Seenotrettungskreuzer zusätzlich Turbolader, Beiboot und Heckklappe öffnen/schließen

Servonaut



Zum Shop



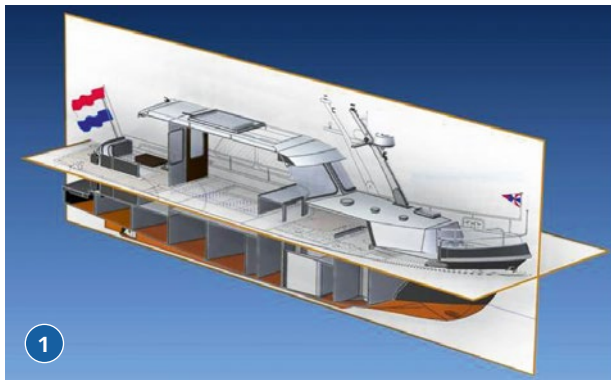
Telefonische Beratung: Montag, Mittwoch und Freitag 13:00 bis 16:00, Donnerstag 13:00 bis 17:00.

Das komplette Lieferprogramm für den Funktionsmodellbau gibt es direkt vom Hersteller im

Servonaut Online-Shop unter www.servonaut.de

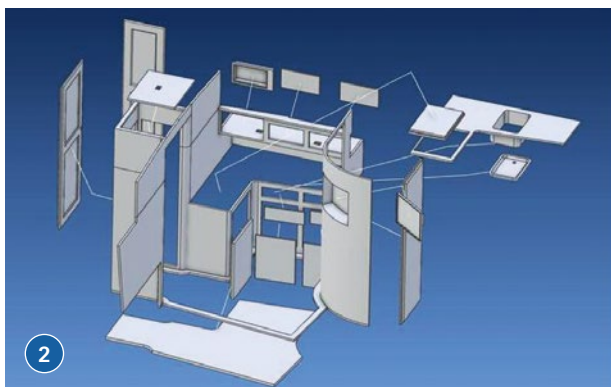
tematik GmbH • Feldstraße 143 • D-22880 Wedel • Service-Telefon: 04103 / 808989-0





1

- 1) Grundriss und Ansicht können im Computer nachgezeichnet werden.
- 2) Die Pantry, die aus 18 Teilen zusammengesetzt wird.
- 3) Die fertige 3D-Zeichnung besteht aus etwa 200 Einzelteilen



2



3

Es geht los, die ersten Rumpfteile werden gedruckt



Selber machen

Die CAD-Software Alibre Atom 3D bietet die Möglichkeit, Bilder nachzuzeichnen. Dies habe ich genutzt, um die Bauform des Rumpfs nachzuzeichnen. Einige der Verkaufsskizzen stimmten nicht mit dem Original überein, so wurde zum Beispiel der Mast viel weiter hinten platziert, als er tatsächlich im Original ist. Der Rumpf mit einer Wandstärke von 1,5 mm ist selbsttragend, die Spanten dienen aber dazu, die Teile zu verbinden. Da der Bauraum eines 3D-Druckers begrenzt ist, muss dies bereits in der Zeichnung berücksichtigt werden.

Gezeichnet habe ich zuerst den ganzen Stahlbau, also Rumpf, Deck und Aufbau. In der zweiten Phase kam dann der Innenausbau dazu. Da die vordere Kabine, die Gästekabine, WC und Dusche mit geschlossenen Türen von außen nicht sichtbar sind, habe ich diese nicht gezeichnet. In diesen Räumen habe ich vorgesehen, die Elektronik für die Innen- und Außenbeleuchtung zu platzieren. Viele Teile

habe ich auf dem Original fotografiert, immer mit einem Maßstab dazu.

Als Beispiel der Detailtreue sowie dem Vorgehen geht es in die Pantry. Diese besteht aus 18 Teilen. Der Teak-Boden ist im Original mit Teakleisten umfasst, die ich zusammen mit den Wandteilen in einem Stück gezeichnet habe. Teile wie Türen, Schranktüren, Küchenabdeckung, Herd und Ausguss sind jeweils einzeln gezeichnet, um diese liegend auf dem 3D-Drucker drucken zu können. Auch für den Finish mit Airbrush konnte ich so die einzelnen Teile unterschiedlich spritzen. Einige Hersteller von Schiffszubehör, wie zum Beispiel Raymarine, bieten 3D-Modelle zum Downloaden an. Alles was verfügbar war, wie Radar oder Ankerwinde, habe ich maßstäblich verkleinert und in das 3D-Modell integriert. Im Herbst 2020 und nach zirka 200 gezeichneten Einzelteilen war es soweit, mein Projekt „Modell von unserer MEANDER“ war mit allen Details gezeichnet.

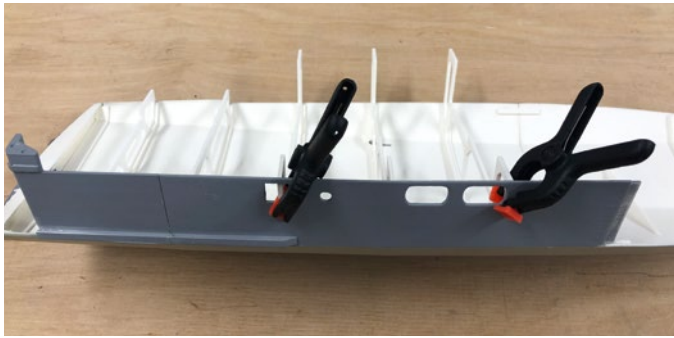
Vom 3D-Modell zum 3D-Druck

Die Wahl des richtigen 3D-Druckers sowie die Wahl des Druckmaterials entscheidet schlussendlich über die Qualität eines Modells. Ich habe mich für einen FDM-Drucker der Firma Ultimaker entschieden. Die 3D-Teile habe ich als STL-Dateien an die Ultimaker-Software Cura exportiert. Der S3-Drucker von Ultimaker mit den zwei Druckköpfen ermöglicht es, das gezeichnete Teil mit PLA zu drucken und mit dem zweiten Druckkopf das Stützmaterial aus wasserlöslichem PVA abzustützen. So lassen sich die einzelnen

TECHNISCHE DATEN

MEANDER

Länge:	13,20 m
Breite:	4,10 m
Tiefgang:	1,15 m
Verdrängung:	20 t
Motor:	Steyr 6-Zylinder-Diesel



Die einzelnen Rumpffsegmente werden aneinander geklebt



Das Modul „Essen“ wird aus 10 Teilen zusammengestellt



Langsam entsteht Teil für Teil das Modell



Die Pantry ist grundiert und mit Echtholzboden versehen

Anzeigen

RACING Auto-, Schiffs- & Flug
MODELLBAU
Chirchgass 9
CH - 9475 Sevelen
Tel. 081 / 785 28 32

- Riesiges Beschlagteile-Lager
- Grosser Online-Shop
- Besuchen Sie uns unverbindlich, Sie werden von Schiffsmodellbauern beraten!

schiffsmodell.ch

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 !!

