

Voller Erfolg Das 1. Flottentreffen im norddeutschen Wanderup

SchiffsModell



8 August 2023

8,50 EUR

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

SchiffsModell

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN SCHIFFSMODELLBAU



**RNLI-Rettungsboot der
MERSEY-Klasse von Sievers**

LIFETIME CARE

JUGENDMODELL

WIE DAMALS
Trawler
NORDKAP von
Billing Boats



VIEL ZU SEHEN
Hochseeminensuchboot
M 365 in 1:100



DETAILREICH

TESTFAHRT

SCHNELL DABEI
Feuerlöschboot FLORIAN 1
von SG Modellbau – Teil 2



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





Das erste Editorial

Liebe SchiffsModell-Leserinnen und -Leser

Lange ist es her. 1978 habe ich mir von meinem Taschengeld die erste **SchiffsModell** gekauft. Ich war 13 Jahre alt und hatte mir gerade den Ostseekutter B-25 von robbe zugelegt. Von da an tauchte ich jeden Monat aufs Neue in die weite und damals noch überwiegend schwarz-weiße Welt des Schiffsmodellbaus ein. Nach zwei weiteren Modellen, dem Krabbenkutter FRI-80 von Carrera und dem Hafenschlepper NEPTUN von robbe, war die Luft raus. Meine Interessen hatten sich verlagert, wie man so schön sagt. Die Modelle wanderten in den Keller und die Hefte wurden in einem Winkel des Arbeitszimmers kühl und trocken gelagert.

Nach 28 Jahren Abstinenz habe ich 2010 die alten Sachen wieder ans Tageslicht befördert. Ich nahm mir den Kutter B-25 vor und war verblüfft, was man mittlerweile alles im Internet finden konnte. Das Thema Schiffsmodellbau hatte mich schnell wieder in seinem Bann. Die Modelle meiner Jugend wurden renoviert, die **SchiffsModell** wieder abonniert und dafür auch einige Artikel geschrieben. Wenn ich heute zurückdenke, kann ich frei nach Lorient sagen: „Ein Leben ohne Modellbau ist möglich, aber sinnlos.“

„Ein Leben ohne Modellbau ist möglich, aber sinnlos.“

Soweit eigentlich eine typische Modellbauerkarriere, so hätte es weitergehen können. Aber der Aufruf im Editorial in der **SchiffsModell** 08/22 klang gar nicht so schlecht. „Hobby zum Beruf machen“, das konnte ich mir gut vorstellen und habe eine E-Mail geschrieben. Nun bin ich schon ein halbes Jahr dabei und habe es keine Sekunde bereut, auch, wenn ich es manchmal immer noch nicht ganz glauben kann. Jetzt sitze ich im Zentrum der inzwischen durchgehend farbigen Modellbauwelt und freue mich, was jede Woche auf meinen Schreibtisch kommt. Zum Beispiel in diesem und in den beiden letzten Heften die Artikel von Kay Kröger und Michel Renz, die ihre Jugendmodelle nach langer Zeit doch noch fertig gebaut haben. Beide sind stolz, es geschafft zu haben und freuen sich, dass sie mit ihren alten Träumen endlich fahren können.

So ähnlich geht es mir, wenn ich die **SchiffsModell** 02/81 hervorkrame und meinen ersten Artikel lese. Da habe ich damals über den Hafenschlepper GUSTAV geschrieben, zu dem ich die NEPTUN umgebaut hatte. Der Bericht ist mit einem Schwarz-weiß-Foto illustriert, auf dem das Modell meinen Bettkasten ziert. Wirklich sehr lange her. Heute darf ich Ihnen als Redakteur zum ersten Mal viel Vergnügen beim Lesen der neuen **SchiffsModell** wünschen.

Herzlichst, Ihr

Jürgen Voss
Redaktion **SchiffsModell**

Das Schnupper-Abo

3 FÜR 1

Drei Hefte zum
Preis von einem

SchiffsModell



Voller Erfolg Das 1. Flottentreffen im norddeuts

8 August 2023

SchiffsMo

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN SCHIFFSMO

DOWNLOADPLAN



EDLE SEGLER
J-Klasse im Porträt



RNLI-Rettungsboot der
MERSEY-Klasse von Sievers

LIFETIME CARE

JUGENDMODELL

WIE
DAMALS
Trawler
NORD



VIEL ZU SEHEN

Hochseeminensuchboot
M 365 in 1:100



TESTFAHRT



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

LAU PA SAT

Der schwimmende
Marktstand



Probefahrt
Feuerlöschboot FLORIAN 1
von SG Modellbau – Teil 2



Ansegeln
Die 16. Minisail-Classics am Degersee



LIFETIME CARE
RNLI-Rettungsboot der
MERSEY-Klasse von Sievers

Inhalt Heft 8/2023

- | | | |
|---------------------|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| MOTORSCHIFFE | 10 | FLORIAN 1 Titel
Fertigstellung des Bausatzes von SG Modellbau – Teil 2 |
| | 16 | Mehr Geschwindigkeit
Rennschrauben für die FLORIAN 1 |
| | 20 | NORDKAP Titel
Ein Jugendtraum geht doch noch in Erfüllung |
| | 48 | LIFETIME CARE Titel
Baubericht über das RNLI-Rettungsboot von Sievers |
| | 62 | LAU PA SAT
Ein typisches Boot auf Asiens Floating Markets |
| | 66 | Hochseeminensuchboot M 365 Titel
20 Jahre detailliertes Bauen in Maßstab 1:100 |
| <hr/> | | |
| SEGELSCHIFFE | 28 | AMERIGO VESPUCCI
Der Plastik-Bausatz von Heller wird zum Segeln gebracht |
| | 36 | Edle Segler Titel
Eine kurze Geschichte der J-Klasse mit Downloadplan |
| | 61 | Das letzte Hemd
Eine neue Segeltechnik mit Hemdsegeln |
| <hr/> | | |
| SZENE | 6 | Bild des Monats
Hochseeschlepper OCEANIC |
| | 18 | Voller Erfolg Titel
Das 1. Flottentreffen im norddeutschen Wanderup |
| | 22 | Das Totenschiff
Schiffsmodelle in Burg und Landkirchen auf Fehmarn |
| | 32 | COURAGE
Neues Seenotrettungsboot für Neuharlingersiel |
| | 34 | Schnelle Sache
3. Schnellboottreffen in Breiholz in Schleswig-Holstein |
| | 42 | Entspanntes Segeln
Minisail-Classic-Flotte am Degersee |
| | 44 | YAS
Von einer Fregatte zur Luxus-Hochseeyacht |
| | 56 | Von Paris bis hinter Wien
Historischer Schiffsmodellbau in Dieburg |
| <hr/> | | |
| RUBRIKEN | 8 | Logbuch – Markt & Szene |
| | 26 | SchiffsModell-Shop |
| | 74 | Vorschau/Impressum |



Stärke zählt

Die OCEANIC und ihre Schwester ARCTIC waren bei ihrer Indienststellung 1969 die stärksten Schlepper der Welt. Lange Zeit war die OCEANIC in der Nähe der Tankerroute um das Kap der guten Hoffnung stationiert und an mehreren spektakulären Bergungen beteiligt. 1996 folgte dann ihre zweite Karriere. Sie war von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion gechartert worden, um bis 2011 als Notfallschlepper in der Deutschen Bucht vor Anker zu liegen. Im Maßstab 1:50 ist das Schiff auch als Modell imposant. Helmut Gädicke aus Hamburg hatte 2006 den Nachbau auf Basis eines GFK-Rumpfs von Steinhausen angefangen. Beim Schaufahren des SMC Ibbenbüren zum 40. Vereinsjubiläum am 24. und 25. Juni war er mit seinem Modell natürlich auch dabei.





LOGBUCH Markt und Szene



QR-CODES SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE SCHIFFSMODELL-APP INSTALLIEREN



Sitzen gelassen

Figur vom Modellbau-Kaufhaus

Ein neues Besatzungsmitglied im Maßstab 1:22,5 ist im Modellbau-Kaufhaus erhältlich. Die sitzende Figur wird mit Druckstützen ausgeliefert, die leicht entfernt werden können. Sie ist unbemalt und kann individuell eingesetzt werden. Außerdem ist ein passender Sitz neu im Sortiment. Beide Artikel kosten je 7,15 Euro. www.modellbau-kaufhaus.de

Wettbewerb

35. Alemannen-Treffen in Goldach

Die „Alemannischen Schiffsmodell-Freunde“ sind eine Interessengemeinschaft von Schiffsmodellbauerinnen und Schiffsmodellbauern aus dem Alemannischen Sprachraum Deutschland, Österreich, Schweiz, Frankreich und Liechtenstein. Vom 18. bis zum 20. August 2023 laden sie zum 35. Alemannen-Treffen am Schuppisweiher im schweizerischen Goldach ein, das etwa zehn Autominuten von St. Gallen entfernt ist. Samstag und Sonntag werden Wettbewerbe in allen Klassen durchgeführt. Anmeldeschluss ist der 6. August. www.alemannische-smf.eu



Schöne Modelle

Neu bei Krick

EMILE ROBIN wurde als Klassiker von Billing Boats neu aufgelegt und ist zurück mit einer neuen Bauanleitung und vielen überarbeiteten Details. Das Modell im Maßstab 1:33 ist 605 mm lang und eignet sich für alle Modellbauer mit etwas Vorerfahrung. Den Bausatz gibt es für 229,- Euro.



Die HMS INDEFATIGABLE ist der neue Premiumbaukasten im Angebot von Krick. Das Modell von Vanguard Models übertrifft in Detailstärke alles, was es bisher gab. Die HMS INDEFATIGABLE ist perfekt geeignet für erfahrene Modellbauer, die eine echte Herausforderung suchen. Der Baukasten ist wie bei Vanguard Models gewohnt in höchster Qualität gefertigt und enthält das komplette Material, um das Modell mit Masten, Rahen und Takelage zu bauen. Das Modell ist 1.340 mm lang, 882 mm hoch und kostet 1.690,- Euro. Anleitung und Pläne existieren bisher nur in englischer Sprache.



Zwei schöne Rennyachten des America's Cup 1934, das amerikanische Segelschiff RAINBOW und die britische Herausforderin ENDEAVOUR, sind jetzt alternativ mit einem Fertigrumpf aus Kunststoff erhältlich. Die beiden Modelle eignen sich deshalb hervorragend für Modellbaueinsteiger, aber auch für erfahrene Bastler. Mit einer Gesamtlänge von 495 mm, einer Höhe von 700 mm und einem tollen Detailgrad an Deck sind es die perfekten Dekomodelle. Der Preis beträgt jeweils 129,- Euro. www.krick-modell.de



QR-CODES SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE
SCHIFFSMODELL-APP INSTALLIEREN

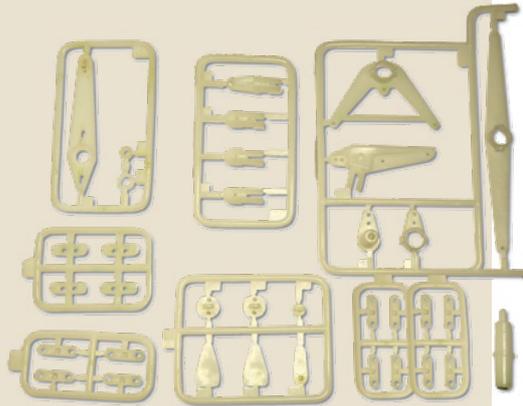


FÜR PRINT-ABONNENTEN
INKLUSIVE

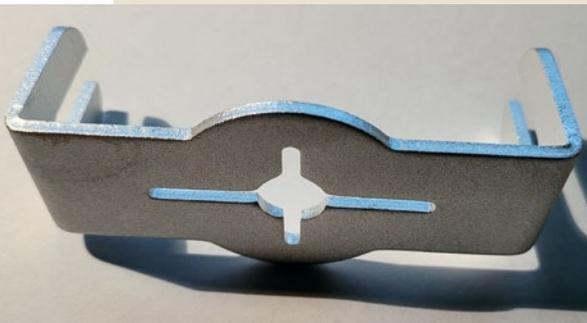
Alles dabei

Neuheiten von arkai

Das Sortiment enthält 35 gängige Beschlagteile für Segelboote. Sie können für einen Neubau verwendet werden, eignen sich aber auch als Ersatzteile, die mit an den See genommen werden. Die Beschläge passen für alle Segelboote von 700 mm bis 1.200 mm und kosten 9,90 Euro.



Ebenfalls neu ist der universelle Motorhalter aus Aluminium. Er passt ideal für die 540er-Motoren von Tamiya, Johnson oder Mabuchi. Die Breite beträgt 100 mm und die Höhe 30 mm. Die seitlichen Ohren sind 35,6 mm lang. Der Halter kostet 9,50 Euro. www.arkai.de



Neue Regler

PowerBox iESC 65.8 und iESC 125.8

Der PowerBox iESC basiert auf der neuesten Reglergeneration fürbürstenlose Motoren mit 32-Bit-Prozessor. Der Regler bietet Telemetrie für PowerBox-, Jeti- und Futaba-Fernsteuerungen. Drehrichtung, Timing, Akkutyp, Freilauf, Anlaufstrom und weitere Parameter sind einstellbar. Der iESC 65.8 ist für 65 A Dauerstrom ausgelegt und kostet 149,- Euro, der iESC 125.8 verträgt 125 A Dauerstrom und ist für 239,- Euro zu haben. www.powerbox-systems.com

Österreich

14. Internationales U-Boot-Treffen

Die „Interessengemeinschaft Modell-U-Boote-Austria“ veranstaltet am 16. und 17. September 2023 ihr traditionelles U-Boot Treffen im Freizeitzentrum Neulengbach in Österreich. Dieses Treffen findet unter internationaler Beteiligung alle zwei Jahre bereits zum 14. Mal statt. Die Veranstaltung in Neulengbach ist über die Jahre hinweg zu einem festen und beliebten Bestandteil in der U-Boot-Modellbauerszene avanciert. Vorführungen für die Besucher und ein Modellwettbewerb mit der Ermittlung des schönsten Modells runden das Treffen ab. www.igu-austria.org



Das Feuerlöschboot FLORIAN 1 von SG Modellbau – Teil 2

Schnell dabei

Text und Fotos:
Helmut Harhaus

Im zweiten Teil des Bauberichts nähern wir uns langsam der Zielgerade. Angefangen mit dem wichtigsten Ausrüstungsteil, dem Löschmonitor, geht es über Mast, Reling und Farbe Richtung Probefahrt. **SchiffsModell**-Autor Helmut Harhaus hat die FLORIAN 1 ausgiebig getestet und außerdem einen kleinen Nachtrag über alternative Schiffsschrauben vorbereitet.

Vorne auf der Back wird der Löschmonitor platziert; die Montage ist vorbereitet. Wir haben hier den im Zubehör erhältlichen Löschmonitor mit Dreh- und Spritzfunktion verbaut. Dieser ist weitgehend fertig als 3D-Druckteil im Angebot. Der Löschmonitor, wie er jetzt angeboten wird, durchlief

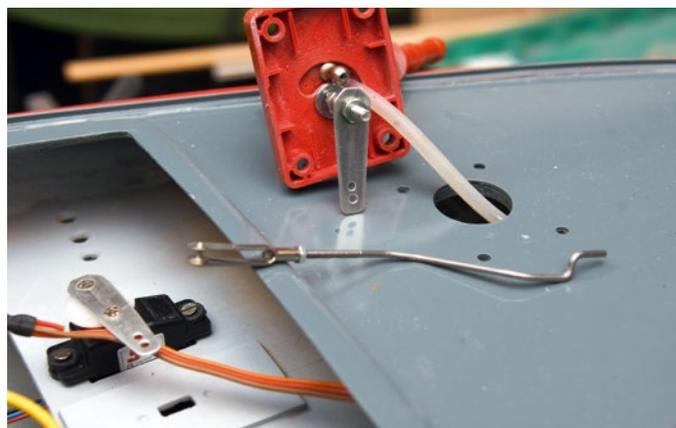
auch eine Evolution in meiner Hobby-Werkstatt. Die erste Version war einfach schlecht gedruckt – knubbelig und unsauber. Das wurde deutlich verbessert. Aber auch Version zwei war, wie der Vorgänger, undicht. Blies man in den Schlauch und hielt die Düse zu, dann entwich die Luft deutlich spürbar. Der Wassertest zeigte: Das Wasser lief zur

Hälfte im Monitorgehäuse zurück. Und damit direkt durchs Deck in den Rumpf. So versenkt man sich stilecht selbst. Der Silikonschlauch reichte nur bis in das halbe Spritzrohr und war lose eingesteckt. Nach nochmaliger Überarbeitung reicht der Schlauch nun bis zur Düse. Da kann kein Wasser mehr auf falscher Fährte versickern.



Zum Spritzen ist nun also ein dünner Silikonschlauch bis zur Spitze der Düse eingezogen. Zum Drehen kann entweder ein Kugelkopf am Fußteil befestigt werden oder man setzt zur Montage statt der kleinen Blechschraube eine M3-Gewindestange ein. Auf diese Gewindestange dreht man Mutter und Kontermutter auf, die bis zur Basis geschraubt werden und das Oberteil auf der Basis fixieren. Zirka 15 mm darunter fügt man einen Ruderarm auf die Gewindestange, auch fixiert durch zwei M3-Muttern. Je nach Art der Anlenkung, der Servoposition und der Form des Rudergestänges kann die eine (mit Kugelkopf) oder die andere Lösung (mit Ruderarm) von Vorteil sein. Die Basisplatte muss nun auf dem Vordeck montiert werden. Dieser Ausschnitt für die Durchführung ist nicht symmetrisch, sondern nach Backbord versetzt – also aufgepasst.

Das Deck wird entsprechend geöffnet und für die Montage die vier Löcher vorgebohrt. Man kommt nicht mit den Fingern so weit ins Vorschiff, um Muttern anzusetzen – also keine Lösung mit Muttern unter dem Deck vorsehen. Ich empfehle Blechschrauben, die von oben ins GFK-Deck eingedreht werden können und dann leicht zu kaschieren sind. Nun ist der Rohbau soweit fertig. Ein gutes Stück des Weges ist geschafft.



Die Drehbewegung des Löschmonitors wird von einem Servo angesteuert



Die Löschpumpe hängt normalerweise unter dem Sperrholzbrettchen mit Empfänger und Servo



Als Erstes wird beim Lackieren alles mit Haftgrund behandelt



Beim Lackieren mit Rot muss das Unterwasserschiff noch nicht abgelebt werden



Das Deck wird mit dunkelgrauer Farbe gespritzt



Die Ausrüstungsteile werden für eine bessere Handhabung auf ein Stück Pappe geklebt

Jetzt kommt Farbe ins Spiel

Wir müssen nun den Rumpf, das Brückenhaus, die Anbauteile und die Kleinteile lackieren. Hier liegen verschiedene Materialien zugrunde. Und, damit der Lack nachher gut aussieht, rate ich von Pinsellackierung ab. Viel schöner wird's mit einer Spritzlackierung. Wer hat und kann, wird mit Druckluft (Kompressor) und Spritzpistole arbeiten. Eine einfache Methode mit weniger technischem Aufwand ist das Lackieren mit der Spraydose – das haben wir auch hier angewendet. Natürlich sind alle Flächen zuvor zu schleifen. Besonders die geformten GFK-Oberflächen sollte man nassschleifen, damit jegliche Trennmittelrückstände sicher entfernt sind.

Um ein gutes, haltbares Ergebnis zu erzielen, empfehle ich, alles zuerst mit einem Haftgrund zu lackieren. Der Kunststoff-Haftvermittler sorgt dafür, dass alle weiteren Schichten viel besser auf den Grundmaterialien halten. Der von uns verwendete Haftgrund von SprayMax ist klar, mit leichtem metallischem Glanz und in kurzer Zeit getrocknet und überlackierbar. Bei allen Teilen folgt als Nächstes eine Grundierung mit dem SprayMax-Füller UNIFILL S2. Damit wird eine gute

Lackbasis geschaffen und kleine Unebenheiten werden ausgeglichen. Man kann nach dem Trocknen auch gerne nochmals mit feinem Schmirgel überschleifen – wenn's sein muss.

Als Farbe kam Spectral von Belton als Spraydose zum Einsatz. Wer mit einer Spritzpistole arbeitet, kann natürlich auch die Graupner Alkyfix-Lacke verwenden. Aber, egal welchen Lack man sich aussucht, nie unterschiedliche Lacksysteme einsetzen – das führt fast immer zum Desaster, weil sich die Chemie nicht verträgt.

Es folgt der erste Lackaufbau. Wir haben mit Rot (RAL 3020) begonnen. Dafür muss alles abgeklebt werden, was keine Farbe abbekommen soll: Das Deck des Rumpfes wurde verpackt und das Steuerhaus unterhalb des Daches. Der obere Teil des Rumpfes und das Dach des Steuerhauses sowie der Löschmonitor bekamen die erste Farbschicht. Nach ausreichender Trockenzeit (zur Sicherheit zwei Tage) konnte erneut abgeklebt werden. Der Rumpf wurde derart verpackt, dass nur noch das Deck offen war. Die entsprechenden Anbau- und Zurüstteile wurden abgeklebt und mit Doppelklebeband auf eine Platte geheftet, um mit ihnen hantie-

ren zu können. Nun wurde ein dunkles Grau (RAL 7031) lackiert. Trocknen lassen und wieder neu abkleben: Jetzt sollen das Unterwasserschiff und diverse Kleinteile in Schwarz (RAL 9005) gespritzt werden. Und mit einem hellen Grau (RAL 9018) werden als Nächstes das Ruderhaus und die entsprechenden Anbauteile gespritzt. Als krönenden Abschluss wurden die Türen und Beschlagteile in Weiß (RAL 9016) lackiert. Und wieder sind wir ein gutes Stück weiter, jetzt sieht FLORIAN 1 schon richtig gut aus.

Die Reling

Nun fehlen nur noch ein paar wesentliche Bauteile: der Mast und die Relingteile. Für die Relingteile liegen vorgebogene Drähte aus VA-Stahl bei. Diese müssen hartgelötet werden – mit LötKolben und Zinn, wie es bei Messing funktioniert, klappt das hierbei nicht. Wer noch nie hartgelötet hat, sollte das zuvor üben. Das geht gut, wenn man weiß wie, das Equipment hat und es kann. Aber für die ersten Lötversuche sollte man nicht gleich die Modell-Ausrüstteile nehmen.

Die Teile werden so aufgebaut und fixiert, wie sie zusammengefügt werden sollen. Alles muss mit feinem Schleif-



Abschließend bekommt das Unterwasserschiff seinen schwarzen Anstrich



Fertig lackiert sieht die FLORIAN 1 schon ziemlich gut aus



Die Reling besteht aus VA-Stahl und muss hartgelötet werden

papier metallisch rein geschliffen sein. Man fügt Flussmittel auf die Lötstelle, das ist meistens ein Borax-Produkt. Nun erwärmt man mit offener Flamme mit so viel Energie (Hitze), dass das Bauteil im Lötbereich zu glühen beginnt. Dabei schmilzt das Flußmittel zu einer zähen, wasserklaren Flüssigkeit und benetzt die Lötstelle. Glüht das Bauteil mittel-rot, berührt man es mit dem Lot (meistens silberhaltig) und das Lot schmilzt und fließt in die Lötstelle. Soweit die Theorie – das muss man geübt haben.

Sind die Relingteile verlötet, kann man die schwarz gewordenen Lötstellen wieder blank schleifen und diese an den vorgesehenen Positionen an Deck und am Steuerhaus anbringen. Die VA-Drähte braucht man nicht zu lackieren. Da wir gerade das Hartlöten aufgebaut haben, können wir jetzt auch die Halterungen (auch aus VA-Blech) für die Rettungsringe zusammenlöten und die Rettungsringe mit dem Greifseil umfassen.

Der Mast

Als Nächstes ist der Mast an der Reihe. Er wird aus Messingrohren gebaut, die bereits abgelängt und gebogen im Set vorhanden sind. Auch dieser wird

gelötet. Ich habe das Grundgerüst hartgelötet und dann die Anbauteile weichangelötet. Dafür empfiehlt sich ebenfalls die Löthilfe, die „Dritte Hand“, um die verlöteten Teile positionieren und fixieren zu können. Das erleichtert das präzise Löten ungemein, da man selbst mit dem Löten an sich alle Hände voll hat. Messing zu verlöten ist nicht so schwierig – das funktioniert mit den angesprochenen Hilfsmitteln sehr gut. Ist alles zusammen, kann der Mast lackiert werden. Wir haben ihn auch in Hellgrau (RAL 9018) lackiert.

An den Mast werden die Instrumententräger angebracht. Diese sollen später Positionslichter, Radargeräte und anderes tragen. Die Träger sind als Bauteile aus Polystyrol gedacht. Der große Instrumententräger ist 80 mm lang. Diesen stumpf am Mast anzukleben, halte ich statisch für keine gute Idee, er wird nicht lange halten. Ich habe somit aus dünnem Messingblech ein Band geschnitten und so gebogen, dass es den Mast umfasst und am Träger des Instrumentenbretts verschraubt wird. Den soweit vorbereiteten Mast kleben wir aber erst auf das Dach des Steuerhauses, wenn dieses verglast ist. Es lässt sich so besser handhaben.

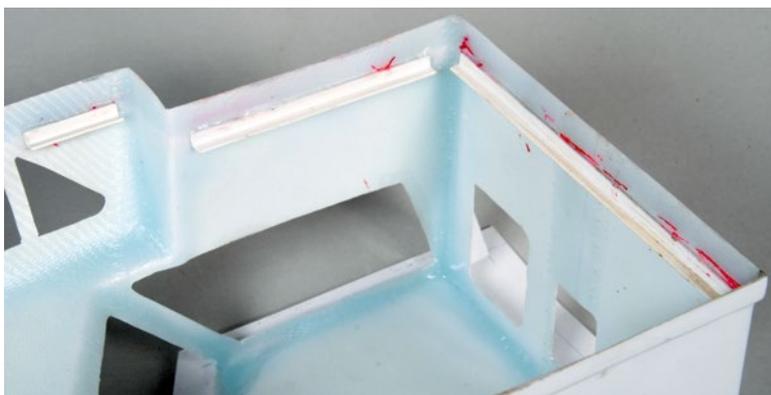


Der Mast wiederum ist aus Messing und kann weichgelötet werden

Fenster

Dem Set liegt eine Klarsichtfolie bei, daraus sollen die Fenster werden. Man legt dazu einfach die fertigen Fensterrahmen auf die Folie und zeichnet die äußeren Umrisse der Rahmen-Frästeile auf der Folie an. Mit etwa 2 mm Überstand kann man so die Scheiben passgenau ausschneiden. Diese sind groß genug, um von Innen im Steuerhaus gegen die Wände geklebt werden zu können. Ich empfehle dazu Kontaktkleber. Das ist am saubersten zu verarbeiten, ohne die Fensterfolie zu verschmutzen. Ist die Verglasung drin, setzt man von außen die Fensterrahmen auf. Auch das konnte mit Kontaktkleber gut bewerkstelligt werden.

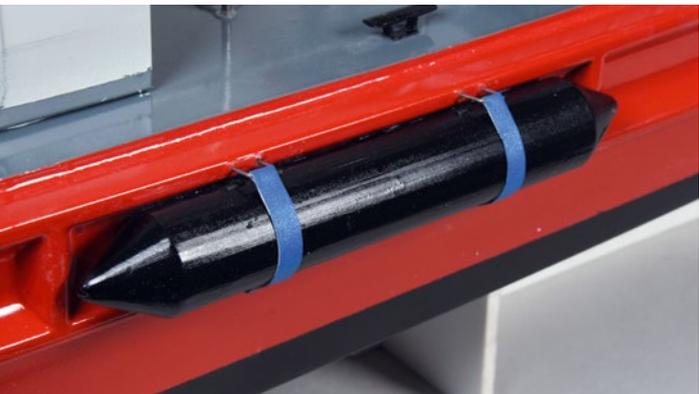
TECHNISCHE DATEN	
FLORIAN 1	
Maßstab:	1:20
Länge:	890 mm
Breite:	280 mm
Tiefgang:	80 mm
Gewicht:	3.170 g



Die Bodenplatte im Steuerhaus sitzt auf einer umlaufenden Winkelschiene



Durch die Fenster kann man die Konsole und die Stühle sehen



Die Fender sind an der Rückseite mit Montagekleber in die Bordwand geklebt



Als rumpfseitige Befestigung des Aufbaus dient eine Alustange mit oben angebrachten Magnet



Das vordere Klimagerät auf dem Aufbau hat einen eingeklebten Magnet als Gegenstück



Ganz hinten im Boot sind zwei Halterungen für die Akkus vorgesehen

Steuerhaus-Einbauten

Nun ist es an der Zeit, den Steuerstand innen auszurüsten. Die Konsole wird eingeklebt. Dann setzt man die Steuerkonsole darunter. Auf ihr sind das Steuerruder und die Bilder der Instrumente platziert. Die beiden Stühle werden auf der Bodenplatte montiert und dann kann die Bodenplatte im Steuerstand eingebaut werden. Wenn man innen gegen die Außenwände rundherum Winkelprofile einklebt, hat die Bodenplatte eine ebene, umlaufende Auflage.

Zurüstteile

Alle Zurüstteile, die wir schon gebaut und lackiert haben, können nun angebracht werden. Vom Mast bis zu den Seitenfendern findet alles seinen Platz. Die beiden Türen wurden weiss lackiert, damit sie sich besser abheben. Die Seitenfender sind im Fahrbetrieb natürlich größeren Belastungen ausgesetzt, An- und Ablegemanöver und Rempelen trifft diese zuerst. Deshalb sind die Fender solide mit Montagekleber eingesetzt. Den Kleber sieht man nicht in der Rumpftasche. Die Spannbänder sind nur der Optik wegen angebracht. Aus 0,8-mm-VA-Draht werden die Klammern gebogen und in die Scheuerleiste eingeklebt. Aus Tesa-Gewebeband werden Streifen geschnitten, die die Spannbänder imitieren und zwischen den Klammern verspannt werden. Die Beschriftung wird mit Buchstaben aus geschnittener Folie angebracht.

Das Steuerhaus muss man natürlich gegen Abrutschen, Herunterfallen und Verlieren sichern. Zahlreiche Möglichkeiten kennen wir dazu. Um das möglichst unauffällig zu gestalten, haben wir das vordere Klimagerät genutzt. Dazu haben wir im Rumpf ein Alu-Rohr eingebaut. Das ist im Kielbereich mittels lackierter Holzdreiecke fixiert und reicht bis 10 mm über das Dach des vorderen Steuerhauses. Oben, an diesem Alu-Rohr, ist ein Magnet befestigt. Der Gegenmagnet sitzt im Klimagerät. Dazu wurde ein Kunststoff-Rohr mit 20 mm Durchmesser von unten im Klimagerät eingebaut, das selbst wiederum 10 mm übersteht. Dieses Rohr reicht bis in das Steuerhaus, also durch das Dach ins Innere. Setzt man den Aufbau (das Steuerhaus) auf, ragt das Alu-Rohr mit Magnet oben etwa 10 mm heraus. Dann setzt man das Klimagerät auf. Das 20-mm-Rohr zentriert sich im Dach-Durchbruch und die Magnetverbindung hält das Klimagerät fest und somit den ganzen Aufbau. Diese beschriebenen und verbauten Teile gehören nicht zum Baukasteninhalt.

Technischer Ausbau

Zur Platzierung der RC-Technik wurde unter dem Vordeck, auf Höhe der unteren Scheuerleiste, eine Platte aus lackiertem Sperrholz eingebaut, auf der der Empfänger, das Servo zum Drehen des Löschmonitors und der Pumpenregler befestigt sind und unter der die Pumpe hängt. Der Motor ist in der im Set beiliegenden Halterung montiert und der Regler liegt auf einem Brettchen davor. Der Schwerpunkt für eine horizontale Ausrichtung der Schwimmelage liegt bei 350 mm von der Heckkante nach vorne gemessen.

Um den Schwerpunkt und damit die Schwimmelage gut zu treffen, sind die Akkus ganz im Heck platziert. Dazu sind beidseitig Halterungen aus 0,8-mm-Alu-Blech im Rumpf eingeklebt, in die Akkus eingeschoben und mittels Gummiring gesichert werden können. Wir verwenden in diesem Fall zwei 3s-Akkus mit 2.250 mAh Kapazität (je 171 g schwer), die über ein V-Kabel parallel geschaltet sind. Dabei muss man darauf achten, dass man nur identische Akkus verwenden darf, die gleiche Spannung und gleiche Konditionierung aufweisen. Dieser technische Ausbau ist natürlich individuell zu planen und auszuführen. Welche Technik eingebaut werden soll, wird das Einbauschema in jedem Modell anders gestalten.

Fahrttest

Und endlich konnte FLORIAN 1 ins Wasser. Der erste Trimmtest verlief schon gut. Es war festzustellen, dass das Modell immer noch

etwas vorlastig war. So wurden noch 190 g Ballast achtern im Heck eingebaut. Wir nahmen dazu 170 g Bleikugeln (Bleischrot), die mit 20 g Klebeharz im Heck eingegossen wurden. Nun passte die Wasserlage.

