

ModellWerft

SPEZIAL:
Schiffsmuseen & Museumsschiffe

Maritime Museum in Reykjavik

»MS Bleichen« - Hamburgs
neuestes Museumsschiff

Übersicht Schiffsmuseen

**Schiffahrtsmuseum
Unterweser**

BAUPRAXIS & TECHNIK

Richtig lackieren mit dem Airbrush

Ein Rohrbieger im Eigenbau

Der Transport eines Großmodells

E 9992



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



Die Kultfähre
»ADLER I« aus Kiel in 1:20



Taufe des Seenotrettungsbootes »Fritz Thieme«



Der Zerstörer »Z1« der Bundesmarine in 1:50



Scale-Schiffspropeller für Funktionsmodelle mit M4-Gewinde-Einsatz. Die Schiffspropeller werden aus einem messingfarbenen Kunststoff hergestellt, der für ein originalgetreues Aussehen sorgt.

Größe Ø	Bestell-Nr. linkslaufend	Bestell-Nr. rechtslaufend
30 mm	7170/73	7170/83
35 mm	7170/74	7170/84
40 mm	7170/75	7170/85
45 mm	7170/76	7170/86
50 mm	7170/77	7170/87
55 mm	7170/78	7170/88
60 mm	7170/79	7170/89
65 mm	7170/80	7170/90
70 mm	7170/81	7170/91



**Schiffsbeschlagteile aus Neusilber
jetzt den umfangreichen Neuheiten-
Katalog 2018 downloaden**



Segelboot Lili
Bestell-Nr. 3003/00

Technische Daten

Länge	ca. 566 mm
Breite	ca. 138 mm
Verdrängung	ca. 850 g
Segelfläche	ca. 9,8 dm ²

UVP 79,- €

Lili

Das Segelboot Lili wird auf einem tiefgezogenen Kunststoffrumpf mit präzise geschnittenen Laserteilen aus Holz (Mahagoni, Birke) aufgebaut. Durch die passgenauen Teile wird ein einfacher Aufbau ermöglicht. Die Plicht wird in einem Stück zusammengebaut und anschließend in den Rumpf eingesetzt und verklebt. Die Halterungen für den Mast sind im Deck bereits vorgegeben. Die Deckslinien wurden mit dem Laser graviert. Das Boot enthält viele Details und Beschlagteile wie Blöcke, Winschen, Umlenkrollen. Ein Bootsständer ist ebenfalls enthalten. Die Segel wurden bereits mit dem Laser passgenau geschnitten und können mit Hilfe eines Servos angesteuert werden. Der benötigte Ballast ist ebenfalls im Bausatz enthalten. Aufgrund der von aero-naut bekannten und einzigartigen Bauanleitung im 3D-Stil wird der Bau des Modells zu einem besonderen Erlebnis.



**aero-
naut**

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



Made in Germany

www.aero-naut.de



Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

manche Schiffe sind wahre Unikate, um die herum ein richtiger Kultstatus entstanden ist. Oft sind dies die eher kleinen Wasserfahrzeuge, die nicht so sehr im Rampenlicht stehen wie beispielsweise die neuesten Kreuzfahrtschiffe, Containerriesen oder die allseits beliebten Seenotrettungskreuzer. In diese Kategorie der Kultschiffe fällt auch die lediglich 14 Meter lange, 160 PS starke Personenfähre *Adler I*, die seit 1984 unermüdlich die beiden Kieler Stadtteile Holtenau und Wik als Teil des öffentlichen Nahverkehrs miteinander verbindet. Landläufig wird die kleine Fähre übrigens gerne als „Straßenbahnwagen auf dem Wasser“ bezeichnet. Andreas Stach hatte kürzlich die Gelegenheit, ein bereits begonnenes Modell der *Adler I* im Maßstab 1:20 zu komplettieren. Ab Seite 12 lesen Sie alles über sein wunderschönes Modell, das bis hin zu den kleinsten Details wie beispielsweise den ausgehängten Wandfahrplänen originalgetreu nachgebaut ist.

Viele weitere Modellanregungen finden Sie in unserem großen Spezial zum Thema Schiffsmuseen und Museumsschiffe. Die Vielfalt der Schiffe, die im Original besichtigt oder als Modell bestaunt werden können, ist wahrlich beeindruckend. Vom Fischkutter über die klassische Windjammer bis hin zum Frachtdampfer oder dem Lenkwaffenzerstörer der Marine kann alles was schwimmt als Exponat näher in Augenschein genommen werden. Besonders hervorheben möchte ich in diesem Zusammenhang die Fotoreportage von Matthias Ahrens ab Seite 52. Er hatte die Möglichkeit, die Premierenfahrt des Küstenmotorschiffes *MS Bleichen* als Museumsschiff für die MODELLWERFT zu begleiten und seine faszinierenden Eindrücke in tollen Bildern festzuhalten.

Und nun wünsche ich Ihnen viel Spaß mit dieser neuen MODELLWERFT-Ausgabe!

Stefan Ulsamer, Verantwortlicher Redakteur MODELLWERFT





36 Der im Original 23 Meter lange Kolonial-Raddampfer *Kongonixe* ist ein Kuriosum der belgischen Geschichte und Vorbild eines Dampfmodells in 1:35.

Wer kennt es nicht, das berühmte Forschungsschiff *Calypso* des französischen Meeresforschers und Tauchpioniers Jacques Cousteau?

62

**Bauplan
für Abonnenten
kostenlos**



Christian Kamp lackiert seine Schiffsmodelle am liebsten mit dem Airbrush. Er erläutert die richtige und einfache Anwendung dieses Verfahrens.

69

Fahrmodelle

- Die Personenfähre »Adler I« in 1:20 12
- Der Zerstörer »Z1« als Mittelpunkt einer emotionalen Geschichte 28
- Der Kolonial-Raddampfer »Kongonixe« in 1:35 36
- Downloadplanvorstellung Forschungsschiff »Calypso« 62

Segelmodelle

- Eigenbau: venezianische »Trabaccolo« in 1:25 64

Spezial Museen

- Das Maritime Museum in Reykjavik 46
- Das Schifffahrtsmuseum Unterweser in Brake 48
- Die Premierenfahrt mit der »MS Bleichen« 52
- Schiffsmuseen – kurz vorgestellt 56

12

Die *Adler I* ist seit über 30 Jahren aus dem Kieler Nahverkehr nicht mehr wegzudenken und Vorbild für ein hochdetailliertes Modell in 1:20.



80

Der Neubau *SRB 68* der DGzRS sichert das anspruchsvolle Tidenrevier der Insel Wangerooge. Andreas Borgert war bei der Schiffstaufe am 08.04.2018 dabei.



48

Die maritimen Traditionen des Oldenburger Landes an der Unterweser vermittelt das liebevoll gestaltete Schifffahrtsmuseum in Brake.



52

Die *MS Bleichen* von 1958 wurde in den letzten Jahren aufwendig restauriert und ging im April als Hamburgs neuestes Museumsschiff auf Premierenfahrt.



**Spezial
Museen**



46

Das Maritime Museum in Reykjavik, Island, dokumentiert lückenlos die Seefahrtgeschichte der kleinen Inselnation im rauen Nordatlantik.



56

Wir präsentieren Ihnen ausgewählte Schiffsmuseen sowie Museumsschiffe und wir haben eine große Museumssliste für Sie zusammengestellt.

Baupraxis

Der Transport eines Großmodells..... 26
 Lackieren mit Airbrush & Co..... 69
 Ein Rohrbieger im Eigenbau 74

Reportage

Das Frühlingschaufahren beim SMC Murgtal 20
 Die Taufe des Seenotrettungsbootes »Fritz Thieme« 80

Ständige Rubriken

Editorial..... 3
 Inhalt..... 4
 Markt und Meldungen 6
 Termine..... 9
 Schnapsschüsse..... 10
 Buchtipps..... 19
 Schiffsbilder 41
 Vorschau, Impressum..... 82

64

Die *Trabaccolo* ist ein klassischer venezianischer Küstenfrachter aus dem 17. Jahrhundert und Vorbild für ein eindrucksvolles Segelmodell in 1:25.



74

Auf Ausstellungen hört Dieter Philipp öfters von Problemen der Kollegen beim Rohrbiegen – als Lösung beschreibt er seinen selbstgebauten Rohrbieger.



Ripmax/Futaba

Mit der **Futaba T18SZ** schließt Ripmax die Lücke zwischen Mittel- und High-End-Klasse. Die bekannten Modulationen wie FASST, FASSTest und FHSS wurden durch die Übertragungstechnik T-FHSS ergänzt, so dass nun auch der Telemetrie-Betrieb im FHSS-Modus möglich ist. Die Menüführung des vollwertigen 18-Kanal-Senders ist laut Hersteller klar strukturiert und lässt sich über den großen, farbigen Touch-Screen schnell bedienen. Die T18SZ ist ab sofort inklusive R7014SB-Empfänger zum Preis von 1.169,- € (UVP) lieferbar.



Ripmax bietet die Futaba T18SZ auch in einer **Potless-Edition** an. Da es bei dieser Technik im Gegensatz zum Knüppel mit Poti keinerlei mechanische Berührung zwischen Steuerknüppel (Magnet) und dem Signalaufnehmer (Magnetsensor) bei der Abtastung der Steuerknüppelbewegungen mehr gibt, sollen Verschleißerscheinungen der Vergangenheit angehören. UVP (inklusive R7008SB-M1- oder R7008SB-M2-Empfänger): 1.269,- €.



Bezug

Fachhandel

Info

Ripmax GmbH

Tel: 07231 469410

Internet: www.ripmax.de

COMVEC

COMVEC hat sein Programm an Getriebemotoren mit Gewindespindel erweitert. Neben dem bekannten N20-Getriebemotor (1. v.l.) mit 55 mm langer M4-Spindel wurden drei neue Motoren aufgenommen. Die erste neue Variante (2. v.l.) besitzt eine 100 mm lange Gewindespindel mit bearbeitetem Wellenende für eine zusätzliche Lagerung und eignet sich somit auch um längere Linearbewegungen umzusetzen. Die zweite neue Variante (2. v.r.) besitzt wie der Urtyp eine 55 mm lange M4-Spindel, jedoch einen parallel zur Spindel angeordneten Motor und eignet sich somit insbesondere für beengte Platzverhältnisse. Die dritte neue Variante (1. v.r.) ist mit einem deutlich stärkeren Motor der Baugröße 050 ausgestattet, besitzt eine 46 mm lange M3-Spindel und ebenfalls ein bearbeitetes Wellenende für eine zusätzliche Lagerung. Dieser Motortyp soll sich insbesondere für Anwendungen eignen, bei denen es auf die Leistung ankommt. Die Motoren sind in 6V- oder 12V-Nennspannung und zahlreichen Getriebevarianten erhältlich. Preis: ab 24,90 €



Info & Bezug

COMVEC

Tel.: 02323 2298085

Internet: www.comvec-modellbau.de

Technik Museum Speyer

Der „Deutscher Amateur-Radio-Club e.V.“ (DARC) im Ortsverband Speyer nimmt regelmäßig am **internationalen Museumsschifftag** (Funktag) teil. Das Besondere an diesem Event: Man sitzt nicht einfach nur am heimischen Schreibtisch, sondern pfercht sich



zusammen mit der notwendigen Funkausrüstung in die Enge eines **U-Bootes**. Am 2. und 3. Juni 2018 war es wieder so weit: Der Vereinsvorsitzende Friedrich Kost und fünf weitere Mitglieder bezogen von je 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr das U-Boot U9 des Technik Museum Speyer und nutzten es als Funkzentrale. Die Aktion ist für die Amateurfunker bereits zur Tradition geworden. Ziel ist es, Kontakt mit möglichst vielen und weit entfernten Stationen herzustellen, wie z.B. nach Russland oder in die USA. Dabei werden neue Bekanntschaften geknüpft und Städtepartnerschaften gepflegt.

Info: www.darc.de/k/17

Über 15.000 Besucher waren am 12. und 13. Mai zum **Brazzeltag** nach Speyer gekommen. Bereits am Freitag war der normale Museumsbetrieb abgestellt. Die ersten Oldtimer reisten an, darunter auch einige Fahrzeuge aus England wie z.B. das Biest von Turin von Duncan Pittaway oder der Napier Bentley von Chris Williams. Das Wochenende stand dann ganz im Zeichen dröhnender Motoren und qualmender Reifen. Ob Motorrad Stuntshow von Fat Greg, Showfahrten seltener Oldtimer, Lanz Bulldog Rundfahren oder **Führungen auf Seenotkreuzer oder U-Boot**, es war für jeden etwas dabei. Der nächste Brazzeltag findet am 11. und 12. Mai 2019 statt.



Info: www.brazzeltag.de

Modellbau Sievers

Der *Hafenschlepper Wels* wurde 1972 auf der Oelkers Werft Hamburg für das Schiffsahrts- und Speditionskontor Elbe (Kurzzeichen S&S Elbe) gebaut und zunächst als Schubschiff für Getreideheber eingesetzt. Diese waren mit einer Saugereinrichtung ausgestattet, die wasserseitig die Ladungen löschten konnten. Nach dem das Kontor geschlossen wurde, kam das Schiff kurze Zeit bei Carl Robert Eckmann unter den Namen *Patrik* zum Einsatz. Danach wurde der Schlepper nach Holland an Hebo Maritimservice BV verkauft und erhielt den Namen *Catharina 3*. Das Fahrgebiet waren die Wasserstraßen der holländischen Tiefebene. Das vordere Deckhaus wurde vergrößert, um eine Kücheneinrichtung unterzubringen. Darunter wurde ein Raum geschaffen in der acht Kojen Platz fanden. Zudem wurden ein hydraulischer Ladekran, zwei Koppelwinden, eine Ankerwinde und ein Radar installiert. Nach Ende einer 20-jährigen, erfolgreichen Fahrzeit wurde das Schiff erneut verkauft und landete 2012 wieder in Hamburg beim Schleppkontor Meyros und erhielt den Namen *Karin*.

Modellbau Sievers bietet den Hafenschlepper als **Komplettbausatz im Maßstab 1:25** an. Das Original hat eine Länge von 17 m, eine Breite von 5,6 m und besitzt einen Motor mit 410 PS Leistung. Der Bausatz besteht aus einem GFK-Rumpf, Aufbauten aus Polystyrol und umfangreichem Zubehör. Ein entsprechendes Antriebs-Set ohne Motor ist bereits im Baukasten enthalten. Bauplan und Bauanleitung gehören ebenfalls zum Lieferumfang.



Info & Bezug

Manfred Sievers
Tel.: 0511 581125
E-Mail: info@modellbau-sievers.de

Die Seenotretter



Auf dem Flugplatz im niedersächsischen Rotenburg/Wümme hat die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) vor kurzem gemeinsam mit neun Partnern erfolgreich ein **unbemanntes Luftfahrtsystem** getestet. Der erste Probeflug ist Teil eines dreijährigen Forschungs- und Entwicklungsprojektes zum Einsatz automatischer unbemannter Starrflügelflugzeuge im Seenotfall. Ziel ist es, auf See unter erschwerten Einsatzbedingungen die Kommunikation zu verbessern und Datenaustausch zu ermöglichen. Dies soll vor allem der Koordinierung von Such- und Rettungsmaßnahmen durch die Seenotleitung Bremen der DGzRS zugutekommen. Das Bundesministerium für Bildung und Forschung fördert das Projekt, an dessen Ende ein flugfähiger Demonstrator stehen soll.

Info: www.seenotretter.de

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 **Modellbau von Kriegsschiffen** ▲
ArtNr: 3102265
ISBN: 978-3-88180-480-6
Preis: 29,80 €
- 3 **Das Segelflug-Handbuch** ▲
ArtNr: 3102266
ISBN: 978-3-88180-481-3
Preis: 26,80 €
- 4 **Benzinmotoren für Flugmodelle** ▼
ArtNr: 3102267
ISBN: 978-3-88180-482-0
Preis: 29,90 €
- 5 **Landmaschinen als RC-Modelle** ■
ArtNr: 3102259
ISBN: 978-3-88180-474-5
Preis: 29,80 €
- 6 **Metallwerkstatt** ▲
ArtNr: 3102262
ISBN: 978-3-88180-477-6
Preis: 14,90 €
- 7 **Hobbyelektronik mit SMD-Technik** ■
ArtNr: 3102264
ISBN: 978-3-88180-479-0
Preis: 19,80 €
- 8 **CNC Fräsen & Drehen** ▼
ArtNr: 3102256
ISBN: 978-3-88180-471-4
Preis: 29,80 €
- 9 **Brushless-Motoren und -Regler** ▲
ArtNr: 3102258
ISBN: 978-3-88180-473-8
Preis: 19,80 €
- 10 **Elektrofeinwerkzeuge** ▼
ArtNr: 3102263
ISBN: 978-3-88180-478-3
Preis: 29,80 €

▲ aufgestiegen
□ unverändert
▼ abgestiegen



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

www.vth.de/shop

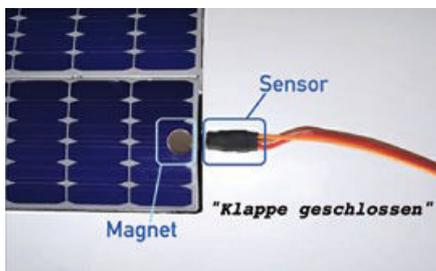
Hacker Motor

Ab sofort können die **Telemetriewerte** der **Ditex-Servos** auf den Jeti-Duplex-Sendern dargestellt und für Alarmer, Anzeigen, Ansagen und auch zum Auslösen von Funktionen genutzt werden.



So lassen sich laut Hacker zum Beispiel fundierte Aussagen über die Ruderkräfte machen. Im Falle von langen Servokabeln hilft die Ditex-Servotelemetrie durch die Spannungsüberwachung, die richtige Entscheidung für die Verkabelung und Stecksysteme zu treffen. Um die neuen Funktionen nutzen zu können, ist das Update 4.27 für die Jeti-Duplex-Sender und die Firmware 1.10 für die Jeti-Rex-Empfänger notwendig.

Hacker bietet nun einen **On/Off-Sensor** für Duplex-2.4EX-Empfänger an, mit dem etwa der Öffnungszustand von Klappen oder Luken überwacht werden kann. Der Magnet wird dafür im Modell verklebt, der Sensor kann an einem Digitaleingang des Empfängers angeschlossen werden. Er reagiert auf das Magnetfeld des Magneten und übergibt einen True/False-Wert an den Empfänger. Ist im Sender ein Alarm gesetzt, kann der Wert über die Sprachausgabe ausgegeben oder zum Auslösen von Funktionen genutzt werden.



Er reagiert auf das Magnetfeld des Magneten und übergibt einen True/False-Wert an den Empfänger. Ist im Sender ein Alarm gesetzt, kann der Wert über die Sprachausgabe ausgegeben oder zum Auslösen von Funktionen genutzt werden.

Bezug

Fachhandel

Info

Hacker Motor GmbH

Tel.: 0871 9536280

Internet: www.hacker-motor.com

Der Himmlische Höllein

Der himmlische Höllein bietet seinen **Basic-LiPo-Heizkoffer** nun in der vergrößerten Version **L Basic V2** an. Das Modell hat mit den Innenmaßen 355×255×80 mm Platz für mehrere Akkupacks. Der Anschluss an die Spannungsquelle (12 bis 14 V) erfolgt über 4-mm-Bananenbuchsen. Der Preis: 149,- €.



Info & Bezug

Der Himmlische Höllein

Tel.: 09561 555 999

Internet: www.hoelleinshop.com

AMB-Elektrik übernimmt Kress-Geräte

Die **AMB-Elektrik GmbH** übernimmt den Teilbereich Fräsmotoren und Sondergeräte der insolventen **Kress-Elektrowerkzeuge**. Langjährige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden übernommen und sichern die Qualität und das Know-how. Der Standort auf dem Kress-Gelände in Bisingen wird ebenfalls erhalten. Auch die Ersatzteilversorgung ist gesichert. AMB steht für die Namen der drei Gesellschafter Ulrich Adam, Familie Michailidis und Marc Beutelspacher. Die Familie Michailidis ist in Bisingen mit ihrer CM-Gruppe seit vielen Jahren bekannt. Namhafte Elektrogerätehersteller setzen auf ihr Elektronik-Wissen und die Fertigungsqualität. „Die Markenrechte von Kress wurden zwar international verkauft, AMB jedoch erwirbt die Produktionswerkzeuge und das Fertigungs-Know-how des Traditionsherstellers Kress“, so die drei Unternehmer, die zusammen über 80 Jahre Erfahrung in Werkzeug-, Sondermaschinenbau und Elektronikbranche auf die Waage bringen. Aufmerksam macht AMB gleich mit einer Neuentwicklung: dem weltweit ersten Universalmotor mit digitaler Ansteuermöglichkeit und integriertem Werkzeugwechselsystem.



Von links nach rechts: Ulrich Adam, Marc Beutelspacher, Jürgens März, Christoph Michailidis, Michael Michailidis.

Simprop

Neu im Lieferprogramm bei Simprop sind **Miniatur-Scharnierbänder** für vielfältige Anwendungen im Flug-, Schiffs- oder Truckmodell. Die Bänder sind in zwei Längen (90 und 180 mm) erhältlich.



Bezug

Fachhandel

Info

Tel.: 05247 60410

Internet: www.simprop.de

Datum	Veranstaltung	PLZ	Ort	Ansprechpartner	Kontakt	E-Mail	Homepage
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	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	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
23.-24.06.	Schiffsmodellschauafahren und Modellsporttreffen	5610	Sportpark Bünzmat, Wohlen AG	Frank J. Fehlmann	079 / 474 85 72	webadmin@askweb.ch	www.askweb.ch
24.06.	Schauafahren mit Gastvereinen beim SMC	41238	Mönchengladbach, Zoppenbroich	Fred Grandearth		kontakt@smc-mg.de	www.smc-mg.de
24.06.	Schauafahren 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 Schröpfer	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
20.-29.07.	Travemünder Woche	26382	Travemünde	Touristik & Freizeit GmbH	04421 / 92 79-0	info@wilhelmshaven-touristik.de	www.travemuender-woche.com

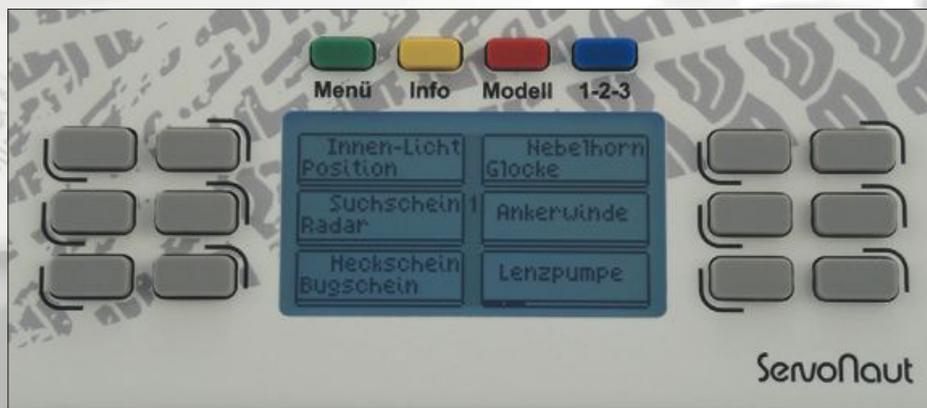
Mehr Termine im Internet unter:
<http://www.vth.de/modellwert/>
 Meldeschluss für die Ausgabe 08/2018
 ist der 26.06.18

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/modellwert/ „Termin melden“
 Vielen Dank für Ihre Mithilfe!

