

BAUPRAXIS & TECHNIK

120 Modellfunktionen am Weltmeister-Modell »Albatros«

TEST: Offshore-Schleppwinde von aero-naut

TEST: Frässpindel MM-1000 von Stepcraft

BAU des Rumpfskeletts bei Marinemodellen

E 9992

06



4

JUNI 2018 · 42. Jahrgang
D: 6,90 € · EU: 8,70 € · CH: 11,70 SFr



Norwegische Schlepper in 1:40

»TROMSØ« & »LARS«



Postyacht »Mercurius« im Maßstab 1:35



Seenotrettungskreuzer »Bernhard Gruben« vor Norderney



RX-3 3043/00 Bausatz
mit GfK-Rumpf UVP 269,- Euro
RX-3 3043/01 ARTR
inkl. Antrieb UVP 499,- Euro

Technische Daten

Länge 690 mm
Breite 295 mm
Gewicht ca. 1.600 g
Maßstab 1:5,2



Airmarine 3042/00
Holzbausatz UVP 149,- Euro

Technische Daten

Länge 685 mm
Breite 375 mm
Gewicht ca. 1.600 g
Maßstab 1:5,2

Rennboote



Manta 3049/00 Bausatz mit GfK-Rumpf UVP 269,- Euro

Technische Daten

Länge 790 mm
Breite 350 mm
Gewicht ca. 1.900 g
Maßstab 1:8



Spitfire 3052/00
Holzbausatz UVP 115,- Euro

Technische Daten

Länge 585 mm
Breite 260 mm
Gewicht ca. 1.200 g
Maßstab 1:5,2

aero=
naut

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

www.aero-naut.de



Made in Germany



directLINK
Schnelle Produktinfo in
optimierter Ansicht für
mobile Geräte.

QR-Code **scannen**
und **losfahren...**



Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

der Frühling ist da! Endlich ist die kalte Jahreszeit vorbei und wir Schiffsmodellbauer können wieder völlig ungebremsst unserem Hobby nachgehen. Während ich diese Zeilen schreibe, ist es Anfang Mai und ich komme gerade von meinem ersten besuchten Schaufahren der Saison 2018 unter freiem Himmel. Ich bin sehr beeindruckt von den erstklassigen Modellen, der sehr angenehmen wie entspannten Atmosphäre und vor allem von der Herzlichkeit sowie dem Gemeinschaftssinn der Schiffsmodellbauer aus den unterschiedlichsten Modellsparten. Egal ob sie Rennboote, Segler, historische Schiffe, Marineschiffe, Seenotkreuzer oder Schlepper bauen und steuern – die Schiffsmodellbauer bilden eine große, harmonische Gemeinschaft.

Ein kleiner Star bei jedem Modelltreffen bzw. Schaufahren ist sicherlich das Fahrmodell einer 108-Fuß-Luxusyacht von Andreas Stach. Er war so angetan von dem Plastikmodell von Revell, dass er sich kurzerhand entschied, es als kleinen High Speed-Renner fahrfertig aufzubauen. Wie gut ihm das gelungen ist, können Sie ab Seite 38 selbst sehen.

Die *Albatros* von Heinz Althaus lenkt bei jeder Veranstaltung ebenfalls alle Blicke auf sich. Gleich zweimal – in den Jahren 2015 und 2017 – wurde ihr Erbauer mit ihr in der NAVIGA-Kategorie F7 (Funktionsmodelle) Weltmeister. Das Modell basiert ursprünglich auf dem Vermessungsschiff *Norderney* von robbe, von dem allerdings bis auf den Rumpf und einige Teile des Steuerhauses keine Komponenten mehr vorhanden sind. In 5.000 Arbeitsstunden, verteilt auf einen Zeitraum von circa zehn Jahren, wurde die *Albatros* mit schier unglaublichen 120 Modellfunktionen ausgestattet. Darunter befinden sich solche außergewöhnlichen Aktionen wie ein aufblasbarer Modell-Wetterballon, dessen Platzen den Modell-Bordhund dazu veranlasst, vor Schreck ins Wasser zu springen. Die anschließende Rettungsaktion mit Hilfskran erfreut regelmäßig die kleinen und großen Zuschauer. Ab Seite 54 stellen wir Ihnen das Weltmeisterschiff *Albatros* mit all seinen Facetten ausführlich vor.

Und nun wünsche ich Ihnen viel Freude mit den spannenden Themen dieser neuen MODELLWERFT!

Stefan Ulsamer, Verantwortlicher Redakteur MODELLWERFT



Das Weltmeisterschiff *Albatros* von Heinz Althaus verfügt über 120 Modellfunktionen



Felix Kersten und Jonas Schütze waren bei der Verabschiedung der *Bernhard Gruben* vor Norderney dabei – und präsentieren eindrucksvolle Fotos.

78

Andreas Stach hat das Plastikmodell der 108-Fuß-Luxusyacht von Revell zu einem kleinen High Speed-Renner aufgebaut.

38



Günter Schmedeshagen testet demnächst in der MODELLWERFT die *Jonny* von aero-naut, hier beschreibt er seine ersten Eindrücke.

20

Fahrmodelle

Norwegische Schlepperträume »Tromsø« und »Lars«	12
Unboxing Hafenschlepper »Jonny« von aero-naut.....	20
Yachtmodell »Luxury Yacht 108ft« von Revell.....	38
Echtdampfdraddampfer »Hjejlen«	46
Downloadplanvorstellung »Wappen von Hamburg«	58
Arbeitsschiff des Seehydrographischen Dienstes	74

Segelmodelle

Eigenbau: Postyacht »Mercurius« in 1:35	24
---	----

Standmodelle

Ein Marinestützpunkt in 1:1250	70
--------------------------------------	----

Reportage

Impressionen von der Intermodellbau Dortmund	28
Messereport Modellbau Wels 2018	66
Der SRK »Bernhard Gruben« vor Norderney	78



Wir präsentieren Ihnen die schönsten Eindrücke von der Intermodellbau Dortmund, die 2018 bereits zum 40. Mal stattfand.

28



66 Martin Haußmann war unterwegs auf der Modellbau Wels in Oberösterreich. Für die MODELLWERFT lässt er die schönsten Momente Revue passieren.



74 Eberhard Wichmann nutzte Material von insgesamt drei Modellen zum Bau seines Arbeitsschiffes des Seehydrografischen Dienstes der DDR.



54 Heinz Althaus präsentiert sein Weltmeisterschiff *Albatros* in der NAVIGA-Kategorie F7, es ist mit mehr als 120 Modellfunktionen ausgestattet.



46 Thomas Hillenbrand beschreibt sein Echtdampf-Modell des dänischen Raddampfers *Hjejlen*, mit dem er seit seiner Jugend verbunden ist.



58

Das Fahrgastschiff *Wappen von Hamburg* ist ein Klassiker der deutschen Helgoland-Seebäderfahrt und unser Downloadplan des Monats.

Baupraxis

Bau des Rumpfskeletts bei Marinemodellen 52

Modelltechnik

TEST: die Offshore-Schleppwinde von aero-naut 32

120 Modellfunktionen am Weltmeister-Modell »Albatros« .. 54

TEST: Frässpindel MM-1000 von Stepcraft 62

Ständige Rubriken

Editorial 3

Markt und Meldungen 6

Termine 9

Schnappschüsse 10

Schiffsbilder 41

Vorschau, Impressum 82

Online-Beitrag auf der ModellWerft-Homepage www.modellwerft.de: Die Messe „Modellbau Leben“ in Erfurt

62

Oliver Bothmann testet die Frässpindel MM-1000 von Stepcraft, die kraftvolles sowie präzises Arbeiten ermöglicht.



70

Joachim Frerichs baute neben dem Flugzeugträger *Enterprise* im Maßstab 1:1250 gleich den zugehörigen Marinestützpunkt mit dazu.



Rex-Schiffsmodelle

Das Dampfschiff *Stavenes* wurde 1904 von Bergens Mekaniske Verksted ausgeliefert und bediente lokale Routen in Fjordnorwegen. Das Schiff verfügt über eine Eisverstärkung, da im Winter im Hinterland die Fjorde auch mal eine Eisschicht hatten. Dafür ist auch der runde Bugstegen bedacht. 1973 wurde das Schiff nach England verkauft und dort als Privatyacht betrieben. 1991 kaufte man das Schiff zurück und führt es seither in den Ursprungszustand zurück. Rex-Schiffsmodelle bietet die DS *Stavenes* als Bausatz im Maßstab 1:50 an. Zum Bausatz gehört ein GFK-Rumpf, ein umfangreicher Frästeilesatz für Decks, Aufbauten und Fenster, Polystyrol- und Messingprofile, diverse Beschlagteile, Plansatz und Bauanleitung. Das Modell ist RC-ausbaufähig. Techn. Daten: Länge 68 cm, Breite 12 cm, Verdrängung ca. 1,8 kg. Preis: 320,- €.



Infos & Bezug

Rex-Schiffsmodelle

Tel. 0212 336647

Internet: www.rex-schiffsmodelle.de

Stepcraft



Mit der neuen **Q-Serie** will Stepcraft neue Maßstäbe in der computergestützten Einzel- und Serienproduktion definieren. Dabei setzt das CNC-System auf einen Materialmix aus Aluminium und Stahl: Während bis zu zehn Aluminiumprofile den Maschinenrahmen quer verstärken, bestehen die Portalseitenteile aus einer fünfschichtigen Stahlkonstruktion. Das All-Steel-Motion-System in den vollständig gekapselten Linearführungen enthält gehärtete Ø20-mm-Stahlwellen und garantiert laut Stepcraft somit eine hohe Tragfähigkeit. Die neue Q-Serie wird in den Größen 204, 404 und 408 erhältlich sein, wobei die Q.204 bereits über einen Verfahrweg von 665×1.265×145 mm verfügt. Die Q.204 ist ab Mai lieferbar, die größeren Modelle folgen in den darauf folgenden Monaten. Preis (Q.204): ab 4.620 € zzgl. Mehrwertsteuer.

Bezug

Fachhandel

Info

Stepcraft GmbH

Tel.: 02373 1791160

Internet: www.stepcraft-systems.com

Deans Marine

Deans Marine stellte auf der Intermodellbau in Dortmund zwei neue Modelle aus. Das **Mo-**



dell eines britischen Narrowboats im Maßstab 1:12 – eines Personenbootes, wie man es auf den englischen Flüssen und Kanälen antrifft – ist 1,08 m lang und 19 cm breit. Im Baukasten sind alle zum Bau des Modells benötigten Teile wie Glasfaserrumpf, Decks und Kabine aus Sperrholz und ein Beschlagsatz aus Metall- und Resinteilen sowie viele weitere Details enthalten.

Das Modell der **New Fawn im Maßstab 1/48** ist 86 cm lang und 15 cm breit. Das Vorbild lief 1923 in Paisley vom Stapel und wurde zum Transport von Gütern und Passagieren auf die schottischen Inseln genutzt. Bekanntheit erlangte das Schiff bei der Evakuierung der Kanalinseln zu Beginn des Zweiten Weltkrieges im Mai und Juni 1940. Der Baukasten enthält alle zum Bau des Modells benötigten Teile wie Glasfaserrumpf, Deck- und Aufbauteile sowie Beschlagteile aus Metall und Resin. Propellerwelle und Propeller sind ebenfalls enthalten.



Info & Bezug

Deans Marine

Congquest Drove,

Farcet Fen

Peterborough PE7 3DH,

Großbritannien

Tel: (+44) 01733 244166

Internet: www.deansmarine.co.uk

4CAM

Auf der Intermodellbau in Dortmund hat 4CAM



erstmals die neue **3-achsige CNC-Maschine OS1000** präsentiert. Die laut 4CAM stabile und komplett eingebaute Maschine wird in Verfahrgrößen von 1.000×300 mm und 500×300 mm angeboten. Es handelt sich dabei um eine Komplettlösung, also eine direkt einsetzbare Maschine, die auf der 4CAM-eigenen Steuerung NCdrive XT basiert. G-Code nach DIN 66025 kann von beliebigen Quellen eingelesen werden, optional steht die CAD/CAM-Software MegaNC als Konstruktions- und Produktionssoftware zur Verfügung. Neben dem Einsatz als Fräsmaschine sind auch Anwendungen mit Laser und Tangential- oder Schleppmesser möglich. Einführungspreis 4.990,- €.

Info & Bezug

4CAM

Tel.: 09081 8050670

Internet: www.4cam.de

Graupner

Graupner präsentierte auf der Intermodellbau in Dortmund drei neue Modelle aus dem Schiffsmodellbau.

Die **Sophia** basiert auf einem amerikanischen Freizeitboot aus den 1960er Jahren, laut Graupner verfügt es über tolle Fahreigenschaften. Lieferumfang: detaillierter Holzbausatz mit Anleitung, Kleinteile, Beschlagsatz enthalten. Antrieb: extra, Außenborder Retro No. 1995, neuer Brushless-Motor mit 2.000 kV. Verfügbarkeit Herbst 2018. Die UVP beträgt 179,99 €.



Der 70 km/h schnelle **X-Kat Rennkatamaran Taifun** basiert auf dem Champion der X-Cat World Class Abu Dhabi. Inhalt: GFK-Rumpf und Haube weiß eingefärbt, Anleitung, RC-Einbausatz. Empfohlene Außenborder (nicht enthalten): zwei Power Seven-Außenborder, neue Motoren mit 4.900 kV. Betrieb über 2x3S- oder 2x4S-LiPo. Regler: S3030. Verfügbarkeit: Sommer 2018, UVP: 219,99 €.



Das Graupner **Multiboat** ist ein Einsteigermodell aus ABS-Laserteilen (Aufbau), Rumpf (Tiefzüge), Anleitung, Schachtel, Beschlagsatz, Wellenanlage, Verfügbarkeit: Sommer 2018. Das Boot kann in vielen Versionen lackiert und beklebt werden. Zahlreiches Zubehör ist bereits auf Lager und in Produktion (bspw. Feuerlöschspritze, Rauch, Sound, Lichter etc.). Das Multiboat ist perfekt für Jugendarbeit in Clubs und für Einsteiger.



Bezug: Fachhandel

Info: Graupner/SJ GmbH, Tel.: 07021 722-0

Internet: www.graupner.de, E-Mail: info@graupner.de

aero-naut

Auf der Intermodellbau Dortmund präsentierte aero-naut ein **umfangreiches Sortiment hochwertiger Ätzteile aus Neusilber** für den anspruchsvollen Schiffsmodellbau. Alle Teile werden als Bausatz geliefert. Die Einzelteile werden in Position gebogen, verklebt oder gelötet. Durch die Ätztechnik werden feinste Details wie Nieten, Nuten, Rillen etc. sehr detailliert hervorgehoben. Anwendungsbeispiele finden Sie auf vorbildähnlichen Schiffen wie Fischkuttern, Lotsen- und Arbeitsbooten sowie Yachten. Neu sind unter anderem Positionslampen, Schiffslaternen, runde sowie eckige Lüftungsgitter, Relingstützen, runde oder ovale Bullaugen, Griffrosetten-Sätze, Türbeschlagsätze, Steuerstände, Netzhaken, Umlenkrollen und Segelwischen. Die komplette Übersicht aller Zubehörteile und die verschiedenen Maße können Sie im aero-naut Neuheitenprospekt ansehen, der auf www.aero-naut.de kostenlos heruntergeladen werden kann.

Bezug

Fachhandel

Info

Internet: www.aero-naut.de

Tel.: 07121 4330880



Anzeige

Top Ten

der Fachbücher ermittelt von den VTH Special-Interest-Zeitschriften

- 1 **Das neue Luftrecht für Modellflieger** ■
ArtNr: 3102268
ISBN: 978-3-88180-483-7
Preis: 12,80 €
- 2 **Benzinmotoren für Flugmodelle** ▲
ArtNr: 3102267
ISBN: 978-3-88180-482-0
Preis: 29,90 €
- 3 **Modellbau von Kriegsschiffen** ▲
ArtNr: 3102265
ISBN: 978-3-88180-480-6
Preis: 29,80 €
- 4 **Das Segelflug-Handbuch** ▼
ArtNr: 3102266
ISBN: 978-3-88180-481-3
Preis: 26,80 €
- 5 **Landmaschinen als RC-Modelle** ▲
ArtNr: 3102259
ISBN: 978-3-88180-474-5
Preis: 29,80 €
- 6 **CNC Fräsen & Drehen** ▲
ArtNr: 3102256
ISBN: 978-3-88180-471-4
Preis: 29,80 €
- 7 **Hobbyelektronik mit SMD-Technik** ▼
ArtNr: 3102264
ISBN: 978-3-88180-479-0
Preis: 19,80 €
- 8 **Metallwerkstatt** ▲
ArtNr: 3102262
ISBN: 978-3-88180-477-6
Preis: 14,90 €
- 9 **Elektrofeinwerkzeuge** ■
ArtNr: 3102263
ISBN: 978-3-88180-478-3
Preis: 29,80 €
- 10 **Brushless-Motoren und -Regler** ▼
ArtNr: 3102258
Preis: 19,80 €

▲ aufgestiegen
■ unverändert
▼ abgestiegen



Bestellservice

Tel.: 07221 - 5087-22

Fax: -33, service@vth.de

... weitere Bücher finden Sie auf

www.vth.de/shop

PEBA Hobby Produkte/Hobby-Lobby

Kymodel stellt bereits seit über zehn Jahren Schiffsmodelle (RTR, ART und Bausätze) für namhafte Firmen weltweit her. 2018 hat der Inhaber, Herr Peter Tang, sich dafür entschieden, neben der umfangreichen sogenannten OEM-Produktion auch eigene Bausätze unter der Marke Kymodel anzubieten. Den europaweiten Import für die Kymodel-Bausätze hat die Firma PEBA Hobby Produkte (ein Tochterunternehmen von Hobby-Lobby-Modellbau) übernommen. Die ersten gebauten Modelle wurden auf der Spielwarenmesse 2018 vorgestellt. Auf der Intermodellbau in Dortmund konnten bereits die Baukästen angesehen werden, die ab ca. Anfang Juli im Fachhandel (unter anderem bei Hobby-Lobby-Modellbau) zu beziehen sind. Die Baukästen werden in einem hohen Fertigungsgrad zum Teil mit Foto-Ätzsätzen, kompletten Beschlag- und Zubehörteilen, Decals und Handbuch geliefert. Zum Start werden vier Baukästen angeboten:



Schlepper Fairplay I, Maßstab 1:50, Maße 497×226×396 mm, GFK Rumpf komplett mit Deck und angeformtem Schanzkleid. Der Aufbau und das Brückenhaus sind bereits fertig. Lieferumfang: Rumpf, Aufbau, Brückenhaus, Beschlagsatz, Fotoätzsatz, Decals, 2 ASD-Schottelantriebe, Kleinteile, Handbuch, Preis: 394,- Euro.



Ankerzieh-Schlepper Fairplay 30, Maßstab 1:50, Maße 780×267×530 mm, GFK-Rumpf komplett mit Deck und angeformtem Schanzkleid. Der Aufbau und das Brückenhaus sind bereits fertig. Lieferumfang: Rumpf, Aufbau und Brückenhaus, Beschlagsatz, Fotoätzsätze, Decals, 2 ASD-Schottelantriebe, Kleinteile, Handbuch, Preis: 548,- Euro.

Preis : 548,- Euro.

Polizeiboot Duisburg 8, Maßstab 1:32, Maße 652×183×290 mm, vorbereitet für 2 Mini-Jet-2.0-Antriebe (Schablonen für die Öffnungen liegen bei) oder Bau nach eigenem Ermessen mit Propeller-Antrieb. Lieferumfang: Fertigrumpf, Aufbau (fertig), kompletter Beschlagsatz, Fotoätzsatz, Decals, Kleinteile, Handbuch, Preis: 248,- Euro.



Festmacherboot mit Schleppereinrichtung Mooring Tug I, Maßstab 1:32, Maße 350×118 mm, Rumpf mit vielen Details, komplett mit Deck und angeformtem Schanzkleid. Das Brückenhaus ist bereits fertig. Lieferumfang: Rumpf, Brückenhaus, kompletter Beschlagsatz, Wellenanlage, Wellen, Kupplung, Propeller, Motor, Motorhalter, Servo, Decals, Kleinteile, Handbuch, Preis : 108,- Euro



Bezug

Fachhandel

Info

PEBA Hobby Produkte

Teichstraße 5, 25560 Oldenborstel, Tel.: 04892 8994997

Internet: www.peba-hobby.de, E-Mail: info@peba-hobby.de

Racing Modellbau



Technische Daten

Standfläche	145×30 mm
Grösse zusammengeklappt	160×55×175 mm
Aktionsradius	320 mm
Gewicht	454 g
Traglast	max. 500 g
Betriebsspannung	5 bis 10 Zellen NiMH, 2S- und 3S-Li-Po/6-12 V

Neu im Sortiment: Der **elektrische Marinekran für Schiffsmodelle im Maßstab 1:10 bis 1:16**. Keine Antriebssteile befinden sich unter Deck und keine Hydraulikkomponenten sind nötig. Der Kran kann mit der mitgelieferten Halterung direkt auf das Schiffsdeck montiert werden, lediglich ein Loch für die Anschlusskabel ist nötig. Er ist durch Gewindespindeln sehr fein zu steuern. Benötigt werden drei proportionale Servokanäle. Optional kann der Kran auch als Löschmonitor genutzt werden. Mit ihm lässt sich ein Brand ganz gezielt bekämpfen. In dieser Variante erhalten Sie den Kran mit montierter Löschlanze und knickfreiem Schlauch. Der Kran hat einen Aktionsradius von 320 mm um den Drehpunkt. Arbeiten unter Deckhöhe, z. B. zur Aufnahme eines Beibootes ist ebenfalls möglich. In diesem Arbeitsbereich kann eine Last von maximal 500 g bewegt werden. Funktionen: Rotation 360° endlos (mit Option Löschmonitor 1x360°), heben/senken Hauptarm, ein/ausschwenken Ausleger. Lieferumfang: Kran fertig montiert und lackiert in blau oder rot, fertig verdrahtet auf Kranseite mit Steckverbindung, drei Servonaut MF8-Regler verkabelt mit Steckverbindung, Alu-Halterung zur Montage auf Deck. Preis: 2.295,- Schweizer Franken.

Info & Bezug

Racing Modellbau

Christian Hanselmann

Chirchgass 9, Postfach 235, CH-9475 Sevelen

Tel.: ++4181 7852832

Internet: www.racingmodellbau.ch

E-Mail: info@racingmodellbau.ch

Datum	Veranstaltung	PLZ	Ort	Ansprechpartner	Kontakt	E-Mail	Homepage
10.-13.05.	829. Hamburger Hafengeburtstag	20457	Hamburg				www.hamburg.de
10.-13.05.	Schaufahren und entspanntes Schippen	27777	Ganderkesee, Falkensteinsee 1	Frank Schulz	04482 / 9806336	modellbaupiraten@yahoo.de	www.smf-lohbruegge.hamburg
12.-13.05.	7. Modellboottreffen Talsperre Kriebstein	09648	Kriebstein, An der Talsperre 1	Thomas Kehrer		thomaskehrer22@web.de	
12.05.	5. Modellsporttag in Obing am See	83119	Obing, Strandbad Obing, Seestraße 40	Michael Schnebinger	0160 / 94832168	bluetop@gmx.net	www.wasserwacht-obing.de
12.-13.05.	Brazzeltag Technikmuseum	67346	Speyer, Am Technik Museum 1	Corinna Handrich	06232 / 6708-68	handrich@technik-museum.de	www.brazzeltag.de
13.05.	Ausstellung mit Schaufahren am Elfrather See	47829	Krefeld, Bruchweg 26, Seehaus	Elke Thomas		schriftfuehrer@mbc-krefeld.de	www.mbc-krefeld.de
13.05.	Frühlingsfest der Schiff-Modellbaufreunde	53175	Bonn-Plittersdorf, Martin-Luther-King-Straße 40	Bernhard Olbrich	02225 / 5882	bernhard.olbrich@bn-online.de	www.smbf-bonn.de
13.05.	Modellbau-Ausstellung	55246	Wiesbaden, Freibad Maarau	Hartmut Berger	0611 / 65434	haddiberg@gmx.de	www.schiffsmodellbauclub-wiesbaden.de
24.-27.05.	3. SeeStadtFest - Landgang Bremerhaven	27568	Bremerhaven, Veranstaltungsgelände rund um den Neuen Hafen	Tourist-Center Hafeninsel	0471 / 41 41 41	touristik@erlebnis-bremerhaven.de	www.seestadtfest.de
26.-27.05.	Maker Faire Berlin	12459	Berlin, Straße zum FEZ	Daniela Laschinski	0511 / 5352-845	dala@heise.de	www.maker-faire.de
31.05.-03.06.	Deutsche Meisterschaft NS / C	46509	Xanten, Alt Vinscher-Weg	Rolf Möller		rolfundelke.moeller@t-online.de	www.smc-ge.de
01.-03.06.	18. Harburger Binnenhafenfest	21073	Hamburg-Harburg, Binnenhafen			info@binnenhafenfest.de	www.harburger-binnenhafenfest.de
03.06.	Schaufahren der Schiffmodellbau-Club Trier e.V.	54290	Trier, An der Härenwies	Peter Dejon	0651 / 83032	vorstand@smc-trier.de	www.smc-trier.de
09.06.	Treffen der Funktionsmodelle	48231	Warendorf, Emssee	Bernd Engbert	02583 / 940691	bernd.engbert@smc-warendorf.de	www.smc-warendorf.de
09.06.	Hausmesse bei Multiplex	75015	Bretten, Westl. Gewerbestr. 1				www.multiplex-rc.de
16.-17.06.	Schiffsmodelltreffen und Wasserflieger	26655	Westerstede, Am Prietenbarg, Vereinstsch	Frank Houtrouw	04488 / 2004	frank.houtrouw@kabelmail.de	
16.-24.06.	Kieler Woche	24103	Kiel		0431 / 901 - 905	Kieler-Woche@kiel.de	www.kieler-woche.de
17.06.	Ostalgie-Treffen in Sinsheim	74889	Sinsheim, Museumsplatz	Simone Lingner	07261 / 929973	lingner@technik-museum.de	www.technik-museum.de
17.06.	Freies Schaufahren ISM Köln	50933	Adenauerweiher / Heinrich-Stevens-Weg, Köln	Holger Frank	0173 / 6805533	holger.frank@ism.koeln.de	www.ism.koeln.info
23.06.	Maßstabtreffen 1:50 beim SMC	49479	Ibbenbüren, An der Umfluth 99, Aasee an der Steganlage des SMC	Frank Etgeton		frank-etgeton@osnanet.de	www.smc-ibbenbueren.de
23.-24.06.	Schweizermeisterschaft Sektion NS inkl. U-Boot	CH-5610	Wohlen, Allmendstraße 29	Thomas Kessler	0041 / 794454037	sektion.ns@ssmv.ch	www.ssmv.ch
24.06.	Schaufahren mit Gastvereinen beim SMC	41238	Mönchengladbach, Zoppenbroich	Fred Granderath		kontakt@smc-mg.de	www.smc-mg.de
24.06.	Schaufahren des SMC	49479	Ibbenbüren, An der Umfluth 99	Frank Etgeton		frank-etgeton@osnanet.de	www.smc-ibbenbueren.de
24.-25.06.	Internationales U-Boot-Treffen	CH-5610	Wohlen, Allmendstraße 29	Thomas Kessler	0041 / 794454037	sektion.ns@ssmv.ch	www.ssmv.ch
28.06.-01.07.	Wochenende an der Jade: Stadt- und Hafenfest	26382	Wilhelmshaven				www.wochenendeanderjade.de
29.06.-01.07.	Hafenfest Wedel	22880	Wedel, rund um den Schulauer Hafen	Wedel Marketing	04103 / 707 707	info@wedelmarketing.de	www.wedel.de
30.06.	21. Schaufahren der Vogtlandkapitäne	08267	Klingenthal-Zwota, Gasthof zum Walfisch, Klingenthaler Str. 48	Gunter Schrópfer	037468 / 2507	erika.schroepfer@gmx.de	
30.06.-01.07.	Flottentreffen und Freundschaftsregatta	45897	Gelsenkirchen, Hugostraße	Benjamin Dorroch	0172 / 4552901	rainergayko@versanet.de	www.smc-ge.de
07.-15.07.	Warnemünder Woche	18119	Warnemünde				www.warnemuender-woche.com
07.-08.07.	Sommerfest mit großem Schaufahren	56130	Bad Ems, Modellsportanlage	Hans-Dieter Thiesen	0262 / 43377	HDTHIESEN@gmx.de	www.modellbau-bad-ems.de
13.-15.07.	Delft & Hafenfest Emden	26721	Emden	Emden Touristik	0 49 21 / 97 40-0	ti@emden-touristik.de	www.emden-touristik.de
14.07.	Zeesboot-Regatta Dierhagen	18347	Ostseebad Dierhagen				www.ostseebad-dierhagen.de

Mehr Termine im Internet unter:
<http://www.vth.de/modellwerft/>
 Meldeschluss für die Ausgabe 07/2018
 ist der 18.05.18

Liebe Vereinsvorstände!

Sie können Termine für die ModellWerft direkt im Internet eingeben. Ein vorgefertigtes Formular finden Sie unterhalb des Kalenders der ModellWerft unter: www.vth.de/modellwerft/ „Termin melden“
 Vielen Dank für Ihre Mithilfe!

Anzeige

STEPCRAFT.

Gravierlaser inkl. Feinstaubfilter.



Licht! Kamera! Action!

Ihre schönsten Schnappschüsse

In der Rubrik „Schnappschüsse“ präsentieren wir Ihnen die schönsten Fotos Ihrer Schiffsmodelle und der Originale in den Häfen der Welt. Senden Sie Ihre digitalen Fotos zusammen mit einer kurzen Beschreibung der Motive bitte an: modellwerft@vth.de. Papierfotos senden Sie bitte an: Verlag für Technik & Handwerk neue Medien GmbH, Redaktion ModellWerft, Robert-Bosch-Straße 2-4, 76532 Baden-Baden. Wir freuen uns auf Ihre Fotos!



Die *Cocoloco* basiert auf der Yacht *Moonraker* von Graupner. Sie wurde nach einem Surfurlaub des Erbauers in Venezuela, inspiriert von der tropischen Atmosphäre, umgetauft. Das Modell ist mit drei geregelten Jetantrieben ausgestattet und mit erlesenen Partygästen versehen. Das Foto entstand im Britzer Garten in Berlin (Foto: Bernd Brauer, Grossenbrode).



Das Schnellboot *Wiesel* wurde Ende der 1970er Jahre gebaut und gegen Ende der 80er Jahre verfeinert. Die erforderliche Grundlage hat die damalige MODELLWERFT-Fotoserie „mit der Kamera unterwegs“ geliefert. Beim Fotografieren war etwas Glück im Spiel, denn eine Windböe hatte für maßstabsgerechte Wellen gesorgt (Foto: Mathias Fiege, Ostholstein).



Bei dem orangefarbenen Jumper Tugboat *Triton* handelt es sich um ein fiktives Modell, das das Farbkleid und die Markierungen eines Schiffes der spanischen Seenotrettungsorganisation Salvamento Marítimo trägt. Die Aufnahme entstand am glasklaren Badersee im Werdenfelser Land (Foto: Braulio Mercader, Garmisch-Partenkirchen).



In Brunsbüttel, das durch seine Lage an der Elbe und dem Nordostseekanal an den weltweit befahrensten Schifffahrtsstraßen liegt, kann es vorkommen, dass sich ein Modell und sein Vorbild begegnen – hier zu sehen im Falle des Expeditionskreuzfahrtschiffes *Hanseatic* (Foto: Winfried Melzer, Brunsbüttel).

myROBOT

**JETZT
ONLINE-Magazin
abonnieren**

Das Technik-Magazin für junge Leser & Eltern

Machen Sie Ihre Kinder fit für die Zukunft und fördern Sie die wichtigen MINT-Kompetenzen.

(Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik)

Einzel oder im Abo

Einzelausgabe: 3,49 €

Jahresabo (4 x jährlich): 13,99 €

**Lesen auf allen
Betriebssystemen
- direkt ab Verlag**

..direkt vom Verlag



Für mobile Endgeräte QR-Code scannen
und kostenlose App installieren

KLICK mich



myROBOT
gibt es auch auf:



Robotik Talentförderung
Mechanik Lernen Eltern
verstehen Logik altersgerecht
Kinder denken
Programmieren
Elektronik



ABO-Hotline

Tel.: 07221 - 5087-71

Fax: -33, myrobot@vth.de

www.myrobot-magazin.de

Nordische Schlepper- träume



Die Westentaschenmodelle »Tromsø« und »Lars« in 1:40

Auf der Grundlage eines vorhandenen Pollux-Rumpfes begann ein Modellbau-Kollege mit dem Bau eines Schleppers in „Westentaschenformat“. Da dem Modellbaukollegen mein Faible für kleine Schiffsmodelle bekannt ist (siehe meinen Beitrag über die *Kuhwerder Bugsier 18* in der MODELLWERFT 04/2016, Seite 76ff.) und er das Modell nicht weiterbauen wollte, schenkte er mir kurzerhand das angefangene Modell.

An dieser Stelle möchte ich mich dafür ganz herzlich bedanken! Der Modellbaukollege ließ den Aufbau und das Schanzkleid aus Polystyrolplatten entstehen. Diese Bauweise ist auf den Bildern des unlackierten Modells gut zu erkennen. Den ursprünglichen Zustand des „geerbten“ Modells, ergänzt um einen Speed-400-Motor im Direktantrieb auf einen 25-mm-/4-Blatt-Propeller sowie Servo und Elektronikkomponenten, zeigen die ersten Bilder der Probefahrt.

Das Vorgängermodell »Lars«

Auf diesen Bauzustand aufbauend realisierte ich meine eigene Interpretation eines Schleppers, denn das entstehende Schiffsmodell sollte zu einem vorhandenen norwegischen Schlepper im gleichen Maßstab farblich und in Bezug auf den Baustil der Entstehungszeit passen. Dass dies einigermaßen gelungen sein könnte, zeigen Fotos der kleinen Flotte bestehend aus den beiden Schleppern *Lars* und *Tromsø*.