Und dann zum See. Bei kleiner Fahrt war das Modell auffallend gut zu steuern. Das An- und Ablegen funktionierte so exakt wie mit dem Vorbild. FLORIAN 1 warf eine schöne, vorbildgetreue Welle. Es sah genauso aus, wie man es von den großen Vorbildern kennt. Bei Vollgas wurde das Modell zum Halbgleiter, der Heckspiegel lag völlig frei – jetzt zog der Antrieb 8 A. Bei den installierten 4.500 mAh wären also rund 30 Minuten Vollgas-Fahrt möglich. Die mögliche Fahrzeit sinkt natürlich mit dem Gebrauch der Löschkanone. Die Pumpe zieht ebenfalls 4,5 A. Der Stromkreis wurde somit mit 15 A Sicherung abgesichert.

Durch die sehr feinfühligere Drehzahlregelung kann man das Modell auch gut auf Position halten, wenn der Rückstoß des Löschmonitors das Modell nach achtern versetzen möchte. Natürlich ist da auch mehr drin! Wechselt man den 45er Vierblattpropeller gegen einen Zweiblattpropeller, dann verdoppelt sich locker die Fahrgeschwindigkeit und FLORIAN wird zum echten Gleiter. Damit sinkt natürlich die mögliche Fahrzeit erheblich. So hat aber jeder die Möglichkeit, seinen eigenen Fahrstil zu wählen – nur durch Wechseln des Propellers. Der Rumpf der FLORIAN lässt das problemlos zu.

Fazit

Der Bau der ersten FLORIAN 1 hat richtig Freude gemacht. Sicherlich gab es den einen oder anderen Punkt, der verbesserungswürdig war. Aber alle Kritiken wurden sofort aufgenommen und umgesetzt, sodass der jetzige Baukasteninhalt bereits alle Verbesserungen beinhaltet. Natürlich wird es bei jedem Baukastenmodell ein paar Dinge geben, die nicht jeden Geschmack treffen. Ich fände es schöner, wenn zum Beispiel die Flagge auf textilem Material gedruckt wäre. Die aus Folie steht „wie ein Brett“. Das Hartlöten der Reling-Bauteile könnte auch für einige zum Problem werden. Eine fertig gelötete Reling wäre von Vorteil.

Auch wären geeignete Lösungen für die Fixierung der Decksplatten und des Aufbaus wünschenswertes Baukasten-Zubehör. Hier muss der Modellbauer eigene Ideen realisieren. Vorbildgerecht wäre vielleicht auch noch ein großes Balken-Radargerät, das drehbar ausgeführt werden könnte. Das sähe besser aus als das beiliegende Rundgerät. Vielleicht auch eine Ankervorrichtung und Lampen für eine Decksbeleuchtung würden sich im Baukasten gut machen. Aber das sind alles „Peanuts“ – als Fazit kann man mit diesem Set wirklich zufrieden sein. Die Teile sind ausnahmslos von guter Qualität. Die Passungen stimmen und die Oberflächen der 3D-Druckteile sind durchaus akzeptabel.

Aber wirklich grandios sind die Fahreigenschaften. Mit der beschriebenen Motorisierung läuft die FLORIAN 1 wie auf Schienen. Die Tunnel-Form des Hecks stabilisiert den Kurs merklich und leitet den Propellerstrahl gebündelt zum Ruderblatt. Das ergibt eine tolle Manövrierbarkeit. Bei kleinster Drehzahl spürt man noch Ruderwirkung. Und bei Vollgas kann das Modell mit seinem schlanken Völligkeitsgrad von 0,46 sogar zum Gleiter aufgepeppt werden. Ein schönes Zubehör ist auch der funktionsfähige Löschmonitor. Die Wurfweite liegt bei 8 m. Das sieht nicht schlecht aus!

Dem FLORIAN – er gilt als Schutzpatron der Feuerwehr und gegen Feuer – wurde mit dieser Neuheit von SG Modellbau ein würdiges Modell verehrt. Und somit darf man nicht vergessen, dass sein Gedenktag der 4. Mai ist. Das Datum passt gut zum Anfahren und zum Eröffnen der nächsten Sommer-Fahrsaison am See. FLORIAN 1 darf dabei nicht fehlen! ■



1) Wenn der Aufbau fertig ist, kann der lackierte Mast aufgeklebt werden. 2) Fertig lackiert und beschriftet kann es an den See gehen



Durch feinfühligere Drehzahlregelung kann man das Löschboot problemlos auf Position halten



Bei Vollgas wird das Modell mit freiliegendem Heck zum Halbgleiter



Wie man noch mehr aus der FLORIAN 1 herausholen kann, erklärt uns Helmut Harhaus auf der nächsten Seite

Antriebs-Variationen für FLORIAN 1

Das geht ab!

Wechselt man bei der FLORIAN 1 von SG Modellbau die Baukasten-Schiffsschraube gegen einen 2-Blatt-Rennpropeller, kommen noch ganz andere Eigenschaften des Bootes zum Vorschein. Helmut Harhaus zeigt, was alles drin ist.

Natürlich haben wir uns in unserem Baubericht strikt an die Bauvorgaben gehalten und die dem Set beiliegenden Teile verwendet. Wie schon beschrieben, besticht das Modell damit durch ein sehr gutes Fahrverhalten. In dem Rumpf mit seinen rassigen Linien steckt aber mehr drin. So haben wir in einer Versuchsreihe mal andere Propeller ausprobiert und möchten hier diese Ergebnisse ergänzen. Die Akkubestückung mit einem 3s-LiPo und die Kombination aus Antriebsmotor und Regler blieben dabei unverändert.

Wechselt man den 45er 4-Blatt-Prop gegen einen 2-Blatt-Rennpropeller, dann verdoppeln wir locker die Fahrgeschwindigkeit und die FLORIAN 1 wird zum echten Gleiter. Damit sinkt natürlich die mögliche Fahrzeit teils erheblich. Und auch das Steuern sollte man schon beherrschen – unheimlich schnell kommt einem dann die steinerne Ufermauer entgegen.

Wir fanden folgende Werte:

Propeller mm Ø	Steigung	Strom Ampere	theoretisch Fahrzeit Minuten
4-Blatt-Baukasten-Zubehör			
45 mm	0,44	8,0 A	26 Min
2-Blatt-Rennschraube			
35 mm X	1,6	10,4 A	20 Min
39 mm X	1,6	26,0 A	8 Min
40 mm flach	0,85	8,8 A	24 Min
45 mm flach	0,85	16,0 A	13 Min

Mit der Zunahme des Stroms, also der Leistung, steigert sich natürlich auch die Geschwindigkeit. Allerdings nicht linear. Denn für eine Verdoppelung der Geschwindigkeit braucht man rund die vierfache Leistung. Das schönste Fahrbild nach meinem Geschmack und das beste Verhältnis von Geschwindigkeit zu Fahrzeit erreichte das Modell mit der 45-mm-2-Blatt-Schraube mit flacher Steigung.

Mit einer 45er-X-Schraube begann das Modell heftig zu wippen. Dafür ist der Rumpf dann doch zu kurz. Außerdem kratzt man damit schon an der Leistungsgrenze des verwendeten Reglers, der bis 30 A verträgt. Der 45-X-Propeller ist also eindeutig zu heftig für dieses Modell und somit auch nicht in der Tabelle vertreten.

Mit einer flachen 45-mm-2-Blatt-Schraube bestückt, kann die FLORIAN 1 in See stechen und dem Havaristen schnell zur Hilfe kommen – das Fahren mit diesem Modell macht richtig Spaß.

Text und Fotos:
Helmut Harhaus



Mit einfachen Mitteln kann man die Geschwindigkeit verdoppeln



Mit einer Rennschraube wird FLORIAN 1 zum Gleiter



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



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


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


Bewegte
Bilder: Eingebundene
Videos für
crossmediales
Entertainment


Bonus-Material:
Neue Perspektiven
dank zusätzlicher
Bildergalerien


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


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




Digitaler Stadtplan:
Verknüpfung von
Adressen, Landkarten und
Wegbeschreibungen

**FÜR PRINT-ABONNENTEN
INKLUSIVE**

Lesen Sie uns wie **SIE** wollen.



Einzelausgabe
SchiffsModell Digital
5,99 Euro



Digital-Abo

pro Jahr
49,- Euro

11 Ausgaben
SchiffsModell Digital



+



Print-Abo

pro Jahr
84,- Euro

11 x SchiffsModell Print
11 x SchiffsModell Digital inklusive

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



1. Flottentreffen Nord in Wanderup

Ein voller Erfolg

Text und Fotos:
Kai Rangnau

In **SchiffsModell** 03/2023 berichtete **SchiffsModell**-Autor Kai Rangnau von der Gründung der IG RC Wanderup und den Planungen für das 1. Flottentreffen in Wanderup. Nun war es soweit. Bestes Wetter und viel Betrieb auf dem See mit allem, was es an grauer Flotte zu sehen gibt, sorgten bei den Gästen für mächtig Spaß.

Glücklicherweise waren am Tag des 1. Flottentreffen Nord alle Vorbereitungen rechtzeitig abgeschlossen worden. Dazu gehörten unter anderem ein provisorischer Steg sowie die Vorbereitung der Veranstaltungsfläche. Das wurde von der Gemeinde Wanderup in hervorragender Qualität durchgeführt. Der Rasen wurde einen Tag vor Starttermin noch einmal gemäht sowie die Kanten getrimmt und anschließend die Fläche gewalzt. Dies musste sein, weil der Maulwurf mit seinen Kollegen, den Wühlmäusen, gut gearbeitet hatte. Wir hatten somit eine solide Grundfläche für Wohnwagen, Wohnmobile und Zelte. Hierfür noch einmal herzlichen Dank an die Gemeinde Wanderup und deren Mitarbeiter Thomas Petersen.

Schiffstaufe

Die Veranstaltung wurde durch eine Schiffstaufe des Modells eines Stück-

gutfrachters älterer Bauart der Reederei Oldendorff aus Lübeck eingeläutet. Das Modell wurde von Björn Weede gebaut. Dazu folgt noch ein ausführlicher Baubericht in einer späteren Ausgabe. Es waren Frau Beate Oldendorff und der Reeder Henning Oldendorff extra aus Lübeck angereist. Obwohl unsere Veranstaltung ein Flottentreffen mit grauen Schiffsmodellen war, hatten wir das selbstverständlich mit eingeplant. Das Reederehepaar, speziell Frau Oldendorff, wollte es sich nicht nehmen lassen, ein Schiff zu taufen, das ihren Namen trägt. Man merkte ihr an, dass sie hiervon sehr angetan war.

Nach der Taufe hielten sich die beiden noch etwa zwei Stunden auf der Veranstaltung auf und ließen sich interessiert erklären, was im Modellbau alles möglich ist. Im Gegenzug wurden von Herrn Oldendorff viele interessante Informationen zum heutigen Reederalltag gegeben.

Er beantwortete bereitwillig alle Fragen, die an ihn gestellt wurden. Die Reederei Oldendorff feierte 2021 ihr 100-jähriges Bestehen. Unter der Flagge „EO“ des Begründers Egon Oldendorff fahren zurzeit etwa 677 Schiffe weltweit, wovon 136 Schiffe im eigenen Besitz sind.

Viele Gäste

Nachdem die Taufe und der Besuch beendet waren, begann die eigentliche Veranstaltung. Es waren viele Modellbaufreunde erschienen, die wir hierzu eingeladen hatten. Viele sind aber auch der Einladung über den Artikel in **SchiffsModell** gefolgt und hatten sich über unsere Mailadresse angemeldet. Während der drei Aktionstage waren etwa 80 Modellkapitäne mit ungefähr 50 Modellen erschienen. Hierzu gehörten Holger Dreysel und sein Team von „Subwaterfilm“, Dirk Pankau und seine Kollegen, Hartmut Böhnke und seine Kapitäne vom „Marine Modellbau



Zum Auftakt taufte Beate Oldendorff persönlich das Schiff von Björn Weede



Drei Tage lang war bei bestem Wetter auf dem See jede Menge los



Die deutsche Fregatte BRANDENBURG, gebaut von Peter Winkler



Ein amerikanischer „1943 Ford GPA – Backward Glances“ unterwegs



Gleicher Maßstab macht immer Spaß: ein Minensucher und ein Schnellboot der Klasse 143A



Das amerikanische Landungsboot von Sascha Lagoda wurde einer dezenten Alterung unterzogen



Auch ein U-Boot Typ VII C von Erhard Greczka war dabei

KONTAKT

IG RC Wanderup
 Ansprechpartner:
 Heiner Weber, Kai Rangnau
 E-Mail: ig-rc-wanderup@web.de

Mecklenburg“, Peter Winkler mit seiner BRANDENBURG, Peter Behmüller, der am weitesten angereiste Teilnehmer, die „IG Stör-Piraten“ mit Schiffsmodellen und Kettenfahrzeugen, die „IG RC-Windhund“ mit Schiffsmodellen und Rad- und Kettenfahrzeugen, sowie Claus Oetgen und die Kapitäne von den „Seefalken“, um nur einige zu nennen.

Es waren drei schöne Tage und das Wetter gab auch sein Bestes. Auf dem Wasser war viel los und alle hatten ihren Spaß. Es wurde gefachsimpelt und Erfahrungen ausgetauscht, wie es auf solchen Treffen üblich ist. Am Abend wurden auch noch beleuchtete Modelle schwimmen gelassen. Und für die, die auf dem Platz mit ihrem Wohnwagen oder Wohnmobil blieben, gab es immer ein gemütliches Beisammensein in unserem großen Zelt.

Bergepanzer

Die „IG Stör-Piraten“ hatten einen Räum- und Bergepanzer auf Leopard-Fahrwerk dabei, der mit seinem erstaunlichen Sound sofort die Blicke und auch die

Kameras auf sich zog. Seine Kraft konnte er hier zum Einsatz bringen und mit dem Räumschild das Beach- und Volleyballfeld umpflügen. Mit der Bohrvorrichtung konnte er auch tiefe Löcher bohren.

Am Wochenende nahmen Wind und Wellengang etwas zu. So hatten die kleineren Modelle etwas zu kämpfen, es hielt sich aber in Grenzen. Die anderen Tage blieben ohne größere Havarien, nur die normalen Probleme mit defekten Akkus, abgebrannten Fahrreglern und kaputten Motoren waren zu vermelden.

Youtube

Holger Dreysel hatte diesmal seine neue Errungenschaft, einen Tauch-Rover, dabei. Dieser wurde durch Holger zielgerichtet per Kabel vom Steg aus von unten an die Schiffsmodelle herangeführt. Auch wurden Drohnenaufnahmen von meinem Sohn Finn aufgenommen, die er Holger zur Verfügung gestellt hat. Auf die zusammengeschnittenen Aufnahmen, die Holger auf seinem YouTube-Kanal Subwaterfilm einstellt, sind wir alle wieder sehr gespannt. Ein Teaser zu dem Tref-

fen ist unter „RC Ships Live – Grey Fleet Parade | Flottenparade“ schon erschienen.

Es wurden auch viele Handyaufnahmen gemacht und verschickt, um diejenigen, die es dieses Mal nicht geschafft hatten, mit Informationen zu versorgen und ihnen für das nächste Treffen schon mal einen Vorgeschmack zu geben. Die Veranstaltung war somit ein riesiger Erfolg. Alle Teilnehmer sagten uns bei der Verabschiedung, dass wir unbedingt den nächsten Termin rechtzeitig bekannt geben sollen.

Zum Thema nächster Termin gibt es erst einmal nur zu sagen: Wir planen und sind mit der Gemeinde in Kontakt. Demnächst wechselt der Bürgermeister und man weiß noch nicht, was nach der Eröffnung der neuen Badestelle mit dieser alten passieren soll. Wir sind aber guter Dinge und bemühen uns, weiterhin dieses Gewässer für unser Hobby zu behalten. Wenn wir neue Informationen haben, bekommen alle, die ihre Kontaktdaten bei uns hinterlegt haben, sofort eine Rückmeldung. ■



Die NORDKAP von Billing Boats

Ein alter Traum

Text und Fotos:
Kay Kröger

Urlaube mit den Eltern an der Nordsee haben viele von uns noch im Gedächtnis. Wenn man als Kind dabei alte Schiffe bewundert hat, dürfte sich das eingepägt haben. **SchiffsModell**-Autor Kay Kröger hat sich 1986 als junger Erwachsener die NORDKAP von Billing Boats gekauft, um sich an das Gefühl zu erinnern. Bis zur Fertigstellung dauerte es allerdings etwas.

Früher war ich als junger Modellbau-Teenager mit meinen Eltern in Dänemark an der Nordsee im Urlaub. In den Häfen lagen Fischtrawler, moderne und alte. Die alten Trawler mit ihrer Patina zogen mich in ihren Bann. Ich stellte mir vor, welche Geschichten die Schiffe zu erzählen haben. Genau so einen wollte ich einmal bauen, als neues Werftmodell, wenn das Taschengeld es einmal erlauben würde.

Der Anfang

Als ich zum Studium das Elternhaus verließ, wollte ich etwas zum Modellbauen mitnehmen. Ich kaufte mir 1986 den Billing Boats-Bausatz der NORDKAP, um meinen ursprünglichen Plan und meine Erinnerungen an Dänemark als Modell festzuhalten. Der Baukasten stellte einen typischen Nordseetrawler dar, der 1970 auf einer britischen Werft gebaut wurde und kein spezielles Vorbild hat. Der Baukasten selbst enthielt seiner Zeit entsprechend bedruckte Holzplatten verschiedener Stärke, Balsaholzklötze, Messing-Draht und eine kleine Tüte Plastik-Beschlagteile. Die Bauanleitung und der Bauplan waren einfach gehalten

und erforderten viel Interpretationsvermögen. Um es kurz zu machen: Im Studium wurde nur das Spantengerüst fertig gestellt. Danach verschwand es auf dem elterlichen Dachboden.

Neuanfang

Im Jahr 2003 sagte dann mein Vater zu mir: „Da auf dem Dachboden liegt noch Modellbauzeug von Dir rum, soll ich es wegwerfen oder willst du es noch einmal durchsehen?“ Ja, ich wollte. Beim nächsten Besuch kamen so das Spantengerippe, der Baukasten und einige alte Modellbauhefte mit nach Hause. Die Jahre auf dem Dachboden hatten dem Spantengerüst nicht gut getan, es war verzogen. So musste ich mit Balsaholzklötzen im Bug- und Heckbereich sowie dem Einsatz von Holzschrauben die Spanten so richten, dass es gerade wurde. Die Beplankung und das anschließende Schleifen und Spachteln gingen gut von der Hand. Es war jedoch wie immer eine Geduldssprobe, bis alles dem Plan und den daraus gefertigten Schablonen entsprach.

Zum Schutz vor Wasser wurde der Rumpf innen und außen mehrfach mit klarem Bootslack gestrichen. Der Rest

des Bootslacks wurde mittels Kunststoffrohr innen in alle Spantenabschnitte gefüllt und der Rumpf dann mehrere Stunden alle Viertelstunde in sämtliche Himmelsrichtungen geschwenkt, um alle Innenbereiche zu versiegeln. Mit dieser Methode habe ich viele Spantbau-Rümpfe abgedichtet und noch nie Undichtigkeiten feststellen können. Eine preiswerte und auch umweltfreundlichere Alternative zur GFK-Versiegelung von Rümpfen.

Bis auf die Spanten aus Sperrholz waren alle Teile auf Spaltholzplatten gedruckt und mussten mit der Laubsäge ausgesägt und geschliffen werden. Man bedenke, es handelt sich hier um einen Baukasten, der vor fast 40 Jahren erworben wurde. Die Decksbauten wurden aus dem vorher genannten Spaltholz angefertigt, was durch die grobe Holzoberfläche trotz Porenfüller viel Schleifarbeit erforderte. Hierzu verwendete ich meist einen elektrischen Deltaschleifer und verschiedene Schleifklötze mit der Körnung 120 bis 240. Im vorderen Rumpfbereich wurde eine zusätzliche Luke abweichend vom Plan eingebaut, um von dort einen 12-V-NiMH-Akku unterzubringen.

TECHNISCHE DATEN

NORDKAP

Original

Länge:	40,0 m
Breite:	9,30 m
Verdrängung:	185 BRT
Motor:	1.000 PS Diesel
Geschwindigkeit:	12-14 kn
Besatzung:	7-8 Mann

Modell

Maßstab:	1:50
Länge:	810 mm
Breite:	190 mm
Höhe:	430 mm
Bauzeit:	1986-2012 mit Unterbrechungen
Bauweise:	Rumpf in Spantenbau
Motor:	12 V Sitzverstellmotor



Nach 17 Jahren ist das Spantengerüst endlich gerichtet und beplankt



Das ursprünglich bedruckte Deck wird ebenfalls mit Holzleisten neu beplankt



Der Aufbau aus Sperrholz muss trotz Porenfüller sorgfältig geschliffen werden



Die Holzteile der Schleppnetzwinde dienten als Vorlage für die Teile aus Blech



Trotz vieler Unterbrechungen ist die NORDKAP fertig geworden



Bei halber Kraft voraus entspricht das Wellenbild des Modells dem Original

Ausbau

Die Holzbretter für das Deck haben zwar eine gedruckte Beplankung, doch entschied ich mich für die zusätzliche Beplankung mit Leisten. Planken sind im Original in der Regel 6 m lang, was bei dem Modellmaßstab von 1:50 eine Länge von 120 mm ergibt. Die einzelnen Leisten wurden mittels Fettstift (Edding) umlaufend an den Kanten schwarz gefärbt, um die Kalfaterung darzustellen. Schornstein und Beiboot wurden aus dem Baukasten beiliegendem Vollholz-Balsa nach Plan gesägt, gefeilt und nach Tränkung mit Porenfüller geschliffen.

Die Schleppnetzwinde sollte aus 2-mm-Spaltholz hergestellt werden, doch beim Aussägen der Teile brach dieses Holz ständig. Also habe ich die Holzteile zusammengeklebt und als Schablonen genutzt, um die Einzelteile aus dünnem Blech auszusägen. Diese wurden mit selbst ge-

fertigten Drehteilen und vorhandenen Unterlegscheiben mit Sekundenkleber zur fertigen Winde zusammengefügt.

Als Antrieb wurde ein 12-V-Sitzverstellmotor aus der Kfz-Industrie eingebaut. Dazu wurde das Getriebe entfernt und die Abtriebswelle des Elektromotors gekürzt. Das Ergebnis ist ein sehr ruhiger Lauf, was diese Motoren auszeichnet, zumal man sie auf Schrottplätzen und im Internet günstig bekommt.

Die Sonderfunktionen bestehen aus Topplicht, Positionslichtern und einem Suchscheinwerfer. Der Suchscheinwerfer wurde aus der Metallhülle einer Zigarrerie gefertigt. Seit Jahren will ich noch ein realistisches Fahrgeräusch und einen Kühlwasseraustritt realisieren. Doch der enge Platz unter Deck und der beschränkte Zugang zum vorderen Rumpf haben mich bisher davon abgehalten.

Fazit

Der Bau des Modells wurde dann durch einen Auslandsaufenthalt von vier Jahren nochmals unterbrochen, sodass erst 2012 die Fertigstellung und Jungfernfahrt auf dem Vereinssee stattfinden konnte. Das Fahrbild entspricht dem Original, wenn man das Modell bei halber Kraft seine Runden ziehen lässt. Bei Hebel auf dem Tisch und Vollgas entsteht eine kräftige Bugwelle ohne nennenswerte Geschwindigkeitserhöhung. Nur die Rückwärtsfahreigenschaften lassen zu wünschen übrig. Hier sollte ein größeres Ruderblatt helfen.

Trotz der Bauzeit mit sehr langen Unterbrechungen ist ein Modell entstanden, das mir jedes Mal Freude macht, wenn es im Wasser schwimmt und geräuschlos dahinfährt. Ich bin froh, nicht aufgegeben zu haben. ■



Schiffsmodelle in Burg und Landkirchen auf Fehmarn

Text und Fotos:
Matthias Schultz

Das Totenschiff von Burg

Im elften Teil unserer Reise entlang der deutschen Ostseeküste führt uns **SchiffsModell**-Autor Matthias Schultz auf die Insel Fehmarn. Denn hier gibt es einige bemerkenswerte historische Schiffsmodelle zu entdecken. Nicht nur in den beiden großen Kirchen von Burg und Landkirchen hängen oder stehen diese, sondern auch im Fehmarn-Museum findet sich eine ganze Reihe schöner kleinerer Modelle.

Ziemlich genau in der Mitte von Fehmarn befindet sich der Ort Landkirchen, in dessen Zentrum die Kirche St. Petri mit ihrem kleinen Dachreiter und dem separaten Glockenturm steht. 1230 wurde ihr Grundstein gelegt. Sie ist, zusammen mit der Kirche St. Nikolai in Burg, nicht nur das älteste Gotteshaus der Insel, sondern wird von den Einheimischen auch die „Feine“ genannt wegen ihrer überreichen Ausstattung. Ein hohes Kreuzrippengewölbe, farbenprächtig bemalte Logen, eine barocke Kanzel sowie ein schmucker Altar begrüßen die Besucher. Im südlichen Seitenschiff steht der „Landesblock“, eine schwere Eichentruhe, in der sich früher einmal alle wichtigen Dokumente Fehmarns befanden. Nur wenn die drei Amtsmänner versammelt waren, durfte sie geöffnet werden.

Außerdem befinden sich hier die beiden Kirchenschiff-Schiffsmodelle. Das eine in einer großen gläsernen Vitrine ist eine echte Rarität. Es stammt von 1617 und ist damit eines der ältesten und wertvollsten Kirchenschiff-Schiffsmodelle der Welt. Aufgefallen ist diese Besonderheit erst, als im Rahmen der 1972 in Kiel veranstalteten Segelolympiade für die Ausstellung „Mensch und Meer“ Schiffe aus mehreren Kirchen und Museen Schleswig-Holsteins erfasst wurden.

Erbärmlicher Zustand

Das Landkirchener Modell befand sich allerdings damals in einem absolut desolaten Zustand. Es war verstaubt, die Segel hatten Form und Farbe verloren. Alle eisernen Versteifungsdrähte waren durchgerostet, die Takelage hing in Fetzen herunter, das Holz war von Wurmfraß durchsetzt, alle Kanonen bis auf

eine fehlten. Die fachgerechte Restaurierung war also annähernd schon eine Rekonstruktion. Der Rumpf wurde dafür mit Xylamon entwurmt, die Segel wurden gewaschen und zum Teil erneuert, Messing ersetzte die Eisendrähte. Weil es das verwendete Tauwerk nicht mehr im Handel gab, wurde es in sieben verschiedenen Stärken neu geschlagen. Aus konservatorischen Gründen wird das Modell nun nicht mehr, wie die Jahrhunderte zuvor, unter der Decke an einer Kette aufgehängt, sondern in einer Vitrine auf einem Acrylständer präsentiert.

Seegetier ziert den Rumpf

Von Bugsprietspitze bis zum Ober Spiegel des Hecks misst das imposante Modell exakt 1.115 mm, vom Kiel bis zur Nock des Großmastes 1.150 mm. Das Modell ist, wie bei solchen auf die extreme Untersicht ausgelegten Modellen üblich,



Die Kirche St. Petri in Landkirchen auf Fehmarn, seinerzeit zur Renovierung eingerüstet



Oben die EINIGKEIT, unten in der Vitrine das Kirchenschiff-Schiffsmodell von 1617



In der Vitrine befindet sich eines der ältesten Schiffsmodelle der Welt. Nach der Grundrenovierung erstrahlt es wieder in alter Schönheit. Das Galion des Modells ist reich verziert, und in der Gillung tragen Figuren die Galerie

in seinen Proportionen stark verzerrt. Das mit Seegetier und Wellen bemalte Unterwasserschiff des Rumpfes fällt zu klein, die Masten zu hoch aus. Der Rumpf des rahgetakelten Kriegsschiffs mit seinen 32 Kanonen, verteilt auf zwei Batteriedecks und zusätzlichen zwei Kanonen im Heck, besteht aus Lindenholz.

Schnitzereien wie golden geschupperte Fische im Heckbereich sowie bärtige Männerhäupter an den Enden der Schanzkleider, bereichern die Gestaltung des farbig in Bändern schwarz, weiß, rot und grün gefassten Schiffskörpers. Das Galion wird von einem Seepferdchen abgeschlossen. Am Heck wird in der Gillung die durchbrochene Balustrade von Kopfkonsolen gestützt.

Mehrfach übermalt

Zwischen den Stückpforten des unteren Batteriedecks befindet sich die Inschrift mit den Namen der Stifter. Diese wurden, was Röntgenaufnahmen belegen, mehrfach übermalt und die Namen dabei zum Teil verändert. Unverändert blieb hingegen das Datum 1618, was gut zur Jah-

reszahl 1617 am Heck passt. Am Kiel wird zudem ein Renovierungsdatum mit 1724 angegeben. Am Oberspiegel prangt das lübische Wappen als Relief, es wird eingerahmt von einer männlichen sowie einer weiblichen, jeweils gekrönten Halbfigur mit geschupptem Unterkörper. Auch auf den Segeln sind mehrere Übermalungen festgestellt worden, wobei der Lübische Adler auf dem Vormarssegel erhalten, das Seepferdchen auf der Oberblinde aber nur noch als vager Schatten zu erahnen ist.

Die drei Masten, von denen Fock- und Großmast in je drei und der Besanmast in zwei Stengen unterteilt sind, sowie der Sprietmast tragen Rahen mit geblähten Segeln. Nur das Besansegel ist in der damals üblichen Weise als Lateinersegel mit schräg stehender Besanrute ausgebildet. In einer Landkirchener Urkunde von 1613 wird der „kornschipper von Lubecke Tewes Ricke“ zwar erwähnt, ob aber ausgerechnet er das Modell dort erworben und in seine Heimat gebracht hat, kann nicht mehr sicher beantwortet werden. Das Motiv des Seepferdchens könnte hingegen damit in Zusammenhang gebracht

werden, dass ebenfalls 1613 ein Schiff des Lübecker Rates mit dem Namen DAS FLIEGENDE PFERD erwähnt wird.

Schlichtes Handelsschiff

Das zweite Kirchenschiff-Schiffsmodell in dieser Kirche ist weitaus jüngeren Datums. Die EINIGKEIT stellt ein unbewaffnetes Handelsschiff ihrer Zeit dar und stammt von 1841. Sie wurde von mehreren Seeleuten aus Lemkenhafen im Südwesten der Insel gebaut. Die Idee, der Kirche ein weiteres Modell zu schenken, hatten die beiden Schiffer Johansen und Ruge. 1842 trugen am Sonntag vor Lichtmess (2. Februar, auch „Maria Lichtmess“ genannt) zwei Seeleute, gefolgt vom Aldermann, den Dorfgeschworenen, Schiffern, Matrosen und Bauern, das 2.470 mm lange und segellose Holzmodell in einer feierlichen Prozession durch den Ort zur Kirche.

Der rahgetakelte Dreimaster ist im Unterwasserbereich rot, der Wasserpass weiß, das Überwasserschiff grün gestrichen. Mehrere schmale Farbgänge in Weiß, Schwarzbraun und Rot folgen im



In Burg auf Fehmarn steht die Kirche St. Nikolai



Hier hängt DAS TOTENSCHIFF, eine rund 1.500 mm lange hölzerne Fregatte

oberen Bereich des Rumpfes. Drei Beiboote in Weiß und Grün hängen zwischen Haupt- und Besanmast sowie über das Heck. Als Bugzier ist nur eine dezent gelb gefasste Krulle vorhanden, auch der Heckspiegel mit den sechs Fenstern ist von einem gelben Bogen überspannt. Ansonsten ist das Schiff schlicht gehalten.

Das Totenschiff von Burg

St. Nikolai ist eine dreischiffige Backsteinkirche aus der Zeit des Übergangs von Romanik zu Gotik und liegt ebenfalls mitten im Ort Burg auf Fehmarn. Ihre hohe, spätbarocke Turmhaube ist nicht zu übersehen. Links vom Altar befindet sich im südlichen Seitenschiff DAS TOTENSCHIFF. Die hölzerne Fregatte ist rund 1.500 mm lang und hängt an einer spiralförmig gedrehten Eisenstange mit vergoldeter Kugel. Ihr Rumpf ist im Unterwasserbereich wellenförmig blau bemalt, darüber bis zum weißen Wasserpass braun gefasst. Die beiden ebenfalls braunen Pfortengänge mit insgesamt 23 Geschützen pro Seite sind von einem weißen Zierstreifen voneinander abgesetzt. Auf dem Bugspriet setzt ein Mast mit Oberblinde auf, der Besan führt noch die Rute. Das Galion schließt ein goldener Löwe ab, welcher ein rotes, aber nicht näher zu bestimmendes Wappenschild trägt.