Funkfernsteuerungen – Modellbauartikel – Ihr Fachgeschäft mit einer guten Beratung, promptem Service, umfassenden Zubehörsortiment u. lückenlosem Ersatzteilprogramm

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

• WEDICO-Truck-Programm • **Schnellversand**

Ihr Fachmann für Fernlenktechnik und Modellbau
GERHARD FABER • MODELLBAU
Ulmenweg 18, 32339 Espelkamp
Telefon 05772/8129 Fax 05772/7514
<http://www.faber-modellbau.de>
E-Mail: info@faber-modellbau.de

Neu der neue Katalog ist da - download als pdf unter <http://www.harhaus.de/Katalog-HHP-2022.pdf> zwei neue Besch-Pläne bei Harhaus

AK-1 Schlepp-Barkasse Dampfschlepper WOLTMAN
HHP-0205 1:15 3 Bögen HHP-0909 1:20-4 Bögen

AK-1 **WOLTMAN**

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

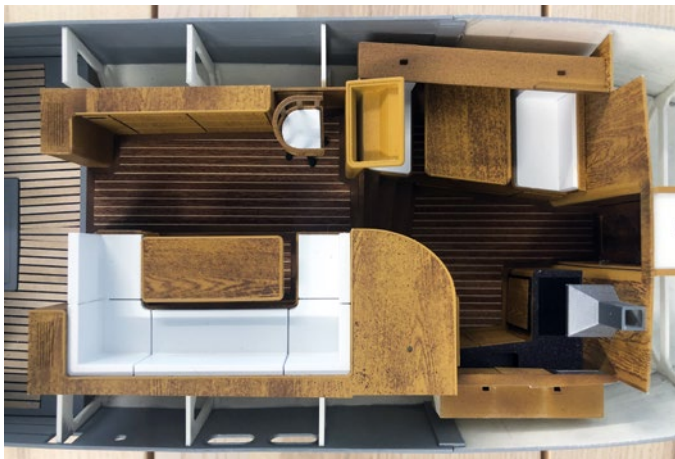
G.K. Modellbau
HISTORISCHER MODELLBAU

- 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

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

Bausätze und Produkte der Firmen:

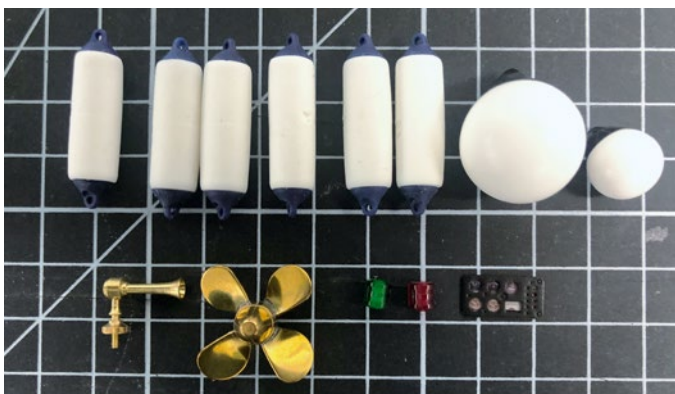
Krick, Mantua, Corel, Panart, Sergal, Constructo, Caldercraft, Model Slipway, Amati, Victory Models, Euromodel, Artesania Latina, Occe, Billing Boats, Disarmodel, Dusek Shipkits, Model Airways, Model Trailways, Master Korabel und andere.



Das Modul „Inneneinrichtung“ ist fast fertig, es fehlen der Steuerstand und die Beleuchtung



Nachdem die Innenausstattung fertig ist, geht es außen weiter



Bei einigen Zubehörteilen im Maßstab 1:25 ist es günstiger, sie zu kaufen



Schöner geht's nicht: Die Flaggen von Rainer Schörner vom Modellbau-Kaufhaus

Teile beliebig auf dem Druckbrett platzieren. Dies ist sehr wichtig, damit die Sichtseite immer nach oben zeigt. Das Stützmaterial kann nach dem Druck in einem Wasserbad vollständig entfernt werden, ohne dass dabei das gedruckte Teil beschädigt wird. PLA hat nur einen Nachteil: Es ist weder UV-beständig noch darf es stark erhitzt werden (Sonneneinstrahlung). Darauf ist beim Bau wie auch beim fertigen Schaummodell zu achten, sonst ist die Arbeit sehr schnell dahin.

Vor dem Start mit dem 3D-Druck habe ich das Internet durchforstet, was an verfügbaren Teilen im Maßstab 1:25 erhältlich ist. Teile wie Fender, Schiffsschraube und Positionslichter sind in vielen Shops erhältlich und es lohnt sich nicht, diese selbst herzustellen. Auch den Originalschiffsboden habe ich als Echtholz-Bootsdeck-Bretter bei Krick gefunden. Der FDM-Drucker kommt bei sehr kleinen Teilen an den Anschlag. Ein Resin-Drucker, der das Material mittels UV härtet, würde sich dafür besser eignen. Da ich nicht mit Schutzbrille, Mundschutz und Handschuhen mit Resin hantieren wollte, habe ich einige Kleinteile wie Poller, Armaturenbrett, Anker und Badeleiter über einen Druckservice drucken lassen. Die meisten Anbieter erlauben es, die gezeichneten Teile als STL-Dateien hochzuladen und das gewünschte Material zu wählen; die Teile werden ein paar Tage später zugeschickt. Leider lassen sich die Betreiber diverser Shops diesen Service gut bezahlen, es lohnt sich auf jeden Fall verschiedene Angebote zu prüfen.

Rainer Schörner vom Modellbau-Kaufhaus hat mir meine Fahnen und Flaggen gemäß meinen Vorgaben hergestellt. Da wir als einzige Schweizer Mitglied des KNMC (Königlicher Niederländischer Motorboot-Club) sind, haben wir eine niederländische Flagge mit einer Königskrone in der Gösch und dazu einen passenden Wimpel. Auch sind wir Mitglied und arbeiten im Vorstand des schleusenverein.ch mit. Solche speziellen Wimpel und Flaggen sind natürlich nicht irgendwo in einem Shop erhältlich. Rainer Schörner meinte dazu: „Bei meiner Frau ist Sonntag immer der Flaggentag. Sie fertigt diese nur einmal in der Woche, da der Aufwand für eine tägliche Fertigung zu groß ist.“ Die Flaggen sind wunderschön geworden und ich freue mich schon, wenn sie am fertigen Modell wehen.

Druckbeginn

Die ersten Druckteile konnte ich Ende Dezember 2020 realisieren. Als Erstes habe ich die Teile für den Rumpf gedruckt und anschließend mit den Spanten verleimt. Die Oberfläche habe ich mehrfach gespachtelt, grundiert, geschliffen und wieder gespachtelt, bis sie wie aus einem Stück gemacht aussahen. Als Nächstes habe ich das Heck und den Aufbau gedruckt. Das ganze Heck ist in einem Teil erstellt. Der Aufbau, die Badeplattform, das Dach und der Mast bestehen aus mehreren Teilen, die geklebt und geschliffen sind. Den Schiffsboden im Heck habe ich aus den Bootsdeck-Brettern von Krick mit der CNC-Maschine in die passenden Formen gebracht. Ich zolle den Erbauern des Originals viel Respekt. Alle diese Teile aus Stahl zu fertigen, ist schon eine hohe Kunst. Kein Teil ist gerade. Vor allem die Dachform aus massivem Stahl ist sehr komplex. Dies kommt im Modell sowie im Original sehr gut zum Vorschein.

Der Innenraum

Im Herbst 2021 habe ich mich dem Innenraum gewidmet. Der ganze Innenausbau ist ein Modul, das in den Rumpf eingesetzt wird. Dieses habe ich demontierbar gemacht, um später noch an die Elektronik und an die Beleuchtung zu kommen. Aus den Modulen Pantry, Esstisch, Steuerstand mit Sideboard und Salon ist ein komplexes Modul mit über 80 Teilen gewor-

den. Alle Teile mussten vor dem Zusammensetzen passend mit Airbrush lackiert werden. Als Grundfarbe wählte ich ein helles Braun, danach mit einer Holzstruktur-Schablone ein dunkles Braun, um die ganze Inneneinrichtung in Holz nachzubauen. Einzelne Teile wie der Steuerstand oder die Abdeckung der Pantry sind nochmals nachgearbeitet in den entsprechenden Farben. Der Boden aus Echtholz ist auch wieder eingesetzt und schließlich ist alles mit mattem, farblosem Lack geschützt. Fünf Micro-LEDs für die Pantry, den Essbereich und den Eingang zu den vorderen Räumen sowie als Beleuchtung der Instrumententafel standen nun an. Weitere Miniglühlampen für die Tischlampe, das Ankerlicht und die Beleuchtung der Plicht mussten nun vorbereitet werden. Im ersten Schritt wollte ich das mit vier AAA-Batterien speisen. Die Glühlampen verbrauchen jedoch zu viel Strom, deshalb habe ich eine externe Stromversorgung mit einem 6-V-Netzteil verbaut. Für die Steuerung des Lichts verwende ich eine Homematic IP-Schaltplatine. Die LEDs und die Miniglühlampen haben entsprechende Vorwiderstände auf einer kleinen Lochplatine.