Das Modell des Schleppers *Lars* ist ebenfalls im Maßstab 1:40 gehalten und angelehnt an diverse Vorbilder norwegische Schlepper. Den Modellschlepper *Lars* baute ich auf der Grundlage eines weit vorangeschrittenen Modells des gleichen Modellbaukollegen auf, von dem ich auch die *Tromsø* erhalten hatte. Als Grundlage diente ihm eine *Neptun* von robbe mit den verwendeten Komponenten Rumpf, Schanzkleid, Kortdüse und Schleppgeschirr. Ich ergänzte das Modell um die Details Mast sowie An- und Aufbauten

der Brücke, Reifenfender und Schleppwinde. Die Lackierarbeiten führten zur Vervollendung des Modells meinerseits. Die installierte nautische Beleuchtung bestehend aus Positionslichtern, Schlepplicht und Suchscheinwerfer ergeben einen schönen Eindruck bei Nachtfahrten. Der Antrieb und das Ruder sind funktionsfähig. Maßgeblich wegen der sehr guten Manöviereigenschaften gewann ich mit diesem Modell in der Klasse F2 (Fahrmodelle kleiner als 90 cm) die 29. Alemannenregatta im Jahr 2014 beim LMC Leonberg. Herzlichen Dank für die gelungene Veranstaltung an dieser Stelle!

Das Modell der »Tromsø«

Mit diesen Ideen zum Bau im Hinterkopf war mir nicht so wichtig, ob der Schlepper *Tromsø* der Nachbau eines 1:1-Vorbildes wird. Daher hat das Modell auch kein konkretes Vorbild. Dennoch boten Bilder norwegischer Schlepper wertvolle Anregungen für die Bauausführung. Die Vorbild-Eindrücke und die Kontur des angefangenen

Modells verschmelzen dann zu einer eigenen Interpretation eines kleinen norwegischen Schleppers.

In der Selbsteinschätzung betrachte ich mich selbst als fortgeschrittener Modellbauer ohne besondere Werkstattausstattung. Als Werkzeuge werden für den Bau des Modells kleine Bohrer, Schlüsselfeilen, feines Schmirgelpapier, ein Skalpell sowie Sekundenkleber und Zweikomponentenkleber benötigt. Umgesetzt habe ich die Interpretation mit den folgenden markanten Details, mit denen das Arbeitsschiff ein Gesicht meiner Vorstellung entsprechend bekommt: die Gestaltung des eckig ausgeführten Schornsteins, die Dach-Partie des Fahrstandes und die Positionierung eines Mastes auf dem Fahrstand sowie die separate Aufstellung des Radars. Weiterhin bestimmen eine Schleppwinde auf dem Aufbau und eine Ankerwinde auf dem Vordeck das Erscheinungsbild des Modells maßgeblich.

Winden

Winden für die Anker und zum Schleppen entstanden aus Polystyrolplatten. Die Bilder zeigen die zerlegten Winden vor dem Lackieren. Damit wird meine Arbeitsweise deutlich. Zunächst werden sämtliche Winden-Komponenten angefertigt. Auf den Fotos zeigt die Schattenbildung die unterschiedliche Stärke der Komponenten aus Polystyrolplatten. Zur Kontrolle der Proportionen und zur Überprüfung der Montierbarkeit positionierte ich die Komponenten mehrfach probeweise auf einer Achse. Die Achse ist ebenfalls auf den Fotos mit den Winden-Komponenten abgebildet. Nach der Demontage werden die Komponenten lackiert und daraufhin unter Einsatz von ein wenig Sekundenkleber dauerhaft auf der Windenachse fixiert. Die Winden sind an Vorbild-Winden angelehnt, sie wurden jedoch in Größe, Proportion und andedeuteter Funktion an das Modell angepasst.

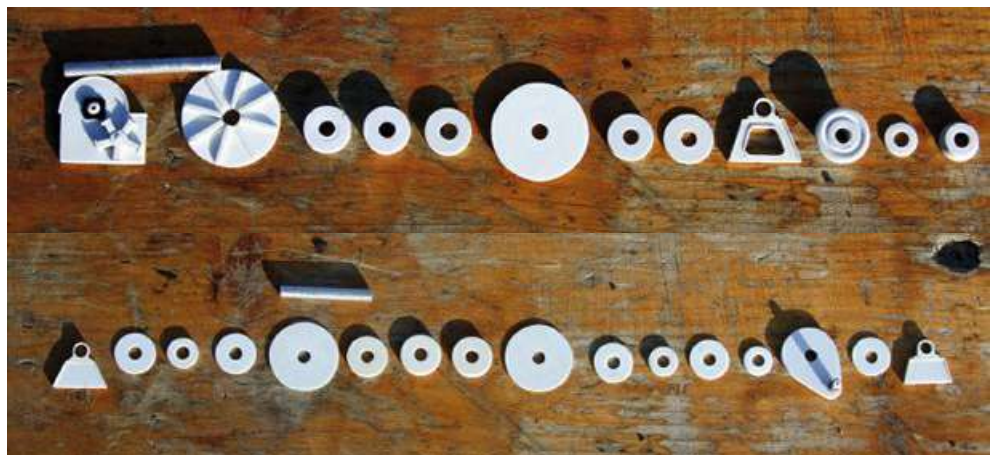
Beschlagteile

Den Schornstein, einen Lamellenlüfter, die Tür, ein Mannloch und die Aufnahme für den Behälter der Rettungsinsel fertigte ich aus Polystyrolplatten. Eine Aufnahme für den Rettungsring sowie



Eine Probefahrt in dem Bauzustand, in dem ich das Modell von einem Modellbaukollegen erhalten habe

Eine erste Positionier-Probe für Anbauteile wie Winden, Tür, Rettungsinsel-Behälter, Reifenfender, Anker und Mast erfolgt am Modellgewässer



Die Komponenten der Schleppwinde und Ankerwinde jeweils in der Reihenfolge, in der sie auf die ebenfalls dargestellte Aluminium-Achse montiert werden. Die Länge der Schatten gibt einen Eindruck von der Bauhöhe der Komponenten wieder

Die montierte Schleppwinde aus Polystyrol. Durch die 1 mm dünne Platte der Trommel dringt Gegenlicht



Die Ankerwinde ist montiert und bereit lackiert zu werden





Schleppertreffen meiner kleinen Flotte im Maßstab 1:40: die *Tromsø* (rechts) begegnet der *Lars* (links)



Der Schlepper *Lars* ist der Vorgänger meiner *Tromsø*, hier zu sehen zwischen Eisschollen

Die *Lars* in Wendlingen beim Schaufahren ▼

den Haken für eine Kette und Tauwerk wurden aus dünnem Blech geschnitten sowie gebogen. Der Rettungsring wurde um ein Seil ergänzt, welches natürlicher fällt als die Seil-Imitation von Spritzguss-Rettungsringen. Die Positionsleuchten, die Anker sowie die Ankerkette, der Rettungsinsel-Behälter und der geringfügig umgearbeitete Suchscheinwerfer sind aus dem Modellbau-Fachgeschäft. Die Flagge in hervorragender Qualität stammt aus dem Hause Blissenbach.

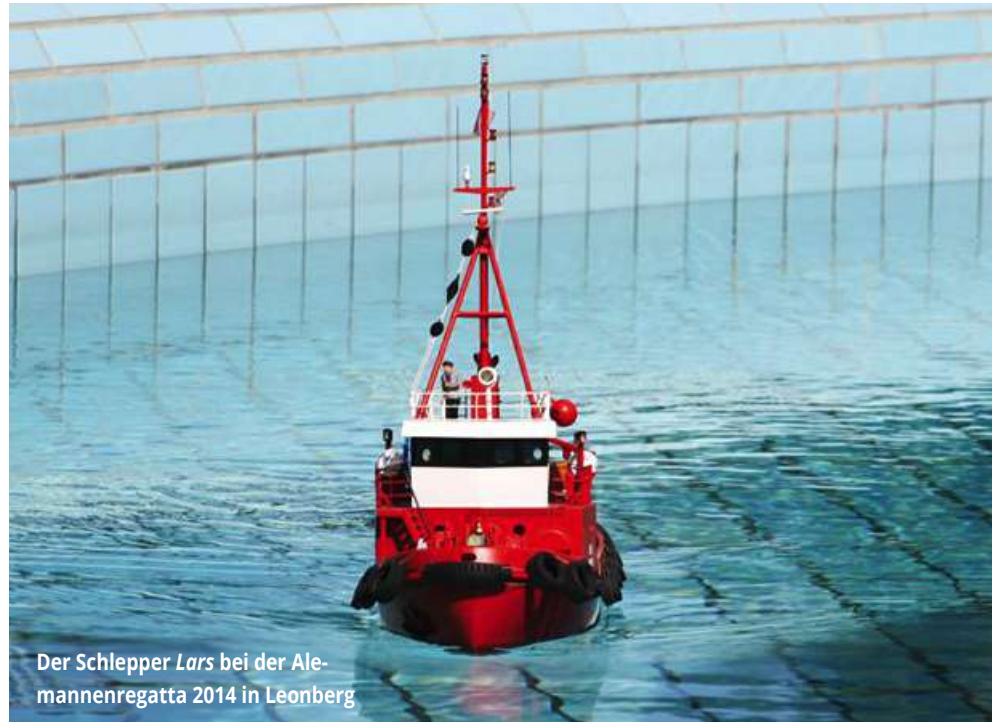
Eine Silbermöwe, die ich aus geschäumtem Polystyrol schnitzte, lässt sich auf dem Mast den Wind um den Schnabel (hergestellt aus einem Drahtstückchen) wehen. Eine schwimmfähige Boje



aus der Verpackung für Spielzeug oder Schmuck aus dem Kaugummi-Automaten belebt nach farblicher Behandlung das Achterdeck. Runde, lackierte Perlen auf dem Fahrstand stellen weitere kleinere Bojen dar. Eine Kette mit selbstgefertigtem Schäkel und die Nachbildung von Tauwerk werden von den aus Blech gefertigten Haken aufgenommen. Die Reifen-Fender mit entsprechendem Durchmesser fand ich zufällig in einem Online-Auktionskaufhaus. Die Reifen wurden mit dem in der MODELLWERFT 04/2016 in meinem Bericht über die *Kuhwerder Bugsier 18* vorgestellten Prinzip mit Tauwerk aus Nähgarn versehen, um die Funktion als Reifenfender zu erfüllen.

Beleuchtung

Die nautische Beleuchtung an meiner *Tromsø* ist sehr minimalistisch ausgeführt: Ein Topplicht, die Seitenlichter und die Hecklichter werden mit LEDs zum Leuchten gebracht. Zum Einsatz kommen warmweiße, rote und tatsächlich grün leuchtende LEDs die ich bei Bauer-Modelle erwarb. Der Suchscheinwerfer wird mit einer reinwei-



Der Schlepper *Lars* bei der Ale-mannenregatta 2014 in Leonberg

ßen LED und kleinem Abstrahlwinkel funktionsfähig. Die Lichterführung wird über einen Kanal der Fernsteuerung geschaltet, wobei im Schiffsmodell ein 2-Kanal-Mini-SMD-Schalter mit Memory-Funktion von Modellbau-Regler.de verwendet wird. Das Schaltmodul ist in

den Empfänger an einem freien Kanal eingesteckt. Indem ich dem Schaltmodul als Schaltspannung (über den gleichen Stecker wie für die Schaltfunktion) die am Empfänger anliegende Spannung zur Verfügung stelle, werden die fünf LEDs der nautischen Beleuch-



Der Ponton vom SMC Wendlingen dient als Schlepppanhang für die *Lars*



Eine Nachtfahrt bei den Hafentagen in Wendlingen

tung vom Empfänger versorgt. Diese Betriebsweise ist vom Schalterhersteller wohl nicht vorgesehen, ist aber für fünf LEDs zu vertreten, da durch diese fünf LEDs das BEC nicht stark zusätzlich belastet wird. Mit der Beleuchtung ist das Modell auch bei Nachtfahrten von den Schiffsmodell-Kapitänen am Ufer gut zu erkennen.

Beschriftung und Lackierung

Der Namenszug „Tromsø“ entstand auf einem Plotter für Autobeschriftungen eines Modellbau-Kollegen. Auch ihm gebührt mein Dank! Lackiert habe ich



Die Lars in schwerer See, verursacht durch ein anderes Modell



Die Tromsø schiebt bei einbrechender Dunkelheit meinen bereits vor Jahren gebauten, gealterten Ponton



In der Dämmerung kommt die Beleuchtung besonders gut zur Geltung



Details am Mast bei Dämmerung: Positionslicht, Flagge, Antenne und Silbermöwe

wieder einmal mit Belton-Molotow-Farben in der Sprühdose aus der „Hausbeschmiererszene“. Diese Farben decken eine große Farbskala ab, sind sehr deckstark und sind im späteren Einsatz auch ohne eine abschließende Schicht Klarlack recht unempfindlich.

Der Einsatz des Modells

Zusammen mit einem bereits von Jahren angefertigten und mittlerweile gealterten Ponton kann der Schlepper entweder als Schubschiff oder mit Schleppanhang fahren. Beide Kombinationen zeigen die Fotos. Das verwendete Standard-Ruder einer *Pollux* ist zum Manövrieren geeignet, eine einwandfreie Geradeausfahrt ist aber nicht möglich. Das Geradeausfahrverhalten verbessert sich deutlich, wenn das Modell als Schubschiff für den Ponton eingesetzt wird.



Draufsicht auf die *Tromsø*: Die Positionen der Winden, des Mannloches und der Bojen sind gut zu erkennen



Die *Tromsø* auf einem Alpensee mit kristallklarem, aber sehr unruhigen Wasser vor schneebedeckter Bergkulisse



Fast wie in der norwegischen Fjordlandschaft

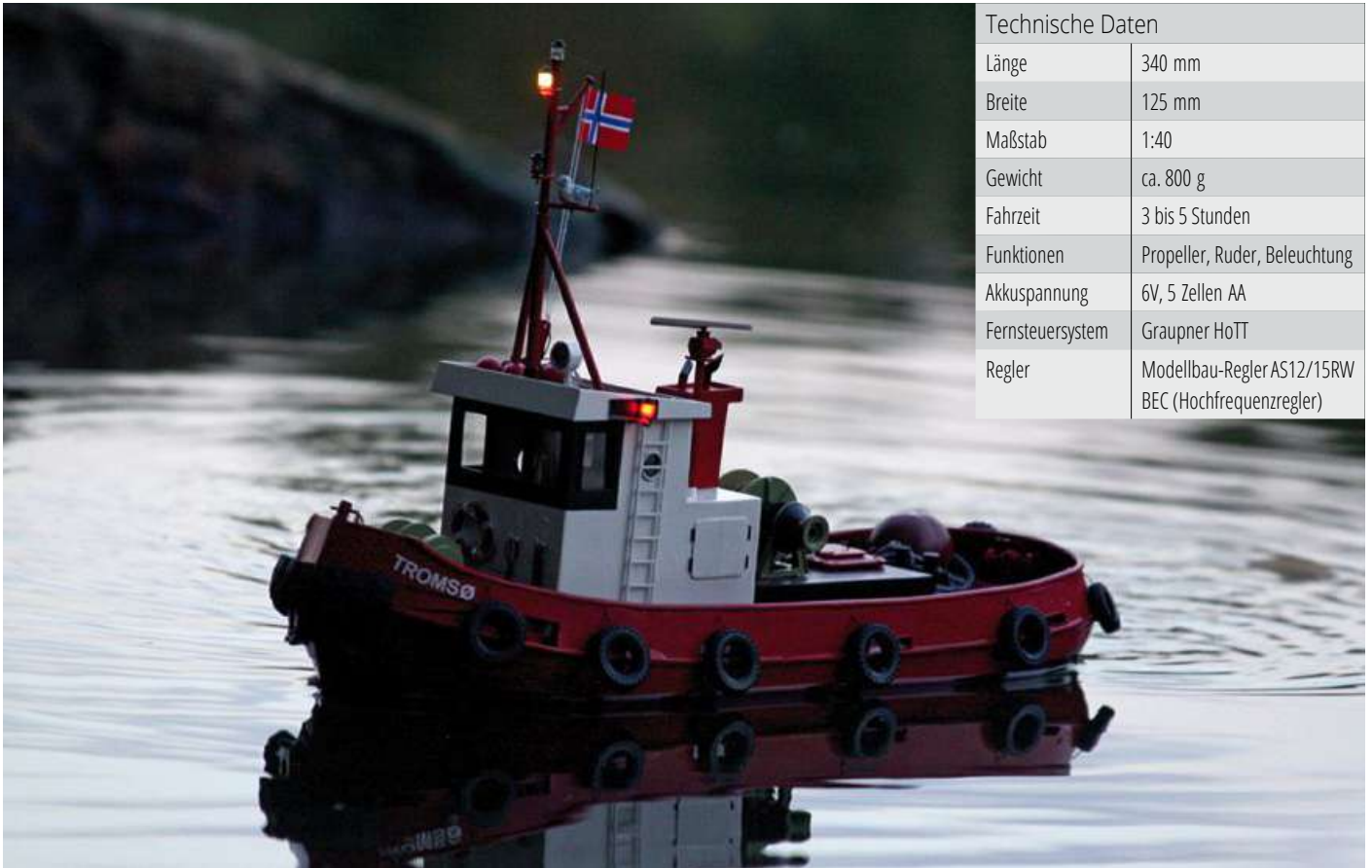


Die *Tromsø* schleppt meinen Ponton auf einem Bergsee im Allgäuer Alpenvorland

Fazit

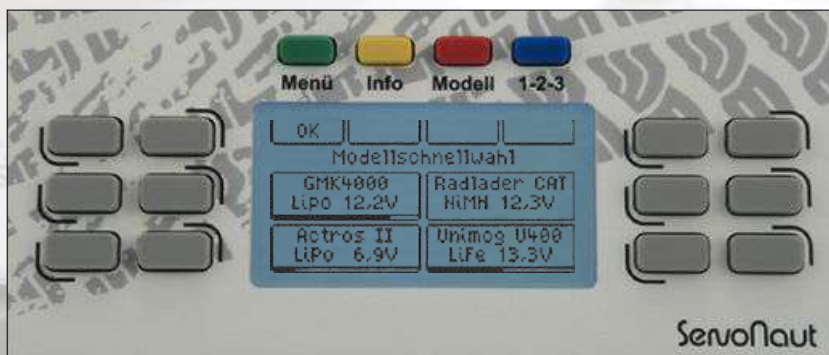
Ein Modell mit dieser Länge (ca. 340 mm) kann noch weitgehend mit Standard-Elektronik-Komponenten ausgerüstet werden – abgesehen von der Verwendung eines Mikro-Servos für das Ruder. Der Kleinstschlepper schwimmt „wie ein Korken“ auf unruhigem Fahrwasser. Die Motorisierung mit einem Speed-400-Motor ist auch für Schleppaufträge und Schubaufträge mit dem gezeigten Ponton mehr als ausreichend. Durch die Umsetzung eines Direktantriebes vom Motor zum Propeller, damit einhergehend das Verzicht auf den Original-Getriebeantrieb einer *Pollux*, verursacht der Antrieb kaum Geräusche. Ein Hochfrequenzregler von Modellbau-Regler.de verhindert zudem Pfeifgeräusche des Motors. Der Weiterbau des „geerbten“ Modells hat sich auf jeden Fall gelohnt. Durch die kleinen Abmessungen ist das Modell leicht zu transportieren und überall leicht einzusetzen.





Anzeige

Wer die Modellwahl hat ...



...hat die Qual? Jedenfalls nicht bei einem Servonaut Sender HS12. Zugegeben, sehr viele Modelle passen nicht in seinen Speicher, es sind nur 15. Die kennt er aber dann auch ganz genau.

Du musst dein Modell nur einschalten, dann erscheint es nach kurzer Zeit wie von selbst in der Modellschnellwahl. Du kannst auch gleich zwei, drei oder vier Modelle einschalten, der HS12 wird sie finden und dir anzeigen. Dann nur noch ein Tastendruck, und das gewünschte Modell erwacht zum Leben, die anderen bleiben in Bereitschaft.

Sozusagen in Alarmbereitschaft - denn der Sender hält ständig den Kontakt und überwacht weiterhin die Akkuspannung von bis zu insgesamt vier Modellen - gleichzeitig! Ein Modellwechsel ist so nur eine Sache von zwei Tasten und vielleicht zwei Sekunden.

Und das Problem mit den Schaltern? Die beim Modellwechsel wieder nicht richtig stehen? Nicht mehr so, wie man das Modell verlassen hat?

Genau deshalb hat der HS12 keine Schalter, sondern Funktionstasten. So ein Tastenpaar kann wahlweise zwei Taster, einen Schalter mit zwei oder drei Stellungen, eine sequentielle Schaltung oder einen Linearschieber nachbilden. Ohne Umbauten im Sender. Passe die Belegung und die Beschriftung für jedes Modell einfach an: Für deinen Truck, deine Baumaschine, dein Schiff. Flexibler geht es nicht.

Sowohl die Tasten als auch die Knüppel können doppelt belegt werden, durch zwei Ebenen, die Beschriftung der Tasten wechselt natürlich mit. Nutze die Kreuzknüppel erst zum Fahren, dann zum präzisen Schwenken deiner Löschmonitore oder eines Ladekrans. 12 Kanäle (11+8 mit Multikanal), 20 Geber (mit 3D-Knüppeln 24) und für jeden Geber drei freie Mischer stehen für dich insgesamt bereit.

Interesse geweckt? Du findest uns auf den Messen in Wels, Dortmund, Leipzig oder Friedrichshafen. Oder im Internet.

Wir beraten gerne.



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

Servonaut



Sehen wir uns mal die »Jonny« von aero-naut an...

Hafenschlepper Jonny
Best.-Nr. 3030/00

Jonny ist ein Funktionsmodell, das jedem Modellbauer viel Freude bereiten wird. Der Bausatz besteht durch sehr hochwertige Materialien und besteht durch ein perfektes Fertigteil. Der zukünftige Rumpf ist aus GFK gefertigt. Das Modell wird mit 2 Wellenmotoren ausgeliefert. Es sind alle Teile für den Aufbau mit einer niedrigen enthalten, sodass auch eine Variante als Offshore Schlepper gebaut werden kann. Das Arbeitsdeck ist mit gelbem Holz belegt. Das Modell des Steuerhauses ist für den individuellen Ausbau enthalten. Die beiden Längswandteile sind funktionstüchtig und drehbar. Der Decksaufbau besteht aus ABS, alle Teile sind präzise gefertigt und werden anhand der bekannten Bauanleitung im aero-naut Maß mit vielen 3D-Baustufenzeichnungen einfach zusammengebaut. Der Bausatz enthält viele bewegliche und funktionelle Teile wie Schleppwinde, Bocksperrwinde, Lichtmonteur, Schwenkwerfer und mehr. Jonny kommt mit einem umfangreichen Zubehör aus. Baukörper mit über 100 Schrauben, die das Modell zu einem echten Schmuckstück werden lässt. Das Modell kann nach eigenen Vorstellungen weiter ausgebaut werden. Die enthaltenen Lampenkörper können optional mit LEDs versehen und so das Modell mit Lichtfunktionen weiter ausgebaut werden.

Der Modellbausatz enthält:
GFK-Rumpf mit angeformten Schweißstellen, leergezeichnete Teile aus Holz, ABS und Vinyl, großer Acrylglasrumpf, umfangreicher Beschlagssatz u.a. mit Lichtmonteur, Schleppwinde, Bocksperrwinde, Lampenkörper zum weiteren Ausbau, zwei Schiffsseile, umfangreiche 3D-Bauanleitung.

aero-naut
aero-naut Modellbau - Stuttgarter Strasse 18-22 - D-72766 Reutlingen
www.aero-naut.de

Made in Germany

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

Jonny

JOHNNY

JOHNNY

In dieser schicken Kartonverpackung wird die Jonny ausgeliefert

Das Schlepper- Unboxing

Früher war es üblich, wenn man einen neuen Modellbausatz kaufen wollte, sich diesen zunächst beim Modellbauhändler öffnen zu lassen und sich anzusehen, was man für sein Geld bekommt. Heute gibt es kaum noch Händler und man beurteilt die Investition auf Basis von Internet-Recherchen und -Berichten. Wie oft habe ich schon auf Verkaufsseiten die schönen Produktbeschreibungen und Fotos angesehen und mich gefragt: Was bekomme ich für mein Geld?

Deshalb wuchs in mir die Idee, hier einmal einen Blick ins Innere des Modellbaukartons der *Jonny* von aero-naut zu werfen. Nachdem Gestern der Paketdienstleister den großen Karton gebracht hat, musste dieser natürlich umgehend inspiziert werden.

Der Inhalt

Nach dem Öffnen fällt sofort auf, dass zum Schutz im Inneren noch rundum Styroporplatten eingelegt sind, und der Rumpf der *Jonny* nochmals in ei-

ner Schutzfolie verpackt ist. Ebenso fand ich Kästchen mit Zubehörteilen. Als Modellbauer nimmt man natürlich sofort den Rumpf und prüft die Qualität. Nach dem Entfernen der Folie fand ich einen sauber mit Glasgewebe laminierten Rumpf vor. Da ich ja selbst bereits viele Modellrumpfe laminiert habe, auch aus geteilten Formen, interessierte mich die Qualität des Laminates. Dieses kann man gut prüfen, wenn man den Rumpf gegen eine helle Lichtquelle hält. Etwaige Fehlstellen, Einschlüsse sind dann gut sichtbar.

Hierbei zeigte sich, dass der Rumpf sehr homogen laminiert ist und keine Fehlstellen aufweist. Die Verbindung der beiden Rumpfhälften ist nicht, wie es einige andere Hersteller machen, durch eine einfache Verklebung hergestellt, sondern durch Auflegen einer weiteren inneren Glasfaserschicht, das zeugt von guter professioneller Verarbeitung. Wie die Materialqualität vom Laminat und Gelcoat an sich ist, wird sich dann bei der weiteren Bearbeitung zeigen. Sehr schön ist, dass die Bereiche, die später ausgeschnitten werden

und auch die Bereiche, in denen z. B. die Schlingerleiste angebracht wird, bereits im Rumpf markiert sind, so dass ein kompliziertes Ausmessen und Anzeichnen wohl entfallen kann.

Rumpfausschnitt mit Markierungen

Die angeformten Scheuerleisten versprechen auch eine spätere Erleichterung, da das aufwendige Positionieren, Schleifen und Spachteln entfallen kann. Nun, den Rumpf für gut befunden und beiseite gelegt. Was findet man noch im Karton?

Ein dickes mit Folie umwickeltes Paket an Platinen aus Kunststoff und Sperrholz, sowie diverse Holz-/Kunststoffleisten und einige Messingdrähte.

Sehen wir einmal genauer hin. Mehrere Holzbrettchen, sauber gelasert, so nach dem ersten Eindruck überwiegend für den Innenausbau. Versteifung des Rumpfes, Unterkonstruktion des Decks und auch ein Grundgerüst für den Aufbau. Also alles Bereiche, die keine Sichtlackierung benötigen.

Holzbrettchen

Aus den ebenfalls gelaserten Kunststoffplatten sollen wohl später der Aufbau und diverse Ausrüstungsteile entstehen. Die Schnitte erscheinen sauber und die notwendigen Verbindungsstege sind, so der erste Eindruck, an Stellen platziert, die ein einfaches Abtrennen erleichtern. Die Materialstärken scheinen ebenfalls angemessen zu sein.

Kunststoffplatten

Ein gefalteter Kartonstreifen enthält dann noch eine Platte mit Ätzteilen. Hier sind auf den ersten Blick Reling- und Schanzkleidstützen, Leitern und Treppen sowie Fensterrahmen zu erkennen.

Ätzteilsatz

Die Ätzteile sind nicht nur flächig, sondern 3D-geätzt, was wiederum die spätere Erscheinung deutlich wertiger werden lässt.

Nun wende ich mich dem mit Zubehör beschrifteten Karton zu. Ein kleines Sammelsurium an Tütchen mit

verschiedensten Kleinteilen. So finden sich sämtliche Positionslichter, Rettungsringe/-Westen und -Inseln, Radarattrappen, Bauteile für die Löschmonitore bis hin zur Ankerkette nebst Ankern im Beipack. Ebenso einiges an Rund- und Stangenmaterial wie z. B. Rohrabsschnitte für die Heckrolle des Schleppers. Sogar eine kleine Deutschland-Flagge ist enthalten.

Zubehör

Wie man als neugieriger Modellbauer so ist, nahm ich die Bauanleitung zuletzt in die Hand. Ich kenne eigentlich nur Anleitungen in „Tapetenform“ – unendlich großformatig und kaum zu handeln. aero-naut gibt seiner *Jonny*

ein umfangreiches Heftchen mit Explosionszeichnungen bzw. 3D-Bildern aus der CAD-Anlage mit.

Direkt neben den Bildchen gibt es dann die notwendigen schriftlichen Hinweise.

Ankündigung

Als Resümee darf ich mich äußerst positiv beeindruckt zeigen. Die *Jonny* ist nach erster Inaugenscheinnahme ein gut durchdachter Bausatz mit vielen Details. Ich bin gespannt auf den Bau. Den umfangreichen Bau- und Testbericht der *Jonny* lesen Sie demnächst in der MODELLWERFT.

Mehr Infos zur *Jonny* gibt es auf www.aero-naut.de.



Blick auf den Baukasteninhalt



Die Bereiche, an denen die Schlingerleiste angebracht wird, sind markiert



Die sauber gelaserten Holzbrettchen dienen überwiegend dem Innenausbau

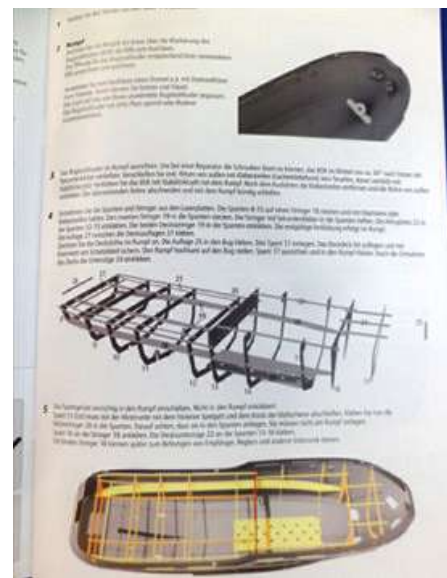


Der beigelegte Ätzteilsatz

Die Bauanleitung ist handlich und sehr durchdacht ▶



Das schön sortierte Zubehör



Private Kleinanzeigen 10 Euro für alle ModellWerft-Leser

Nutzen Sie diesen Service und schalten Sie bis zu 10 Zeilen (300 Zeichen) in Ihrer privaten MODELLWERFT-Kleinanzeige.

Auch Anzeigen mit Bild sind möglich, für nur 10,- Euro zusätzlich.

Sie haben mehrere Möglichkeiten, Ihre Kleinanzeige aufzugeben:

- **per Internet:** <http://www.vth.de/Kleinanzeigen>
Anzeigen mit Foto (Bild als jpg-Datei anhängen) mit Nennung der kompletten Bankverbindung oder als E-Mail: kleinanzeigen@vth.de
- **per Brief:** Benutzen Sie den im Heft enthaltenen Auftragscoupon. Das kostet Sie nur die Briefmarke in Höhe von 70 Cent. Schreiben Sie bitte deutlich! Satzzeichen und Leerstellen zählen ebenfalls als Zeichen. Bei Anzeigen mit Foto (Papierabzug beifügen) bitte die Nennung der Bankverbindung nicht vergessen.

vth Verlag für Technik und Handwerk neue Medien GmbH
Baden-Baden

70000

Verkaufe: Vorpostenboot Dt. Kriegsmarine, M1:50, Länge: 130 cm. Der Eigenbau enthält bürstenlosen Motor + Regle + Ruderservo. Preis EUR 800,- VHS. Tel.: 07 21 / 75 15 28.

Verkaufe: Selbstgebautes amerikanisches PT-Schnellboot, M1:16, L. 158 cm, Antrieb: 30 ccm Saito Viertaktmotor + 2 Elektro-Hilfsmotoren, mit elektr. Bordanlasser, 2 Motor liegt bei. Boot ist sehr leise. Mit allen RC-Komponenten außer Sender + Empfänger. Preis EUR 1800,- VHS. Tel.: 07 21 / 75 15 28.

Anzeigenschluss für: **Ausgabe 7/18**
ist am 18.05.2018
Anzeigenannahme und Beratung
Cornelia Maschke,
Tel.: 07221/5087-91

Die App für Modellbauer



mkp
modellbau
Pforzheim

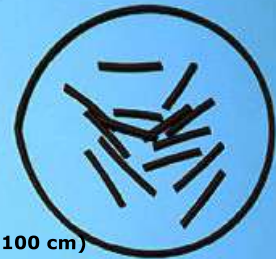
www.mkpmodellbau.com

neue Webseite in neuem Design
jetzt wieder mit ONLINESHOP...

Sonnenbergstr. 67 | 75180 Pforzheim
fon +49 7231 280 44 65 | info@mkpmodellbau.com

Katalogbestellung 5,00 Euro inkl. Porto

www.modellbau-kaufhaus.de



Für jeden Auftrag
gibt es einen
Schrumpfschlauch (100 cm)

Schrumpfschlauchwoche
vom 11.06. bis 17.06.2018

Modellbau-Kaufhaus
Luisenweg 3
71636 Ludwigsburg
07141/973 0534 (ab 18.00h)
rainer@modellbau-kaufhaus.de

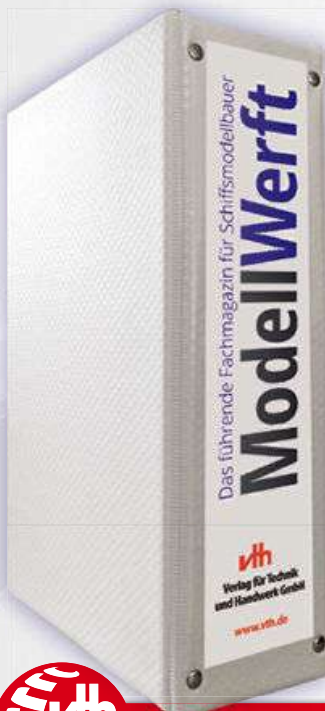
schiffsmodell.ch



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

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

Behalten Sie immer den Überblick



Damit ist Ihre ModellWerft Sammlung bestens geordnet!

Mit den Sammelordnern des VTH behalten Sie stets den Überblick und können Ihre Zeitschriften einfach besser organisieren.

Aus stabilem Karton.