1769 wird bereits ein desolates Kirchenschiff-Schiffsmodell erwähnt, das durch die Schiffergilde ersetzt werden soll. 1884 ist von einem „verschwundenen“ Schiff die Rede, 1888 allerdings wird ein Schiffsmodellwrack auf dem Dachboden des Kirchturms erwähnt. Es ist also davon auszugehen, dass es sich

tatsächlich um das Schiff von 1789 handelt, welches nun vom Bildhauer Heick und Seemann Stühff um 1890 wiederhergestellt in der Kirche hängt.

Die Bezeichnung als DAS TOTENSCHIFF rührt daher, dass es einst bei Aussegnungen mit Kerzen und schwarzen Bändern geschmückt wurde. Auch andernorts wie auf Sylt oder in Dänemark wurde dieser Brauch gepflegt. Manch Stifter von Kirchenschiff-Schiffsmodellen verband auch mit der Schenkung ausdrücklich den Wunsch, dass das Modell so ausgerichtet werden solle, dass sein Heck zum Sippengestühl, der Bug aber auf das Familiengrab zeigen solle. Das Schiff also ein Bindeglied zwischen Lebenden und Toten.

Mehrere Modelle im Museum

Gleich um die Ecke von St. Nikolai befindet sich das Fehmarn-Museum. Es zeigt seit 1897 in 22 Ausstellungsräumen zahlreiche Exponate rund um die Wissensbereiche Geologie und Geschichte der Region, traditionelles Handwerk, Gilden, Jagd und natürlich die Seefahrt. Zur Illustration letzteren Themenbereiches sind einige Schiffsmodelle hier versammelt. Zum Beispiel das des Feuerschiffs FEHMARNBELT. 1906 auf der Werft G. H. Thyssen in Brake gebaut, lag der 49 m lange sowie 7,14 m breite und mit 400 BRT vermessene Dreimaster mit seinen 3,7 m Tiefgang bis 1954 auf der Position Außeneider. Danach diente er als Reservefeuerschiff auf der Position Flensburg, Kiel und ab 1965 sowie bis zum Schluss im Jahre 1984 eben Fehmarnbelt.



Im Fehmarn-Museum um die Ecke gibt es mehrere Schiffsmodelle mit lokaler Bedeutung



Das Segelschulschiff NIOBE versank 1932 vor Fehmarn in einer Gewitterbö



Die FEHMARNSUND war eine sogenannte „Trajekt-Fähre“, die zwei Eisenbahnwagen befördern konnte

Der Dampfer FEHMARN wiederum entstand 1896 auf der Schiffswerft Janssen und Schmilinsky in Hamburg. Er war 35,03 m lang, 6,16 m breit und mit 167 BRT vermessen. Seine Verbunddampfmaschine leistete 220 PS und erreichte eine Geschwindigkeit von 10 kn. Als Passagier- und Frachtschiff auf der Linie Burgstaaken auf Fehmarn – Kiel – Lübeck eingesetzt, fuhr das Schiff bis 1951 auch im Bäderdienst und auf Ausflugsfahrten. Zuletzt als Viehtransporter verwendet, wurde die FEHMARN 1964 abgewrackt.

Die FEHMARNSUND hingegen war ein 1903 von J. W. Klawitter in Danzig gebautes Fährschiff, ein sogenanntes „Trajekt“. 23,33 m lang, 7 m breit und mit 88 BRT vermessen, wurde das Gefährt von einer 130 PS starken Verbunddampfmaschine angetrieben. Es konnte zwei Waggons über den Fehmarnsund befördern. Bis 1927 war das Schiff die einzige Fähre auf dieser Linie. 1950 auf dem Register gelöscht, wurde sie bis 1971 als Arbeitsprahm im Fährhafen Puttgarden verwendet.

Die SCHLESWIG-HOLSTEIN war ebenfalls eine Fähre und wurde 1940 bei Otto Kuczewski in Königsberg hergestellt. 40,97 m lang, 10,34 m breit und 411 BRT schwer, trieben zwei Deutz-Motoren mit je 250 PS das Schiff an, welches schon vier Waggons oder 32 Pkw transportieren konnte. 1947 verlängert sowie 1959 modernisiert, wurde die SCHLESWIG-HOLSTEIN 1963 außer Dienst gestellt und verkauft.



Der 1960 gebaute Seenotrettungskreuzer HAMBURG war bis 1975 in Burgstaaken stationiert

Die HAMBURG, mit 23,2 m Länge sowie 5,3 m Breite ein Seenotrettungskreuzer, wurde als einziger seiner Klasse 1960 von Abeking & Rasmussen in Lemwerder erbaut. 1.400 PS beschleunigten ihn auf 20 kn, Beiboot MICHEL mit seinen 6,3 m Länge, 2,2 m Breite und einem 32 PS starken Motor brachte es auf 8 kn. Bis Juli 1975 in Burgstaaken auf Fehmarn stationiert, erfolgte dann die Verlegung nach Grömitz, wo das Schiff bis zur Außerdienststellung im Oktober 1985 stationiert war.

Tragödie vor Fehmarn

Auch das Segelschulschiff NIOBE ist selbstverständlich in der Sammlung vertreten. Das 1913 auf der Fredrikshavn Skibsværft ursprünglich als Viermast-Gaffelschoner vom Stapel gelaufene, 1923 zur Dreimast-Toppsegel-Bark umgebaute Schiff mit 46,10 m Länge sowie 9,17 m Breite, ereilte nämlich am 26. Juli 1932 ein dramatisches Schicksal vor der Insel: Eine Gewitterbö drückte das Schiff auf die Seite, sodass es wenige Meilen vor der Küste und den Augen einer Schulklasse, die sich gerade zufällig am Nordstrand der Insel befand, kenterte und versank. 69 Männer kamen dabei ums Leben, 40 konnten gerettet werden, unter ihnen Kommandant Kapitänleutnant Heinrich Ruhfus. Er wurde nach einem Kriegsgerichtsverfahren freigesprochen. Ursache für das rasche Sinken war unter anderem der Umstand, dass zu diesem Zeitpunkt aufgrund des guten Wetters alle Luken und Bullaugen geöffnet waren. Noch heute erinnert ein Flaggenmast an dieser Stelle an die Opfer. ■



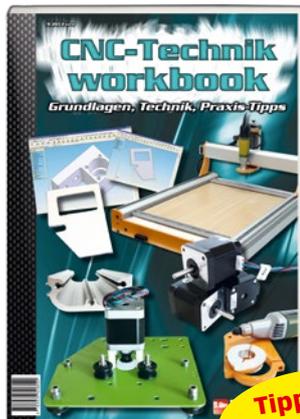
KONTAKT

Fehmarn-Museum
Breite Straße 49, 23769 Fehmarn, OT Burg
Telefon: 043 71/50 66 32
Öffnungszeiten: Di, Do, Fr, Sa 11 bis 16 Uhr
Jeden Dienstag um 16 Uhr Führungen mit dem Fehmaraner Georg Hüttmann
Eintrittspreis: 3,- Euro mit Ostseecard, Kinder bis 18 Jahre frei

Mit diesem Steinfischer wurden bis in die 1970er-Jahre Steine für Molen- und Hafenanbau aus der Ostsee gefischt

SchiffsModell -Shop

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

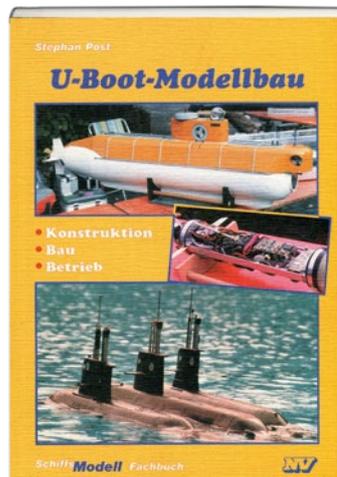


CNC-TECHNIK WORKBOOK

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

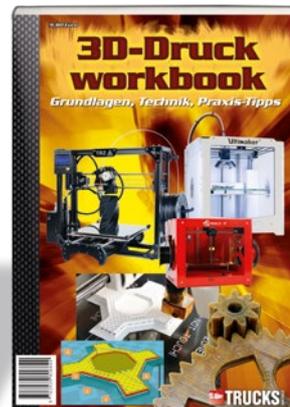
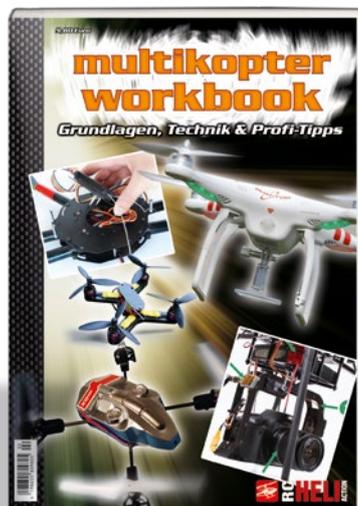
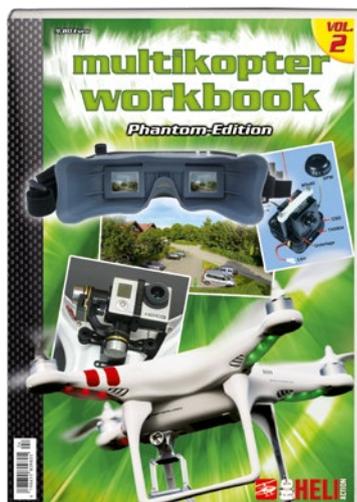
**Tipp der
Redaktion**



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



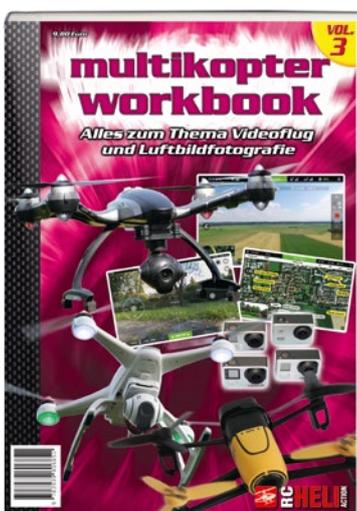
3D-DRUCK WORKBOOK

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

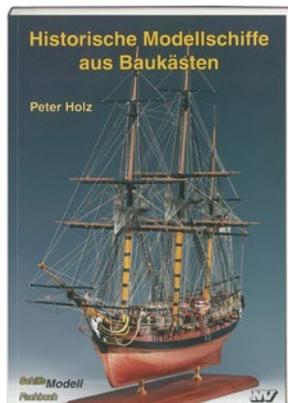
So können Sie bestellen

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

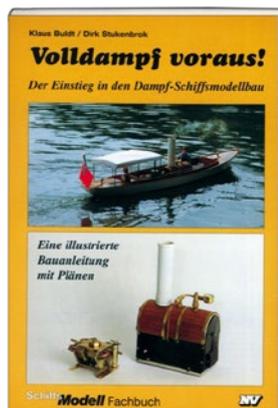
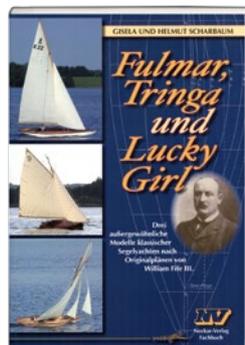
Jeder Anhänger der SAR- und Küstenwachboote braucht dieses Buch. Es zeigt, welche Möglichkeiten Bausatzmodelle bieten und wie man diese aufbaut.

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 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.

SL2308

AMERIGO VESPUCCI von Heller

Italienische Versuchung

Text und Fotos:
Marcello Ciola

Für viele ist das Schulschiff AMERIGO VESPUCCI das schönste Segelschiff der Welt, wie man auch an anderer Stelle in diesem Heft lesen kann (Seite 60). Der Meinung war **SchiffsModell**-Autor Marcello Ciola nach einem Besuch des Schiffs auch und hat sich entschlossen, einen Plastikbausatz von Heller segelfertig zu machen.

Anfang Oktober 2018 machte ich mit meiner Familie einen Ausflug nach Triest, um dem 50. Jubiläum der weltgrößten Segelregatta „Barcolana“ mit 2.305 eingeschriebenen Segelyachten zuzuschauen. An jenem Tag hatte auch das italienische Schulschiff AMERIGO VESPUCCI im Hafen von Triest angelegt. Innerhalb einer bestimmten Zeitspanne durften interessierte Bürger das Deck, welches ja Militärzone ist, im Rundgang besichtigen. Das war natürlich eine willkommene und einmalige Gelegenheit. Die Warteschlange war zwar sehr groß,

aber der mit Geduld erwartete Zugang aufs Schiff hatte sich mehr als gelohnt. Die besonderen Eindrücke von Bord sind bei mir bis heute noch fest verankert geblieben.

Das Original

Das Segelschiff AMERIGO VESPUCCI wurde 1931 in der Werft Castellammare di Stabia (Neapel) im Auftrag der königlichen Marine zum Zweck der Schulung der Marineoffiziere gebaut. Seitdem ist es, mit Ausnahme des Zweiten Weltkriegs, im Dienst und ist bisher vier Mal grundüberholt worden.



Der Bausatz

Bei der Suche nach einem Modell des Segelschiffs AMERIGO VESPUCCI entdeckte ich auf ebay den Bausatz der Firma Heller im Maßstab 1:150, der preislich im Vergleich zu anderen Herstellern etwas bescheidener ist. Für mich war von Anfang an klar, dass es nicht nur ein detailgetreues Standmodell werden sollte, sondern auch ein Modell, welches sowohl mit Segeln als auch mit Motor fährt und zum Transport im Kofferraum meines Autos geeignet ist. Von den Dimensionen her schien mir dieses Modell gut geeignet, eine Sechs-Kanal-Funkfernsteuerung einzubauen.

Der Heller-Baukasten enthält etwa 410 Plastik-Einzelteile, die gemäß Bauplan in verschiedenen Schritten zusammengeklebt werden müssen. Ich startete mit dem Rumpf und bereits zu Beginn musste bestimmt werden, ab welcher Höhe das Deck vom Rumpf abnehmbar gebaut werden sollte, damit später der Zugang zu den RC-Komponenten problemlos erfolgen kann. Also trennte ich mit einer Laubsäge die Bordwand des Rumpfs auf jener Deckslinie, wo das gesamte stehende Gut beginnt.

An Deck wurden die eingravierten Linien der Beplankungen mit wasserfestem, schwarzen Filzstift nachgefahren, weil sie die Kalfalterung imitieren sollen. Danach wurde das Deck mehrmals mit klarem Lack bepinselt, damit es wie beim originalen Schiff auch glänzt. Um das Deck mit den vorhin abgeschnittenen Rumpfseitenteilen genau zusammenkleben zu können, habe ich diese provisorisch mit Klebeband an der ur-

sprünglichen Position am Rumpf befestigt und dann das Deck mit Klebstoff darauf montiert. Nun konnte ich mit der Pinselbemalung des Schiffsrumpfes fortfahren, denn ohne Aufbauten und Takelage tut man sich deutlich leichter. Die vergoldeten Reliefs an Bug- und Heckseite habe ich mit einem fein zugespitzten Zahnstocher tröpfchenweise bemalt.

Die Masten

Da die Masten aus einem sehr weichen Plastik bestehen und ich befürchtete, diese würden dem Segeldruck nicht standhalten, habe ich zu deren Versteifung im Inneren der beiden Halbschalen der Mastunterteile einen 1 mm dicken Inox-Draht mit Sekundenkleber hineingeklebt. Die Mastoberteile sind hingegen nicht als Halbschalen vorhanden und somit konnten diese nicht mittels Draht versteift werden. Nachdem an den Bordwänden unzählige offene Bullaugen vorhanden sind, habe ich diese von innen mit transparentem Klebeband abgedeckt, damit später während der Fahrt mit Krängung kein Wasser eintritt. Außenseitig wurden sie dann mit Klarlack versiegelt. An der Decksunterseite, wo die Mastöffnungen sind, habe ich einige Verstärkungen aus EPP-Material geklebt. Mit dem Dremel wurden jene Decksunterflächen entfernt, die nur unnötiges Zusatzgewicht erzeugen.

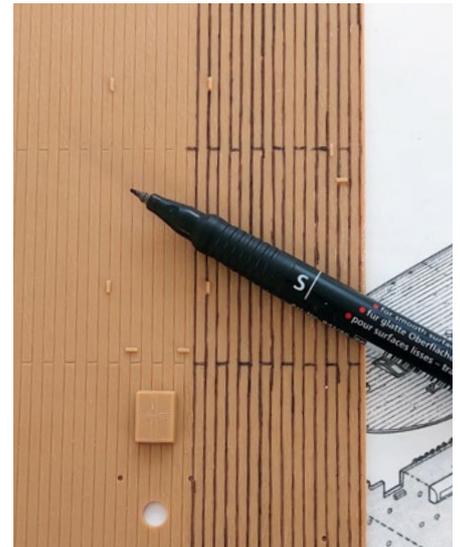
Während der Bauphase musste ich leider mehrmals feststellen, dass der Hersteller fehlerhafte Teile, zum Beispiel eine Zweiblattschiffsschraube anstatt Vierblattschraube lieferte. Aber auch in der Farbgebung gab es zweifelhafte Informationen.



Ein typischer Plastikbausatz: Jede Menge Teile müssen verbaut werden



Unterhalb der Anschlagpunkte für das stehende Gut wird der Rumpf getrennt



An Deck wird mit schwarzem Filzstift die Kalfaterung imitiert



Zum Einkleben des Decks werden die oberen Rumpfhälften provisorisch angebracht



Zum Bemalen der goldenen Relief wird ein angespitzter Zahnstocher verwendet



Die unteren Masten werden durch das Einkleben eines Inox-Drahts stabilisiert



Mit dem mitgelieferten Werkzeug werden die Strickleitern Vorbildgetreu zweifarbig geknüpft



Die Segel werden von den beiliegenden Reliefs auf leichtes Spinnakertuch übertragen



In den Bauschaum im Rumpf wird der Platz für die Fernsteuerung geschnitten

Um diese Fehler zu beseitigen, bediente ich mich des Internets, wo ich mir viele nützliche Bilder und Youtube-Filme des originalen Schiffs ansehen und somit die entsprechenden Details wirklichkeitsgetreu basteln konnte.

Um eindringendes Wasser in den Rumpf zu vermeiden und gleichzeitig auch Auftriebsreserven zu schaffen, habe ich den gesamten Innenraum mit Bauschaum gefüllt. Später wurden im getrockneten Zustand die gewünschten Räume mit dem Bastelmesser herausgeschnitten. Leider bildeten sich an der Oberfläche einige große Hohlräume, welche bei eventuellem Wassereintrich nicht gerade ideal sind. Also überklebte ich einige Oberflächen mit starkem, wasserfesten Klebeband.

Für die Herstellung der Strickleitern liefert der Hersteller zum Glück ein hilfreiches Werkzeug, welches sehr zeitsparend ist. Auch hier musste ich leider eine unkorrekte Farbvorgabe feststellen, weil der Hersteller für die Strickleitern nur weißen Faden vorsieht, während beim Original abwechselnd weiße und schwarze Tauen verwendet werden. Die Montage der Takelage erfolgte gemäß

Bauplan und ohne Probleme. Sämtliche Rahen, der Besanbaum und die Besanngaffel wurden mittels Faden befestigt, damit diese im RC-Betrieb frei beweglich sind. Für die Herstellung der Segel habe ich leichtes Spinnakertuch verwendet und die Abmessungen genau den mitgelieferten Plastikreliefs entnommen. Die Segel wurden sodann mittels Doppelklebeband an ihre Positionen befestigt.

Damit im Rumpfinnenen ausreichend Platz für die RC-Anlage entsteht, aber vor allem um den Gewichtsschwerpunkt für Stabilität beim Segeln so tief wie möglich zu halten, verwendete ich für die Motorisierung einen Playmobil-Unterwasser-elektromotor. In der Hülle, wo normalerweise die Batterie gelegt wird, habe ich die Kontakte entfernt und 50 g Fischerbleigewichte hineingesteckt. An die Pole des Motors wurden zwei Kabel angelötet. Diese wurden außenseitig entlang der Kielhinterkante bis in das Rumpfinnere zur Verkabelung mit dem Motorregler geführt. Zwischen Motor und Blei habe ich Watte gesteckt, damit unter Strom keine Kurzschlüsse entstehen.

Der Kiel besteht aus 100 x 40 x 4-mm-Plexiglas und wurde an Vorder- und

Hinterkante entsprechend zu einem wirksamen Profil geschliffen. Das Ruder hingegen wurde beidseitig mit dünnem 80 x 40 x 0,5-mm-Plexiglas beklebt und ein 0,5-mm-Draht als Ruderschaft mit Sekundenkleber angeklebt. Die Vergrößerung der Ruderfläche ist unbedingt notwendig, da sonst das maßstabsgetreue Ruder zu geringe Steuerwirkung erzeugt.

Sobald die Takelage fertig montiert und der Rumpf vollendet war, begann die Anpassungsarbeit des Decks mit dem Rumpf. Mein Gedanke war, dass das Deck ganz einfach auf den Rumpf gesteckt werden sollte. Vor der Fahrt wird das Deck leicht angehoben, der Schalter eingeschaltet, das Deck auf den Rumpf angedrückt und zur Sicherheit wird mit einem Schiebspanner am Bugspriet die Verbindung gesichert. Nachdem ich festgestellt hatte, dass alle Masten dank der vielen Wanten recht stabil waren, habe ich sie auf der Decksunterseite abgeschnitten, was natürlich dem Platzbedarf der RC-Anlage zugunsten kam.

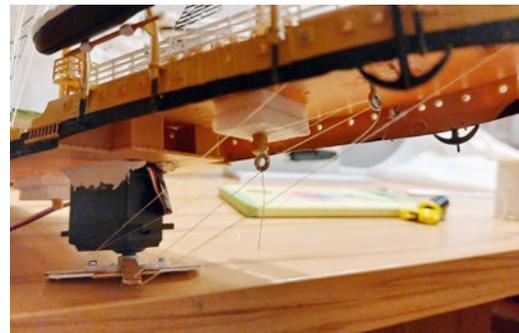
Nachdem dieser Schiffsrumpf am Bug sehr bauchig ist, liegt der Formschwerpunkt auch weit vorne. Die Anordnung der Fernsteuerung wurde somit wie folgt



Auf der fertigen AMERIGO VESPUCCI werden vorsichtig die Segel gesetzt



Der Unterwassermotor von Playmobil hängt an einem Kiel aus Plexiglas



Das Servo steuert die Segel mit einem T-förmigen Arm an und hängt kopfüber unter Deck



Die Jungfernfahrt auf dem Brennersee verlief erfolgreich

gewählt: Am Heck das Ruderservo, es folgt das Segelservo, danach der Empfänger, zwei NiMH-Akkus mit 4,3 V und 2,0 Ah – eins für den Empfänger und das andere für den Elektromotor – und schließlich bugseitig der Motorregler.

Die Segel

Die Regulierung der Segel erfolgt mit einem T-förmig gebildeten Segelarm, welcher den Vorteil hat, dass bei jedem Vollausschlag auch der Mittelarm gleichzeitig anluft. Damit sich dieser Segelarm frei bewegen kann, musste allerdings im Bauschaum ordentlich ausgehöhlt werden. Die beiden Außenseiten des T-Arms steuern die Rahen, der mittige Arm hingegen den Besanbaum. Die aus sehr dünnen, resistenten Nylonfäden bestehenden Brassens vom Großrah und vom Groß-Marsrah habe ich heckwärts jeweils zu Kreuzmars und Kreuz-Bramstenge geführt. Winzige Glasperlen vom Kinderschmuck mit Sekundenkleber befestigt dienen zur Umlenkung des Fadens. Von dort wurden die Fäden vertikal hinab zum Fuß des Kreuzmasts, dann weiter durch zwei Löcher im Deck und unter dem Deck geschoren zum Segelarm gezogen. Zur Vereinfachung der Segelsteuerung wurden dann alle

weiteren Brassens wie folgt miteinander verbunden. Beide Enden der Begienrah wurden mit jeweiligen Fäden mit den entsprechenden Enden der Großrah und diese wiederum mit den Enden der Fockrah verbunden. Dasselbe Muster wurde auch für die oberen Rahen angewendet. Das Besansegel wurde geschoren mit dem Mittelarm des Segelservos verbunden. Nur die Vor- und Focksegel wurden mit fixer Am-Wind-Einstellung befestigt.

Nachdem noch einige Feinheiten der Bemalung und die ersten Badewanentests – Dichtheit, Gewichtsbalance, RC-Funktionen – abgeschlossen waren, konnte nun mein Schiffsmodell am See gefahren werden. Das Modell ist für Leichtwind-Bedingungen gedacht und der von mir vorgesehene Bleiballast kann sogar ein wenig erhöht werden, da der Rumpf noch einiges an Auftriebsreserve besitzt. Die Windbedingungen am See waren ideal. Das Modell konnte sowohl mit Motor als auch nur mit Segeln fahren. Die Wirkung des Ruders ist optimal und bei Krängungen konnte ich keinen Wassereintritt feststellen. Die RC-Anlage blieb stets trocken. Allerdings kann es schon mal vorkommen, dass beim Wendemanöver der E-Motor nachhelfen

muss. Trotzdem finde ich, als langjähriger Laser-Segler, sehr interessant, mit Rahen und mit dem Flair vergangener Zeiten zu segeln. ■

TECHNISCHE DATEN

AMERIGO VESPUCCI

Original

Länge:	101 m
Breite:	15,5 m
Tiefgang:	7,3 m
Verdrängung:	4.300 t
26 Segel mit 2.635 m ² Segelfläche	
2 Dieselmotoren 12 Zylinder MTU 1.360 kW	
Geschwindigkeit:	10 kn
Besatzung:	15 Offiziere, 64 Unteroffizier, 185 Matrosen

Modell

Maßstab:	1:150
Länge:	673 mm
Breite:	104 mm
Höhe (inkl. Ballastkiel):	560 mm
Internet:	www.heller.fr

Ein neues Seenotrettungsboot für Neuharlingersiel

Text und Fotos: Andreas Borgert

COURAGE muss man haben!

Die Station Neuharlingersiel gehört zu den traditionsreichsten Stationen der DGzRS. Bereits seit 1865, also noch vor der Gründung der Gesellschaft, war hier ein Ruderrettungsboot stationiert. **SchiffsModell**-Autor Andreas Borgert war dabei, als das Seenotrettungsboot NEUHARLINGERSIEL von dem neuen SRB COURAGE abgelöst wurde.

Bereits Ende März holten die Rettungsleute aus dem ostfriesischen Sielort ihr neues Seenotrettungsboot von der Rostocker Tamsen-Werft ab und überführten es nach Neuharlingersiel. Zwischenstopp machten die Rettungsmänner und -frauen in Rendsburg. Am nächsten Morgen ging es weiter, direkt zum neuen Heimathafen, wo sie am späten Nachmittag eintrafen. Nördlich Wangerooge bekam das neue Boot zum ersten Mal die Kraft der Nordsee zu spüren. Sechs bis sieben Windstärken musste das Boot direkt bewältigen und bewährte sich dabei bestens. Zwei Wochen später hatte SRB 84 dann seinen ersten Einsatz. Am 11. April schleppte es einen Krabbenkutter frei, der vor Spiekeroog festgekommen war.

Am 6. Mai 2023 lief dann das Seenotrettungsboot SRB 84 unter seinem neuen Taufnamen COURAGE seine Station Neuharlingersiel an. Am Tag zuvor fand die Bootstaufer in der Bremer Zentrale der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger statt. Der tiefsinnige Name COURAGE steht für den selbstlosen, mutigen und oftmals gefährlichen Einsatz der Seenotretter. Die Seenotrettungsboote SECRETARIUS (Station Langeoog) und FRITZ THIEME (Station Wangerooge) begleiteten die COURAGE bei der Ankunft, eine respektvolle Geste der Nachbarstationen.

Verbesserungen zum Vorgänger

Gegenüber dem Vorgänger, dem im Jahr 2000 gebauten 9,5-m-SRB NEUHARLINGERSIEL, weist die COURAGE einige Veränderungen auf. Die Gesamtlänge beläuft sich nun auf 10,1 m, dadurch konnten Deckshaus und Plicht etwas verlängert werden. Das erleichtert die Handhabung der Bergungstrage erheblich. Das Deckshaus ist etwas höher und die Fahrstandfenster sind größer als bei der NEUHARLINGERSIEL. Das neue Boot ist erheblich leiser, gerade auf längeren Fahrten ist das ein großer Vorteil für die Besatzung. Mit einer Motorleistung von 380 PS ist die COURAGE zudem stärker motorisiert und läuft 20 Knoten.

Erstmals ist ein 10,1-m-Seenotrettungsboot mit einem Bugstrahlruder für Manöver auf engem Raum ausgerüstet. Das Scheinwerfer- und Sorgleinensystem zum Einpicken des Lifebelts sind ebenfalls gegenüber der NEUHARLINGERSIEL verbessert worden. Die Besatzung besteht ausschließlich aus freiwilligen Rettungsfrauen und -männern. Das Einsatzgebiet sind die Wattengebiete bis zu den Inseln Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge. Die NEUHARLINGERSIEL ist nun nach 23 Jahren auf Deutschlands östlichste Station Ueckermünde verlegt worden. ■



Noch als SRB 84 fährt das Seenotrettungsboot Richtung Neuharlingersiel



Links SRB 84, rechts NEUHARLINGERSIEL beim Erstanlauf der Station



Ein seltener Anblick, drei fast baugleiche Seenotrettungsboote



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 Schiffmodellbauern 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



3. Schnellboottreffen in Breiholz

Text und Fotos: Kai Rangnau

Höchstgeschwindigkeit

Am Samstag, den 24.06.2023 fand das dritte Schnellboottreffen in Breiholz statt. Paul Marius Hewig hatte dazu eingeladen. Dieses Mal waren schon 15 Modellkapitäne mit 23 Modellen erschienen. **SchiffsModell**-Autor Kai Rangnau war auch dabei.

Viele von den Standard-Schnellbooten vom Typ ZOBEL und WIESEL waren vertreten. Man konnte die unterschiedlichen Bauepochen gut vergleichen. Auch andere Schiffe aus dem Zweiten Weltkrieg und den Anfängen der deutschen Marine sowie futuristische Modelle waren vertreten. Ebenso waren verschiedene andere Einheiten wie schnelle Minensucher und Minenräumer erschienen. Das Wetter war ausgezeichnet und trug zum Gelingen der Veranstaltung bei. Die Eider ist als Gewässer zum Fahren hervorragend geeignet und animierte viele Modellkapitäne, ihre Modelle mit Vollgas auszufahren. Das Gelände ist ebenso einladend für ein solches Ereignis. Es sind ausreichend Parkplätze vorhanden und der Transport der Modelle vom Parkplatz zum Wasser ist leicht zu schaffen. Die Gaststätte „Bootsmann“ lädt zu kühlen Getränken und Essen ein. Sanitäre Anlagen gibt es auch ausreichend. Wer möchte, der kann hier auf dem Campingplatz auch sein Zelt, Wohnwagen oder Wohnmobil aufstellen. Ebenso

kann man Hausboote und umgebaute Fässer zur Übernachtung mieten. Man kann auch gern länger bleiben. Wie man sieht, ist hier für alles gesorgt. Doch nun zur Geschichte dieser Veranstaltung.

Anfänge

Schon als Fünfjähriger hat Paul Marius Hewig mit Modellbau angefangen. Er bastelte Revell-Flugzeuge zusammen und konstruierte mit Märklin-Modellbaukästen. Im Jahr 2000 startete Paul Marius Hewig seine Ausbildung bei der Marine. An der damaligen Marinewaffenschule Lehrgruppe B in Kappeln absolvierte er seine Grundausbildung. Gleich nach der Grundausbildung begab er sich auf den Fachlehrgang AGIS an die damalige Marinewaffenschule Lehrgruppe A nach Eckernförde. Damals gelang ihm sogar, von seinem damaligen Fachausbilder für Torpedos einen angefangenen Graupner-Bausatz eines WIESEL gegen Märklin-Eisenbahnwaggons zu tauschen.

Schon während seiner Ausbildung wurde dieser Bausatz weiter zusammengebaut. Das sollte sich jedoch noch die

nächsten acht Jahre hinziehen. So blieb ihm eine Menge Zeit, sich mit seinem Vater über viele Details zu unterhalten. Der war selbst einmal Kommandant auf einem Schnellboot und hatte den Jungen damals mitfahren lassen. Damit war die Leidenschaft für schnelle Boote geweckt. Die so erlangten Informationen wurden nach und nach in das Modell integriert, weil der Bausatz das nicht hergab. Hierzu gehörten die Feuerlöschstutzen an Oberdeck und ein Rückspiegel (kleiner Joki). Schon damals gab es den Wunsch von ihm, sich mit anderen WIESEL-Kapitänen zu treffen, um mit den Booten so richtig zu WUPLn (Fachbegriff in der Marine für Formationsfahren). Man könnte es auch als Schnellboot-Ballett bezeichnen.