Anzeige

Dein neuer Arbeitsplatz ?



Servonaut

Es ist schon ein paar Jahre her, da kam an unseren Messestand ein Modellbauer mit seinem voll ausgebauten Sender. Jeder der 16 Schalter am Sender war fein säuberlich mit einem kleinen Schildchen beschriftet. Da hat es bei uns irgendwie Klick gemacht.

Und so entstand die Idee für ein ganz neues Senderkonzept für den Funktionsmodellbau. Einfach zu bedienen. Übersichtlich. Mit Softkeys.

Statt der üblichen Schalter hat der Servonaut HS12 neben dem Display sechs Tastenpaare, deren jeweilige Funktion immer angezeigt wird. Die kann von Modell zu Modell ganz unterschiedlich sein.

So ein Funktionstastenpaar kann wahlweise einen Tastschalter, einen Schalter mit zwei oder drei Stellungen, eine sequentielle Schaltung oder einen Linearschieber nachbilden. Ohne Umbauten im Sender. Flexibler

geht es nicht. Der Sender merkt sich sogar die letzte Stellung deiner Sonderfunktionen bei jedem Modellwechsel.

Sowohl die Tasten als auch die Knüppel können doppelt belegt werden, durch zwei Ebenen, die Beschriftung der Tasten wechselt natürlich mit 12 Kanäle (11+8 mit Multikanal), 20 Geber und für jeden Geber drei freie Mischer stehen für dich insgesamt bereit.

Deine alten Multi- und Nautic-Decoder nach Robbe- oder Graupner-Standard kannst du über die Funktionstasten genauso komfortabel und störungsfrei steuern wie den neuen Decoder MD12 von Servonaut.

Interesse geweckt? Besuch uns doch mal auf den Frühjahrmessen in Wels oder Dortmund, oder in Leipzig oder Friedrichshafen. Oder im Internet. Wir beraten gerne.



Das komplette 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



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!



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 Feuerlöschschleppers *Parat* der Reederei Hans Schramm & Sohn (Foto: Winfried Melzer, Brunsbüttel).



Das Modell der *Garant* wurde 1983 nach originalen Bauplänen und teilweise mit Originalfarben der Reederei gebaut. Zu der Zeit fuhr der Schwager des Erbauers auf dem Schiff und hatte die Verbindung hergestellt. Die *Garant* wurde in der Zeit als Versorger zwischen Cuxhaven und den Ölplattformen in der Nordsee eingesetzt. Derzeit befindet sich das Schiff in schlechtem Zustand in Griechenland (Foto: Hartmut Brede, Kiel).



Die *Hellas Liberty*, ehemals *SS Arthur M. Huddell*, ist eines von drei noch existierenden Liberty-Frachtschiffen aus dem Zweiten Weltkrieg. Die *Hellas Liberty* liegt heute in Piräus und kann als Museumsschiff besichtigt werden (Foto: Heinz Zimmermann, Herne).



Das Swift-Boat von Markus Kötter entstand aus einem Revell-Bausatz im Maßstab 1:50. Diese Boote wurden von der US Navy im Vietnam-Krieg auf den Flüssen und im Küstenvorfeld eingesetzt (Foto: Markus Kötter, Gütersloh).

Die ModellWerft auf dem Smartphone & Tablet lesen

- wann und wo Sie wollen



Sämtliche Magazine und Sondertitel des VTH-Verlages sind digital für Smartphone und Tablet verfügbar
- ideal für alle, die unterwegs nicht auf ihre ModellWerft verzichten möchten.



Die Vorzüge der „Mein VTH“-App auf einen Blick:

- Das digitale Jahresabo kostet nur 64,99 €
- Online oder offline lesen
- Auf mehreren Geräten nutzbar
- Volltextsuche
- Integrierte Links zu weiterführenden Informationen
- Archiv für heruntergeladene Ausgaben
- Leseverlauf: Die App springt an die Stelle, an der Sie aufgehört haben zu lesen

Gehören Sie auch zu den Lesern, die zuhause in der ModellWerft schmökern, dann am Teich stehen, ihren Freunden einen Artikel zeigen möchten und das Heft liegt wieder einmal zu Hause? Oder verbringen Sie viel Zeit im Zug, Flugzeug oder in Arztpraxen und nie liegt passender Lesestoff parat? Dann ist die „Mein-VTH“-App genau das Richtige für Sie!

Die kostenlose App können Sie im Apple App Store und im Google Play Store herunterladen. Wenn Sie eine ModellWerft-Ausgabe anklicken, werden Ihnen die ersten Seiten kostenfrei angezeigt. Anschließend können Sie die geöffnete Ausgabe einzeln kaufen oder sich direkt für ein Jahresabo entscheiden.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen – ob unterwegs mit dem Smartphone oder gemütlich mit dem Tablet auf dem Sofa.



Die ganze Welt des Modellbaus

Noch Fragen?

Tel.: 07221 - 5087-71
Fax: -33, service@vth.de

www.vth.de

Die Personenfähre »Adler I« in 1:20



Das Entleinen von Kiel

Es war 2011 auf einer Tour mit dem Feuerschiff *Elbe 1* durch den Nordostseekanal, als mir dieses merkwürdige Schiff zum ersten Mal vor die Kameralinse geriet. Von weitem wirklich ein schwimmender Schuhkarton, stellte sich die Einheit bei näherer Betrachtung als kleine Personenfähre heraus. Ein kurioses Ding mit teils geschlossenem, teils offenen Fahrgastbereich und einer oben aufgesetzten „Telefonzelle“ als Steuerhaus für den Schiffsführer.

Diese kleine Fähre verkehrt zwischen Kiel Holtenau und Wik. Die beeindruckenden technischen Daten: Länge 14 Meter, Breite 5 Meter. Mit 160 PS werden bis zu 49 Personen an das gegenüberliegende Ufer gebracht.

Baustopp des Urmodells

Durch meinen guten Kontakt zu dem kleinen Modellbauanbieter Sievers kam ich an das bereits begonnene

1:20-Modell. Herr Sievers hatte die Lust daran verloren, die Konstruktion des Modellzugangs zur Technik gefiel ihm einfach nicht. Er hatte aber in diesem Fall auch keine weitere Idee dazu. Er fragte mich schließlich, ob ich da etwas ausprobieren wolle und dann das Modell fertig stellen könnte. Ich erwarb also das Kasko und stellte es mir erst einmal in mein Werftlager.

Nach dem Bau einiger anderer Aufträge kam nun endlich auch die *Adler* auf

den Helgen. Wie aber das Hauptproblem, den viel zu kleine Technikzugang, lösen? Bei Gabi, einer tollen Schiffmodellbauerin, hatte ich die Lösung für solche Probleme aber schon einmal gesehen, sie hatte einen Schlepper im Maßstab 1:75 gebaut. Dieser hatte durch den kleinen Aufbau auch keine Möglichkeit für einen vernünftigen Technikzugang. Sie löste das Problem durch ein Blinddeck. Das gesamte Deck mit Schanzkleid und Aufbau ist in einem Stück abnehmbar ausgeführt. Und das war auch die Lösung für die *Adler*.

Radikaler Schnitt

Da das Deck schon unlösbar mit dem Rumpf verbunden war, hatte ich natürlich ein großes Problem. Mit Gewalt wollte ich da auch nicht ran, zumal Klebearbeiten von Herrn Sievers auch richtig halten. Also blieb mir nur ein sauberer Sägeschnitt unterhalb der Scheuerleiste. Gesagt getan, mit einer Trennscheibe zuerst einen kleinen Schlitz und dann mit einem 1 mm starken Metallsägeblatt schön rundherum die Sache aufgesägt. Der Aufbau war jetzt erst mal runter, nun konnte ich

schön die Technik einbauen und überprüfen. Der bereits montierte Schottel von Krick blieb erst mal im Modell. Die Anlenkung wurde etwas überarbeitet, so dass nun eine Drehung von wenigstens zwei mal 90 Grad möglich ist. Der Antriebsmotor wurde ausgetauscht, da der erste Test doch einen etwas zu geringen Schub erbrachte. Der jetzt eingebaute Roxxy Brushless reicht aber wirklich völlig aus, denn der Schuhkarton kommt ohnehin nicht ins Gleiten. Der Rumpfrand wurde schön plangeschliffen und dann wurde entlang der Kante rundherum eine hölzerne Auflageleiste verklebt. Darauf wurde dann das Blinddeck aus einer 1 mm starken GFK-Platte verleimt. Dieses bekam vorher noch seine Wartungsöffnungen sowie einen Kabelschacht. Der vordere Zugang unter dem Passagierabteil bekam einen hohen Süllrand, hier werden später die Akkus eingesetzt. Ein mittlerer Deckel über dem Schottel wurde mit einem breiten Auflageband versehen. Er wird im Betrieb mit Klebefolie wasserdicht verschlossen. Was für Rennboote dicht ist, sollte für eine Fähre ja wohl auch funktionieren.

Der weitere Ausbau

Die Grundsubstanz war ja schon vorhanden und sauber vorgearbeitet. Nun ging es an die Ausrüstung und die Feinheiten. Der vordere Fahrgastraum wurde mit Bestuhlung und sitzenden Figuren



Das Vorbild im Einsatz auf dem Nordostseekanal zwischen Kiel Holtenau und Wik



Die kleine *Adler I* fällt zwischen den Containerriesen deutlich auf



◀ Der Zustand der von Herrn Sievers übernommenen *Adler* bei Baubeginn in meiner Werkstatt



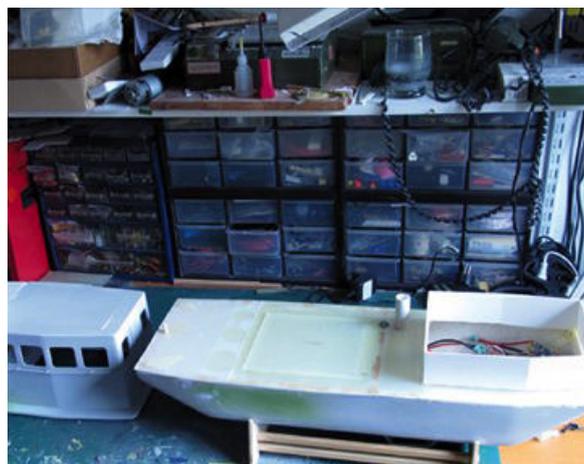
Der einzige geplante Modellzugang zur verbauten Modelltechnik

Mit einem mutigen Schnitt wird der Aufbau aufgesägt ▼



Die Trennung von Rumpf und Aufbau ist vollzogen

Neue Wege bei der Gestaltung und beim Einbau der Technik ▼



ren dekoriert, die Sitzschalen stammen dabei aus dem Architekturmodellbau (Theatersessel)! Die Figuren sind im LGB-Maßstab 1:22,5 und passen eigentlich ganz gut.

Das Steuerhaus wurde aus Polystyrol-Frästeilen zusammengesetzt. Durch die großen Fenster ist hier guter Einblick gegeben, also die Innenausstattung mit Steuermann und Fahrstand eigentlich Pflicht. Hatte ich doch schon den Fahrgastraum mit reichlich Reisenden versehen, sollte auch hier der Schiffsführer nebst Steuerkonsole gut zu sehen sein. Nur gute Fotos von der Steuerstandausrüstung waren leider nicht zu finden. Also stand mit dem nun doch schon weit fortgeschrittenen Modell ein Besuch beim Original an, um vor allem Fotos zu machen!

Mit der »Adler« auf der »Adler«

Oft gestalten sich Besuche von Vorbildern des Modellnachbaus doch etwas schwierig. Da müssen Kontakte zu Reedereien aufgenommen werden, Termine abgeglichen und Genehmigungen eingeholt werden. Dann muss das Wetter passen etc. Dies ist bei einer Pendelfähre am NOK natürlich alles viel einfacher. Kurz vorher bei Marine Traffic nachgeschaut. Jawohl, sie ist im Einsatz. Also Modell verladen, Auto volltanken und ab knapp 500 km Richtung Norden. Ach ja, ein kleines Hotelzimmer unweit des Fähranlegers wurde auch noch gebucht. Kaum angekommen, war das Unikum auf dem Kanal auch schon zu sehen – es ist immer toll, sein Modellprojekt in natura und im Einsatz zu erleben. Und da die Fährverbindung ja für jedermann kostenfrei zur Verfügung steht, ging ich mit Kamera bewaffnet erst einmal an Bord. Die Tatsache der Kostenfreiheit verdanken wir noch dem Erlass vom Kanalbauer Kaiser Wilhelm. Dieser verfügte, dass sämtliche Fähren für das Volk kostenfrei seien. Dadurch wurde der teilende Einschnitt durch das Land gemildert. Kaum an Bord, konnte ich endlich die ganzen Schilder, Tafeln und Plakate ablichten. Und da gibt es so einiges. Viele Dinge erkannte ich erst in Funktion beim Original. Und auch die Position des Abgasaustritts konnte fotografisch festgehalten werden. Dann versuchte ich von Land aus mit dem Schiffsführer

in Kontakt zu treten. Dieser war aber kaum zu sehen, kurz nach dem Anlegen verkrümelte er sich immer in der Ecke des Steuerhauses. Nun gut, also zum Auto und die kleine *Adler* ausgepackt. Diese stellte ich so auf den Anleger, dass Bilder vom Original und dem Modell möglich waren – und siehe da, kein Problem mehr mit dem Schiffsführer. Sofort kam ein Gespräch zustande und auch die Einladung in das Steuerhaus zu ihm zu kommen folgten sofort. Da konnten dann auch die benötigten Bilder vom Fahrstand gemacht werden. Und so hatte ich meine Pflichtbilder im Kasten. Anschließend noch eine kleine Tour durch Kiel, das musste natürlich auch sein. Ein gemütliches Abendessen im Hotel brachte aber auch noch einen technischen Aspekt zu Tage. Die Fähre führt bei Dunkelheit das gelbe Blinklicht aller NOK-Fähren. Da muss ich also noch die Beleuchtung um eine Blinkschaltung erweitern.

Viele Kleinigkeiten runden das Gesamtbild ab

Die weitere Ausrüstung gestaltete sich danach relativ einfach. Die gesamte Beleuchtung wurde mit den selbstgefertigten Lampen eines Modellbaukolle-



Der Fahrgastraum entsteht

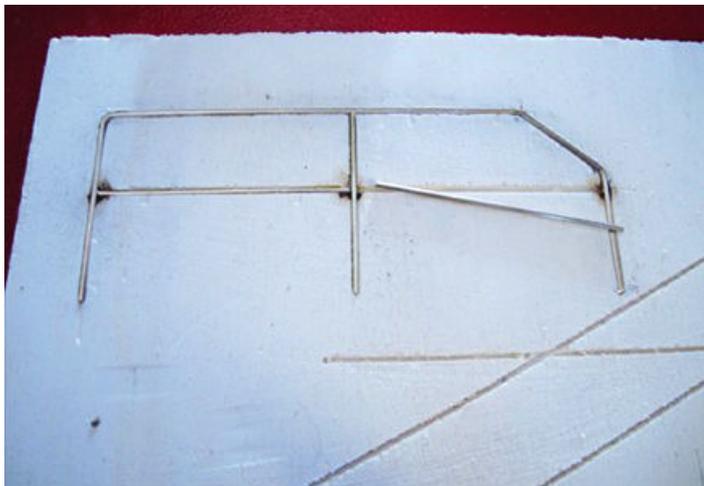


Die Passagiere haben im Fahrgastraum Platz genommen

Eine erste Technikprobefahrt gibt Aufschluss über das Fahrverhalten



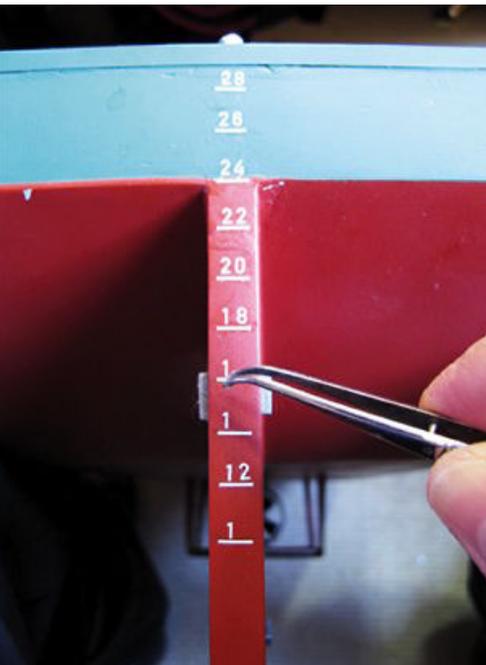
Die Reling entsteht aus MS-Draht und wird anschließend separat lackiert



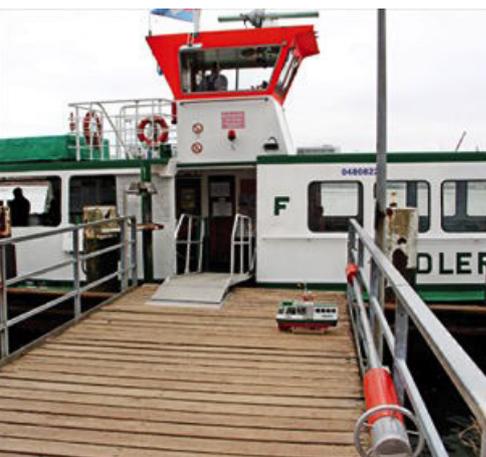
Die Fahrräder stammen aus einem Bauatz

Der Mast entsteht, die Beleuchtung aus selbstgefertigten Lampen wird angebracht





Die Decals für die Tiefgangsmarken werden angebracht



Das Modell vor dem Original in Kiel



Der Lichttest ist in vollem Gange



Der stolze Modellbesitzer mit seiner *Adler I*

gen durchgeführt. Funktionsfähig sind dabei die Positionsbeleuchtung, die gelben Fährlampen, Passagierdeckbeleuchtung und der Suchscheinwerfer. Die Reling wurde aus MS-Draht gelötet und separat lackiert. Natürlich dürfen auf einem Fahrgastschiff die Handfeuerlöscher nicht fehlen. Die Grundkörper hierfür bekam ich im Modellbau Kaufhaus. Nur die Details fehlten, bis auf ein großes „F“ auf dem Gehäuse. Dies ließ sich zum Glück leicht entfernen. Aus dem Internet wurde eine Feuerlöscherbeschriftung heruntergeladen, ein wenig bearbeitet und auf die richtige Größe gebracht, dann noch schnell mit dem Drucker auf selbstklebende Folie gedruckt – fertig war die Bedienungsanleitung auf dem Gerät. Das Handventil und der Halter wurden aus Polystyrol gefertigt, der Löschschlauch ist ein Kabelstück.

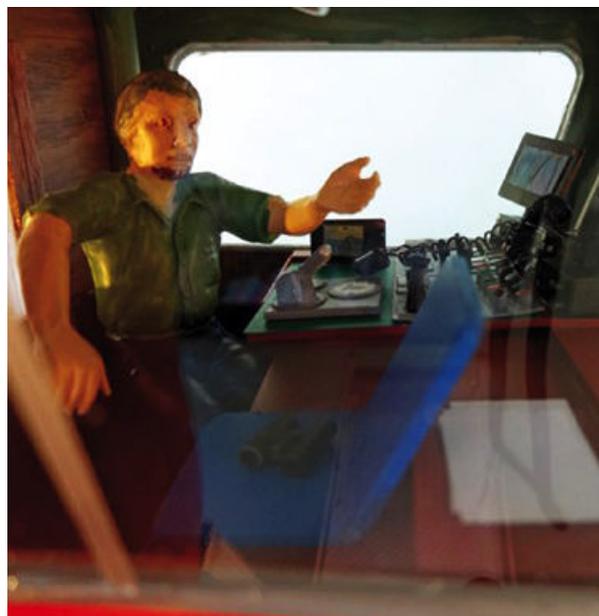
Neben dem Brückenhaus entdeckte ich noch eine kleine Sitzbank. Sie dient wohl dem Schiffsführer als Pausenbereich. Auch hier wurde mit Kunststoffplatten schnell ein verkleinertes Exemplar erstellt. Der freie Aufenthaltsbereich der *Adler* mit der Zugangsrampe ist natürlich sehr gut am Modell einsehbar und muss weiter detailliert werden. Dazu gehören Fahrradständer, Rettungsringe, Hinweisschilder, Plakate und Boxen für die Faltblätter der Adler-Schiffahrt. Und ein paar stehende Passagiere nebst ihren Fahrrädern dürfen natürlich auch nicht fehlen. Nun konnte die Endtrimmung des Modells erfolgen. Mit Bleiballasten und Akkus kom-

Im Fotostudio kommen die Proportionen richtig zur Geltung





Die Fähre wurde mit verschiedensten Fahrgästen und Details wie beispielsweise Plakaten der Reederei ausgestattet



Der Bootsführer ist bereit für die nächste Überfahrt



Die Passagiere nutzen den kostenlosen Fährdienst über den Kanal





men da knapp 7 kg auf die Waage, das ist für ein 68 cm langes Modell schon eine ganz ordentliche Verdrängung, dies kommt natürlich der Fahrstabilität zugute. Denn durch den hohen Aufbau und den ganz unten liegenden Antrieb neigt das Modell wie auch das Vorbild zum Aufschaukeln.