Höhe: 31 cm

Tiefe: 22 cm

Breite: 9.5 cm

ArtNr: 6000003 - pro Ordner nur

12,90 €



Bestellservice Tel: 07221 - 5087 -22
Fax: -33, service@vth.de • www.vth.de

Shop-Bestellung
shop.vth.de

Ein Kutter aus der Zeit um 1710



Die Postyacht »Mercurius« im Maßstab 1:35

Im Zuge des Dreißigjährigen Krieges wird Schweden zur Vormacht im Ostseeraum. Pommern mit Greifswald, Rügen und Stettin sind Teile dieses Herrschaftsgebietes. Um 1664 wird ein Seedienst von Ystad in Schweden nach Stralsund eingerichtet. 1684 verkehren die beiden Postyachten *Posthorn* und *Postritter* auf dieser Strecke. Sie führen in diesem Jahr 77 Fahrten durch und befördern 122 Personen. Ab 1692 segelt die *Hioten* (Hirsch) auf dieser Strecke und macht in diesem Jahr 15 Fahrten.

Die »Mercurius«

Von 1709 bis 1715 war die Postyacht *Mercurius* auf der Linie Ystad-Stralsund eingesetzt. Der Schiffbaumeister Ruschenfeld in Stralsund hatte sie gefertigt. Vermutlich handelt es sich bei der Zeichnung No. 5 auf Plan XLII in der „*Architectura Navalis*“ (1768) von

Frederik af Chapman um dieses Fahrzeug. Sie war 40 Fuß (13,5 m) lang und 13 7/12 Fuß (4,6 m) breit.

In kriegesischen Zeiten wurden die Fahrten bei Nacht durchgeführt, um Kaperern zu entkommen.

Zu diesen Reisen auf den schwedischen Postschiffen schreibt der Historiker und Politiker Ernst Moritz Arndt

sinngemäß im Jahre 1804: In Ystad gibt es kaum Wirtshäuser und Herbergen, der „Hafen“ besteht aus einer langen Landungsbrücke hinaus ins tiefere Wasser. Die Postjachten verkehren zwei- bis viermal pro Woche und ihre Fahrten sind sehr wetterabhängig. Die 118 Seemeilen lange Strecke ist in 12 bis 15 Stunden zu schaffen,

aber Arndt ist wegen der Flaute zwei Tage unterwegs. Es ist schon dunkel, als sie die Untiefen des Gellen passieren und den Hafen von Stralsund erreichen. Alle Tore sind verschlossen, eine Verköstigung gibt es nicht. So muss er eine weitere Nacht an Bord verbringen.

Wie sahen diese Postyachten aus?

Es waren Kutter mit schnellen Linien und einer großen Besegelung. Der überlange Klüver trug drei Vorsegel, der Pfahlmast ein gewaltiges Gaffelsegel und darüber ein Rahtopsegel. Dieses Segel war bei achterlichem Wind eine Vortriebshilfe.

Die Raumaufteilung war wie folgt. Im Vorunter war die fünfköpfige Besatzung untergebracht. Der Schiffsjunge wirkte auch als Koch. Anschließend gab es einen kleinen Laderaum für Sendungen. Es folgte die große Kabine für ca. zwölf Passagiere. Hier konnte ein kleineres Gemach für vier Damen abgeteilt werden. In der Mitte waren die Schiffbewegungen am wenigsten zu verspüren. Die tiefe Ruderpflicht schloss sich an und den Abschluss bildete die Heckkabine. Sie war zahlungskräftigen Personen vorbehalten und gut ausgestattet. Diese letztgenannten Passagiere wurden aus der Bordküche mitversorgt, die anderen Reisenden mussten ihre Verpflegung mitführen.

Es gab größere Yachten, die eine Mitnahmemöglichkeit für Pferde anboten. Die Tiere wurden durch eine Luke im Dach des Mittelbaus an Bord gebracht. Hier war Platz für bis zu acht Pferde. Auf dem Wiener Kongress 1815 verlor Schweden die Besitzungen in Pommern an Preußen. Beide Länder waren an der Aufrechterhaltung der gewachsenen Verbindungen interessiert. 1824 wurden zwei baugleiche und in Schweden gefertigte Raddampfer, die *Constitutionen* und die *Adler* in Dienst gestellt. Die Maschinen leisteten 40 bis 50 PS und die Fahrzeit betrug nunmehr 17 Stunden. So war ab jetzt eine zuverlässige Verbindung möglich.

Baubericht

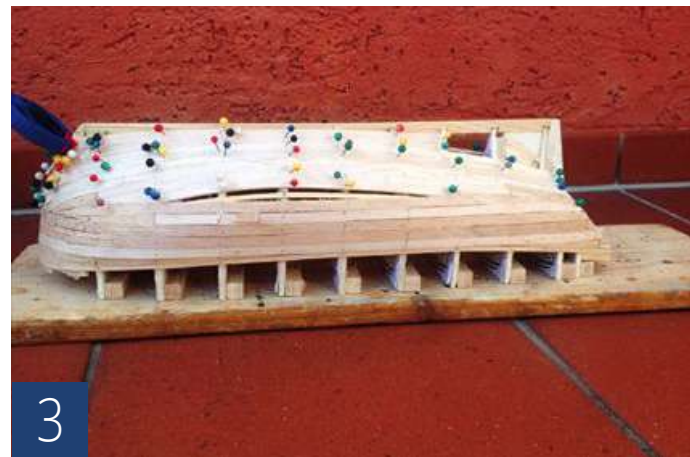
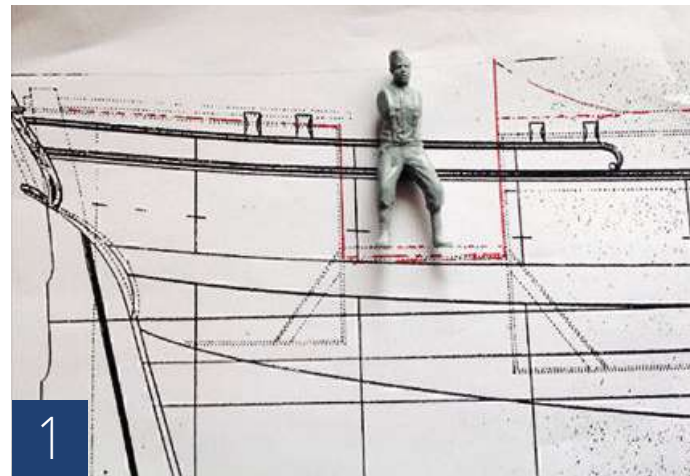
Die Kombination von Gaffelsegel und Rahtopsegel ist bei einem Fahrmodell sehr reizvoll. Ich hatte diese Ausführung mit drehbarem Mast schon mehr-

mals gebaut und die nötigen Materialien waren auch vorhanden. Der Plan der Postyacht bei af Chapman gefiel mir wegen der barocken Ornamentik und der tief liegenden Ruderpflicht. Das nur mit flachen Aufbauten versehene Fahrzeug würde auf dem Teich mit dem hohen Mast und dem überlangen Klüver ein schönes Bild abgeben. Ich vergrößerte den Plan so, dass mein Maßstabsmännchen in 1:35 gut passte (Bild 1).

Der Rumpf entstand wieder auf einem Hellingbrett. Die Mallen wurden ausgesägt und mit Vierkanteleisten versehen. So stehen sie stabil (Bild 2). Mehrere Leisten, die Stringer, wurden vertieft eingesetzt. Sie und die Kielleiste geben der Konstruktion Festigkeit für das anschließende Überschleifen. Der Bugbereich wurde in Schichtbauweise mit Balsaholz aufgefüttert.

Danach wird der Rumpf beplankt (Bild 3). Ich verwende Balsaholz von 2 mm Stärke, das ich auf der Tischkreissäge zu 10 mm breiten Leisten zurechtsäge. Diese Leisten werden gewässert und vorgebogen. Sie werden miteinander und mit den Mallen verleimt. Schwierig wird meist der Übergang vom Seiten- zum Bodenbereich. Hier muss gestückelt werden. Auch die Anpassung an den Achterstern geht nur mit kleineren Stücken. Als Leim verwende ich Ponal wasserfest. Inzwischen (Bild 4) hat der Überwasserbereich eine zweite, schöne Beplankung aus Lindenholzbletchen bekommen. Auch die Barkhölzer sind gesetzt. Der Übergang zum Unterwasserteil wurde mit Holzkitt angeglichen. Der Unterwasserteil wurde mit Epoxidharz und Glasseide laminiert.

Auf dem Bild 5 ist der Bau erheblich weiter fortgeschritten. Die Mallen wurden entfernt, die Messingrohre zur Aufnahme des Zusatzkiels wurden eingepasst und die Konstruktion des drehbaren Mastes vorbereitet. Ein Standard servo wird mit einem Zahnrad versehen. Beim Festleimen darf kein Sekundenkleber in das Getriebe laufen, sonst ist es fest. Der Mast wurde gedreht und gebeizt. Ein Schlitz wurde in den Mast gesägt, um die Antenne aufzunehmen. Der Mast wird in dem Gehäuse stehen und der Messingstab ist das untere Lager. Ein Kugellager umschließt den Mast. Das Zahnrad am Mast ist kleiner als das Gegenstück





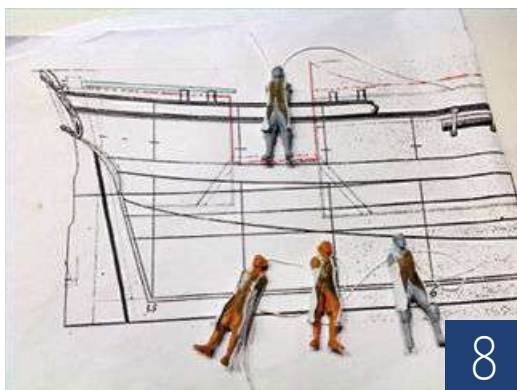
5



6



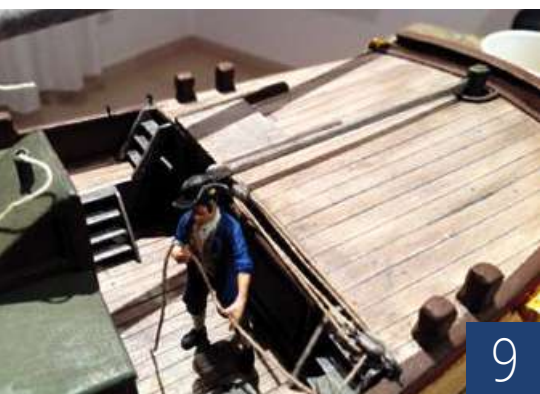
7



8

am Servo. So wird der Schwenkbereich vergrößert.

Im nächsten Bild 6 ist der Mast aufgestellt, das Deck ist beplankt und mit Epoxidharz versiegelt. Das Ruder wurde gesetzt und der Rumpf außen mit Vorstreichfarbe versehen. Im Rumpf befinden sich drei Servos. Das eine dreht den Mast mit den festverbundenen Rahen, das zweite hat einen Hebelarm und dient zur Anlenkung der Klüver und des Gaffelsegels, während



9



10



11



12

das dritte Servo das Ruder schwenkt. Im nächsten Schritt (Bild 7) wird die Postyacht gestrichen. Ich verwende dafür Revell Color-Farben, matt.

Die Ornamente sind aus Holzkitt gestaltet und mit dem Fräser nachgearbeitet. Der Unterwasserteil wurde mit Sprühfarbe versehen. Neben dem Modell liegen aufgereiht gedrechselte Juffern und Blöcke.

Auf dem Bild 8 erkennt man die vier Personen, die an Bord kommen werden. Es waren ursprünglich Soldaten, die nun entsprechend umgebaut wurden. Westen wurden aufgespachtelt, Mäntel entstanden aus Papier und Schnur.

Jetzt schauen wir in die vertiefte Ruderplicht (Bild 09). Ich habe unten Entwässerungsrohre nach außen angebracht, denn hier könnte sich überkommendes Wasser ansammeln. Der Rudergänger hat die Pinne nicht in der Hand, sondern er steuert das Schiff mit einer Talje. Ich habe hier etwas geschummelt, denn meine Pinne schwenkt hin und her und es gibt keine Verbindung zur Talje. Am Niedergang zum Mittelbau sieht man das Anlenkseil für das Gaffelsegel austreten.

Nun ist das Modell weitgehend fertig (Bild 10). Die Segel müssen noch hergestellt werden. Man sieht am Vorstag die

Ringe zum Befestigen des Vorsegels. An der Bordwand lehnen vier gegossene Kanonenrohre. Zwei dieser Geschütze musste ich dann wieder von Bord nehmen. Es waren Carronaden, und um 1715 gab es die noch nicht.

Fahrbericht

Die erste und bislang einzige Fahrt wurde bei Sonnenschein, ausreichendem Wind und klirrender Kälte im Januar ausgeführt. Die Yacht lag gut im Wasser, die Segelverstellung und die Schwenkung des Rahtopsegels klappten sehr gut. Der Kutter ist ein schneller und sicherer Segler.

Unbefriedigend ist der geringe Ruderausschlag, besonders nach backbord. Da habe ich oberflächlich gearbeitet. Um dieses Problem zu lösen, müsste ich das Achterdeck öffnen, eine sehr schlimme Sache.

Nun habe ich zunächst die Rudervergrößerung ersetzt. Als Ansteckruder habe ich ein Spatenruder gebaut und verspreche mir davon eine größere Wirkung. Wer genau schaut, sieht, dass die Galionsfigur fehlt. Ein guter Modellbaufreund will mir den „Merkurius“ noch herstellen. Die Bilder 11 bis 13 zeigen meine Postyacht *Mercurius* bei der ersten Fahrt.



YOU ARE IN CONTROL!

mz-32 HoTT

32 Kanäle – Deine Displays –
Deine Sprachausgabe –
Dein Sender



>> www.graupner.de

- 32 Steuerfunktionen
- 64 Schaltfunktionen
- 999 Modellspeicher
- 16 Kurvenmischer
- 2 HF-Module
- 12 Phasen

Graupner

Die Intermodellbau 2018

Schiffsmodellbau in Dortmund

Zum 40. Mal standen die Schiffsmodelle wieder am Start, um die Intermodellbau 2018 auch maritim zu vertreten! Und so fanden dann auch vom 19. bis 22.04. über 77.000 Besucher den Weg in die Westfalenhallen, um ihrem Hobby zu frönen.



Hobby Lobby präsentierte unter anderem die beiden Schlepper Fairplay I und Fairplay 30 als Baukastenmodell



Das RTR-Modell des US-Landungsschiffes LCM 3 im Maßstab 1:16 von Torro wird im Sommer 2018 auf den Markt kommen

Was gab es Neues?

Nun, neu war erst einmal die Verkürzung der Messe um einen Tag. Dies sollte den Ausstellern entgegenkommen und den Aufwand minimieren. Für die Schiffsmodellbauer hatte der kleine, aber feine Händler Hobby Lobby aus Schleswig-Holstein auch etwas beizusteuern. Vom asiatischen Hersteller Kymodel wurden am Hobby Lobby-Messestand die ersten fertigen Baukästen zweier moderner Schlepper sowie ein Polizei- und ein Festmacherboot gezeigt. Letzteres im Maßstab 1:35 soll schon im Sommer lieferbar sein. Und der Inhalt der Baukästen wusste zu überzeugen. Tolle Ideen und super Umsetzung. Die Schlepper sind nicht ganz billig, was sich aber völlig relativiert, da die modernen Schottel Ruderpropeller dem Kasten beiliegen (siehe Markt & Meldungen S.8).

Aktion am Wasserbecken

Besucheranziehungspunkt Nummer 1 war wie immer das große Hallenbecken. Hier fanden den ganzen Tag über Vorführungen aller Art statt. Manchmal

war die Moderation allerdings inhaltlich und akustisch nicht überragend. Wenn jedoch die Vereine oder Interessengruppen selber zum Mikro griffen kam doch richtig Stimmung auf. Von den Schleppern, Offshoreeinheiten, Marineschiffen bis hin zu Kindermodellen, die unter Anleitung fahren durften, war alles dabei.

Und im Rest der Halle?

Über 40 Vereine und Modellbaugemeinschaften präsentierten ihre Exponate auf höchst unterschiedliche Art. Herausragend dabei wie schon oft, der Messestand der IG Scale Navy. Die Herren um Thomas Matzer stellen hier einen nachgebauten Hangar eines Flugzeugträgers als Messestand auf den Hallenboden. Und nicht nur das Standdesign, sondern vor allem der ausgestellte Inhalt weiß völlig zu überzeugen. Zusätzlich gab es hier ein kleines Wasserbecken, auf dem ebenfalls immer etwas geboten wurde. Am Stand des Internetforums „Schiffsmodell.net“ konnte man Modelle betrachten, die sonst den Usern dieser Plattform nur vom Bildschirm bekannt waren. Und einen Standmeter weiter hatte sie an eine Facebookgruppe untervermietet. Die Gruppe „RC Schiffsmodellbau“ mit ihren fast 3.700 meist



Die VTH-Standmannschaft mit VTH-Geschäftsführerin Julia-Sophia Ernst-Hausmann (2. v r.) am Messestand, der sich erstmals in der Schiffshalle 5 befand



Die IG Scale Navy rund um Thomas Matzer präsentiert ihre Modelle alle zwei Jahre in einem nachgebildeten Flugzeugträgerhangar



Bei der IG Kaiserliche Marine gibt es hochdetaillierte Marineschiffe aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg zu sehen



Ein hochdetaillierter Saugbagger im eindrucksvollen Maßstab 1:125



Filigrane Einzelheiten am Schlepper



Ein neues Schlepperprojekt in der Entstehung



Erinnerungen an die gute alte Dampfschiffahrt

Viele unterschiedliche Modelle am Stand vom Internetforum SchiffsModell.net ▶



sehr aktiven Mitgliedern mausert sich langsam zu einer qualitativ guten Plattform, auch für Fragen von Anfängern. Hier wird eigentlich jedem geholfen. Und eine lokalpolitische Angelegenheit hat sich H. Meyer, der Administrator der Gruppe, zusätzlich noch auf seine Agenda gesetzt. Er will mit einer Unterschriftenaktion zur Aufhebung des Fahrverbots für Modellschiffe in Köln beitragen. So etwas sollte unbedingt von allen möglichen Seiten unterstützt werden. Da es aber in der Halle wirklich sehr viel zu sehen gab, ist es hier nicht möglich, auf alles einzugehen. Dazu sollen die Bilder beitragen. Eine wichtige Sache muss aber noch Erwähnung finden. Der VTH war zum ersten Mal mit seinem Stand in der Schiffshalle mit der bezeichnenden Nummer 5 zu finden. Ich finde dies ist eine sehr gute Idee, das zeigt auch damit den Stellenwert unseres Hobbys.

Was gab es noch?

Natürlich lohnt sich auch der Besuch der restlichen Hallen der Intermodellbau. Denn Verkaufsstände gibt dort in unterschiedlichster Art. Auch der Eisenbahnbereich wusste noch ein Highlight für uns Schiffsmodellbauer zu beherbergen. Dort hatte die IG Kaiserliche Marine ihr großes Vorführbecken aufgebaut. Und die Aktionen dort waren immer wieder sehenswert! Ich hoffe wir sehen uns auf der nächsten Intermodellbau in Dortmund vom 04.04. bis zum 07.04.2019.



Gernot Kreutzer von miniwerft präsentiert seine Mahagoni-Schätze K500 und K425



Auch zahlreiche Aussteller aus den Niederlanden präsentierten sich



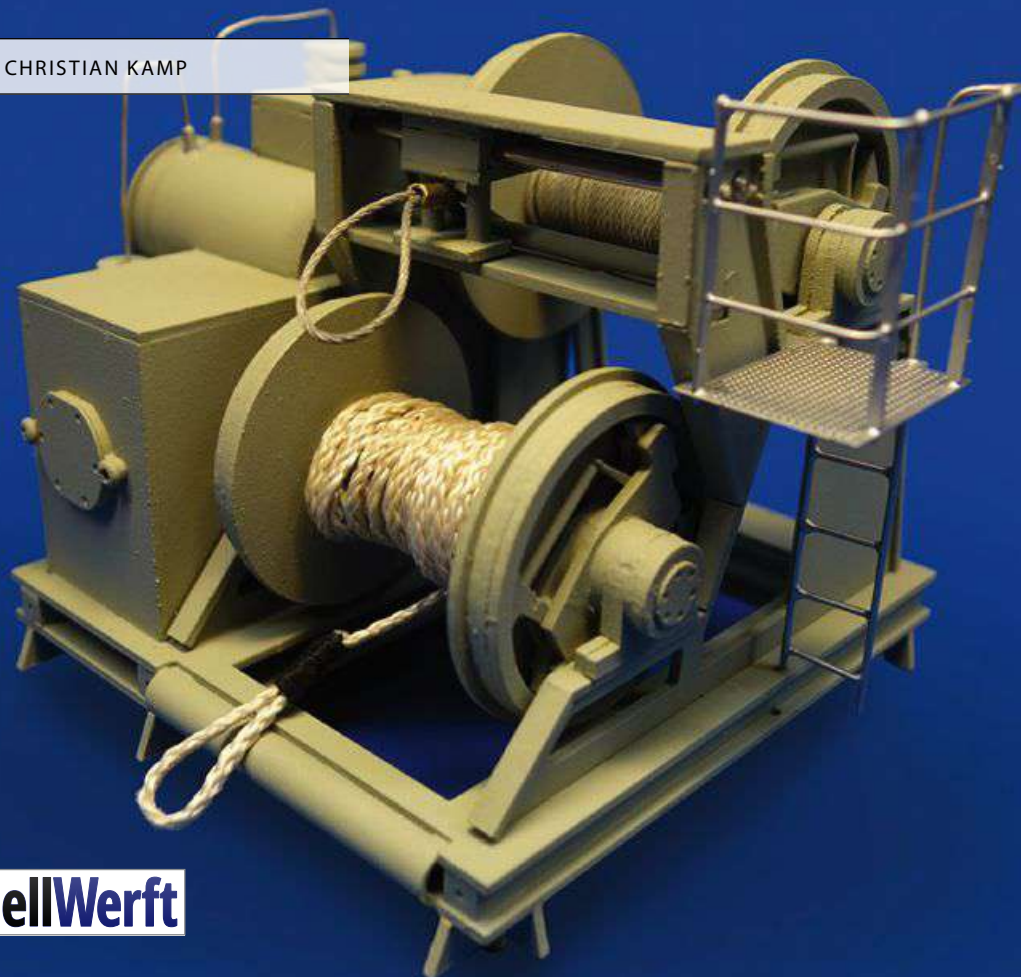
Das Seebäderschiff *Funny Girl* mit voller Beleuchtung



Yachtmodelle zählten zu den Publikumsmagneten



Eine Vorführung der grauen Flotte auf dem Wasserbecken



TEST ModellWerft

TEST: Offshore-Schleppwinde von aero-naut

Wir ziehen das...

Die Firma aero-naut hat kürzlich den neuen Hafenschlepper *Jonny* auf den deutschsprachigen Modellbaumarkt gebracht. Dieser kann als Hafen- oder Offshore-Schleppervariante gebaut werden. Für die Offshore-Version des Modells gibt es dazu von aero-naut eine Waterfallwindsch.

Diese Winde kann, wenn gewünscht, auch funktionstüchtig aufgebaut werden. Ich habe die Anfrage bekommen, diesen Bausatz zu testen. Sie soll später auf einem Modell der *Jonny* montiert werden. Das ist dann fast wie im richtigen Werftbetrieb, wo ebenfalls Winden und Zubehör von externen Zulieferern zur Bauwerft gebracht werden.

Der Inhalt

Eine erste Sichtung des gelieferten Bausatzumfanges machte schon mal einen guten Eindruck. Alle Bauteile

wurden aus 1-mm-ABS sauber gelasert. Es liegen außerdem einige geätzte Neusilberteile und verschiedenes Rundmaterial in mehreren Durchmesser bei. Ein mehrseitiger Bauplan zeigt die Montage der Winde in verschiedenen Abbildungen und Ansichten.

Was nicht im Bausatzumfang enthalten ist, wird in der Stückliste des Bauplans beschrieben. Die beiden benötigten Antriebsmotoren, zwei Wellenkupplungen und Sinterbronzelager für die Wellen der Trommeln wurde daher nachgeordert. Alles Weitere zum Bau war im Bausatz vorhanden.

Doch bevor die ersten Teile verklebt oder montiert werden können, müssen alle Bauteile einseitig von den Resten des Laserns befreit werden. Da der Laser den Kunststoff anschmilzt, entsteht einseitig ein kleiner Grad an allen Teilen. Dieser kann leicht mit ein wenig Schmirgelpapier entfernt werden. Der Hersteller beschreibt, dass

die Winde später anhand von Schrauben auf dem Deck des Modells befestigt werden könnte. Ich habe mich für vier M3×25-mm-V4A-Schrauben mit Sicherungsmuttern entschieden. Die Schrauben werden mit den Muttern an der Grundplatte verschraubt und mit einem Tropfen Sekundenkleber gesichert. Zur späteren Befestigung müssen im Deck des Modells dann vier 3-mm-Löcher gebohrt werden, durch die diese Schrauben gesteckt und mit Muttern festgezogen werden.

An die Arbeit

Jetzt kann der Bau der Winde losgehen. Erste Schritt ist die Fertigung des Windenfundaments. Da alle Teile, wie beschrieben, aus ABS sind, habe ich mich wie immer für Pattex-Modellbau-Kleber entschieden. Dieser verschweißte alle Kunststoffteile leicht miteinander. Der Bau geht gut und schnell von der

Hand. Es muss nur wenig mit einem Cutter oder Schmirgel nachgeholfen werden. Ich weiß nicht, ob es am Lasern liegt, aber leider gibt es leichte Unterschiede bei eigentlich baugleichen Teilen. Nicht alle sind exakt gleich groß. Es sind nur kleine Unterschiede, die mit etwas Schmirgel oder einer feinen Feile angeglichen werden können. Was mich allerdings etwas verwirrt hat, waren die Nummern der Bauteile im Plan und an den Bauteilen selbst. Der Plan nennt alles in 200er bis 300er Nummern, während die Bauteile selbst von 1 bis 99 nummeriert sind. Eine Anfrage bei aero-naut ergab, dass der Plan aus dem Bauheft des Schleppers entnommen ist und daher die hohen Nummern zustande kommen. Der Hersteller wird das aber noch angleichen, damit beim Bau keine Missverständnisse entstehen. Da ich meine Variante der Winde funktionstüchtig machen werde, gibt es einige kleine Abweichungen zum Bauplan. Zuerst habe ich für jede Welle je zwei Sinterbronzelager eingeplant. Dafür müssen die Wellenaufnahmen in den seitlichen Haltern etwas aufgebohrt werden. Eigentlich sind hier 3-mm-Wellen vorgesehen, die Lager haben aber 6 mm Außen. Die Lager wurden mit sehr dünnflüssigem Sekundenkleber verklebt und halten nun auch eine Zugbelastung beim späteren Betrieb aus. Der Bausatz ist so ausgelegt, dass dieser Umbau keine Probleme macht. Ich habe mich nach Plan vorgearbeitet und einzelne Baugruppen erstellt. Trommeln mit Bremsen und Wellen, seitliche Fundamente mit Lagern und dem Getriebekasten für die Antriebsmotoren. In letzteres kommen seitlich, in die zwei eckigen Öffnungen, die Antriebsmotoren für die Trommeln. Über die Motoren werden dafür verschiedene Ringe geklebt. Sie verdecken den Motor und ergeben gleichzeitig das Motorgehäuse, das mit dem Getriebekasten verbunden wird. Das wirkt so alles sehr stabil und ist eine sehr schöne Lösung. Um die vier Trommelflanken zu dem Mittelrohr auszurichten, habe ich mir ein Geodreieck zur Hilfe genommen. Das verhindert, dass die Flanken nachher „eiern“.

Ein Test

Alle Baugruppen sollten einmal zur Probe auf der Grundplatte aufgestellt und erst einmal lose verbunden wer-

den. Wenn hier alles passt, kann die Winde wieder zerlegt und lackiert werden. Ich verwende für jegliche Kunststoffoberflächen einen Primer auf Kunstharzbasis. Diese und der spätere Lack werden mit der Airbrushpistole aufgetragen. Als Primer verwende ich Albrecht Allgrund Grau. Der Farbton der Winde wurde RAL 7001 Silbergrau in seidenmatt, von www.elita.de. Nach der Trocknungszeit kann endmontiert

werden. Hier wurde als Erstes das von vorn gesehene linke Fundament mit der Grundplatte und dem seitlichen Getriebekasten verklebt. Dann die Motoren mit den selbstgebauten Kupplungen in den Getriebekasten eingesetzt. Danach können die Windentrommeln mit den aufgesetzten Bremsen eingesetzt werden. Die Wellen der Trommeln werden in die Kupplungen gesteckt und dort verschraubt, so dass



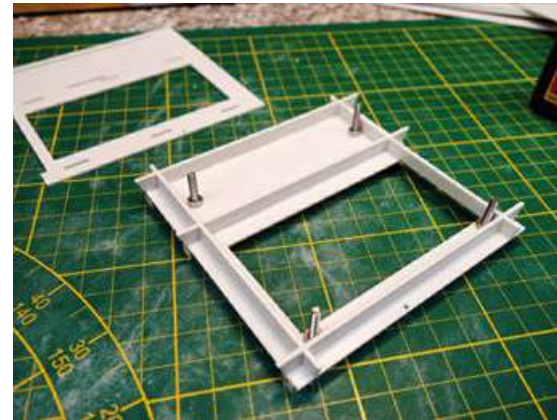
Der Inhalt des Bausatzes ist lasergeschnitten und in einzelne Baugruppen aufgeteilt



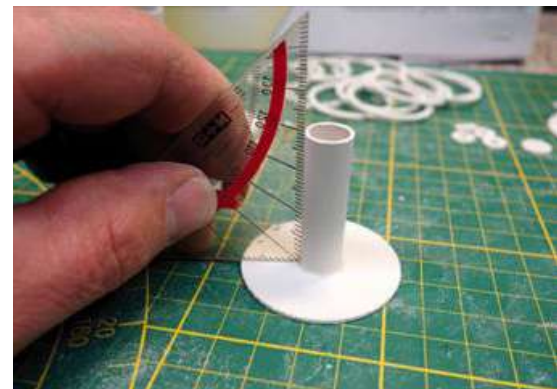
Der Aufbau der Winde geht, anhand des bebilderten Plans, gut voran



Mit wenigen Handgriffen kommt man beim Bau gut vorwärts und die Winde entsteht in nur kurzer Zeit



Die Grundplatte wurde mit vier M3-Schrauben und Muttern versehen. Hiermit kann die Winde später an Deck befestigt werden



Um die Flanken der Trommeln gegen Schlackern rechtwinklig auszurichten, hilft ein kleines Geodreieck



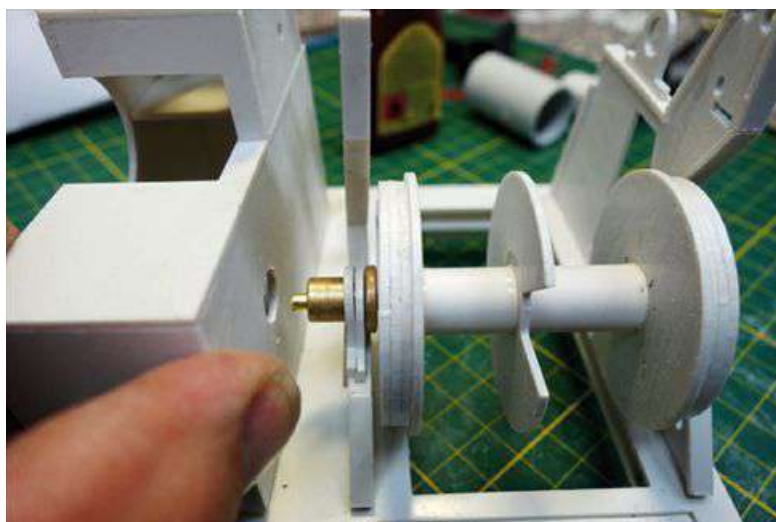
Der Getriebekasten nimmt Form an



Einer der beiden Antriebsmotoren wird in die gelaserten Halteringe eingesetzt



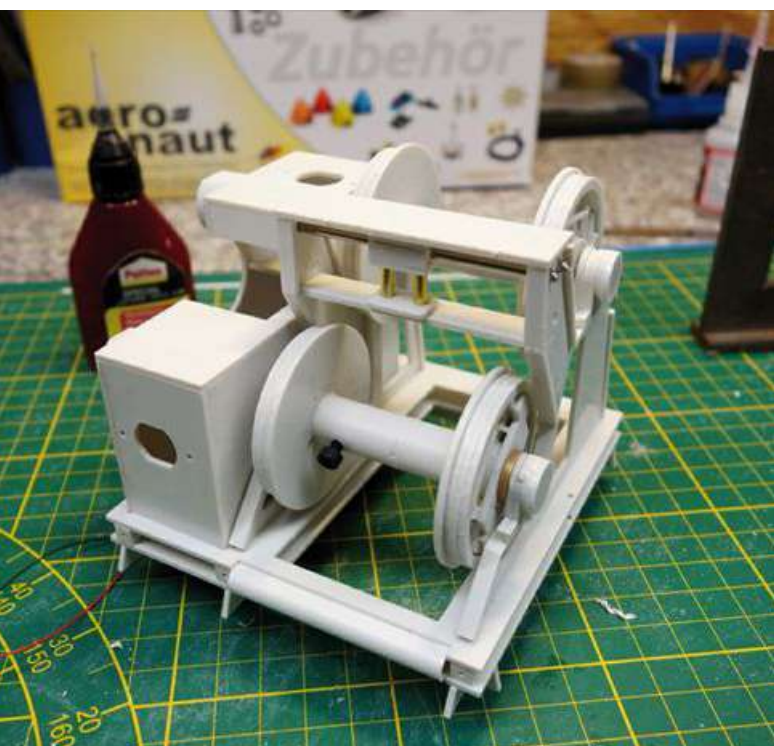
Ein wenig müssen wir noch selbst machen. Eine Aussparung fürs Kabel und die drei Löcher für den Motorhalter müssen noch selbst gebohrt werden



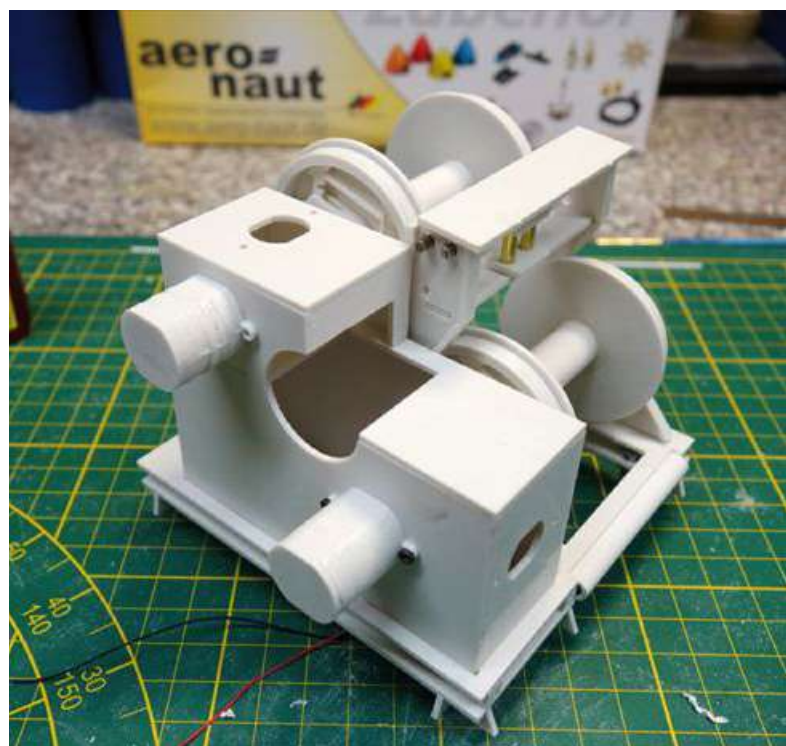
Die von mir eingesetzten Sinterlager



Eine der Serviceöffnungen am Getriebekasten, von hier werden die Kupplungen zwischen Motor und Wellen festgeschraubt ▶



Eine erste Stellprobe zeigt, dass alles sauber zusammenpasst



Der Getriebekasten mit aufgesetzten Hydraulikmotoren

nicht mehr durchrutscht. Zuletzt wurde das rechte Fundament eingesetzt. Vor der oberen Winde fehlt nur noch der Aufspuler. Er bleibt beweglich und kann daher auch erst nach der Lackierung montiert werden. Da ich die Trommeln nicht „nackt“ lassen wollte, wurden zwei unterschiedliche Trossen aufgespult. Unten, für einfache Arbeiten, eine geflochtene Nylonleine mit 2-mm-Durchmesser, und auf der oberen Winde eine gedrehte 1-mm-Stahltrasse. Diese ist für den schweren Einsatz. Das seitliche Podest liegt, mit drei Reihingstützen und etwas Messingdraht, als Fotoätzteil bei. Die Montage ist einfach. Man sollte aber doch alle Teile miteinander verlöten, um so mehr Stabilität in das ganze Konstrukt zu bekommen.