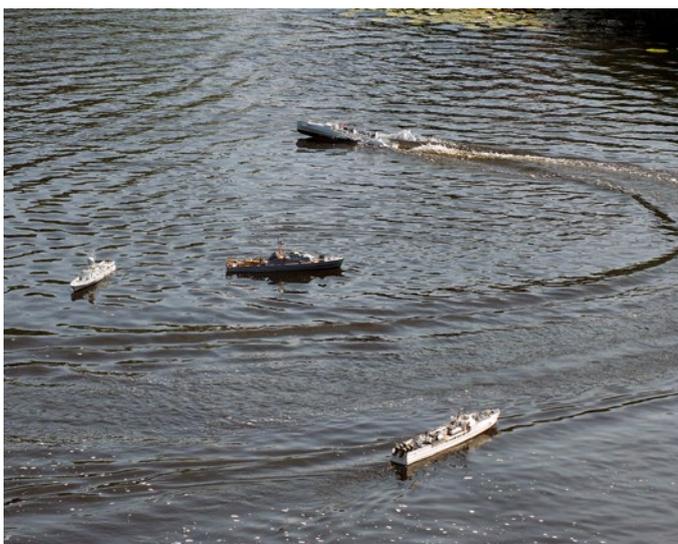
Da es damals jedoch noch kein Facebook oder WhatsApp gab, kam es nie zu so einem Treffen. Der Wunsch jedoch blieb erhalten und sollte doch noch später umgesetzt werden. Später bedeutete in diesem Fall im Jahr 2015. Nachdem man sich über Soziale Netzwerke ver-



Das Treffen fand auf dem Campingplatz „Bootsmann-Lodge“ in Breiholz statt



Ein Überblick über die Schnellbootgeschichte auf engstem Raum



Das Gewässer lud dazu ein, sein Boot mit Vollgas zu fahren



Der 1963 in Dienst gestellte OZELOT der Klasse 142

bunden hatte, wurde über Facebook die Gruppe „Schnellboote im Modell“ eingerichtet. Man traf sich am 16. Mai 2015 das erste Mal. Es waren Andreas Liebich (S-143A NERZ), Volker Buske (PT109, S-143A NERZ, S-142 DACHS und andere Modelle) und Paul Marius Hewig (S-142 ZOBEL, S-100, S-142m GEPARD, ebenfalls diverse andere Modelle) in Rendsburg am Stadtsee. Die Boote sausten über den Stadtsee und wurden nicht einmal durch den einsetzenden Mairegen gebremst. Dieses erste Treffen hatte eher privaten Charakter und wurde auch nur durch wenige Zuschauer besucht.

Ein neues Gelände

Paul machte sich auf die Suche nach einer neuen Möglichkeit, um so ein Event noch einmal stattfinden zu lassen. Hierzu kam ihm die „Bootsmann-Lodge“ in Breiholz in den Sinn. Nach Rückfrage bei der Eigentümerin, ob man das Gelände für ein Modellbautreffen nutzen konnte, wurde dieses positiv erwidert. Da der Ort und die Logistik ideal erschienen, wurde das nächste Treffen geplant. Die-

ses fand am 25. Juni 2022 das erste Mal in Breiholz statt. Auch hier waren die Gründer mit ihren insgesamt zwölf Modellen anwesend. Das sollte aber nicht die letzte Veranstaltung bleiben. Denn mittlerweile hatte sich dieses Ereignis unter Schnellboot-Modellkapitänen herumgesprochen. In diesem Jahr waren dann schon 15 Kapitäne mit insgesamt 23 Modellen anwesend. Wie es aussieht, wird dieses Treffen nun jährlich geplant. Die nächste Veranstaltung, so der momentane Planungsstand, ist für den 22. Juni 2024 vorgesehen. Neue Schnellboote sind willkommen, aber auch andere Marineeinheiten sind erwünscht.

Obwohl alle Schiffe generell weiblich angesprochen werden, nennen alle Schnellbootfahrer, ob nur als Modellkapitän oder auch die, die bei der Marine aktiv gefahren sind, ihre Boote mit dem den Tiernamen entsprechenden Artikel. In diesem Sinne wünschen sich alle für nächstes Jahr noch mehr Schnellbootfahrer kennen zu lernen. Es ist immer gut, sich mit anderen austauschen zu können. ■



Der futuristische SAR-33 in der „Stealth“-Version von KMB Modellbau



Ein Schnellboot S-100 vom Typ 219 der Deutschen Kriegsmarine dreht auf

Text: Helmut Harhaus
 Zeichnungen: F.W. Besch
 Fotos: Krick Modellbau

SchiffsModell
 DOWNLOAD
 PLAN

Yachten der J-Klasse

Edle Segler

Ein als Brillant geschliffener Diamant weist mindestens 56 Facetten auf. Und jede ist von Bedeutung. Und auch die Diamanten des Bootsbaus funkeln durch eine Vielzahl von Facetten, und auch hier darf man keine außer Acht lassen. Womit fängt man an – wenn alles funkelt, glänzt und glitzert? Schiffmodell-Autor Helmut Harhaus klärt uns auf.



Träume unter Segeln – die großartigsten Yachten, die jemals entwickelt und gebaut wurden, sind die Yachten der J-Klasse. Nichts war zu ihrer Zeit größer, pompöser, faszinierender und teurer als diese Schiffe. So etwas konnten sich nur die leisten, die wirklich Geld im Überfluss hatten und das auch zeigen wollten. Die ganze Welt schaute ab 1930 zu und träumte bis heute durch sie so manchen großartigen Traum.

Die Boote mit der Klassenbezeichnung „J-Klasse“ sind Kielyachten und nach internationalen Regeln gebaut. Sie wurden in erster Linie eingesetzt, um mit ihnen Regatten zu bestreiten. Insbesondere ging man mit der J-Klasse beim America's Cup zwischen den Jahren 1930 und 1937 an den Start. Zuvor kannte man hauptsächlich nur britische Yachten. Die dafür angewendeten internationalen Regeln sahen eine Bootslänge von mehr als 48 Fuß (14,6 m) und ein Bermuda-Rigg vor. Doch die Amerikaner wollten mit

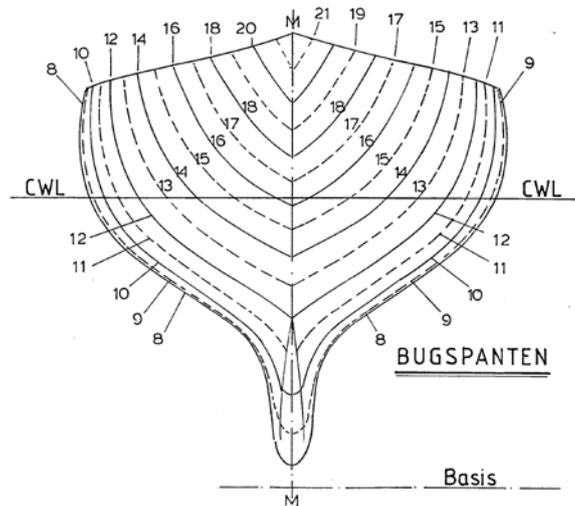
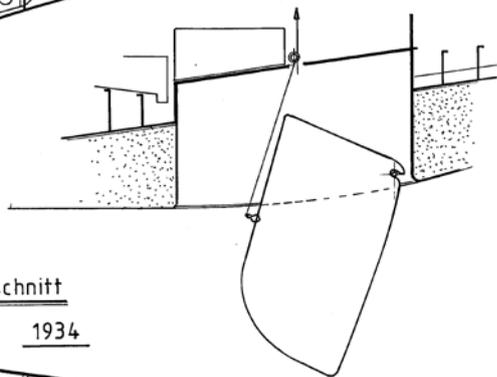
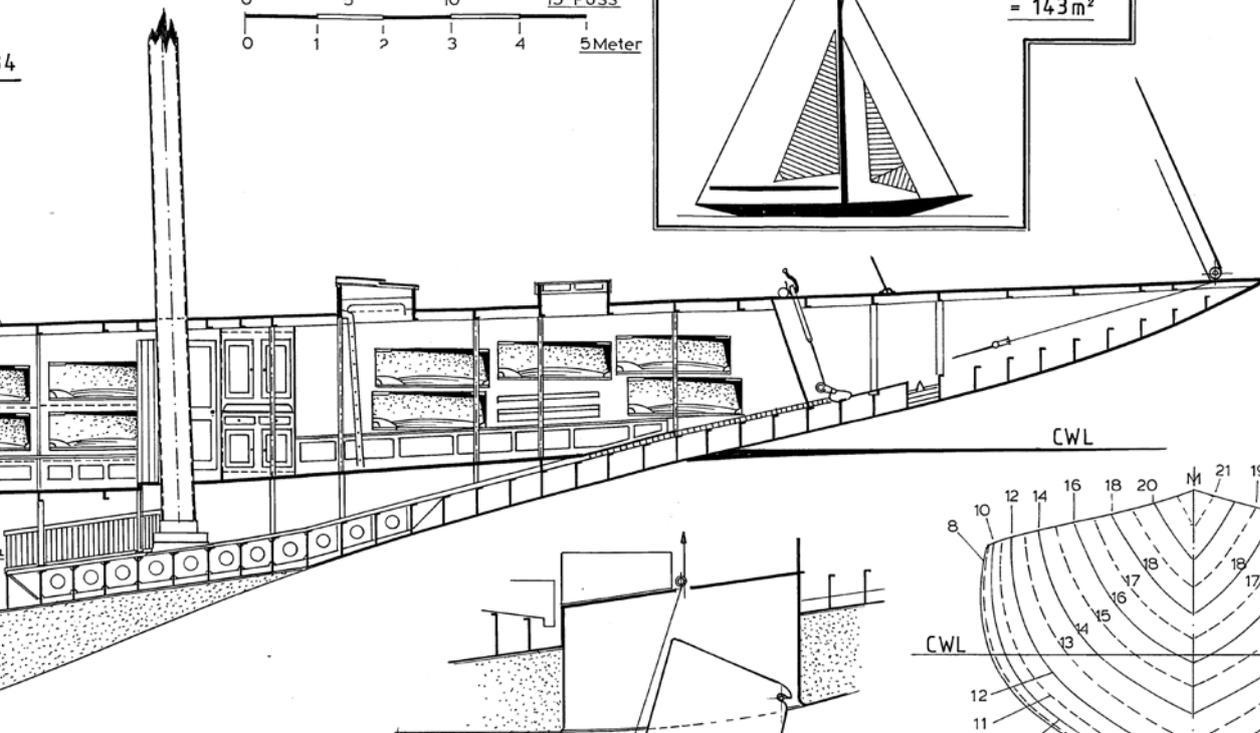
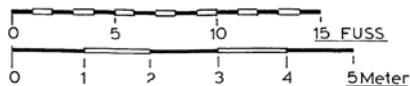
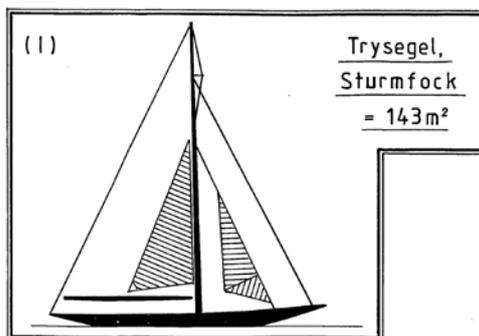
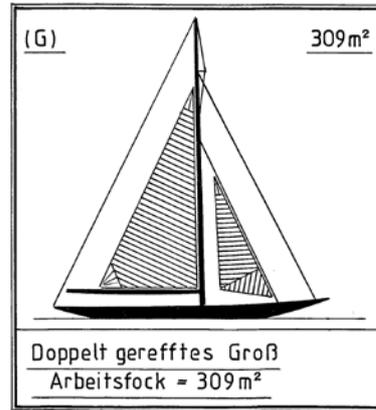
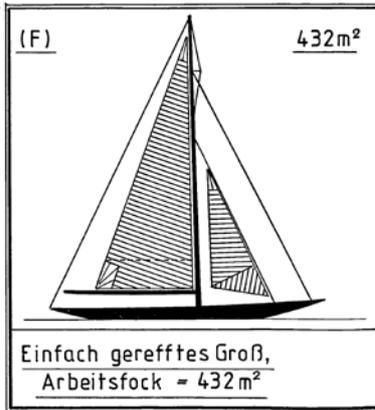
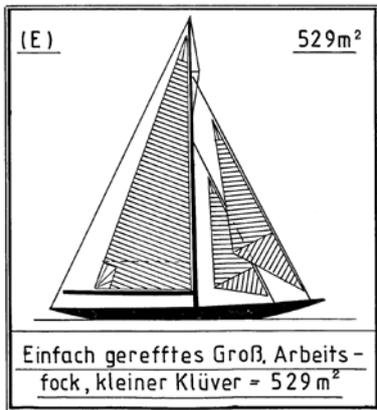
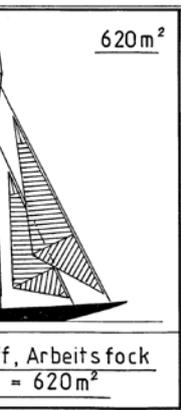
größeren Yachten teilnehmen. Folglich wurde eine neue Klasse definiert – so, wie es die Amerikaner haben wollten. Die Formelvorschriften sind in Buchstabenklassen beschrieben. Die neue Klasse bekam den Buchstaben „J“ und legte für die Bootslänge in der Wasserlinie die Länge von 75 (22,9 m) bis 87 Fuß (26,5 m) fest. Der Yacht designer Nathanael Herreshoff aus den USA hatte wesentlichen Einfluss auf diese Definition. Der Leitgedanke dieser J-Klasse war eine Begrenzung in der Wasserlinienlänge und im Tiefgang mit 15 Fuß (4,6 m), dafür war die Segelfläche frei wählbar. Dadurch wurde auch eine höhere Tonnage möglich. Somit kam folgende Klassenformel zustande:

Länge Wasserlinie (LWL):	26,51 m
Länge über alles (Lüa):	41,54 m
Breite:	6,36 m
Tiefgang:	4,57 m
Segelfläche:	701 m ²
Verdrängung:	maximal 160 t

Während in den USA und Großbritannien neue J-Yachten gebaut wurden, wurden in England auch vorhandene Yachten so umgebaut, dass sie der J-Klasse entsprachen. So konnte man mit ihnen auch die dafür aus geschriebenen Regatten mitsegeln. Es wurden nur zehn reine J-Klasse-Yachten gebaut, davon vier in Großbritannien und sechs in den USA.

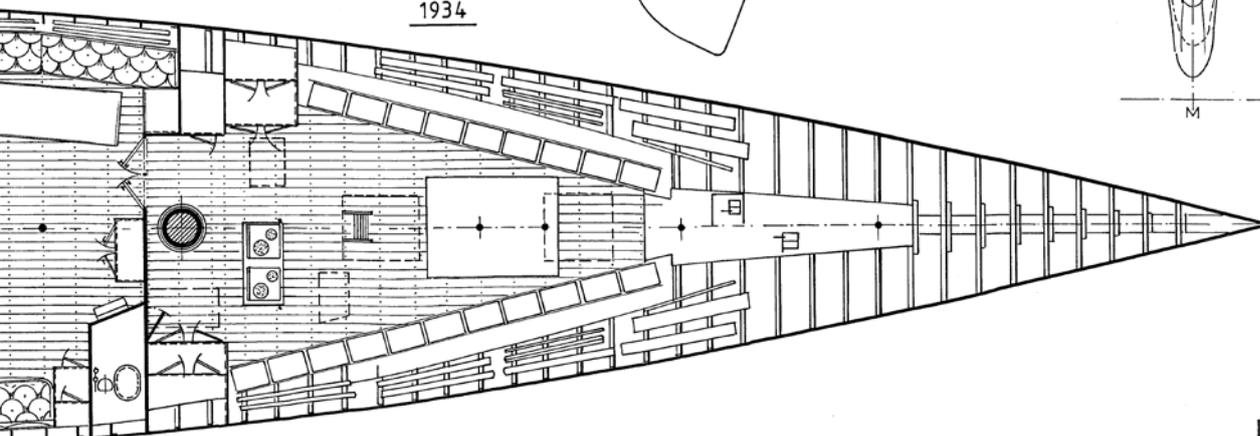
In Schweden wurde 1937 mit dem Bau der SVEA nach Plänen von Tore Holm begonnen, durch den Zweiten Weltkrieg jedoch nie vollendet. Jede dieser Yachten war bewundernswert. Und das zelebrierte man auch, ihre Fotos gingen um den Globus. Von unglaublichem Reiz und Schönheit sind die bekannten Bilder des Marinefotografen Baken of Cowes. Faszinierende Ansichten belichtete er seinerzeit analog auf Platte, wenn sich die Yachten im Solent vor der englischen Südküste das Rennen lieferten.

Doch dann wurde es ruhiger um diese Juwelen unter Segel. Sie waren zu groß,



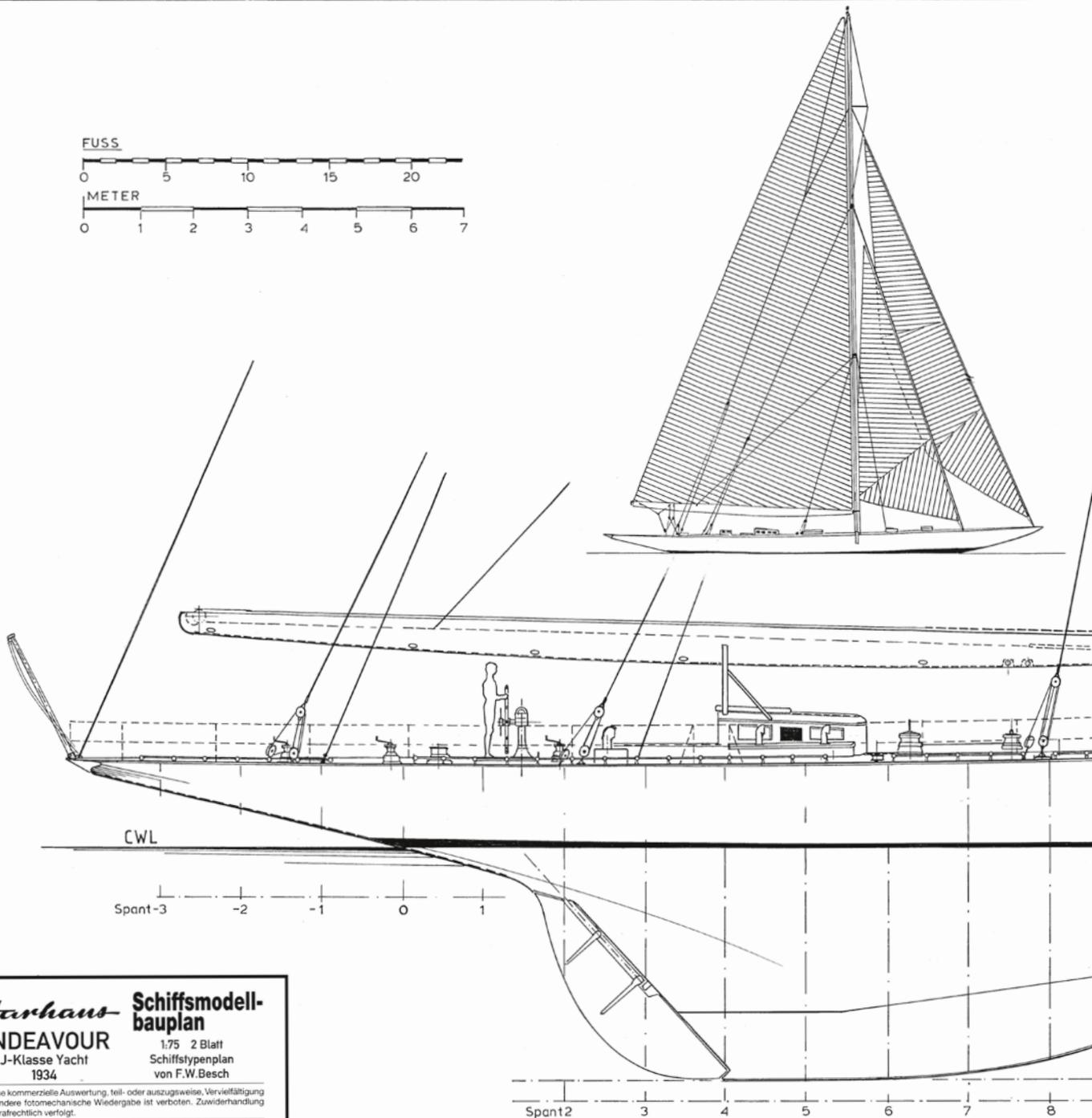
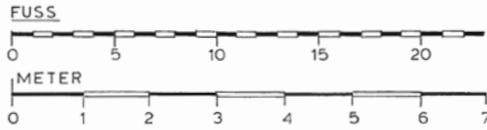
EINRICHTUNGSPLAN - Deckschnitt

1934



Blattgröße:
67.58 cm x 43.84 cm
400 dpi

Endeavour 1934
gez. F.-W. BESCH

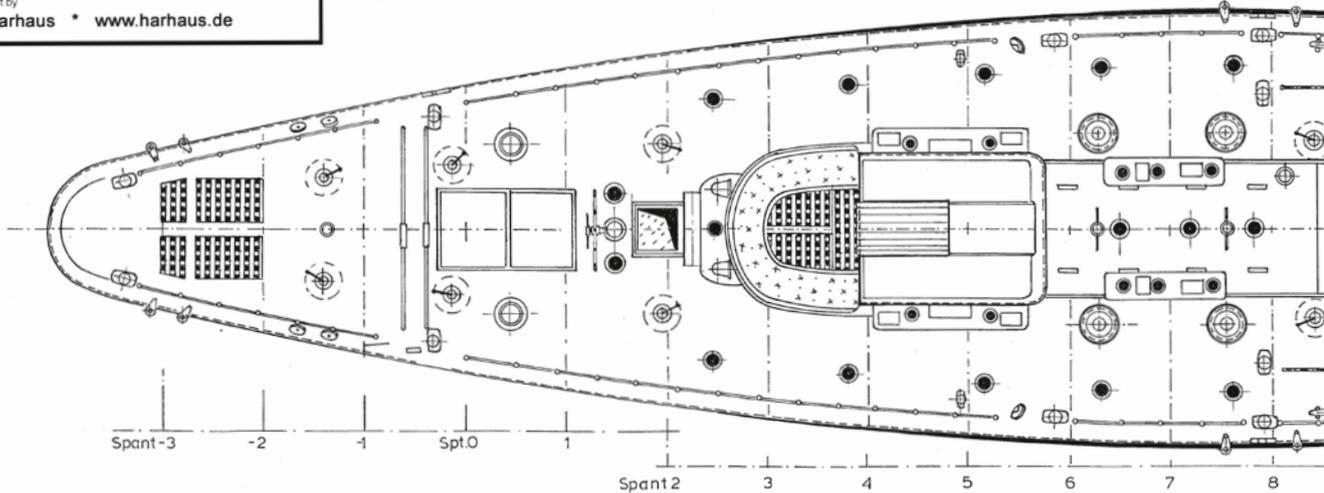


**Harhaus Schiffmodell-
bauplan**
ENDEAVOUR
 J-Klasse Yacht
 1934

1:75 2 Blatt
 Schiffstypenplan
 von F.W.Besch

Jegliche kommerzielle Auswertung, teil- oder auszugsweise, Vervielfältigung oder andere fotomechanische Wiedergabe ist verboten. Zuwiderhandlung wird strafrechtlich verfolgt.

Worldcopyright by
 Harhaus * www.harhaus.de



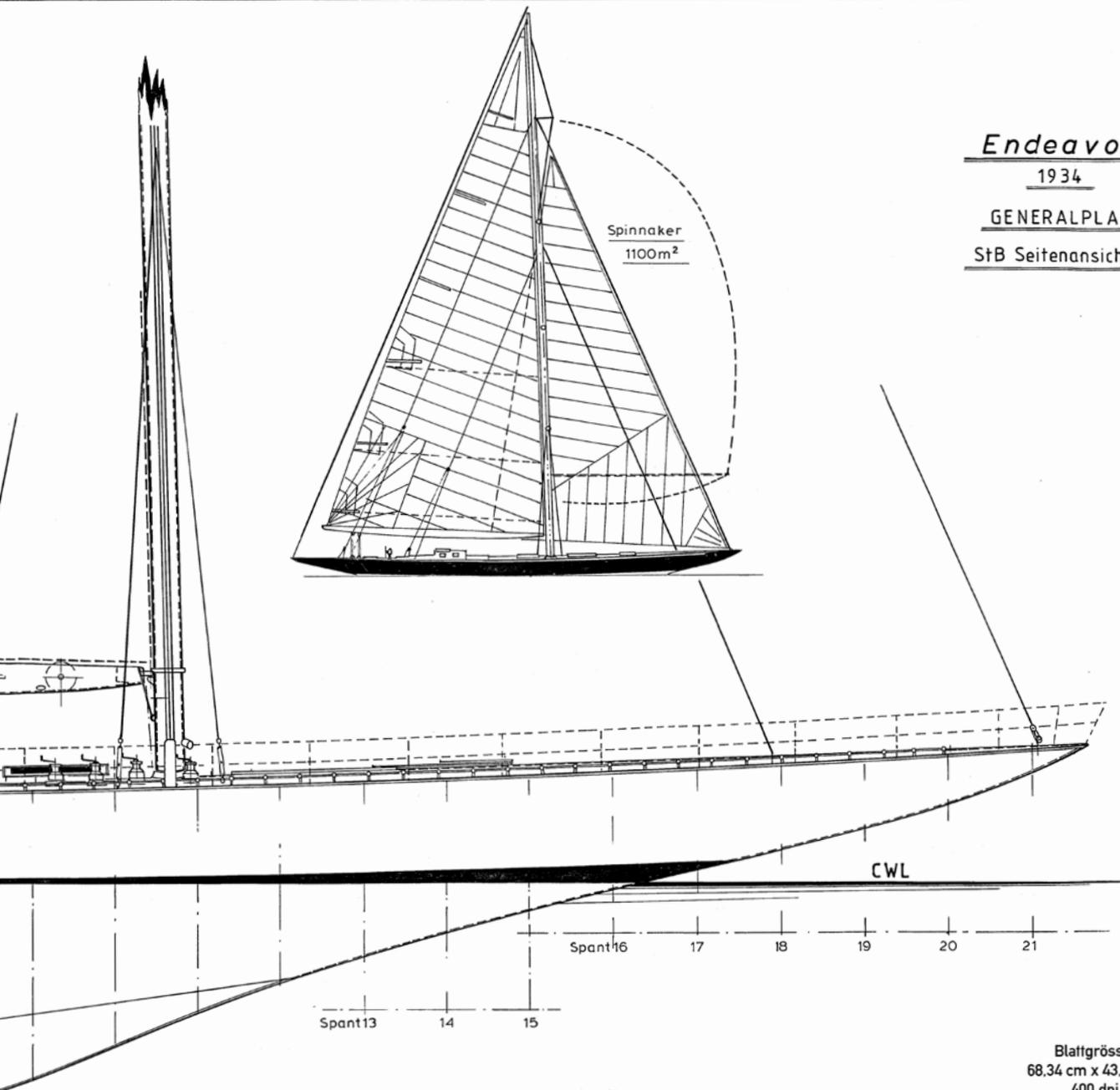
Die hier abgebildeten Pläne sind verkleinert. Für den Maßstab 1:1 müssen die Zeichnungen um 166% vergrößert werden. Alternativ stehen die Pläne als kostenlose Dateien auf www.schiffsmodell-magazin.de zum Download zur Verfügung.

Endeavour

1934

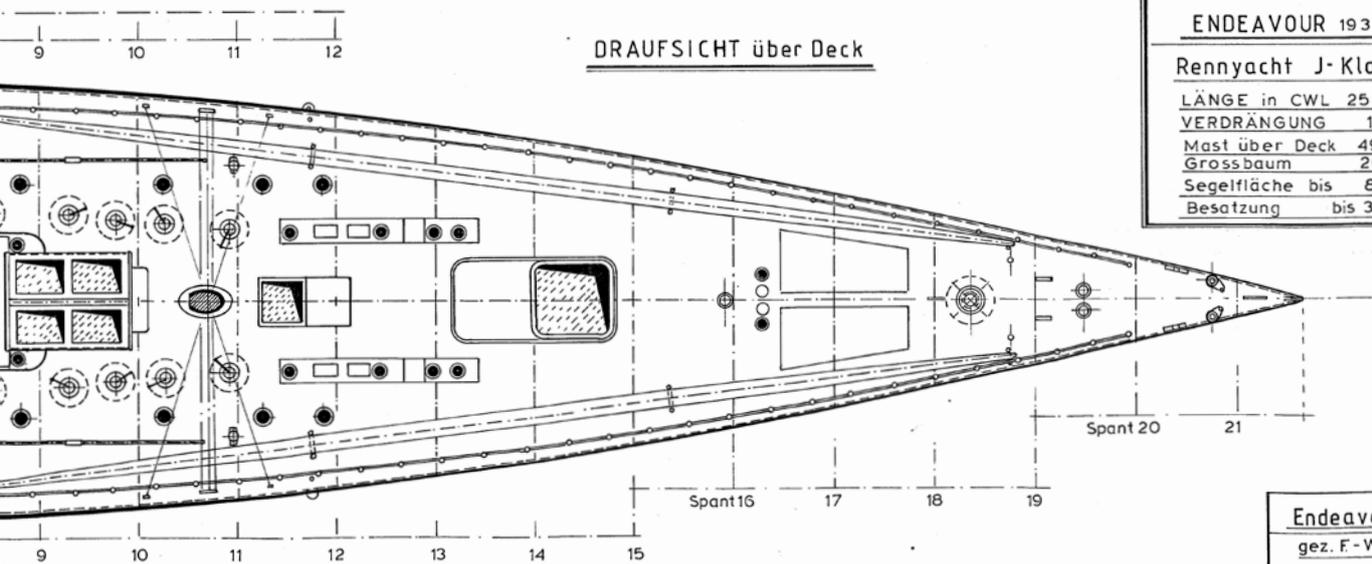
GENERALPLAN

StB Seitenansicht



Blattgrösse:
68,34 cm x 43,95 cm
400 dpi

DRAUFSICHT über Deck



ENDEAVOUR 1934

Rennyacht J-Klasse

LÄNGE in CWL 25,38 m

VERDRÄNGUNG 145 t

Mast über Deck 49,17 m

Grossbaum 20,14 m

Segelfläche bis 803 m²

Besatzung bis 30 Mann

Endeavour 1934

gez. F.-W. BESCH

(A) 803m²

Groß, doppelt geschotete Genua = 803m²

(B) 752m²

Groß, Fock doppelt geschoteter Klüver = 752m²

(C) 683m²

Groß mit Flachreff, Fock, kleiner Klüver = 683m²

(D)

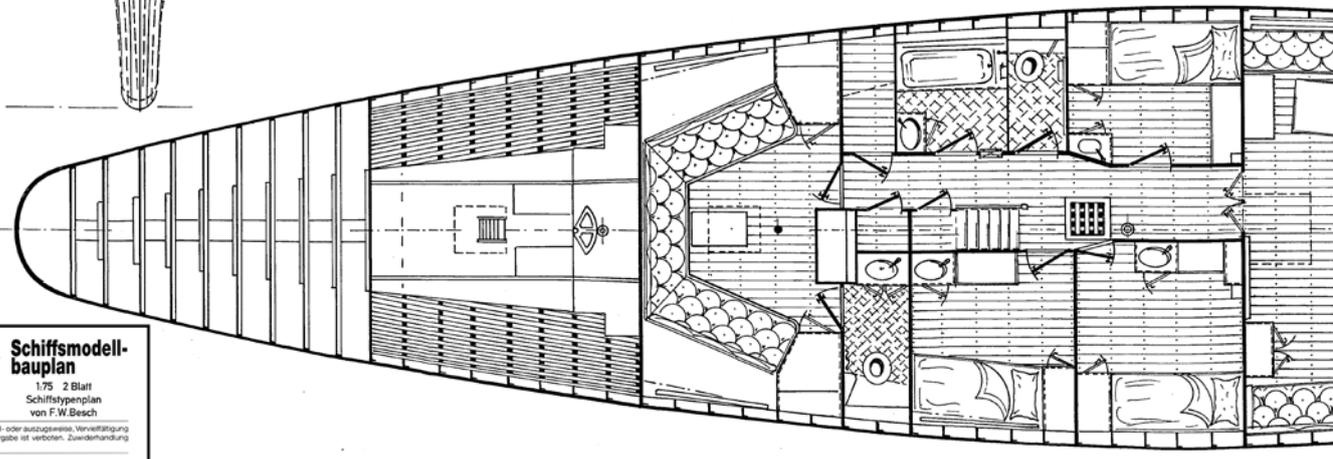
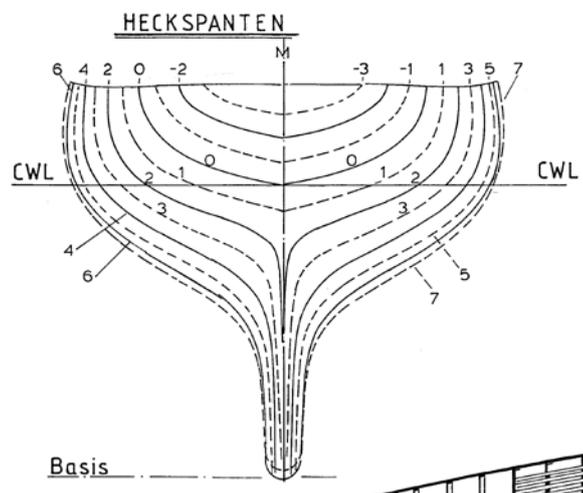
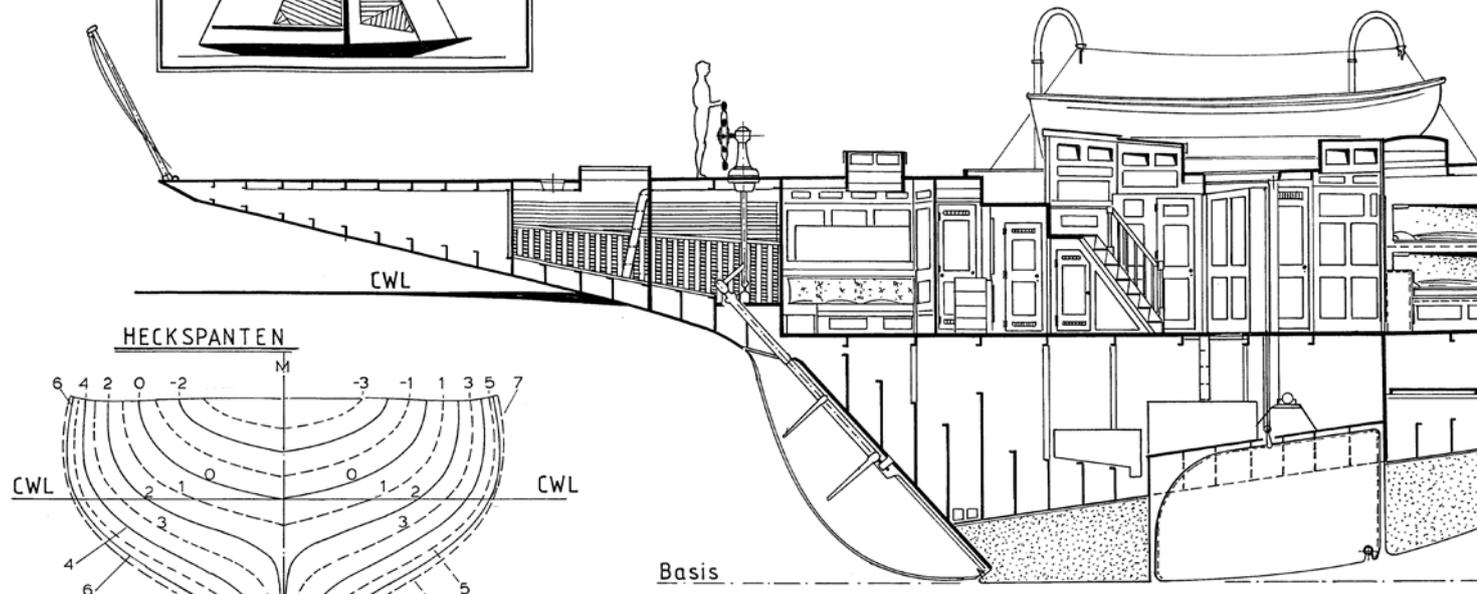
Groß mit Flachreff, kleiner Klüver

(H)

Trysegel, Arbeitsfock = 195m²

Endeavour 1934

EINRICHTUNGSPLAN - StB Seitenansicht 1934



Harhaus Schiffmodell-
ENDEAVOUR bauplan
 J-Klasse Yacht 1934
 1/75 2 Blatt
 Schiffstypenplan
 von F.W.Besch

Jegliche kommerzielle Auswertung, teil- oder auszugsweise, Vervielfältigung oder andere fotomechanische Wiedergabe ist verboten. Zuersthandlung wird strafrechtlich verfolgt.