Probefahrt und Indienststellung

Nach den ersten Techniktestfahrten fand nun die eigentliche Indienststellung statt. Das Modell ist auf dem Wasser genauso kurios anzusehen wie das Vorbild. Solch ein schwimmender Schuhkarton ist natürlich nichts für Schwerwetterfahrten. Aber es ist ja auch ein Binnenschiff und auf dem Nord-Ostsee-Kanal sind Wellenhöhen über einem Meter eher selten. Auf jeden Fall hat der Weiterbau der *Adler 1* sich gelohnt und viel Spaß gemacht. Die ungewöhnliche Zugangsmöglichkeit zur Technik hat sich bewährt und lässt sich mit Sicherheit auch bei anderen, ähnlichen Modellbauprojekten übernehmen. Bei Modellbau Sievers (www.modellbau-sievers.de, Tel.: 0511/581125, E-Mail info@modellbau-sievers.de) in Hannover sind der GFK-Fertigrumpf und ein Plansatz zu bekommen.



Nachdem der Oceanum Verlag im vergangenen Jahr bereits die zweite Ausgabe seines gleichnamigen maritimen Magazins herausgebracht hat, bringt der Spezialverlag aus Wiefelstede jetzt gleich vier Sonderausgaben dieser Reihe auf den Markt. So vielfältig wie die Seefahrt sind auch die Themen der einzelnen Bände.

OCEANUM Dokumentation – Mit der Peking um Kap Hoorn

Viel konnte man in letzter Zeit zur Viermastbark *Peking* lesen, die um Haaresbreite der Verschrottung in den USA entgangen ist und nun zu einem schwimmenden Denkmal für die Hansestadt Hamburg restauriert wird.



Passend zu dieser Geschichte liefert diese OCEANUM-Dokumentation ein einmaliges Dokument aus der aktiven Fahrzeit des Schiffes. Das Tagebuch des Amerikaner Irving Johnson, der 1929 als Matrose mit der *Peking* um Kap Hoorn fuhr, ist ein faszinierendes Beispiel für die harte Arbeit, die auf einem solchen – schon damals fast aus der Zeit gefallen – Großsegler zu verrichten war. Erstmals übersetzt von Morten Planer ist das Tagebuch spannend zu lesen und nimmt den Leser mit

auf „Große Fahrt“.

Den zweiten Teil dieser Dokumentation bildet eine Biographie des Laeisz-Kapitäns Jürgen Jührs. Jührs war schon zu Lebzeiten eine Legende und – obwohl von einschüchternder Gestalt – bei seinen Besatzungen extrem beliebt und geachtet. Carsten Petersen würdigt diese Person der Seefahrtsgeschichte in einer lebendigen Biographie.

Harald Focke/Tobias Gerken (Hrsg.): OCEANUM Dokumentation – Mit der Peking um Kap Hoorn, Wiefelstede: Oceanum Verlag, 2018. 152 Seiten, zahlreiche Abbildungen, 21×14,8 cm, ISBN 978-3-86927-552-9, broschur, 17,90 €, www.oceanum.de

OCEANUM Spezial – Ostsee

Peer Schmidt-Walther ist für seine fachkundigen und kurzweiligen Reportagen bekannt. Fast ständig unterwegs – auf Kreuzfahrtschiffen, Frachtern, Eisbrechern und allerlei mehr – befährt er alle Meere. Bevorzugt aber sein liebstes: die Ostsee. Für dieses OCEANUM Spezial hat er nun seine besten Reportagen auf dem Binnenmeer zusammengestellt. Ob eine Fahrt mit einem Motorgüterschiff durch Vorpommern, eine Geschwaderfahrt mit der Marine oder ein Törn auf einer Hansekogge – alle diese, zudem noch hervorragend bilderten, und noch viele Reportagen mehr machen Lust auf eine Reise an die Ostsee und auf der Ostsee.



Peer Schmidt-Walther: OCEANUM Spezial – Ostsee, Wiefelstede: Oceanum Verlag, 2017. 146 Seiten, zahlreiche Abbildungen, 21×14,8 cm, ISBN 978-3-86927-602-1, broschur, 16,90 €, www.oceanum.de

OCEANUM Spezial – Bremen • Bremerhaven

Lange Zeit waren Bremen und Bremerhaven – neben Hamburg – die maritimen Botschafter Deutschlands. Auch wenn in den letzten Jahren diese Bedeutung ein wenig verblasst ist, so wird die Geschichte immer noch hochgehalten. Mit dieser Spezialausgabe werden Geschichte und Geschichten aus der maritimen Vergangenheit Bremens und Bremerhavens nun wieder lebendig. Naturgemäß spielen die vielen Schiffe des Norddeutschen Lloyds, die Columbuskaje, aber auch die Seebäder- und Hafenrundfahrtschiffe hier eine ganz besondere Rolle. Die in sich abgeschlossenen Beiträge mit interessanten Fotos lassen dabei Geschichte wieder auferstehen.



Harald Focke: OCEANUM Spezial – Bremen • Bremerhaven, Wiefelstede: Oceanum Verlag, 2017. 144 Seiten, zahlreiche Abbildungen, 21×14,8 cm, ISBN 978-3-86927-601-4, broschur, 14,90 €, www.oceanum.de

OCEANUM Spezial – Seenotretter

Wohl kaum ein Thema der Seefahrt ist so beliebt – auch bei Schiffsmodellbauern – wie die Seenotrettung. In diesem weiteren neuen Band aus der OCEANUM-Spezial-Serie berichtet der Autor Manuel Miserok – selbst ehrenamtlicher Mitarbeiter und freiwilliger Rettungsmann der DGzRS – über Geschichte, Einsätze und Einheiten der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Spannende Einsatzberichte und informative historische Rückblicke bieten dabei einen hervorragenden Blick auf die wichtige und nicht ungefährliche Arbeit der Seenotretter vor den deutschen Küsten. Die hochwertigen Fotos des Buches runden die Informationen dabei ab.



Manuel Miserok: OCEANUM Spezial – Seenotretter, Wiefelstede: Oceanum Verlag, 2018. 176 Seiten, zahlreiche Abbildungen, 21×14,8 cm, ISBN 978-3-86927-603-8, broschur, 16,90 € (inklusive 1,- € Spende an die DGzRS), www.oceanum.de

Ein toller Saisonauftakt

Das Modellbautreffen beim SMC Murgtal in Gernsbach

Traditionell findet jedes Jahr zum 1. Mai am idyllisch gelegenen und mittlerweile Kultstatus genießenden Eisweiher in Gernsbach ein großes Schaufahren statt. Hier sind immer einige der eindrucksvollsten Vereinsmodelle und auch Schiffe von befreundeten Vereinen auf dem Teich „in Action“ zu sehen.

Der Veranstaltungsort des SMC Murgtal liegt direkt an der Bundesstraße und ist somit gut zu erreichen. Mit-ten auf dem Gelände befindet sich der Eisweiher. Neben der einmaligen, traumhaften Lage im Nordschwarzwald unweit von Baden-Baden punktet das Areal ebenfalls mit dem direkt neben dem Weiher gelegenen Truckparcours. Somit ist das Modellfahren in Gernsbach auch immer ein Anziehungspunkt für die an den verschie-

densten Modellspar-ten interessierten Freunde des Funktions- und Schiffmodellbaus.

Wetteraussichten

Nachdem es am Morgen des 1. Mai 2018 doch sehr kalt war, besserte sich das Wetter im Laufe des Tages deutlich und es kam zunehmend die Sonne zum Vorschein. Das hatte den Effekt, dass sich nach und nach viele Besu-

cher, insbesondere Familien mit Kindern zum Eisweiher nach Gernsbach aufmachten.

Die von den Gastvereinen mitgebrachten Schiffsmodelle, Autos und Trucks wurden in Zelten präsentiert. Das Spektrum der gezeigten Modelle war dabei überaus vielseitig. Mehr als 30 Schiffsmodelle, darunter Seenotrettungskreuzer, Hafenschlepper, Raddampfer, Motorjachten sowie Segelboote wurden ausgestellt.



Der Flugzeugträger *USS Ronald Reagan* dreht majestätisch seine Runden (Fotos: Oliver Bothmann)

Die Höhepunkte

Ein besonderes Highlight war der Flugzeugträger *USS Ronald Reagan* mit einer Länge von 260 cm und 60 cm Breite. Dieses Modell wurde von Vereinsmitglied Dieter Zachmann im Maßstab 1:144 gebaut. Die Bauzeit betrug – auch aufgrund der vielfältigen Details am Träger – circa drei Jahre. Die *Reagan* drehte auf dem Weiher majestätisch ihre Runden.

Das kleinste Schiffsmodell – das Tochterboot des Seenotrettungskreuzers *Hermann Marwede* im Maßstab 1:72 – wurde von einem Mitglied des SMC Freiberg gezeit; es ist gerade mal 12,3 cm lang.

Die Jugendgruppe des SMC Murgtal machte in einem abgetrennten Bereich des Eisweihers das auf Kinder und Jugendliche zugeschnittene Angebot, Schiffsmodelle selbst zu steuern – dies wurde rege und mit viel Begeisterung der angehenden Hobbykapitäne genutzt.

Eine Besonderheit vor Ort ist die asphaltierte Rennstrecke für Automodelle sowie eine Rundstrecke für Trucks, welche sich auf dem hinteren Teil des Geländes befindet. Auch hier war richtig was los, mehr als 20 PKW- und LKW-Modelle waren bei der Ausstellung dabei und waren auch in Aktion zu sehen. Da auch das berühmte leibliche Wohl zu einem gelungenen Fest gehört, wurden die Gäste mit Speisen und Getränken sowie Kaffee und Kuchen bestens versorgt – hier kam die leckere badi-sche Küche voll zum Zug.

Die Bordflugzeuge vom Typ F-14 Tomcat auf dem hinteren Flugdeck (Foto: Oliver Bothermann)



Die ausgestellten Modelle konnte man im Zelt bewundern



Reger Andrang am Eisweiher. Mit zunehmender Wetterverbesserung kamen mehr Besucher



Der Frachter *Nostromo* der R. Meyer Lines mit aufgesetztem Helikopterlandedeck

Der Abschied

Gegen 17 Uhr traten die Gastvereine ihre Heimreise an, allerdings nicht, ohne den Mitgliedern des SMC Murgtal zu versichern, dass es wieder einmal eine rundherum gelungene Veranstaltung war und man gerne nächstes Jahr wiederkommen möchte.

Weitere Infos über den SMC Murgtal: www.smc-murgtal.de, Navi-Adresse: Talstraße 20, 76593 Gernsbach



Der Seenotrettungskreuzer *Adolph Bermphol* ist ein wahrer Klassiker der deutschen Schiffsmodellbauszene



Ein zu einem Feuerlöschboot umgebautes Baukastenmodell des Schnellbootes *Wiesel*



In einem abgetrennten Bereich des Sees fand das Kinderfahren statt, das rege genutzt wurde



Das bei Kindern überaus beliebte Teddy-Ruderboot



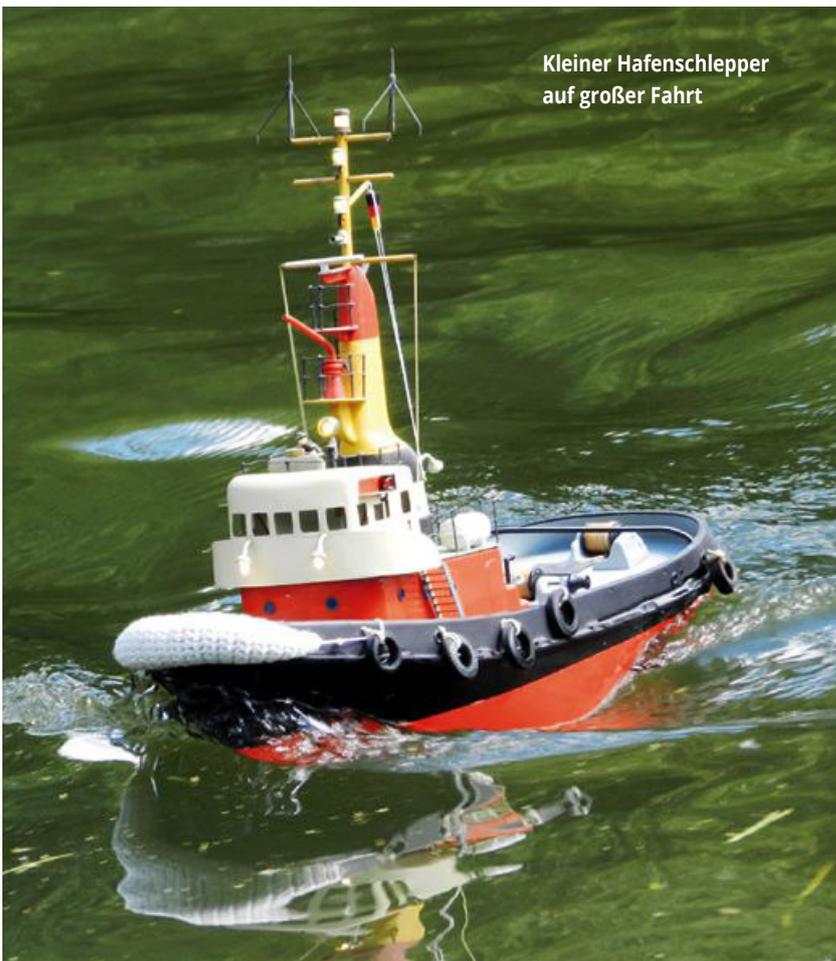
Am 1. Mai herrschten auch ideale Wetterbedingungen für die Seglerfraktion (Foto: Oliver Bothmann)



Ein Traum von Fischkutter in auffälligem Blau



Die Smit Nederland von Siggı Hartzler konnte zeigen, was in ihr steckt



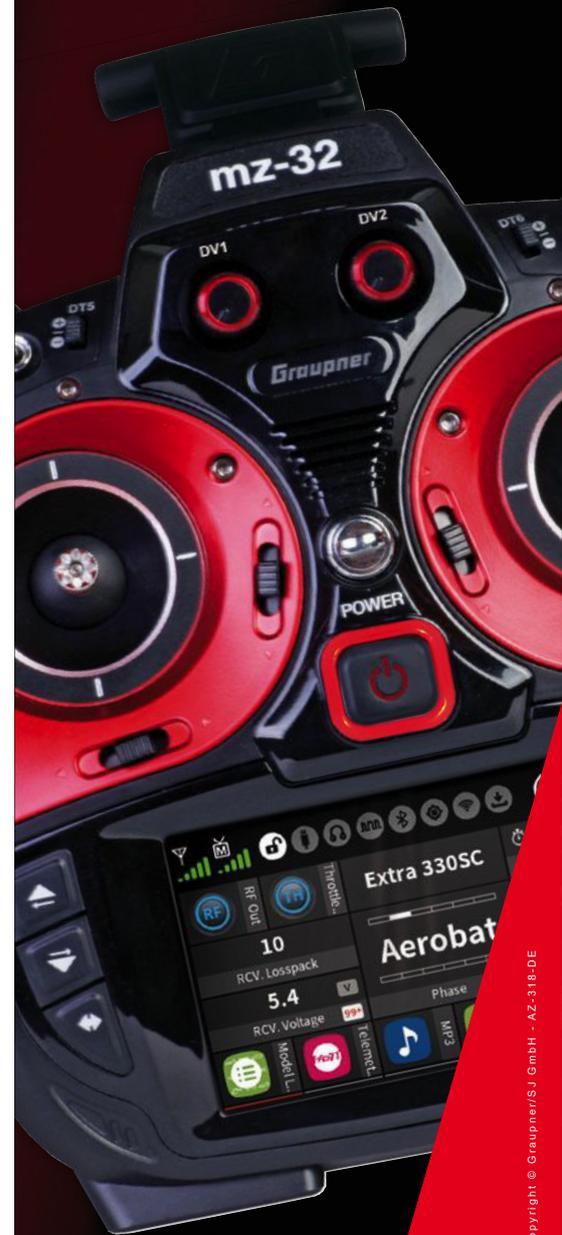
Kleiner Hafenschlepper
auf großer Fahrt

Anzeige

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

**Private
Kleinanzeigen**
**10 Euro für alle
ModellWerft-Leser**

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

10000

Verk. 20 Schiffsmodelle zum Preis von 80-150 EUR, Fischkutter, Schlepper und Arbeitsboote nach Bauplan gebaut. Antrieb und Steuerung vorhanden, zum Materialpreis zu verkaufen, an Selbstabholer, ohne VB. Modellgröße von 80 bis 150 cm Länge. Tel./Fax: 0 33 75 / 29 08 27.

Anzeigenschluss für:
Ausgabe 08/18
ist am 26.06.2018

**Die App für
Modellbauer**



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

DeepRover
Forschungs-Uboot 1:8
Basis-Bausatz 475€
+ Kleinteile
+ Motore
960€

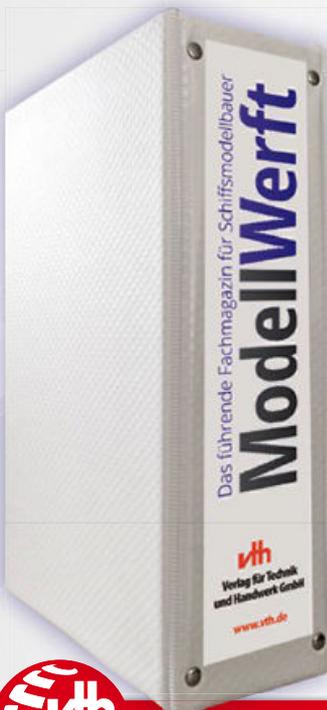
Delta
Bausatz 572€

modelluboot.de
NORBERT BRÜGGEN
Tel.: 0 21 61 48 18 51
mail@modelluboot.de

schiffsmodell.ch

RACING MODELBAU Auto-, Schiffs- & Flug
Chirchgass 9
CH- 9475 Sevelen
-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



Die »MSV Fennica« im „Wohnwagen“

Das fertige Großmodell der *Fennica* stellte mich vor ein Problem

Transport eines Großmodells

Während sich das Modell meiner Personenfähre *MSV Fennica* noch im Bau befunden hat, gab es keine Transportprobleme. Zur Fahrt auf die Modellbaumesen wurde der noch unlackierte Rumpf in eine Plastikfolie gewickelt und mit zwei Zurrbändern auf dem Dachgepäckträger befestigt. Die Aufbauten transportierte ich im Kofferraum oder auf dem Beifahrersitz des Pkw.

Aber als das Modell dann fertig lackiert war, stand ich vor einem Problem. Mit dem Dachgepäckträger war es nun vorbei.

Eine Transportkiste

Kurzerhand wurde für das Modell eine Transportkiste gebaut. Die Abmessungen waren gigantisch. Länge 2,45 m,



Na klar, ein Wohnwagen musste her – ein holländischer Klappwohnwagen!





Am Anfang musste der Rumpf auf dem Dach unseres Autos reisen

Breite 0,55 m und Höhe 0,50 m. Zum Glück ist meine Frau im Besitz eines Golf III Kombi. Wenn man dort die Rücksitzbank und den Beifahrersitz ausbaut, passt die Kiste genau in das Auto. Als hätten die Wolfsburger das Auto für mich konstruiert. Die Aufbauten des Modells wurden hinter dem Fahrersitz transportiert. Doch bei meiner Frau meldete sich Unmut an. Falls sie auch einmal auf ein Schaufahren mitgehen möchte, müsste ich sie auf dem Dachgepäckträger befestigen, denn im Auto wäre ja kein Platz mehr! Als dann mein Sohn geboren wurde, war es endgültig vorbei. Meine Frau drängte nun darauf, einen anderen Transportweg zu finden. Ein neues Auto war nicht drin, und so suchte ich in einem bekannten Internetauktionshaus nach Wohnwagen. Nicht zu groß sollte er sein. Gerade groß genug, um das Modell darin verstauen und in dem Wagen auf einem Modelltreffen auch übernachten zu können.

Ein Wohnwagen?

Nach mehreren vergeblichen Versuchen, einen passenden Wohnwagen zu

ersteigern, hatte ich dann doch noch Glück. Ich ergatterte einen holländischen Klappwohnen, der schön klein war und auch sehr leicht. Das Transportproblem war gelöst. Obwohl mir viele Modellbaukollegen davon abgeraten hatten, mein Modell in einem Anhänger zu transportieren, entschied ich mich für diese Lösung. Die schlechte Federung der Anhänger bzw. der kleinen Wohnwagen ist natürlich ein Problem, aber das habe ich wie folgt gelöst. Zuerst wurde der komplette Wohnwagen seiner Inneneinrichtung beraubt und die Eingangstür im unteren Bereich um 10 cm vergrößert, da meine Transportkiste breiter als die Tür war. Dann wurden, um die schlechte Federung des Wohnwagens zu umgehen, 66 Federn auf dem Boden festgeschraubt; auf den Federn befestigte ich wiederum eine Art Rampe. Auf diese Rampe kann die Transportkiste nun geschoben werden und ist so quasi schwimmend gelagert.

Um die Kiste, die mit dem Modell immerhin rund 96 kg wiegt, noch ohne fremde Hilfe bewegen zu können, wurde noch ein Brett mit zwei Lenk- und



▲ ▼ Eine Transportkiste, die gerade so ins Auto passte – bei ausgebautem Rück- und Beifahrersitz –, war auch noch nicht die große Lösung



zwei Bockrollen, die jeweils mit kugellagerten Luftreifen bestückt sind, gebaut. Die Aufbauten werden nach wie vor im Kofferraum in einer separaten Kiste befördert.

Das Modell hat in diesem komfortablen Anhänger schon mehrere Transporte zu Schaufahren und Ausstellungen hinter sich gebracht – und bis jetzt wurde noch nichts dabei beschädigt.

Es lohnt sich

Klar, es hätte auch die Möglichkeit gegeben, den Rumpf zu teilen oder mir ein größeres Auto zu kaufen, aber ich würde es jederzeit wieder so machen. Der Versicherungsbeitrag für den Wohnwagen ist nichts im Vergleich zu einem neuen Auto oder einer hässlichen Teilnahme am Rumpf, die immer zu sehen ist. Und man spart dabei auch noch Geld in Form von Benzin, denn man darf ja nur 80 km/h pro Stunde fahren.



Die Rampe ruht auf 66 Federn und gibt so die Erschütterungen beim Fahren nicht an das Modell weiter

Der Zerstörer »Z1« der Fletcher-Klasse



Im Mittelpunkt einer emotionalen Geschichte

Gut dreißig Jahre fröne ich jetzt meinem Hobby Schiffsmodellbau, wenn möglich bin ich mit meinen Vereinskollegen auch zu den Originalen unterwegs. Schleppen, Löschen und Bergen, das sind meine Themen. Mit der grauen Flotte hatte ich bisher noch keine Berührungspunkte.