Fazit

Die Winde ist fertig, mein Fazit zum Bausatz ist gut und ich habe mich gefreut, sie bauen zu können. Der Bausatz ist von hoher Qualität, was bei aero-naut auch nicht wundert. Einige Kleinigkeiten könnte man verbessern, aber die fallen nicht ins Gewicht. Wer diese Winde bauen möchte, bekommt in angemessener Zeit und mit angemessenem Aufwand ein schönes Modell, oder bei entsprechender Motorisierung ein gutes Arbeitsgerät. Diese Winde kann durch eigene Umbauten zu einer der großen Originalwinden mitsamt vieler Details leicht aufgebaut werden. Die UVP beträgt 29,90 €.

Bezug

Fachhandel

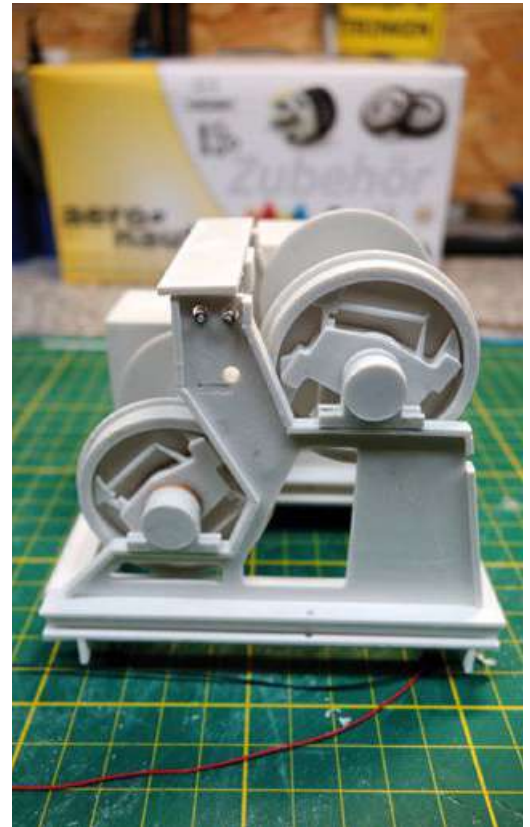
Info

aero-naut Modellbau
Stuttgarter Strasse 18-22
72766 Reutlingen
Tel.: 07121 4330880
Internet: www.aero-naut.de

Technisches und Zusatzteile

Ich habe die folgenden Komponenten in meiner Winde verbaut:

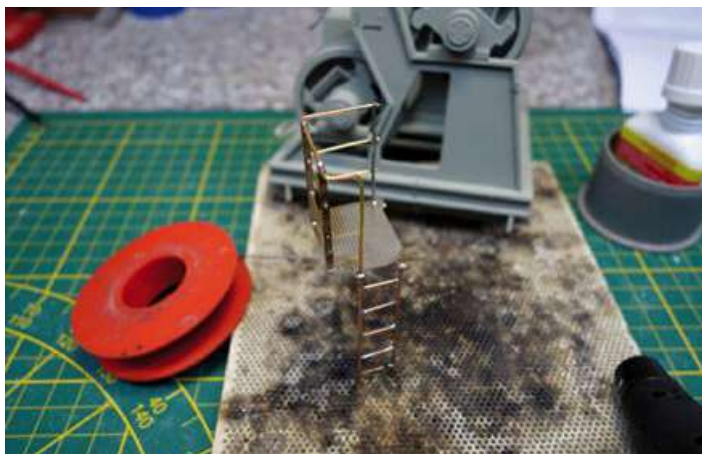
- Zwei Motoren G150-2 mit Getriebe 1:150 von www.sol-expert-group.de oder ähnlichem Händler
- Zwei Sinterlager innen 3 mm/außen 6 mm, Länge 10 mm von www.maedler.de oder ähnlichem Händler
- Zwei Sinterlager innen 3 mm/außen 6 mm, Länge 4 mm von www.maedler.de oder ähnlichem Händler
- Zwei Motorkupplungen 3,2 bis 3,0 mm / #5002-25 von www.hobby-lobby-modellbau.com oder im Eigenbau
- Die beiden Trossen stammen aus dem Baumarkt um die Ecke.



Sehr detaillierte Optik der Brems- und Trommellager

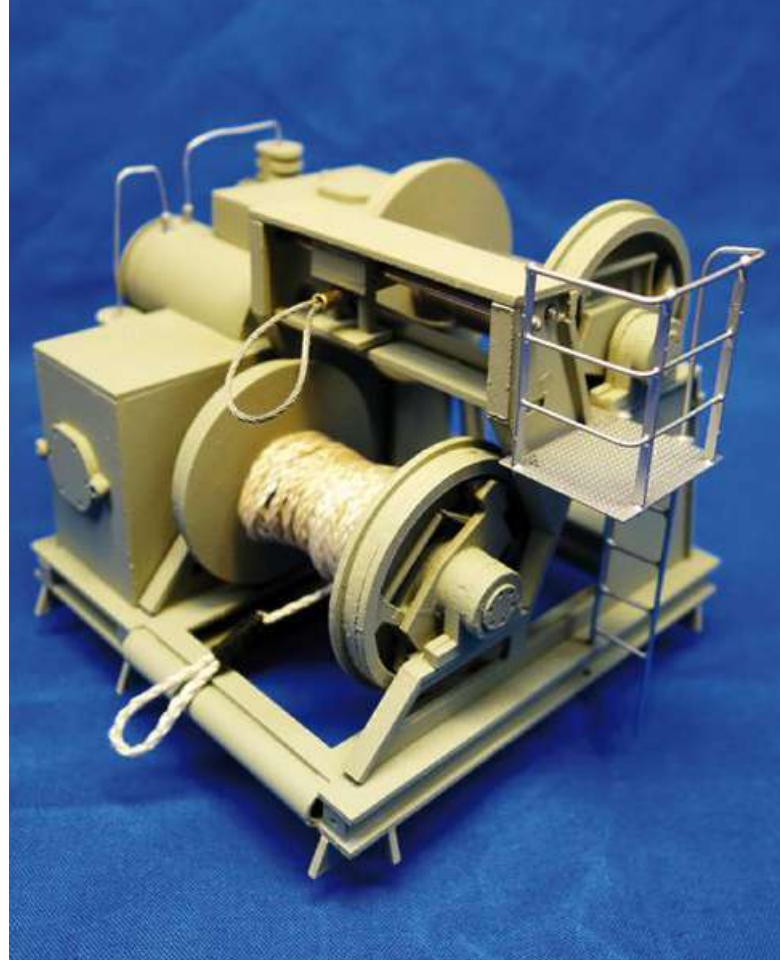


Alle Teile sind einmal mit Primer Grundiert und auf Wunsch des späteren Besitzers in RAL 7001 Silbergrau Seidenmatt lackiert worden



Aus den gelieferten Ätzteilen und 0,8-mm-Messingdraht entstanden die seitliche Plattform und die Leiter der Winde

Das Endresultat kann sich sehen lassen



JETZT ABONNIEREN

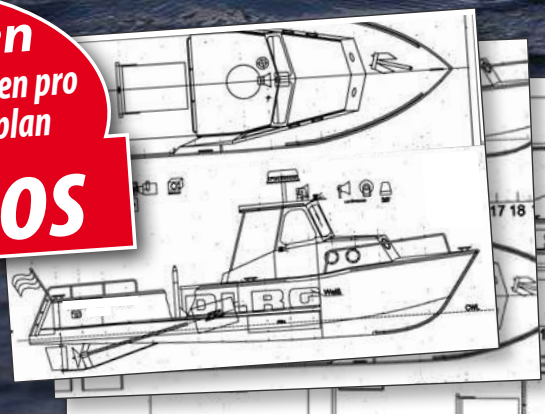
... und diese Vorteile genießen

- Keine Ausgabe verpassen
- Lieferung VOR Erstverkaufstag
- Kostenlose Club-Mitgliedschaft:
Laufend neue Artikel-PDFs mit Tipps & Tricks
sowie Rabatt-Aktionen und Einkaufsvorteile
im Wert von über 200,- €

Preisvorteil
1 Magazin
GRATIS

Abonnenten
der Printausgabe erhalten pro
Heft einen Downloadplan

kostenlos



Die ganze Welt des Modellbaus

WÄHLEN SIE IHRE **PRÄMIE***



PRÄMIE 1

Bootsständer Variostand M
Teil-Q
im Wert von 35,- €

Das Boot ist nicht im Lieferumfang enthalten.



PRÄMIE 2

Stabschrauber
Black&Decker
im Wert von 20,- €



PRÄMIE 3

Werkzeug-Set 130tlg.
Mannesmann
im Wert von 30,- €



PRÄMIE 4

VTH-Shop
Gutschein
im Wert von 40,- €

* nur solange Vorrat reicht



Foto: Andreas Stach

HIER BEQUEM ABONNIEREN

Abo-Varianten:

Reguläres Abo 12 x MODELLWERFT • Prämien-Abo • 9+3 Abo • Schnupper-Abo 3 x • Geschenk-Abo

Abo-Konditionen & Laufzeiten: **Reguläres Abo:** Laufzeit mindestens ein Jahr, 12 Ausgaben in D 75,90 €, Ausland 75,90 € (zzgl. 19,90 € Versandkosten). **Prämienabo:** Laufzeit mindestens ein Jahr, 12 Ausgaben in D 75,90 €, Ausland 75,90 € (zzgl. 19,90 € Versandkosten) inkl. Prämie. Das Angebot gilt nicht für Abo-Umstellungen im gleichen Haushalt. Der Versand der Prämie erfolgt, wenn die Rechnung bezahlt ist. Prämien erhalten nur Neu-Abonnenten. Lieferung solange Vorrat reicht. **Abo 9+3:** Laufzeit mindestens ein Jahr, 9 Ausgaben bezahlen, 3 Ausgaben geschenkt. D im ersten Jahr 62,10 €, ab dem zweiten Jahr 75,90 €. Ausland im ersten Jahr 62,10 € (zzgl. 19,90 € Versandkosten), ab dem zweiten Jahr 75,90 € (zzgl. 19,90 € Versandkosten). **Schnupper-Abo:** 3 Hefte zum Sonderpreis von nur 6,90 € inklusive Zustellgebühren und MwSt., Auslandslieferungen zzgl. einmalig 7,50 € Porto/Versandkosten. Wenn mir die MODELLWERFT gefällt brauche ich nichts zu tun, ich erhalte die MODELLWERFT dann monatlich zum derzeit aktuellen Bezugspreis, 12 Ausgaben für 75,90 €, Ausland 75,90 € (zzgl. 19,90 € Versandkosten). Möchten Sie die MODELLWERFT nicht weiterbeziehen, teilen Sie uns das bitte spätestens eine Woche nach Erhalt des 2. Heftes schriftlich mit und alles ist für Sie erledigt. **Geschenk-Abo:** Laufzeit endet AUTOMATISCH nach einem Jahr, 12 Ausgaben in D 75,90 €, Ausland 75,90 € (zzgl. 19,90 € Versandkosten). Der Empfänger bekommt die MODELLWERFT monatlich direkt ins Haus geliefert. Ich zahle das Abo für ein Jahr.

ABO-Hotline

Tel.: 07221 - 5087-71

Fax: -33, abo@vth.de

www.vth.de/modellwerft/abo

Die »Luxury Yacht 108ft« von Revell als Fahrmodell



Ein kleiner High Speed-Renner

Für meinen Hochseetransportponton im Maßstab 1:72 fehlte mir noch eine maritime Ladung. Eigentlich für den Transport des Überschallflugzeugs *Concorde* gebaut, wollte ich für ihn eine neue, etwas kleinere Decksladung haben. Da kam mir das Erscheinen des Revell-Modells *108-ft-Luxuryyacht* gerade recht. Der Baukasten wurde bestellt, um ein Standmodell daraus zu bauen. Nach der ersten Sichtung der Bauteile beschloss ich jedoch, ein Fahrmodell zu erstellen. Erste Tests mit dem fertig geklebten Rumpf im Handwaschbecken verliefen vielversprechend, und so konnte der Ausbau zum RC-Modell erfolgen.

Der 44 cm lange Rumpf wird aus zwei Hälften gebaut. Für den Einbau der Oberflächenantriebe mussten zuerst am Spiegelheck drei Montagelöcher mit Polystyrol verschlossen werden. Die anschließende Dichtigkeitsprobe verlief erfolgreich und so konnte die Verdrängung ermittelt werden. Der Rumpf allein wiegt 96 g. Die Gesamtverdrängung kann maximal bis zu 360 g betragen. Die von mir verwendete Technik hat eine Masse von 150 g.

Der Technikausbau

Für die technische Ausrüstung war die Planung der Wartungsöffnung sehr wichtig. Ich wollte das Hauptdeck auf jeden Fall wasserdicht mit dem Rumpf verkleben. Somit musste ich den Aufbau abnehmbar gestalten. Die Inneneinrichtung fiel dabei der Säge zum Opfer, was freilich zur Einsparung von Gewicht beitrug. Bei den beiden handelsüblichen 2-mm-Wellen wurden die Stevenrohre gekürzt, wodurch der Außenbenteil der Wellen freilaufend wurde. Zwei kleine Messingröhrchen bilden die Gegenlager; sie wurden mit der Abstützung verlötet. Die erste Wellenabstützung mit nur einem Steg hielt allerdings den Belastungen der ersten Fahrt nicht stand und brach. Also wurden die Wellenendlager mit einer doppelten Abstützung versehen. Als Motoren wurden zwei Außenläufer von robbe eingebaut. Sie wurden mit einer Halterung versehen und mit speziellem Silikon in den Rumpf eingesetzt. Dies mindert Vibrationen und senkt den Geräuschpegel. Als Kupplung dient eine Gummischlauch-Variante. Die beiden Bürstenlos-Regler sitzen neben den Motoren. Sie werden im Fahrbe-

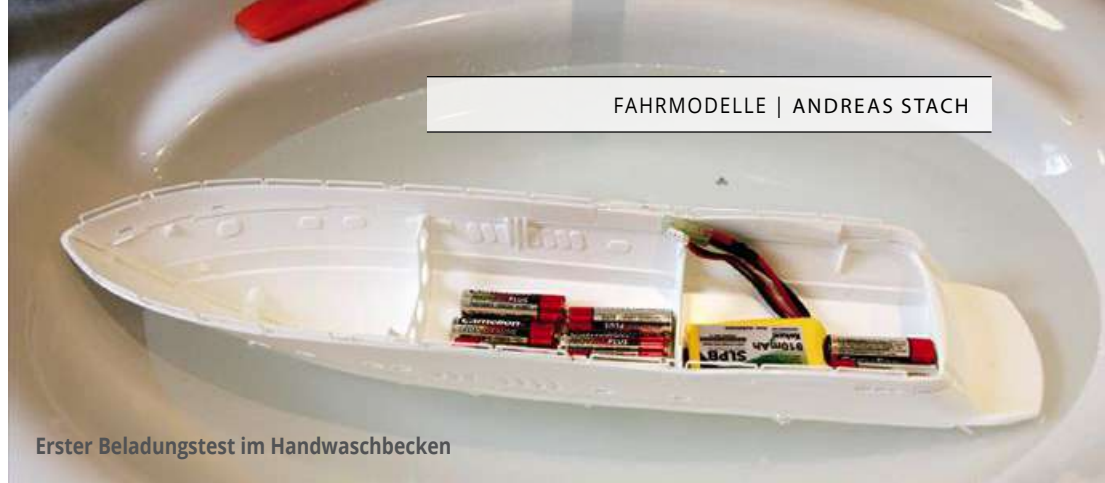
trieb über einen Mischer senderseitig gekoppelt. Somit fahre ich im Normalbetrieb mit dem linken Knüppel beide Antriebe parallel. Im Hafenbereich kann ich die Maschinen mit den Fahrhebeln separat ansteuern.

Die Doppelrudernanlage wird mit einem Mikroservo angesteuert. Erste Fahrproben mit nur einem Ruder (Mittensruder) waren nicht zufriedenstellend verlaufen. Die Propeller stammen aus dem Hause Raboesch und sind mit 20 mm Durchmesser rechts- und linkslaufend.

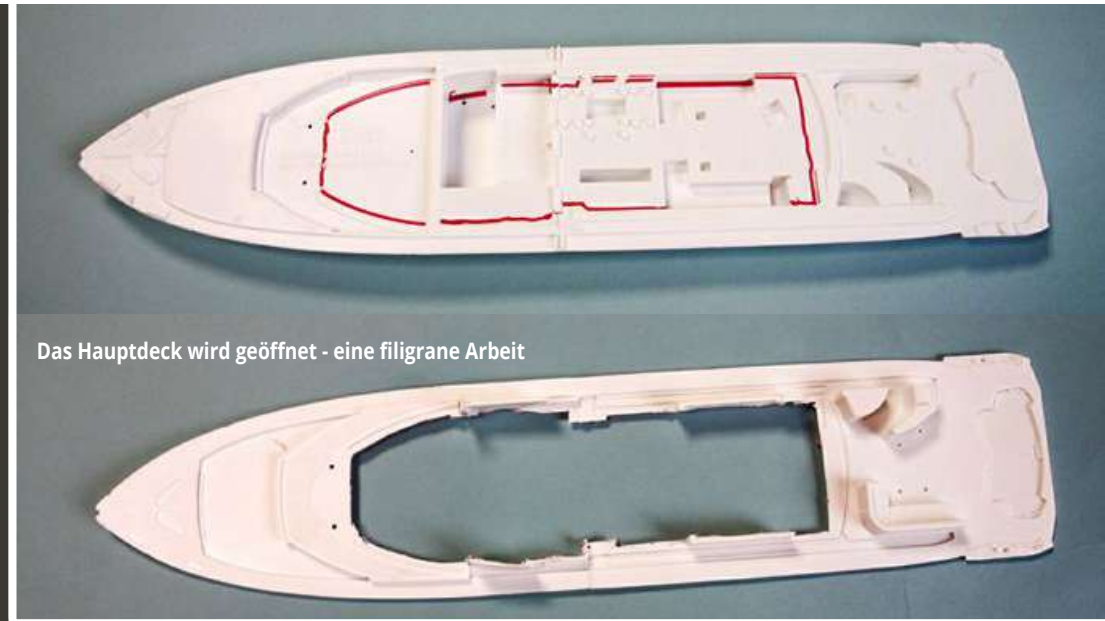
Volle Fahrt voraus

Nach der Endausrüstung und der Verbesserung der Antriebsstränge kam der spannende Moment der Fahrerprobung. Glücklicherweise steht mir für solche Fälle ein schönes, langes Gartenbecken zur Verfügung. Für die ersten Tests reicht es auf jeden Fall aus. Also den Sender an, den Akku angeschlossen und los! Langsames Ablegen und dann rauf mit der Fahrstufe. Und was nun kommt, übertrifft meine kühnsten Träume. Die Fahrleistung ist beeindruckend. Der Geradeauslauf und die Schwimmelage stimmen perfekt. Langsame Kurven werden mit

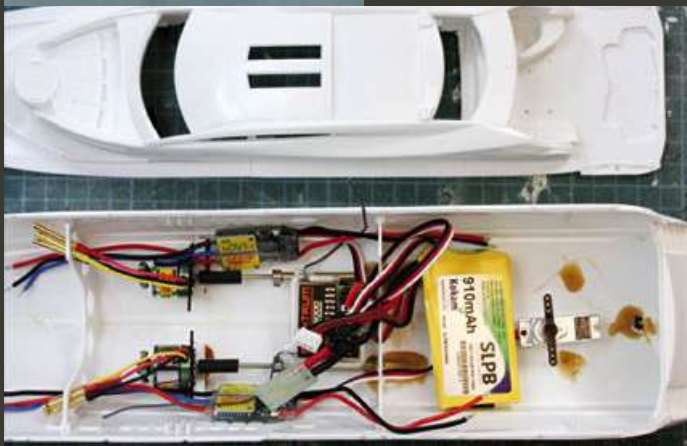
1,5-facher Schiffslänge gefahren. Bei hoher Geschwindigkeit legt sich das Modell elegant in die Kurve. Nur wenn zu weit auf das „Gaspedal“ getreten wird, kommt etwas Nervosität auf. Das Fahrverhalten wird dann doch etwas heikel, weil sich die *Pearl* in Kurven nun weit auf die Seite legt und Wasser übernimmt. Aber man kann ja die Fahrt drosseln!



Erster Beladungstest im Handwaschbecken



Das Hauptdeck wird geöffnet - eine filigrane Arbeit



Der Einbau der RC-Technik schreitet voran. Aus dem Standmodell entsteht ein High Speed-Fahrmodell



Das fertige Modell
- lackiert als *Pearl* -
im Studio



Das schicke Modell
im Gartenbecken

Fazit

Revell hat hier ein sehr schönes Standmodell auf den Markt gebracht. Die Details und die Vorbildtreue überzeugen. Um daraus ein gut funktionierendes Fahrmodell zu bauen, muss man allerdings schon einige Kompromisse eingehen. Besonders der Antriebsbereich ist hier als Problem zu nennen, verfügt das Baukastenmodell doch über Arneson-Antriebsstränge. Diese im Maßstab 1:72 funktionsfähig und leistungsstark auszuführen, ist schon etwas für die Uhrmacherwerkstatt. Mit handelsüblichen Wellen und voll getauchten Propellern geht's aber auch ganz ordentlich vorwärts. Der Bausatz der Luxury Yacht 108ft hat eine UVP von 29,99 €.

Bezug

Fachhandel

Info

www.revell.de

Tel.: 05223 9650

E-Mail: info@revell.de



Die Pearl auf dem Rhein



Marine-Mehrzweckschiff »Karel Doorman« (A833)

Mit der *Karel Doorman* – Kennung A833 – konnte die Königliche Niederländische Marine am 24. April 2015 ihr größtes Schiff in Dienst stellen.

Das 204,70 m lange und 30,40 m breite Mehrzweckschiff, wurde im Juni 2011 auf dem zur niederländischen Damen-Werftgruppe gehörenden Betrieb in Galatz / Rumänien auf Kiel gelegt. Der Rumpf bekam nach Fertigstellung im Oktober erstmals Wasser unter den Kiel und wurde im August 2013 zur Endausrüstung nach Holland beim Betrieb Damen Vlissingen-Oost geschleppt. Die ersten Test- und Erprobungsfahrten konnten ab Juni 2014 in der Nord- und Ostsee erfolgen.

Die 27.800 Tonnen verdrängende und auf 7,80 Meter Tiefgang kommende, überaus wendige *Karel Doorman* wird über eine Kombination von Diesel- und Elektromotoren angetrieben, welche für eine Geschwindigkeit von maximal 18 Knoten sorgen.

Zur besseren Manövrierfähigkeit verfügt die mit 150 bis 171 Personen geführte *Karel Doorman* über zwei leistungsstarke Bugstrahlruder.

Namensgeber des modernen Mehrzweckschiffes ist der niederländische Konteradmiral Karel Wilhelm Frederik

Marie Doorman, welcher am 27. Februar 1942 eine multinationale Kampftruppe in der Java-See gegen japanische Kriegsschiffe leitete und dort beim Kampf mit seinem Flaggschiff *De Ruyter* unterging.

Die *Karel Doorman* ist das erste sogenannte *Joint Support Ship* der NATO. Es ist nicht nur für den Transport von Hubschraubern und Fahrzeugen ausgelegt, sondern führt auch zwei große Landungsboote mit. Auf dem Hubschrauberlandeplatz sowie in dem Hangar stehen Stellplätze für zwei Transporthubschrauber vom Typ Chinook sowie für sechs Helikopter vom Typ NH90 zur Verfügung. Auf dem Fahrzeugdeck mit einer Spurlänge von 2.000 m, welches für Panzerfahrzeuge speziell verstärkt ist, können alle Arten von Rad- und Kettenfahrzeugen gestellt werden. Ihren ersten Einsatz hatte die *Karel Doorman* bereits im November 2014 – also noch während der Erprobung und sechs Monate vor der eigentlichen Indienstellung. Hier wurde sie nach Westafrika entsandt, um die Bekämpfung der dortigen Ebola-Epidemie logistisch zu unterstützen.

Foto und Text: D. Hasenpusch, 22869 Schenefeld,
www.hasenpusch-photo.de

Anschriften

Werft

Werft
Damen Shipyards Group / NLD
E-Mail: info@damen.com
Internet: www.damen.com

Reederei

Koninklijke Marine / NLD





Superyacht-Unterstützungsschiff »Game Changer«

Ein „Spielzeug“ besonderer Art für den großen Geldbeutel brachte im Mai 2017 die Schrepswerf Damen B.V. in Gorinchem / Niederlande mit der *Game Changer* zur Ablieferung. Auch wenn der erste Eindruck täuschen mag, handelt es sich bei dem Schiff um eine 69,15 m lange und 11,49 m breite Hochseeyacht. Aber – und das ist das Besondere an diesem Neubau, betitelt die Werft es auch Superyacht-Unterstützungsschiff, welches mit einem 11,30 m langen Wajer-Tender, einem 10,50 m langen Damen RIB-Motorboot sowie einem Worx-Tauchboot ausgerüstet ist, die auf dem großen 250 m² großen Hauptdeck ihre Stellplätze haben. Um die mitgeführten Boote am Zielort ins Wasser zu setzen, steht ein 15 Tonnen hebender Kran zur Verfügung. Zudem verfügt die *Game Changer* über ein Hubschrauberhangar befindet, in dem das Fluggerät mit eingeklappten Rotoblättern über eine Plattform hydraulisch abgesenkt und dort geschützt vor den Elementen für den nächsten Einsatz vorbereitet werden kann, ohne die Gäste an Bord der Yacht zu stören.

Anstoß zur Realisierung dieses außergewöhnlichen Yacht-Tenders war die Feststellung, dass Kunden und Charterer aufregende neue Ziele erreichen wollen, weg von etablier-

ten Superyacht-Infrastrukturen, dafür mehr Spaß und Flexibilität mit Hubschrauber, mitgeführten Booten und Unterwasserfahrzeugen und dadurch von mehr Personal für Service, Schiffsführung, Fluggeräte und Sicherheit betret werden müssen.

Auf der Mehrzweck-Yacht stehen sechs Kabinen für zwölf Gäste und weitere Kabinen für die aus bis zu 22 Personen bestehende Crew- und Servicemitglieder zur Verfügung. Von Yacht-Chartern oder auch Eigentümern großer Megayachten mit außergewöhnlich großem Freizeit-Etat, kann die *Game Changer* aber auch zusätzlich zum eigenen Schiff gechartert werden, wenn es zum Beispiel darum geht, Hubschrauber, Sportboote, Tauchboote oder auch Jetskis etc. nicht selbst mit an Bord mitführen zu wollen. Angetrieben wird die mit 1.300 BRZ vermessene und bei 501 Tonnen Tragfähigkeit auf 3,35 m Tiefgang kommende *Game Changer* über zwei MTU-Motoren vom Typ 16V4000M63L, welche bei 524 Umdrehungen in der Minute 8.960 kW erzeugen und über zwei Propeller für eine Geschwindigkeit von maximal 20 Knoten sorgen.

Foto und Text: D. Hasenpusch, 22869 Schenefeld,
www.hasenpusch-photo.de

Anschriften

Werft

Schrepswerf Damen, Gorinchem / NLD

E-Mail: info@damen.nl

Internet: www.damen.com

Reederei

Ocean Management GmbH, Kusnacht / SWI

E-Mail: management@oogachts.com

Internet: www.oceanindependence.com

Bequemer geht's nicht

**JETZT
NEU**

FLEX-ABO

- ✓ monatlich kündbar
- ✓ keine Jahresbindung
- ✓ gratis Lieferung
- ✓ monatliche Zahlungsweise

6,90 €* pro Monat

Jetzt anfordern:
www.vth.de/flex-abo
oder Tel: 07221 5087-71

* Kündigungsfrist 30 Tage vor Ablauf des Monatsendes, zahlbar monatlich per Lastschriftenzug zum aktuellen Coverpreis.



Die ganze Welt des Schiffsmodellbaus



Lange Geschichte mit

Happy End

Der Raddampfer »Hjejlen«

Fahren Sie nach Silkeborg im Herzen Jütlands, so werden Sie ein Kleinod finden: Den Raddampfer *Hjejlen*. 1861 wurde das Schiff in Kopenhagen bei der Maschinenfabrik Baumgarten & Burmeisters – später die berühmte Werft Burmeister & Wain – aufgebaut. Durch die geringen Abmessungen war es möglich, den Dampfer nach der Seefahrt mit Fuhrwerken über Land unzerlegt zum Einsatzort zu bringen. König Frederik VII interessierte sich sehr für den Bau und nahm auch am 24. Juni 1861 an der Einweihung in Silkeborg teil.

Zwar ist der kleine Dampfer nicht das älteste in Betrieb befindliche Dampfschiff, doch im Gegensatz zur norwegischen *Skibladner* und zur rumänischen *Tudor Vladimirescu* wurde er nur unwesentlich verändert und befindet sich im Wesentlichen im Originalzustand. Lediglich ein kleines Steuerhaus wurde später mittschiffs aufgebaut und ein langes Dach schützt die Fahrgäste vor der Witterung. Die Passagiere der Vorkajüte wurden später ebenfalls durch ein kleineres Dach geschützt. Die oszillierende Zwillingmaschine mit 25 PS

Leistung ist original, der neueste kohlegefeuerte Kessel wurde 2005 eingebaut. Keine Saison wurde seit 1861 ausgelassen, früher nahezu ganzjährig im Einsatz, befährt das Schiff heute nur noch im Juni und Juli die Gewässer um Silkeborg. Es befindet sich in exzellenten Unterhaltungszustand und wird sicher noch lange im Einsatz stehen.

Prägungen

Erlauben Sie mir zu Beginn einige Überlegungen über Vorprägungen und dergleichen. Es ist sicherlich nicht ungewöhnlich, im leicht fortgeschrittenen Alter auf Entwicklungen, Ansichten, Interessen und Prägungen zurückzuschauen. Was hat uns geformt? Welche Anregungen versickerten, ohne Spuren zu hinterlassen und welche wurden begierig aufgenommen, weiterentwickelt und spielen ihre Rolle das ganze Leben hindurch?

Zweifellos gibt es Vorprägungen. Die meisten von uns sind nicht zufällig mit der Leidenschaft für Dampfschiffe infiziert worden, sondern durch die Faszination, die diese Technik auf das Kind oder den Jugendlichen ausübte.

Arnsberg-Bruchhausen in den späten fünfziger Jahren. Die nahe Bahnstrecke Dortmund-Kassel, damals so gut wie vollständig mit Dampf befahren, war mein Initialerlebnis. Fast jeden Tag wanderte ich, bisweilen von den Eltern begleitet, manchmal allein zur Strecke. Etwa jede Dreiviertelstunde kündigten sich weiße Dampf- oder dunkle Rauchwolken an, kurze Zeit später ein Beben – der Zug, geführt etwa von Baureihe 38, 03.10, 50 donnerte vorüber. Die Baureihen waren mir als Sechsjähriger natürlich kein Begriff, doch das Faszinosum der gewaltigen, Hitze, Rauch und Dampf ausströmenden Maschinen werde ich niemals vergessen. Eine weitere Prägung vermittelte mir etwas später mein Vater. Er begann mit dem Bau von Flugmodellen und auch einem Schiff.