Wortcopyright by Harhaus • www.harhaus.de

zu teuer, zu unhandlich. In den Wettbewerbsklassen favorisierten die modernen Entwürfe – Kohlefaser, High-Tech, Polyestersegel. Die faszinierende Optik, der Prunk und die Noblesse waren out. So gingen viele der Yachten den Weg allen Irdischen. Sie rotteten dahin oder drohten im Uferschlick zu versinken. Aber es sollte auch nicht passieren, dass von dieser Epoche nichts bleibt. So fanden sich wieder Schiffsliebhaber mit Geld und kümmerten sich um die Schönheiten von einst. Nicht alle konnten gerettet werden, doch bei einigen wenigen gelang es und sie schwimmen heute noch.

Die Klasse heute

Um die J-Klasse zu bewahren, wurde die „J Class Association“ gegründet. Sie hat sich zum Ziel gesetzt, die Klasse zu erhalten und Regatten für historische und neu gebaute J-Klasse-Yachten zu ermöglichen. Teilnehmen sollen ausschließlich Yachten, die nach Original-Entwürfen aus den 1930er-Jahren gebaut wurden. Außerdem wurden neue Regattaregeln definiert, dass auch unterschiedlich schnelle Boote gegeneinander antreten können.

Drei original erhaltene J-Klasse-Yachten sind noch in Fahrt, die SHAMROCK V, die ENDEAVOUR und die VELSHEDEA. Inzwischen wurden fünf J-Klasse-Yachten nachgebaut: Die erste wurde nach ihrem originalen Vorbild auf den Namen RANGER getauft und kam im Jahre 2004 wieder in Fahrt. Die ENDEAVOUR II wurde auf der Royal Huisman Werft unter dem Namen HANUMAN nachgebaut und wurde im April 2009 fertiggestellt. Außerdem wurde die LIONHEART nach einem der verworfenen Original-Pläne der RANGER von Hoek Design 2010 gebaut. 2015 wurde TOPAZ fertiggestellt, basierend auf einer von Frank Paine 1935 gezeichneten Yacht. Die letzte Yacht SVEA wurde im Frühjahr 2017 fertig.

Modellbau

Es verwundert nicht, dass die Faszination der J-Yachten unbestritten ist. Die meisten werden sich natürlich nach Größe, also nach Maßstab unterscheiden. Aber dann stellt sich die Frage nach dem Rigg, denn es gibt keinen endgültigen Rigg-Plan von J-Klässler. Die Originale

wurden zu jedem Rennen neu geriggt und getrimmt. Dabei wurden auch die Lasch- und Zurrpunkte an Deck versetzt und den zu erwartenden Windverhältnissen angepasst. Wenn man also ein Foto besitzt, auf dem die Leinenbelegung erkennbar ist, dann kann es durchaus sein, dass das gleiche Schiff ein halbes Jahr zuvor anders aufgetakelt war. Außerdem wurden je nach Windverhältnissen völlig andere Besegelungen gefahren.

Dagegen ist es relativ einfach, einen modellgerechten Rumpf zu definieren. Denn die Klassenregeln umreißen den Rumpf in Länge, Breite und Tiefgang sehr exakt. Daraus resultiert letztendlich auch der Linienriss. Dieser ist im Plan für die ENDEAVOUR mit dargestellt. Dieser Typ-Plan, den Sie kostenlos als PDF herunterladen können, zeigt, wie wunderschön die J-Klasse-Yachten waren und sind.

Modelle

Man findet eine Vielzahl von Baukästen in den Angeboten der Hersteller. Das größte Modell ist wohl das Modell von Helms in 1:20. Mit 2.000 mm Länge, 340 mm Breite und sagenhaften 2.300 mm Masthöhe ist das schon sehr beeindruckend. Fast alle Sonderwünsche sind machbar. Etwas kleiner dann, im Maßstab 1:30, reihen sich die Boote von Stockmaritime ein. Diese sind fix und fertig gebaut und segelfähig. Es ist auch möglich, spezielle Kundenwünsche zu realisieren. Das Hauptaugenmerk bei Stockmaritime liegt natürlich neben der Optik auf den Segeleigenschaften und der Funktionalität. So werden die Yachten auch immer noch mit einer Achterstagverstellung und einem Baumniederholer ausgerüstet, die zusammen optimale Trimmmöglichkeiten beim Segeln ermöglichen. Die Lieferzeit beträgt je nach Saison vier bis sechs Monate.

KIADÉ aus Frankreich bietet ein Standmodell der ENDEAVOUR an. Bei Krick gibt es gleich mehrere Baukästen und Pläne zur J-Klasse. Von AMATI finden wir im Maßstab 1:35 einen Bauplan, ebenso gibt es den Bauplan in 1:80. Ein wunderschönes Modell der ENDEAVOUR als Standmodell in 1:35 ist der Baukasten von AMATI mit einer Rumpflänge von 1.150 mm. Deutlich kleiner, aber nicht weniger beeindruckend sind die Baukästen im Maßstab 1:80 der ENDEAVOUR und der RAINBOW, bei denen ein Werkzeugset beigelegt wird. Mit dem MINI MAMOLI-Baukasten der ENDEAVOUR II wird der Maßstab noch kleiner. Bei 1:193 ist das Modell dann 213 mm lang und 256 mm hoch. ■



Das Modell der ENDEAVOUR lässt sich mit Hilfe eines Amati-Bausatzes erstellen



Der Baukasten der RAINBOW im Maßstab 1:80 wird mit Werkzeug geliefert

INTERNET

www.beken.co.uk
www.jclassyachts.com
www.helms-konstruktion.de
www.stockmaritime.info



Die 16. Ausgabe der Degersee Classics

Frühlingserwachen am Degersee

Warmes Frühlingswetter, leichter Wind und die Degersee Classics, das passt wunderbar zusammen. **SchiffsModell**-Autor Peter Burgmann war wie jedes Jahr dabei und hatte ein herrliches Segelwochenende.

Text und Fotos:
Peter Burgmann

Während des ersten Maiwochenendes war der Degersee in der Nähe von Lindau am Bodensee wieder der Magnet, der die Minisail-Classic-Flotte anzog. Zu den Modellbauern aus dem Süden Deutschlands gesellten sich die Kollegen aus Norddeutschland, den Niederlanden und der Schweiz. Zusammen mit den Begleitungen versammelten sich von 5. bis 7. Mai 2023 an die 30 Teilnehmer um die Gaststätte „Degerseestube“, auf deren Gelände wir immer wieder gern gesehene Gäste sind.

Noch zu Beginn der Woche hatte der April wettertechnisch seinem Namen alle Ehre gemacht. Bis auf frostige 4 °C waren am Dienstagmorgen die Temperaturen in den Keller gefallen. Die Böden hatten bisher reichlich Wasser bekommen. Die Vorhersage berichtete von weiterem Regen über Nacht, am Morgen

oder am Nachmittag. Die Temperaturen sollten steigen, darin waren sich die Meteorologen zum Glück einig.

Frühlingswetter

Als meine Frau und ich am Freitagmorgen auf dem über 1.000 m hohen Pfänder bei Bregenz standen, umgab uns Frühlingserwachen pur. Die Sonne wärmte vom wolkenlosen, strahlend blauen Himmel. Der Fernblick reichte bis zu den schneebedeckten Alpengipfeln in der Schweiz und Österreich. Die Temperaturen kletterten auf über 24 °C, als wir zum Degersee fuhren.

Als einen der ersten trafen wir Felix Wehrli. Einarmig trug er seinen Neubau eines Canot de 10 pieds du Havre. Das Leichtgewicht ergänzte die Flotte der 10 pieds von Mario Schwarz und mir. Die drei kleinen Boote im großen Maßstab 1:5 trafen sich später auf den Wellen des Sees. Felix hatte mit einem Schmunzeln

den Namen GAVROCHE für sein Boot gewählt. Gavroche ist der Name eines kleinen Strolchs aus dem Roman „Les Misérables“ von Victor Hugo.

Zur offiziellen Begrüßung trafen wir Felix Wehrli wieder. Klaus Prystaz und er eröffneten die 16. Degersee Classic offiziell. Nach den vielen Schiffstaufrufen im vergangenen Jahr stand dieses Jahr ungewöhnlicherweise kein einziges fertiges Schiff zur Taufe an. Klaus Prystaz hatte die letzten Monate genutzt, um die Pläne der HERRIET MCGREGOR zu zeichnen. Die Klipperbark lief 1870 in Hobart in Tasmanien vom Stapel. Im Laufe seiner Recherchen entschloss sich Klaus Prystaz dazu, eigene Pläne zu zeichnen. Die detailgenaue Zeichnung der Ladewinde ist das Motiv des diesjährigen Erinnerungsbildes, das von allen genau auf Größenverhältnisse und Funktionsweise inspiziert wurde.



Treffen der 12 1/2 Herreshoffs: links BULLSEYE von Klaus Bartholomä, rechts POPPY von Thomas Müller



Bei der Wasserung der ROODE LEEUW ist voller Körpereinsatz gefragt



Die Windenmechanik bei der fast fertigen NÜRNBERG besteht komplett aus Holz



Bei seiner Sambuk verwendet Markus Breitenberger gedruckte Winden



Bei raumen Wind hat der Skipper Henry den Kurs fest im Blick

Die NÜRNBERG

Während die einen noch in der Planungsphase sind, will Georg Reibold aus Bremen bis Ende des Jahres mit seinem Modell der Drei-Mast-Bark NÜRNBERG fertig werden. Das Modell ist 2.000 mm lang. Basis seines 1.680 mm messenden Rumpfs ist der modifizierte Rumpf einer GORCH FOCK. Der Maßstab des Schiffes lehnt sich an den Eisenbahnmaßstab der Spur 0 mit 1:43 an. In seinem Buch „Wasser, Wind und weite Welt“, mit dem Untertitel „Als Schiffsjunge um die Erde“ berichtete Carl Kirchheiß von der NÜRNBERG. Solche Geschichten erzeugen die Ideen, zumindest ein Modell zu bauen.

Genauso erging es Georg Reibold mit dem Stückgutfrachter NÜRNBERG, den er 2017 begann. In England wurde er 1867 als CARNAVORN CASTLE gebaut. Fast 30 Jahre später, im Jahr 1905, übernahm ein norwegischer Reeder die Geschicke des Schiffs. Schon fünf Jahre später kam das Ende: 1910 ging das Schiff unter. Gefahren war es zwischen London und Indien. Zusätzlich zu Passagieren transportierte man Glas von Hamburg nach Montevideo, dann Holz nach Europa und Australien. Dieser Tradition folgend besteht bei der NÜRNBERG die Windenmechanik aus Holz.

Eine Sambuk in 1:16

Markus Breitenberger setzt bei seiner älteren Sambuk auf ganz neue Technik.

Seine Winden sind auf dem 3D-Drucker entstanden. Das im Bau befindliche, 1.500 mm lange Modellschiff wird mit zwei Dhausegeln ausgestattet. Bei einem Maßstab von 1:16 kann Markus Breitenberger das Leben aus der Vergangenheit auf sein Schiff holen. Die Sambuk war das am häufigsten vorkommende, zweimastige Segelschiff im arabischen Raum. Typisch waren ihre nach vorne geneigten Masten. Perlentäucher führen mit ihnen zur See und auch als Transportschiffe für Waren und Passagiere gab es Schiffe zwischen 15 und 150 t Tragfähigkeit.

Bei so vielen neuen Projekten freuten wir uns auch aufs Segeln. Die Sonne meinte es gut mit uns. Wohlige Temperaturen, die Schirmmütze zum Sonnenschutz auf den Kopf, und dann ab auf den Klappstuhl. Auf dem See glitten unsere Boote durch die Wellen. Pünktlich zum Kaffeedurst erlahmte der Wind. Wir konnten relaxen und anschließend wieder mit zunehmendem Wind in See stechen. Perfektes Timing!

Große Zufriedenheit und zumindest bei mir die ersten leichten, frühlinghaften Rötungen auf den Armen und am Hals, sind das Fazit eines wunderbaren Segelwochenendes am Degersee. Ich freue mich schon jetzt auf die Baufortschritte und unser Wiedersehen im Herbst. ■



Bei dem lebenserfahrenen Skipper an Bord der ALBATROS muss man zweimal hingucken



Der Goullant Gaffer von Hanswerner Fronius ist Garant für entspanntes Segeln

SchiffsModell

VORBILDPOSTER
zum Sammeln





Schwerter zu Pflugscharen

Es kommt eher selten vor, dass ehemalige Kriegsschiffe komplett umgebaut werden. Und wenn das Ergebnis eine prächtige Luxusyacht werden soll, dann traut man es vielleicht noch am ehesten den Reichsten der Reichen zu. Einem Scheich aus den Vereinigten Arabischen Emiraten etwa, dem Eigner der YAS.

Sie gehört wohl mit zu den auffälligsten Megayachten weltweit – die schnittige YAS. Ihr schlanker Rumpf von 141 m Länge und dabei nur 15 m Breite zeugt davon, dass sich hinter der Luxusyacht die ehemalige Fregatte PIET HEYN aus der Kortenaer-Klasse der Royal Netherlands Navy verbirgt. Unter der Baunummer 354 lieferte die Werft Koninklijke Maatschappij „De Schelde“ mit Sitz in Vlissingen / Niederlande im April 1981 die PIET HEYN an die Marine der Niederlande. Nach 19 Jahren im Dienst erfolgte im Jahr 1998 der Weiterverkauf an die Navy der Vereinigten Arabischen Emirate, wo das Schiff unter dem neuen Namen AL EMIRAT eingesetzt wurde.

Im Jahr 2011 erwarb der emiratische Politiker und Scheich Hamdan bin Zayed bin Sultan Al Nahyan das Schiff und plante, es zu einer Luxusyacht umbauen zu lassen. Der Großumbau erfolgte in Abu Dhabi auf der dortigen ADM Abu Dhabi Mar Shipyard unter dem Projektnamen „Swift 141“. Nach Beendigung der umfangreichen Umbauarbeiten im Jahr 2015, bei welcher die ehemalige Fregatte völlig entkernt und mit Komposit-

Werkstoffen neu aufgebaut wurde, führt das mit 5.002 BRZ vermessene und 4,75 m tiefgehende Luxus Schiff für sein zweites Leben den jetzigen Namen YAS.

Bis zu 60 Gästen bietet die Yacht mit ihren spektakulären Glasfronten Unterkünfte, welche nach dem Design der Pierrejean Studios Paris entstanden und von Greenline Yacht Interiors Dubai realisiert wurden. Die unter der Flagge der Cayman Islands betriebene YAS wird heute durch die in Genf ansässige Camper & Nicholson's International betrieben und nimmt derzeit Platz 10 im Ranking der weltweit größten Megayachten ein.

Angetrieben über zwei M.T.U.-Motoren mit einer Gesamtleistung von 15.446 kW, welche auf zwei Propeller wirken, erreicht die Luxusyacht eine Höchstgeschwindigkeit von 26 kn. Unter der Nummer 8652201 ist die YAS im Internationalen Schiffsregister geführt. Die Aufnahmen zeigen das von der norwegischen Gesellschaft Det Norske Veritas klassifizierte Schiff am 5. März 2021 auf der Elbe bei der Ausreise von Hamburg, wo bei der dort ansässigen Werft Blohm & Voss ein Werftaufenthalt anfiel. www.hasenpusch-photo.de

AUF EINEN BLICK

YAS

Schiffstyp:	Hochseeyacht
IMO-Nummer:	8652201
Reederei:	Camper & Nicholson's International, Genf / Schweiz
Bauwerft / Baunummer:	Koninklijke Maatschappij „De Schelde“, Vlissingen/354, heute Damen Schelde Naval, Vlissingen
Baujahr:	1981, Umbau zur Yacht 2015
Vermessung:	5.002 BRZ
Tragfähigkeit:	480 t
Länge:	141 m
Breite:	14,40 m
Tiefgang:	4,75 m
Passagiere:	60
Maschine:	2 × M.T.U.
Gesamtleistung:	15.446 kW
Geschwindigkeit:	26 kn
Klassifizierung:	Det Norske Veritas
Internet:	www.camperandnicholsons.com www.damen.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

Seenotrettungsboot des RNLI im Maßstab 1:20

Lebenslange Hilfe

Jedes Land hat seine eigene Seenotrettungsflotte, die bei den jeweiligen Schiffsmodellbauern extrem beliebt ist. Auch die englische RNLI hat ihr spezielles Design, das man auf Anhieb wiedererkennt. Manfred Sievers hat die LIFETIME CARE im Maßstab 1:20 im Programm. **SchiffsModell**-Autor Martin Kiesbye berichtet über Licht und Schatten des Bausatzmodells.

Nachdem immer mehr renommierte Baukastenhersteller verschwinden und die verbleibenden entweder Lieferprobleme durch asiatische Komponenten haben, dem Trend zu Einfachmodellen oder Ready-To-Run

folgen oder deren langfristige Verfügbarkeit zum Beispiel aus Altersgründen nicht gesichert ist, habe ich mich mit einigen für mich interessanten Baukästen eingedeckt, um auch diese Verknappung aufgrund der weltpolitischen Verwerfungen aussitzen zu können.

Nach der Fertigstellung meines letzten Projektes GREUNDIEK (**SchiffsModell** 04 und 05/23) hatte ich dann Lust, mal wieder ein schnelleres Boot und am besten eines der Seenotrettungs-Gilde zu bauen. Meine Wahl fiel auf den Baukasten eines Seenotrettungsbootes der

Text und Fotos:
Martin Kiesbye



älteren MERSEY-Klasse des britischen RNLI von Manfred Sievers im Maßstab 1:20. Bei den Originalen handelt es sich um die ersten schnellen Rettungseinheiten der Briten mit einer Länge von zirka 10 m an der Wasserlinie, welche in den 1980er-Jahren die vergleichsweise langsamen Vorgänger ersetzten.

Das Vorbild

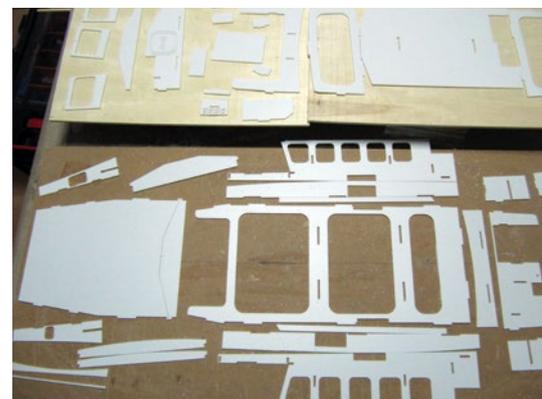
Der Prototyp wurde 1986 gebaut und ab 1988 wurden verschiedene Stationen mit diesem neuen Bootstyp ausgestattet. Es wurde hierbei mit Aluminium und GFK-Rümpfen experimentiert. Am Ende wurde ab 1990 GFK der Standard für diese Bootsklasse. Der Antrieb erfolgt über zwei Dieselmotoren von Caterpillar mit jeweils 210 kW, was die Boote zu einer Geschwindigkeit von 16 kn befähigt. Die Mannschaft beträgt sechs Seenotretter,

die maximale Aufnahmekapazität an Geretteten liegt bei beachtlichen 43 Personen. Der Tiefgang beträgt etwa 1 m – für Einsätze in flacheren Gewässern ist ein aufblasbares Schlauchboot an Bord.

Die Boote sind an das raue britische Küstenklima angepasst und können als Besonderheit nicht nur über Rutschen oder von Slipwagen gestartet werden, sondern sind durch die tief getunnelten Schraubenantriebe und Rumpfschienen auch in der Lage, auf den Strand aufzufahren, um dann wieder auf den Hänger genommen zu werden. Um in wassernahen Strandbaracken unterzukommen, sind auch alle Masten, Antennen und Geräteträger abklappbar ausgeführt. Insgesamt wurden 38 Boote gebaut; seit 2014 erfolgt der Tausch gegen die neue SHANNON-Klasse, aktuell

sind immer noch 12 Boote dieses Typs im Register der RNLI genannt.

Das Modell von Sievers soll die Bau-nummer 12-11 LIFETIME CARE darstellen, welche 2017 verkauft wurde. Ich habe dies für mein Modell übernommen, um die vorhandenen Beschriftungen verwenden zu können und dem Problem der Modellvarianten zu entgehen. Der Baukasten von Manfred Sievers ist eigentlich nur ein Bauteilesatz, da es weder eine spezifische Verpackung noch eine brauchbare Anleitung gibt. Neben dem GFK-Rumpf gibt es einen Generalplan und eine Bauteileübersicht – eine Anleitung oder Baufolgeinformationen sucht man vergebens. Für den erfahrenen Modellbauer war das bei den bisherigen Sievers-Modellen eine lösbare Herausforderung. In diesem Fall ist die Aus-



Statt einer Bauanleitung bleibt nur das Sortieren der Teile nach dem Generalplan



Mein Exemplar hatte einen starken Schaden am Heck



Das bewährte System von Nut und Feder versagt bei diesem Modell

führung der Frästeile aber so fehlerhaft, dass es schwierig ist, ein korrektes Modell damit zu bauen. Die Qualität der Teile ist ansonsten grundsätzlich okay und dem Preis des Baukastens entsprechend. In meinem Fall war der Rumpf allerdings im Bereich der Schraubentunnel im Heck stark beschädigt. Auch wenn es gut ist, dass es überhaupt noch interessante Baukästen in Deutschland zu kaufen gibt, ist diese Qualität bedenklich – zumal die Reparatur an dieser Stelle vergleichsweise komplex ist und echt keinen Spaß macht. Ansonsten ist der Lieferumfang fast komplett; man braucht im Wesentlichen nur noch die Motoren mit Reglern, ein Ruderservo und die Fernsteuerung plus Akku.

Der Antrieb

Ich habe mich bei den Motoren für Brushless-Antriebe der Roxxy-Baureihe von Multiplex entschieden, die bei der vorgesehenen Akkuspannung von 11,1 V (3s-LiPos) eine Leerlaufdrehzahl von zirka 12.000 U/min erreichen. Angesteuert von günstigen No-Name-30-A-Reglern, mit denen ich in der Vergangenheit gute Erfahrungen gemacht habe, sollte hier ausreichend Feuer im Ofen sein. Der Einbau der Wellenanlagen ist mit den

beiliegenden Schablonen kein großes Problem. Letztendlich kommt es hier aber auf genaues Arbeiten an, um später mit den getunnelten Propellern und Rudern keine Probleme zu bekommen. Die Motorträger und auch die Grundplatten für die Elektronikkomponenten sind nicht im Baukasten vorgesehen; ich habe mich hier für mehrlagige Polystyrol-Platten entschieden, wobei die Befestigungsbohrungen für die Motoren mit ausreichend Spiel für leichte Justage nach dem Einbau versehen sind.

Neben dem Antrieb bekommt dieses Modell nur eine fernsteuerbare Navigationsbeleuchtung inklusive Suchscheinwerfer und als Besonderheit einen abklappbaren Geräteträger. Die Antriebe werden über meinen Computer-Sender (Futaba FX-20, 2,4 GHz) optional mit dem Ruder gemischt. Bei vollem Ruderausschlag läuft nur der äußere Motor, im Stand dreht das Modell durch gegenläufige Motoren „auf dem Teller“.

Da der Rumpf bereits mit dem Deck versehen ist und ich noch auf die Lieferung der Motoren warten muss, geht es erstmal mit den Aufbauten weiter. Dass es bei Sievers keinen Bauplan gibt, muss

man wissen. Dies ist aber eigentlich kein Problem, da die Teile meist klar zuzuordnen und auch gut passend sind. Leider ist dies bei diesem Baukasten absolut nicht der Fall. Und wenn mein Ehrgeiz, es doch fertig zu bekommen, das nicht verhindert hätte, hätte ich das Paket dem Hersteller zurückgeschickt.

Nut und Feder

Wie andere auch, arbeitet Manfred Sievers mit Feder-Nut-System, was üblicherweise für korrekte Positionierung sorgt und bei intelligenter Ausführung auch Verwechslungen und Fehlmontagen vermeidet. In diesem Fall sind die Nuten aber mit 2,4 mm viel zu groß für die 1,5 mm dicken Polystyrolplatten. Damit kann von genauer Positionierung keine Rede mehr sein, abgesehen von der notwendigen Füll- und Spachtelarbeit. Aufgrund der Komplexität der Aufbauten und des fehlenden Bauplans sind eventuelle Fehler erst nach dem Verkleben an späterer Stelle zu erkennen.

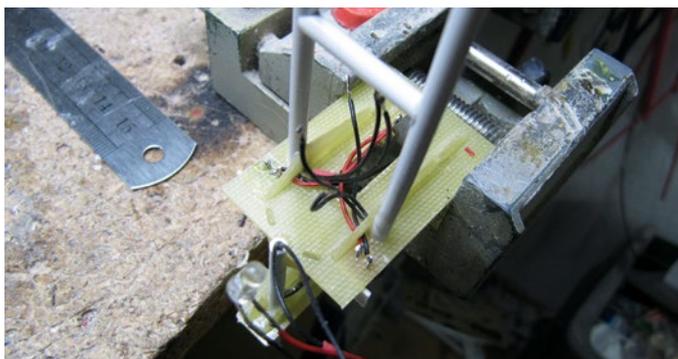
Die Abstände beziehungsweise Breiten passen nicht zusammen und ohne erhebliche Nacharbeit lassen sich einige Komponenten gar nicht zusammenfügen. Im hinteren Bereich sind Teile



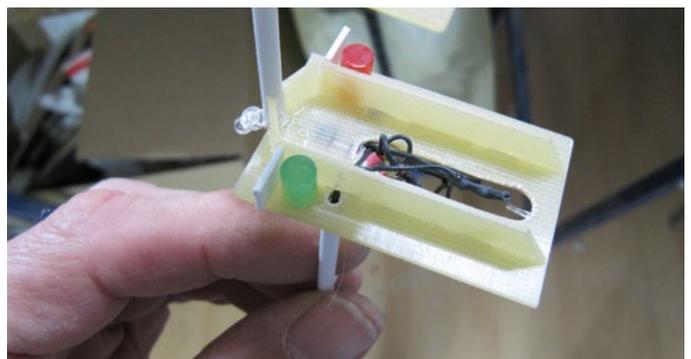
Überall treten Ungenauigkeiten auf, es passt hinten und vorne nicht



Andererseits ist eine überraschende Fülle an Details beigelegt



Beim abklappbaren Geräteträger wird die Stromverteilung im Radar versteckt



Das ermöglicht eine schlanke Stromversorgung der nautischen Beleuchtung

enthalten, die es laut Plan und zu Rate gezogenen Originalfotos gar nicht gibt, andererseits fehlen wesentliche Teile oder es ist auf Basis der bestehenden Konturen kein Zusammenhang erkennbar. Es liegen Teile dabei, die auf dem beiliegenden Übersichtsplan anders aussehen und über Nuten zum Verkleben verfügen – das Gegenstück hat auch diese Nasen, nur das Teil die passenden Nuten nicht. Einige Teile sind offensichtlich in sich spiegelverkehrt gefräst und insgesamt ist es unmöglich, hier die Teile dem Generalplan zuzuordnen. Dass dieser in Teilen auch abweichend von Originalfotos ist, mag eventuell dem Prototypenstatus der Modellgrundlage zuzurechnen sein. Hilfreich für den Bau des Modells ist das jedenfalls nicht.

Jetzt ist es natürlich möglich, anhand der im Netz verfügbaren Fotos und ein bisschen Improvisation ein logisches Gerüst zu bauen. Aber ohne intensive Recherche der zusammengesuchten Bilder und der entsprechenden Erfahrung kann man nur scheitern. Und bei allen positiven Anmerkungen zum Baukasten, die auch noch kommen, gibt es für die Teileausführung der Aufbauten eine Zensur in ein glattes Mangelhaft.

Der Geräteträger

Um mich zwischendurch wieder abzuregen und die Wartezeit für die Verklebungen der Aufbauten zu überbrücken, habe ich mich als Nächstes an den Geräteträger gemacht. Da meine Modelle idealerweise immer etwas Besonderes haben sollen, sollte hier der Geräteträger wie im Original abklappbar ausgeführt sein. Auch wenn diese Baugruppe ebenfalls ohne Fotos aus dem Internet kaum korrekt zu erstellen ist, sind hier die Teile in brauchbarer Form enthalten – angefangen von der Halterung aus Messing-Ätzteilen über die Plattformen aus GFK bis hin zu vernünftigen Lampenkörpern. Diese können mit Mini-Glühlampen bestückt werden – da ich aber meinen Standard (entsprechende farbige LEDs, hier in 5-mm-Version mit flacher Oberseite) verwenden wollte, wandern diese in die Grabbelkiste.