Den ganzen Aufbau konnte ich nun fertigstellen. Die inneren Wände mit Holzstruktur, Druck der Fensterrahmen, Bullaugen und Dachreling sowie das Dachfenster und die innere Dachuntersicht wurden gedruckt. Die Fenster bestehen aus jeweils drei Teilen; innerer und äußerer Rahmen sowie die Scheiben aus 0,5 mm dickem, transparentem Kunststoff. Der zweiteilig gedruckte Mast sowie die Masthalterung wurden mit dem funktionierenden Ankerlicht abgeschlossen.

Fertigstellung

Bis zum fertigen Modell fehlten noch viele Schritte. Die Lackierung des Rumpfs, der Druck und die Montage der Reling und vieler Kleinteile wie Anker, Ankerwinde, Positionslichter, Details auf dem Mast, Scheibenwischer, Flaggen, Poller, Schraube, Ruder, Beschriftung und so weiter. Nach einem weiteren Sommer im Jahr 2022 auf MEANDER brauchte es Abstand, bis ich wieder den Elan aufbrachte, am Modell weiterzuarbeiten. Die nächsten Schritte waren entscheidend, ob das Modell gelingen wird. Als Erstes habe ich den Rumpf schwarz lackiert, danach das Unterschiff in der Originalfarbe des Antifouling-Anstrichs. Im nächsten Schritt war dann das Ruder, die Schiffsschraube, der Stabilisator und die Anoden zu montieren.

Das Reling und das Schanzkleid, bestehend aus sieben gedruckten Teilen, musste ich vor dem Lackieren am Schiff anbringen. Viel Zeit verbrachte ich mit Spachteln und Schleifen der Nahtstellen. Da das Schanzkleid aus drei farblich getrennten Bereichen besteht (Schwarz, Chrom und Weiss auf der Innenseite), entfiel viel Arbeit auf abkleben, lackieren und wieder abkleben. Am Schluss wurden nochmals alle Teile mit farblosem Klarlack geschützt. Im nächsten Schritt wurden nun die vielen Kleinteile für die Montage am Schiff vorbereitet. Das Spritzen der Poller, Fender, Badeleiter und Anker, Lackieren der gekauften Navigationslichter und das Vorbereiten der Leinen lagen noch vor mir.

Im Sommer hatte ich die Schriften am Heck und an der Seite ausgemessen, so konnte ich mittels CorelDRAW die Schrift ermitteln und über einen Decal-Shop Nassschiebebilder drucken lassen. Nun war alles vorbereitet und es ging an die Endmontage der Kleinteile. Im letzten Schritt kamen die Flagge im Heck und die Wimpel an der Gösch und auf dem Masten. Jetzt hat das Modell einen schönen Platz im Wohnzimmer bekommen. Nun wird es auch Zeit, wieder aufs Original zu gehen. Wir freuen uns schon, dass wir ab Anfang Mai 2023 die Leinen lösen können. ■



Das Heck des MEANDER mit der offenen Plicht



Blick nach innen, nur echt mit der leuchtenden Tischlampe



Der MEANDER ist auf der Anrichte im Wohnzimmer vor Anker gegangen



SchiffsModell
**DOWNLOAD-
 PLAN**

Text, Fotos,
 Konstruktion:
 Hilmar Lange

Schutzbrillenbox für die Werkstatt

Durchblick

Wir Modellbauer nutzen alle die eine oder andere Maschine oder ein Werkzeug, bei dem durchaus auch mal die Fetzen fliegen können. Der Arbeitsschutz kennt hierbei eine wichtige Regel: Schutzbrille aufsetzen. Dazu hat sich **SchiffsModell**-Autor Hilmar Lange etwas Praktisches ausgedacht.

Ich kann es ja ruhig zugeben: Schon zweimal saß ich beim Augenarzt im Wartezimmer, nur weil ich zu faul war, mir eine Schutzbrille aus dem Schrank zu holen. Der blöde Tellerschleifer war natürlich ganz alleine Schuld und der von ihm abgeschleuderte Partikel kam derart zielstrebig angerast, dass es nicht einmal für den Gedanken „Ich hab’s kommen sehen!“ reichte. Das soll mir eine Lehre sein, etwas auf die Nase zu setzen, aber in direkter Nähe der freistehenden Maschine kann ich eine Schutzbrille leider nirgends ablegen. Und wenn doch, dann würde sie furchtbar zustauben. Eine Lösung musste her, also entwarf ich eine Schutzbrillenbox.

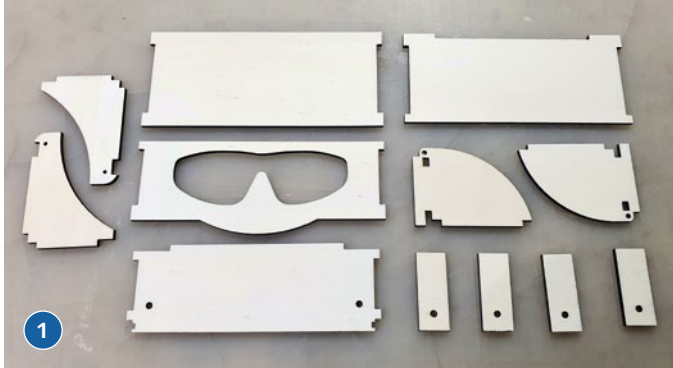
Sie besteht aus günstigem 4-mm-Pappelsperrholz, das ich ohnehin immer vorrätig habe. Die Gestaltung des Klarsicht-

folien-Sichtfensters weist deutlich auf das Thema Brille hin und da hindurch erkennt man auch sofort, ob eine solche drin liegt oder ob sie fehlt – meistens findet man sie dann auf der eigenen Stirn. Die Staubschutzklappe ist an der Vorderseite durch einen Überstand so ausgeformt, dass man die Schutzbrille hindernisfrei mit einem Handgriff entnehmen kann, ganz intuitiv und ohne Umstände.

Wenn man die Box an den Kanten gleichmäßig abrundet, alles mit Porenfüller behandelt und anschließend deckend lackiert, sieht sie absolut professionell aus und wertet den Arbeitsbereich auf. Vielleicht verbessern Sie den Komfort noch zusätzlich, indem Sie Ihren Lärmschutzkopfhörer mit einem Haken direkt darunter hängen. Im Bauplan ist diese Variante mit eingezeichnet.

Das Ganze lässt sich entweder durch zwei Schrauben überall an der Wand befestigen oder einfach mit zwei Spiegelklebeband-Streifen direkt an der jeweiligen Maschine. Richtig sinnvoll wird es, wenn man sich gleich mehrere Aufbewahrungsboxen anfertigt und jedem kritischen Arbeitsplatz eine eigene verpasst. An der Drehbank, an der Bohrmaschine, am Tellerschleifer oder dort, wo man den Dremel-Trennschleifer verwendet.