1961 zogen wir in das Rheinland. Dort waren noch große Personenraddampfer im Einsatz. Besonders imponierte mir jedoch der letzte Zugdampfer mit zwei Kaminen der Braunkohle Reederei „Friedrich Haschke“. Dieser vorletzte Zweikaminer wurde noch mit Kohle befeuert, war fallweise im Einsatz und erschien mir damals wie ein schwimmen-

der Vulkan mit gewaltigen Rauchemissionen und Dampfausströmungen bei der Abfahrt. Der Wunsch, selber einmal so etwas in überschaubaren Abmessungen zu bauen, bekam Oberhand. Vom Großvater besaß ich einige alte technische Bücher aus der Zeit nach der Jahrhundertwende. In „Der Weltverkehr und seine Mittel“ war minutiös die Entwicklung der Dampfschiffahrt und der Eisenbahntechnik mit vielen Illustrationen und Bildern beschrieben. Das müsste sich doch machen lassen – ein wirkliches Dampfschiff zu bauen. Erfahrungen im Bau von Flugzeugen besaß ich bereits. Mein Vater meinte: „na ja, Flugzeuge sind aber spannender, da weiß man nie genau vorher, ob's auch fliegt, ein Schiff schwimmt ja sowieso!“ Doch schenkten mir meine Eltern Weihnachten 1965 einen Bausatz des Schleppers *Hamburg II*. Im Gegensatz zum Namen eine offensichtlich amerikanische Schlepperkonstruktion, eher im Hafen von New York als in Hamburg anzutreffen. Durch den Bau dieses Schiffes wurde ich rettungslos und vollständig infiziert. Allerdings geriet ich auch an die Grenzen meiner eher noch bescheidenen Fähigkeiten. Ostern 1966 war das Schiff fertig – selbstverständlich weit davon entfernt, gut und perfekt gebaut zu sein, doch wie mein Vater vorausgesagt hatte – es schwamm und konnte mit einer Einkanal-Fernsteuerung ganz gut manövriert werden.

Kurze Zeit später bekam ich einen Katalog der Firma C. Streil & Co. aus Zürich in die Hände. Neben vielen anderen interessanten Modellen wurde der Raddampfer *Hjejlen* von Billing Boats mit etwa 85 cm Länge angeboten. Da ich einiges Taschengeld gespart hatte, war ich in der glücklichen Lage, den Bausatz bestellen zu können. Der gleichfalls empfohlene Beschlagsatz blieb allerdings mangels Finanzen ungekauft. Noch heute ist mir die erwartungsvolle Spannung in den drei Wochen bis zur Lieferung des Bausatzes genau gegenwärtig.

Der erste Bau der „Hjejlen“

Spanten und Kiel bestanden aus Sperrholz, praktisch alle anderen Teile wurden aus Abachi aufgebaut. Der Bau im Maßstab 1:32 war nicht sonderlich schwierig, doch durch meine



Nur wenig Platz für eine Dampfanlage



Die kleine Maschine *Andreas* von Hielscher ist perfekt für die *Hjejlen*



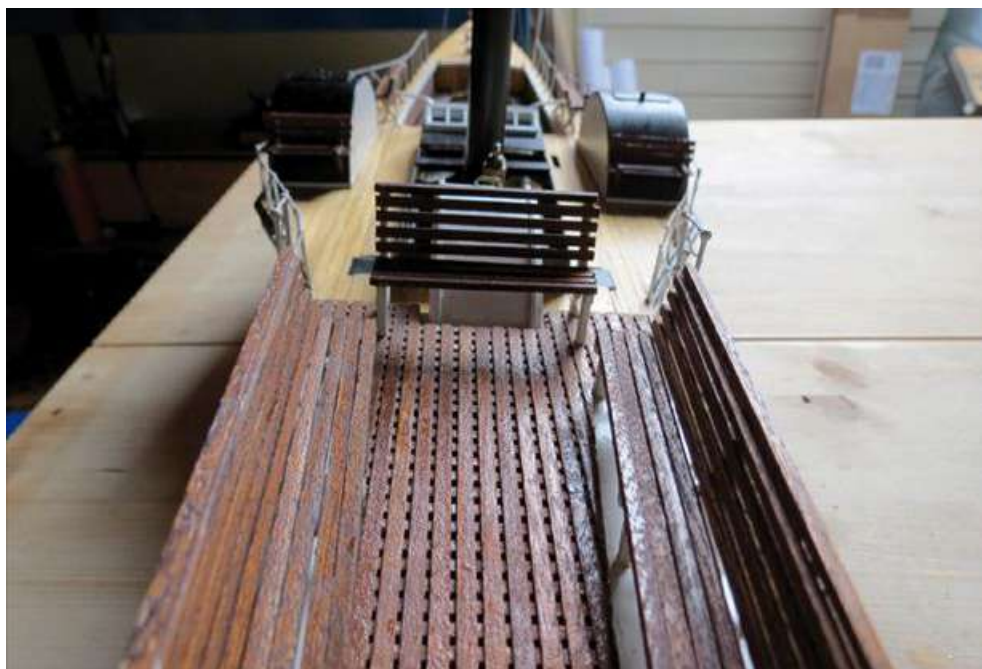
Ein kleiner Flammrohrkessel liefert genügend Dampf



Blick in den Maschinenraum



Die Maschine treibt die Schaufelräder problemlos an



Genügend Platz für Passagiere



Der Steuermann arbeitet vom Achterdeck aus

Unerfahrenheit kam es mehrere Male zu Fehlern, die dann recht aufwendig wieder beseitigt werden mussten. So war anfangs die Lagerung der Schaufelradwelle nicht durchgehend gerade. Als 13-jähriger bereitete es mir hier und da Probleme, Planzeichnungen konkret im Modell umzusetzen – typische Anfängerschwierigkeiten, die wohl jeder durchgemacht hat. Meine Werkzeuge – Laubsäge, Feilen, eine handbetriebene Bohrmaschine und ein ebenfalls handbetriebener Drillbohrer – waren dagegen zeitgemäß. Problematisch war das Aussägen der Schaufelradsterne und anderer Kleinteile aus dünnen bedruckten Abachbrettchen, das weiche Holz spalte-

te sehr leicht und brach dann. Doch trotz der Schwierigkeiten konnte nach einigen Wochen der Bau abgeschlossen werden. Eigenartigerweise wurde in der Baubeschreibung bereits damals vorgeschlagen, das Boot eventuell mit einer „Miniaturdampfmaschine, die man allerdings nirgendwo kaufen kann“ anzutreiben. In dieser Zeit tauchten die ersten Artikel über den Dampfantrieb von Schiffsmodellen auf, auch ein entsprechendes Heft mit diesem Thema, herausgegeben von Theodor Vieweg, hatte ich mir besorgt. Allerdings wären die beschriebenen Maschinen viel zu groß und schwer für die fragile *Hjejlen* gewesen – vom Mangel an den erforderlichen

Fertigkeiten und Finanzen einmal ganz zu schweigen.

Der erste Wannentest erbrachte ohnehin Enttäuschendes: Das recht schwere Dach verursachte eine erhebliche Topplast, das Modell lag sehr labil im Wasser und wäre so nicht einsatzfähig gewesen. Auf den Einbau einer Fernsteuerung wurde verzichtet, ein Monopermtrieb mit starker Untersetzung über eine Schnecke die Radwelle. Als Fahrmodell war die *Hjejlen* auch mit nachträglich eingesetztem Ballast kaum geeignet, selbst bei Windstille war die nautische Stabilität kaum ausreichend. Dieser Aspekt scheint auch bei der originalen *Hjejlen* – möglicherweise durch die späteren Hinzufügungen – nicht übermäßig gut gelöst. Auf Bildern sieht man, wie der vollbesetzte Dampfer stark krängt und bisweilen bis zur Radkastengalerie eintaucht. Dies ist zwar nicht gefährlich, doch wird nicht selten von „nassen Füßen“ der auf den Radkastengalerien stehenden Fahrgäste berichtet. Mein *Hjejlen*-Dampfer wurde bald nur noch als Standmodell verwendet.

Der zweite Bau in der Version von 1861

Jahre und Jahrzehnte vergingen. Schule, Studium, die Malerei, Expeditionen durch Afrika, Berufstätigkeit im pädagogischen Bereich. Die ganzen Zeitläufe verbrachte die *Hjejlen* – mehr und mehr verstaubt und ramponiert – auf einem Bücherschrank im elterlichen Haus. Ungern sah ich bei Besuchen in ihre Richtung, hatte ich doch seit 1989 nach jahrzehntelanger Abstinenz mehrere Dampfschiffsmodelle gebaut, die auch gehobenen Ansprüchen genügten. Doch was soll man tun? Das Unperfekte nagt und verhindert Zufriedenheit, so oft wir es zu Gesicht bekommen – so sollte und durfte das an für sich interessante Modell nicht bleiben! Vom dänischen Anker-Verlag gibt es sowohl Pläne des Ursprungszustandes als auch der späteren Umbauten. Anfänglich besaß die *Hjejlen* kein Dach und auch kein Steuerhaus, der Steuermann manövrierte vom Heck aus. Im Internet abrufbare historische Fotos zeigen das Schiff ohne die späteren Optimierungen. Bei einem Dampfmodell ist es wesentlich, rasch und ohne große Umstände an Maschine und Kes-

sel heranzukommen. Unter diesem Aspekt und dem der besseren nautischen Stabilität schien mir diese Ursprungsausführung für ein dampfgetriebenes Modell besser geeignet.

Zuvor war allerdings der vollständige Abbruch des alten Bootes unvermeidbar. Mit heißem Wasser konnten die meisten Leimverwindungen gelöst werden, denn Spanten und Kiel wollte ich wieder verwenden. Alles andere sollte neu gebaut werden – neben dem Anker-Plan hatte sich zum Glück auch der alte Modellplan erhalten. Die Spanten wurden wegen des notwendigen Platzbedarfs weit ausgeschnitten. Beplankt wurde wieder mit Abachi. Außen erhielt der Rumpf eine GFK-Laminierung, innen eine Versiegelung mit G4 der Voss Chemie. G4 habe ich später auch für die Außenbehandlung von Rümpfen verwendet, es dringt tief in das Holz hinein, erhärtet und versiegelt es vollkommen, sodass sich eine eigentliche Laminierung mit GFK erübrigt. Durch die größeren Ausschnitte der Spanten erhielt ich nach dem Schleifen und Lackieren einen stabilen und leichten Rumpf. Auch optisch hat das Schiff ohne das Dach und Steuerhaus gewonnen, es wirkt wesentlich gestreckter und ansprechender. Die Radkastendekorationen des ersten Modells kopierte ich farbig und verwendete sie neu. Die Schaufelräder wurden aus dünnem Messingblech mit exzentergesteuerten Schaufeln gefertigt. Noch ohne Maschine, Kessel und Fernsteuerung lag die *Hjeilen* stabil im Wasser, dies sollte sich nach Einbau dieser Teile noch verbessern.

Kessel und Maschine

Der kleine Flammrohrkessel mit 50 mm Durchmesser und 120 mm Länge war schnell zusammengebaut. Aus Platzgründen verzichtete ich auf einen Wasserstand. Ein 14-mm-Rothenberger-Brenner feuert in das einzügige 18-mm-Flammrohr, direkt über dem Brenner ist der Gastank angebracht, die Verdampfungskälte wird so gut ausgeglichen. Anfangs stand eine kompakte oszillierende Maschine von Lasse zur Verfügung, Leistung und Dampfverbrauch erwiesen sich jedoch als zu groß für das zierliche Modell. Besser geeignet war die oszillierende Mini-steam *Andreas* von Hielscher, Bohrung

und Hub sind jeweils 7 mm. Dieses sehr kleine und leichte Aggregat hat durch die hohe Untersetzung ein großes Drehmoment und konnte direkt mit der Radwelle verbunden werden. Die Verbindung mit dem Rumpf besteht lediglich durch zwei 3-mm-Mes-

singröhrchen, die von im Rumpfboden fixierten Gewindestangen geführt werden. Schwingungen der Maschine können so gut nach oben oder unten ausgeglichen werden. Bei der *Rigi* bin ich später mit Erfolg in gleicher Weise vorgegangen.



Nach der Restaurierung sind die Arbeiten doch finer ausgefallen





Auch auf kleinen Fließgewässern kann die *Hjejlen* eingesetzt werden



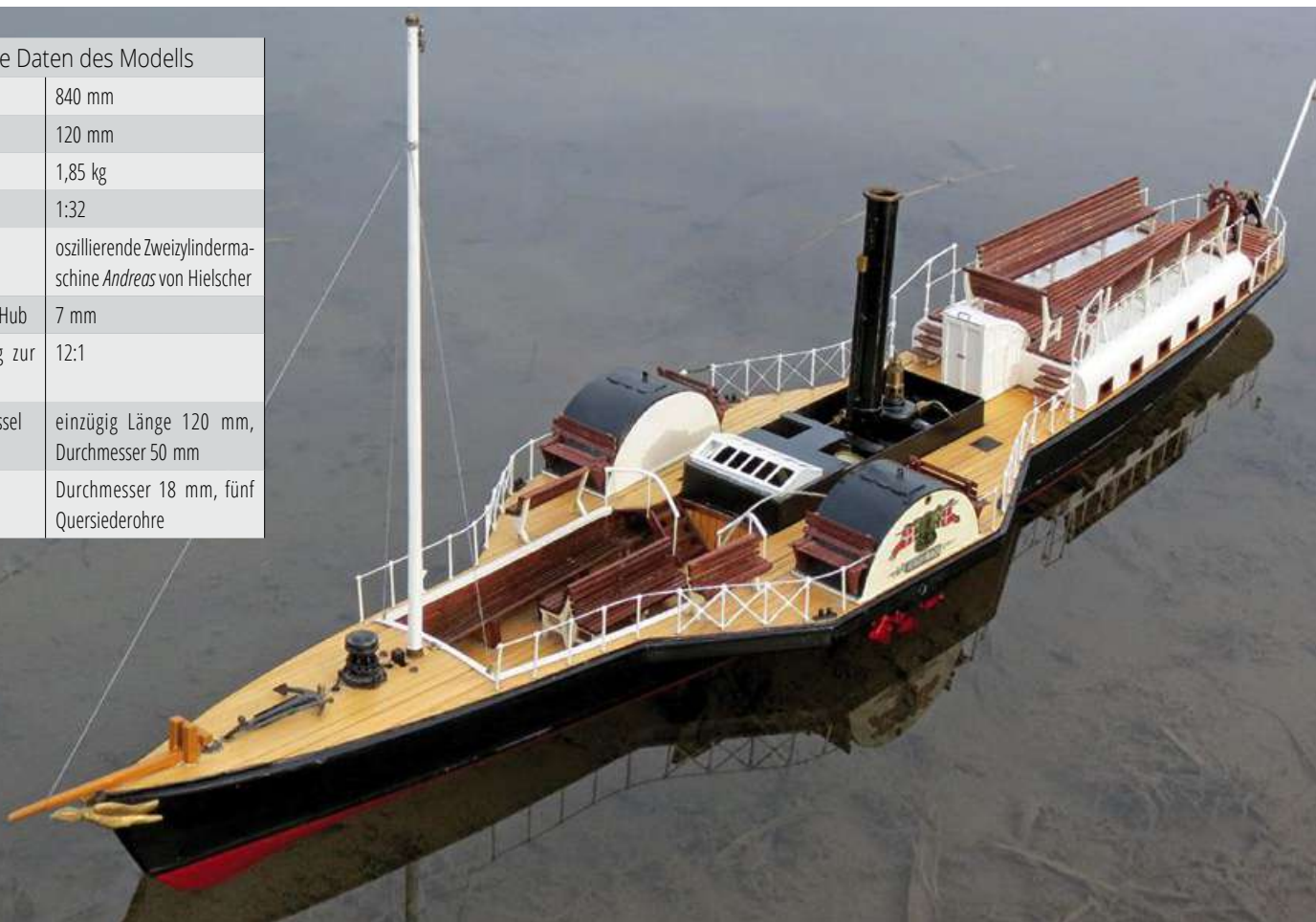
Die »Hjejlen« im Fahrbetrieb

Fahrten mit der *Hjejlen* sind vollkommen unproblematisch. Durch die gute nautische Stabilität liegt das Schiffelein auch bei leichtem Wind noch sicher im Wasser. Der Inhalt des Kessels reicht für etwa 30 Minuten Fahrt. Das strömungsgünstige Unterwasserschiff erfordert nur wenig Energie, man kann das Boot ohne weiteres auch auf ruhigen Fließgewässern fahren. Die Bilder fotografierte auf der Zwiefalter Aach nicht weit von ihrer Mündung in die Donau. Die in der alten Bauanleitung gegebene Anregung von der „Miniaturdampfmaschine, die man allerdings nirgendwo kaufen kann...“ hat so nach über 50 Jahren ihre Verwirklichung gefunden.

Es ist erstaunlich, dass noch heute, mehr als 50 Jahre später, gelegentlich Modelle und Bausätze der *Hjejlen* im Internet angeboten werden. Falls ein Leser eine *Hjejlen* besitzen oder besser noch einen Bausatz ersteigern sollte, hoffe ich mit meinem Bericht eine praktische, nicht sehr zeit- und finanzaufwendige Anleitung zum Umbau auf Dampftrieb gegeben zu haben. Anfragen beantworte ich gerne – Kontaktaufnahme ist über die Redaktion möglich.

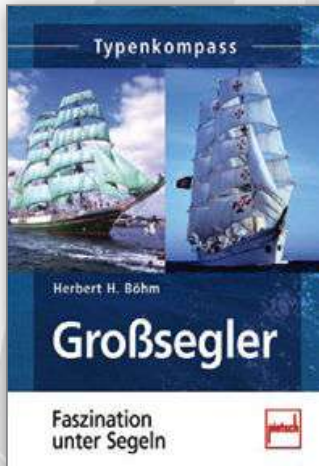
Technische Daten des Modells

Länge Rumpf	840 mm
Breite Rumpf	120 mm
Verdrängung	1,85 kg
Maßstab	1:32
Dampftrieb	oszillierende Zweizylindermaschine <i>Andreas</i> von Hielscher
Bohrung und Hub	7 mm
Untersetzung zur Radwelle	12:1
Flammrohrkessel	einzügig Länge 120 mm, Durchmesser 50 mm
Flammrohr	Durchmesser 18 mm, fünf Quersiederohre



Geschichte erleben ...

Typenkompassse



**Typenkompass
Großsegler**
ArtNr: 6109067
Preis: 12,00 €



**Typenkompass
Kreuzfahrtschiffe**
ArtNr: 6109071
Preis: 12,00 €



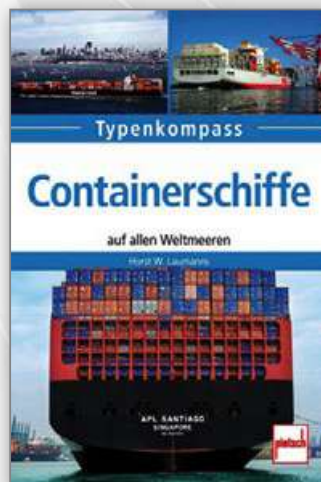
**Typenkompass
Moderne Eisbrecher**
ArtNr: 6109075
Preis: 12,00 €



**Typenkompass
Museumsschiffe**
ArtNr: 6109074
Preis: 12,00 €



**Typenkompass
Frachtschiffe**
ArtNr: 6109069
Preis: 12,00 €



**Typenkompass
Containerschiffe**
ArtNr: 6109068
Preis: 12,00 €



**Typenkompass
Seenotrettungskreuzer**
ArtNr: 6109070
Preis: 12,00 €



**Typenkompass
Deutsche Forschungsschiffe**
ArtNr: 6109076
Preis: 12,00 €

portofrei

Bücher, Zeitschriften & Bestellungen ab 100 €
innerhalb Deutschlands



Bestellen Sie hier

www.vth.de/shop

Bestellservice
Tel.: 07221 - 5087-22
Fax: -33, service@vth.de
... weitere Bücher, Baupläne,
Frästeile & Zubehör finden Sie auf

Grundlagenarbeit

Leseprobe aus dem Buch „Modellbau von Kriegsschiffen“ von Günther Slansky



Günther Slansky

Modellbau von Kriegsschiffen

Mit einfachen Mitteln nach Plan gebaut

224 Seiten, Format 16,5 x 23 cm

289 Abbildungen, Best.-Nr.: 3102265

ISBN: 978-3-88180-480-6

Preis: 29,80 € [D]

Im VTH-Fachbuch „Modellbau von Kriegsschiffen“ (Best.-Nr. 3102265, ISBN 978-3-88180-480-6, 29,80 €) zeigt Ihnen Günther Slansky den Bau eines Kriegsschiffs vom ersten bis zum letzten Schritt. Wir haben als Leseprobe einen Teil des Kapitels über den Bau des Rumpfskeletts ausgewählt. Das Buch bekommen Sie beispielsweise im Shop des VTH auf shop.vth.de bzw. per E-Mail service@vth.de oder **Tel.: 07221-5087-22**.

2.4 Das Rumpfskelett

Das Erste, was jetzt gebraucht wird, ist eine geeignete Helling. Die oft gebrauchte Bezeichnung „Hellingbrett“, kann man bereits als abwertend betrachten. In Wirklichkeit werden hohe Anforderungen an die Modellbauhelling gestellt. Sie muss sehr stabil sein. Sie darf auch nicht die geringste Durchbiegung aufweisen. Sie darf nicht in Querrichtung ballig, und erst recht nicht verwunden sein. Sie muss absolut plan sein. Wenn von diesen Forderungen Abweichungen zugelassen werden, so übertragen sich diese zwangsweise auf den Rumpf.

Die nachfolgenden Beschreibungen und Abbildungen sind in ihrer Gültigkeit nicht nur auf den Bau des Torpedobootes T13 beschränkt. Sie gelten für alle Schiffsmodellbauvorhaben mit Rundspantrumpf

und sie können ebenso für den Bau von Knickspantrümpfen angewendet werden. Die Kieloben-Rumpfbauweise auf Helling ist die sicherste und formgenaueste Bauweise. Wer hierbei genau arbeitet, wird in jedem Fall in Form und Maßhaltigkeit einen vorbildgetreuen Rumpf bauen. Je nach Größe des Modells wird eine entsprechend große Helling gebraucht. Für ein 0,8 m langes Modell wird eine 0,8 m lange Helling gebraucht und bei 1,8 m muss sie 1,8 m lang sein. Eine Länge, die über das Modell hinausgeht, ist eher ungünstig. Etwas kürzer kann betreffs Bug- und Heckbearbeitung sogar günstiger sein. Die Helling muss aber im Minimum so lang sein, dass der erste und der letzte Spant noch sicher aufgestellt bzw. festgeschraubt werden können.

Mit der Hellingbreite verhält es sich ähnlich. Lieber zu schmal als zu breit. Für den nachfolgend beschriebenen Rumpf wurde eine Hellingbreite gewählt, die schmaler ist, als die mittlere Spantbreite. Ich habe seit Jahrzehnten die Erfahrung gemacht, dass sich dadurch während des Bauablaufes eine bessere Handhabung ergibt. Der Rumpf lässt sich beim Beplanen in jede Seitenlage kippen und sogar ganz auf die Seite legen. Auf späteren Abbildungen wird dieser Vorteil verdeutlicht. Für die Helling eignet sich vor allem dickes Sperrholz von 10 bis 20 mm Stärke. In den Baumärkten kann man mit Restabschnitten von großen Sperrholzplatten durchaus Schnäppchen machen.

Für den Rumpf von T13 konnte ich leider kein passendes Sperrholzstück auftreiben. Im Verein haben wir zwar auch ein Hellingssortiment, aber nichts Passendes

für mein Vorhaben. Letztlich bekam ich eine Holzbohle mit reichlich 2,5 cm Dicke. Daraus ergab sich eine sehr stabile Helling mit 1,7 m Länge und 120 mm Breite. Das seit Jahren gelagerte Holz ist extrem formstabil. Durchbiegung und Verwindung waren gleich Null.

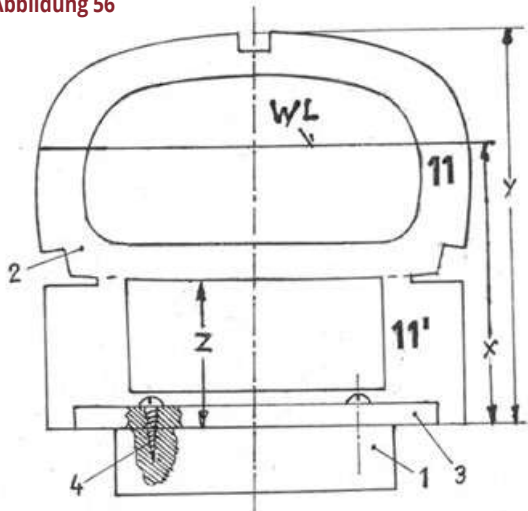
Obwohl der Rumpf 170 mm breit ist, hat sich die 120 mm breite Helling hervorragend bewährt, was vor allem beim Beplanen Vorteile brachte. Im Bereich der Rumpfoberkante bis zu den Längssträngern konnten sogar von unten Klammern angesetzt werden.

Bevor die ersten Spanten aufgestellt bzw. aufgeschraubt werden, beklebe ich die Oberseite der Helling ganzflächig mit Zeichenpapier. So kann über die gesamte Hellinglänge zunächst eine genaue Mittellinie gezeichnet werden. Ich benutze dafür ein Stahllineal mit 1 m Länge. Eine Holzleiste eignet sich nicht gut. Wer kein Stahllineal dieser Länge hat, kann sich im Baumarkt ein Aluprofil in T-Form mit 1 m Länge kaufen.

Nach der Mittellinie werden alle Standortlinien der Spanten in vorgegebenen Abständen exakt rechtwinklig aufgezeichnet und nummeriert. Die Spantabstände müssen bauplangerecht genau eingehalten werden, andernfalls gibt es am Schluss Abweichungen vom harmonischen Strakverlauf der Außenhautflächen.

Nun kann der Aufbau des Rumpfskeletts begonnen werden. Das Grundprinzip der Kiel-oben-Methode wird auf der Abbildung 56 gezeigt. Pos. 1 ist die Helling, welche wesentlich schmaler als der Spant Pos. 2 ist. Pos. 3 ist die Aufstellleiste, die

Abbildung 56



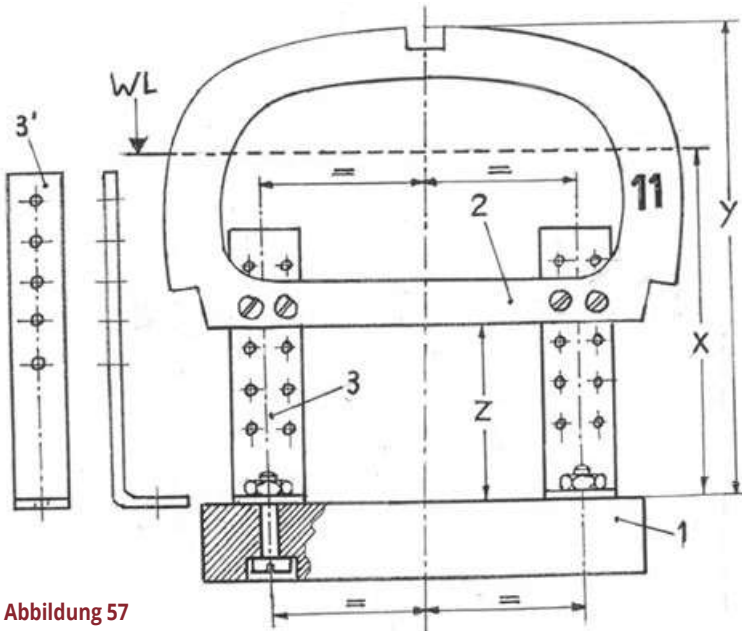


Abbildung 57

vorher mit dem Spant fest verleimt wurde. Pos. 4 ist eine der beiden Holzschrauben, mit denen der Spant aufgestellt und auf der Helling festgeschraubt wird. Dabei ist streng darauf zu achten, dass die Mittigkeit eingehalten wird. Das ist gut machbar, denn auf den Spanten ist die aufgeklebte Spantzeichnung erhalten geblieben. Ohne zusätzliche Ausmessung ist nur darauf zu achten, dass die Mittellinie vom Spant genau auf der Mittellinie der Helling steht. Dabei soll die nicht beklebte Unterkante vom Spant genau an der Standortlinie der Helling stehen.

Hier wird deutlich, welcher Sinn und Zweck dem Spant-Hilfsteil 11' zukommt. Entsprechend dem Kielverlauf und dem Decksprung des Rumpfes können die Maße Y und Z bei jedem Spant anders sein. Einzig und allein der Abstand zwischen der Hellingbasis und der Konstruktionswasserlinie WL bleibt vom Spant 1 bis zum Spant 19 als Maß X konstant. Dies kann mit keiner anderen Aufbauweise so einfach und so korrekt eingehalten werden.

Bei manchen Modellen kann je nach Rumpfform vor allem im Bug- und im Heckbereich das Maß Z sehr groß ausfallen. Das bedeutet einen relativ großen Sperrholzabfall. Trotzdem ist diese Aufbauvariante all denen zu empfehlen, die zum ersten Mal mit der Kiel-oben-Methode konfrontiert werden.

Daher möchte ich die sparsame „Winkelmethode“ nicht unerwähnt lassen. Diese Methode unterscheidet sich dadurch, dass anstelle des beschriebenen Spant-Hilfsteils Aufbauwinkel aus Stahlblech verwendet werden. Auf der Abbildung 57 habe ich diese Methode skizziert. Pos. 1 ist die Helling. Pos. 2 ist der Spant und Pos. 3 sind die Aufbauwinkel. Auch hier sind die Maße X, Y und Z eingetragen, von

denen auch nur das Maß X für alle Spantaufstellungen gleich ist.

Auf den ersten Blick scheint diese Winkelmethode aufwendiger zu sein. Aber das stimmt nur zum Teil, denn die einmal hergestellten Winkel können bei jedem nachfolgenden Bauvorhaben wieder verwendet werden. Aus diesem Grund sind sie mit mehreren Lochreihen ausgestattet. Diese Aufbauwinkel werden mit dem Spant verschraubt und die Aufstellung erfolgt beispielsweise, wie gezeichnet, mit M3-Zylinderschrauben und Sechskantmutter. Die wenigsten Schrauben sind nach Fertigstellung des Rumpfes zugänglich, sodass die Bohrungen in der Helling durchgängig und von unten versenkt sein müssen. Den Montageaufwand kann man vereinfachen, indem in alle Bohrungen M3-Gewinde geschnitten werden. In dem Fall sind die 3-mm-Bohrungen mit dem Faktor 0,8 zu multiplizieren. Also wird mit 2,4 mm gebohrt und M3 eingeschnitten. Bei 1 mm dickem Tiefziehblech ist das noch ohne Durchzug möglich. Wenn das Blech dünner, wie z.B. mit 0,8 mm gewählt wird, so muss mit einem Durchzugsdorn, ausgehend von einer 2-mm-Bohrung, ein Durchzug geschlagen werden.

Das Hauptproblem der Winkelmethode besteht darin, dass die mit „/“ gekennzeichneten Mittenabstände eingehalten und gebohrt werden müssen, und das Konstantmaß X eingehalten werden muss. Das ist ohne Bohrlehre kaum machbar. Wie die Abbildung 58 zeigt, ist diese Bohrlehre ganz einfach zu bauen und für alle Spanten gleichermaßen zu benutzen. Pos. 1 ist eine Sperrholzgrundplatte mit etwa 6 mm Dicke. Pos. 2 ist die Anschlag- und Führungsleiste, bündig mit der Unterkante der Grundplatte verschraubt oder verleimt. Im Abstand Y werden zwei Führungsstifte Pos. 3 fest-

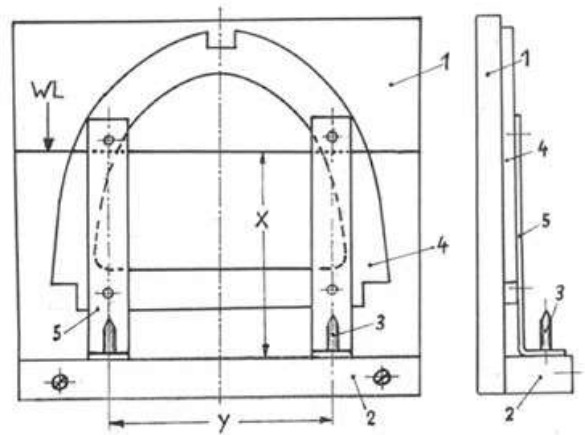


Abbildung 58

sitzend in die Anschlagleiste eingelassen und beispielsweise mit Epoxidharz eingeklebt. Die Stifthöhe über der Grundplatte wird nach dem Vorbild der rechts befindlichen Seitenansicht ermittelt. Dazu legen wir die Grundplatte auf den Arbeitstisch, legen den Spant darauf und auf diesen den Aufstellwinkel, sodass auf diese Weise die Bohrungshöhe auf der Anschlagleiste angezeichnet werden kann.

Damit ist die Bohrlehre fertig, sodass nun die Mittellinie der Grundplatte und dazu die Konstruktionswasserlinie ebenfalls auf der Grundplatte aufgezeichnet werden können. Beide Linien sind auch auf der noch aufgeklebten Spantzeichnung enthalten, sodass der Spant deckungsgleich mit der WL-Linie und der Mittellinie aufgelegt und mit einer Klammer fixiert werden kann. In dieser Lage werden die Aufbauwinkel auf die Führungsstifte gesteckt und die Befestigungslöcher können auf dem Spant angezeichnet bzw. gebohrt werden. Auf diese Weise ist das Abstandsmaß X bei allen Spanten gleich.

Die langatmige Beschreibung erscheint komplizierter, als es in der Praxis der Fall ist. Es ist immer schwieriger, es zu erklären oder zu beschreiben, als es in der Praxis zu tun. Man kann es, indem man es lernt und selber ausprobert. Ich habe schon mehrere Rundspantrümpfe mit der Winkelmethode gebaut und gute Erfahrungen damit gemacht. Ein typisches Beispiel dazu ist auf der Abbildung 59 zu sehen. Es handelt sich dabei um das Rumpfskelett zum Modell meines Panzerschiffes **Deutschland** mit einer Länge von fast 2,3 m.

Abbildung 59



120 Funktionen



Die Albatros auf dem Schützenweiher in Winterthur in der Schweiz

Mit der Albatros wurde ich 2015 und 2017 Weltmeister in der NAVIGA-Klasse F7 (Funktionsmodelle). In dieser Klasse muss während maximal 15 Minuten ein vorher definiertes Programm gezeigt werden.

auf einem Schiffsmodell

Die »Albatros« - das Weltmeisterschiff 2017 in der Kategorie F7

Die Albatros war ursprünglich die *Norderney* von robbe, aber außer Rumpf und Teilen des Steuerhauses ist nichts mehr vom Original übrig. Während eines Zeitraums von rund zehn Jahren habe ich das Schiff nach und nach mit insgesamt ca. 120 Funktionen ausgerüstet. Der Totalaufwand betrug ca. 5.000 Stunden. Aus dem Vermessungsschiff ist ein multifunktionales Forschungsschiff mit einem Gewicht von 16 kg entstanden.