Die Kombination aus abklappbarem Mast und funktionierender Beleuchtung ist nicht ganz trivial; letztlich habe ich aus Gewichts- und Platzgründen auf einen rotierenden Radaremitter verzichtet und konnte damit den von unten ausgehöhlten Radarmotor als Unterbringung für die Stromverteilung nutzen. Da auch beim Original die Stromversorgung



Kleine Fehlerrückmeldung: Die Ausfräsungen für Geräteeinbauten sind zu groß

TECHNISCHE DATEN

LIFETIME CARE

Maßstab:	1:20
Länge:	597 mm
Breite:	201 mm
Tiefgang:	50 mm
Preis:	286,- Euro
Bezug:	www.modellbau-sievers.de

— Anzeige



Handsender HS12 & HS16

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

- 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

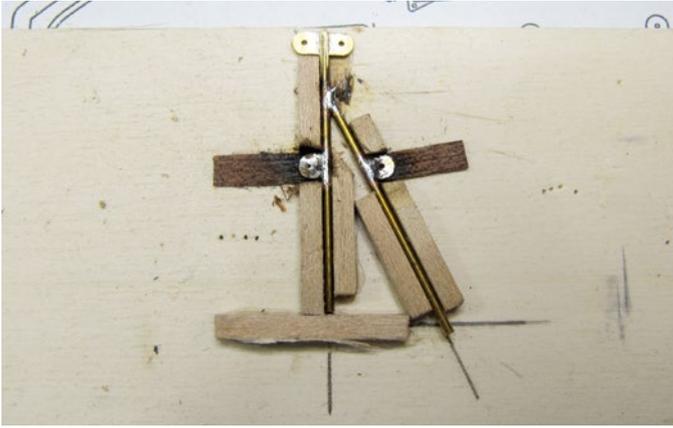
Soundmodul SMM

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

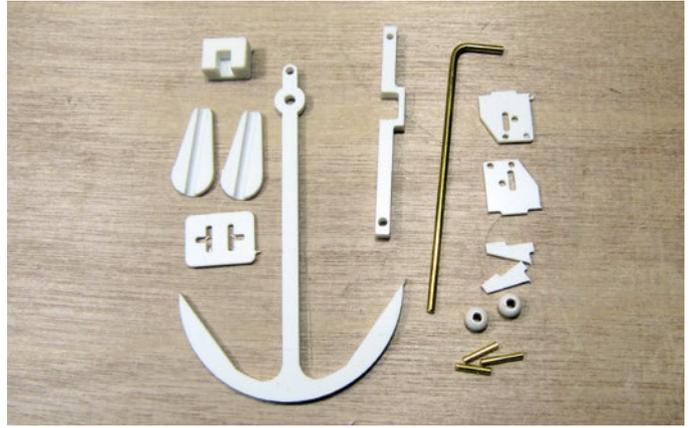
- drei Motorsounds zur Auswahl, aus Originalaufnahmen abgemischt für Seenotrettungskreuzer, Fischkutter und Hafenschlepper
- Originalaufnahmen von Anlasser, Typhon, Bugstrahlruder, Ankerwinde, Schiffsglocke, Motoralarm
- drei Hafenkulissen zur Auswahl: Industriehafen, Fischereihafen und Wellengeräusche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

Servonaut





Eine selbst konstruierte Lötvorlage – nicht schön, aber funktionell



Der Anker wird aus vielen sehr detaillierten Bauteilen zusammengesetzt

außen am Mast verlegt ist, habe ich das in ähnlicher Weise auch beim Modell realisiert. Aus Gewichtsgründen sind die Masten aus Kunststoffröhrchen – zudem geben diese bei Berührung etwas nach, was im späteren Betrieb vermutlich auch kein Nachteil ist.

Dem aufmerksamen Leser könnte auffallen, dass ich auf die Stabilisierungsbügel des Geräteträgers verzichtet habe. Aufgrund der Lagerung und der etwas flexiblen Ausführung des Geräteträgers war es nicht möglich, hier eine optisch akzeptable Lösung zu finden, da schon die kleine Lagertoleranz für einen Versatz an der Schutzscheibe von 3 mm sorgt – was dann schlicht mies aussieht. Deswegen habe ich auf diese zusätzliche Komplexität zugunsten der Optik verzichtet.

Zwischenzeitlich konnte dann mit vielen Nacharbeiten das Oberteil erstellt werden und bei der weiteren Detaillierung zeigt sich die andere Seite der Sievers-Baukästen: Eine teilweise schon extreme Detailverliebtheit bei einigen Ausrüstungsteilen. Wenn man denn Ort und Sinn des Ausrüstungsteils ermittelt hat, freut man sich immer wieder über

nette Details und hilfreiche Kleinteile, die zum Beispiel aus dem 3D-Drucker stammen. Andererseits finden sich auch immer noch einfache Resin-Gussteile von fragwürdiger Qualität, um dann auch gleich wieder auf fein geätzte Ösen und Beschläge zu stoßen.

Dass das Modell auf dem Prototypen zu basieren scheint und beim Original fast jedes Boot eine etwas andere Ausführung wie abweichende Gerüstgeometrie beim Geräteträger oder andere Scheibenausführung und unterschiedliche Rellingkonstruktionen darstellt, ist dem Baukasten natürlich nicht anzulasten – dass aber die Ausführung partiell noch nicht mal zum Referenzmodell passt, ist schon fragwürdig. Ich gebe mir wirklich Mühe, diesen Baukasten nicht ungerecht zu bewerten oder unreflektiert zu zerreißen. Aber an allen Stellen trifft Detailverliebtheit in der Konstruktion auf handwerkliche Defizite.

Grundsätzliche Fehler

Die Aufbauten haben ausgefräste Öffnungen für die diversen Gerätschaften, die ebenfalls teilweise aufwändig konturfräst beiliegen – aber warum sind die Einbauten viel zu klein und die Öffnun-

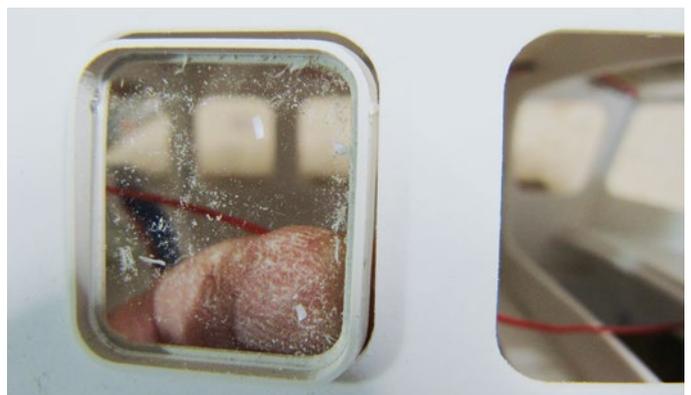
gen zu groß gefräst, sodass rundherum so viel Spiel ist, dass eine Verklebung kaum möglich ist? Die Rellingstützen werden aufwendig gelötet und es liegen sogar zwei unterschiedliche Biegevorlagen bei. Aber die Durchzüge der beiliegenden Fertig-Rellingstützen stimmen nicht mit der Lötvorlage und deren Höhen überein. Und wenn man die beiliegenden runden Rellingstützen nach Generalplan kürzt, sind diese 7 mm zu kurz.

Der Anker ist mit vielen Einzelteilen versehen, die Einfräsung der Spaten ist aber für die Materialstärke des Ankers zu schmal. Die Trimmklappen sind sehr detailliert beigelegt und wegen der nicht unerheblichen Belastung im Betrieb aus Messing – aber die Befestigung am Rumpf soll mit einer dünnen Kunststoffplatte und Klebefläche von 2 x 3 mm halten?

Die Notausstiegs- beziehungsweise Geräteraumklappen haben Einschnitte für die Messingscharniere – nur sind die Schlitzte viel zu breit zum Einkleben und die Scharniere zum Auf- und nicht Reinkleben konstruiert. Die Verstärkung des vorderen Deckshauses ist aus einem Stück und soll um die Unterkonstrukti-



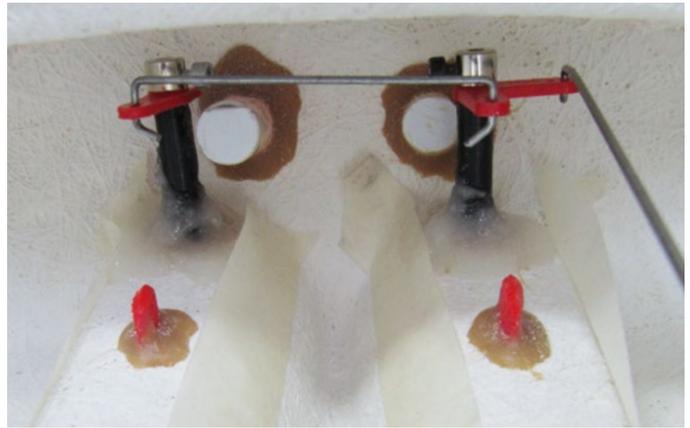
So, wie die Verstärkungen des vorderen Aufbaus gedacht sind, funktioniert es nicht



Die Seitenfenster sind aufwendig konstruiert, aber leider zu klein



Zur Fertigstellung des Aufbaus sind größere Mengen an Spachtel nötig



Die Kreuzschlitzschrauben an den Ruderachsen sind durch Inbusschrauben ersetzt

on gebogen werden. Abgesehen davon, dass das nie funktioniert, passt der Winkel dieses Teils nicht zu dem vorgegeben Winkel der Unterkonstruktion, kann also niemals passen. Und dass der Einschnitt beim Herunterfalten auch noch zu einer Materialüberlappung führen würde und die Konstruktion damit nie jemand geprüft haben kann, macht es nicht besser.

Die Scheiben sind sehr aufwendig hergestellt: Es gibt einen Innenrahmen,

die Scheibe und einen Außenrahmen; von der Idee her also top – aber leider ist der Rahmen viel zu klein und kann fast nicht befestigt werden. Interessanterweise passen die Frontrahmen übrigens perfekt, nur die seitlichen Rahmen sind zu klein für die Ausfräsungen. Das zeigt zum einen, dass es nicht am Modellbauer liegt und zum anderen, dass Hersteller Sievers durchaus weiß, wie es geht, es hier aber in der Ausführung gescheitert ist.

Das Problem der zu großen Ausschnitte ist übrigens nicht nur, dass das Verkleben nur mit „Luftbrückenklebung“ zu realisieren ist, sondern auch, dass schon bei leichtem Versatz der extrem schmale Deckrahmen den Spalt nicht mehr füllt und dieser damit von außen sichtbar ist. Da beide Teile auch noch eine andere Farbgebung haben, funktioniert auch das Übertupfen oder mit Farbe auffüllen nicht. Dass viele der Kunststoffscheiben keinen Schutzüberzug, dafür aber

Anzeigen

Hauptstr. 37
92718 Schirmitz
Tel. 0961 6345436

www.GB-Modellbau.de

GB-Modellbau

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

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

Wir haben keinen Katalog in gedruckter Form !!

RACING Auto-, Schiffs- & Flug MODELLBAU
Tel. 081 / 785 28 32

Chirchgass 9
CH - 9475 Sevelen

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

Jetzt bestellen
Grundlagen, Technik, Praxis-Tipps

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

ARKWOOD O.C. König

Holzleisten und Brettchen für den anspruchsvollen Modellbauer

Schlossring 12, D-72290 Lossburg
Tel: 074 46-36 19, Fax: 91 62 70
arkwood@t-online.de

Besuchen Sie uns auf unserer Shopseite www.arkwood-lossburg.de

Funkfernsteuerungen – Modellbauartikel –

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

Groupner
robbe
Futaba
SIMPROP
MULTIPLEX
krick
aeronaut

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

AK-1 **WOLTMAN**

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

Kratzer, Schnitte und irgendwelche Klebefäden hatten, fällt dann auch schon nicht mehr ins Gewicht.

Lackieren

Irgendwann sind dann aber alle Fehler und Passungenauigkeiten korrigiert und es geht ans Lackieren. Ich verwende wie immer Revell Aqua Color mit der Airbrushpistole – funktional nicht die beste Lösung, aber dafür weitgehend geruchsneutral und in vielen Farben problemlos erhältlich. Beim Unterwasserschiff gibt es beim Original prinzipiell zwei Varianten: entweder in Hellgrau/Silber (für außerhalb des Meerwassers gelagerte Boote) oder in Dunkelrot (für dauerhaft im Wasser liegende Versionen). Da ich dunkelrot unempfindlicher finde und auch das Vorbild den geschützten Rumpf hatte, war die Entscheidung schnell getroffen. Die markanten umlaufenden Farbstreifen (gelb/rot) habe ich lackiert, alternativ wäre die Verwendung von schmalen Klebebändern vermutlich einfacher und mit weniger Nacharbeit verbunden gewesen.

Leider war auch bei der Lackierung des Rumpfs Frust angesagt: Zum einen ist dieser nicht symmetrisch und die Positi-

on der Schraubentunnel zu den Spritzleisten (ich glaube, „Spray Rail“ versteht hier jeder besser) zu den Kufen ist um bis zu 4 bis 5 mm abweichend, was in diesem Maßstab extrem viel ist. Dadurch ist die Wasserlinie vom Heck aus gesehen nicht waagrecht. Zum anderen hat sich – trotz vorheriger Reinigung mit Isopropylethylen – auf einer Seite die Farbe beim Abziehen der Abklebestreifen großflächig gelöst, sodass hier aufwendiges Beilackieren notwendig war. Wenn ich wegen der erheblich geringeren Luftbelastung (meine Partnerin reagiert auf lösungsmittelhaltige Dämpfe extrem mit Husten) nicht diese wasserlöslichen Lacke nehmen müsste, wäre jetzt wieder mal der Zeitpunkt einer Neuorientierung dagewesen.

Allerdings habe ich den Grund dafür gefunden: Die verwendete Grundierung soll nicht auf Kunstharzlacken verwendet werden und vom Verhalten könnte der Gelcoat des GFK-Rumpfs zu dieser Produktgruppe zählen. Leider stand dies nicht im Verkaufstext der Grundierung, sondern nur im Kleingedruckten auf der Flasche (was man dann eben häufig erst liest, wenn man schon Stress hat). Im örtlichen Baumarkt habe ich mir jetzt für

teures Geld eine kunststoffspezifische Grundierung gekauft und werde jetzt zwei Teststücke mit den beiden Grundierungen vergleichend testen.

Besatzung

Zwischenzeitlich hatte ich mir Gedanken über die Besatzung gemacht. Da ich unbemannte Boote eher langweilig finde und „Geisterschiffe“ irgendwie unrealistisch sind, heuere ich normalerweise Fremdarbeiter wie Soldaten oder Bauarbeiter auf meinen Modellschiffen an. In diesem Fall bin ich bei der Recherche auf einen Anbieter im Internet gestoßen, der in kleinerem Maßstab ein Set von sieben britischen Seenotrettern angeboten hatte. Aber es wurden mir – 3D-Druck sei Dank – problemlos drei Besatzungsmitglieder im gewünschten Maßstab geliefert. Es handelt sich hierbei um im SLA-Verfahren hergestellte Figuren. Man bekommt die Figuren noch mit dem Stützmaterial geliefert und muss dieses dann vor dem Lackieren vorsichtig entfernen. Ich bin von der Qualität angetan und auch das Lackieren war mit entsprechender vorheriger Grundierung problemlos, auch wenn ich nie das Niveau der Airbrush-Künstler aus dem Fantasy-Figuren-Bereich erreichen werde.



Mangels Haftung löste sich der Lack beim Abziehen der Klebestreifen mit ab



Die Besatzung ist im SLA-Druck hergestellt, wo das Stützgerippe noch abgelöst werden muss



Langsam wird es. Die Besatzung und viele Kleinteile sind lackiert



Mit den No-Name-Fahrtreglern habe ich bisher gute Erfahrungen gemacht

Aber da ich keine Ausstellungsmodelle, sondern Funktionsmodelle für den Teich baue, hat für mich der optische Eindruck in einer gewissen Entfernung Priorität. Das Verteilen und Befestigen der teilweise sehr attraktiven Ausstattungsteile stellt dann keine Herausforderung dar. Lediglich die Reling ist wieder etwas kritisch, da sie nicht im Deck eingeklebt, sondern an senkrechten Leisten befestigt wird; da diese nur 5 mm hoch sind, multiplizieren sich kleinste Ungenauigkeiten bei den viel längeren Relingstützen, sodass hier „zartes Kaltverformen“ der Stützen nötig ist.

Der Einbau der Ruderanlage gestaltete sich dann wieder unschön: Zum einen ist der Einbau nicht ganz trivial und ich habe dabei zwei der gerade erst angeklebten Relingstützen wieder abgebrochen. Merke: Erst innen alles fertig machen und dann erst die Reling ankleben. Zum anderen sollen die Anlenkhebel an den Ruderachsen mit Kreuzschlitzschrauben fixiert werden. Bekannterweise muss man bei Kreuzschlitzschrauben einen nicht unerheblichen Druck auf den Schraubenkopf ausüben, was

dann dazu führt, dass man den Ruderker extrem belastet (zumal kein Platz für eine „Gegenhand“ da ist) und bei mir zu erstem Knirschen der Epoxydverklebung geführt hat. Also habe ich die Kreuzschlitzschrauben durch Inbuschrauben ersetzt, sodass man das nötige Anzugsmoment aufbringen kann, ohne nachkleben zu müssen. Natürlich wäre es noch pfiffiger gewesen, die Schrauben gleich zu ersetzen – das hätte mir das Nachkleben erspart. Ob man das jetzt dem Baukasten anlasten kann, weiß ich nicht, aber Nachahmer sollten das gleich korrigieren.

Doch ein schönes Modell

Am Ende war die Reling komplett und mit Gummibändern durchgezogen. Ich verwende grundsätzlich Gummibänder aus der Kleinwarenabteilung des Supermarktes, um Abspannungen oder wie hier eine Seil-Reling darzustellen, da es immer gespannt aussieht und eine Berührung oder ein Hängenbleiben mit dem Ärmel nicht gleich für einen Werftaufenthalt sorgt. Auch die sehr gute Beschriftung aus geplotteten Buchstaben und das RNLB-Logo sind als Klebebild aufgebracht. Und so muss man am

Ende konstatieren, dass das Rettungsboot der MERSEY-Klasse von Manfred Sievers hier echt gut aussieht.

Der obligatorische Badewannentest zeigt noch ein wenig Bedarf an Ballast, aber der Antrieb machte in der Badewanne ordentlich Druck, sodass ich es kaum erwarten konnte, zum Vereinsgewässer zu fahren und das Boot im Freien zu testen. Bei etwas kabbeligem Wasser konnte das Modell zeigen, dass es ähnlich stabil lief wie das Original.

Auch ohne die getrennte Ansteuerung der Motoren waren relativ enge Kurven möglich und das Drehen auf dem Teller ebenfalls. Allerdings musste dazu die Begrenzung der Rückwärtsfahrt auf 30 % herausgenommen werden. Die Bilder aus dem Frühjahr zeigen ein super Fahrbild – wobei die Motoren nach einer Akkuladung noch nicht mal handwarm waren, sodass hier mit anderen, vernünftigen Schrauben sicher noch mehr rauszuholen wäre. Andererseits läuft das Modell auch so „scale“ und macht eine echt gute Figur. Hierfür Respekt an Manfred Sievers für das letztendlich schöne Modell. ■



Das Schiff ist fertig, die Besatzung ist an Bord gegangen



Das Wellenbild und das Fahrverhalten sind ziemlich vorbildgetreu



Der Anblick des fertigen Modells entschädigt für die Mühen des Baus



Historischer Schiffsmodellbau in Dieburg

Von Paris bis hinter Wien

Text und Fotos:
Matthias Schultz

Einmal im Jahr treffen sich die Mitglieder des Forums für historischen Schiffsmodellbau und Geschichte sowie immer auch gleichzeitig der Arbeitskreis historischer Schiffbau zu seiner Vorstandssitzung. In diesem Mai war Dieburg nahe Frankfurt am Main der zentral gelegene Ort dieser Zusammenkunft von rund 20 zumeist schon etwas älteren Herren. Wobei einige selbstverständlich auch ihre Damen als Begleitung mitgebracht hatten. **SchiffsModell**-Autor Matthias Schultz berichtet.

Die mit Abstand weiteste Anreise hatte Modellbaukollege Stefan Ferschich aus Oggau am Neusiedler See, südöstlich von Wien und unweit der Grenze zur Slowakei gelegen. Rund 800 km und 12 Stunden Fahrt hatte der Österreicher auf sich genommen, um erstmals an diesem Treffen von durchweg hochkarätigen Modellbauern aus dem deutschsprachigen Raum teilnehmen zu können. Mit dabei: Sein seit 2018 im Bau befindliches und auf Spanten gezeugenes Modell der ROYAL GEORGE von 1715. Ein Mammutprojekt im Maßstab 1:48, das einmal rund 1.700 mm in der

Länge sowie 1.350 mm in der Höhe gemessen wird. Der 50-jährige Stadtgartenleiter hat natürlich vor dieser Aufgabe, die ihn wahrscheinlich auch noch die kommenden Jahrzehnte ausfüllen wird, bereits einige andere Modelle vollendet. Zu nennen wären da die HMS EAGLE von 1820, auf welcher der berühmte englische Naturforscher Charles Darwin seine Erkundungsreisen unternommen hat, oder die holländische STEENBERGEN von 1664.

Doch sein aktuelles Projekt geht er im Gegensatz zu den vorangegangenen Baukastenmodellen ganz anders an: Eine intensive Recherche begleitet sein Projekt,

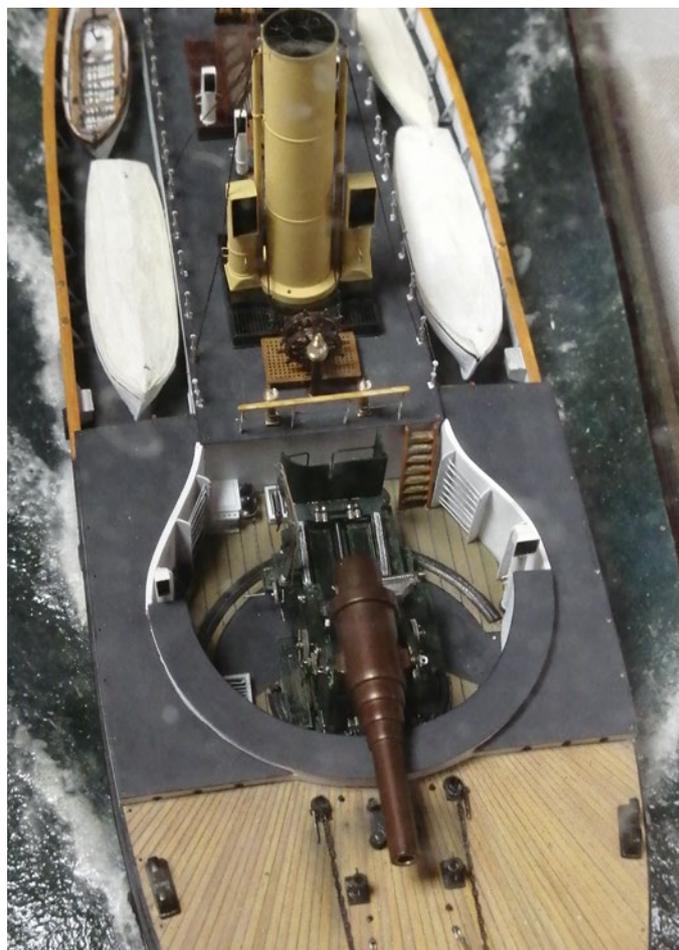
akribisch trägt er alles an Informationen und Fachliteratur zusammen, was er zu diesem Thema auftreiben kann. Rund 300 Seiten Text hat er selbst schon verfasst. Die gesamte Vorgeschichte, welche bereits im Jahr 1600 beginnt, und die anschließende Historie des Hannoveraner Modells, auf das er sich primär bezieht, hat er bis ins Jahr 1750 als ein sehr langes Leporello zusammenggetragen. In diesem werden die einzelnen Phasen als Balkendiagramm veranschaulicht. Sein bevorzugtes Baumaterial ist das ausgesprochen harte Buchsbaumholz. „Ich mag es wegen der sauberen, scharfen Kanten, die sich damit herstellen lassen.“, verrät er. „Die sind so



Stefan Ferschich war das erste Mal dabei, um sein Modell der ROYAL GEORGE vorzustellen



Ingo Oses SOVEREIGN OF THE SEAS, das erste 100-Kanonen-Kriegsschiff der Welt



Das Panzerkanonenboots SMS WESPE von Eberhard Falck glänzt mit vielen Details

scharf, dass ich mich auch schon an ihnen beim Abschleifen geschnitten habe.“

Feine Details in kleinem Maßstab

Die zweitweiteste Anreise hatte Eberhard Falck hinter sich. Er lebt heute als Professor in Paris und kam damit auf fast 600 km. Klar, dass der gebürtige Darmstädter den Aufenthalt auch dazu nutzte, seiner alten und gleich um die Ecke gelegenen Heimatstadt mal wieder „Salut!“ zu sagen. Gut unter Glas verpackt, hatte er sein im recht winzigen Maßstab 1:160 gefertigtes Modell des preußischen Panzerkanonenboots SMS WESPE von 1876 mit im Gepäck. Ein an Detailreichtum trotz der Größe kaum zu überbietendes Meisterstück. Selbst winzigste Elemente wie die Riemen in den locker auf einem Korken platzierbaren Beibooten hat er vorbildgerecht umgesetzt. Nach etwas Herumprobieren sind diese als lasergeschnittene und aus jeweils drei Lagen mit Zaponlack verklebte Holzteile entstanden, um ein dreidimensionales Profil zu erzeugen. Die Rundungen wurden dann mit Lack aufgebaut und anschließend holzfarben bemalt. Das Band um das Blatt wurde mit einem 0,1 mm breiten Faserschreiber simuliert.

Keine so lange Anreise hatten die anderen Teilnehmer aus deutschen Gefilden zu bewältigen. Ingo Oses aus Wärschenbeuren östlich von Stuttgart kam mit seinem ebenfalls noch im Bau befindlichen Modell der SOVEREIGN OF THE SEAS. Das englische Kriegsschiff lief als erstes 100-Kanonen-Kriegsschiff der Welt unter König Karl I. von England im Oktober 1637 in Woolwich vom Stapel. Das bis dahin größte und schwerste Schiff der Geschichte war gleichzeitig auch das erste Schiff mit drei stufenlos durchgehenden Decks. Konstruiert von Schiffbaumeister Phineas Pett, der bereits für Jakob I. von England 1610 das bis dahin größte Schiff, die PRINCE ROYAL mit 55 Kanonen, gebaut hatte, musste der Monarch zur Finanzierung des neuen Schiffbauprojekts eine eigene, natürlich von der Bevölkerung sehr angefeindete Schiffssteuer einführen.

Wie die gleich bei ihrer Jungfernfahrt am 10. August 1628 gekenterte und sofort gesunkenen WASA hatte auch dieses Schiff Stabilitätsprobleme, allerdings nicht ganz so gravierende. 1651 wurde es zurück in die Werft gebracht, um seine Stabilität zu verbessern. Es wurden die

über die Back, die Kuhl und das Achterdeck angebrachten Gratingdecks, die im Gefecht die Geschützmannschaft vor herabfallenden Teilen der Takelage schützen sollten, entfernt. Dadurch verlagerte man den Schwerpunkt weiter nach unten, wodurch das Schiff wesentlich stabiler wurde. Oses noch im Werden befindlicher, aber im vorderen Bereich auch schon reichlich mit vergoldeten Figürchen verzierter Nachbau im Maßstab 1:72 basiert übrigens auf den Plänen des NMM in Greenwich.

Forumsprojekt PHANTOM

Robert Volk, der alle zwei Jahre das dann regelmäßig in Augsburg stattfindende Treffen des Forums organisiert, brachte sein gleichfalls noch nicht vollendetes Modell des amerikanischen Lotsenschoners PHANTOM im Maßstab 1:50 mit. Der 69-Jährige erfahrene Schiffsmodellbauer leitet seit mehreren Jahren anhand dieses kleinen Modells andere Modellbauer im Forum im Online-Kurs-Verfahren durch die einzelnen Bauabschnitte. Er gibt viele verschiedene handwerkliche und praktische Tipps, die den Bau eines Scratch- oder Bausatzmodells erheblich vereinfachen.



1) Robert Volk brachte sein noch nicht vollendetes Modell des amerikanischen Lotsenschoners PHANTOM mit.
2) Er gibt mit seinem Modell Online-Kurse im Forum, darum ist noch nichts verklebt



3) Uwe Irmschers mit seiner SANTA MARIA, mit der Columbus 1492 Amerika wiederentdeckte.
4) Die SANTA MARIA ist sehr detailliert und mit Besatzung ausgestattet

Für den leichteren Transport und die Demonstration ist daher sein Modell auch noch in die meisten seiner Einzelteile zerlegbar, erst bei der Endmontage werden dann alle Bestandteile mit Leim dauerhaft verbunden sein.

Vollendet hingegen ist die SANTA MARIA des aus dem Erzgebirge angereisten Uwe Irmschers. Mit dem Flaggschiff gelangte Christoph Kolumbus 1492 zwar nicht als erster Europäer nach Amerika, löste mit seiner Wiederentdeckung des Kontinents aber dessen Kolonisierung und wirtschaftliche Ausbeutung aus. Das robuste Schiff hieß ursprünglich LA GALLEGA („Die Galicierin“) nach der Region, in der es erbaut worden war. Wie das Original einmal ausgesehen hat, weiß heute keiner mehr. Kolumbus selbst bezeichnete es stets nur mit dem Wort „Nao“, Altspanisch für „Schiff“. Vom Aufbau her scheint es sich dabei anhand der zeitgenössischen Beschreibungen um eine Karavelle gehandelt zu haben, ihre Besegelung hingegen ähnelte mehr der einer Karacke.

Ein Problem, dem sich auch Modellbauer Manfred Feuerer aus Michelstadt im Odenwald gegenüber sieht. Denn auch sein Modell begann einmal als Karacke, doch wegen historischer Ungenauigkeiten wechselte er bei dem noch im Bau befindlichen Projekt auf den Schiffstyp Kogge. Auch dies ist kein ganz klar definierter Rahmen, nutzten doch dieses Wort viele Völker und Zeiten, um einfach schlicht ein Schiff zu bezeichnen. Bei Modellbauertreffen hingegen konnten ihm seine Kollegen einige hilfreiche Tipps geben, was zum Beispiel die Gestaltung der Mars angeht. Statt von ihm schön eingefasster runder Löcher in deren Boden sind nämlich schlichte Schlitze oder Gatts viel zweckmäßiger, wird so doch ein Scheuern oder Schamfilen der Taue viel besser verhindert.

Lange Geschichte eines Einhorn

Das Modellbauertreffen organisiert hat Alexander Garte. Der 76-jährige Dieburger hatte seine UNICORN von 1794 mit in den Veranstaltungssaal einer Gaststätte gebracht, in dem auch der regelmä-

ßige Stammtisch der Modellbauer dieser Region sonst stattfindet. Dieses Modell hat er bereits vor über 40 Jahren einmal angefangen, dann aber eine lange Pause eingelegt, um dann vor gut 20 Jahren wieder damit anzufangen und es schließlich doch noch zu vollenden. Seinen Wiedereinstieg in das Hobby bezeichnet er als einen schwierigen Neustart. Die Anstrengungen, auch ein vernünftiges Ergebnis zu erzielen, waren für ihn nicht ohne. Er bedauert es dabei, von dem, was er vor vielen Jahren einmal gebaut hat, heute keine Fotos mehr zu besitzen. Ein Fehler, den er bei seinem Nachfolgeprojekt nicht mehr machen wird.

Die SPHYNX von 1775 im Maßstab 1:48 ist ebenfalls ein „Kind“ des Forums. Alexander Matvijets aus Neckargmünd stellte nämlich nicht nur sein eigenes Schiff dort vor, sondern gibt den interessierten Kollegen gerne Schützenhilfe beim Anfertigen seines „Semi-Bausatzes“. Das 20-Kanonen-Schiff wurde im Original von Sir John William, Surveyor der englischen Marine, im Jahre 1773 ent-



Alexander Garte hatte seine UNICORN von 1794 mitgebracht



Das Modell wurde mit 20 Jahren Arbeitspause fertiggestellt



Alexander Matvijets SPHYNX im Maßstab 1:48. Daneben sein Kutter LURCHER



Karl Weinmann hat sich auf die sektionsweise Darstellung der LE BONHOMME RICHARD konzentriert

worfen. Matvijets selbst baut heute auch noch parallel an dem Kutter LURCHER. Der gehörte einst zur FERRET-Class und war einer der ersten, welche die Royal Navy nach eigenen Entwürfen gebaut hatte, beziehungsweise in privaten Werften bauen ließ. 1763 hat Thomas Slade seine Entwürfe dem Navy Board vorgestellt. Das Typschiff FERRET selbst wurde in Chatham, die LURCHER in Deptford gebaut. Mit 50 Fuß Länge, 6 x 3-Pfündern und 30 Mann Besatzung waren die beiden auch nahezu die kleinsten Einheiten, welche gegen Schmuggler in der Irischen See eingesetzt wurden. Sein Beweggrund für diese etwas kleine-

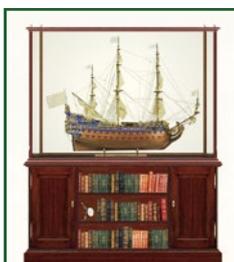
re Geschichte: „Ich wollte schon seit langem ein Modell, das auch getakelt noch in mein Wohnzimmer passt.“

Scheibchenweise Schiffe

Karl Weinmann aus Nastätten hat sich aus demselben Grund gleich auf die sektionsweise Darstellung seines favorisierten 74-Kanonen-Schiffs LE BONHOMME RICHARD konzentriert. Am 4. Februar 1779 wurde das Kommando über dieses Schiff von König Ludwig XVI. an Kapitän John Paul Jones übergeben und den USA für ihre Unabhängigkeitskriege gegen England zur Verfügung gestellt. Zu Ehren von Benjamin Franklin, diplo-

matischer Vertreter der USA in Paris, welcher zuvor das Buch „Poor Richard's Almanac“ (französisch „Les Maximes du Bonhomme Richard“) veröffentlicht hatte, wurde es auf diesen etwas ungewöhnlichen Namen getauft. In seinem heimischen Esszimmer stehen nun schon drei Querschnitte dieses großen Kriegsschiffes, ferner einer von einem 36er und einer von einem 18er. Das Maximale, was er noch zulässt, ist ein Halbmodell, sprich die hintere, reich verzierte Heckpartie der LE REQUIN. Aber auch dieses Modell war einfach schon zu groß für den Weg nach Dieburg, im Maßstab 1:36 passte es einfach nicht mehr in sein Auto.