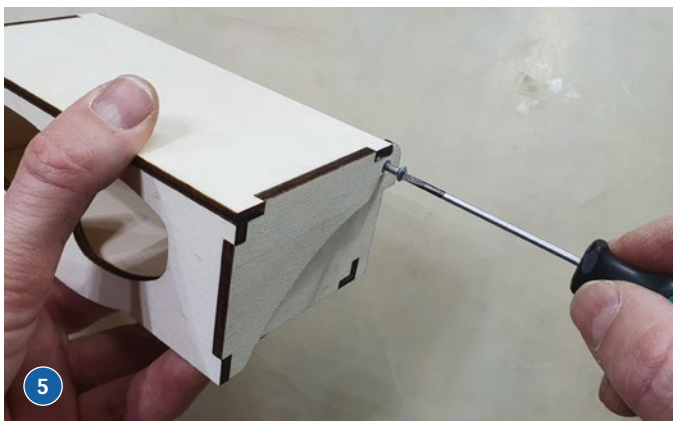
Die Box ist für schlanke, sportliche Schutzbrillen von 3M ausgelegt, die man für etwa 8,- Euro beim Fachbedarf unter der Artikelnummer 2720 findet. Tun Sie sich was Gutes für dauerhaft besten Durchblick in der eigenen Werkstatt und bauen sich ein paar Boxen und füttern diese mit Brillen. ■



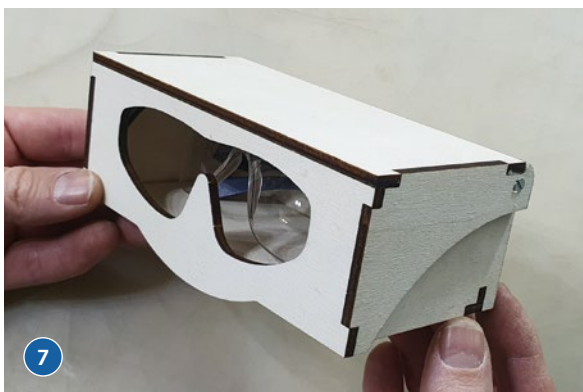
1) Die Anzahl der Einzelteile ist überschaubar – sie wurden mit dem Mr Beam Laserschneider hergestellt. Alternativ zeigt der Bauplan aber auch eine simplere Version ohne Verzahnungen. 2) Als spätere Scharnier-Drehachse dienen zwei M3 x 10-mm-Gewindeschrauben. Dazu ist es sinnvoll, in der 2,4-mm-Bohrung des Deckels ein Gewinde einzuschneiden



3) Der Zusammenbau sollte natürlich möglichst winklig erfolgen, damit die Klappfunktion gewährleistet wird. Dabei helfen ein paar rechtwinklige Klötzchen. 4) Besonders schnell und einfach gelingt die Montage mit dünnflüssigem Sekundenkleber, dann entfallen jegliche Trockenzeiten und Fixiermaßnahmen



5) Da das Gewinde im außenliegenden Deckel sitzt, kann man die Schrauben festziehen, ohne dass die Klappfunktion behindert wird. Im Korpusenteil haben wir dazu eine passende 3-mm-Achsbohrung, hinter der die Rückwand eine Vertiefung für die Schrauben aufweist. 6) Deckel auf, Brille rein. Die schicke und leichte 3M 2720 bekommt man im Werkzeug-Fachversand



7) Klappe zu, Brille drin. Auf diesem Bild fehlt am Fensterausschnitt noch eine Klarsichtfolie, welche man im Deckel innen festklebt. Dadurch kommt kein Staub rein, und der Arbeitsschutz bleibt immer schön sauber und verkratzt nicht. 8) Die Rückwand besitzt Bohrungen für eine Verschraubung an der Wand und gleichermaßen eine 19 mm breite Auflage passend für Spiegelklebeband. 9) Im Bauplan ist zusätzlich noch ein passender Haken enthalten, an dem man seinen Gehörschutzkopförer aufhängen kann. So hat man immer alles direkt griffbereit und es sieht auch noch schick und aufgeräumt aus



Saisonstart in Schleswig-Holstein

Modellbau Live!



Modellschiffe und passende kleine Anleger sorgten für viel Betrieb



Die TITANIC von Wolfgang Gretemeyer im Maßstab 1:100



Die INDEPENDENCE, ein Offshore-Modell mit Ulstein X-Bow-Bug



Ein durstiger Ruderer holt Getränke nachschub für die Insel



Text und Fotos:
Ralf Früchtnicht

Alle Jahre wieder findet die Modellbau Live im Freibad der Roland Oase in Bad Bramstedt statt. Dieses Mal hatten die Veranstalter, die Modellshippers Neumünster, am 29. und 30. April 2023 eingeladen. **SchiffsModell**-Autor Ralf Früchtnicht war mit seinem Verein SMC Elmshorn dabei.

Viele Gäste waren der Einladung gefolgt und freuten sich auf den Saisonstart der Modellshippers Neumünster im Freibad in Bad Bramstedt. Wie immer, warteten zwei Tage Bootfahren und Wiedersehen von alten Bekannten. In zwei großen Becken bestand die Möglichkeit, nach Lust und Laune dem Hobby nachzukommen. Die Modellshippers hatten alles gut vorbereitet und ausreichend Tische für die Gäste bereitgestellt. Das reduzierte die übliche Schlepperei doch deutlich.

Viele Gäste

Modellbauer aus Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen zeigten, was in den Wintermonaten neu gebaut worden war. Trotz der Vollsperrung des Elbtunnels in Hamburg am Wochenende waren viele Interessierte erschienen. Auch einige Kollegen aus der Nähe von Kopenhagen kamen nach Bad Bramstedt. Für die Modellbauer, die von weiter weg angereist waren, bestand die Möglichkeit, zu zelten oder mit dem Wohnmobil am Schwimmbad zu übernachten.

Viel Platz

Die meisten Modelle fuhrn im großen Nichtschwimmerbecken. Einige hatten sogar kleine Hafenanlagen mitgebracht, sodass hier reges Treiben

herrschte. Die U-Bootfahrer und die Rennbootfraktion hatten sich ins Schwimmerbecken zurückgezogen. Meines Erachtens keine gute Mischung, was sich dann auch nach einigen „Feindkontakten“ bestätigte. Das tiefe Sprungbecken war leider wegen Reparaturarbeiten gesperrt.

Es war wirklich alles dabei. Die gezeigte Bandbreite und Qualität waren beachtlich. Modelle wie der WALLABY-Windparkversorger, dessen Prototyp gerade auf der Hitzler-Werft entsteht, zeigten, mit welcher Leidenschaft die Miniaturen umgesetzt werden. Ebenso wie beim Original, sorgen vier Stempel dafür, dass das Deck immer waagrecht bleibt. Aber eben auch viele besondere Schiffe wie der englische RNLI-Bootsschuppen mit Slipbahn und TYNE-Class-Modell im Maßstab 1:20 von Jörg Harms.

Auch die TITANIC in 1:100 von Wolfgang Gretemeyer gab es hier zu sehen, ein echter Brocken von 2.700 mm Länge und 90 kg Gewicht im Wasser. Die Modellbauer für DGzRS-Einheiten zeigten ebenfalls wieder eine Auswahl ihrer hervorragenden Modelle. Insgesamt war es wie immer eine sehr schöne Veranstaltung und ein guter Start in die Fahrsaison. Wir werden nächstes Jahr auf jeden Fall wieder dabei sein, vor allem, wenn das Wetter so freundlich ist. ■