Mit Peilboot

Zur original *Norderney* von robbe gehört auch das Peilboot *Möwe*. Auf meiner Albatros fährt eine fast originale *Möwe* mit. Den Aufbau habe ich aus 2-mm-ABS-Platten selbst gebaut und noch einige Zusatzfunktionen eingebaut: Radar, Laserreflektor für Vermessungsaufgaben und Ballonverfolgungsradar. Alle Funktionen lassen sich

über die Fernsteuerung ein- und ausschalten. Über die Weltmeisterschaft 2017 in Orneta (Polen) ist in der MODELWERFT 09/2017 ein ausführlicher Bericht von Dieter Matysik erschienen. Der Folgende Beitrag beschreibt einen Teil der Funktionen, ihre technische Realisierung und die Grundzüge des Programms. Ich beginne meine Ausführungen mit der verbauten Technik in meiner Albatros.

Stromversorgung

Für die Antriebsmotoren verwende ich ein 12V-/4.500-mAh-NiMH-Akku. Dies ermöglicht es, rund eine Stunde auf dem Wasser fahren zu können. Für die Funktionen sind zwei 7,2V-/4.600-mAh-NiMH-Akkus vorhanden, damit lassen sich wahlweise Funktionen mit 6 V, z. B. Motoren oder mit 12 V z. B. das Soundsystem betreiben. Für die Elektronik ist im Bug, im Heck und im Steuerhaus je

ein DC/DC-Konverter 12 V/5 V 3.000 mA eingebaut.

Antrieb

Bis und mit den Weltmeisterschaften 2017 war der original Antrieb von robbe eingebaut: 2 EF 76 mit Getriebe. Das Geräusch der Antriebsmotoren tönte am Schluss eher wie eine Kettensäge. Daher entschloss ich mich, auf einen Brushless-Antrieb umzusteigen und auf die Getriebe zu verzichten. Der Ausbau der Originalmotoren ohne nennenswerte Beschädigung des Rumpfes gestaltete sich ziemlich schwierig, war aber doch realisierbar. Als Antriebsmotoren kommen Roxxy BL-Outrunner C35-30 zum Einsatz. Die neuen Motorhalterungen habe ich selbst konstruiert und gefräst. Erste Probefahrten mit dem neuen Antrieb sind sehr erfolgversprechend. Es fehlt nur noch die Optimierung der Propellergröße. Ge-

plant ist auch noch ein Mixer der Firma Action R/C Electronics einzusetzen. Das Bugstrahlruder ist ein Produkt von Raboesch und trotz des hohen Schiffsgewichtes sehr effizient. Es erlaubt, das Schiff auf engstem Raum zu drehen.

Elektronik

Die Funktionen werden teilweise mit Servos und teilweise mit Elektromotoren ausgeführt. Für die Ansteuerung der Servos hat mir mein Sohn PIC (einen programmierbaren Microcontroller) programmiert. Mit einem Programmiergerät lassen sich der Weg und die Geschwindigkeit der Servos im eingebauten Zustand in Abhängigkeit des Eingangssignals programmieren. So kann die Funktion exakt den Anforderungen angepasst werden.

Auch für die Tagsignale und die Flaggen, die mit Getriebemotoren angesteuert sind, hat mein Sohn eine programmierbare Schaltung entwickelt. Die Ansteuerungen der Motoren, die Schaltelemente für Licht, Rauch usw. habe ich selber entwickelt. Alle notwendigen Schaltungsplatten und die Zusatzelektronik habe ich ebenfalls selbst entwickelt. Das Schaltungsplatten-Layout ist mit dem PC gezeichnet und mit meiner Step-Four-CNC-Fräsmaschine gefräst.

Fernsteuerung

Da ich bisher noch keine 2,4-GHz-Fernsteuerung mit den erforderlichen Übertragungsmöglichkeiten gefunden habe, benutze ich eine 6014 von Graupner mit 40 MHz. Folgende Komponenten bilden die Übertragung senderseitig: zwei Analogfunktionen (Fahren, Ruder), drei Graupner Nautic Interfaces (drei mal acht Schalter), ein Beier Soundmodul (zwölf Schalter) RC 2, ein Graupner Analog-Interface (vier Analogkanäle), bis dreifach Belegung der Schalter. Empfängerseitig kommen die folgenden Komponenten zum Tragen: Empfänger Graupner C16, drei Nautic Decoder, Beier Soundmodul RC2, Selbstbau Relaischalter, Servonaut (Umsetzer Schaltkanal – Servosignal). Die *Möwe* wird über eine Graupner MX16 gesteuert.

Im Folgenden beschreibe ich einige ausgewählte Funktionen meiner *Albatros*.

Ausfahrt

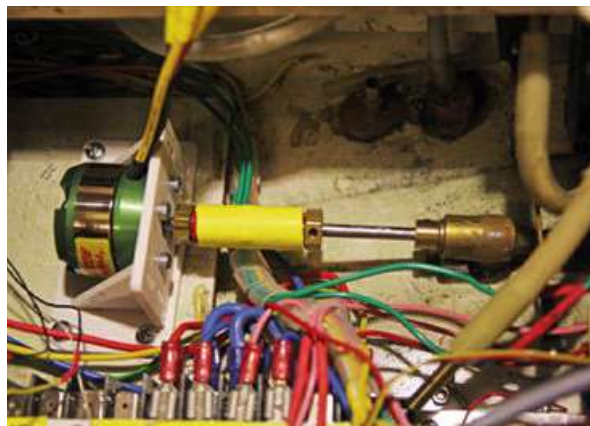
Der Bordhund kommt aus seiner Hütte und versucht einen Möwenschwarm zu verschrecken. Das Schiff wird zum Auslaufen vorbereitet, die Gangway wird eingezogen und die Bug- und Hecktrosse vom Poller gelöst und eingezogen. Rückwärts verlässt das Schiff den Hafen und erledigt seinen Auftrag. Ein Matrose winkt an der Reling zum Abschied. Heute steht die Vermessung von küstennahen Gewässern und das Starten eines Wetterballons auf dem Programm. Der Tag verläuft aber nicht so ganz nach Programm.

Beiboot »Möwe« wassern und aufnehmen

Der Originalkran hat keinen beweglichen Ausleger. Das macht das Auf-

nehmen des Peilbootes sehr schwierig. Nach vielen Versuchen und Misserfolgen hat sich das nun angewendete System bewährt. Das Wassern und später wieder Aufladen des Beibootes sind die wohl wichtigsten Funktionen im WM-Programm und müssen zuverlässig und relativ rasch funktionieren. Den Peilbootkran habe ich mit Frästeilen komplett neu gebaut. Der Ausleger lässt sich verstellen und so die Distanz *Albatros-Möwe* in jeder Position einstellen. Dadurch ergeben sich vor allem beim Aufladen des Beibootes viel mehr Möglichkeiten. Der Kran hat nun sechs Funktionen: Drehen links und rechts, Bewegen des Auslegers auf und ab, Kranhaken auf und ab.

Die Bewegungen werden über Getriebemotoren realisiert. Der „Kranhaken“ besteht aus einem Konus, der in den Aufnehmer am Beiboot eingreift. Dadurch

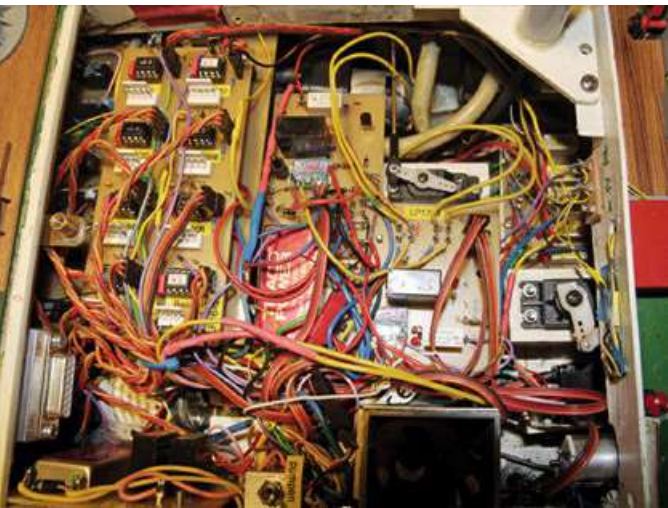


Der Brushlessmotor mit spezieller Motorhalterung, rechts erkennt man das bestehende Stevenrohr

Der Mast mit Flagge und den Tagsignalen. Die polnische Flagge wurde speziell für die WM in Ornetá montiert ▶



Das Beiboot *Möwe* auf dem Peilboot-deck der *Albatros*



Der Sender 6014 von Graupner ist auf maximale Weise ausgebaut worden

◀ So sieht es unter dem Peilbootdeck aus – nicht ganz so wie es Roger Held in der MODELLWERFT 12/2017 vorschlägt

entsteht eine kraftschlüssige Verbindung und das Boot kann sicher bewegt werden.

Beim Aufladen wird die *Möwe* durch einen Elektromagneten an der Bordwand der *Albatros* festgehalten. Der Konus am Kranseil kann nun in aller Ruhe in den Aufnehmer gefahren werden, der

Elektromagnet wird ausgeschaltet und das Boot wird angehoben. Zur Positionierung auf dem Peilbootdeck dient einerseits ein starker Permanentmagnet für die grobe Ausrichtung und eine aufklappbare Führung für die Feinpositionierung. Damit ist ein zuverlässiges Handling des Peilbootes auch bei hohem Wellengang gewährleistet.

Wetterballon und Hund retten

Die *Albatros* ist auch ein Wetterbeobachtungsschiff und führt einen Wetterballon sowie die entsprechenden Beobachtungsgeräte mit. Auf dem Steuerhausdach befindet sich das Ballonverfolgungsradar, das horizontal und vertikal den Luftraum abstastet. Das Beiboot hat ebenfalls ein Verfolgungsradar, das horizontal beweglich ist.

Nach dem Öffnen des Ballonschachtdeckels wird der Wetterballon aufgeblasen. Die Luft stammt aus einem Lufttank aus der Modellfliegerei, ebenso das Ventil. Aufgeladen wird der Tank über einen Minikompressor vor dem Start des Programms. Nach dem Aufblasen des Ballons nähert sich ein Meteorologe, der einen Laserreflektor montieren soll. Das Vorhaben misslingt und der Ballon platzt.

Dadurch erschrickt der Bordhund, der mit lautem Jaulen ins Wasser springt. Nach dem Ausruf „Hund über Bord“ eilt ein Matrose zum Hilfskran, mit dem der Hund gerettet und wieder an Bord gehievt wird. Da der Hund dies nicht zum ersten Mal macht, wurde er vorsorglich bereits an das Kranseil angebunden.

Maschinenschaden

Bei der Rückfahrt in den Hafen ist eine Explosion aus dem Maschinenraum zu hören und anschließend ein Feueralarm. Rauch dringt aus der Luke zum Maschinenraum. Die Luke wird geöffnet und der Maschinist erscheint. Wegen



Der Wetterballon ist geplatzt und der Hund springt jeden Moment über Bord



Mit dem Hilfskran wurde der Hund gerettet und wieder an Bord gehievt



Rauch dringt aus dem Maschinenraum, der Maschinist ist fast nicht zu erkennen

der Rauchentwicklung muss er kräftig husten. Gleichzeitig wird die Maschine gestoppt, die beiden Anker fallen gelassen, die entsprechende Lichterführung eingeschaltet und das Tagsignal „Schiff vor Anker“ gehisst. Der Sicherheitsoffizier öffnet schon mal vorsichtshalber die Kiste mit den Rettungswesten. Der Maschinist kehrt wieder an seinen angestammten Platz zurück und beginnt mit der Reparatur. Aus dem Maschinenraum ist Lärm von größerem Werkzeug zu hören. Die Reparatur gelingt, das Schiff kann wieder weiterfahren.

Die Rückfahrt zum Hafen

Wie es sich gehört, wird bei Einfahrt in einen fremden Hafen die Landesflagge gehisst. Mit dem Suchscheinwerfer wird bei Nebel das Wasser abgesucht. Am Schluss hört man aus dem Steuerhaus Bierflaschenöffnen und Gläserklingen. Ein Besatzungsmitglied spielt mit der Mundharmonika „O Susanna“. Damit ist das Programm beendet.

Zusatzfunktionen

Damit das Programm einen definierten Anfang und ein Ende hat, habe ich eine Hafenanlage mit Pollern zum Festmachen, einem Leuchtturm und einer Bar gebaut.

Für alle, die noch mehr von meiner Albatros sehen möchten, habe ich ein Video über das Programm auf meine Homepage www.florenwerft.ch gestellt.



An Bord befindet sich auch ein Tauchroboter (ROV) mit Scheinwerfer, der mit einem Kran gewässert wird

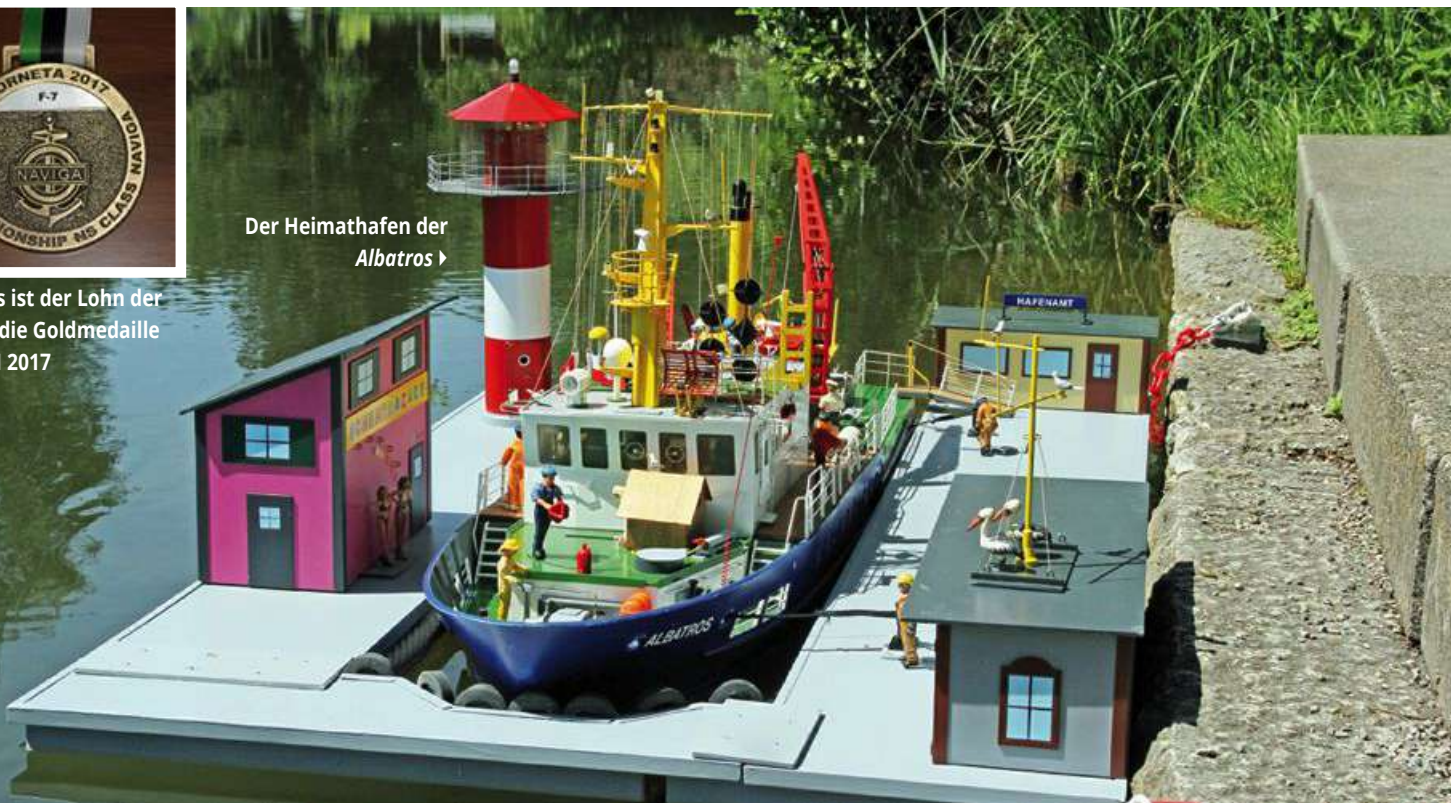


Die Albatros auf Goldmedaillenkurs in Ornetta



Und das ist der Lohn der Arbeit: die Goldmedaille der WM 2017

Der Heimathafen der Albatros ▶





Die zweite *Wappen von Hamburg* als
Supper Clubcruise 02 in Haifa.
(Foto: Skyhawk72, CC BY-SA 3.0)

Ein Klassiker der Seebäderfahrt

Downloadplanvorstellung: »Wappen von Hamburg«

Bei unserem Downloadplan des Monats handelt es sich diesmal um einen echten Klassiker der deutschen Seebäderfahrt, dessen Vorbild es mehreren Generationen Tagesausflüglern und Touristen ermöglichte, Deutschlands einzige Hochseeinsel Helgoland bequem von Cuxhaven und Hamburg aus zu entdecken.

Gleich drei Passagierschiffe der bekannten HADAG Seetouristik und Fährdienst AG trugen den traditionsreichen Namen *Wappen von Hamburg*.

Die erste »Wappen«

In den ersten Nachkriegsjahren nach dem Zweiten Weltkrieg war für große Teile der deutschen Bevölkerung an Urlaub nicht zu denken. In den 1950er Jahren setzte sich dann aber das Wirtschaftswunder in Gang und vielerorts entdeckten die Menschen in ihrer Freizeit zuerst ihre unmittelbare Umgebung, ehe es an die „Eroberung“ von weiter entfernten Zielen ging. Auch die Ausflugsziele in den deutschen Seebä-

dern wurden zu dieser Zeit wieder populär. Die HADAG-Reederei entdeckte diesen Umstand für sich und ließ im Jahr 1955 das erste Fahrgastschiff mit dem Traditionsnamen *Wappen von Hamburg* bei der Steinwerder-Werft bauen. Das Schiff, das für die klassische Helgoland-Fahrt ausgelegt war, hatte bereits eine recht beachtliche Länge von 89,52 Metern und eine Verdrängung von 2.563 BRT. Revolutionär war der erstmals eingesetzte dieselelektrische Antrieb mittels fünf Maybach-Dieseln, die den Strom für die Gleichstrom-Fahrmotoren erzeugten. Das Schiff wurde allerdings bereits 1962 verkauft und hatte danach eine wechselvolle Geschichte mit vielen verschiedenen Eignern. Heute wird das Schiff an seinem Liegeplatz in Stockton, Kalifornien, restauriert und es trägt mittlerweile den Namen *Aurora*.

Die zweite »Wappen«

Aufgrund der Höchstgeschwindigkeit von nur 17,5 Knoten wurde die erste *Wappen von Hamburg* bereits 1962 durch einen Neubau ersetzt, der dem

Downloadplan in dieser Ausgabe als Vorbild diente. Dieser gleichnamige Neubau mit einer Länge von ca. 104 Metern und einer Verdrängung von 3.819 BRT entstand bei der Traditionswerft Blohm & Voss in Hamburg und war meistens auf der Linie Hamburg-Cuxhaven-Helgoland anzutreffen. In der Wintersaison 1962/63 war das Schiff in der Karibik im Einsatz und ging 1963 wieder zurück nach Deutschland. Bereits im Oktober 1964 wurde diese zweite *Wappen von Hamburg* an die Stena-Line transferiert, die das Schiff unter wechselnden Namen auf verschiedenen Skandinavien-Routen einsetzten. Im April 1966 konnte die HADAG-Reederei seine frühere *Wappen von Hamburg* zurückkaufen und erneut auf der Helgoland-Route einsetzen. Da mittlerweile eine weitere, dritte *Wappen von Hamburg* für die Reederei fuhr, wurde das Schiff kurzerhand in *Alte Liebe* umbenannt. 1984 erfolgte ein erneuter Eignerwechsel mit dem Verkauf an die Oltmann-Reederei in Bremen und eine Umbenennung in *Helgoland*. 2004 schließlich fiel die letzte Klappe für das Schiff in der Helgolandfahrt, es

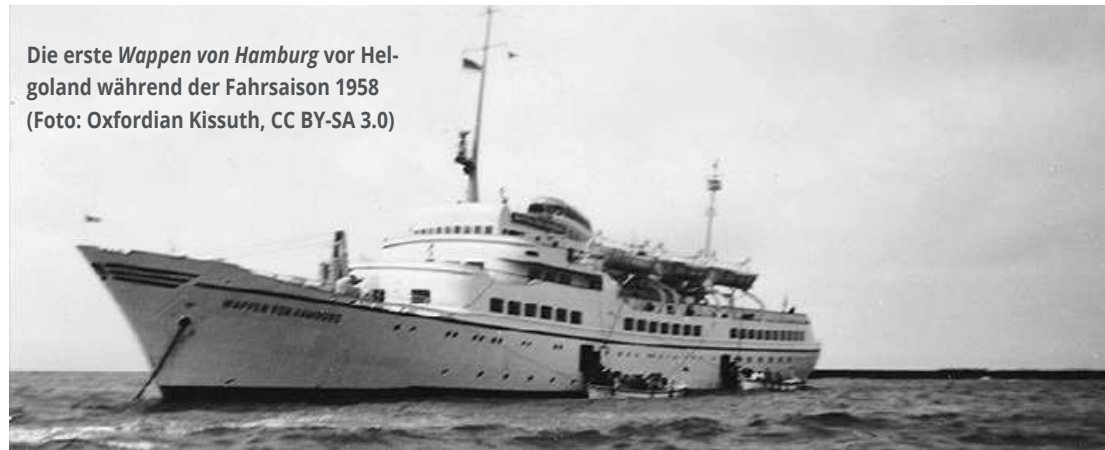
wurde in die Türkei verbracht und in *Supper Clubcruise 02* umbenannt. Nach verschiedenen Aufliegezeiten und -häfen wurde die ehemalige *Wappen von Hamburg* schließlich 2014 verschrottet, ein geplanter Umbau zu einer Superyacht erfolgte nicht mehr.

Die dritte »Wappen«

Die dritte *Wappen von Hamburg* entstand 1965 bei den Howaldtswerken in Hamburg. Sie orientierte sich bautechnisch an ihrer Vorgängerin, der zweiten *Wappen von Hamburg*. Mit 109 Metern Länge und einer Verdrängung von 4.438 BRT war sie das größte Schiff der deutschen Seebäderflotte. Mit einer Geschwindigkeit von 22 Knoten erhielt sie das Blaue Band der Helgolandfahrt. Nach einem kurzen Gastspiel in der Karibik in der ersten Wintersaison 1965/66 war die *dritte Wappen von Hamburg* bis zu ihrem Dienstende 2006 ausschließlich auf der Helgolandfahrt anzutreffen. Auch hier scheiterte der Umbau zu einem exklusiven Kreuzfahrtschiff namens *Mercator II* kläglich und die Abwrackung im Winter 2010/2011 erfolgte schließlich in Dänemark.

Das Modell

Unseren Downloadplan des Monats – ein echter Klassiker aus dem VTH-Archiv – hat Herr Ing. Kurt Matuszczak anhand authentischer Werftunterlagen von Blohm & Voss, Hamburg, bereits in den 1960er Jahren entwickelt. Der Maßstab von 1:100 ergibt eine noch überschaubare Modelllänge von 1.035 mm. Der Bauplan richtet sich an fortgeschrittene und erfahrene Schiffsmodellbauer. Der Konstrukteur empfiehlt den Bau der *Wappen von Hamburg* als Holzmodell mit den Baumaterialien Sperrholz, Balsa, Kiefer und Linde.



Die erste *Wappen von Hamburg* vor Helgoland während der Fahrsaison 1958
(Foto: Oxfordian Kissuth, CC BY-SA 3.0)



Die ehemalige zweite *Wappen von Hamburg* trug von 1984 bis 2004 den Namen *Helgoland*
(Foto: Andreas Achsel, CC BY-SA 3.0)



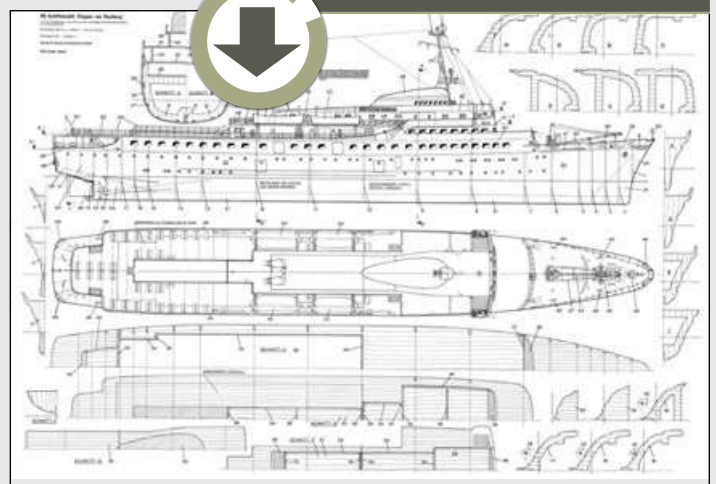
Die dritte *Wappen von Hamburg* der Hamburger HA-DAG-Reederei war für viele Jahre das deutsche Flaggschiff im Helgolandverkehr
(Foto: Ra Boe, CC BY-SA 2.5)

Der Bauplan der *Wappen von Hamburg* im Maßstab 1:100 auf einem Blatt ist für 19,99 € inklusive Baubeschreibung unter der Artikelnummer 3200324 direkt beim VTH zu beziehen. Bestellen können Sie per Service-Telefon 07221-5087-22, per Fax 07221-5087-33, per VTH-Internetshop auf <http://shop.vth.de> oder schriftlich bei Verlag für Technik und Handwerk neue Medien GmbH, Robert-Bosch Str. 2-4, 76532 Baden-Baden.

Den Bauplan der *Wappen von Hamburg* erhalten Sie ebenfalls als PDF-Datei für 19,99 € unter der Artikelnummer 9184 im Online-Shop des VTH unter <http://shop.vth.de>.

Für Abonnenten kostenfrei im Club:

www.vth.de/mein-vth/abo-club



Unsere Highlights für Ihre



Modellbau von Kriegsschiffen

Mit einfachen Mitteln nach Plan gebaut

Nachbauten von Kriegsschiffen zählen für viele am Modellbau Interessierte zu den absoluten Highlights. Dies hat mit der besonderen Technik der Vorbilder zu tun und vor allem mit einem: Der Vielzahl an feinen Details, die es bei solchen Modellen zu bauen gilt. Der Autor beschreibt, wie es gelingt mit einfachen Werkzeugen ein detailliertes Kriegsschiffmodell nach Plan zu bauen.

Autor: Günther Slansky

Umfang: 224 Seiten

ArtNr: 3102265 • Preis: 29,80 €



Hobbyelektronik mit SMD-Technik

Grundlagen & Praxis

Aus der industriellen Elektronik sind sie nicht mehr wegzudenken: Surface mounted devices, oberflächenmontierte Bauteile, kurz SMD. Thorsten Feuchter beschreibt die Besonderheiten dieser Technik, gibt Tipps zur Verarbeitung und zur Reparatur beschädigter SMD-Schaltungen. So verlieren die Winzlinge ihre abschreckende Wirkung und lassen sich auch vom Hobbyelektroniker nutzen.

Autor: Thorsten Feuchter

Umfang: 72 Seiten

ArtNr: 3102264 • Preis: 19,80 €



Martin Haberland • Umfang: 96 Seiten

ArtNr: 3102255 • Preis: 19,80 €



Günter Hensel • Umfang: 160 Seiten

ArtNr: 3102253 • Preis: 24,80 €



Patrick Matthews • Umfang: 144 Seiten

ArtNr: 3102249 • Preis: 23,80 €



Thomas Riegler • Umfang: 160 Seiten

ArtNr: 3102252 • Preis: 24,80 €



Die ganze Welt des Modellbaus

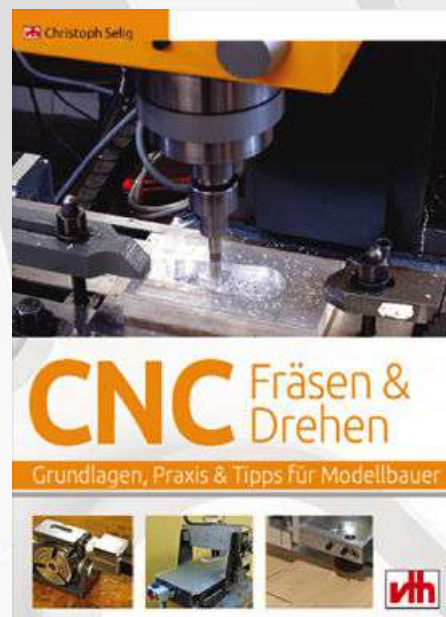
Modellbau-Bibliothek



Thomas Riegler • Umfang: 208 Seiten
ArtNr: 3102263 • Preis: 29,80 €



Philip Reed • Umfang: 136 Seiten
ArtNr: 3102124 • Preis: 21,90 €



Christoph Selig • Umfang: 240 Seiten
ArtNr: 3102256 • Preis: 29,80 €



Ulrich Passern • Umfang: 64 Seiten
ArtNr: 3102257 • Preis: 14,90 €



Jürgen Eichardt • Umfang: 192 Seiten
ArtNr: 3102113 • Preis: 22,90 €



Jürgen Eichardt • Umfang: 144 Seiten
ArtNr: 3102114 • Preis: 19,90 €

portofrei

Bücher, Zeitschriften & Bestellungen ab 100 €
innerhalb Deutschlands

Bestellservice
Tel.: 07221 - 5087-22
Fax: -33, service@vth.de
... weitere Bücher, Baupläne,
Frästeile & Zubehör finden Sie auf

Bestellen Sie hier www.vth.de/shop

Kräftiger Brocken

TEST: Frässpindel MM-1000 von Stepcraft Systems

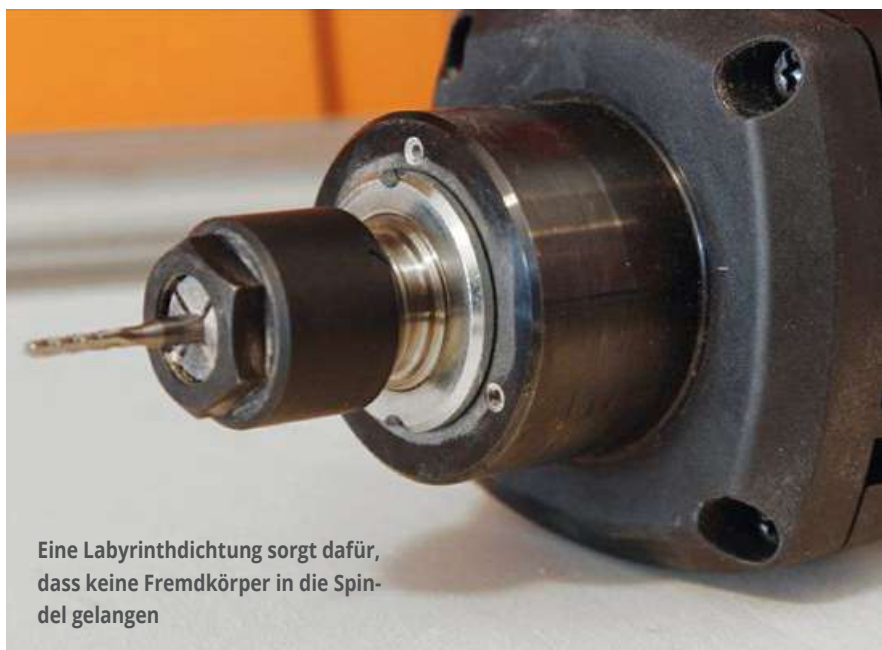
Kraftvoll und präzise – dies sind die wohl zwei wichtigsten Eigenschaften, die eine Frässpindel für eine CNC-Fräse haben soll. Optimal erfüllt wird dies meist von HF-Spindeln, die aber durch ihren Preis viele Modellbauer verschrecken. Stepcraft präsentiert jetzt eine eigene Frässpindel, die neben diesen beiden Eigenschaften auch noch einen interessanten Preis mitbringt.

Die MM-1000 ist ein ganz schöner Brocken. 1,5 kg bringt der in mattem Schwarz gehaltene Fräsmotor auf die Waage – leistet dafür aber auch ein Kilowatt, zählt also zu den richtig starken Geräten. Der Motor lässt sich mittels eines Drehschalters regeln, sodass für alle Fräsaufgaben die ideale Geschwindigkeit gefunden wird. Im Bereich zwischen 4.000 Umdrehungen pro Minute (Stufe 1) bis hin zu 25.000 Umdrehungen pro Minute (Stufe 6) – mit den entsprechenden Zwischengeschwindigkeiten – lässt sich die Umdrehungszahl so optimal regulieren.

Die Spindel ist serienmäßig mit einer Spannzange für 3,175 mm (1/8") Frässtifte ausgestattet und mit einer entsprechenden Überwurfmutter versehen. Spannzangen für andere Maßstäbe erhält man natürlich bei Stepcraft. Ein SW17-Maulschlüssel zum Spannen der Werkzeuge liegt der Spindel ebenfalls bei. Der Wechsel der Einsatzwerk-



TEST ModellWerft



Eine Labyrinthdichtung sorgt dafür, dass keine Fremdkörper in die Spindel gelangen

zeuge gelingt dabei extrem einfach, da die Spindel mit einem Arretierknopf versehen ist. Einfach den roten Arretierknopf drücken, Überwurfmutter mit dem SW17-Schlüssel lösen und den Frässtift tauschen – fertig! Auch wenn die Spindel auf der Maschine befestigt ist, lässt sich diese Prozedur sehr einfach bewerkstelligen.

Auf der Maschine eingespannt wird die MM-1000 mittels des Standard 43-mm-Euro-Spannhals. Da der gesamte untere Teil der Spindel aus Stahl gefertigt ist, ist dieser extrem stabil und auf absoluten Langzeiteinsatz ausgelegt. Eine Labyrinth-Dichtung schützt die Spindellager dabei zuverlässig vor dem Eindringen von Fremdkörpern während des Fräsens.