Plötzlich, im Januar diesen Jahres, kam ein Hilferuf aus dem „Off“. Der weitergeleitete Inhalt in einer Mail von einem Bekannten aus der Szene schreckte mich auf: „Hilfe dringend gesucht! Ich habe dieses RC-Schiff (Zerstörer Z1) erstanden, da mein Papa auf dem Original jahrelang gefahren ist und ich ihm eine letzte Freude bereiten möchte, er verbringt seinen Lebensabend in einem Hospiz. Wer könnte mir

helfen oder weiß jemand, der dieses Schmuckstück wieder zum Leben erwecken könnte. Da mein Papa nicht mehr allzu viele Tage hat, hoffe ich, dass ich Rat oder Tipps dafür bekomme...“

Große Motivation

Ich war wie elektrisiert von dieser Nachricht, die folgende schlaflose Nacht hätte ich genausogut im Bastelkeller verbringen können. Der Erstkontakt mit Andy, dem Hilfesuchenden, machte mich fassungslos. In der heutigen, oft gefühlsarmen Zeit, schafft ein Mensch für seinen todkranken Vater nach langem Suchen ein passendes Schiffsmodell für 1.000 Euro an, will weitere Hunderte Euros investieren, um dann dieses fast zweieinhalb Meter große Teil

von seinem Heimatort am Starnberger See zum Hospiz an die Ostseeküste zu transportieren. Der Zerstörer zu Daddys Geburtstag fahrfertig am Wasser, den alten Herrn mit dem Rollstuhl zu Z1 bringen usw., so die Vision von Sohn Andy. Sensationell! Nur, er ist selbst halt kein Bastler. Da erlebte mein Modellbaurdasein eine neue Wendung. Graues Schiff, egal, ich muss helfen.

Umkrempeln meines Modellbaurdaseins

Der erste Anblick von Z1 trieb meinen Blutdruck weiter in die Höhe. Ich bin es gewohnt, relativ große Modelle zu bauen. Aber ein graues Teil in dieser Größe, in ungewohntem Maßstab, nur 1:50?

Hinzu kam, dass das Schiff auch zu weit weg war – ich wäre wie ein Pendler zu einem entfernten Arbeitsplatz. Außerdem wollte ich keine unbekanntenen Komponenten nutzen. Denn Andy hatte sich im Vorfeld schon irgendwie beraten lassen und drückte mir eine Tüte mit irgendwelchen Materialien in die Hand. Nein, Klingeldraht verbaue ich wirklich nicht, und der beiliegende neue Sender war funktionslos.

Für so ein Projekt müsste dann halt meine bewährte mc-24 erhalten. Es reifte der Entschluss, einiges zu ändern. Ich stoppte sofort sämtliche eigenen Projekte, räumte meine Kellerwerft auf, überprüfte meine Ressourcen, Messevorbereitungen kamen zum Erliegen, denn Z1 muss zu mir!

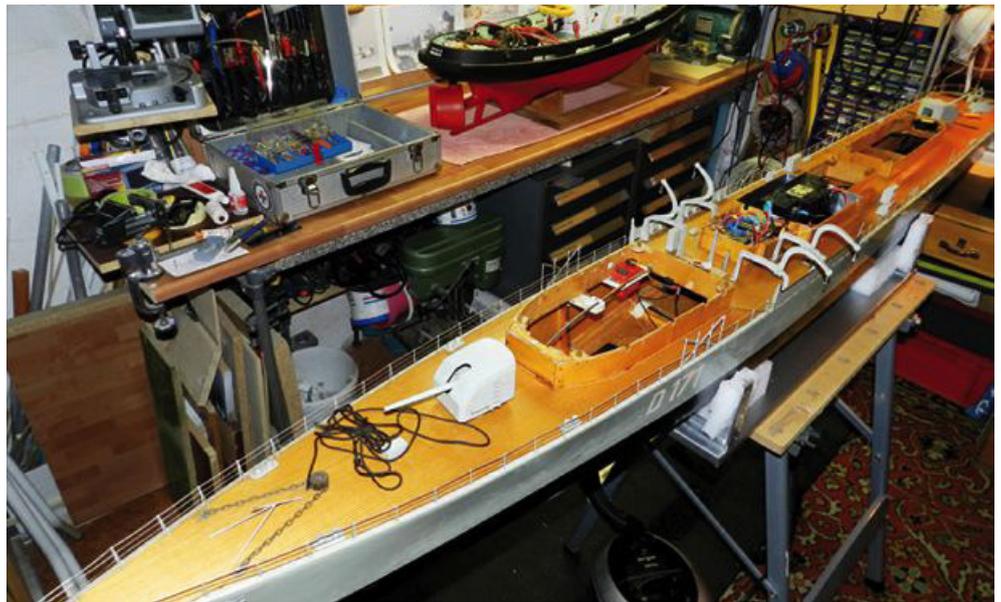
Brainstorming mit Emotionen

Mittlerweile hatten wir vermehrt privaten Kontakt und unsere Damen schafften es immer wieder, dem Thema „Papas Z1“ noch mehr eine emotionale Note zu geben. Dass ein graues Teil bei so einer Geschichte indirekt auch mal für feuchte Augen sorgen kann, war für mich Neuland.

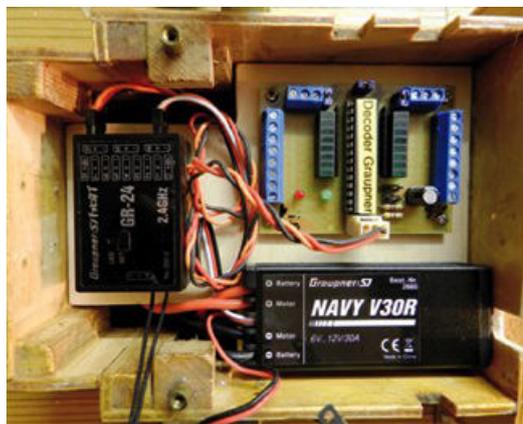
Bei meinen beruflichen Autofahrten kreisten die Gedanken dann tagelang nur um Z1. Emotionale Songs von Liedermacher Hans Hartz befeuerten die Gehirnwindungen. Wo was ausbessern? Was ist wichtig für die Aktion? Welche Materialien brauche ich noch? Die komplette Technik muss erneuert werden. Und was macht ein Laie dann am Wasser, wenn mit Z1 irgendetwas nicht funktioniert? Da kam mir die geniale Blitzidee: Ich begleite Z1 und seinen Eigner in den Norden. Allerdings war die Aktion Z1 für den Geburtstag des alten Herrn geplant. Und dieser ist genau an dem Wochenende, bei dem ich planmäßig mit meinen Wolpis auf der Messe in Wels wäre. Kann ich nach ca. 25 Modellbaumessen nicht auch einmal verzichten? Ja, denn jeder ist ersetzbar, diese Geschichte ist einfach einmalig, sagte ich mir.

Die Sanduhr läuft...

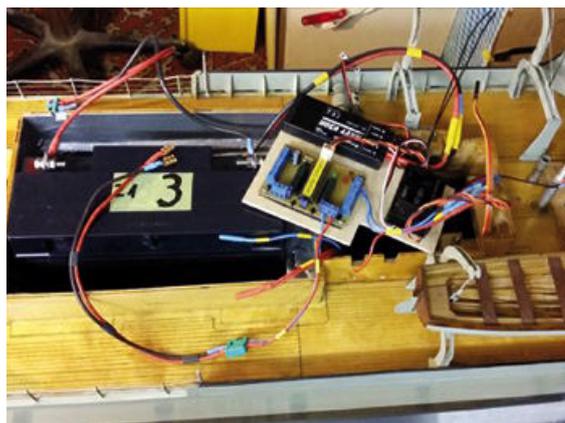
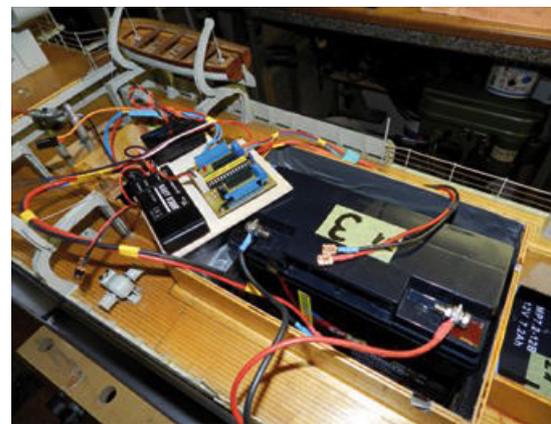
Ende Januar dockte Z1 bei mir ein. Ein stattliches Teil, aber ich hatte mich und meine Werft entsprechend vorbereitet. Nebenbei liefen stundenlange Recher-



Der angefangene Rumpf von Z1 in der Modellwerkstatt



Alte RC-Technik wurde entfernt und neue Technikkomponenten wurden in das Modell eingebaut



Die RC-Technik wird einem umfangreichen Test unterzogen



Die Trimmung erfolgte an dem beliebten Freizeitsee im Westpark, München

chen am PC, denn in Sachen graue Flotte war ich sehr unbedarft, Infos über die Zerstörer der Fletcher-Klasse Z1 bis Z3, auf denen Andys Vater als Obermaat im Radarleitstand unterwegs war. Schaffe ich es überhaupt zeitlich – ich, dessen größter Feind der Zeitdruck ist? Ob Ausbau alter Technik, Lackschä-

den ausbessern, Kabel verlegen, Einpassen und Testen der technischen Komponenten, immer lief gedanklich die Sanduhr im Hintergrund. Häufige Nachfragen „wie geht es deinem Papa?“ wurden von Andy umgehend positiv beantwortet. Denn Sohn Andy besuchte seinen Vater auch sehr oft



Die schlanke Linienführung des Fletcher-Klasse-Zerstörers kommt erstmals zur Geltung



Der Transport von Bayern nach Schleswig-Holstein gestaltete sich fast abenteuerlich

Der Autor mit Andy beim Zuwasserlassen des Zerstörers



im Hospiz. Durch diese häufigen Infos war ich permanent motiviert, ich wollte den alten Herrn ja auch noch gerne kennenlernen. Außerdem wurde dieser ständig über das Projekt informiert. Nur dass Z1 auch zu ihm reisen wird, das wusste er nicht.

Nun kam noch eine große Unbekannte ins Spiel, die Gewichtsverteilung. Ich hatte kaum Anhaltspunkte und wusste auch nicht, ob der Rumpf dicht ist. Also Z1 in den VW-Bus gepackt, dazu Wathose sowie eine „Palette“ Bleiakkus und ab an den Mollsee. Als der Rumpf im Wasser lag, kam ich mir vor wie beim Mühlespiel, bis in allen Schächten der entsprechende Ballast eingesetzt war. Egal, die Trimmung war erfolgreich, das Modell dicht und es entstanden erste schöne Bilder von diesem Modell. So in der gleißenden Sonne war Z1 schon eine entzückende Lady.

»Z1«, was nun?

Am vorletzten Februarwochenende trafen wir uns wieder zum Spaziergang mit unseren Frauen am Starnberger See. Irgendwie war eine gedrückte Stimmung und plötzlich blieb Andy stehen: „Ich muss euch was mitteilen. Am Freitagabend sagte Papa: „Schwester, ich fühle, es ist Zeit, meine Marineuniform anzulegen...In ihr hat er sich dann ein paar Stunden später verabschiedet.“ Wir standen da wie vom Blitz getroffen. Ich brachte kein Wort raus, denn ich hatte den Wettlauf gegen die Zeit verloren.

Die ganze Motivation und Energie für das Projekt Z1 war plötzlich weg. Es dauerte einige Tage, bis ich mich wieder gefangen hatte. Auch die vielen Zusprüche von meinen Modellbaukol-

legen in unserem Forum taten mir gut. Zudem hatte ich mich schon ein bisschen in Z1 verknallt. Prompt war die Reaktion meiner Vereinskollegen: „Hol-la, der Bertl baut jetzt künftig Graue Flotte...“ Nein, ich bleibe meinen Modellthemen treu.

Bertl schmiert, Andy organisiert...

Während die Renovierungsarbeiten weiterliefen, bastelten wir an der neuen Idee. Z1 sollte wie geplant die Reise antreten und dann posthum am Lieblingsort des alten Herrn ein paar Ehrenrunden drehen. Mit Lieblingsort war der Eckernförder „Küstenfrieden“ gemeint, ein Hochplateau mit ein paar Bänken und einem größeren Holzkreuz, gegenüber dem Marinestützpunkt.

Andy kümmert sich um alles, Fahrzeug, Unterkunft usw. und hält mir so quasi den Rücken frei, so die Planung. Seit sieben Wochen ist Z1 fast der Mittelpunkt meines Lebens. Zum Glück habe ich eine sehr verständnisvolle Frau und als Vereinsmitglied sind ihr ja Modellbauer Macken auch bekannt.

Mittlerweile wurde der Zerstörer komplett neu verkabelt, mit Beleuchtung und Doppelradar. Nach dem Einbau der Fernsteuerkomponenten, es waren mittlerweile ca. siebzig Arbeitsstunden aufgelaufen, nahte der Zeitpunkt des finalen Funktionstests in meiner Werft. Nur noch drei Tage bis zur Fahrt in den hohen Norden, die Anspannung wuchs. Alles war vorbereitet, die Fernsteuerung wartete auf meine Befehle. Und dann...Warum bewegt sich das obere Radar nicht? Warum glotzt mich Empfänger 2 so saftlos an? Warum bleibt der mittlere Decksaufbau plötzlich dunkel?

Mein Puls beschleunigte, eine fiktive Uhr tickte immer schneller. Zum Glück hatte ich einen Tag als Puffer für eventuelle „Schmerzen“ von Z1 eingeplant, also Durchatmen und Nacharbeiten, denn ich wollte nicht noch einmal einen Wettlauf gegen die Zeit verlieren. Nach einigen Korrekturen nahm ich am nächsten Abend meine mc-24 mit fast zittrigen Händen an mich und bewegte nacheinander „vorsichtig“ die Knüppel und Schalter: „Hurra, alles funktioniert, es ist vollbracht!“ Die ganze Anspannung fiel ab, und jetzt hieß es: Einpa-



Aufregung pur! Die erste Fahrt des Modells findet auf der Ostsee statt



Los geht's auf große Seefahrt



Das Foto von Andys verstorbenem Vater fährt mit, während simultan die Beerdigung erfolgt



Das Fahrbild der Fletcher-Klasse ist sehr ansprechend

Nach erfolgreicher, emotionaler Erstfahrt geht es zurück aufs Trockene



Z1 ist mit umfangreichen Nachtbeleuchtungsmöglichkeiten ausgestattet



Der Autor und Andy beim Aussichtspunkt Küstenfrieden oberhalb der Bucht in Eckernförde



Das Modell beim Begräbnisbaum von Andys Vater



cken und auf alle Eventualitäten vorbereitet sein. Genug Werkzeug dabei, Ersatzteile, Ladegerät, Wathose usw., damit da oben ja nichts schief läuft. Auch mein Schlepper *Odin 8* wird als Sicherungsschiff dabei sein. „Alter Herr, wo immer du auf uns wartest, wir kommen...“

Seine letzte Reise...

Das für die Aktion verfügbare Fahrzeug, ein VW Tiguan, konnte nun beladen werden, besser gesagt wurde erstmal die 2,30 m lange Z1 „hineinoperiert“. Zwischen den Vordersitzen begleitete uns der Bugbereich des Modells wie als Trennwand viele hundert Kilometer. Nebst Schlepper, Ausrüstung und Privatgepäck konnte es dann nachts gegen zwei Uhr losgehen. Nach Ankunft in Eckernförde erkundeten wir den Uferbereich für unsere geplante Aktion und studierten Wind und Wetter. Was machen wir bei starkem Wind, bei stärkerem Wellengang usw.? Das Modell war noch nie im Wasser unterwegs, das Fahrverhalten war gänzlich unbekannt. Irgendwie stand ich bei diesem Projekt so oft „unter Strom“, wie es mir vorher bei meinen zehn eigenen Schiffmodellen nicht bekannt war – der Rest des Tages galt der Erholung.

Nach einer für mich fast schlaflosen Nacht war es endlich soweit, Z1 musste sich beweisen. Am besagten Ufer wurde erst der Schlepper in Bereitschaft gebracht. Falls bei Z1 irgendwas ausfallen sollte, könnte ich notfalls mit einem Schleppzug die Runden drehen. Dann ließen wir nach sorgfältiger Vorbereitung unser Schmuckstück zu Wasser, bestückt mit Bildern des alten Herrn. Währenddessen liefen über mir am Hochplateau „Küstenfrieden“ bzw. beim angrenzenden Begräbniswald die Beisetzungsvorbereitungen. Noch eine halbe Stunde hatte ich Zeit für eine Testfahrt und etwas Choreographie ausprobieren. In meiner Wathose, mit Fernsteuerung, Foto, Handy und Smartphone ausgerüstet, vor mir im Ostseewasser das Modell Zerstörer Z1, diesiges Wetter, der Puls raste...

Langsam bewegte sich das Modell in den seichten Wellen, immer flotter, immer weiter, es war wie im Rausch. Nach genügend Testrunden „legte“ ich Z1 etwas weiter abseits, währenddessen oben im Begräbniswald die Beiset-

zung von Andys Papa stattfand. Diese ganze Konstellation, diese Stimmung ist kaum zu beschreiben. Und vor mir dümpelt brav Z1.

Es ist so weit, ich sehe oben auf dem Plateau die Trauergemeinde, die Drohne des Enkels fliegt nun wie abgesprochen über das Szenario. Seine letzte Reise beginnt, ich bekomme Gänsehaut, während Z1 langsam aus dem Dunst auftaucht und sich majestätisch vorwärts bewegt. Jetzt bin ich Regisseur und Kapitän in einer Person. Z1 zieht langsam mit dem alten Herrn (auf am Modell angebrachten Fotos) vorbei und steuert Richtung offenes Meer. Und das nicht vorhandene Drehbuch wollte es, dass unserem kleinen Zerstörer auch noch ein Marineschiff im Maßstab 1:1 entgegenkam.

Mission erfüllt, Z1 kehrt heim

Z1 kehrte langsam zurück, unsere Mission war erfüllt. Das Modell glänzte dann noch als Mittelpunkt beim anschließenden Familientreffen. Bilder von Z1 am Kreuz des „Küstenfriedens“ sowie am Begräbnisbaum des alten Herrn beendeten die Aktion. Am letzten Tag bei einem Ausflug an die Flensburger Förde konnten wir dann ein bisschen die Seele baumeln lassen.

Nach unserer Rückankunft im Süden verbleibt dieser „Mittelpunkt unserer emotionalen Geschichte“ bei Sohn Andy und wird wohl auch mal auf unseren bayrischen Gewässern unterwegs sein. Ich freue mich darauf!



JETZT ABONNIEREN

... und diese Vorteile genießen

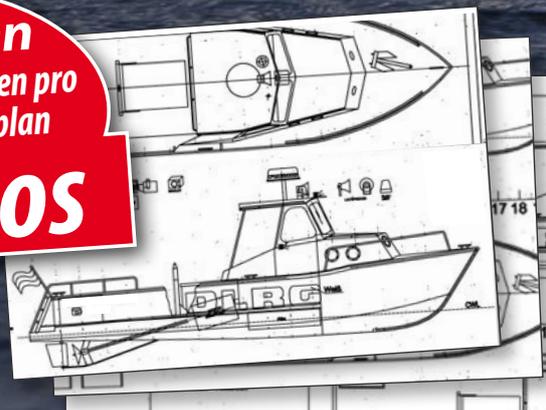
- Keine Ausgabe verpassen
- Lieferung VOR Erstverkaufstag
- Kostenlose Club-Mitgliedschaft:
Laufend neue Artikel-PDFs mit Tipps & Tricks
sowie Rabatt-Aktionen und Einkaufsvorteile
im Wert von über 200,- €

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

BAT-SAFE Schutzkoffer
für LiPo Akkus
im Wert von 59,- €



PRÄMIE 3

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



PRÄMIE 4

VTH-Shop
Gutschein
im Wert von 40,- €



HIER BEQUEM ABONNIEREN

Abo-Varianten:

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

Abo-Konditionen & Laufzeiten: **Reguläres Abo:** Laufzeit mindestens ein Jahr, 12 Ausgaben in D 75,90 €, Ausland 75,90 € (zzgl. 19,90 € Versandkosten). **Prämien-Abo:** 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 € (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. **Flex-Abo:** zahlbar monatlich per Lastschrifteinzug zum aktuellen Coverpreis von D 6,90 €, Ausland 8,70 €, monatlich kündbar, keine Jahresbindung, gratis Lieferung.

ABO-Hotline

Tel.: 07221 - 5087-71

Fax: -33, abo@vth.de

www.vth.de/modellwerft/abo

* nur solange Vorrat reicht

Foto: Andreas Stach

Der Kolonial-Raddampfer »Kongonixe«

Rauch über dem Kongofluss

Die Frerichswerft in Osterholz-Scharmbeck hatte sich bereits vor dem Ersten Weltkrieg einen guten Namen als Hersteller von Seeschiffen erarbeitet. Jährlich wurden zahlreiche Frachtdampfer und Fischereifahrzeuge abgeliefert. Daneben hatte sich die Werft auf den Bau von Heckraddampfern für die Flüsse in Südamerika und Afrika spezialisiert.

1907 wurde die *Kongonixe* hergestellt und es fanden Probefahrten auf der Weser statt. Das Schiff war mit einer Gesamtlänge von 23,75 m recht klein und sollte auf dem Kongo als Frachtschiff eingesetzt werden. Transportiert wurde hauptsächlich Naturkautschuk.

Das Schiff

Das Sprengwerk, die Abstützung des sehr flachen Schiffskörpers, ist wenig ausgeprägt und besteht aus Flacheisen. Dieses Sprengwerk ist notwendig, denn die Lastenverteilung auf einem Heckraddampfer ist ungünstig. Vorn

befindet sich ein schwerer Dampfkessel und hinten sind die Zylinder und das Schaufelrad angeordnet. Der Dampfkessel stammte von einer Lokomobile. Auf dem Kessel war zusätzlich ein Zylinder mit Schwungrad angebracht. So hatte man die Möglichkeit, die Winde mechanisch anzutreiben und z. B. das Schiff über Sandbänke oder durch Stromschnellen zu ziehen. Dampfleitungen führten unter dem Dach entlang zum Heck und zu den Antriebszylindern. Der Abdampf wurde in den Schornstein geführt, um einen künstlichen Zug zu erzeugen. Die *Kongonixe* wurde offenbar nicht mit Holz

betrieben. Neben dem Kessel sind im Plan Öltanks eingezeichnet.