Immer wieder schön zu sehen:
Der Clyde-Puffer NORTHLIGHT



Das Vorbild des WALLABY-Windparkversorgers entsteht auf der Hitzler-Werft



Wolfgang Meyer aus Schneverdingen hatte unter anderem sein Luftkissenboot dabei



Es war ordentlich Betrieb. Mittendrin wie immer der Leuchtturm ROTER SAND



Baubericht YEMOJA – Teil 2

Text und Fotos: Michel Renz

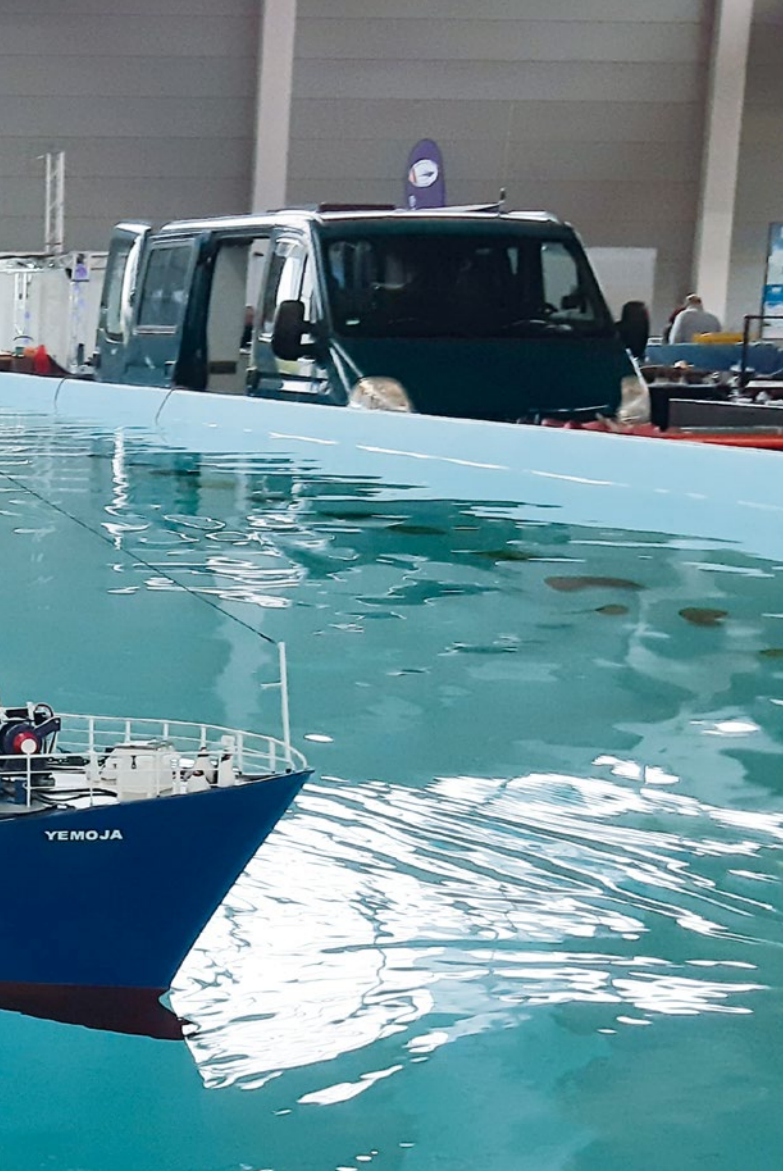
Dem Ende entgegen

Im Herbst 2020 begann **SchiffsModell**-Autor Michel Renz endlich, sein Jugendmodell YEMOJA fertig zu bauen. Es war noch jede Menge zu tun. Teil 2 seines Bauberichts bringt uns nach fast 30 Jahren zur langersehnten Jungfernfahrt bei der Faszination Modellbau in Friedrichshafen

Nachdem das Deck meiner YEMOJA soweit zu meiner Zufriedenheit fertiggestellt war, habe ich mich dem Aufbau gewidmet. Ich habe mich recht schnell entschlossen, die ganze alte Technik, die ich vor langer Zeit eingebaut hatte, zu entfernen. Dazu wurde teilweise auch grobes Werkzeug benötigt. Die Technik am Kran für das Beiboot wurde erneuert und vereinfacht. Der Antrieb für die Arbeitswinde am Aufbau wurde vorerst komplett gestrichen. Die alten Löcher mussten verschlossen und gespachtelt werden. Dann wurde auch der Aufbau mittels Walze und Pinsel lackiert. Lampen wurden angebracht, die Drehmechanik für den Kran wurde gebaut und installiert, das Lichtmodul eingebaut und ich begann damit, die Verkabelung zu verlegen. Diverse Vorarbeiten hatte ich dazu ja früher schon erledigt, ebenso wie die Installation der Sub-D-Stecker, die ich weiterverwendet habe.

Beim Steuerhaus war noch sehr viel Spachtelarbeit notwendig. Ich hatte beim Einbau der Fensterrahmen in meiner ju-

gendlichen Ungeduld doch sehr geschludert. Das rächte sich jetzt. Aber irgendwann war auch das geschafft und es wurde lackiert. Meine Partnerin meinte, ich sollte die Flächen oben am Steuerhaus leuchtorange anstreichen. Nach kurzer Überlegung fand ich die Idee auch gut, belebte es doch das Schiff und gab ihm einen behördlichen Anstrich. Da ich zu diesem Zeitpunkt aber schon sehr viele Details am Steuerhaus angebracht hatte, war ein Abkleben und Lackieren mittels Airbrush nicht mehr möglich. Also was tun? Wer schon mal Tagesleuchtfarben mit dem Pinsel gestrichen hat, weiß, dass es einfach nur schlecht wird. Die Lösung fand ich nach einigem Überlegen und Abwägen der Möglichkeiten im Kfz-Bereich. Heute werden sehr viele Fahrzeuge foliert. Ich habe mir einfach die kleinste erhältliche Menge an Selbstklebefolie, wie sie auf Rettungsfahrzeugen Verwendung findet, in der entsprechenden Farbe gekauft. Dann habe ich mir Schablonen angefertigt und die Folie grob zugeschnitten. Vorsichtig und blasenfrei wurde sie aufgeklebt und die Ränder dann mit einem neuen Skalpell vorsichtig abge-



schnitten. Von der Folie habe ich jetzt noch so viel übrig, dass sie sicher für mein restliches Modellbauerleben reicht.

Innenleben

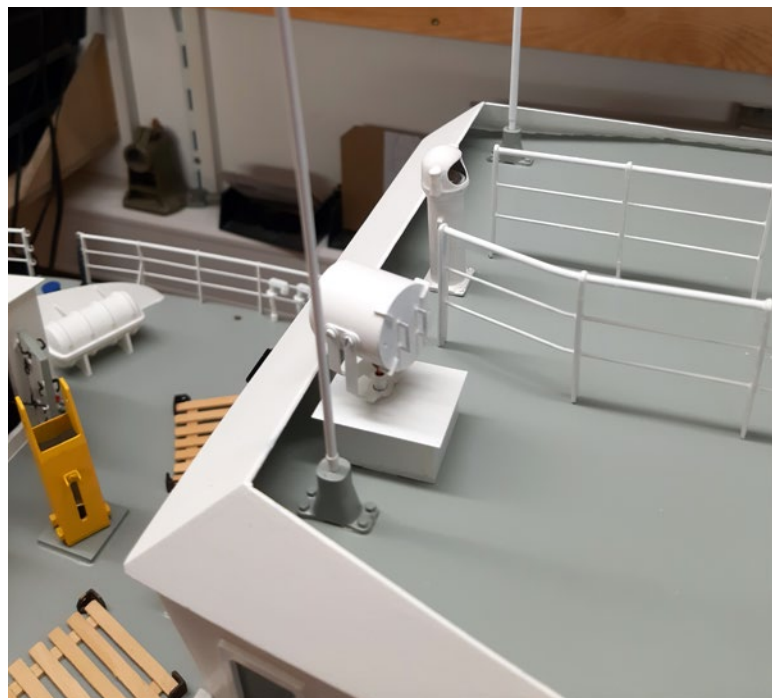
Die Einrichtung der Brücke hatte ich als Jugendlicher schon gebaut. Die habe ich auch ohne Umbauten weiterverwendet. Natürlich ist das alles aus heutiger Sicht und den Möglichkeiten sehr grob, aber durch die kleinen Fenster im Steuerhaus gibt es auch nicht so viel zu sehen. Der alte Scheinwerfer auf dem Steuerhausdach im 1980er-Jahre-Style wurde durch ein modernes Exemplar der Firma Seematz ersetzt. Ursprünglich war der Mast auf dem Steuerhaus aus Messingrohr und Messingussteilen zusammengebaut. Der Grundkörper war ein grob in Form gesägter Holzklötz. Den Holzklötz habe ich schnell durch einen Neubau aus Polystyrolplatten ersetzt. Es musste ja einiges an Kabel darin untergebracht werden. Da mir das hohe Gewicht der Messingteile aber schon immer ein Dorn im Auge war, habe ich mich dazu entschlossen, den Mast komplett aus Polystyrol zu bauen. Die Radarantennen aus Messingguss wurden auch durch zierliche Kunststoffteile ersetzt und mittels Getriebemotoren angetrieben. Die Lampen wurden mit LEDs bestückt und verdrahtet. Lackiert wurde der Mast per Airbrush. Beim Mast, den beiden Kränen, den beiden Auslegern für das Fanggeschirr und dem Portalmast auf dem Arbeitsdeck bin ich massiv mit der Farbgebung zum Original abgewichen. Eigentlich wären diese Teile alle weiß geworden. Nach dem ersten abweichenden Farbtupfer, mit den leuchtorange Flächen am Aufbau, erschien mir das aber zu langweilig und ich habe mich für eine gelben Farbton entschieden.