Anzeige



Exklusive Echtholz-Vitrinen nach Wunsch und Maß aus Meisterhand

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

www.vitrinen-hesemann.de





Diese königliche holländische Jacht von 1767 stammt ebenfalls von Karl Weinmann



Jörg Gebhardt war unter anderem mit einem TID TUG von 1942 angereist

Ein Problem, das Jörg Gebhardt, pensionierter Geschichtslehrer aus dem nahegelegenen Kelkheim und 76 Jahre alt, nicht hat. Denn er baut prinzipiell im Maßstab 1:35 und daher auch stets nur im Original recht kleine Schiffe. Denn alle seine rund 100 Werke sind Fahrmodelle und deshalb grundsätzlich auch im Auto zum rund 12 km von seinem Wohnort entfernten Vereinsgewässer zu transportieren. Nach Dieburg war er mit vier Schiffchen angereist, darunter ein TID TUG von 1942. Diese Schlepper waren englische Kriegsbauten, ausgeführt von einer eigentlich nicht auf den Schiffbau ausgelegten Fabrik. Ihre in Segmentbauweise entstandenen Rümpfe sehen daher auch etwas kantig aus, waren dafür aber als erste komplett geschweißt. Rund 180-mal gefertigt, waren diese im Nahen und fernerer Osten durchaus auch mit Öl befeuerten Dampfer über den Krieg hinaus noch lange im Einsatz. Gebhardts Modell hingegen setzt umweltbewusst auf Elektrizität. Zwei Bleigel-Akkus mit jeweils 6 V treiben den kleinen Motor

an, Fahrregler und Hupe ergänzen die Ausstattung. Und natürlich ein Dampfgenerator, der neben Rauch auch ordentlich Gestank erzeugt.

Alte Liebe rostet nicht

Joachim Müllerschön aus Großbottlingen hatte seine AMERIGO VESPUCCI mit dabei, als Modell im Maßstab 1:84 immerhin über 1.200 mm messend. Es ist stilistisch eher ein „Ausrutscher“, wie er es nennt. Sonst sind es eher Schiffe aus dem 17. und 18. Jahrhundert, wie die im Bau befindliche kurbrandenburgische BERLIN von 1674. Die italienische Liaison hält aber immerhin seit 25 Jahren an. Als nämlich einmal das Original mit seinen über 100 m Länge auf offener See an dem selbst mit Höchstgeschwindigkeit schon segelnden Skipper einfach so vorbeigerauscht ist, war es um ihn geschehen: „Ich habe mir gleich den auch damals schon nicht ganz billigen Bausatz von Mantua bestellt und völlig unbedarft losgelegt.“ Dieser Dreimaster ist, wie auch die deutsche GORCH FOCK,

ein Segelschulschiff und als friedliche Botschafterin ihres Land unterwegs.

Im Gegensatz zur GORCH FOCK ist sie allerdings mit einer leichten Bewaffnung ausgestattet. Auf dem Vorschiff befinden sich zwei Geschütze, die auch zur Flugabwehr eingesetzt werden können, unter der Brücke sind für den Ernst- und Übungsfall Gewehre, Maschinengewehre und sogar Degen positioniert. 1931 vom Stapel gelaufen und in Livorno beheimatet, ist das Schwesterschiff der 1972 abgewrackten CHRISTOFORO COLOMBO eigentlich selbst auch wieder eine Nachempfindung der 74-Kanonen-Schiffe des 18. Jahrhunderts, also doch nicht so weit von Müllerschöns Ideal entfernt.

Abschließend kann man sagen, dass die Mitglieder des Forums für historischen Schiffmodellbau und Geschichte allesamt Experten sind. Was im Verlauf des Treffens an Fachkenntnis ausgetauscht wurde, war ein guter Grund, nach Dieburg zu reisen. ■



Die AMERIGO VESPUCCI hat es Joachim Müllerschön seit 25 Jahren besonders angetan



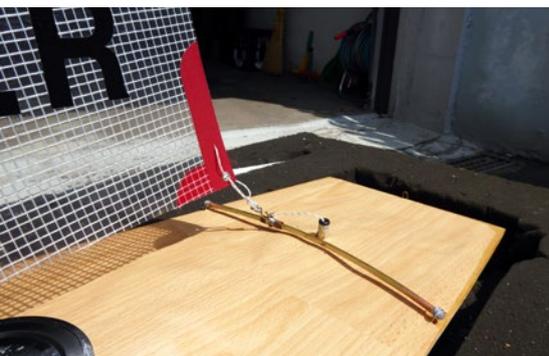
Der reich verzierte Heckspiegel der kurbrandenburgischen BERLIN von 1674

Text und Fotos:
Willi Hoppe

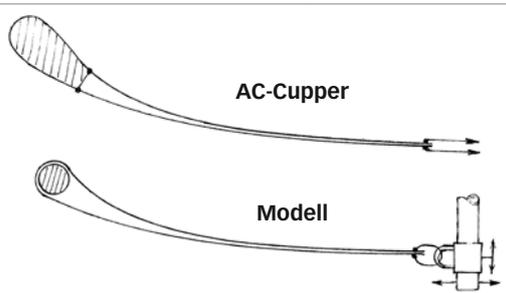
Eine neue Segeltechnik

Das letzte Hemd

Ab und an lohnt der Blick über den großen Teich nach Amerika. Gerade bei Segelschiffen springt dabei eigentlich immer etwas heraus. 2021 gab es beim America's Cup, einer der traditionsreichsten Regatten der Welt, eine Neuheit zu sehen: das Hemdsegel. **SchiffsModell**-Autor Willi Hoppe hat die Technik ausprobiert.



Der Rutscher auf der Travellerschiene klemmte sich ständig fest



Eine Skizze verdeutlicht das Prinzip



Meine Oldtimer-Fahrtenyacht fährt mit Hemdsegel einwandfrei

Beim letzten America's Cup verwendeten die Boote eine neue Segeltechnik. Gegenüber den Flügelsegeln hat diese den Vorteil, dass beim Segelsetzen nicht immer der ganze Mast mit dem Kran herausgenommen werden muss, sondern die Segel wie üblich am stehenden Mast getauscht werden können. Die tief heruntergelassenen baumlosen Segel sollen weniger Verwirbelungen und damit weniger Widerstand haben. Am Mast sind zwei Großsegel mit 30 cm Abstand angeschlagen. Das kann wohl ein tieferes Profil erzeugen und dennoch besonders glatt stehende Segel bewirken. Auf den Fotos erscheinen die Segel sehr flach und stehen fast mittschiffs. Ob der riesige ovale Profilmast, der selbst schon fast ein Segel sein könnte, drehbar ist, um immer das beste Strömungsergebnis zu erzielen, weiß ich jedoch nicht.

Experimente

In Anlehnung an das beim America's Cup Gesehene, baute ich mein IOM-Boot Segel-technisch etwas um. Statt der doppelten Großsegel erhielt das Großsegel am Modell nur ein breites nach achtern wehendes Hemd. Die Segel standen eigentlich gut, doch der erhoffte Effekt blieb aus, weil der Rutscher sich auf der Travellerschiene ständig festklemmte und sich die Segelstellung so nicht verändern ließ. Es lag wohl am falschen Schmiermittel. Doch auch mit ganz dicht

stehenden Segeln, oder gerade deshalb, zeigte sich: Hoch am Wind läuft das Boot sehr gut. Und so meine ich, Hemdsegel haben etwas für sich.

Gute Erfahrungen

Auf Basis dieser Erfahrungen beschloss ich, meine Oldtimer-Fahrtenyacht mit einem doppelten Hemdsegel auszurüsten. Das Tuch läuft hier um den Rundmast herum und bildet so das Profil. Ich habe ein relativ weiches Drachentuch verwendet, das sich leicht um den Mast schmiegt. Dennoch steht das Segel fast faltenfrei. Hinter den Segellatten bildet sich eine kleine Welle, weil sich die Tücher gegenseitig stützen. Auch hat das Boot natürlich einen Baum. Damit kann durch Heben und Senken mit dem Niederholer die Achterliekspannung eingestellt werden. Die Öse am Baum ist leider nicht verschiebbar. So habe ich versucht, durch entsprechende Einstellung die nötige Unterliekspannung zu erreichen. Das Vorsegel wird mit zwei Schoten angesteuert.

Die ersten Testläufe bei ausreichendem Wind verliefen zu meiner Zufriedenheit. Mit 0,5 m² Segelfläche erreichte das 6,5 kg schwere Boot eine gute Geschwindigkeit. Ich meine, der etwas größere Aufwand für das doppelte Hemdsegel hat sich gelohnt. Ob das Segel nun wirklich einen größeren Vorteil bringt, wäre nur mit einem baugleichen Boot mit Standardsegeln auszutesten. ■

Asiens Floating Markets

In Thailand als Tourist einen Floating Market per Boot zu besuchen, ist eine faszinierende Erfahrung und mit einem deutschen Marktplatz nicht zu vergleichen. **SchiffsModell**-Autor Boris Engert und seine Frau Seraina haben auf ihren Asienreisen genug Anregungen für ein Modell gesammelt, das man hier noch nicht gesehen hat.

Alles begann mit einer Schauveranstaltung, organisiert durch die Bömmel-Werft Anfang Mai 2022 in Waldenburg. Meine Frau war von den Schiffsmodellen so fasziniert, dass sie beschloss, ihr eigenes Unikat zu kreieren. Sie wollte keinen Standard-Bausatz, sondern ein originelles Design, das sie noch bei keinem Schaulaufen gesehen hatte. Inspiriert von unseren früheren Reisen kam ihr die Idee, einen schwimmenden Marktstand zu entwerfen und zu bauen. Gesagt, getan. Wir fingen an, verschiedene Boote aus Bangkok zu studieren, um genügend Anregungen für unsere Vision zu sammeln. Der Name des Boots war dank unserer diversen Asienreisen schnell gefunden, LAU PA SAT sollte das gute Stück heißen.

Bestellungen

Nach einiger Recherche im Internet fanden wir bei der Firma Krick den Inselversorger Borkum, dessen ABS-Rumpf uns am meisten zusagte. Wir bestellten das Modell zusammen mit folgenden Komponenten:

- einen Multifix Plus von Teil-Q für die Bauphase
- einen Variostand L von Teil-Q für die Fertigstellung des Projektes
- einen 350-kv-Brushless-Motor mit starrer Aluminiumkupplung
- eine kugelgelagerte Wellenanlage von Raboesch
- eine Futaba FX-22-Fernsteuerung mit einem R2006GS Empfänger
- zwei Hacker Topfuel 2S-Lipo Akkus mit 3.000 mAh und ein Micro-Servo



Während wir auf die Lieferung unserer Bestellungen warteten, erstellte meine Frau eine Liste mit Materialien für die Dekoration des Modellschiffs. Exotische Früchte aus aller Welt, Getränke, vorwiegend aus Asien, asiatische Speisen wie Dumplings, Fisch, Hühnchen und Eier. Dazu verschiedene Gewürze und Geschirr, Gläser, Körbe sowie einen Reiskocher. Außerdem einen Selfie-Stick samt Smartphone, einen Eimer mit Wischer und nicht zuletzt Puppen. Die meisten Artikel fanden wir in der Puppenhausabteilung oder bestellten gewisse Dinge handgefertigt bei Etsy. Genau wie beim Rumpf dauerte es auch hier einige Wochen, bis alle Materialien bei uns eintrafen.

Der Bau beginnt

Bevor wir mit dem Modellbau starten konnten, mussten wir den Multifix Plus und den Variostand L von Teil-Q montieren. Der Multifix-Plus-Ständer eignet sich hervorragend für die Bauphase, da der gesamte Auflagebereich gekippt werden kann. Anschließend bauten wir auch den Variostand-L-Ständer zusammen und imprägnierten ihn mit Porenfüller. Vor der Arbeit am Rumpf bereiteten wir auch noch einige Teile vor. Mit dem Antriebstrang und dem Ruderrohr mit Ruder ging es los.

Um das Gewicht zentral zu halten, entschieden wir uns, den Motor in der Mitte einzubauen. Allerdings fehlte der passende Motorträger. Wir legten die Teile im Rumpf bereit, nahmen genau Maß und fertigten anschließend den Motorträger passgenau mit einem 3D-Drucker an. Nach etwa vier Stunden Druck-

zeit war es so weit. Der Motorträger wurde feingeschliffen und mit Stabilit Express eingeklebt, ebenso wie das Ruderrohr. 30 Minuten später war der Kleber vollständig getrocknet, sodass wir eine ABS-Leiste als Gegenlager des Ruders mit drei Schrauben von unten am Rumpf befestigen konnten.

Als Nächstes schliffen wir den ABS-Rumpf von außen ab, um später eine gute Haftung für die Farbe zu gewährleisten. Der Boden des Außendecks wurde auf Pappe geklebt, um eine Vorlage zu erstellen. Diese diente später als Basis für die Nachbildung des Innendecks aus 7-mm-Abachi-Leisten. Nachdem das Außendeck grob mit Hilfe zweier Teile nachgebaut worden war, klebten wir die zwei Stücke mit Ponal zusammen, fixierten es mit Klammern und hängten es zum Trocknen auf. Etwa zwei Tage später war das Außendeck vollständig getrocknet und konnte sauber an den Rumpf angepasst werden.

Danach begannen wir mit der Herstellung des Innendecks anhand der zuvor erstellten Vorlage. Die seitlichen Holzteile wurden ebenfalls aus 7-mm-Abachi-Leisten gefertigt. Mit Hilfe eines Dampfbügeleisens wurden die Leisten in die passende Rundform gebracht und anschließend mit Ponal verklebt. Damit das Innendeck mehr Stabilität bekommt, wurden von unten Holzleisten in Rhombus-Form aufgeklebt.

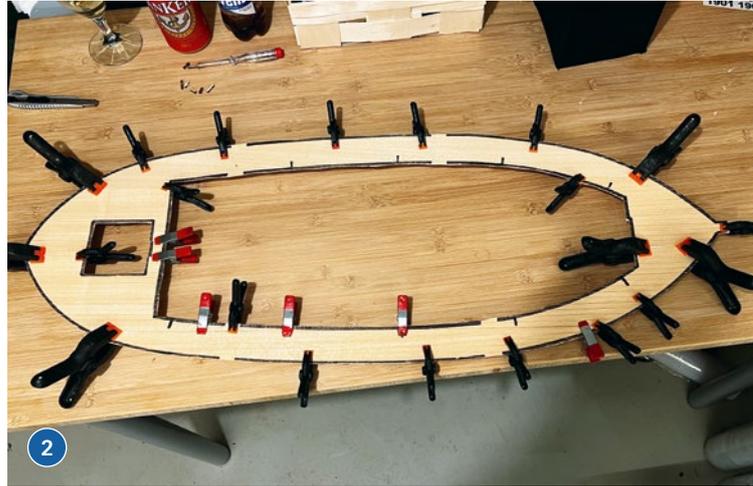
Aus privaten Gründen mussten wir dann einen viermonatigen Baustopp einlegen. Ende des Jahres konnte endlich



Boris' Frau Seraina beim Zusammenbauen der Modellständer von Teil-Q



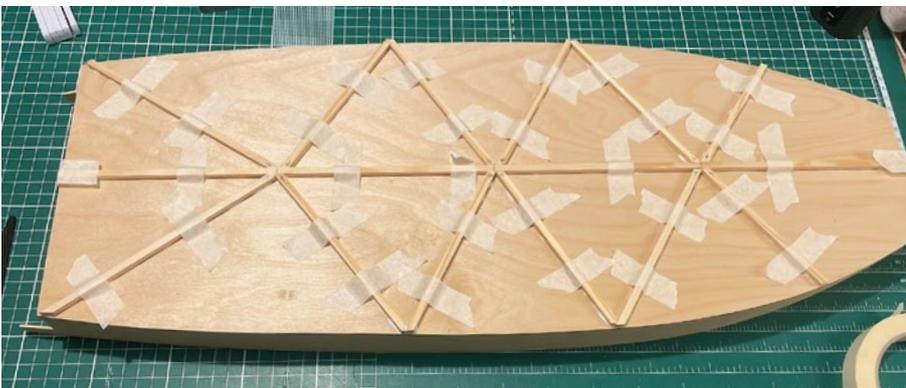
Antrieb und Ruder sind fertig im Rumpf eingeharzt



1) Von unten ist das Gegenlager für das Ruder mit drei Schrauben montiert. 2) Das Außendeck ist grob ausgeschnitten, mit Abachi neu beplankt und muss trocknen. 3) Die Wände des Innendecks sind ebenfalls aus Abachi gefertigt



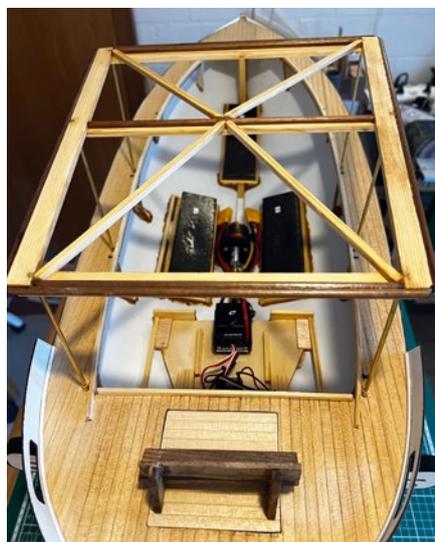
Das Außendeck ist angepasst und mit Stützen in den Rumpf eingeklebt



Zur Stabilisierung ist das Innendeck von unten mit Holzleisten beklebt

Die Dachkonstruktion wird von den kleinen Messinghülsen an Deck gehalten

TECHNISCHE DATEN	
LAU PA SAT	
Maßstab:	1:12
Länge:	900 mm
Breite:	330 mm
Höhe:	300 mm
Gewicht:	10 kg
Antrieb:	1 x Brushless-Außenläufer 350 kv
Bauzeit:	4 Monate
Baujahr:	2022



weitergebaut werden. Mein Vater, ebenfalls begeisterter Modellbauer, war von der Vision des Projekts sehr angetan und unterstützte es mit seiner langjährigen Erfahrung im Schiffsmodellbau.

Wir besorgten uns passend gemixte Farbe aus dem Baumarkt und begannen, den Rumpf mit einem Nahtroller zu streichen. Nachdem die Farbe drei Tage lang getrocknet war, klebten wir das Außendeck mit Stützfeilern in den Rumpf ein. Um zu überprüfen, wie das Boot im Wasser lag, füllten wir die Badewanne und legten passende 1-Liter-Flaschen Mineralwasser in den Rumpf, bis die perfekte Tiefe erreicht war. Daraufhin beklebten wir drei 2-kg-Bleibarren mit Carbonfolie und bauten eine Halterung aus Holzleisten. Passend dazu fanden Regler, Empfänger und Servo ihren richtigen Platz auf einer Sperrholzplatte.

Dach und Grill

Als Nächstes entwarfen wir einen Plan für ein passendes Dach. Es sollte aus 4-mm-Messingstangen sowie einer Holzumrandung bestehen und nur zwei Drittel des Decks abdecken. Im Außendeck wurden auf jeder Seite drei kurze 4,5-mm-Messingrohre eingelassen, die später das Dach halten sollten. Im folgenden Schritt widmeten wir uns der Beleuchtung. Wir nahmen zwei LED-Leisten, passten Abstand und Farben genau an und versenkten sie in Kugelfassungen. Um keine Kabel oder Stecker am Modell sichtbar zu haben, entschieden wir uns dazu, die LED-Leisten an die Messingstreben zu löten und sie anschließend unter Deck mit einem Schalter zu verbinden.

Für das Dach wurde die thailändische Flagge zurechtgeschnitten. Mit Kaffee-



Rechts und links sind an dem Messingrahmen bunte Lampignonketten befestigt



Ein echtes Highlight: Der Grill läuft auf Hochtouren



Mit Grill, aber noch ohne Waren geht es auf Probefahrt

satz und einem Schwamm versuchten wir, das neue Tuch leicht abgenutzt aussehen zu lassen. Anschließend wurde es dann auf das Dach geklebt. Danach bemalten wir das Deck dezent und stellten die Pfosten für die Fender her. Mit Hilfe eines Plotters fertigten wir die Schriftzüge und brachten sie an den gewünschten Stellen am Rumpf an.

Nun war es an der Zeit, das Deck mit passenden Details zu versehen. Wir fertigten einen BBQ-Grill aus Messing an und installierten darin zwei LEDs mit orangefarbenen Sirenenkuppeln aus dem Modellautobereich. Um dem Grill Leben einzuhauchen und ihn glühend aussehen zu lassen, klebten wir rund um die LEDs zerbrochenes, durchsichtiges und schwarzes Spiegelglas. Zum Schluss bemalten wir den Grill mit schwarzer Revell-Farbe. Nun war das Boot soweit fertig, dass wir erfolgreich die erste Probefahrt auf offenem Gewässer absolvieren konnten.



Bis auf die vier Farbdöschen muss wirklich alles mit an Bord

Fertigstellung

Es ging dem Ende entgegen. Es stand das Anfertigen und Bemalen von kleinen und großen Dekorationskisten an, da die Früchte und das Gemüse in Körben und Kisten verstaut werden sollten. Einigen Passagieren verpassten wir einen typischen Strohhut, während andere einen Selfiestick mit einem iPhone erhielten. Zusätzlich zu allen Dekorationsgegenständen wurde auch noch ein Paddelrudder für einen Passagier hergestellt. Es wurde vorgezeichnet, aus Holz gefertigt und passend bemalt. Nach und nach fanden so alle vorbereiteten Details ihren Platz auf dem Deck. Damit war die LAU PA SAT fertiggestellt und bereit für die Schiffstaufe beim nächsten Bömmel-Werft-Event in Waldenburg. ■



Selbst ein Paddel wird noch gebastelt



Zur Übersicht, was alles an leckerem Essen dabei ist, wurde das Dach kurz abgenommen

Hochseeminensuchboot M 365 – Teil 1

Was lange währt

Text und Fotos:
Peter Böttcher

Bei dem Hochseeminensuchboot M 365 von **SchiffsModell**-Autor Peter Böttcher gibt es, wie bei allen seinen Modellen, jede Menge an Details zu sehen. Die Zeit für die Fertigstellung war hierfür ja auch lang genug. In Teil 1 des Bauberichts berichtet er von den Anfängen zu Beginn der Jahrtausendwende.

Anfang der 2000er bot mir ein Modellbaukollege einen angefangenen alten Bausatz von Andreas Lassek aus dem Jahr 1996

an. Ich hatte schon länger Interesse an diesem Schiff. Deshalb schlug ich zu, um mal so „zwischen durch“ ein handliches Schiff im Maßstab 1:100 zu bauen. Aber meistens kommt es anders, als

man denkt. Es steckte doch mehr Arbeit in dem Projekt, als ich ursprünglich angenommen hatte. Der Bau sollte sich über einen Zeitraum von fast 20 Jahren erstrecken. Zunächst musste ein ange-



fangenes Modell fertiggestellt werden. Später kamen immer wieder andere Projekte dazwischen.

Das Original

Bei dem Vorbild handelt es sich um ein Hochseeminensuchboot vom Typ M 40 der deutschen Kriegsmarine. Das von mir gewählte Boot trägt die Bezeichnung „M 365“ und wurde auf der Schichauwerft in Königsberg gebaut. Der Stapellauf fand am 25. Juli 1942 statt, die Indienststellung erfolgte am 20. April 1943. Die Maschinen leisteten 2.400 PS. Damit erreichte das Boot eine Geschwindigkeit von 17 kn. Die Verdrängung betrug 700 t. Nach dem Krieg wurde das

Schiff an Großbritannien übergeben und am 19. November 1947 an Norwegen weitergereicht. Insgesamt wurden von diesem Typ 132 Boote gebaut.

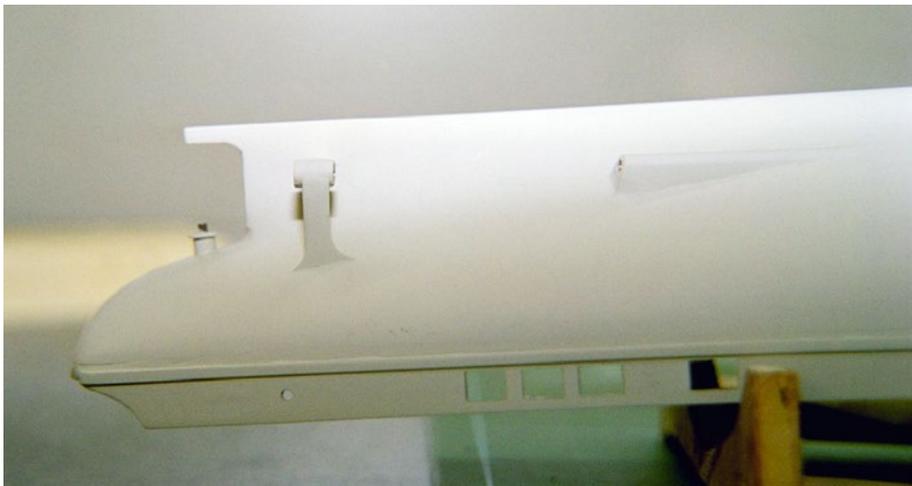
Der Bau

Sehr beim Bau geholfen hat ein Modellplan von Wilhelm Besch im Maßstab 1:50, der auf 1:100 verkleinert wurde, sowie Teile eines Original-Werftplans (Seiten- und Draufsicht) in 1:50. Das Modell befand sich noch im Anfangsstadium. Die Stevenrohre waren eingeharzt und die Löcher für die Bullaugen gebohrt. Weiterhin hatte mein Kollege versucht, die Schlingerkeile anzusetzen, war dabei aber gescheitert. Diese waren krumm

und schief und passten nicht so richtig an den Rumpf. Ich habe sie noch einmal entfernt und neu befestigt. Es waren an einigen Stellen kleine Messingstifte mit angegossen. Diese mussten in entsprechende Bohrungen im Rumpf gesteckt und dann verklebt werden. Das Ergebnis befriedigte mich aber nicht so richtig. Ich hatte Bedenken, dass diese Konstruktion im Fahrbetrieb nicht hält.

Weil mir aber keine bessere Lösung einfiel, baute ich zunächst erst einmal weiter. Die Bullaugen waren leider nicht sauber und in der richtigen Höhe gebohrt. Außerdem gab es ein paar kleine Fehler bei der Anordnung. Kurzerhand





Die Wellenböcke wurden in kleine Schlitz im Rumpf eingesetzt und eingehärt

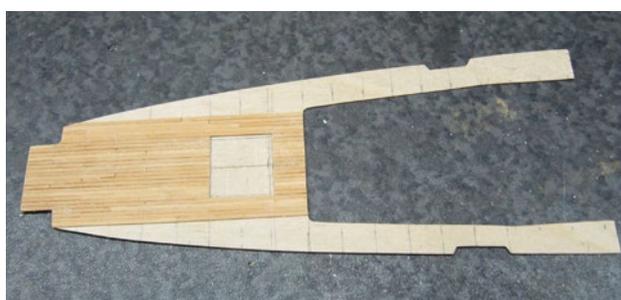


An den Ruderschaft ist zur Ansteuerung ein Stelling mit Hebel angelötet

TECHNISCHE DATEN

Minensuchboot M 365

Maßstab:	1:100
Länge:	623 mm
Breite:	90 mm
Gewicht:	775 g



In das Arbeitsdeck wurde eine Öffnung geschnitten, um an das Ruder zu gelangen



Das fertige Arbeitsdeck wird angepasst

habe ich hinter die Löcher eine GFK-Matte mit Harz laminiert und nach der Durchtrocknung die Löcher verspachtelt und verschliffen.

Der Rumpf war, wie üblich bei Andreas Lassek, von hervorragender Qualität und benötigte so gut wie keine Nacharbeiten. Er wurde nur leicht angeschliffen. Die Wellenböcke habe ich aus Messing gedreht und anschließend die Abstützungen angelötet. An den richtigen Stellen im Rumpf wurden schmale Schlitz eingefräst, dann die fertigen Wellenböcke eingesteckt und zusammen mit den Wellen ausgerichtet. Nachdem alles zu meiner Zufriedenheit passte, fixierte ich die Böcke mit Sekundenkleber. Zum Schluss habe ich alles mit einem Epoxydharz-Kleber eingeklebt. Kleine Lücken habe ich sauber verspachtelt und geschliffen.

Das Ruder

Für die Ruderanlage musste ich mir etwas Besonderes ausdenken. Man kommt später von innen sehr schwer heran, denn das darüber liegende Arbeitsdeck muss absolut dicht sein. Es befindet sich nur kurz über der Wasseroberfläche. Auch wenn die Ruderanlage eigentlich keine Wartung benötigt,

besteht immer die Möglichkeit von Beschädigungen. Deshalb sollte man das Ruder demontieren können. Zunächst habe ich einen Ruderkoker aus Messing eingehärt. Dort hinein kam der eigentliche Ruderschaft. Dieser besteht aus einem passenden Messingrohr. Die Anlenkung erfolgt über einen Stelling mit angelötetem Hebel.

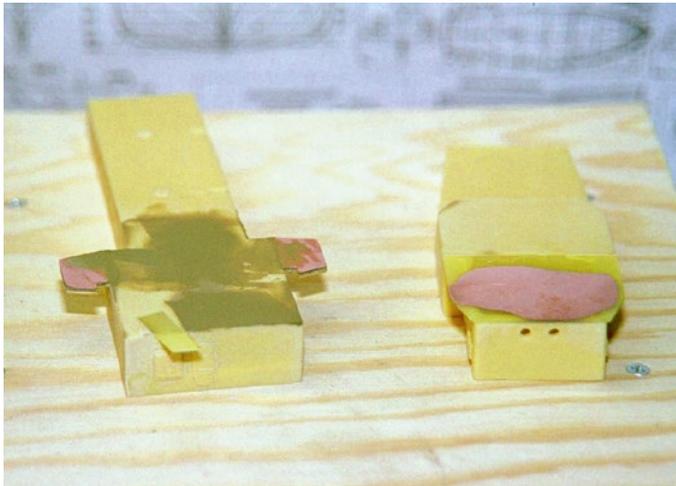
Unten lötete ich ein Stück von einem Inbusschlüssel in das Messingrohr ein. Eine ebenfalls angelötete Unterlegscheibe dient als Anschlag. So konnte der Ruderschaft eingeschoben und von oben mit dem Stellinghebel befestigt werden. In das Ruder kam ebenfalls ein Messingrohr. Dieses erhielt oben eine Madenschraube mit dem passenden Inbus. Jetzt kann man das Ruder von unten über den Sechskant schieben, der aus dem Rumpf ragt. Die Ruderhacke wurde aus einem Messing-Vierkant erstellt und sauber eingepasst. Eine Gewindebohrung unterhalb des Ruderblatts, in die eine Schraube gedreht wird, bildet das untere Lager des Ruders.