Die Deckshäuser hatten wegen der Sonneneinstrahlung keine offenen Fenster. Die Fenster waren mit Lamellen abgedeckt und auch mit Moskitonetzen gesichert. Hinter dem Mittelbau befand sich der Aufenthaltsort der mitreisenden Eingeborenen. Es gab zwei Toiletten. Ein Winkeleisengestell, das mit Segeltuch bespannt war, war für die Eingeborenen vorgesehen, die Weißen benutzten eine Holzkonstruktion ganz hinten auf dem Oberdeck.

Der Schiffskörper bestand aus sechs Pontons. Vier waren identisch gebaut und bildeten den Mittelteil. Bug- und Hecksektion waren daran angesetzt. So konnte das Fahrzeug zerlegt an den Bestimmungsort gebracht werden. Es wurde dann vor Ort im Wasser zusammengeschaubt.

Der Kongofluss ist erst ab Kinshasa schiffbar, unterhalb verhindern Katarakte den Verkehr und Güter müssen auf einer Umgehungsstraße herangebracht werden. Afrika war lange der dunkle und unbekannteste Kontinent. Die Portugiesen hatten an der Küste Versorgungs- und Militärposten an-

gelegt. Der Zutritt in das Landesinnere war nur durch Wüsten oder Flüsse möglich und sehr gefährlich. Um 1850 erforschte ein britischer Missionar die küstenfernen Regionen des Kongos. Ihm folgte Henry Morgan Stanley, er gewann den belgischen König Leopold II für die Landnahme. Das Land am Fluss wurde den lese- und schreibunkundigen Häuptlingen durch Verträge abgekauft und Zwangsarbeit für die Eingeborenen wurde vereinbart. Dieser „Freistaat“ Kongo war der Privatbesitz des Königs. Er verkaufte Nutzungsrechte an Unternehmer, die ihrerseits Konzessionen vergaben. Die Eingeborenen mussten Kautschuk abliefern. Wenn sie die vorgegebenen Quoten nicht erfüllten, drohten drakonische Strafen. Die Folgen dieser Zwangsarbeit waren Hungersnöte, Entvölkerung und Flucht. Um 1908, der Zeit der *Kongonixe*, wurde auf internationalen Druck das Land zur Kolonie Belgisch Kongo umgewandelt und die Zwangsarbeit verboten. Die Unterdrückung der einheimischen Bevölkerung blieb jedoch bestehen und Belgien bezog weiterhin Kautschuk, Kupfer, Blei, Kaffee, Zink und Diamanten aus dem Land.

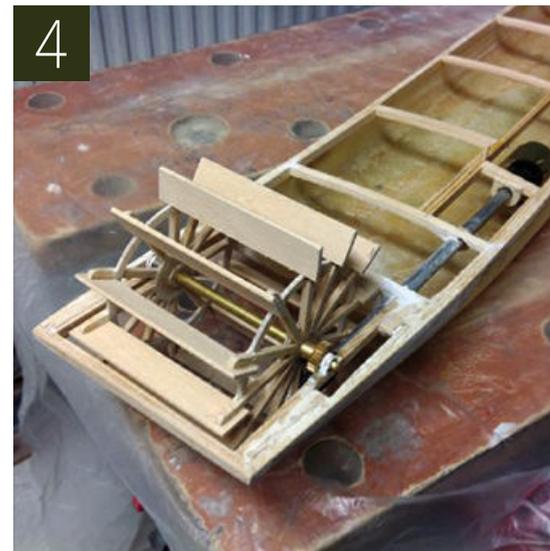
Überlegungen zum Bau eines Fahrmodells

Vor dem Bau eines Fahrmodells sind einige Planungen notwendig. Daraus ergeben sich häufig Änderungen im Aussehen.

Wie sieht es mit der Ruderanlage aus? Ein Heckraddampfer ist schlecht zu steuern. Die Doppelruder liegen vor dem Rad und werden nicht angeströmt. So habe ich in Höhe des Schornsteins ein zweites Ruderservo eingebaut. Beim Fahreinsatz kann ich im Schiffsboden ein Zusatzruder anstecken. Beide Servos sind mit einem Y-Kabel verbunden.

Der Antrieb

Unter dem Heckträger ist eine Welle eingebaut, die in einer Schnecke endet. Diese greift in ein Zahnrad am Schaufelrad ein. Angetrieben wird die Welle von einem Elektromotor mit einer Zahnradreduktion. Die richtige Übersetzung und Zahnradgrößen musste ich herausfinden. (Bild 1)





9

10

11

12

Die *Kongonixe* der Frerichswerft hatte kein Deckhaus. Ich brauche es aber um den Raucherzeuger aufzustellen und um die Akkus sowie den Empfänger unterzubringen. Zugriff habe ich durch den abnehmbaren oberen Teil. Der Raucherzeuger bläst das Dampfdestillat in ein Rohr, das in den Schornstein der Lokomobile mündet.

Der Bau des Modells

Der Rumpf soll aus GFK entstehen, dazu muss ich erst eine Urform herstellen. Der Mittelteil besteht aus vier Mallen, die durch Leisten gestützt werden. Diese Holzkonstruktion wird mit Balsaholzplanken beklebt. Bug- und Heckteile bestehen aus Styrodur und werden mit Baukleber angesetzt (Bild 2). Die Urform bekommt einen Anstrich mit Acrylfarbe als Trennschicht und wird mit Gips überzogen. Diese Gipschale wird nach dem Trocknen abgenommen und mit Acrylfarbe und Wachs als Trennmittel versehen (Bild 3). In dieser Negativform kann nun der GFK-Rumpf laminiert werden. Ich verwende dafür Glasfasergewebe und Polyesterharz. Es werden drei Schichten eingearbeitet und ich arbeite nass in nass. Der Rumpf wird anschließend ausgeschalt und Fehlstellen werden überspachtelt.

Bevor das Deck aufgesetzt werden kann, muss der Antriebsstrang verlegt werden. Auch das Schaufelrad wird hergestellt, um die Funktion zu prüfen. Das Rad wird mit Epoxidharz eingestrichen, um es fest und wasserresistent zu machen. Die Kraftübertragung vom E-Motor zum Schaufelrad klappt recht gut, die Zahnräder verursachen aber Lärm. (Bild 4)

Anschließend wird das Deck geschlossen und auf diesem Deck wird das Oberdeck hergestellt. Frischhaltefolie verhindert eine Verbindung. Durch diese Bauweise kann ich sicher gehen, dass das Oberdeck den gleichen Decksprung und die gleiche Buchtung hat. Es besteht aus Balsaholzleisten und auflaminiertes Glasfaser. Nun werden die Deckshäuser errichtet. Ein wichtiges Element sind die zahlreichen Fensterlamellen. Sie bestehen aus übereinander geklebten Leisten. Diese Deckshäuser waren im Original sehr leichte Konstruktionen, die durch Holzstützen getragen werden. (Bild 5)

Der Dampfkessel besteht aus drei Hauptteilen. Da ist der Stehkessel mit der Feuerbüchse, der Langkessel und die Rauchkammer. Diese Formteile bestehen aus Holz und Pappe. Sie werden zusammengesetzt und mit Alufolie überzogen. In die Folie hatte ich mit dem Rändelrad Nieten eingedrückt. Der Schornstein besteht aus zwei GFK-Rohren, die ich mir mit Stäben verschiedener Stärke hergestellt habe. So wird ein Holzstab mit Frischhaltefolie umhüllt und Glasseide wird angeklebt. Sie wird mit Polyesterharz um den Stab laminiert. Durch die Folie ergibt sich keine Verbindung mit dem Holzstab (Bild 6). Übrigens unterscheidet sich der Kessel einer Lokomobile von dem einer Dampflokomobile dadurch, dass er mit Wasser geflutet ist und in den durchlaufenden Rohren die heißen Gase sowie der Rauch abgeführt werden.

Auf dem Bild 7 sehen wir den Raucherzeuger im Deckshaus und die Verbindung zum Schornstein. Das Gerät hat ein Modellbaukollege in Kleinserie gebaut und es läuft mit 6 Volt. Durch den Ventilator ist die Dampfentwicklung recht gut.

Das Bild 8 zeigt den einen Zylinder, den Kolben und den Schieber. Die Teile laufen nur mit, denn der eigentliche Antrieb erfolgt ja über die Welle mit Schneckenrad. An der Heckwand des hinteren Deckshauses sieht man auch die Verbindung der Doppelruderanlage. Sie ist wie beim Original ausgeführt. Im folgenden Bild 9 ist das Sprengwerk zu sehen. Auf die Platten oben und unten habe ich Niete imitiert. Dafür nehme ich etwas Ponalleim mit der Zahnstocherspitze auf und trage den Leim punktartig auf.

Meine Besatzung besteht wieder aus umgearbeiteten Soldaten von Tamiya im Maßstab 1:35. Zu sehen sind ebenfalls der Herd, die Liegestühle für die weiße Schiffsführung und der Steuerstand.

Im nächsten Bild 10 erkennt man das Beiboot. Da es recht weit oben auf dem Aufbau abgestellt ist, wird ein Kran zum Aussetzen benötigt. Am Heck neben der Toilette befindet sich das Servo für die Doppelruderanlage. Ich habe ihn in einer Kiste versteckt.

Zum Vergleich sehen Sie auf dem Bild 11 zwei weitere Flussfahrzeuge. Das größere Schiff ist ein kanadischer Heckraddampfer (Bericht in MW



02/2010). Das Modell ist durch den hohen Aufbau und den flachen Rumpf recht windanfällig. Obwohl ich ein zusätzliches Bugstrahlruder eingebaut habe, ist der Wendekreis groß. Daneben liegt ein Amazonaspassagierschiff (Bericht in MW 02/2017). Sein Fahrverhalten ist besser, denn es ist mit Schiffsschraube und Kiel ausgestattet. Interessant ist auch der Vergleich mit dem zeitgleichen Flussdampfer vom Murray River (Baubericht in MW 08/2010). Die australische *Tolarno*

(Bild 12) wurde ebenfalls von einer Lokomobile angetrieben. Sie verfügte über Seitenräder, da kaum mit Treibholz zu rechnen war. Sie war mit starken Lampen ausgestattet, um möglichst viele Fahrten machen zu können, solange der Wasserstand des Flusses hoch genug war.

Die *Tolarno* wurde auch als Schleppdampfer eingesetzt, der Rumpf war ein Kompositbau, d. h. die Spanten bestanden aus Stahl und die Beplankung war aus Holz.

Fahrverhalten

Zu Ostern war der Teich eisfrei und die Sonne war auch wieder da. So konnte die erste Ausfahrt stattfinden. Dabei fiel mir auf, dass das Boot nur wenig Freibord hat. Wenn die Jungs mit den Rennbooten auf dem Teich sind, werde ich es nicht einsetzen können. Mitunter traten Motorstörungen auf.

Bei der zweiten Ausfahrt war ich dann sehr zufrieden. Den Empfängerakkupack mit 4 Mignon (AA) hatte ich durch 4 Micro (AAA) ersetzt und das Fahrzeug lag etwas höher. Die Antenne lag vorher im Rumpf und auch in der Nähe des Motors. Nun habe ich das Drahtende an den Mast ganz vorne angelötet und die Störungen sind weg. Die Nixe fährt mit etwas Geräusch, dampft ordentlich und lässt sich mit der Ruderausführung gut steuern. Ich werde den Kongodampfer sicher oft einsetzen. Die Bilder 13 bis 17 zeigen meine Kongonixe bei der Fahrt auf meinem Stammgewässer.

15



16



17



Marine-Ro-Ro-Schiff »Cape Ray«

Dass bereits betagte Großschiffe, wenn diese aus ihrer aktiven Fahrzeit in der Handelsflotte ausscheiden, noch lange nicht zum „Alten Eisen“ gehören, zeigt sich an der amerikanischen *Cape Ray*, welche seit nunmehr 25 Jahren im Dienst der US Navy auf allen Weltmeeren eingesetzt wird. Im April 1977 kam das auf der japanischen Großwerft Kawasaki Heavy Industries Ltd., Sakaide unter der Baunummer 1258 gefertigte Container-Ro-Ro-Schiff unter dem Namen *Seaspeed Asia* für das in Saudi Arabien ansässige Schifffahrtsunternehmen BAHRI in Fahrt. Es war das derzeit größte Ro-Ro-Schiff weltweit.

Im Jahr 1981 erfolgte ein Namenswechsel in *Saudi Makkah*. Unter diesem Namen war das Frachtschiff bis zu seinem Verkauf an die United States Maritime Administration (MARAD) bzw. US Navy im Jahr 1993 in Fahrt. Obwohl das Schiff nach Übergabe an die Amerikaner bereits 26 Jahre alt war, wurde ein Kaufpreis von 24,5 Mio US-\$ gezahlt – im Gegensatz zu den Baukosten, welche bei 25,6 Millionen US-\$ lagen.

Nach Erwerb ließ die US Navy das Schiff bei der Bethlehem-Steel-Werft Sparrows Point in Baltimore / USA für sein neues Aufgabengebiet umbauen. Die *Cape Ray* ist 197,52 m lang und 32,26 m breit, sie ist mit 31.236 BRZ vermessen und kommt bei 22.735 Ton-

nen Tragfähigkeit auf einen Maximaltiefgang von 10,02 m. Das Schiff ist mit einer Heckrampe ausgestattet, über welche rollende Ladung auf 3.600 m Spurlänge im Schiffsinneren gestaut werden kann.

Da auch bei der Marine vermehrt Container zum Einsatz kommen, verfügt die *Cape Ray* über insgesamt 1.315 TEU-Stellplätze.

Für die Geschwindigkeit von knapp 20 Knoten sorgen nach wie vor die beiden Original-Motoren vom Typ Kawasaki 14V52/55A, welche es zusammen auf 20.594 kW Leistung bringen.

Das Foto zeigt die *Cape Ray* am 04. September 2014 bei einem ihrer sehr seltenen Besuchen in Deutschland, wo das Schiff mit chemischen Abfällen syrischer Chemiewaffen im Neustädter Hafen in Bremen eintraf. Hier wurden diese Kampfmittel verladen, um in Munster / Nordheide bei der GEKA in einem Spezialofen vernichtet zu werden. Die *Cape Ray* gehört mit ihren Schwwesterschiffen *Cape Rise* ex *Seaspeed Arabia* und *Cape Race* ex *Seaspeed America* zur Cape-R-Klasse. Alle Schiffe sind Bestandteil der Bereitschaftsflotte und befinden sich nach wie vor noch in Fahrt

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

Anschriften

Werft

Kawasaki Heavy Industries, Kobe / JAP
Internet: www.khi.co.jp

Reederei

United States Government, Washington / USA
Internet: www.usa.gov





Postfach 10 15 00, 33104 Bielefeld, Tel. 0521 36061-10
ModellWerft

Passagier-Ro-Ro-Schiff »Fiesta Mail«

Für den Einsatz im Bereich der Bahamas bestellte das im Jahr 1960 von Kapitän Nathaniel Bruce Tayler gegründete Unternehmen Mail Boat Company Ltd. Nassau in China bei der Tianjin Xinhe Shipyard einen speziell für das Fahrgebiet ausgelegten Neubau. Er ist im August 2008 unter der Baunummer 101 als *Fiesta Mail* an seinen Auftraggeber geliefert und in Fahrt gebracht worden.

Seitdem verkehrt das als Passagier-Ro-Ro-Schiff ausgelegte Fahrzeug zweimal wöchentlich auf der Route zwischen den Bahamas-Häfen Freeport und Nassau sowie dem Hafen Port Everglades in Miami / Florida.

Die 68,63 m lange und 14,70 m breite *Fiesta Mail* ist mit 2.485 BRZ vermessen und erreicht mit 710 Tonnen Tragfähigkeit einen maximalen Tiefgang von 3,50 m.

Neben Containern und Stückgut kann das kleine Schiff auch rollende Ladung übernehmen, welche über die am Heck angeordnete, hochklappbare Laderampe an und von Bord gebracht werden kann. Für die Beförderung

von Passagieren verfügt das Schiff über eine Zulassung für 100 Personen.

Zwei zusammen 3.196 kW erzeugende Anglo-Belgian-Corparation-Motoren vom Typ 8DZC bringen das durch zwei Festpropeller angetriebene Schiff auf eine Geschwindigkeit von 16,3 Knoten.

Die Bauaufsicht und die Klassifizierung der *Fiesta Mail* hat die amerikanische Gesellschaft American Bureau of Shipping übernommen.

Im Internationalen Seeschiffregister ist das Ro-Ro-Schiff unter der Nummer 9266724 eingetragen.

Die Aufnahme zeigt die unter dem Seerufzeichen YJBW9 weltweit erreichbare *Fiesta Mail* am 18.04.2009 bei der Einreise in ihren Heimathafen Nassau / Bahamas.

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

Anschriften

Werft

Tianjin Xinhe Shipbuilding Hwy Industries,
Tianjin / CHN

E-Mail: info@xhsic.com

Web: www.xhsic.com

Reederei

Mailboat Company Ltd., Nassau / BHS

E-Mail: marketing@mailboatbahamas.com

Web: www.mailboatbahamas.com

ModellWerft-Kombi-Abo



Abonnieren Sie zu Ihrer ModellWerft eine zweite Zeitschrift und sparen Sie

25%*

FMT

Regulär

Inland: 70,40 €

Ausland: 90,30 €

Kombi-Abo Angebot

Inland: 52,80 €

Ausland: 72,70 €

Truckmodell

Regulär

Inland: 42,00 €

Ausland: 52,80 €

Kombi-Abo Angebot

Inland: 31,50 €

Ausland: 42,30 €

Maschinen im Modellbau

Regulär

Inland: 42,00 €

Ausland: 52,80 €

Kombi-Abo Angebot

Inland: 31,50 €

Ausland: 42,30 €

* Sie erhalten 25% Rabatt auf die zweite abonnierte Zeitschrift aus unserem Angebot.

Nur auf das reguläre Abo anwendbar. Andere Aboformen sind von diesem Angebot ausgeschlossen.

ABO-Hotline

Tel.: 07221 - 5087-71

Fax: -33, abo@vth.de



www.vth.de/modellwerft/abo

Das Maritime Museum auf Island

Das Rettungsschiff *Óðinn* der isländischen Küstenwache liegt direkt vor dem Museum



Nordisches Juwel

In den Sommerferien zog es uns in den Norden, sehr weit in den Norden. Wir wollten die Faszinationen von Island live erleben und wurden nicht eine Minute enttäuscht. Mit einem gemieteten Wohnmobil erkundeten wir 14 Tage die ganze Insel und legten über 3.000 km zurück. In Reykjavik waren wir gestartet und hier haben wir die Reise wieder beendet. Zum Schluss wollte ich dem Maritimen Museum in der Stadt noch einen Besuch abstatten.

Das Reykjavik Maritime Museum liegt im alten Hafen in der Hauptstadt von Island. Das Museum wurde 2005 gegründet. Es gibt sieben Ausstellungen im Museum, das die isländische maritime Geschichte von den frühen Siedlungen bis zum Ende des 20. Jahrhunderts zeigt.

Geschichtliches

Ein Teil des Museums behandelt die Küstenwache und das Rettungsschiff *Óðinn*, das vor dem Museum im Hafenbecken liegt und mittels Führungen besichtigt werden kann. Das Museum konzentriert sich stark auf die Geschichte der Fischerei in Island. Hier bekommt man einen guten Eindruck von

den ersten Stunden an bis zur heutigen modernen Fischerei.

Diese Ausstellung zeigt die isländische Fischerei an der Wende des 20. Jahrhunderts und stellt realistisch das Leben der isländischen Fischer dar. Im späten 19. Jahrhundert war das Fischen der Küstengewässer in Ruderbooten die häufigste Methode der kommerziellen Fischerei. Diese Zeit wird durch die *Farsæll*, ein Vier-Personen-Ruderboot, das um das Jahr 1900 gebaut wurde, behandelt. Als die Nachfrage nach gesalzenen Fischen während des 19. Jahrhunderts wuchs, wurden größere Schiffe, die weiter rausfahren konnten, häufiger. Die Geschichte der isländischen Fischerei im 20. Jahrhundert ist voller technologischem Fortschritt und neuer Arbeitsmethoden.

Viele Facetten

Die Stadtfischerei ist ebenfalls ein wichtiger Bestandteil der Ausstellung des Museums – von 1947 bis 1991 war das Unternehmen im selben Gebäude wie das Museum angesiedelt.

Meer-Frauen: Dieser Bereich behandelt die isländische Frauen, die auf See arbeiten. Im Juni 2015 feierten die Isländer das 100-jährige Jubiläum des parlamentarischen Stimmrechtes der Frauen. Im Geiste dieser Gelegenheit eröffnete das Maritime Museum eine Ausstellung über isländische Frauen auf See, in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Die Ausstellung bezieht sich auf Frauen, die im Bereich der isländischen Fischerei sowohl in der Vergangenheit als auch in der Neuzeit



Einblicke in die frühesten Epochen der isländischen Fischereigeschichte

teilweise unsichtbar waren. Die Realität ist die, dass ihre Anwesenheit in der Fischerei tatsächlich sehr häufig war. Bei einem gemütlichen Durchgang im überschaubaren Museum bekommt man tolle Modelle aus den verschiedenen Zeitepochen zu Gesicht. Liebhaber der Fischerboote kommen hier voll auf ihre Kosten.

Eine Karte an der Wand demonstriert sehr eindrücklich, wie viele Schiffe zwischen 1828 und 1937 um Island schon verloren gingen und sanken. Es sind 152 Schiffe mit mehr als 12 Tonnen aufgeführt. Auch auf unserer Reise haben wir das eine oder andere Fischerboot entdeckt, das gestrandet ist. Das gehört auf Island mitunter zum Alltagsbild.

Fazit

Ein schönes Museum, das mit seiner beschaulichen Größe schöne Eindrücke vermittelt. Der Besuch hat sich gelohnt und hat mir von einem faszinierenden, wunderschönen Land einen weiteren Eindruck vermittelt. Am Schluss noch eine Anmerkung. Das Museum wird zurzeit renoviert und wird am 08. Juni 2018 wieder seine Tore für die Besucher aus der ganzen Welt öffnen.