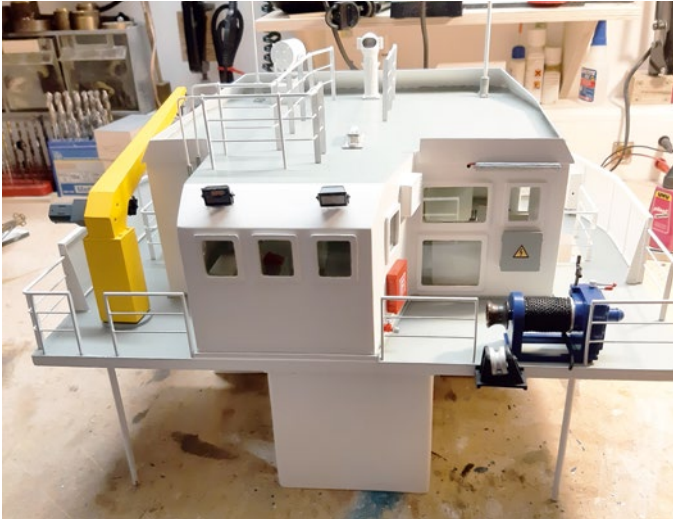
Nachdem die Decks fertig waren, ging es mit den Aufbauten weiter



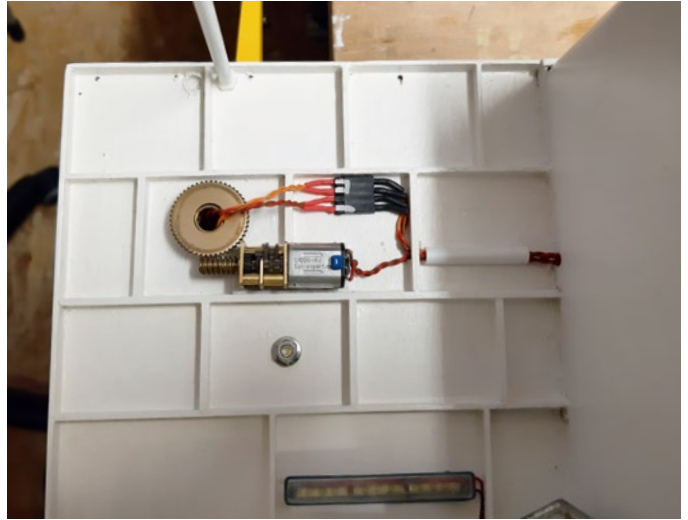
Der alte Suchscheinwerfer wurde durch ein Seematz-Modell ersetzt



Nach und nach werden die Aufbauten mit neuen Details versehen



Die fertigen Aufbauten von achtern mit dem funktionsfähigen Boots Kran und Winde



Der Antrieb des Krans sitzt versteckt unter der Decke



Die Dachkanten am Steuerhaus wurden mit Folie aus dem Kfz-Bereich beklebt



Die Inneneinrichtung der Brücke stammt von damals, erfüllt aber ihren Zweck

Portalkran

Den Portalmast hatte ich schon in einem sehr frühen Stadium des Baus angefertigt. Leider sind bei dem Portalmast auch sehr viele Details nicht so richtig zu erkennen gewesen. Die Pläne haben mehr Fragen zum Zusammenbau offengelassen, als sie beantwortet haben. Ebenfalls hatte ich einen der Ausleger damals gemäß dem beiliegenden Plan schon zusammengebaut. Das Ganze hat sich jetzt insofern gerächt, dass der Anschlagpunkt für das Seil zum Ablassen des Auslegers um zirka 15 mm höher war als die Umlenkrolle am Portalmast. Vermutlich hatte ich mich beim Zusammenbauen des Portalmasts damals einfach in der Höhe vermessen. Somit musste ich den Ausleger am unteren Ende wieder zerlegen, um 15 mm kürzen und wieder alles zusammen löten. Den zweiten, bis dahin ungebauten Ausleger habe ich natürlich gleich auf die passenden Maße gekürzt und zusammengelötet. Bei den Auslegern und dem Portalmast habe ich lange Zeit überlegt, ob ich diese zwecks

Gewichtersparnis auch aus Polystyrolprofilen neu bauen soll. Ich habe diese Idee dann zu Gunsten der Stabilität der Bauteile verworfen.

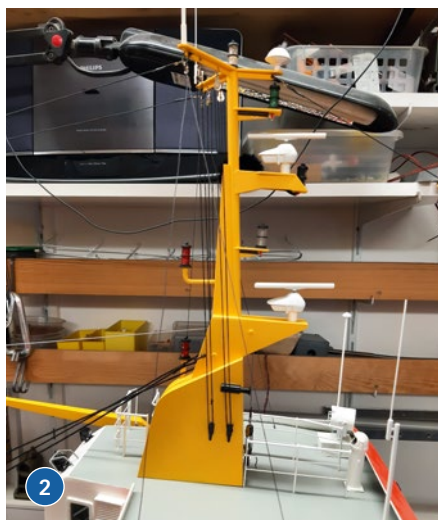
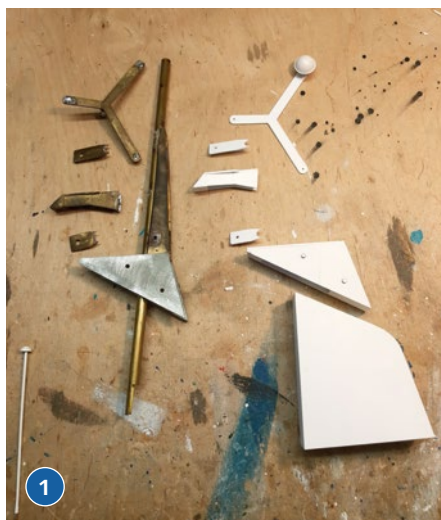
Das Thema Gewicht

Einige werden sich fragen, warum das Thema Gewichtseinsparung gerade bei den Masten so ein großes Thema für mich ist. Das Schiff hat ja immerhin ein Gewicht von etwa 45 kg. Dafür gab es eigentlich zwei Gründe. Ich hatte kurz nach Baubeginn das Glück, eine fertige YEMOJA auf einer Veranstaltung in Fahrt zu sehen. Damals hatte ich den Eindruck, dass das Modell massiv kopflastig war. Sie krängte bei Kurvenfahrt so stark, dass ich befürchtete, sie würde kentern. Ich konnte mir das damals nur mit einem zu hohen Schwerpunkt durch die schweren Messingmasten erklären. Das war auch für mich der ausschlaggebende Grund, möglichst viel Gewicht weit unten im Rumpf unterzubringen. Bei dieser Aktion hatte ich mich mit dem nicht berechneten Harz, wie anfangs

beschrieben, ja ziemlich vertan. Durch das zu hohe Gewicht musste ich dann an der Batteriekapazität sparen. Von den ursprünglich geplanten drei Bleiakkus war noch einer übrig geblieben. Trotzdem musste ich im hinteren Bereich links und rechts neben dem Heckrutsch noch jeweils 3 kg Blei platzieren, damit das Schiff hinten nicht zu leicht ist. Nun war nur noch ein 12-V-Bleiakku mit 12 Ah im Schiff eingebaut. Das war eigentlich auch völlig ausreichend. Der Motor, die Lichtfunktionen und das Soundmodul ziehen gerade mal knapp 4 A Strom. Leider habe ich mal wieder in der allgemeinen „Geiz ist Geil“-Mentalität auf einen gebrauchten Akku aus einer Brandmeldeanlage zurückgegriffen. Der war aber nicht mehr so fit wie gewünscht, wie ich bei der Jungfernfahrt schnell erkannte.