Das Deck und das Schanzkleid

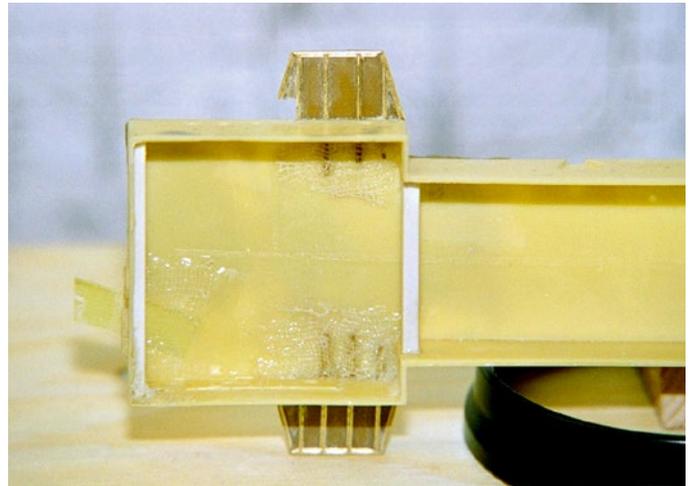
Die beiden Decksteile und das Schanzkleid waren aus Resin und lagen dem Bausatz bei. Es waren bereits der

Wellenabweiser sowie die Kohleluken angeformt. Man sollte meinen, dadurch geht es schneller mit dem Bau. Das hat sich zumindest beim Wellenabweiser als Nachteil herausgestellt. Das Lackieren dauert länger, da man mehr und aufwendiger abkleben muss. Auf dem Hauptdeck habe ich die angeformten Luken abgeschliffen. Diese sollten später durch Ätzteile ersetzt werden. Das sieht einfach besser aus. Nachdem ich beide Decks sauber eingepasst hatte, wurde das Schanzkleid stumpf aufgeklebt. Die Durchbrüche für die Speigaten habe ich etwas nachgearbeitet. Zusätzliche Stabilität erhält das Schanzkleid durch die über die Stoßkante geklebte Scheuerleiste. Diese besteht aus einem dünnen Polystyrol-Streifen und zieht sich bis in den Bugbereich. Im Bereich des Arbeitsdecks war eine Vertiefung für die vorgesehene Holzleiste. Ich habe darin eine großzügige Öffnung geschnitten, damit man noch an den hinteren Bereich mit der Ruderanlage kommt. Das Arbeitsdeck habe ich dann auf einer 0,5-mm-Sperrholzplatte aufgebaut. Diese kann dann später auf das Deck aufgeklebt werden.

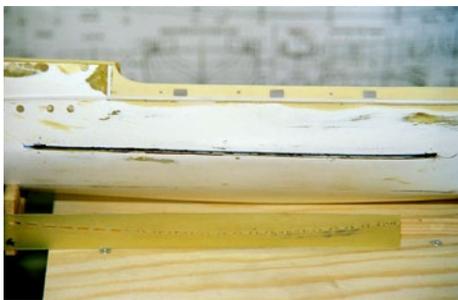
Da die Oberkante des mittleren und achteren Aufbaus auf gleicher Höhe mit dem Vordeck waren, mussten hier



Beim mittleren und achteren Aufbau wurden seitliche Überstände angebaut



Die Unterzüge der Überstände wurden in den Aufbau eingelassen



In den Rumpf wurde an jeder Seite ein Schlitz gefräst. Auf zwei passenden GFK-Platten wurde die Position der Durchbrüche angezeichnet, aufgebohrt und ausgefeilt. Dann wurden die Schlingerkiele in Form gebracht und eingebaut

noch ein paar Anpassungsarbeiten erfolgen. Weiterhin konnten in diesem Zuge noch der Übergang vom mittleren zum achteren Aufbau sowie einige seitliche Überstände des Oberdecks geschaffen werden. Diese habe ich aus Platinenmaterial erstellt. Die Verstärkung an der Unterseite habe ich mit kleinen Messing-T-Profilen imitiert. Bei den vorderen Überständen führen diese bis ins Deckshaus, um Stabilität zu bekommen. Auch wurden in den Deckshäusern noch ein paar Polystyrolleisten als Verstärkung eingeklebt, da beide abnehmbar werden mussten. Nach dem Aufsetzen auf die Süllränder habe ich die ganze Oberfläche sauber verschliffen, um eine gleichmäßige Fläche zu bekommen. Dabei habe ich auch gleich die angeformten Schotts und Fensterrahmen entfernt, da mir diese nicht gefielen.

Die Schlingerkiele

Wie bereits geschrieben, war ich mit der Befestigung der beigelegten Schlingerkiele überhaupt nicht zufrieden. Auch hatten sie bei den vorangegangenen Versuchen, sie zu befestigen, stark gelitten. Ich hatte inzwischen eine Idee, wie sich das Problem lösen ließ. Zunächst zeichnete ich die Position der Schlingerkiele neu an. Dann wurde mit einer Minibohrmaschine samt Diamanttrennscheibe an der Markierung der Rumpf aufgetrennt. Mit etwas Geduld gelang das überraschend gut. Wichtig ist dazu eine ruhige Hand. Anschließend habe ich jeweils ein Stück 0,5-mm-GFK-Platte in der richtigen Länge und mit ausreichender Breite zugeschnitten. Diese habe ich auf beiden Seiten in den Rumpf geschoben. Danach wurde die äußere Rumpfkontur auf den Platten angerissen. Nach dem Entfernen

habe ich jeweils zwei parallele Linien angezeichnet. Die erste markiert die Breite der zu erstellenden Durchbrüche, die zweite die Außenkante der Schlingerkiele. Jetzt musste noch jeweils die Länge der Durchbrüche angezeichnet werden. Nun bohrte ich genau mittig in die zukünftigen Durchbrüche jeweils drei Löcher. Diese wurden vorsichtig erweitert und zu länglichen Schlitzten gefeilt.

Während dieser Arbeit habe ich die Schlingerkiele immer wieder am Rumpf angepasst und der Verlauf der Schlitzte geprüft. Nachdem diese doch sehr zeitaufwendige Arbeit erledigt war, konnten die Kiele in ihre endgültige Form geschliffen werden. Jetzt wurden sie wieder in den Rumpf geschoben und auch innen angepasst. Abschließend habe ich sie mit Sekundenkleber fixiert und mit

Anzeige



- 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

G.K. Modellbau

HISTORISCHER MODELLBAU

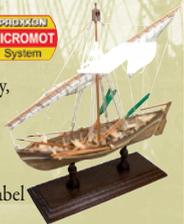
Kataloganforderung an:
Elsestr. 37 • 32278 Kirchlegern
www.gk-modellbau.de • info@gk-modellbau.de
Tel. 0 52 23 / 87 97 96 • Fax 0 52 23 / 87 97 49

Besuchen Sie uns, nach telefonischer Anmeldung, in unseren Verkaufs- und Ausstellungsräumen

Bausätze und Produkte der Firmen:



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



Harz eingeklebt. Jetzt kam wieder Modellbauers liebste Beschäftigung, Spachteln und Schleifen, bis man von dem Schlitz nichts mehr sah. Dann konnte der Rumpf grundiert werden. Man sah, wo noch Nacharbeiten erforderlich waren. Die Grundierung erfolgte, wie bei mir üblich, mit einem Füll- und Haftgrund aus dem Automobilbereich. Nach einigem Schleifen und nochmal Grundieren war ich mit dem Ergebnis zufrieden.

Feinheiten am Rumpf

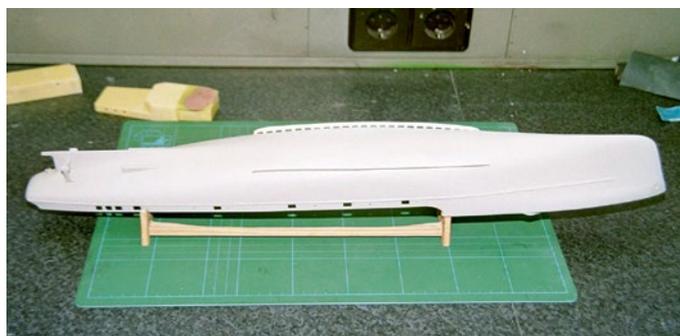
Anschließend ging es an die Feinheiten. Zunächst habe ich aus Polystyrol die trapezförmigen Verstärkungen für das Schanzkleid erstellt. Diese dienen als Schutz beim Anlegen. Am Bug wurde die Aufnahme für das Bugspier angefertigt und angepasst. Darüber klebte ich als Verstärkung ein Messing-Vierkantprofil. Dazu musste der Bug etwas abgeflacht werden. Anschließend sollten die Führungen für die Taue zum Bedienen des Bugspiers entstehen. Nach Plan habe ich die grobe Form aus Messingblech ausgesägt. Mit einer Laubsäge ist das schnell gemacht. Die eigentliche Durchführung besteht aus einem Messingrohr. Dazu habe ich zwei Ringe auf der Drehbank

abgestochen, welche anschließend in einem Schraubstock etwas flach gedrückt wurden. Dabei bin ich ganz vorsichtig zu Werke gegangen, um die gewünschte Form zu erreichen. Diese Rohrstücke wurden in die vorbereiteten Messingbleche eingepasst und weich verlötet. Nach dem sauberen Verputzen konnten beide Bleche auf das Backdeck geklebt werden.

So langsam mussten auch die Löcher für die Bullaugen gebohrt werden. Dafür mussten diese zunächst sauber angezeichnet werden. Die Spanten bilden hier für mich die Bezugspunkte zum Messen. Wie aber auf den Modellrumpf übertragen? Ein Hellingbrett mit den aufgezeichneten Spanten war die Lösung. In der Restekiste fand sich noch eine passende Multiplex-Platte. Hier habe ich zunächst die Mittellinie sowie die einzelnen Spanten eingezeichnet, zusätzlich noch jeweils die Bugspitze und das Ende des Hecks. Jetzt musste der Rumpf noch auf der Helling fixiert werden. Mein Vereinskollege Hans-Jürgen Mottschall schraubt seine Schiffe immer von unten am Boden der Vitrinen fest. Dadurch lassen sie sich sicherer transportieren. Diese Idee wollte ich übernehmen.

Sie bietet sich auch dazu an, den Rumpf auf der Helling zu fixieren. Zunächst habe ich im Rumpf an passender Stelle die beiden Punkte für die Bohrungen angezeichnet. Wichtig hierbei ist, dass die nötigen Muttern bei den Einbauten nicht stören und genau mittig in Kiellinie liegen. Dann habe ich zunächst die Löcher im Rumpf mit einem kleinen Bohrer vorgebohrt. Danach musste das Modell auf der Helling genau ausgerichtet werden. Dazu habe ich an den beiden äußeren Punkten jeweils einen Holzklötzchen provisorisch angeschraubt. Jetzt konnten der Rumpf dazwischen positioniert und die Bohrungen übertragen werden. Die Bohrungen im Rumpf wurden erweitert und eine Messinghülse mit aufgelöteter Hutmutter eingeklebt. Von innen wurde diese Konstruktion noch mit Glasfasermatte eingeharzt. Jetzt kann das Modell fest auf dem Hellingbrett verschrauben. Ein weiterer Vorteil: Man kann das Brett in einen Schraubstock mit Kugelaufnahme spannen und dadurch in eine günstige Arbeitsposition bringen.

Jetzt konnten die Bullaugen angezeichnet und gebohrt werden. Beim Bausatz waren für die Bullaugen kurze



Am grundierten Rumpf kann man gut erkennen, wo noch geschliffen werden muss



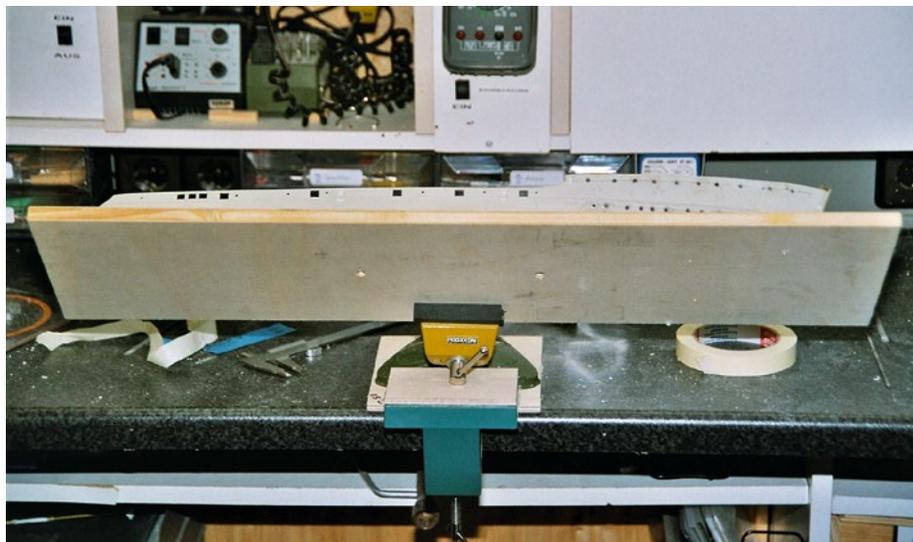
Die Aufnahme für das Bugspier ist angebracht, darüber ein Messingprofil als Verstärkung

LITERATUR

Hochsee-Minensuchboote 1939 – 1945
 Verlag E.S. Mittler & Sohn GmbH
 ISBN 3-8132-0819-2

Die Deutsche Kriegsmarine 1935-1945
 Genehmigte Lizenzausgabe für Weltbild
 Verlag GmbH, Augsburg,
 @ by Podzun-Pallas-Verlag GmbH,
 Wölfersheim-Berstadt
 Gesamtherstellung: Wiener Verlag,
 Himberg bei Wien
 ISBN 3-8289-5314-X

Anstriche und Tarnanstriche der
 deutschen Kriegsmarine
 Bernard & Graefe Verlag
 ISBN: 3-7637-5964-6



Mit zwei Schrauben wird das Schiff an der Helling festgeschraubt

Aluröhrchen dabei. Diese wurden in die Bohrungen eingesteckt und von innen mit Stabilix Express verklebt. Nach dem Lackieren werden in diese Röhrchen kleine transparente Kunststoff-Pfropfen eingesteckt, die in der Mitte etwas verjüngt sind. Sie sehen aus wie eine Sanduhr. Dadurch entstehen zwei Dichtflächen. Eine Verklebung ist nicht nötig. Weiter ging es mit den Klappen für die Speigatten. Diese wurden passend aus Polystyrol geschnitten und eingepasst. Von innen habe ich einen dünnen Messingstab darüber geklebt, um die Drehachse zu imitieren. Jetzt fehlten vorerst nur noch die Schanzkleidstützen. Die lagen als Gussteile bei, aber gefielen mir einfach nicht. Die neuen Stützen habe ich aus dünnem Polystyrol geschnitten und entsprechend dem Plan eingeklebt. Ein kleiner Holzklötz hilft dabei, dass die Stützen senkrecht ausgerichtet sind.

Vorderes Deckshaus mit Brücke

Die Teile für das Deckshaus mit Brücke lagen dem Bausatz bei. Aber hier stimmte etwas nicht! Das Unterteil und das Oberteil passten nicht richtig zusammen. Eigentlich sollten die vordere und die hintere Wand senkrecht ohne Sprung

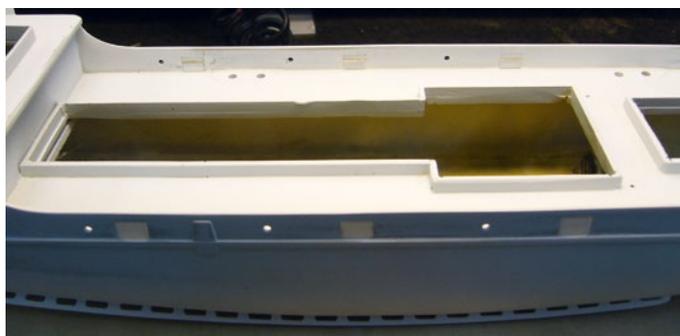
eine Linie bilden. Das war nicht der Fall. Außerdem waren die Brückennocken zu breit. Deren Außenseiten sollten ebenfalls eine Senkrechte zur Bordwand bilden. Sämtliche Anpassungsversuche entsprachen nicht meinen Vorstellungen. Also war auch hier ein kompletter Neubau angesagt. Um der ganzen Konstruktion genügend Stabilität zu verleihen und die Wandstärke möglichst gering zu halten, sollten die Bauteile gelötet werden. Ich entschied mich für kupferkaschierte Leiterplatten und Kupferblech. Letzteres hatte ich noch in einer Stärke von 0,3 mm liegen. Das kam mir sehr entgegen, so konnten die Wände, bei denen man die Materialstärke sieht, sehr dünn gehalten werden. Das sind bei diesem Schiff einige. Zunächst habe ich die geraden Wände des eigentlichen Aufbaus aus Leiterplattenmaterial zusammengelötet. In die Bauteile habe ich vor dem Zusammenfügen die Bullaugen gebohrt und einen Schlitz für das Zwischendeck gesägt.

Das Zwischendeck und den Boden fürs Peildeck habe ich nach Plan ebenfalls aus Leiterplatten erstellt. Für das Peildeck und die Brückennocken habe ich dünneres Material verwendet, da

man hier die Materialstärke sehen kann. Die Form habe ich wieder vom Plan übertragen. Dazu wurde das entsprechende Teil aus dem Plan kopiert, auf das Material geklebt und dann ausgesägt. Das geht bei diesem Material am besten mit einer Laubsäge mit Metallägeblatt. Das Zwischendeck bekam im Bereich der Brücke noch einen Ausschnitt, um Gewicht zu sparen. Es ist zwar nicht viel, aber bei so einem Modell muss man im oberen Bereich sehr auf das Gewicht achten, da durch den aufwändigen Mast der Schwerpunkt sehr hoch liegt.

Noch ein paar Sätze zum Löteten. Am liebsten löte ich mit der Flamme eines kleinen Microflam-Brenners. Das geht vollkommen berührungslos. Dieses würde in diesem Fall aber das Trägermaterial der Leiterplatten verbrennen. Deshalb nutze ich hier einen 100-W-Lötkolben. Dieser bringt kurzfristig die benötigte Wärme. Es ist nur wichtig, dass die zu lötenden Teile gut fixiert sind.

Vorn ist das Deckshaus gewölbt. Dieses wurde bereits bei der Form des Peildecks berücksichtigt. Aus dem Plan wurden die Maße entnommen, um die



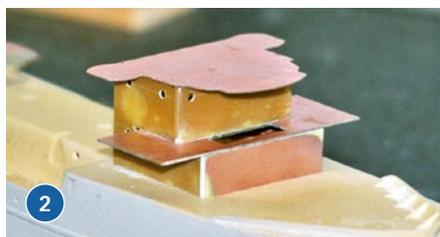
Die Speigatten bestehen aus einem Polystyrol-Plättchen und Messingdraht



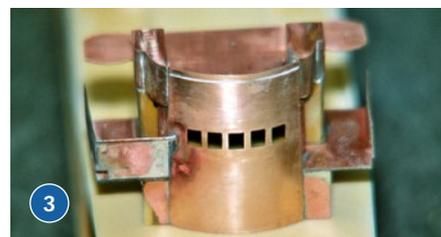
Die Schanzkleidstützen wurden ebenfalls aus Polystyrol neu gemacht



1



2



3

1) Bei der alten Brücke passten Ober- und Unterteil nicht zusammen. 2) Das neue Brückenhaus entstand aus Platinenmaterial und dünnen Kupferblechen. 3) Nachdem die Fenster ausgesägt waren, konnte die vorgegebene Front angelötet werden

Anzeigen

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

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

www.JOJO-Modellbau.de
Der Bausatz-Spezialist

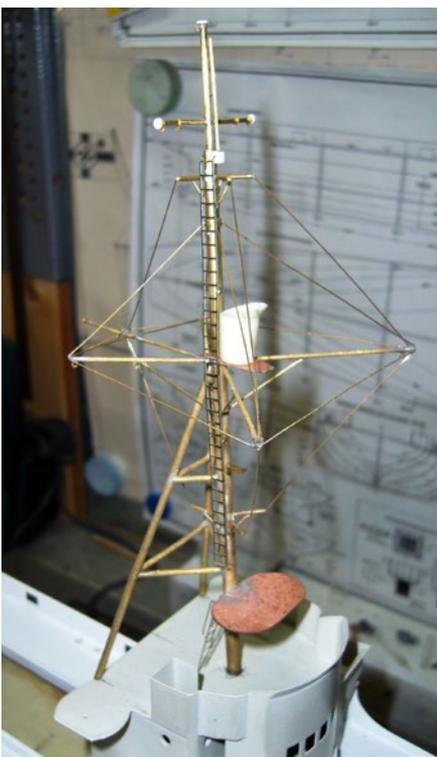
Elde
Modellbau
Tel. 038755/20120
www.elde-modellbau.com



Für den Mastkorb wurde zuerst ein Aluminium-Drehteil gefertigt



Zwischen Aluteil und Silikonform entsteht der Mastkorb



Mit der Reihenfolge Hartlöten, Weichlöten und Ankleben wurde der Mast aufgebaut

korrekte Breite der Front zu bekommen. Diese habe ich auf mein Kupferblech übertragen. Dann habe ich die Fenster angerissen und gebohrt. Die endgültige, rechteckige Form und die richtige Größe habe ich vorsichtig gefeilt. Dabei kamen viel Geduld und verschiedene Schlüssel-feilen zum Einsatz. Ich habe noch die kurzen Seitenwände an das Frontteil gezeichnet. Dabei musste ich eine Blechstärke dazu rechnen, da es später abgewinkelt werden musste. Weiterhin wurde die Schrägung für den Windabweiser des Peildecks berücksichtigt. Nachdem ich das Bauteil ausgeschnitten und sauber verputzt hatte, konnte ich das Blech vorsichtig auf Maß wölben. Dazu nutzte ich einen Holzstab, über den ich das Blech vorsichtig gebogen habe. Abschließend wurden die Seitenteile abgewinkelt. Am besten geht das in einem Schraubstock, dessen Backen mit scharfkantigen Alu-Winkelprofilen abgedeckt sind.

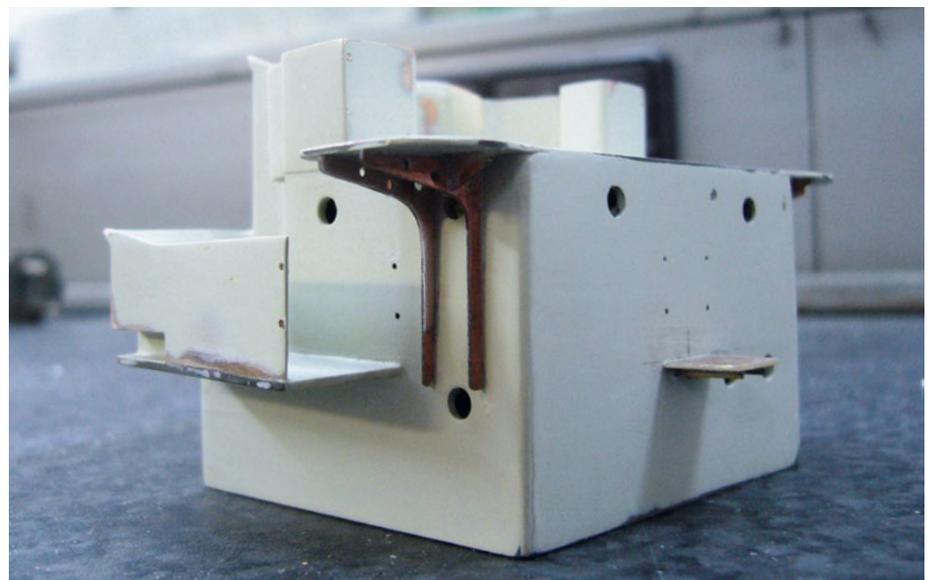
Nach dem Anpassen an den Aufbau habe ich die Front an den Aufbau gelötet. Genauso bin ich bei den Front- und Seitenwänden der Nocks und des Peildecks vorgegangen. Eine besondere Herausforderung war der Windabweiser vorn am Peildeck. Durch die Biegung und die Schräge dauerte es eine Weile, bis ich diesen fertiggestellt und eingelötet hatte. Danach wurde der Aufbau gesandstrahlt und grundiert.

Der Mast

Nachdem der Rohbau zu meiner Zufriedenheit erledigt war, habe ich den Aufbau erst einmal zur Seite gelegt und mich mit dem Mast beschäftigt. Diesen wollte ich aus Messingrohren mit unterschied-

lichen Durchmessern zusammenbauen. Dazu wurde auch die eine oder andere Lehre benötigt. Unter anderem habe ich eine Grundplatte aus Holz gefertigt, in die Bohrungen für den eigentlichen Mast und die Stützen eingebracht wurden. Diese habe ich dem Plan entnommen. Zunächst habe ich die größeren Rohre hartgelötet. Im nächsten Schritt ging es mit Weichlöten weiter. Das mache ich deshalb, damit die bereits gelöteten Teile nicht wieder auseinanderfallen. Um so lange wie möglich weiter löten zu können, werden die bereits fertigen Verbindungen mit in Wasser getränkten Papiertaschentüchern gekühlt. Abschließend habe ich die letzten Bauteile mit Industriekleber geklebt. Bei dieser Vorgehensweise erhält man ein relativ stabiles Bauteil.

Gelötet habe ich hier wieder mit dem Microbrenner. Die Plattform für den Scheinwerfer entstand aus Platinenmaterial. Die Bohrungen für die Relingstützen wurden vor der Montage am Mast gebohrt. Die Fertigung des Mastkorbs bereitete mir zunächst Kopfzerbrechen. Dem Bausatz lag ein Stück Kunststoffrohr bei, das dafür verwendet werden sollte. Das gefiel mir aber nicht. Der Mastkorb ist konisch geformt und hat an der oberen Öffnung noch einen Windschutz. Genauso sollte er aussehen! Folgende Lösung kam bei meinen Überlegungen heraus: Zunächst habe ich aus Aluminium die Grundform des Korbs gedreht. Die Form des späteren Windschutz habe ich dabei berücksichtigt. Dann habe ich von diesem Teil eine Silikonform erstellt. Nachdem diese durchgehärtet war, wurden von der Grundform noch einige Zehntel Millimeter abge-



Die Plattformen der Brücke sind mit Unterzügen aus Platinenmaterial versehen

dreht. Jetzt konnte diese mit Trennwachs eingepinselt und nach der Trocknung poliert werden. Als nächsten Schritt habe ich etwas Material von einer ausgerichteten Damenstrumpfhose genommen, mit Epoxidharz getränkt, über das Aludrehteil gezogen und in die Silikonform gesteckt. Nach der Durchtrocknung konnte der Mastkorb entformt werden. Jetzt mussten nur noch die überstehende Matte entfernt und der Kragen soweit abgeschliffen werden, bis nur noch der Windschutz stehen blieb. Mit dem Ergebnis war ich sehr zufrieden. Meine Lösung war zwar etwas aufwendig, brachte aber das gewünschte Ergebnis. Nach der Montage am Mast und dem Anbringen einer Leiter war dieser Bauschritt auch erst einmal abgeschlossen.

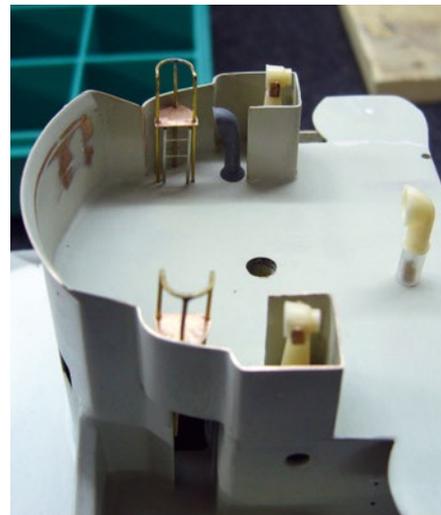
Weiterbau der Brücke

Weiter ging es mit den Feinheiten und den Anbauteilen der Brücke. Für die beiden Plattformen mussten Unterzüge erstellt werden. Diese entstanden aus dünnem Platinenmaterial und wurden mit Industriekleber angeklebt. An die Rückseite der Brücke kam eine Plattform mit Unterzügen aus Messing-T-Profilen. Letztere wurden zur besseren Stabilität in die Rückwand eingelassen. Auf der Brücke sowie dem Vordeck wurden etliche Lüfter benötigt. Diese entstanden aus verschiedenen Fertigteilen. Meistens musste der Unterbau entfernt und das Oberteil durch ein passendes Kunststoffrohr auf die richtige Höhe gebracht werden. Bohrungen im Deck dienten der späteren sicheren Befestigung. Die Kappen der Ritterhelmlüfter waren Fertigteile. Die Signalgaststände auf dem Peildeck entstanden aus Draht und Platinenma-

terial. Für die beiden Scheinwerfer verwendete ich Fertigteile, die zum Bausatz gehörten und etwas aufgewertet wurden. Den eigentlichen Scheinwerfer habe ich vom Sockel abgetrennt. Anschließend habe ich einen Bügel gebogen, der mittels eines Stifts auf dem Sockel befestigt wird. In diesen Bügel wurde dann der Scheinwerfer eingeklebt. Nach der Lackierung kam in den Scheinwerfertopf ein Tropfen Zweikomponenten-Kleber, der glasklar austrocknet. Ich habe hierzu Uhu Schnellfest verwendet. So entsteht die Imitation der Streulinse. Die Niedergänge sind Ätzteile, die gebogen und angepasst wurden.

Das Innere der Brücke sowie die Brückennocks waren mit Holz belegt. Diese konnten erst nach dem Lackieren und dem Zusammenbau montiert werden. Da es dann Probleme mit dem Anpassen gegeben hätte, geschweige denn, dass ich noch vernünftig an den Innenraum der Brücke gekommen wäre, erdachte ich mir folgende Vorgehensweise. Die Bodenform der Brücke und der Nocks zeichnete ich jeweils auf einen Rest dünnem Bronzeblech an. Diese wurden dann ausgeschnitten und genau angepasst. Jetzt konnten diese Einzelteile mit Holz beplankt werden. Nach dem Schleifen und Lackieren können sie später montiert werden. Das Mittelteil muss dazu vorsichtig mit einer Pinzette in die Brücke bugsieren und kann dann dort ausgerichtet werden.

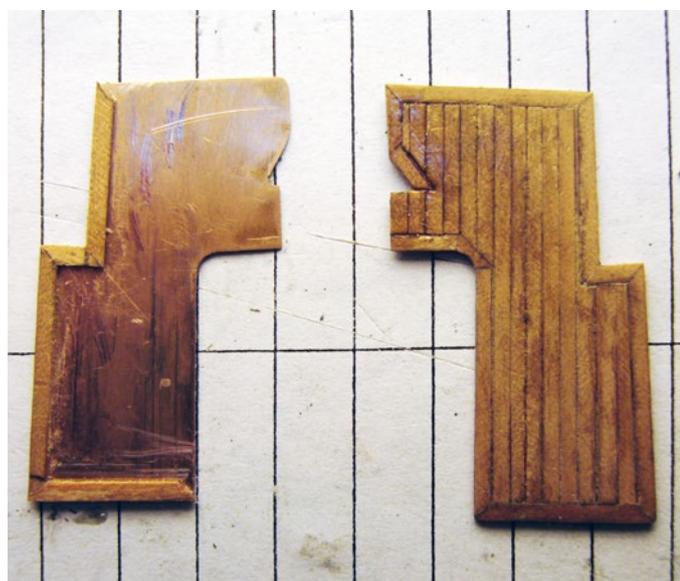
Im zweiten Teil seines Bauberichts erzählt Peter Böttcher von der weiteren Detaillierung des Modells. Hier kommt auch schon Farbe ins Spiel. ■



Die Signalstände bestehen aus Messing und Kupfer, die Scheinwerfer sind Bausatzteile



Als Niedergänge habe ich zugekaufte Ätzteile verwendet



Die Holzdecks der Brücke wurden nach dem Lackieren eingebaut



Der Erbauer Peter Böttcher mit seinem fertigen Minensuchboot

Das neue Heft erscheint am 24. August 2023

Früher informiert:
Digital-Magazin
erhältlich ab
11. AUGUST
2023



SVITZER TRYM

Alexander Mehl hat sich spontan in einen Schlepper verliebt, als er sich Videos über den Esbjergjer Hafen ansah. Ihn beschlich das Gefühl, das Schiff bauen zu müssen.



8,9-m-Klasse der DGzRS

Die finnische Werft Arctic Airboats hat zusammen mit der DGzRS neue Rigid Buoyant Boats entwickelt. Karsten Linder hat sie nachgebaut und berichtet.



BONITO

Was tun, wenn man sich ein neues Segelboot wünscht, aber keinen Bausatz haben möchte? Klaus Bartholomä hat sich die BONITO einfach selber konstruiert.



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
Andreas Borgert
Peter Burgmann
Marcello Ciola
Boris Engert
Helmut Harhaus
Dietmar Hasenpusch
Willi Hoppe
Martin Kiesbye
Kay Kröger
Kai Rangnau
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 auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages.

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

Bezug
SchiffsModell erscheint elfmal im Jahr.

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

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

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

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

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

www.krick-modell.de



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

Mehrzweckboot
ALEX



Lotsenboot
PILOT



Funktionsmodelle aus lasergeschnittenem ABS. Der Rumpf wird auf der bewährten aero-naut-Helling gebaut. Der Antrieb erfolgt über zwei E-Motoren. Das Steuerhaus ist komplett ausgebaut. Die Ätzteile der Armaturentafel erlauben eine Beleuchtung der vielen Armaturen. Alle Lampen des Modells können mit LED beleuchtet werden. Der Suchscheinwerfer wird aus Ätzteilen gebaut und ist voll beweglich. Der Reflektor und die LED sind aufeinander abgestimmt und haben eine enorme Leuchtkraft und Lichtbündelung.

Breite 200 mm
Gewicht 2400-3000 g
Länge 715 mm
Maßstab 1:20 / 1:25

Ausbau mit dem Lichtpaket
EasyLight

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



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

aero=naut

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

www.aero-naut.de



Direkt bestellen



Der neue
Schiffs-Katalog
ist da!

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