Weitere Infos

<http://borgarsogusafn.is/en/reykjavik-maritime-museum>



Ein klassisches isländisches Fischerboot



Die Vitrine verdeutlicht die Funktionsweise der Schleppnetzfischerei

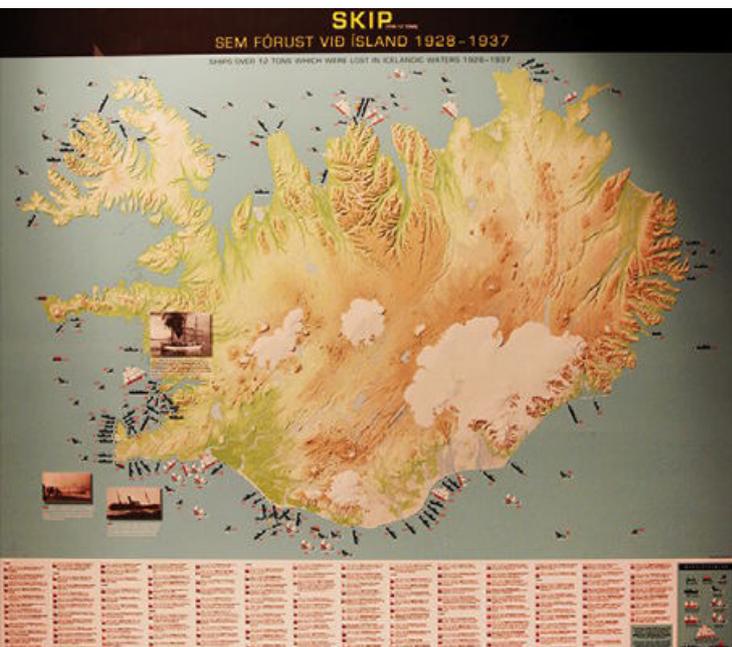
Ein moderner Trawler wie er überall rund um Island zu finden ist



Ein gestrandeter und aufgegebener Fischdampfer

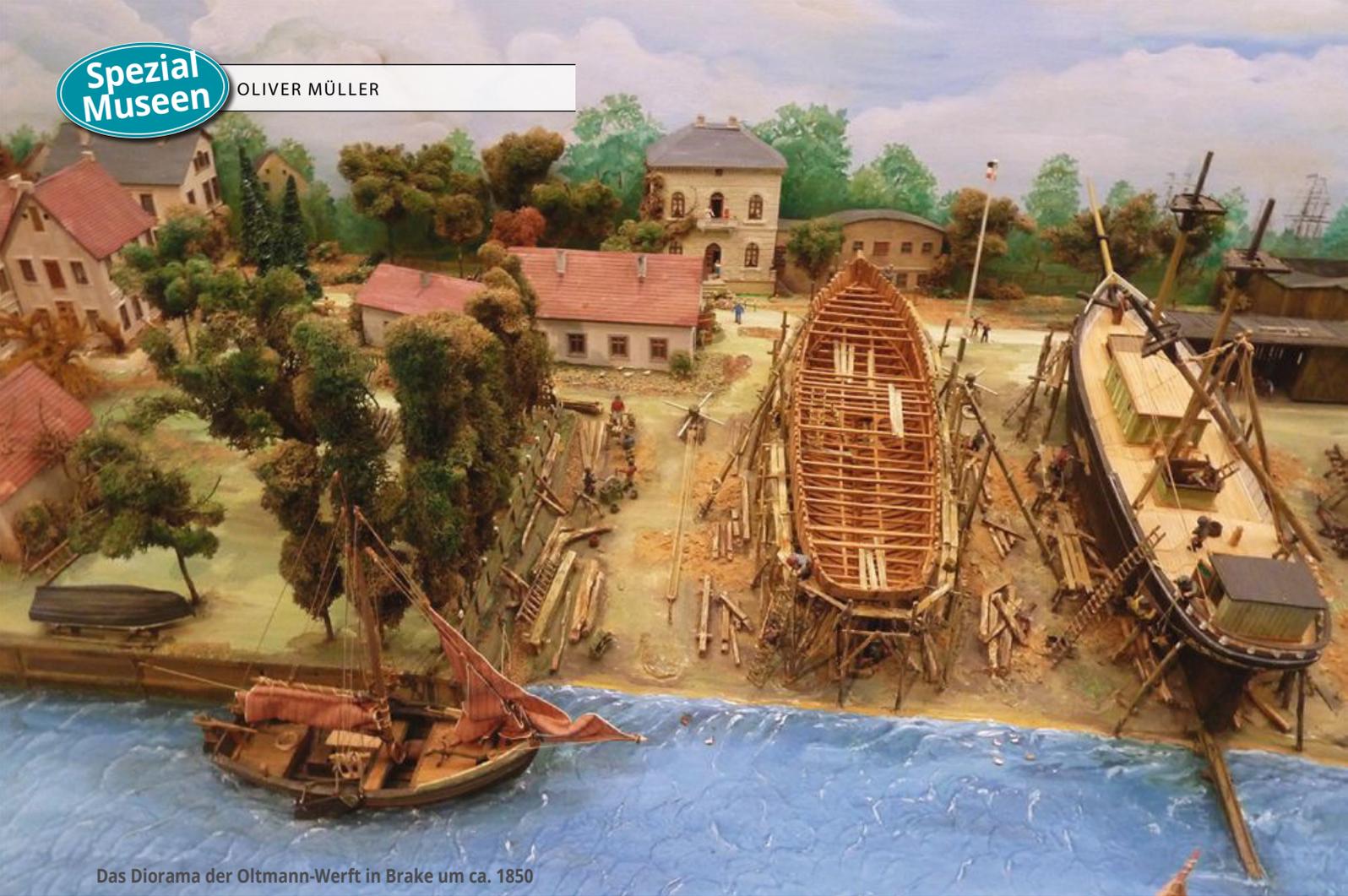


Die Karte gibt einen Überblick über die zahlreichen gesunkenen Fischereifahrzeuge an Islands Küsten



Die Óðinn kann mittels einer geführten Schiffstour besichtigt werden





Das Diorama der Oltmann-Werft in Brake um ca. 1850

Das Schifffahrtsmuseum Unterweser in Brake

„Hand aufs Herz“. Nicht jeder von uns wird den Ortsnamen Brake spontan und genau geographisch zuordnen können. Wer sich auf der Landkarte mit seinem Zeigfinger von Bremen aus auf der Weser Richtung Bremerhaven bewegt, wird auf halbem Wege am westlichen Flussufer fündig. Neben Deutschlands achtgrößtem Hafen beherbergt dieses kleine Städtchen auch das Schifffahrtsmuseum Unterweser.



Eine Welt voller Tradition, Geschichte und Schiffbauhandwerk

Wenn wir dem Faltblatt des Museums Glauben schenken, erwartet uns eine „spannende und abwechslungsreiche Entdeckungsreise in der Welt der Handelsschifffahrt“. Es soll einem die maritime Tradition dieser Region, dem Oldenburger Land, in allen seinen Facetten und die geschichtlichen Kuriositäten vermitteln.

Vorab ist anzumerken, dass das 1960 gegründete Museum aus drei Anlauf-

Der Laderaumsaugbagger Ludwig Franzius diente 24 Jahre zur Fahrwasserunterhaltung auf der Weser

stellen besteht. Dem Stammgebäude, dem *Telegraph*. Dazukommend 1985 das *Haus Borgstede & Becker* und das 2010 mit ins Museumskonzept einbezogene *Haus Elsfleth* in Elsfleth, wenige Kilometer südlich von Brake entfernt. Drei Anlaufstellen, ein Bildungsauftrag.

Das Haus Borgstede & Becker

Es ist die erste Adresse des Museums und nach seinen letzten beiden Eigentümern benannt. 1808 errichtet, repräsentiert es in seiner Bauart den sog.



Das Haus Borgstede & Becker



Freie Nachbildung einer Kommandobrücke. An einem Simulator kann man seine Fähigkeiten als „zukünftiger“ Kapitän prüfen

Packhausstil, das bedeutet Häuser die zu jener Zeit als Kauf-, Lager-, Kontor- und Wohnhaus zugleich genutzt wurden. So ist auch das Betreten dieses Museums eher weniger maritim gestaltet, als man es erwartet. Vielmehr gewährt die im Erdgeschoß untergebrachte Fliesenstube dem Besucher den Einblick in eine Wohnkultur, wie es sich sicherlich nur Wohlsituierte des 19. Jahrhundert leisten konnten. Es empfiehlt sich, seinen Rundgang im Obergeschoß zu beginnen, der Dank eines vorhanden Fahrstuhles auch von den Gästen, die weniger gut zu Fuß sind, leicht erreicht werden kann. Hier taucht man zunächst in die Welt der Bootsbauer ein. Exponate einer Segelmacherei bis hin zu den Kurvenlinealen, wie sie zum Schiffbau, respektive deren Konstruktion eingesetzt wurden, lassen ahnen, mit welcher Beschwerlichkeit jedes Schiff entstand. Von dem Takler der Werft, der damals für das bewegliche Tauwerk (wie das für die Segel) und auch für das feste Tauwerk (für das stehende Gut an Bord) zuständig war, bis zu dem Reepschläger, der langes und dickes Tauwerk auf der sog. Reeperbahn herstellte, werden alle Berufe vorgestellt.

Besonderes Augenmerk verdienen die nautischen Instrumente. Sie lassen ahnen, mit welcher einfachen Handhabung sie dem Kapitän präzise Angaben zur Navigation lieferten. Seefahrt geht auch immer einher mit Kapitänen, die sich besonders profilierten. In Brake war es Konteradmiral Rudolph Bromme, kurz Brommy genannt, der als erster Befehlshaber der Deutschen Flotte durch sein Tun und Handeln Geschichte schrieb und im Museum nochmals auflebt.



Schooner *Nelly* im Maßstab 1:15 als Anschauungsmodell für die Takelung einer Brigg

Sonderausstellungen und Lesungen runden die Arbeit des Museums in diesem Hause ab. Sehr erfreulich ist, dass das auch hier untergebrachte Archiv und die Bibliothek jedem Interessierten zur Verfügung steht.

Telegraph

Das Dasein dieses Museumsgebäudes, welches sprichwörtlich einen Steinwurf vom Haus Borgstede & Becker entfernt liegt, ist an sich schon sehr interessant. Bremer Kaufleute überließen heute wie früher nichts dem Schicksal. Somit bestand auch anno dazumal das Bedürfnis, rechtzeitig über alles informiert zu sein, zu Gunsten eines erfolgreichen Geschäft-



Zahlreiche Schiffsmodelle zeigen die Vielschichtigkeit der Oldenburger Seefahrtsgeschichte

tes. Die Nachricht über einlaufende Schiffe, deren Ladung bis hin zu möglichen Krankheiten an Bord, waren von existenzieller Wichtigkeit. Von 1847 bis 1852 betrieb man daher zwischen Bremerhaven und Bremen eine optische Telegrafienlinie. Alle 10 km wurden die Nachrichten mit einem Fernrohr entgegengenommen und weitergeleitet. Schlechtes Wetter, Nebel oder die Nacht begünstigten nicht die Funktionalität, zumal in dieser Zeitepoche die elektrische Telegrafie Einzug hielt. Übrig geblieben ist das Gebäude aus jener Zeit, 1960 als Museum eröffnet und 2014 modernisiert. Dem Besucher gewährt es Einblicke in die eher bescheidene deutsche Walfanggeschichte. Kleine Exponate und Bilder bestimmen das Gesamtbild, wie das Zusammentreffen von Bremer Walfängern vor Hawaii oder von den Schiffen, die von Brake aus in das Nordpolarmeer fuhren. Aber auch die Gesundheit und die Ernährung an Bord bleiben nicht unerwähnt.



Eine Sammlung von Dioramen, die in ihrer Freizeit von Seeleuten angefertigt wurden



Eine Auswahl von Schiffen, die an der Unterweser gebaut oder eingesetzt wurden

Unter dem Motto „Alles im Kasten“ wird eine kleine Sammlung von Dioramen gezeigt, wie sie gerne von Seeleuten in ihrer Freizeit an Bord gefertigt worden sind, filigrane Kunstwerke aus den Utensilien, wie man sie auf einem Schiff zum Fertigen finden konnte. Sie dienten als Geschenke für die in der Heimat Verbliebenen oder zur Erinnerung an ihr eigenes Seemannsleben. Zahlreiche Kapitänsbilder runden jeden Ausstellungsbereich ab. Kapitänsbilder sind realer und detaillierter gemalt, als die Impressionen, die ein Schiff aus spektakulären Blickwinkeln zeigen. Dem schließen sich eine Vielzahl von Schiffsmo-
dellen der beliebtesten Bootsty-

Das Messschiff *Tide* wurde 1990 gebaut, es wird auf der Außen- und Unterweser eingesetzt



Vielfältige Exponate zum Schiffbau zeichnen das Museum aus

pen der damaligen Epoche an. Halbmodelle aus Edelholz ergänzen diese Sammlung, sie dienten als Vorlage für die Schiffskonstruktion. Die einzelnen Scheiben waren die Grundlage für die Spanten in original Größe. Gerne wurden diese Halbmodelle von der Werft als Präsent dem zukünftigen Eigner geschenkt. Dass auch die Oldenburger Seefahrt von Schicksalsschlägen nicht verschont blieb, soll ebenfalls nicht unerwähnt bleiben. Allein 228 Schiffe gingen zwischen 1879 und 1899 verloren. Dies wird durch zahlreiche Bilder dokumentiert. Letztendlich wird man dem Namen des Hauses gerecht, indem man die Technik der damaligen optischen Telegrafie zur Nachrichtenübermittlung in den oberen Räumlichkeiten bestaunen kann.

Haus Elsfleth

Aus der einstigen Hinterlassenschaft eines bekannten Elsflether Arztes erwarb ein bekannter Reeder und Kapitän Elsfleths das Gebäude – mit der Absicht, in dieser Villa ein Museum unterzubringen, das sich der heimatischen Seefahrt annimmt. Diese gute Tat wurde 2010 umgesetzt. Seitdem hat der Besucher die Möglichkeit, in die Welt der Schifffahrtsunternehmen, der Reedereien und des Schiffbaus des 20. Jahrhunderts entlang der Weser einzutauchen. Dem kommt man insofern nach, indem man sich in die Atmosphäre eines Reedereibüros begibt und dort über die bedeutendsten noch arbeitenden oder auch nicht mehr existieren

Schifffahrtsunternehmen aus dem Oldenburger Land informiert wird. Weil die Ortschaft Elsfleth Heimat der größten Schifffahrtsschule Deutschlands ist, lag es nahe, sich auch diesem Bereich zu widmen. Um das Flair der seefahrerischen Ausbildung schnuppern zu können, kann man auf dem spartanischen Nachbau einer Kommando-
brücke selbst an einem Simulator sein seemännisches Geschick ausprobieren. Die nautische Navigation steht des weiteren im Fokus der Präsentation. Auch in diesem Hause gilt das Motto: „Ein Schifffahrtsmuseum ohne Schiffsmo-
delle ist kein Schifffahrtsmuseum“. Dem wird durch eine Vielzahl von Arbeitsschiffen Rechnung getragen, wie sie an der deutschen Küsten im Einsatz sind oder waren. Aber es werden nicht nur große Schiffe gebaut. So kann man sich zu guter Letzt über die notwendigen handwerklichen Fähigkeiten informieren, wie sie beim Bau einer kleinen Jolle von Nöten sind.

Fazit

Wer ein Liebhaber von alter Schifffahrtsgeschichte ist, Modelle von historischen und neuzeitlichen Schiffen würdigt, nebenbei ein Herz für das Handwerk hat, der wird nicht enttäuscht, dieses Museum und seine Gebäude zu besuchen. Dank Modernisierung und Neugestaltung aller drei Häuser werden Historisches und die näherliegende Zeitgeschichte einprägsam und interessant vermittelt. Ich empfehle die Homepage des Museums, die sehr ausführlich informiert und gleichsam Lust auf einen persönlichen Besuch in Brake macht:

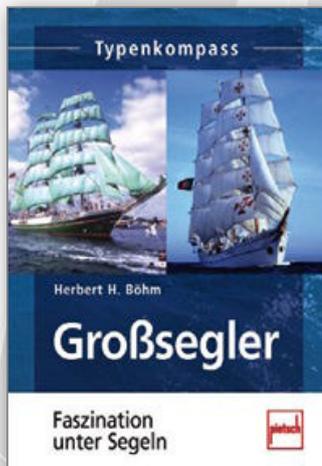
www.schifffahrtsmuseum-brake.de

Öffnungszeiten

April bis Oktober	Dienstag bis Sonntag von 10 bis 17 Uhr
November bis März	Dienstag bis Samstag von 11 bis 17 Uhr, Sonntag ab 10 Uhr geöffnet
Eintritt:	4,- € pro Haus 8,- € Kombikarte

Geschichte erleben ...

Typenkompassse



Typenkompass
Großsegler
ArtNr: 6109067
Preis: 12,00 €



Typenkompass
Kreuzfahrtschiffe
ArtNr: 6109071
Preis: 12,00 €



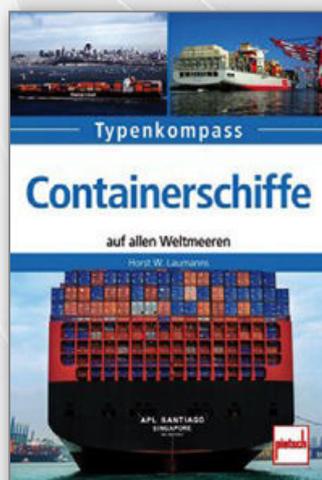
Typenkompass
Moderne Eisbrecher
ArtNr: 6109075
Preis: 12,00 €



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



Die MS Bleichen an ihrem Liegeplatz im Hamburger Hansahafen. Das Schiff ist Baujahr 1958 und Deutschlands neuester Museumsdampfer

Deutschlands neuestes Museumsschiff

Premierenfahrt mit der »MS Bleichen«

Samstag, 21. April 2018 – dieses Datum war eines, dem die Fans der nostalgischen Frachtschiffe lange entgegenfieberten. Der Grund: An diesem Tag fand die erste offizielle Besucherfahrt für „Otto Normalverbraucher“ mit der MS *Bleichen* statt, die seit 2007 restauriert wurde.

Auch wir, mein Modellbaufreund Axel und ich, ergatterten ein Ticket hierfür. Zunächst zögerten wir noch einen Moment mit der Bestellung der Karten, denn mit einem Preis von 139,- Euro schienen diese auf den ersten Blick nicht unbedingt günstig. Ich möchte jedoch vorwegnehmen, dass die Tour und der wunderschöne Tag auf der *Bleichen* jeden Cent hiervon wert waren.

Los geht's

Zuerst hieß es für uns um zwei Uhr morgens von Nürnberg nach Hamburg aufzubrechen, um rechtzeitig um 9 Uhr am Schiff zu sein. Also eine ziemlich lange Tour, wenn es danach noch direkt wieder nach Hause geht.

In Hamburg angekommen, empfing man uns freundlich und sehr familiär – die Einweiserinnen am Parkplatz, das Personal beim Boarding und auch die Crew an Bord. Allen merkte man die Freude über die *Bleichen*-Premiere an. Mit norddeutscher Gelassenheit wurden also unsere Bordkarten geprüft. An Bord waren bereits einige Leute vor uns. Insgesamt dürften es um die 200 Passagiere gewesen sein, die auf der etwa siebenstündigen Elbtour ihre Freude hatten.

Pünktlich um 10 Uhr legte die *Bleichen* dann am Schuppen 50 ab. Langsam ging es durch die Kanäle des Hamburger Hafens in Richtung Elbe und vorbei an den Landungsbrücken und den Docks von Blohm & Voss. Hier lagen frisch eingedockt die Passagierschiffe *Brilliance of the Seas* und *MS Albatros* kurz vor der Fertigstellung der Überholungsarbeiten. Ebenso das große Containerschiff *Cap San Marco*, die Dauerbaustelle der 125er-Klasse der Deutschen Marine und das Frachtschiff *Bright Sky*.

Mit gemütlichem Tempo schob sich die *Bleichen* elbabwärts, vorbei an den schönen Ufern von Blankenese, wo auch der Hafенlotse von Bord ging. Bei strahlendem Sonnenschein passierten wir die Airbus-Werke und tuckerten weiter dem Strom entlang bis kurz

hinter dem stillgelegten Atomkraftwerk Stade. Diese Zeit der Fahrt konnten wir für ein kurzes Frühstück an Bord nutzen. Im Laderaum waren bereits belegte Brötchen und Kaffee vorbereitet. Frisch gestärkt war auch rasch die Zeit für unsere Führung durch den Maschinenraum gekommen. Die Hauptmaschine, ein 8-Zylinder-Dieselmotor der Marke Klöckner-Humboldt-Deutz, wurde in fünf Jahren Arbeit aufwendig restauriert. Sie stammt noch aus dem Jahr 1958, technisch wurde jedoch den Ausführungen der Crew nach jede Schraube, jeder Kolben und was sonst noch für einen zuverlässig laufenden Schiffsdiesel nötig ist, erneuert. Mit 1.800 PS bringt er die Bleichen auf eine Geschwindigkeit von 12 Knoten. Und auch sonst sah alles, was zur Technik gehörte, „wie neu“ aus. Ebenfalls im Maschinenraum befinden sich drei 8-Zylinder-Dieselmotoren, die ebenfalls von der Firma Deutz stammen und jeweils 120 PS leisten.

Seefahrerstolz

Der Crew merkte man freudig an, wie stolz alle auf ihr Schiff sind. Alle Fragen wurden bereitwillig beantwortet, auch wurden viele Informationen und Geschichten von der Überholung der Teile erzählt. Weiter ging die Führung zum Ladegeschirr und den großen Ladewinden des alten Holzfrachters bis hin zum Heck des Frachters – dem Lieblingsplatz der meisten Besatzungsmitglieder aufgrund des Windschattens hinter dem Aufbau.

Technisch also gesättigt kam auch das leibliche Wohl nicht zu kurz. Mittags gab es ein warmes Menü und nachmittags Kaffee und Kuchen. Alles schmeckte ausgezeichnet und auch alle alkoholfreien Getränke waren kostenfrei. Insofern hatten wir den kompletten Tag über kein Geld für Verpflegung gebraucht und ich habe es als äußerst angenehm empfunden, dass man nicht an jeder Ecke den Geldbeutel zücken musste.