Die Genauigkeit der Spindel genügt zudem höchsten Ansprüchen. Laut Hersteller weist die MM-1000 am Konus eine Rundlaufgenauigkeit von $< 0,01$ mm und am Einsatzwerkzeug – mit 25 mm Abstand zum Konus – von $< 0,05$ mm auf.

Eingeschaltet wird die MM-1000 mittels eines durch eine Feder vorgespannten Schiebeschalters, der dann in eingeschaltetem Zustand einrastet. Das Ausschalten geht dann noch einfacher, denn ein leichter Druck auf das hintere Ende des Schiebeschalters lässt diesen umgehend in die Aus-Position springen. Die Geräuschkulisse, die die MM-1000 entwickelt, ist ähnlich wie die von anderen Fräsmotoren – und leise sind diese ja alle nicht. Gerade bei höchster Leistung entwickelt sich doch eine auf die Dauer unangenehme Lautstärke, bei der man den eigenen Ohren zuliebe mit Gehörschutz arbeiten sollte.



◄ Mit dem Drehrad kann die Drehzahl der Spindel im Bereich von 4.000 bis 25.000 Umdrehungen pro Minute geregelt werden.

Zum Fräserwechsel wird der rote Arretierknopf gedrückt ...



... und dann mit dem SW17-Schlüssel die Überwurfmutter gelöst



Das Typenschild verrät bereits einiges über die Leistungsfähigkeit der Spindel aus dem Hause Stepcraft

Spannzangen lassen sich für verschiedene Fräsergrößen nachrüsten





Beim Einschalten bewegt man den länglichen Schiebeschalter gegen einen Federwiderstand, ...



... beim Ausschalten springt der Schalter durch leichten Druck auf das hintere Ende in den Aus-Zustand

Kampf dem Staub

Egal ob mit einer HF-Spindel oder der MM-1000, beim CNC-Fräsen entsteht zwangsläufig jede Menge Staub! Und um den sauber von der Arbeitsfläche abzuführen gibt es eine Menge an schlaun Ideen. Häufig wird dazu einfach neben dem Fräser eine kleine Saugöffnung montiert, an die die Absaugung angeschlossen wird. Doch auch bei diesem Verfahren gelangt häufig noch Staub in die Umgebung. Deutlich besser ist es, wenn der Staub noch während des Entstehens eingeschlossen und direkt abgeführt wird. Nur wie dann an den Fräser zum Wechsel kommen?

Stepcraft hat jetzt mit dem Absaugadapter – erhältlich entweder für die HF-Spindel oder die Kress- bzw. MM-1000-Spindel – eine besonders pfiffige Lösung geschaffen. Durch eine Topfbürste wird hier der Staub gleich beim Entstehen abgeschirmt und dann abgeführt. Damit der Wechsel der Fräser trotzdem ohne große Demontearbeiten gelingt, wird die Topfbürste einfach mittels Magneten am Absaugadapter gehalten. Will man den Fräser wechseln, so nimmt man einfach die Bürste ab und gelangt so ohne Probleme an die Spannzange und kann den Wechsel vornehmen.

Die Montage des Adapters ist dabei optimal auf die Stepcraft-Systeme abgestimmt und gelingt innerhalb kürzester Zeit. Angeschlossen wird

der Absaugadapter an einen handelsüblichen Staubsauger mittels des beiliegenden zwei Meter langen Schlauchs. Der Absaugadapter kostet 69,99 Euro direkt bei Stepcraft Systems, die Topfbürste ist für 14,99 Euro zu haben.



Die Montage ist einfach und schnell gemacht.



Aus nur wenigen Teilen besteht der Absaugadapter von Stepcraft Systems.



Der Schlauch wird einfach aufgesteckt.

Leistungsstark

Die bereits auf dem Papier beeindruckenden Leistungsdaten setzt die MM-1000 dann genauso souverän auf der Maschine um. Mit großer Präzision fräst die Spindel sauber und exakt ihre Bahnen. Auch bei größeren Fräserdurchmessern hat man dank der Leistung von einem Kilowatt dabei ausreichend Reserven.

Die MM-1000 ist somit eine sehr gute Alternative zu deutlich teureren HF-Spindeln und dank ihrer sauberen und stabilen Konstruktion sicherlich eine Anschaffung für lange Zeit. Die Spindel ist im Fachhandel oder bei Stepcraft Systems direkt für 259,- € erhältlich.

Info & Bezug

Stepcraft GmbH & Co. KG

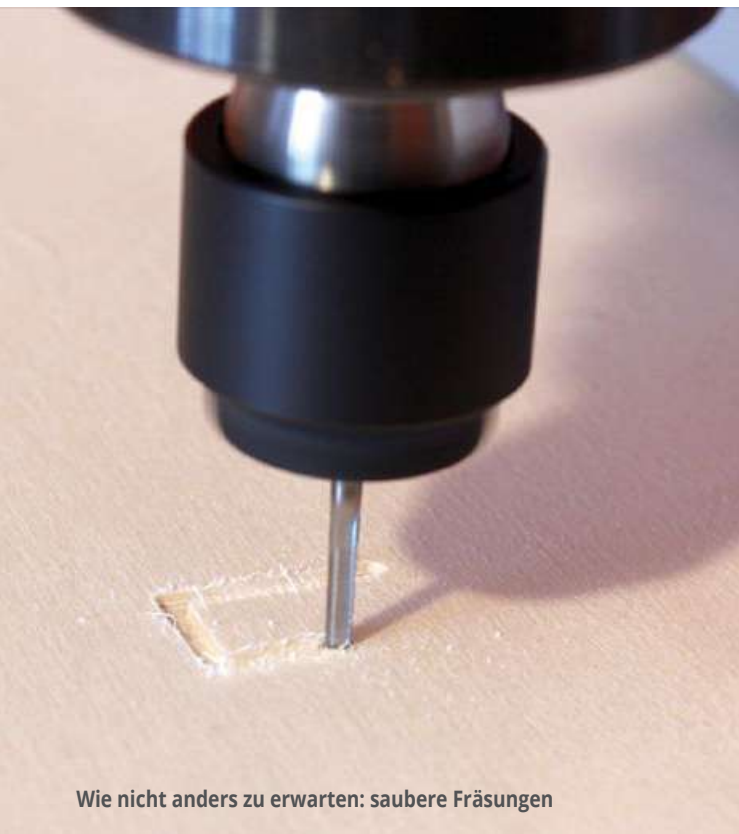
An der Beile 2

58708 Menden

Deutschland

E-Mail: info@stepcraft-systems.com

Internet: shop.stepcraft-systems.com



Wie nicht anders zu erwarten: saubere Fräsungen



Die Topfbürste wird einfach mittels Magneten am Absaugadapter befestigt.



Die Bürste schließt den Fräser – und somit den Staub – sauber ein.

FRANZIS

Mai-Highlights*



Spiel und Wissen im Elektronik-Labor

ArtNr: 6109056

Nur in diesem Mai: ~~79,95 €~~

59,95 €



Fledermausdetektor

ArtNr: 6108448

Nur in diesem Mai: ~~29,95 €~~

19,95 €



Optische Illusionen

ArtNr: 6108412

Nur in diesem Mai: ~~29,95 €~~

19,95 €



* Das Angebot gilt vom 01.05. – 31.05.2018

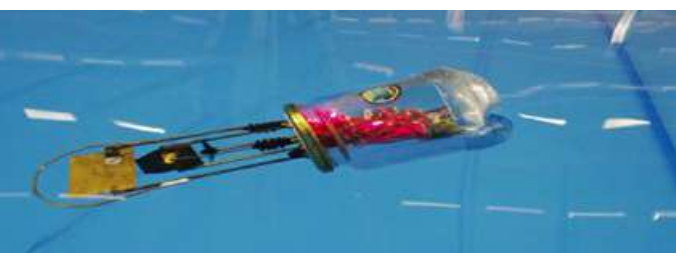
Bestellservice

Tel.: 07221 - 5087-22

Fax: -33, service@vth.de

... weitere Bücher, Baupläne,
Frästeile & Zubehör finden Sie auf

www.vth.de/shop



Das tauchende Gurkenglas ist ein außergewöhnliches Spaßmodell



Am Stand von Helmut Switek konnte man seine Gorch Fock näher in Augenschein nehmen



Die U-Boote waren sehr gut getarnt



Auf der Fischkutterinsel konnte man verschiedene Fischereifahrzeuge bestaunen



Die Saison i

Die Modellbau Wels 2018

Nach der Messe ist vor der Messe. Nein, nicht immer. Manchmal ist auch während der Messe schon vor der Messe. Die Messe Wels hat bereits ein halbes Jahr vor Eröffnung mit uns Kontakt aufgenommen. Wenn ich uns sage, so meine ich die ARGE-Süd. Das ist eine Verbindung von nunmehr fünf Vereinen und einzelnen Modellbauern im bayrischen Raum.

Das geht natürlich am besten dort, wo alle aufeinander treffen. Da die Veranstalter der Modellbaumessen alle die gleichen Sorgen haben und Ressourcen ein rares Gut sind, ist es sehr hilfreich, wenn man früh beginnt, sich über den Rahmen auszutauschen. Wir Aussteller sollen fürs Publikum ja ein ansprechendes Programm zaubern. Das erfordert heutzutage eine vereinsübergreifende Zusammenarbeit.

Die Kooperation

Dafür ist die Arbeitsgemeinschaft sehr gut aufgestellt. Die enge Zusammenarbeit untereinander erleichtert das

Organisieren. Es hat sich gezeigt, dass Modellbauer eine große Gemeinschaft sein können, wenn man sich zusammentut. Ob man sich im Rahmen der ARGE die Aufgaben teilt, Standplanung macht, Showacts und Sprecher organisiert, oder während der Messe sich immer auch noch nicht eingeplante Kapitane einfinden, die man gerne ins Programm einbaut. Ob es sich um Yachten, Segelboote, Schlepper oder graue Schiffe handelt. Das war dieses Jahr auch für uns eine Premiere und verlangt eine gewisse Flexibilität.

So nun aber zu dem, was zu sehen war. Es gab wieder Bewährtes. Die Kollegen vom SMBK Titanic Linz haben sich



boote, wie das tauchende Gurkenglas, der segelnde Holzschuh oder das Indinerfloss. Am Stand der IGS Berchtesgaden konnte man sogar live einem Modellbauer bei seiner Arbeit beim Rumpfbeplanken über die Schulter se-



Die graue Flotte im Hafenbecken

st eröffnet

wieder die Nachwuchsarbeit auf die Fahnen geschrieben. Mit ihrer Ramporatorenflotte standen interessierten Kindern acht robuste Modelle zum Selbstfahren zur Verfügung. Als krönenden Abschluss erhielten Sie dann auch das begehrte Kapitänspatent. Zweimal täglich fast eine Stunde war dafür eingeplant. Auch die Messe leistet ihren Beitrag, indem sie am Freitag Schulklassen eingeladen hatte. Der Moderator Martin Eber, der es hervorragend versteht, das Publikum mit Musik und Sprachakrobatik zu faszinieren, ist in seine Wathose geschlüpft und stand so im Becken bei den Kindern in der Nähe – das kam sehr gut an.

Mitmachaktionen

Bei unterschiedlichen Aufgaben wie dem Löschen von Teelichtern auf einem Ponton, dem Umspritzen von Getränkedosen, wie auf dem Jahrmarkt, oder dem Löschen eines Schiffsbrandes durfte das Publikum wieder mitwirken. Damit auch die Zuschauer etwas davon hatten, wurden die benötigten Utensilien von Schleppern auf Pontons herbeigebracht. Es ist ein großer Spaß,

sowohl für die Kinder, den Moderator, der dabei immer nass wird, als auch für die Zuschauer. An den Ständen konnte man die gesamte Schiffsmodellsparte sehen. Von den Powerbooten über Baukästen bis zu Modellen, die nach Plan gebaut wurden und auch Spaß-

hen. Auf der anderen Seite wurde aber auch hochmoderne 3D-Drucktechnik vorgestellt. Auch hier wurden die Zuschauer wieder ins Geschehen eingebunden. Jürgen Behrendt hat sich eine Schnitzeljagd ausgedacht mit zehn Fragen rund um ARGE-Themen. Abgegebene Fragebögen wurden dann mit Gummibärchen belohnt und alle Teilnehmer konnten an der täglichen Schlussverlosung noch wertvolle Preise gewinnen.



U-Boote haben am Hafenkai festgemacht



Beginn der großen Schlepperausfahrt mit insgesamt 25 Modellen



Im geschützten Bereich konnten Modelle unauffällig zu Wasser gelassen werden



Fairplay-Schlepper zogen das 4,38 m lange Containerschiff Sentilinga



Auch die graue Flotte war vertreten



Segelpremiere

Eine Premiere in diesem Jahr war das Segeln. Zwei Windmaschinen sorgten dafür, dass man nun auch Modellsegler naturgetreu zeigen konnte. Drei *Micro Magics* der Münchner Vereine standen Kindern zur Verfügung, die so einerseits das Fernsteuern und auch das Segeln einmal ausprobieren konnten. Mangels ausreichend Wind konzentrierte sich diese Aktion auf die Hälfte des Beckens, was aber den anderen Kapitänen, die ihre Modelle zeigen wollten, nur zu Gute kam. Helmut Switek reiste mit seiner *Gorch Fock* und einer Barkantine an. Auf seinem Stand konnte man sich die darin verbaute Technik näher ansehen. Weitere Segelboote fand man auf einer Themeninsel.

Tauchfahrzeuge

Die IGU aus Österreich präsentierte wieder U-Boote. Die Modelle waren oft getaucht oder Dank Tarnung nur schwer auszumachen. Man stellte mehrere Szenen der damaligen Zeit nach. Eine Versorgung auf hoher See, einen Angriff von Korvetten des SMC Weidens auf U-Boote. Mit akustischer Begleitung aus einem bekannten Soundtrack sorgte man so für Spannung und ein fasziniertes Publikum. So entwickelt sich von Jahr zu Jahr ein immer ausgefeilteres Programm. Am Stand konnte



Auch in diesem Jahr gab es wieder eine Pyro-Show

man sich über die umfangreiche U-Boot-Technik informieren. Messebesucher kommen nur dann wieder, wenn man einen guten Mix aus Bekanntem und Neuem präsentiert. Aus diesem Anlass wurden innerhalb der ARGE die Modelle thematisch präsentiert. Einzelne Fischkutter zwischen anderen Modellen wirken nicht sonderlich. Man hat deshalb dieses Jahr einen Fischereihafen als zweite Themeninsel gebaut und dort diesen Schiffstyp präsentiert. Um eine Fischfabrik aus Weiden versammeln sich neben eigenen Kuttern auch solche aus München und Berchtesgaden. Viele Details offenbaren sich aber erst bei genauem Hinsehen. Aber auch auf dem Wasser hat sich einiges verändert. So wurde dieses Jahr eine fünf Meter lange Hafenanlage

installiert. Das entstandene Hafenbecken war immer sehr begehrt. Ob sich die graue Flotte, die U-Boote oder die Schlepper tummelten, es war immer viel los.

Große Show

Außerdem bot es einen geschützten Bereich, in dem man quasi versteckt Modelle zu Wasser bringen konnte. Der Frachter *Sentilinga* der Klabautermänner diente zusätzlich als Sichtschutz. So wurde dieses Jahr auch der Schwimmkran *Magnus* zum ersten Mal einer breiten Öffentlichkeit gezeigt. Rocking Tugs war das Thema der 2018er Show. Alles, was sich Schlepper nennt, aufs Wasser zu bringen und zu demonstrieren, was deren Aufgaben im realen Leben sind. Schleppzüge, ob mit seitlich angespannten Ponton, Zug- und Bremsschlepper mit kleinen und großen Schleppobjekten, oder Einzelfahrer. Schaufelradschlepper, Einschrauber mit Ruder oder Kortdüse, Schottel und auch Voith Schneider waren zu sehen und zeigten auch deren Möglichkeiten. Bei insgesamt 25 Fahrzeugen werden auch 500 m² Becken klein und vorausschauendes Fahren war absolut Pflicht. Ganz ohne Feuer geht es nicht und so hat es auch dieses Jahr wieder gebrannt und ordentlich gerumst. Dass der Frachter dann auch von der Pier weggeschleppt wird, versteht sich von selbst. Drei *Fairplay* V-Schlepper übernahmen diese Aufgabe, sie mussten sich auch ganz schön anstrengen, wie man am Schraubenwasser gut erkennen konnte. Auszüge daraus haben es sogar in den Nachrichtenblock des Oberösterreichischen Fernsehens geschafft. Aufgrund von Depublizie-

rungsvorschriften ist dieses Video leider nicht mehr verfügbar. Dafür lockt diese Veranstaltung auch einige YouTuber an, die sich die Mühe machen und Videos drehen, schneiden und vertonen.

Freundliche Unterstützung

Messen leben aber auch von den Firmen, die dort mit ihren Ständen präsent sind. Ob es sich um Hersteller, wie aero-naut, Graupner oder Multiplex handelt, oder um Händler bzw. Zubehörhändler, die uns Modellbauer mit Materialien und Werkstoffen beliefern. Auch da findet man Unterstützung. So hat mir die freundliche Dame am Stand von Posco den Schaden an meinem Jetski mit dem teuren Industriekleber geklebt. Hält und schon einen Kunden gewonnen sowie ein Päckchen verkauft. Zusammenfassend kann ich aus meiner Sicht nur sagen: Schön war es, man hat sich willkommen gefühlt.

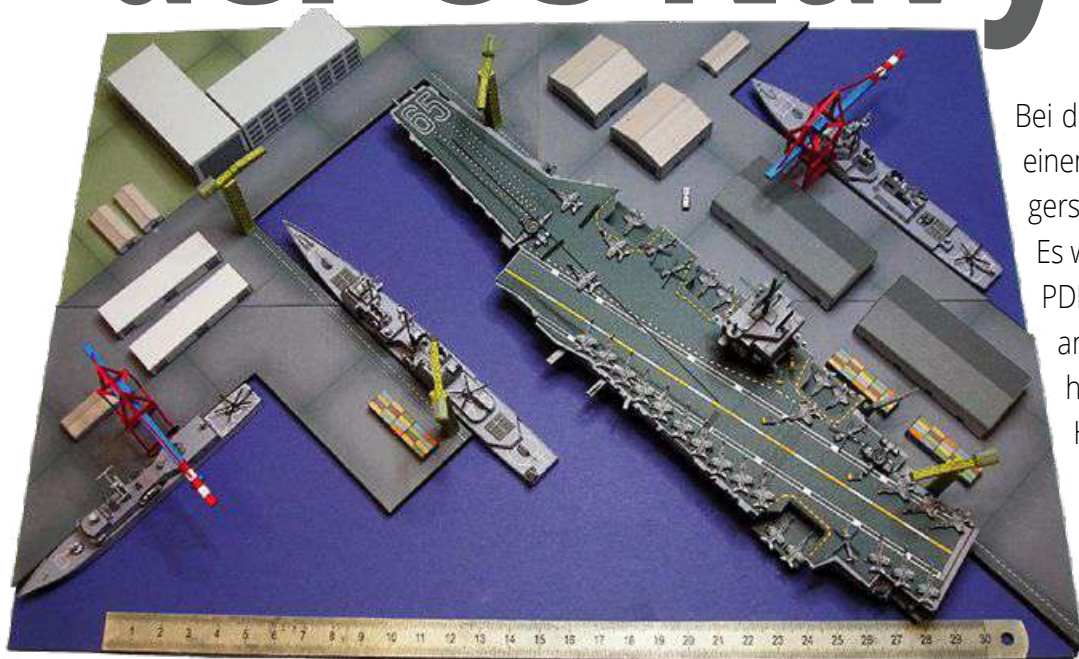


Der frische Fisch wird entladen

▼ Schleppertransport mal anders



Der Stützpunkt der US Navy



Bei der Recherche im Internet fand ich einen freien Download des Flugzeugträgers *Enterprise*. Wow, sah der toll aus. Es war Liebe auf dem ersten Blick. Die PDF-Datei mit den Bauteilen, die Bauanleitung sowie die bebilderte Reihenfolge des Baus brachten mein Herz zum Lachen. Eine innere Stimme sagte zu mir: „Den musst Du unbedingt bauen“.

Ein Marinehafen im Maßstab 1:1250

Kartonmodellbau betreibe ich bereits seit über 40 Jahren, angefangen habe ich mit den im Kreise der Modellbauer sehr bekannten Modellen aus Wilhelmshaven im Maßstab 1:250. Ich bin diesen Modellen aus dem Möwe-Verlag über die vielen Jahre treu geblieben, habe allerdings aus Platzgründen vor über 10 Jahren damit begonnen, meine Schiffe im Maßstab 1:500 zu bauen. Parallel hierzu konstruiere und baue ich auch Modelle in dem bei Sammlern sehr bekannten Maßstab 1:1250.

Das Downloadmodell

Der Konstrukteur des Flugzeugträgers *Enterprise* stellte im Internet auch einen hypermodernen Stealth-Carrier als freien Download zur Verfügung. Dieses Modell interessierte mich nicht so sehr, aber neben dem Carrier hat er auch einen kleinen Marinehafen mit Kaianlagen, Gebäuden und Kränen konstruiert. Und dieser Hafen sollte zur

Aufnahme meiner *Enterprise* dienen. Der im Internet vorhandene Download des Flugzeugträgers *Enterprise* und des Marinehafens hat der Konstrukteur im Maßstab 1:800 zur privaten Nutzung zur Verfügung gestellt. Nun ist es natürlich ein leichtes, die Modelle im Maßstab 1:1250 auszudrucken. Ich dividiere einfach 800 durch 1.250 und bekomme als Resultat 0,64. Dies bedeutet, dass bei einer Verkleinerung vom Maßstab 1:800 in den Maßstab 1:1250 beim Drucken eine Verkleinerung von 64% angeben muss.

Gesagt, getan – und schon lagen mir die Bauteile, die ich auf 160 g Papierbögen mit einem normalen Tintenstrahldrucker ausdrückte, vor.

Vorab habe ich mir aber noch Daten des Originalschiffes im Internet besorgt, denn ich liebe es, nicht nur das Modell zu bauen, sondern auch etwas über das Schiff im Maßstab 1:1 kennenzulernen. Die *Enterprise* wurde 1961 in Dienst gestellt. Da war ich drei Jah-

re alt. Es war der erste Flugzeugträger der US Navy mit Nuklearantrieb. Das Schiff war 342,3 m lang, das Flugdeck besaß eine Breite von 78,3 m. Die volle Verdrängung des Schiffes betrug knapp 94.000 Tonnen. Vier Turbinen mit insgesamt 280.000 PS verliehen dem Riesen eine Höchstgeschwindigkeit von 36 Knoten. Insgesamt 5.230 Menschen dienten auf dem Träger. Er verfügte maximal über 110 Flugzeuge und Hubschrauber. Die *Enterprise* nahm an der Blockade Kubas, am Vietnamkrieg sowie am ersten Golfkrieg teil. Am 1. Dezember 2012 wurde sie außer Dienst gestellt.

Der Marinehafen

Ich begann mit dem Bau des Marinehafens, um eine Basis für den zu bauenden Flugzeugträger zu besitzen. Die großformatigen Kaianlagen habe ich auf eine doppelte Lage Karton geklebt, so dass ich eine Höhe von 4 mm er-

reichte. Dies entspricht eine Originalhöhe des Kais von 5 m. Die Seitenwände der Kaianlagen beklebte ich mit 4 mm breiten braunen Kartonstreifen. Diese Streifen stellten die etwas rostfarbigen Kaiwände dar. Die Kaianlage klebte ich danach auf eine dicke blaue Kartonplatte auf. Es folgten sechs große, zwei mittlere und vier kleine Lager- und Verwaltungsgebäude. Vervollständigt habe ich das kleine Diorama mit drei Containerstapeln. Später im Laufe der Zeit lagen noch zwei selbst konstruierte große Containerbrücken in meinem Baufundus, für die ich keine Verwendung hatte. Ich habe diese Kräne in das Diorama integriert. Da ich meine Schiffsmodelle nicht in das Diorama klebe, kann ich das Diorama nun auch zur Darstellung eines Handelshafens mit Frachtern, Containern und Tankschiffen nutzen.

Nachdem das Hafendiorama fertiggestellt war, begann ich mit dem Bau der *Enterprise*. Den Rumpf des Flugzeugträgers hat der Konstrukteur als Vollrumpfmodell konstruiert. Er besteht aus fünf Einzelteilen. Da ich meine Modelle stets als Wasserlinienmodelle baue, musste ich die Unterwasserschiffsanteile von den Bordwänden abschneiden. Durch den Einbau des inneren Flugzeughangars, der aus einem langen Kasten bestand, erhielt der Rumpf des Modells seine notwendige Steifigkeit, denn es gab keine Spanten zur Versteifung des Rumpfes. Die Anbauten, die sich unterhalb des über den Rumpf hängenden Flugdecks befinden, waren danach relativ fix angebracht, sodass ich den Rumpf bereits nach einem Tag fertiggestellt bekam. Die ovalen Bordwandöffnungen als Zugang zu dem inneren Flugzeughangar vermitteln einen schönen Einblick in das Schiff.

Ich baue meine Modelle häufig nicht in der vorgegebenen Baureihenfolge sondern nachdem, was mir gerade gefällt. Also habe ich nach der Fertigstellung des Rumpfes erst einmal einige der klitzekleinen Flugzeuge, die ich auf dem Flugdeck positionieren wollte, gebaut. Die Modelle sind Tragfläche an Tragfläche auf dem Baubogen aufgezeichnet. Ich habe alle Außen- teile mit dem Cutter ausgeschnitten ohne allerdings die Gesamtreihe der Flugzeuge zu trennen. Dies ist quasi der letzte Schnitt. Dadurch erreiche ich,

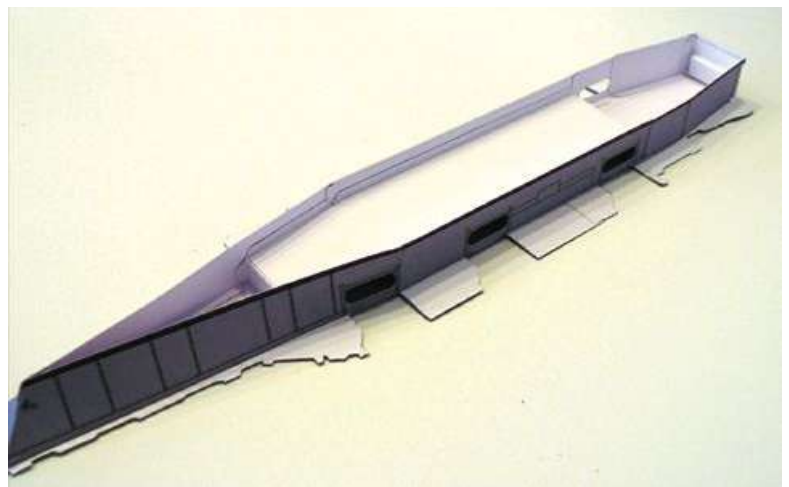
dass ich ein möglichst großes Bauteil, welches ich mit einem Finger festhalten kann, bearbeite. Sollte ich die Flugzeuge vorher voneinander trennen, so würden sehr kleine Bauteile vor mir liegen, die ich nur noch mit der Pinzette handeln kann. Die kleinen Flugzeuge verfügen über kein Fahrwerk. Dies ist im Maßstab 1:1250 nicht herstellbar. Das Fahrwerk wird durch einen kleinen Kasten dargestellt, den man beim Blick auf die Flugzeuge nicht erkennt. Durch diese Kästen erreicht man, dass sich die Tragflächen etwas vom Boden des Flugdecks abheben. Dadurch wird ihr dreidimensionales Erscheinungsbild gewährleistet. Im Laufe des Baus habe ich insgesamt 28 Flugzeuge, vier Hubschrauber, einen Mobilkran sowie sechs Flugzeugschlepper auf dem Flugdeck angebracht.

Die Insel

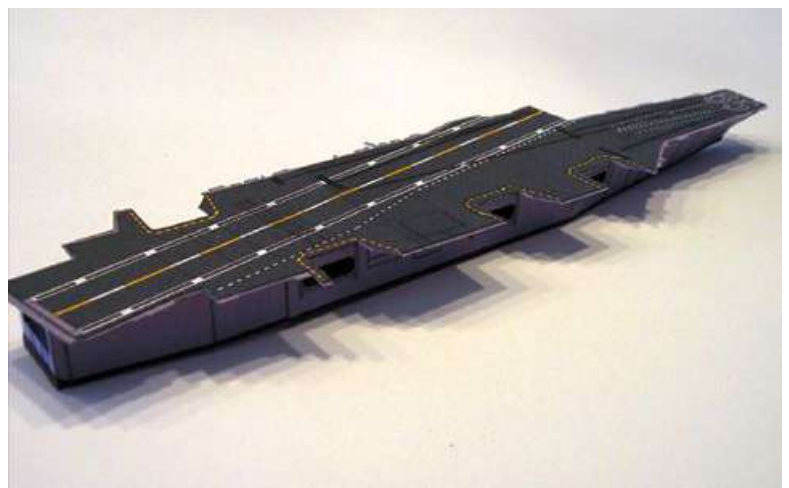
So, nun ging es aber mit dem Flugzeugträger weiter. Ich habe mit dem Bau des markanten Brückenaufbaus, den

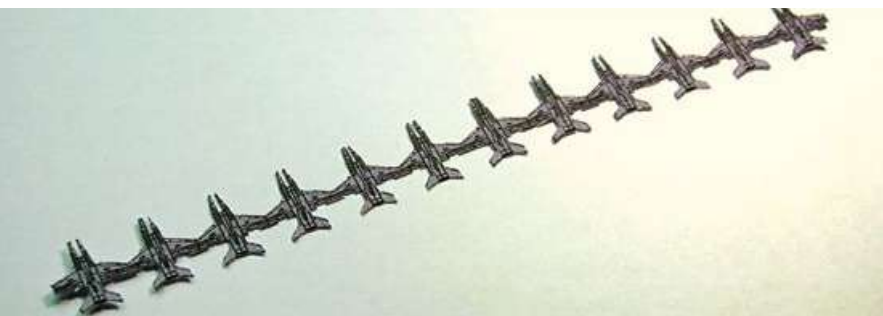
man bei Trägern als Insel bezeichnet, begonnen. Vorne auf dem Aufbau ist der Name des Flugzeugträgers sowie die Bezeichnung CVN-65 angebracht. Warum CVN? Das wusste ich leider nicht. Also begann die Recherche im Internet mit folgendem Ergebnis: Das „C“ kommt von „cruiser“, da die ersten Flugzeugträger der US Navy aus umgebauten Kreuzern entstanden sind. Das „V“ kommt aus dem englischen Wort „volplane“ und bedeutet „Gleitflug“. Und das „N“ rekrutiert aus dem nuklearen Antrieb des Schiffes. Die „65“ bedeutet, dass die Enterprise der 65. Flugzeugträgerbau der US Navy ist. An der Backbordseite befinden sich die Ziffern „65“ und an der Rückseite des Brückenaufbaus der Buchstabe „E“. Die Insel verfügt über sehr filigrane Anbauteile, Antennen, Radargeräte und einen für das Schiff relativ großen Mast. Nachdem der Brückenaufbau fertiggestellt war, konnte ich ihn auf dem Schiff anbringen. Nun sah das Modell wirklich nach einem Flugzeugträger aus. Zum Schluss habe ich dann noch die Eigen-

Der Flugzeugträger *Enterprise* – die Unterseite des Rumpfes

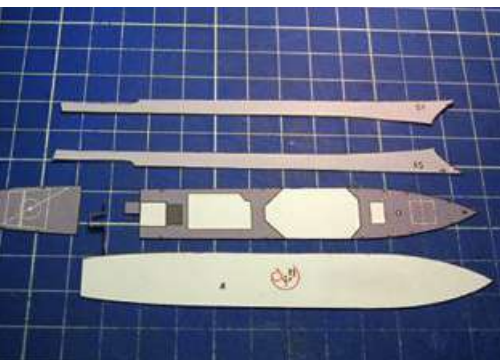


Der Flugzeugträger *Enterprise* – der Rumpf ist fertiggestellt





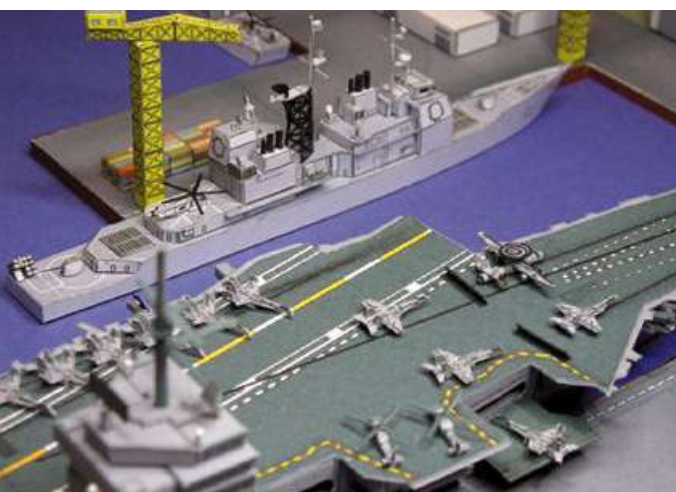
Die Massenproduktion von Flugzeugen



Die Rumpfbauerteile des Zerstörers *Arleigh Burke*



Die *USS Arleigh Burke* wartet auf ihren nächsten Einsatz



Der Kreuzer *Bunker Hill* neben der *Enterprise*

abwehrwaffen, die aus Schiff-Luft-Abwehraketen sowie Gatling-Geschützen bestand, angebracht. Der Flugzeugträger war fertiggestellt und konnte im Marinehafen an die Pier gelegt werden.