Das Beiboot

Wie anfangs erwähnt, sollte das Beiboot fahrfähig werden. Der Rumpf aus GFK ist bei dieser Größe ideal, da unverwundlich. Nachteil ist aber das hohe Gewicht, da der



1) Der Brückenmast aus Messing wurde aus Stabilitätsgründen aus PS-Material neu gebaut. 2) Der fertige Mast. Man beachte die umfangreiche Takelage. 3) Auch am Portalmast gibt es jede Menge Takelgarn zu befestigen



Das Beiboot wurde mit Zubehör aus dem Micro-Modellbau fahrbereit gemacht



Mit seiner orangenen Lackierung ist es ein Hingucker geworden

Laminierer es sehr gut mit der Stabilität und der daraus resultierenden Wandstärke gemeint hat. Als Erstes habe ich oben einen Rahmen auf den Rumpf geklebt, um eine vernünftige Ausgangslage zu schaffen. Leider oder zum Glück gibt es keine Detailfotos von dem Beiboot. So konnte ich mir den Innenausbau so anpassen, wie er für meine Bedürfnisse passt. Für den Ausbau kamen wiederum sehr leichte und dünne PVC-Schaumplatten zum Einsatz. Angetrieben wird das Boot von einem 6-V-Faulhaber-Glockenankermotor, die Geschwindigkeit wird über einen ER100 von 1:87 Modellbau geregelt, die Lenkung erfolgt mittels Microservo. Als Batterie kommen vier NiMH-Zellen mit 170 mAh Kapazität zum Einsatz.

Takelage

Sehr viel Überlegung wurde in die Takelung gesteckt. Diese ist doch sehr aufwändig. Ich wollte möglichst viel so originalgetreu wie möglich darstellen. Das war aber leider nicht so einfach. Aus dem Takelplan ergeben sich auch hier mehr

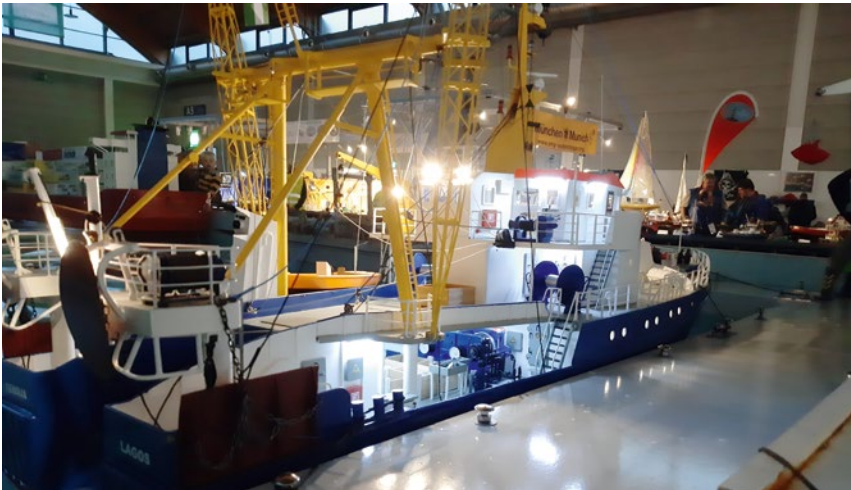
Fragen als Antworten. Die Seilführung ist zwar im Groben dargestellt, aber nicht im Detail. Einige Seilführungen basieren auf Vermutungen, wie es funktionieren könnte. Ich habe die Takelung letztlich so aufgebaut, dass ich mit einigen Handgriffen und Lösen einzelner Seile den Aufbau abnehmen kann. Aufwändiger ist es dann für das Hauptdeck. Hier müssen alle Seile an den Auslegern abgebaut werden, um erst den Portalmast abnehmen und dann das Deck vom Rumpf trennen zu können. Die ganze Prozedur hat einen zeitlichen Aufwand von etwa 25 Minuten.

Elektronik

Die anfängliche Idee, das Modell als Multifunktions Schiff zu bauen, wurde schon früh verworfen. Zum einen hat es damals meine Fähigkeiten und finanziellen Mittel einfach überstiegen, zum anderen ist es fast nicht machbar, das Fanggeschirr mit der vorhandenen Ausrüstung an Winden originalgetreu zu steuern. Da offenbart sich wieder das Problem mit den ungenügenden Takelplänen.

Ursprünglich war geplant, das Modell mit einer Graupner 6014 zu steuern. Für den Umfang an Funktionen war das zum damaligen Zeitpunkt die einzige Fernsteuerung, bei der das mit Standard-RC-Komponenten einigermaßen machbar war. Immerhin hat das Modell sieben Winden, zwei Kräne, einer mit zwei Funktionen, der zweite mit drei Funktionen sowie diverse Lichtfunktionen. Somit wären zwei bis drei Nautic-Module voll belegt gewesen. Sound sollte das Modell ja auch noch bekommen.

Ich habe mich beim Weiterbau des Modells dazu entschlossen, erstmal ein reines Fahrmodell zu bauen. Zur Steuerung habe ich mir ein Soundmodule SFR1 und ein Lichtmodul der Firma Beier gekauft. Obwohl das SFR1 sechzehn Schaltausgänge hat, komme ich nur durch die Lichtfunktionen doch schon an die Grenze des Machbaren. Es könnten gerne noch ein paar Ausgänge mehr sein. Das liegt daran, dass es bei Beier die Möglichkeit gibt, die



Die Elektronik gibt alles: Im Hafen sind sämtliche Lampen an



Um bei der umfangreichen Verdrahtung den Überblick zu behalten, hilft ein Plan

Lichtfunktionen originalgetreu in Lichtgruppen zu fahren, und zwar automatisiert je nach ausgewähltem Fahrzustand. Somit braucht fast jede Lampe ihren eigenen Ausgang, da ja mehrere Lampen in verschiedenen Gruppen sein können. Ein Gimmick, das mir beim Bau und der Programmierung sehr geholfen hat, ist die Möglichkeit, das SFR1 über eine App und Bluetooth zu steuern. Somit brauche ich zum Testen nur mein Smartphone und muss nicht immer den Sender auspacken. Die Übertragung zum Lichtmodul im Aufbau erfolgt auch über Bluetooth. Das hat den großen Vorteil, dass ich den Aufbau auf der Werkbank habe und arbeiten und testen kann, ohne ihn immer auf das Schiff setzen zu müssen. Das Schiff steht dabei auf einem anderen Tisch.

Da das SFR1 und das Lichtmodul ja eigentlich für LKW gedacht sind, musste ich bei einigen Funktionen auch schon mal etwas um die Ecke denken. Das größte Problem war aber tatsächlich die Ansteuerung der beiden ER100-Regler für den Beibootkran. Es hat etwas gebraucht, bis

ich die richtige Konfiguration für die Regler gefunden hatte. Da hat es geholfen, dass ich noch mit alter Fernsteuertechnik groß geworden bin und wusste, wie sich eine Servoweg-Veränderung bei Motorreglern auswirken kann.

Auf der Grundplatte mit der Elektronik befinden sich das SFR1, zwei Bluetooth-Module – eines für die Übertragung zum Aufbau, eines für die Verbindung zur App –, Empfänger, Schaltmodul für die Kühlwasserpumpe und der Regler für das Bugstrahlruder. Natürlich ist es wichtig, bei einer so umfangreichen Elektronik vernünftige Notizen oder Pläne zu machen. Ich habe das Ganze einfach mit einer Excel-Tabelle erstellt.

Jungfernfahrt

Ziemlich genau zwei Jahre und einen Monat nach erneutem Baubeginn ging es langsam dem Ende entgegen. Die Scherbretter entstanden und wurden lackiert, und der erste Fang wanderte in die Sortierkisten auf dem Arbeitsdeck. Da hat die Firma Playmobil sehr geholfen. Die

Jungfernfahrt sollte auf der Faszination Modellbau in Friedrichshafen 2022 stattfinden. Ohne großes Tamtam wurde dieser Plan dann am Donnerstag beim Aufbau der Messe ausgeführt. Die Aufregung war natürlich spürbar, das Modell hatte ja zum ersten Mal wirklich viel Wasser unter dem Kiel. Die spannendsten Fragen waren aber: Wie schwimmt das Modell, passt die Wasserlinie, wie ist die Trimmung? Ich war sehr positiv überrascht. Die Wasserlinie wurde fast exakt eingehalten, nur leichte Schlagseite nach Backbord, aber nicht so stark, dass es arg aufgefallen wäre. Ich habe es auch erst beim zweiten Blick gesehen. Alles in allem war ich zufrieden.