Inzwischen befand sich die *Bleichen* auf dem Rückweg in die Hafeneinfahrt von Hamburg. Eine erfreuliche Besonderheit auf der Hafentour war der Abstecher an den Terminal Waltershof und den Köhlbrand. Dieser Bereich des Hafens wird nicht von den normalen Hafentourfahrten Hamburgs abgedeckt



Die *Bleichen* vor ihrer Restaurierung, aufgenommen im Jahr 2008 (Foto: Wusel 007, CC BY-SA 3.0)



Schlange stehen beim Boarding – die Vorfreude steigt



Die Stimmung an Bord der *Bleichen* auf ihrer Premierenfahrt war bestens



Blick auf das Vorschiff der *Bleichen*



Die *Cap San Marco* der Hamburg Süd Reederei stammt aus dem Jahr 2013, der Containerriese ist 333 m lang



Der Kreuzfahrtsklassiker *MS Albatros* wird bei Blohm & Voss gewartet und renoviert



Im Laderaum wurde für die Gäste der Tagesfahrt ein Buffet aufgebaut



Selbsterklärendes Warnschild im Maschinenraum



Der 8-Zylinder-Schiffsdieselmotor von Klöckner-Humboldt-Deutz aus dem Jahr 1958 wurde innerhalb von fünf Jahren komplett restauriert



und war daher für die meisten der Passagiere von der Elbe aus unbekannt. Auch die Köhlbrandbrücke von unten haben wohl die wenigsten schon gesehen, wobei der Blick von oben natürlich der schönere ist.

Der Hafentotse war längst wieder an Bord gekommen. Und auch einen „großen Pott“ bekamen dann alle noch zu sehen, als die *Bleichen* den 366 Meter langen Containerfrachter *CGA CGM Magellan* passieren ließ.

Gegen 17 Uhr erreichten wir dann wieder den Liegeplatz der *Bleichen* am Schuppen 50. Hilfe beim Rückwärtseinparken gab es vom Schlepper *Zyklon*, der an der Steuerbordseite der *Bleichen* fest machte und das nicht vorhandene Bugstrahlruder mit Bravour ersetzte.

Fazit

Premierenfahrt gelungen – so lautet mein Fazit für eine wunderschöne und wirklich besondere Schiffstour auf der Elbe. Organisation, Gastfreundschaft und Enthusiasmus aller Crewmitglieder ließen den Tag an Bord der *Bleichen* zu einem echten Erlebnis werden, an das wir noch lange und gerne zurückdenken werden. Vielen Dank allen Verantwortlichen hierfür!

Wissenswertes

Die *MS Bleichen* kann täglich außer montags in der Sommersaison zwischen Ostern und Ende Oktober im Hansahafen Hamburg, Schuppen 50, besichtigt werden. Besucher des Hafenumuseums haben freien Eintritt. Führungen können vorab vereinbart werden. Weitere Informationen gibt es auf www.msbleichen.de.



Es geht elbabwärts Richtung Elbmündung und Nordsee



Der Mega-Containerfrachter *CGA CGM Magellan* mit einer Länge von 366 m zählt zu den größten Schiffen überhaupt

Jetzt Mitglied werden!

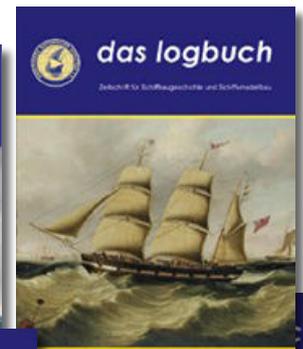


Historischer Schiffbau. Schiffahrts- und Schiffbaugeschichte. Modellbau.

Seit 1964 erscheint die Zeitschrift DAS LOGBUCH und wird kostenlos an die Mitglieder des Arbeitskreises historischer Schiffbau e.V. abgegeben, d.h., der Verkaufspreis ist durch den Mitgliedsbeitrag abgegolten.

Die Zeitschrift versucht das zu bringen, was über den Rahmen der ausschließlich am Praktischen interessierten Modellbauer hinausgeht. In Fachaufsätzen stellen Mitglieder oder Gastautoren ihre Forschungsarbeit, ggf. verbunden mit ihrem Modellbau, vor. Hauptthemen sind: Hintergrundmaterial zur Schiffbaugeschichte, zu Schiffstypen und einzelnen Schiffen sowie technologischen Spezialproblemen.

Sonderdrucke ergänzen das Angebot.
Weitere Informationen auf unserer Homepage
www.arbeitskreis-historischer-schiffbau.de



Anzeige



Der Hafenslotse kommt an Bord, das Lotsenboot *Lotse 1* macht sich auf der Höhe des Airbus-Werkes wieder auf den Weg



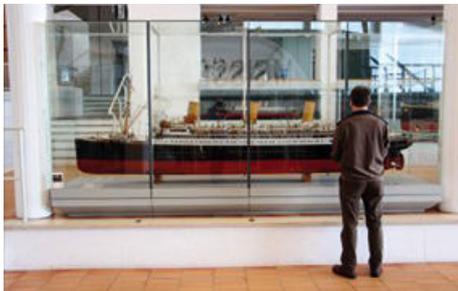
Der Schlepper *Zyklon* hilft beim Rückwärtseinparken am Liegeplatz beim Schuppen 50

Für Modellbauer immer ein lohnendes Ziel

Das Deutsche Schifffahrtsmuseum Bremerhaven



Die Bark *Seute Deern* ist eines der zahlreichen Außenexponate und ein Wahrzeichen von Bremerhaven



Eindrucksvolle Schiffsmodelle in den Räumen des Deutschen Schifffahrtsmuseums

Bremerhaven ist ja an sich schon immer ein lohnendes Ziel für den Schiffsliebhaber. Der aktive Hafengebiete mit verschiedensten Umschlagarten ist wirklich sehenswert. Und das hier beheimatete Schifffahrtsmuseum fügt sich dabei nahtlos ein. Mit vielen Museumsschiffen im Außenbereich, darunter berühmte Einheiten wie dem Hochseeschlepper *Seefalke* und dem Walfangschiff *Rau IX*. Alles zu besichtigen. Ein sehenswertes externes Ausstellungsstück ist das U-Boot *Wilhelm Bauer*, welches ebenfalls vor dem Museum festgemacht ist. Da zurzeit umfangreiche Baumaßnahmen an den Museumsgebäuden stattfinden ist der Gebäudebereich nur eingeschränkt zu besichtigen.

Wissenwertes

Eintritt: Erwachsene 4,- Euro, Ermäßigt (Senioren, Kinder, Schüler, Studenten) 2,50 Euro

Öffnungszeiten: Täglich von 10 bis 18 Uhr

Adresse: Hans-Scharoun-Platz 1, 27568 Bremerhaven

Tel.: 0471 482070

Internet: www.dsm.museum

Marine live

Das Deutsche Marinemuseum Wilhelmshaven

In Wilhelmshaven am Jadebusen finden wir das Marinemuseum. Hier schlägt das Herz jedes Freundes der grauen Schiffe höher. Wilhelmshaven war schon immer ein wichtiger Standort der Deutschen Marine und so lag es nahe, gerade hier ein wichtiges Museum für die Marinegeschichte unseres Landes einzurichten. Vor allem die schwimmenden Exponate sind im wahrsten Sinn herausragend. Denn das Größte, der Lenkwaffenzerstörer *Mölders*, überragt alles und ist schon von weitem zu sehen. Mit einer Länge von 134,5 Metern ist das Schiff, welches 1966 in den USA gebaut wurde, auch ein großer Brocken. Aber die anderen, in seinem Schatten festgemachten Marineschiffe sind ebenfalls sehenswert. Das Minenjagdboot *Weilheim* sowie das Schnellboot *Gepard* sind komplett begehbar und zu erkunden. Das aufgebockte U-Boot *U-10* lässt sich ebenfalls besichtigen.

In der Dauerausstellung in den Museumsgebäuden finden wir Exponate zur Marinegeschichte des 19. Jahrhunderts, des 2. Weltkriegs und der Neuzeit. Sehr gut beschrieben und präsentiert. Die Schiffsmodelle hier sind teilweise wirklich bemerkenswert.

Wissenwertes

Eintritt: Erwachsene 11,50 Euro, Kinder (6–14 Jahre) 5,- Euro

Öffnungszeiten: Das Museum ist täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet

Adresse: Südstrand 125, 26382 Wilhelmshaven

Tel.: 04421 400840

Internet: www.marinemuseum.de



Der bei Bath Ironworks in Maine gebaute Lenkwaffenzerstörer *Mölders* ist das größte in Deutschland ausgestellte Marineschiff



◀ Das Schnellboot *Gepard* vom Typ 143A ist das jüngste Exponat, das seit Sommer 2016 besichtigt werden kann

Deutschlands größtes schwimmendes Museum

Das Schifffahrtsmuseum Rostock

Im Rostocker IGA Park, der bei einer Gartenbauausstellung 2003 entstand, befindet sich am Ufer der Warnow ein festgemachtes Stück ostdeutscher Schifffahrtsgeschichte. Die *Dresden*, ein Frachtschiff des Typs *Frieden*, ist ein Zeitzeuge der DDR. Mit diesem Schiff wollte die Handelsflotte Erfolge verbuchen. Mittlerweile hat dieser schicke Frachter, mit immerhin 157 Metern Länge, eine vollständig andere Nutzung. Seit 1970 wird darauf alles Erdenkliche zu den Themen See- und Schifffahrt gezeigt. Sehr gute Schiffsmodelle in allen Maßstäben sind da für uns Schiffsmodellbauer natürlich an erster Stelle genannt. Aber auch die anderen Bereiche sind wirklich sehenswert. Und natürlich das Schiff selbst ist schon den Besuchern wert. Ein schöner Zeitzeuge der 50er und 60er Jahre. Im Außengelände vor der *Dresden* gibt es dann noch zusätzlich einiges an Originalen zu sehen.

Wissenswertes

Eintritt: Erwachsene 4,- Euro, Kinder (7 bis 14 Jahre) 2,50 Euro

Öffnungszeiten: Dienstag bis Sonntag von 10 bis 18 Uhr geöffnet

Adresse: Schmarl Dorf 40, 18106 Rostock

Tel.: 0381 12831364

Internet: www.schifffahrtsmuseum-rostock.de

Das Museumschiff *Dresden* ist ein Zeitzeuge der DDR-Geschichte



Im Inneren sind jede Menge Schiffsmodelle zu besichtigen

Eine riesige Modellvielfalt

Das Internationale Maritime Museum in Hamburg

Wer möglichst viele Schiffsmodelle aus den unterschiedlichsten Epochen sehen möchte, der ist im Internationalen Maritimen Museum in Hamburg genau richtig. Federführend bei der Konzeption dieses europaweit wohl einzigartigen Museums war der Journalist und langjährige Vorstandsvorsitzende des Axel-Springer-Verlages Peter Tamm, der über viele Jahrzehnte die weltweit größte Sammlung von Schiffsmodellen zusammengetragen hat. Das Museum wurde im Juni 2008 im Kaispeicher B eröffnet, dem ältesten erhaltenen Gebäude der Hamburger Speicherstadt. Auf insgesamt zehn Stockwerken warten sage und schreibe rund 25.000 Miniaturschiffe im gängigen Sammlermaßstab 1:1250 und 900 Modelle im Maßstab 1:100 auf die Besucher. Dazu kommen 120.000 Bücher, 50.000 Konstruktionspläne und ca. 5.000 Bilder. Das Museum wird abgerundet durch eine Bibliothek und ein Schau-Depot im Heinemann-Speicher in unmittelbarer Nachbarschaft. Neben den Modellen gibt es auch einige größere Unikate wie beispielsweise den siebeneinhalb Meter langen Nachbau der *James Caird II*, deren Original als Rettungsboot der berühmten *Endurance* von Ernest Shackleton diente. Wer einmal auf der (simulierten) Brücke eines großen Frachters stehen möchte, der kann dies in dem von Hapag-Lloyd gestellten Schifffahrtsimulator tun.

Wissenswertes

Eintritt: Erwachsene 13,- Euro, Ermäßigt (Rentner, Schüler, Studenten) 9,50 Euro.

Öffnungszeiten: Täglich von 10 bis 18 Uhr

Adresse: Kaispeicher B, Koreastraße 1, 20457 Hamburg

Tel.: 040 300 92 300

Internet: www.imm-hamburg.de

Das Internationale Maritime Museum in Hamburg verfügt über eine schier unglaubliche Menge an Schiffsmodellen ▶



Maritime Schätze in der Pfalz

Das Technik-Museum Speyer

Was haben ein U-Boot der Bundesmarine, das Hausboot der Kelly Family und ein Hochsee-Seenotrettungskreuzer gemeinsam? Ganz einfach, sie haben ihre letzte Ruhestätte gut 700 km von den deutschen Küsten entfernt im beschaulichen Speyer am Rhein gefunden. Dort zählen die drei Schiffe – neben jeder Menge weiterer Technikhighlights aus den Flug-, Raumfahrt- und Autobereichen – mit zu den bedeutendsten Ausstellungsstücken des Technik-Museums. Das Museum, das seit den frühen 90er Jahren zu einem zentralen Anlaufpunkt für Technikfans zählt, wird von einem gemeinnützigen Verein mit über 2.000 Mitgliedern getragen. Das Museumsgelände befindet sich auf einem Grundstück, auf dem während des Ersten Weltkriegs die Pfalz-Flugzeugwerke untergebracht waren und das nach dem Zweiten Weltkrieg bis 1984 eine französische Kaserne war.

Das U-Boot U-9 vom Typ 205 der Bundesmarine ist komplett begehbar und befindet sich in solch einem guten Zustand, dass man glauben könnte, die Mannschaft hat es gerade eben verlassen. Der 2007 außer Dienst gestellte Seenotrettungskreuzer *John T. Essberger* ist mit einer Länge von 44 Metern die größte in Deutschland zu besichtigende Einheit der DGzRS, die auch durch den spektakulären Transport über den Rhein auf eigenem Kiel und ab Duisburg per Ponton bundesweit Bekanntheit erreichte. Ein absoluter Höhepunkt ist auch das 34 Meter lange Hausboot der Kelly Family, das auf einem Binnenschiff von 1923 basiert. Seit 2014 kann der Rheinschlepper *Glarus* auf dem Außengelände des Museums besichtigt werden und seit 2016 zählt ein ehemaliges auf dem Rhein stationiertes Feuerlöschboot zu den neuesten Exponaten des Museums. Das Technik-Museum wird abgerundet durch eine Sammlung hochinteressanter Marineausstellungsstücke in einer eigenen Abteilung, darunter auch mehrere Kleinstunterseeboote und Torpedowaffen.



Die *John T. Essberger* ist der größte in Deutschland als Museumsschiff ausgestellte Seenotrettungskreuzer

Wissenswertes

Eintritt: Erwachsene 16,- Euro, Kinder (5 bis 14 Jahre) 13,- Euro

Öffnungszeiten: Täglich von 9 bis 18 Uhr

Adresse: Am Technik Museum 1, 67346 Speyer

Tel.: 06232 67080

Internet: <https://speyer.technik-museum.de>

Blick vom Seenotkreuzer
auf den Aufgang zum U-Boot

U-9 ▶



Schiffsmuseen und Museumsschiffe – eine Übersicht

In der nachfolgenden Auflistung haben wir die interessantesten Schiffsmuseen und Museumsschiffe in Deutschland, Österreich, der Schweiz und den Niederlanden für Sie aufgelistet. Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei der Erkundung der unterschiedlichsten Museen!

PLZ/Ort	Name	Homepage	Telefon
Deutschland			
10405 Berlin	U-Boot U 461	http://www.u-461.de/www.u-461.de	030 44033399
10963 Berlin-Kreuzberg	Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin	http://sdtb.de/technikmuseum/startseite	030 902540
18106 Rostock	Schiffahrtsmuseum Rostock	https://www.schiffahrtsmuseum-rostock.de	03 81 12831364
18439 Stralsund	Bark Gorch Fock	http://gorchfock1.de	3831 666520
18546 Sassnitz	U-Boot Otus	http://www.hms-otus.com/germanpage/indexgerman.php	038392 677888
20359 Hamburg	Bark Rickmer Rickmers	http://www.rickmer-rickmers.de	040 3195959
20359 Hamburg	U-Boot U 434	http://www.u-434.de	040 32004943
20457 Hamburg	Int. Maritimes Museum Hamburg	http://www.imm-hamburg.de	040 30092300
20457 Hamburg	Feuerschiff Elbe 1	https://www.hafenmuseum-hamburg.de/de/home	040 73091184
20457 Hamburg	Stückgutfrachter Bleichen	http://www.msbleichen.de	040 370030
20459 Hamburg	Frachtschiff Cap San Diego	http://www.capsandiego.de	040 364209

PLZ/Ort	Name	Homepage	Telefon
21481 Lauenburg/Elbe	Elbschiffahrtsmuseum Lauenburg	http://www.elbschiffahrtsmuseum.de	04153 5909219
22525 Hamburg	Eisbrecher Stettin	http://www.dampf-eisbrecher-stettin.de	040 56194950
22763 Hamburg	Museumshafen Oevelgönne	https://www.museumshafen-oevelgoenne.de	040 41912761
23560 Lübeck	Viermastbark Passat	http://passatafen.luebeck.de/passat	0451 1225202
23769 Fehmarn/OT Burg	U11 U-Boot-Museum Fehmarn	http://www.ostsee-u-boot.de/?area=home	04371 8891055
24103 Kiel	Schiffahrtsmuseum Kiel - Fischhalle	https://www.kiel.de	0431 9013428
24106 Kiel	Maschinenmuseum Kiel-Wik	http://www.maschinenmuseum-kiel-wik.de	0431 5943450
24235 Laboe	U-Boot Museum U-995	https://deutscher-marinebund.de/marine-ehrenmal-u-995/marine-ehrenmal	04343 49484962
24937 Flensburg	Yachting Heritage Centre e.V.	http://www.yachtingheritagecentre.com	0461 31803063
25813 Husum	Schiffahrtsmuseum Nordfriesland	http://www.schiffahrtsmuseum-nf.de	04841 5257
26382 Wilhelmshaven	Deutsches Marinemuseum Wilhelmshaven	http://www.marinemuseum.de	04421 400840
26721 Emden	Seenotkreuzer Georg Breusing	http://www.georg-breusing.de	04921 20541
26721 Ratsdelft	Feuerschiff „Amrumbank/Deutsche Bucht“ e.V.	http://www.amrumbank.de/jupgrade	04921 23285
27474 Cuxhaven	Feuerschiff Elbe 1	http://feuerschiff-elbe1.de/aktuelles	04721 731010
27568 Bremerhaven	Deutsches Schiffahrtsmuseum	http://www.dsm.museum	0471 482070
27568 Bremerhaven	U-Boot Wilhelm Bauer	http://u-boot-wilhelm-bauer.de/de	0471 4820710
27570 Bremerhaven	Historisches Museum Bremerhaven	http://www.historisches-museum-bremerhaven.de	0471 308160
28759 Bremen	Vollschiff Schulschiff Deutschland	http://www.schulschiff-deutschland.de	0421 6587373
46446 Emmerich am Rhein	Rheinmuseum	http://www.emmerich.de/de/inhalt/rheinmuseum	028 227 1900
47119 Duisburg	Binnenschiffahrtsmuseum Duisburg	http://www.binnenschiffahrtsmuseum.de	0203 8088940
56077 Koblenz	Rhein-Museum Koblenz e.V.	http://www.rhein-museum.de	0261 703450
63654 Büdingen	Modellbauclub Büdingen e.V.	http://www.modellbauclub-buedingen.de/Impressum.html	06042 9538321
67346 Speyer	Technik-Museum Speyer	https://speyer.technik-museum.de/de/marine	06232 67080
80538 München	Deutsches Museum	http://www.deutsches-museum.de	089 2179333
88079 Kressbronn am Bodensee	Museum „Historische Schiffsmodelle“	http://www.historische-schiffsmodelle.com	07543 547460
93047 Regensburg	Donau Schiffahrts-Museum Regensburg	http://donau-schiffahrtsmuseum-regensburg.de	0941 5075888
97896 Freudenberg	Die Schiffsmodellsammlung im Amtshaus	https://www.freudenberg-main.de/index.php?id=166	09375 92000

Niederlande

1781 AA Den Helder	Marine Museum	http://www.marinemuseum.nl/de/in-het-museum/historische-schepen	0031 223657534
3007 JA, Rotterdam	MLV Castor (A810)	http://mlv-castor.nl	0031 650232320
3072 AM Rotterdam	SS Rotterdam	https://ssrotterdam.com	0031 102973090
3131AG Vlaardingen	Zeillogger Balder	http://www.zeilloggerbalder.nl	0031 104753235
3143 BB Maassluis	Hudson	http://www.museumschiphudson.com	0031 0650128159
3221 BA Hellevoetsluis	Lichtship Noord Hinder (#12)	https://www.noordhinder.nl/en	0031 65 7575 792
3221 CC Hellevoetsluis	HNLMS Buffel	https://debuffel.nl	0031 630494685
3233 ZH Oostvoorne	Deep-sea Tug Elbe	http://www.zeesleperelbe.nl/en/contact	0031 651562210
4385 KB Vlissingen	HNLMS Mercur (A856)	http://www.museumschip-mercur.nl	-
8861 AM Harlingen	Seeschlepper Holland	http://www.zeesleperbootholland.nl/nl-NL/21/contact.html	0031 0517433848
8862 AA, Harlingen	HNLMS Sittard (M830)	http://www.zkharlingen.nl	0031 64 764675

Österreich

3620 Spitz	Schiffahrtsmuseum Spitz	http://www.schiffahrtsmuseum-spitz.at	0043 (0)2713 2246
1030 Wien	Heeresgeschichtliches Museum	https://www.hgm.at/ausstellungen/permanente-ausstellungen	0043 1795610
4651 Stadl-Paura	Schiffleutmuseum	https://www.oemuseumsverbund.at/museum/36-schiffleutmuseum	0043 (0)72452801117

Schweiz

8280 Kreuzlingen	Seemuseum	https://www.museums.ch/org/de/Seemuseum	0041 (0)71 688 52 42
4019 Basel	Ausstellung Verkehrsdrehscheibe Schweiz	http://www.verkehrsdrehscheibe.ch	0041 616314261
4057 Basel	Schiffsmuseum Basel GmbH	http://www.schiffsmuseum.ch	-
6006 Luzern	Verkehrshaus der Schweiz	https://www.verkehrshaus.ch	0041 37044 44

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

Downloadplanvorstellung: »Calypso«

Wer kennt es nicht, das berühmte Forschungsschiff des französischen Meeresforschers und Tauchpioniers Jacques Cousteau?

Die *Calypso* ist einem Millionenpublikum aus Film und Fernsehen bekannt. Hier läuft sie 1980 in den Hafen von Montreal ein (Foto: René Beauchamp, CC BY-SA 4.0)



Das weltberühmte Forschungsschiff von Jacques Cousteau

Bekannt aus dem Kino und dem Fernsehen ist das 1942 für die US Navy als Minensuchboot der YMS-Klasse (Auxiliary Motor Minesweeper) gebaute Schiff, welches 1950 an den Meeresforscher verkauft und umgebaut wurde.