Die Begleitschiffe

So ein Flugzeugträger fährt natürlich nicht alleine in den Einsatz, sondern er wird von einer kleinen Armada Schiffen begleitet, deren Aufgabe es ist, den Träger gegen feindliche Angriffe zu schützen. Die Begleitschiffe bilden einen sehr großen Kreis, der es fremden Schiffen unmöglich macht, in die Nähe des Trägers zu kommen. Nach einer weiteren Suche im Internet fand

ich von einem anderen Konstrukteur ebenfalls als freie Downloads erhältliche Modellbaubögen von aktuellen amerikanischen Überwassereinheiten, nämlich den Kreuzer *Bunker Hill* der Ticonderoga-Klasse, den Zerstörer der gleichnamigen Arleigh Burke-Klasse sowie die Fregatte *Oliver Hazard Perry* der gleichnamigen Klasse. Diese Modelle hat der asiatische Konstrukteur im Maßstab 1:700 konstruiert. Wie oben bereits beschrieben, ist es kein Problem, diese Modelle im Maßstab 1:1250 auszudrucken. Der Umrechnungsfaktor beträgt in diesem Fall 0,56. Vorab habe ich mich wiederum im Internet über die Originalschiffe informiert. Von der 172,8 m langen Ticonderoga-Klasse wurden 27 Einheiten gebaut. Sie befinden sich beginnend ab 1983 im Dienst der US-Navy. Bei der Arleigh Burke-Klasse handelt es sich um einen Lenkwaffenzerstörer, von dem bisher 65 Einheiten gebaut wurden. Die Zerstörer sind 155 m lang. Interessant ist bei dieser Schiffsklasse, dass mit dem Bau des 62. Schiffes im Jahre 2012 die Bauserie auslaufen sollte. Nachdem allerdings der Bau von Zerstörern der neuen Zumwalt-Klasse, bei denen es sich um futuristische Stealth-Schiffe handelt, aufgrund von explosionsartig gestiegenen Herstellungskosten gestoppt wurde, entschloss man sich, weitere Zerstörer der Arleigh Burke-

Klasse zu bauen. Die ersten drei Neubauten wurden 2016 und 2017 an die US Navy übergeben. Die 71 Fregatten der Oliver Hazard Perry-Klasse besitzen eine Länge von 136 m. Sämtliche Schiffe verfügen neben Geschützen im Wesentlichen über Schiff-Schiff- sowie Schiff-Luft-Raketen. Die Einheiten werden zum Schutz von Geleitzügen und Flugzeugträgern eingesetzt. Meine Modelle der drei Schiffe werden im Maßstab 1:1250 über eine Länge zwischen 10 und 14 cm verfügen.

Filigranes Arbeiten

Ich druckte die Modelle ebenfalls auf 160 g Kartonpapier aus. Bei einigen sehr kleinen Bauteilen habe ich den Karton spalten müssen, dies bedeutet, dass ich eine Schicht Karton mit Hilfe meines Cutters abgetrennt habe, so dass eine Papierstärke von ca. 80 g übrig blieb. Natürlich hätte ich die Modelle auch auf 160 g und auf 80 g Papier ausdrucken können, aber für die wenigen kleinen Bauteile, für die ich das Spalten anwendete, lohnte sich der zweimalige komplette Ausdruck der Bauteile nicht. Zu erwähnen ist noch, dass alle drei Rümpfe der Begleitschiffe ohne Spanten gebaut werden. Die Grundplatte, das Hauptdeck sowie die beiden Bordwände und das Heck verleihen dem Rumpf eine solche Steifigkeit, dass weitere Verstärkungen im Innern nicht notwendig sind. Beim Kreuzer *Bunker Hill* habe ich es geschafft, den filigranen Gittermast tatsächlich ausgeschnitten zu bauen. Dieser Mast ist in schwarzer Farbgebung. Dies bedeutet für mich, dass ich die Schnittkanten des weißen Kartons, auf dem die Teile gedruckt sind, nun noch schwarz einfärben musste. Dies ist gerade bei dunklen Teilen zwingend erforderlich, um ein gleichfarbiges Ergebnis zu erhalten. Ansonsten hätte der schwarze Mast weiße Außenkanten gehabt. Das ist für einen Kartonmodellbauer ein „no go“.

Für das Darstellen der Geschützrohre verwende ich die Borsten eines Handfegers. Dieser Handfeger dient lediglich als Teilesponder für Geschützrohre, Antennen, Takelage usw. Er wird durch mich gehütet. Meine Frau hat auf ihn keinen Zugriff, so dass er nicht für etwaige Reinigungsarbeiten zweckentfremdet werden kann. Den drei Be-

gleitschiffen liegen auch Hubschrauber der Marke Sikorsky SH-3 Sea King bei. Die fertigen Modelle verfügen bei einer Rumpflänge von 11 mm über einen Hauptrotor von 14 mm Durchmesser. Selbst die Heckrotoren mit einem Durchmesser von nur 2 mm habe ich darstellen können. Die Schnittkanten der schwarzen Rotorblätter habe ich ebenfalls, wie oben beschrieben, eingefärbt. Das Bauen dieser äußerst filigranen Bauteile verlangt eine ruhige Hand, einen scharfen 30-Grad-Cutter, mehrere Pinzetten sowie eine sehr helle Ausleuchtung des Arbeitsplatzes. Ohne jahrelange Erfahrung mit Kartonmodellbau würde man vermutlich an den Bauteilen verzweifeln.

Ein echter Hingucker

Nachdem ich nun die drei Begleitschiffe fertiggestellt hatte, konnte ich sie zusammen mit dem Flugzeugträger *Enterprise* im Marinehafen darstellen. Der Bau dieses kleinen Dioramas mit einer Größe von 35x25 cm hat mir sehr viel Freude bereitet. Es ist der „Eyecatcher“ auf jeder Modellbauausstellung, auf der ich den Hafen präsentiere.

Der Flugzeugträger *Enterprise* – der Brückenaufbau der Insel von vorne



Heckansicht des Flugzeugträgers ▼



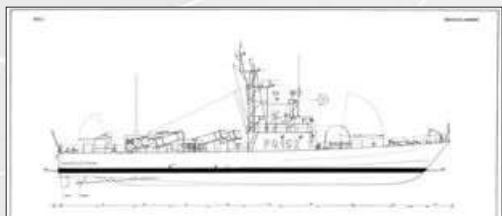
Anzeige

Marine-Baupläne zum Genießen!



DDG-51 »Arleigh Burke«

D. Lübbesmeyer, 1993, Maßstab: 1:200,
Länge: 769 mm, Breite: 102 mm, 1 Blatt A1
Bauplan: ArtNr: 3204526 - 24,99 €



Flugkörperschnellboot Typ 148

Konstruktion: B. Abramowski, 1992
Maßstab: 1:50, Länge: 940 mm, Breite: 140 mm, Tiefgang: 43 mm, Gewicht: 1.870 g. Antrieb: Vierschrauber, Spantriß, Linienriß, einige Details sind gezeichnet. Modellplan mit Begleittext und Farbangaben. 2 Blatt. Bauplan ArtNr: 3204667 - 29,99 €

U-Boot Jäger »UJ2209«

Hartmut Brede, 2013, Maßstab: 1:100,
Länge: 666 mm, Breite: 105 mm, 3 Blatt A1
Bauplan: ArtNr: 3204170 - 24,99 €



... viele weitere
**Baupläne von
Schiffen der grauen
Flotte** im VTH-Shop



Bestellen Sie hier www.vth.de/shop

Bestellservice
Tel.: 07221 - 5087-22
Fax: -33, service@vth.de
... weitere Baupläne, Bücher,
Frästeile & Zubehör finden Sie auf

In der MODELLWERFT 07/2008 habe ich ein Schiff des Seehydrografischen Dienstes (SHD) der DDR, vom Typ SK 64 vorgestellt. Auch dieser Beitrag bezieht sich auf dieses Schiff, doch vorher ein kleiner Ausflug in die Geschichte des Seehydrografischen Dienstes der DDR.



Angelehnt an das Arbeitsschiff »SK 64« Aus drei mach eins

Der Seehydrografische Dienst der DDR entstand auf der Grundlage eines Regierungsbeschlusses vom 27. Juni 1950. Darin heißt es unter anderem: „der Seehydrografische Dienst der DDR hat für die Schifffahrt und Fischerei der DDR und für den internationalen Schiffsverkehr Aufgaben des nautischen Dienstes zu erfüllen, den Seewetterdienst sowie meereskundliche und erdmagnetische Forschungen durchzuführen.“

Neue Aufgabe

Einige Jahre später erweiterte sich dann der Aufgabenbereich in Richtung Kontrolle und Wartung der Seezeichen in den Haff- und Boddengewässern und des freien Seeraumes. In den Anfangsjahren standen nur alte Dampfer und Barkassen zur Durchführung der genannten Aufgaben zur Verfügung. Erst ab Mitte der 1960er Jahre modernisierte sich der Schiffsbestand, mit der Bereitstellung von acht Seezeichenkontrollbooten von Typ SK 64. Das Kürzel SK steht für Seezeichenkontrolle, die 64 für das Baujahr. Diese schönen Schiffe hatten eine Verdrängung

von 151,8 Tonnen bei einer Länge von 29,50 Metern. Die Motoren leisteten 425 kW. Die Dienstgeschwindigkeit betrug 11 sm/h. Bekannt waren die Schiffe zum Beispiel unter den Namen *Landtief*, *Esper Ort*, *Breitling*, *Tieferort*.

Ab 1977 kam eine verbesserte Ausführung unter den Namen *Gellen*, *Darsser Ort* und *Arkona* zum Einsatz. Gebaut wurden die Schiffe auf der Peene Werft in Wolgast. Soweit ein kurzer Abriss zur Geschichte des SHD.

Zum Modell

Viele Jahre war meine *Landtief* auf den Modellteichen im Einsatz. Dann ereilte sie, durch den Ausfall der Fernsteueranlage, eine Havarie. Zum Rettungseinsatz lief die *Bismarck* aus, um den Havaristen an Land zu schieben. Der Anprall erfolgte jedoch etwas heftig. Langsam neigte sich meine *Landtief* zur Steuerbordseite und versank in den Fluten. Zum Gaudium der Zuschauer stürzte ich mich in das schon ziemlich kühle Oktoberwasser und versuchte zu retten, was zu retten ist. Das war jedoch nicht viel. Den kompletten Aufbau, der sich beim Kentern vom Süll

löste, konnte ich jedoch noch bergen. Das war aber auch alles. Nach dem ich den Schock überwunden hatte, reifte nach einigen Tagen in mir der Entschluss, eine Neuauflage des Modells in Angriff zu nehmen. Nur in einem größeren Maßstab, um es „seefest“ zu machen. Zu Hilfe kam mir bei meinem Vorhaben ein Rumpf des Hochseeschleppers *Herkules*, den ich schon seit einigen Jahren in meiner Werkstatt liegen hatte und aus irgendwelchen Gründen nicht weitergebaut hatte. Der *Herkules* ist bei Modellbauern in unseren Neuen Bundesländern gut bekannt und wurde viel gebaut. Auch einen Baukasten gab es davon. Das waren aber mehr Materialbaukästen, die sich mit den heutigen Baukästen nicht vergleichen lassen. So mussten zum Beispiel die bereits auf Holz aufgezeichnete Spanten noch von Hand ausgesägt, bearbeitet und mit dem beigefügten Leistenatz beplankt werden. Handarbeit war gefragt.

Doch zurück zum Bauvorhaben

Nach einigen Umbaumaßnahmen am Rumpf, die sich scherpunktmäßig auf



Mein ursprüngliches Modell der *Landtief* ereilte vor einigen Jahren eine Havarie. Ich konnte allerdings den kompletten Aufbau retten

die Verkürzung der Back bezogen, entsprach er in etwa der Form des SK 64. War mein SK 64 in seiner ersten Version im Maßstab 1:50 gebaut, so kam ich jetzt auf den Maßstab von ungefähr 1:33. Mit ca. 90 cm schon eine ansehnliche Größe, aber immer noch kofferraumfreundlich. Da ich ja den kompletten Aufbau aus den Fluten geborgen hatte, erfolgte anhand der geretteten Teile die zeichnerische Vergrößerung der Aufbauten. Teilweise habe ich aber auch noch verwertbare Ausrüstungsgegenstände, die aber nicht absolut maßstabgerecht sind, verwendet. Das Gesamtbild des Modells leidet aber, wie auf den Bildern ersichtlich, nicht darunter. Viele Teile mussten jedoch neu gebaut werden, da ansonsten das Aussehen des Modells gelitten hätte. Alle Teile bestehen wie immer bei mir aus Sperrholz, Leisten und Draht. Vor-

gefertigte Teile sucht man vergeblich. Da das beschriebene Modell nicht das tatsächliche Aussehen des Bauplanes wiedergibt, habe ich es als Arbeitsschiff bezeichnet und mir dazu einige künstlerische Freiheiten bei der Gestaltung des Arbeitsdecks erlaubt. So gehören die Lüfter, das Seezeichen, der Schiffs- kran, die Feuerlöschkanonen und verschiedene andere Bauteile nicht zur Standardausrüstung des Originaltyps, sondern kommen aus meiner Teile- kiste. Für welche Modelle ich sie einst gebaut hatte, weiß ich nicht mehr. Die Teile waren mir aber einfach zu schade, um sie wegzuerwerfen. So entstand aus mindestens drei ehemaligen Modellen ein einziges – mit einer gewissen Ähnlichkeit meiner gesunkenen *Landtief*. Darum auch diese etwas eigenartige Titelüberschrift. Der Rumpf der ehemaligen *Herkules* erlaubt es, das kom-



Das neue Modell, dessen Rumpf auf dem Schlepper *Herkules* basiert, im Kampf gegen Sturm und Wellen



Blick auf die verbaute Technik. Das Arbeitsschiff wird von einem 6-Volt-Langsam- läufer angetrieben, der Saft kommt aus einem 6-Volt-„Bleisammler“



Blick von achtern auf die Aufbauten, bei dem auch Ausrüs- tungsgegenstände ei- nes anderen Modells zum Zug kamen



Die Hauptaufbauten basieren auf den geretteten Aufbauten des ersten Modells, die zeichnerisch vom Maßstab 1:50 auf den Maßstab 1:33 vergrößert und neu gebaut wurden



Das neue Modell – in Anlehnung an das Arbeitsschiff SK 64 – auf einer Einsatzfahrt auf dem unruhigen Modellgewässer



Das Arbeitsschiff kämpft sich an einem Sommertag durch die „schwere See“



Zur Seezeichenkontrolle und für andere Arbeitsaufgaben ist das Schiff mit Winden sowie einem Kran ausgestattet

plette Brückenhaus in einem zu bauen und mit einem Griff vollständig abzunehmen. Dadurch habe ich einen komplikationslosen Zugang zur Fernsteuer- und Antriebsanlage. Angetrieben wird mein Arbeitsschiff durch einen 6-Volt-Langsamläufer in Verbindung mit einem vierflügeligen 45-mm-Propeller. Den „Saft“ liefert ein 6-Volt-/7-A/h-„Bleisammler“. Damit ist eine fast unbegrenzte Fahrzeit möglich. Das Gewicht des Sammlers, im Schwerpunkt des Modells angebracht, ergibt den entsprechenden Tiefgang und eine stabile Wasserlage. Im Zusammenwirken der Größe des Modells mit der Leistung von Motor und Schraube ist auch ein Einsatz bei „schwerer See“ möglich. Ich denke die Bilder in diesem Beitrag belegen das sehr gut.

Kein direktes Vorbild

Mein Arbeitsschiff entspricht keinem Original, sondern stellt den Versuch dar, aus vielen Teilen, die sich im Laufe eines Modellbauerlebens angesammelt haben, etwas Brauchbares zu produzieren. Wer das Seezeichenkontrollboot vom Typ SK 64 jedoch in voller Schönheit bauen möchte, der wende sich an Eichardt-Modellplan Archiv, E-Mail: juergen-eichardt@web.de. Dort gibt es einen ausgezeichneten Bauplan in zwei unterschiedlichsten Maßstäben, der den Nachbau der *Landtief* bis ins kleinste Detail ermöglicht.

Ihr liebster Ort ist in der Werkstatt?

Dann ist die Maschinen im Modellbau
genau richtig
für Sie!

- Metallbearbeitung aller Art
- Technischer Modellbau
- 3D-Druck
- CAD & CNC
- und noch viel mehr...

**JETZT
abonnieren!**



www.maschinen-im-modellbau.de



Hier bestellen

www.vth.de/mim/abo

ABO-Hotline
Tel.: 07221 - 5087-71
Fax: -33, abo@vth.de

Die letzten Manöverfahrten vor Norderney

Fünfmal »Bernhard Gruben« - eine Erlebnisreportage

Nach über sieben Stunden Zugfahrt kamen wir in Norddeich an: Endlich wieder Wasser sehen. Zuerst kauften wir die Fahrkarten für die Fähre und gingen danach zum Liegeplatz der *Wilma Sikorski*. Weil wir nicht dachten, dass sie zu den geplanten Manöverfahrten kommt, machten wir ein paar Liegeplatzbilder, weil sie voraussichtlich nur wenige Jahre in Norddeich bleibt.

Wir schauten auf die Uhr und nahmen die nächste Fähre zur Insel Norderney: Nachdem wir die Wende in der kabbeligen Nordsee überstanden hatten, sahen wir aus dem Augenwinkel ein rot-weißes Schiff aus dem Inselhafen auslaufen. Schnell zur Autoplattform laufen, Kamera aus dem Rucksack kramen und fotografieren. Viel Glück hatten wir, weil das Licht gerade noch zum Fo-

tografieren ausreichte und die Wellenhöhe für den 23,1 Meter langen Kreuzer ausreichte um Gischt zu erzeugen.

Das Wetter?

Von der Fähre runter ging schnell und dann liefen wir auch weiter zügig zu einer Stelle, an der der Seenotkreuzer in jedem Fall nah vorbei kommen muss,

wenn er wieder nach Norderney läuft. Einen Haken gab es nur: Das aufziehende Wetter. Wir sahen die *Gruben* noch nicht wieder zurückkehren, da waren wir schon bis auf die Unterhosen nass. Als sie dann nun endlich zurückkam, war das Wetter schlecht. Es regnete immer noch sehr stark und es war schon viel zu dunkel, um gute Bilder zu machen. Also beobachteten wir

Die *Bernhard Gruben* löscht und die *Wilma Sikorski* fährt im Kreis



nur die Vorbeifahrt und freuten uns auf die nächsten Tage. Am nächsten Tag, dem 29.12., schauten wir auf unsere Smartphones, weil wir eine Nachricht eines guten Freundes bekamen. Er schrieb uns: „*Wilma* kommt“, was sich auf die *Wilma Sikorski* aus Norddeich bezog. Freudig packen wir die Kameras aus und machten uns bereit zum Fotografieren. Da ich mehr Zoom dabei hatte, konnte ich schon eher anfangen zu fotografieren. Weil die See noch ein wenig aufgewühlt war, bekam das Seenotrettungsboot die Gischt bis über sein Dach.

Gemeinsames Eintreffen

Pünktlich kamen dann der Seenotkreuzer und das Seenotrettungsboot zum Weststrand, wo die erste von vier Manöverfahrten stattfinden sollte. Nach einer großen Wende vor dem Nordwesten der Insel kamen sie zurück. Nach einigen Showfahrten sprang ein Seenotretter vom Vorschiff der *Bernhard Gruben*, um die Rettungsfähigkeit der Kollegen zu präsentieren. Die *Wilma Sikorski* fuhr heran und um den Schiffbrüchigen herum, drehte bei und die freiwillige Besatzung „rettete“ den Schiffbrüchigen.

Zum Abschluss dieser Vorführung bildete das Seenotrettungsboot mit dem Seenotkreuzer eine Schleppverbindung und die *Wilma Sikorski* zeigte die Leistung ihrer Maschine. Sie schleppte die *Gruben* eine Weile ab und danach verabschiedeten sich beide Einheiten mit ihren Typhons – also den Schiffs- hupen.

Viele Menschen nutzten die Gelegenheit, sich das Können der überwiegend

Die *Wilma Sikorski* kommt nach der Wende zum Weststrand zurück



Der Seenotretter geht zu Fuß zu seinem Arbeitsplatz

Der Seenotkreuzer *Bernhard Gruben* bei einem Krankentransport zum Festland, fotografiert von der Fähre



freiwilligen Seenotretter anzuschauen und um zu spenden.

Am Ende der Vorführung waren wir schon ziemlich froh, dass wir zum nahe gelegenen Rettungsschuppen nicht lange laufen mussten. Im Obergeschoss ist ein kleines Kino eingerichtet, in dem regelmäßig kurze Filme über die Arbeit der DGzRS gezeigt werden. Wir waren dort, um uns zu wärmen. An den Heizungen standen wir und wärmten unsere Hände, trockneten unsere Schuhe und schauten uns den einen oder anderen Film an – mit sehr beeindruckenden Bildern.

Wilma Sikorski fährt in den Schwell der Bernhard Gruben



Als wir wieder einigermaßen aufgewärmt waren, fuhren wir so schnell wie möglich in die Ferienwohnung. Dort angekommen, legten wir die Kleidung zum Trocknen ab und wir wärmten uns weiter.

Um zur nächsten Vorführung pünktlich zu sein, fuhren wir mit den Fahrrädern rechtzeitig los.

Die nächste Runde

Zur zweiten Manöverfahrt kam die *Wilma Sikorski* wieder auf die Insel. Beide Einheiten fuhren im Prinzip dieselben Manöver, aber es war jedes Mal anders. So fuhr diesmal die *Sikorski* ein anderer Vormann, der besser für uns Fotografen fuhr. Gleich zu Beginn gaben

die Einheiten Vollgas, damit der Kreuzer dem Seenotrettungsboot Schwell geben konnte. Durch diesen Schwell fuhr dann die *Wilma Sikorski* hindurch. Wenn man die Wellenhöhe betrachtet, ist es schon beeindruckend, dass das 9,41 Meter lange Boot nicht beschädigt oder umgeworfen wurde. Würden die Einheiten der DGzRS tatsächlich einmal umgeworfen werden, würden sie durchkern und wieder normal auf dem Bug liegen bleiben. Dieser Kinterschutz ist von den kleinsten Bodenbooten bis zum 46 Meter langen und damit größten Seenotkreuzer bei allen Einheiten eingebaut.

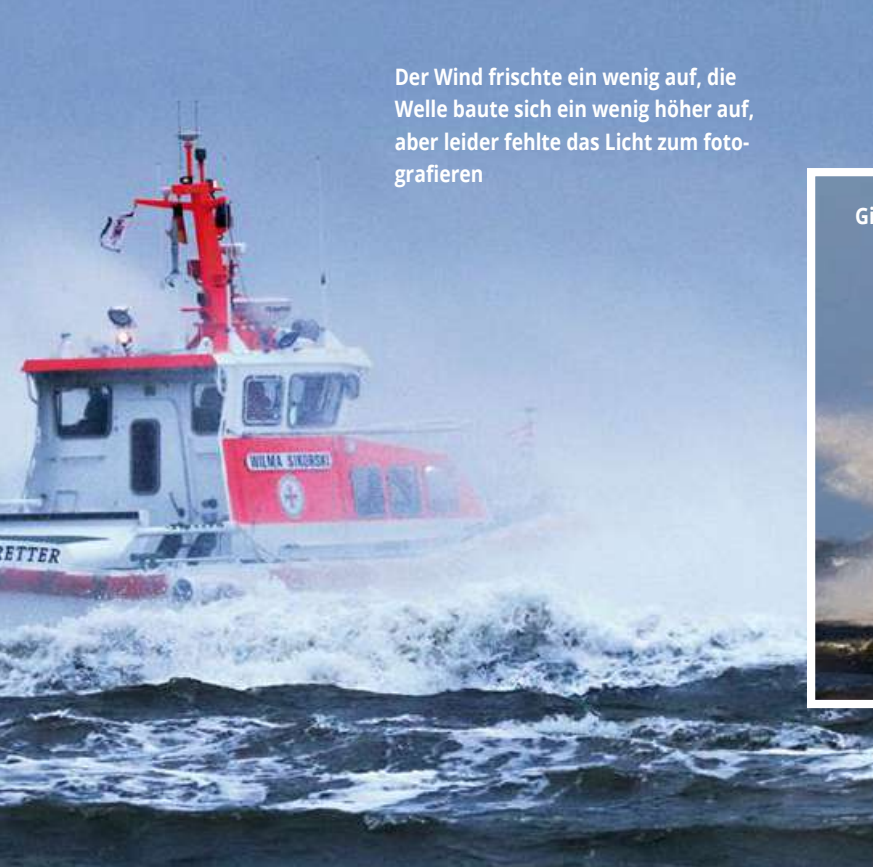
Am Abend desselben Tages haben wir dann alle Bilder gesichtet und ganz wichtig: gesichert. Die ersten Bilder

wurden optimiert und danach haben wir den Abend ruhig ausklingen lassen. Schon während des Frühstücks am 30.12. regnete es und der Himmel sah auch noch nicht erfolgsversprechend aus. Trotzdem machten wir uns auf den Weg zum Strand: Dort angekommen dauerte es nicht lange, bis wir die *Bernhard Gruben* erblickten. Sie kam mit AK (äußerster Kraft = Vollgas) angefahren. Die ersten Bilder wurden noch wenig verwertbar, weil der Sprühregen zwischen den Einheiten – die *Wilma Sikorski* kam auch an diesem Tag – und unseren Kameras zu stark war. Es wirkte, als ob Nebel aufgezogen sei. Die *Bernhard Gruben* demonstrierte



Die Wilma Sikorski fährt bei bestem Licht mühelos durch die Wellen

Der Wind frischte ein wenig auf, die Welle baute sich ein wenig höher auf, aber leider fehlte das Licht zum fotografieren



Gischt übers Dach ist bei Fotografen gern gesehen



bei dieser Vorführung ihren Feuerlöschmonitor. Währenddessen zeigte das Seenotrettungsboot seine Fahreigenschaften.

Die *Wilma Sikorski* zeigte bei der zweiten Vorführung an diesem Tag noch ihren geringen Tiefgang, indem sie nah an den Strand fuhr, um einen Seenotretter abzusetzen. Später wurde dieser dann wieder aus der Nordsee „gerettet“.

Da zu dieser Jahreszeit der Sonnenuntergang ziemlich früh stattfand, fuhr die Einheiten in die untergehende Sonne. Bei dieser Manörfahrt wurden auch Seenotretter, die in die Nordsee sprangen, gerettet – und auch die

Löschkraft wurde nochmals demonstriert.

Im Abschluss lässt sich sagen, dass diese letzten Manöverfahrten der *Bernhard Gruben* vor Norderney ein voller Erfolg waren. Unerwartet kam ein weiteres Seenotrettungsboot und auch die Bilder des Seenotkreuzer sind mehr als erwartet gut geworden.

Ein Hinweis

Einen großen Dank möchten wir an dieser Stelle an die Seenotretter der Stationen Norderney und Norddeich für die gelungenen Vorführungen richten. Aber auch bei den Personen, die nicht

auf unseren Bildern zu sehen sind, möchten wir uns bedanken. Stellvertretend für die vielen Ehrenamtlichen, die an beiden Tagen im Einsatz waren, stellen wir Frank Kahl in den Mittelpunkt. Danke für die gelungene Organisation und für die überaus informative Moderation. Außerdem war das Gespräch während des Aufwärmens im Rettungsschuppen sehr interessant.

Zum Schluss müssen wir noch erwähnen, dass die DGzRS auf Spenden angewiesen ist, um ihre großartige Arbeit weiterführen zu können.

Mit einem stimmungsvollen Nachtbild möchten wir uns von der *Bernhard Gruben* auf Norderney verabschieden. Seit März 2018 rettet sie von Hooksiel aus Menschen und die Station Norderney bekommt einen anderen Kreuzer. Danke, Tschüss und immer eine erfolgreiche Wiederkehr!



Die *Wilma Sikorski* im Sonnenuntergang



Die *Bernhard Gruben* im Nachtlcht

Vorschau auf die Ausgabe 07/2018



Kieler Personenfähre »Adler I«
im Maßstab 1:20



Segelmodell des adriatischen Küstenfrachters
»Trabaccolo«



Der Zerstörer »Z1«- Mittelpunkt
einer emotionalen Reise

ModellWerft 07/2018: Ab 13. Juni 2018 im Handel!

Änderungen des Inhalts aus aktuellen Gründen behält sich die Redaktion vor.



Eigenbau: Kolonial-Raddampfer »Kongonixe«

Impressum

Das führende Fachmagazin für Schiffsmodellbauer

ModellWerft

42. Jahrgang

Redaktion

Stefan Ulsamer (verantwortlich)
Tel. 0 72 21/50 87-32

Eric Scharfenort

Tel. 0 72 21/50 87-83

Sabine Bauer (Redaktionsassistentin), Tel. 07221/5087-80,
Fax: 07221/5087-33

E-Mail: ModellWerft@vth.de

Gestaltung

Roman Blazhko, Thomas Schüle, Uschi Klee

Anzeigen

Cornelia Maschke, Tel. 0 72 21 / 50 87-91, Fax: 0 72 21 / 50 87-33
Karin Stöhr, Tel. 0 72 21 / 50 87-15, Fax: 0 72 21 / 50 87-33

E-Mail: Anzeigen@vth.de

Zur Zeit gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 13 vom 22.03.2018



Verlag

Verlag für Technik und Handwerk

neue Medien GmbH

Robert-Bosch-Str. 2-4

D-76532 Baden-Baden

Tel. 0 72 21 / 50 87-0

Fax 0 72 21 / 50 87-52

Anschrift von Verlag, Redaktion, Anzeigen und allen
Verantwortlichen, soweit dort nicht anders angegeben.

Konten

Sparkasse Rastatt-Gernsbach

Konto-Nr. 385500

BLZ 665 500 70

IBAN DE1066550070000385500

BIC/SWIFT SOLADES1RAS

Geschäftsführerin

Julia-Sophia Ernst-Hausmann

Abonnement-Marketing und Vertrieb

Verlag für Technik und Handwerk

neue Medien GmbH

Robert-Bosch-Str. 2-4,

76532 Baden-Baden

Miriam Takafi

Tel.: 07221 508 711, Fax: 07221 508 733

E-Mail: abo@vth.de

Vertrieb

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG

Ohmstraße 1, D-85716 Unterschleißheim

Tel. 089/31 906-0, Telefax 089/31 906-113

Die ModellWerft erscheint 12 mal jährlich.

Einzelheft D: 6,90 €, CH: 11,70 sfr, EU: 8,70 €

Abonnement Inland 75,90 € pro Jahr

Abonnement Ausland 75,90 € pro Jahr

(zzgl. 19,90 € Versandkosten)



Druck

Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG, Kassel

Die ModellWerft wird auf umweltfreundlichem,

chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.



Die neue Modell
Werft finden Sie
u. a. im Zeitschrift-
handel, im
Flughafen- und
Bahnhofsbuchhan-
del und in allen
Geschäften mit
diesen Zeichen.

Für unverlangt eingesandte Beiträge kann keine Verantwortung übernommen werden. Mit Übergabe der Manuskripte und Abbildungen an den Verlag versichert der Verfasser, dass es sich um Erstveröffentlichungen handelt und dass keine anderweitigen Copy- oder Verlagsverpflichtungen vorliegen. Mit der Annahme von Aufsätzen einschließlich Bauplänen, Zeichnungen und Bildern wird das Recht erworben, diese auch in anderen Druckerzeugnissen zu vervielfältigen.

Die Veröffentlichung der Clubnachrichten erfolgt kostenlos und unverbindlich.

Eine Haftung für die Richtigkeit der Angaben kann trotz sorgfältiger Prüfung nicht übernommen werden. Eventuell bestehende Schutzrechte auf Produkte oder Produktnamen sind in den einzelnen Beiträgen nicht zwingend erwähnt. Bei Erwerb, Errichtung und Betrieb von Sende- und Empfangsanlagen sind die gesetzlichen und postalischen Bestimmungen zu beachten. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht in jedem Fall die Meinung der Redaktion wieder.

ISSN 0170-1819

© 2018 by Verlag für Technik und Handwerk
neue Medien GmbH, Baden-Baden

Nachdruck von Artikeln oder Teilen daraus, Abbildungen und Bauplänen, Vervielfältigung und Verbreitung durch jedes Medium, sind nur mit ausdrücklicher, schriftlicher Genehmigung des Verlages erlaubt.

FÜR SEEFahrTSBEGEISTERTE!

BEREITS
IM 108.
JAHRGANG!



Hans Jürgen Witthöft (Hrsg.)

KÖHLERS

FLOTTENKALENDER 2019

Internationales Jahrbuch
der Seefahrt

Broschur, 14,8 x 21 cm

272 Seiten, zahlr. Abbildungen

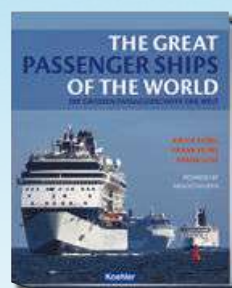
in S/W und Farbe,

16,95 Euro

ISBN 978-3-7822-1309-7

»Köhlers FlottenKalender 2019« wartet auch in seinem mittlerweile 108. Jahrgang mit vielen spannenden und unterhaltsamen Themen aus der maritimen Welt auf. Aktuelles aus den deutschen Werften, historische und technische Themen, Neues aus der Marine sowie die komplette Bandbreite der Schifffahrt vom Containerriesen bis zum Kreuzfahrtschiff machen diesen beliebten Sammelband für maritim Interessierte so unverzichtbar. Abgerundet werden die informativen Texte und Reportagen mit zahlreichen Farbfotografien und historischen Bildern.

ENTDECKEN SIE UNSER SPANNENDES PROGRAMM RUND UM DIE SCHIFFFAHRT:

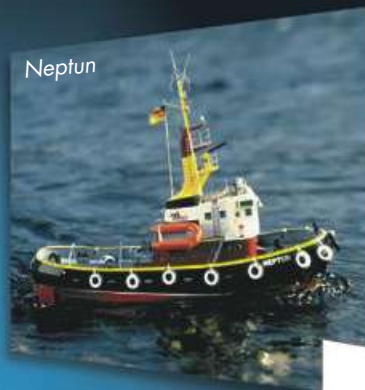


HAMBURG • GENUSS • GESCHICHTE • KUNST • REISE • WERFTEN • REEDER • TECHNIK • KALENDER • REDUZIERTER AUSGABEN • E-BOOKS

Koehler
koehler-books.de

Das Sortiment

2018



Neptun



Düsseldorf



San Diego

NEU

www.ro-marin.com

Made in Germany



Paula

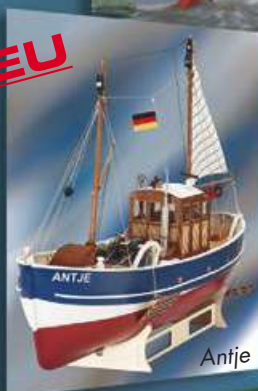


Katja



Dolly

NEU



Anije



Najade



Happy Hunter



Comtesse

NEU



Sea Jet
Evolution



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



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

krick
Modellbau vom Besten

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