Das Modell wurde eingeschaltet, der Gashebel etwas nach vorne gelegt, die Schraube drehte sich, aber es bewegte sich nichts. Etwas mehr Gas und langsam setzte sich die YEMOJA in Bewegung. Beim Ruderlegen dauerte es etwas, bis eine Reaktion einsetzte. Mit dem Bugstrahler kann man etwas nachhelfen, das zeigt sofort gute Wirkung. Die Masse des Schiffs ist gewöhnungsbedürftig



Als Abschluss entstehen die Scherbretter und werden lackiert



Vorbildgetreu werden sie am Heck befestigt



Der erste Fang geht auf die Firma Playmobil



Blick auf das Heck des fertigen Schiffs mit aufgetakeltem Portalmast

und braucht Zeit. Vorausschauendes Fahren ist hier unbedingt angesagt. Aber es ist ein unbeschreiblich schönes Gefühl, wenn sich nach 30 Jahren Bauzeit das Modell endlich in Bewegung setzt. Ich musste mir tatsächlich ein paar Freudentränen verdrücken.

Dann kam die zweite Frage: Ist alles dicht? Lasse ich das Modell gleich im Wasser oder nehme ich sie über Nacht wieder raus? Nachdem sich nach vier Stunden die Wasserlinie nicht verändert hatte, habe ich beschlossen, das Schiff die ganze Messe über im Wasserbecken zu lassen. Es wurde viele Stunden gefahren, um sich an das Modell und dessen Masse zu gewöhnen. Einige Fehler wie die Sache mit der flackernden Decksbeleuchtung wurden schnell erkannt. Die Blei-Gel-Batterie war einfach zu alt und die Trimmung des Modells musste verbessert werden. Es gab in einigen Punkten Verbesserungsbedarf. Nicht bei der Dichtigkeit: Wieder zu Hause wurde das Boot geöffnet und es war alles absolut trocken.

Neuer Akku

Ich habe mich dann sehr schnell für einen LiFePo₄-Akku entschieden. Da ich aber nicht selber löten wollte, habe ich geschaut, was es im Internet gibt. Ich bin bei der Firma EcoWorthy fündig geworden. Diese Akkus haben den großen Vorteil, dass sie ein integriertes BMS (Battery Management System) haben. Somit entfällt der bei Modellbauakkus übliche externe Balanceranschluss und die Batterie kann laut Hersteller mit jedem üblichen Bleisäureladegerät geladen werden. Erst wollte ich zwei 12-V-Akkus mit 10 Ah bestellen, diese hätten von den Abmessungen genau in meinen vorhandenen Batteriehalter gepasst. Leider sind sie nicht lieferbar gewesen. Ich habe mich dann für einen Akku mit 20 Ah entschieden. Dafür musste ich eine neue Vorrichtung bauen, die in den schon vorhandenen Halterahmen passte. Diese habe ich aus PVC-Schaumplatten angefertigt. Das Gewicht des LiFePo hat sich gegenüber dem Blei-Gel-Akku von 4 kg auf knapp 2 kg reduziert.

Besatzung

Bei der Jungfernfahrt stellte sich heraus, dass dringend Fender benötigt werden, um Lackschäden vorzubeugen. Außerdem musste noch eine Besatzung an Bord. Diese besteht aus modellierten Feuerwehrgiguren der Firma Revell und aus ein paar neueren, 3D-gedruckten Figuren der Firma Krick. Eventuell bekommen sie noch ein paar Kollegen von anderen Firmen. Der Kran auf dem Vordeck soll irgendwann auch mal noch funktionsfähig werden, um den Spielwert zu erhöhen. Das Modell wird nach und nach noch dezent gealtert, damit es später auch mal etwas gebraucht aussieht.

Somit bin ich am Ende meiner fast unendlichen Geschichte angelangt. Ich hoffe, dass ich einigen Modellbauern Mut gemacht habe, Projekte, die seit Jahren im Keller verstauben, nach vorne zu holen und diese fertig zu bauen. Selbst mit 37 Jahren Modellbauerfahrung lernt man immer noch neue Dinge dazu. ■



Ein erhebender Anblick: Die YEMOJA bereit zur Jungfernfahrt



Lehre nach der ersten Ausfahrt: Fender gegen Lackschäden

Das neue Heft erscheint am 27. Juli 2023

Früher informiert:
Digital-Magazin
erhältlich ab
14. JULI
2023



Volle Kraft voraus

Als neues Modell hat sich Martin Kiesbye ein englisches Rettungsboot ausgesucht. Die Wahl fiel auf die MERSEY-Klasse aus dem Programm von Manfred Sievers.



Viel zu sehen

Peter Böttcher hat lange an seinem Standmodell des Hochseeminensuchers M365 der deutschen Kriegsmarine gebaut. Dementsprechend beeindruckend ist das Ergebnis.



Der Erbkönig

Im zweiten Teil baut Helmut Harhaus die neue FLORIAN 1 von SG-Modellbau fertig und zeigt uns bei der Probefahrt, was sie drauf hat.



Impressum

SchiffsModell

Service-Hotline: 040/42 91 77-110

Herausgeber
Tom Wellhausen

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

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

Leitung Redaktion/Grafik
Jan Schönberg

Chefredakteur
Mario Bicher
(verantwortlich)

Redaktion
Edda Klepp
Jan Schnare
Max Stecker
Jürgen Voss

Autoren, Fotografen & Zeichner
Peter Böttcher
Boris Engert
Werner Fischer
Ralf Früchticht
Helmut Harhaus
Dietmar Hasenpusch
Beat Ineichen
Hilmar Lange
Dirk Lübbsmeyer
Kai Rangnau
Michel Renz
Matthias Schultz

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

Verlag
Wellhausen & Marquardt
Mediengesellschaft bR
Mundsburger Damm 6
22087 Hamburg

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

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Verlagsleitung
Christoph Bremer

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

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

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

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

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

Gedruckt auf chlorfrei
gebleichtem Papier.
Printed in Germany.

Copyright
Nachdruck, Reproduktion oder
sonstige Verwertung, auch auszugs-
weise, nur mit ausdrücklicher
Genehmigung des Verlages.

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

Bezug
SchiffsModell erscheint
elfmal im Jahr.

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

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

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

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

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

www.krick-modell.de



Stilvolle Premiumqualität
seit
1879

Grand Banks

Motoryacht
1:20, Länge 720 mm
Bestell-Nr. 25034



Dorade

Fastnet Yacht 1931
1:20, Länge 856 mm
Bestell-Nr. 25032



Motorboot Typ Aquarama

1:10, Länge 850 mm
Bestell-Nr. 25035



Bismarck

Schlachtschiff
1:200, Länge 1250 mm
Bestell-Nr. 25076



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



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

100 Jahre

Jahre

Modellbau Made in Germany

1922 - 2022



Technische Daten

Länge ca. 710 mm
Breite ca. 230 mm
Höhe ca. 325 mm
Maßstab ca. 1:20



Tim

Komplett-Holz-Modell mit lasergeschnittenen Bauteilen.
Umfangreicher Beschlagteile- und Ätzteilesatz

Dampfschlepper

Südersand

Technische Daten

Länge ca. 737 mm
Breite ca. 220 mm
Höhe ca. 380 mm
Maßstab ca. 1:20



Tiefgezogener Kunststoffrumpf mit lasergeschnittenen Bauteilen aus ABS und Holz. Umfangreicher Beschlagteile- und Ätzteilesatz

Jonny

Techn. Daten

Länge ca. 990 mm
Breite ca. 308 mm
Höhe ca. 675 mm
Tiefgang ca. 110 mm
Gewicht ca. 14 kg
Maßstab 1:32



TOP
Ausstattung



aero= naut

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

www.aero-naut.de



GfK-Rumpf mit lasergeschnittenen Bauteilen aus ABS und Holz. Umfangreicher Beschlagteile- und Ätzteilesatz