Ein berühmter Name

Auf den Namen *Calypso* getauft, diente es Cousteau für viele Forschungsreisen, die filmisch festgehalten und so einem Millionenpublikum zugänglich gemacht wurden, als Basis auf See. Nicht zuletzt diesen Filmen ist es zu verdanken, dass das Interesse der Menschen am Meer und seinem Schutz geweckt wurde.

Die *Calypso* blickt auf eine wechselvolle Geschichte zurück. 1996 – rund ein Jahr vor dem Tod des legendären Ozeanforschers – wurde das Schiff in Singapur von einer Barkasse gerammt und nahm schweren Schaden. Die *Calypso* wurde erst 1998 nach La Rochelle über-

führt. Es folgte ein jahrzehntelanger Rechtsstreit um die Eigentumsansprüche zwischen verschiedenen Mitgliedern der Cousteau-Familie und ihren Organisationen. Die Restaurierungsarbeiten der *Calypso* schritten immer wieder voran und ruhten dann wieder. 2016 wurde das Forschungsschiff nach Izmit in der Türkei überführt – die türkischen Schiffbauer haben noch echte Erfahrungen mit dem Bau und der Wartung von Holzschiffen. Hier wird die *Calypso* vollständig neu aufgebaut. Ende 2018 soll sie wieder in See stehen und als Botschafter für die Meere unterwegs sein.

Der Plan

Die *Calypso* wurde für die Forschungseinsätze mit einer Vielzahl an besonderen Einrichtungen ausgerüstet, die es zu einem außergewöhnlichen Fahrmodell machen, welches eine Vielzahl an Sonderfunktionen ermöglicht.

Der MODELLWERFT-Bauplan 320.4033 der *Calypso* wurde im Maßstab 1:50 gezeichnet. Es wurde bis ins kleinste Detail ausgearbeitet, um zu gewährleisten, ein wirklich absolut vorbildgetreues Modell bauen zu können. Dabei bleiben die Maße im Bauplanmaßstab noch handlich: Länge: 838 mm, Breite: 148 mm, Tiefgang: 52 mm.

Alle Fans von Sonderfunktionen können sich hier mechanisch und elektronisch so richtig „austoben“. Zahlreiche Kräne, Winden, bis hin zum Bordhubschrauber, lassen sich beweglich und größtenteils funktionsfähig gestalten. Alle dazu notwendigen Basisinformationen beziehungsweise Zeichnungen sind im Bauplan enthalten und teilweise sogar in perspektivischer Form dargestellt. Doch auch als detailgetreues Standmodell ist dieses Schiff eine Augenweide.

Technische Daten	
Länge ü. A.	42 m
Breite	7,6 m
Tiefgang	3 m
Verdrängung	360 tn.l.
Antrieb	2 Dieselmotoren, 2 Propeller
Höchstgeschwindigkeit	10 Knoten
Besatzung	27 Personen
Bauwerft	Ballard Marine Railway Company, Seattle, USA

FRANZIS

Juni-Highlights*



Raspberry Pi für Kids

ArtNr: 6108337

Nur in diesem Juni: 49,96 € **29,95 €**



Erfinden, Forschen und Entdecken

ArtNr: 6108525

Nur in diesem Juni: 29,95 € **14,95 €**



Theremin selber bauen

ArtNr: 6109083

Nur in diesem Juni: 49,95 €

29,95 €



* Das Angebot gilt vom 01.06. – 30.06.2018

Bestellservice

Tel.: 07221 - 5087-22

Fax: -33, service@vth.de

... weitere Bücher, Baupläne,

Frästeile & Zubehör finden Sie auf

www.vth.de/shop



Ein venezianischer Segeltraum

Die »Trabaccolo« als Eigenbau in 1:25

In der Januar-Ausgabe 2017 der MODELLWERFT war ein Bericht über Gilberto Penzo und sein Modellbaugeschäft in Venedig. Im Sommer des gleichen Jahres besuchte ich schließlich den kleinen Laden und kaufte einen Bauplan einer Trabaccolo im Maßstab 1:25.

Der Schiffstyp Trabaccolo ist ein adriatischer Küstenfrachter und geht in der Rumpfform auf das 17. Jahrhundert zurück. Es ist ein flachgehender Zweimaster mit Löffelbug und aufholbarem Ruder. Das Schiff wurde von verschiedenen Werften im nördlichen Adria-raum gebaut und bis ins 20. Jahrhundert genutzt. Trotz teilweiser Motorisierung Anfang des letzten Jahrhunderts waren die Frachter bald nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben.

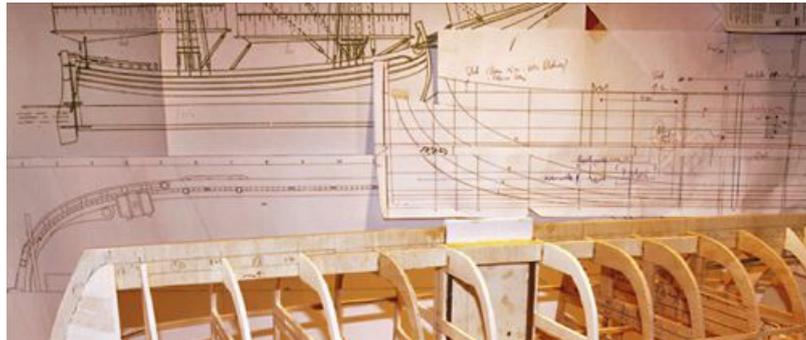
Heute werden noch mehrere Schiffe von Traditionsvereinen genutzt. Diese Schiffe verzichten meist auf den Bugspriet und fahren mitunter auch Gaffelsegel.

Das Spantengerüst auf der Helling. Die Schlitz (0,3×4,0 cm) in den Spanten 3,4 und 9 sind für die (eventuelle) Aufnahme von Servobrettchen vorgesehen. Diese Querstege wurden später teilweise herausgebrochen. An der Wand der Zusatzkiel

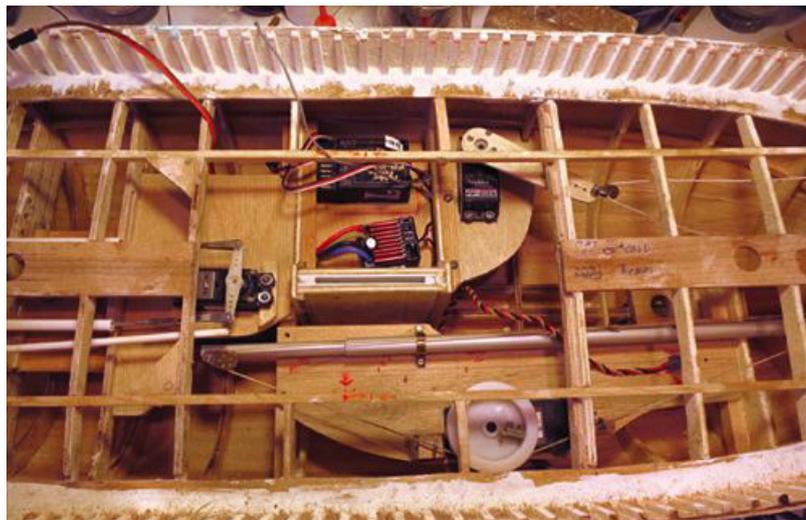


Das Modell

Das Modell ist insgesamt 126 cm lang (Rumpflänge: 88 cm) und 27 cm breit. Das Gewicht beträgt 7,3 kg (davon ca. 2,6 kg einsteckbarer Alu-Kiel mit Bellissima-Bombe). Der Rumpf entstand in Spantenbauweise mit Leisten-Bepunktung (Linde) und ist mit einer GFK-Matte (80 g) und Polyester-Harz überzogen. Der Plan wurde für ein Standmodell gezeichnet. Für die RC-Version wurde von mir neben der Antriebswelle auch die Kieltasche für den Zusatzkiel mit einer Kielbombe von ca. 2,5 kg eingepant. Da für die Kieltasche der Kiel auf ca. 10 cm unterbrochen wurde, musste ich neben dem Kiel zwei Zusatzleisten über mehrere Spanten einfügen, um die notwendige Stabilität zu erzielen. Die Position des Zusatzkiels wurde im Bereich des Schwerpunktes gewählt. Der Abstand zwischen den Spanten wurde in diesem Bereich etwas vergrößert. Die mittleren Spanten erhielten in Höhe der Wasserlinie Querstege (Auf-lage für Servobrettchen und seitliche Abstützung der Kieltasche). Die vorderen und hinteren Spanten erhielten teilweise – ebenfalls in Höhe der CWL – Querstege mit Schlitzern zur Aufnahme der Servobrettchen. Zusätzlich wurden die Spanten um 1 cm höher gezeichnet. Das brachte ca. 1,2 kg zusätzlichen Auftrieb und



An der Wand er-
kennt man die
Seitenansicht
mit dem vergrößerten Tiefgang



Installation der
Segelverstel-
lung, alte Ver-
sion mit Hebel-
armwisch für
die Fock und
der Umlauf-
schot für beide
Luggersegel



Erste Schwimm-
probe in der
Badewanne mit
aufgehohlenen
Kiel



Der Deck-Unterbau in 1 mm Sperrholz
mit aufgezeichneten Plankengängen

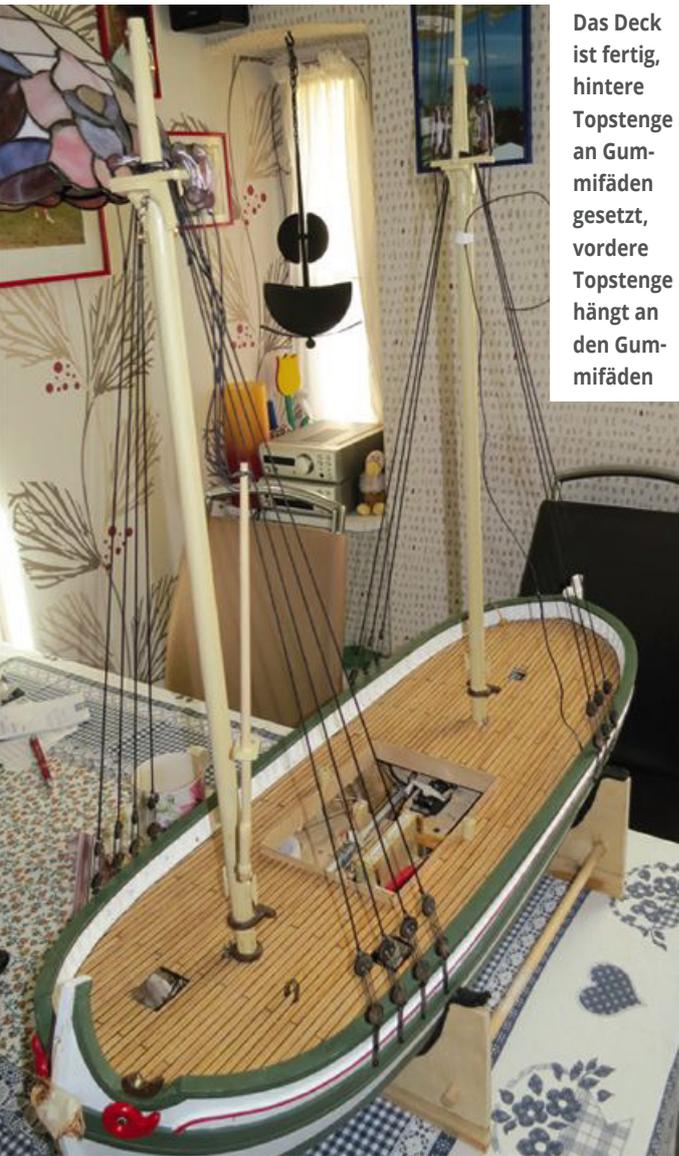


Die „Kalfaterung“ mit verdünntem Leim
und Wollfäden

mehr Platz im Rumpf für die Mechanik. Der Rumpf wurde innen mit Polyesterharz ausgestrichen. Der Rumpf wurde mit Lacksachtel geglättet, geschliffen und gespritzt.

Das Deck

Der Deckunterbau besteht aus 1 mm Sperrholz, die Decksbepunktung aus 0,3 mm Eicheleisten (200×6 mm), „kalfaterung“ mit Wollfäden. Die Rellingstützen an den Spanten wurden entfernt (sie brachen sowieso dauernd ab). Es wurde auf jeder Seite ersatzweise jeweils ein Balkweger eingeklebt. So ließen sich die kurzen, gleichmäßigen Abstände der Rellingstützen später auch besser realisieren. Die Relling entstand aus 1 mm Sperrholz, beplankt mit 1 mm Lindenleisten.



Das Deck ist fertig, hintere Topstenge an Gummifäden gesetzt, vordere Topstenge hängt an den Gummifäden



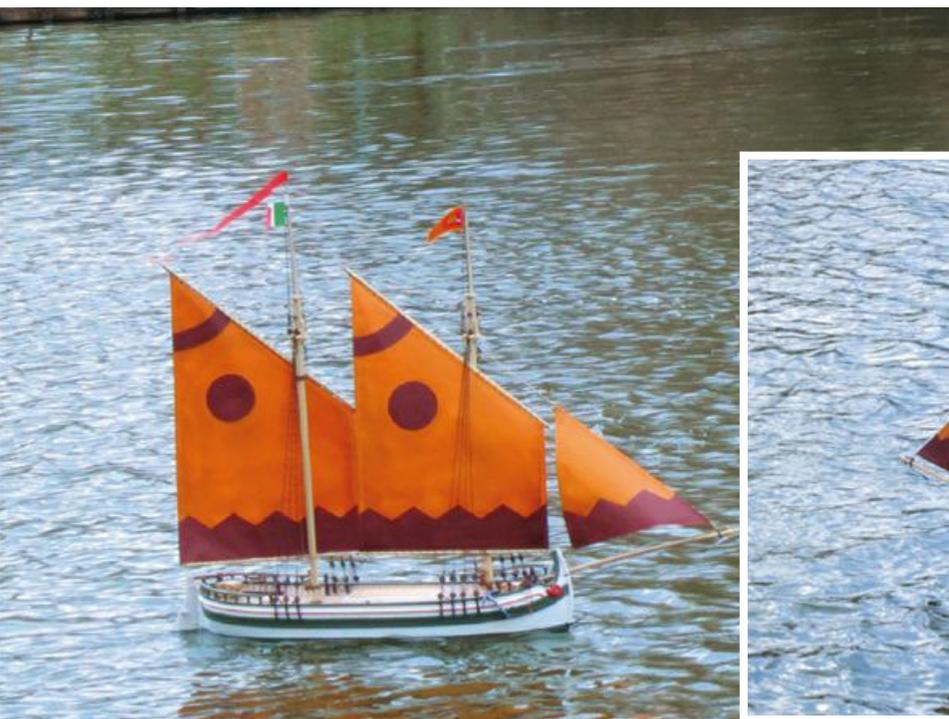
Farbige Segel nach Vorlage

Bemastung und Takelung

Die Trabaccolo trägt Luggersegel. Die Bäume des Fockmastes werden an der Backbordseite des Mastes gefahren, die Bäume des Großmastes an der Steuerbordseite. Obwohl die unteren Bäume laut Plan beim Original nicht am

Mast befestigt sind (Fixierung durch jeweils zwei zum Mastfuß geführte Blöcke), sondern nur die oberen Bäume über ein Rack am Mast geführt werden, habe ich mich entschlossen, die unteren Bäume mit einem Drahring am Mast zu führen, um die beiden Hauptsegel besser kontrollieren zu können. Italienische Modellbauer verwenden diese Methode.

Als Masten baute ich CFK-Rohre mit 14 mm Durchmesser mit Rundholz-



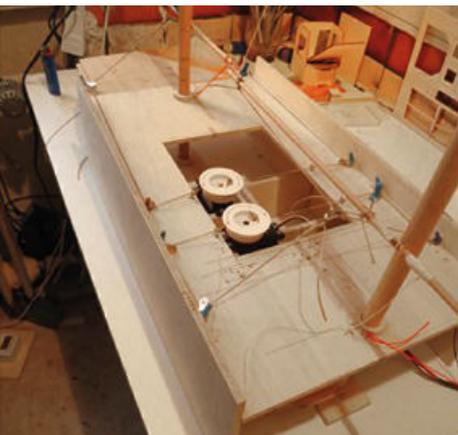
Die Jungfernfahrt fand am Neujahrstag 2018 statt



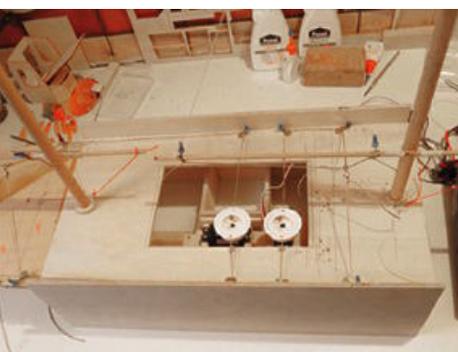


Einsätzen am Eselshaupt ein. Die beiden Masten wurden im Rumpf befestigt (im Gegensatz zu meinen anderen Modellen, die mit abnehmbaren Masten ausgestattet sind). Für die Fockschot wurde der Steven durchbohrt und ein Rohr für die Schot-

führung in den Rumpf geführt. Die Schot wird von einer Hebelarmwinsch angesteuert. Nach mehreren Versuchen und anhand der Erfahrung bei der Jungfernfahrt am 01.01.2018 werden die beiden Hauptsegel nun durch je eine gekapselte Winsch angesteuert. Dies scheint bei italienischen Modellbauern eine gängige Version zu sein. Für die Schoten wurden an Deck Umlenkrollen befestigt.



▲ ▼ Die Versuchsanordnung für verbesserte Segelverstellung. Die Hebelarmwinsch für das Vorsegel bleibt erhalten

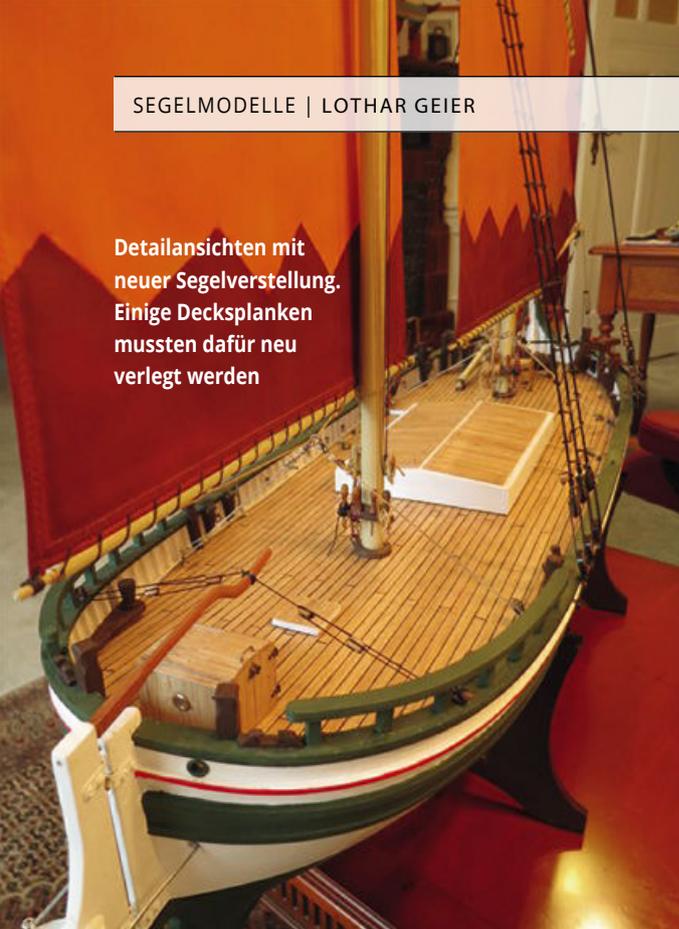


Das Modell mit seinem Erbauer, aufgetakelt am Modellteich



Die Trabaccolo ist fertig aufgetakelt

Detailansichten mit neuer Segelverstellung. Einige Decksplanken mussten dafür neu verlegt werden



Die verbesserte Segelverstellung



Zur Festlegung der Schotführungen habe ich einen „Simulationskasten“ mit Decksöffnung und Masten mit Bäumen gebaut. Ich habe die Segel-Servos dort eingebaut und herumprobiert. Das erspart Löcher im Originaldeck. Die Mastspitzen wurden mit Gummifäden befestigt. Sie sind für den Transport (ausschlaggebend ist die Höhe im Auto) am Eselshaupt nur eingesteckt und dadurch abnehmbar.

Die Segel

Die Segel der noch heute betriebenen Traditionsschiffe sind mit farblich großen Ornamenten versehen. Ich habe mich an einer Abbildung orientiert. Erste Versuche mit Pappschablonen waren nicht befriedigend. Die Pappe wellte sich bei Verwendung der verdünnten Acrylfarbe und ermöglichte keine klaren Konturen. Der zweite Versuch wurde dann mit Schablonen aus 2 mm Sperrholz vorgenommen, diesmal klappte es. Die Segel aus 60 g Spinnackertuch wurden beidseitig zweifarbig gespritzt. Die Fallen der Segel sind am Mastbetting (am Mast befestigt) be-

legt und können bei Bedarf gelöst werden, da ich für die Befestigung jeweils Kopfschläge verwende. Die Niederholer sind an separaten Klampen am Mast befestigt und können problemlos für den Transport (geringere Höhe des Modells) gelöst und am Teich wieder belegt werden. Der Buggspriet, ein CFK-Rohr, kann ebenfalls gelöst werden. Ich verwende eine 7,2-V-/3.700-mAh-Batterie und einen Hobbywing-Fahrtenregler. Als Fernsteuerung setze ich eine Futaba FC 16 mit einem R118 F-Empfänger ein. Der Bauzeitraum meiner Trabaccolo erstreckte sich vom 27.06.2017 bis zum 25.01.2018.

Das Fahrverhalten

Die Trabaccolo ist auf dem Teich kein Rennboot. Sie segelt gemächlich und ist ausreichend steif. Wegen der recht trägen Wenden wurde das Ruder nach der Jungfernfahrt nochmals geringfügig vergrößert. Die beiden Anker und die beiden Ankerbäume sind bei Anlegemanövern stark gefährdet. Der 28er-Motor ist ein wahrer „Schaumschläger“. Ich werde noch einen kleineren Propeller einbauen. Optisch gibt das Modell auf dem See wegen der farbigen Segel ein schönes Fahrbild ab.



In diesem Beitrag möchte ich den richtigen Umgang mit dem Airbrush erklären und die Vorarbeiten, das Grundieren, das Abkleben sowie das Lackieren mit Druckluft näher erläutern.

Ich selbst lackiere seit gut 20 Jahren nur noch mit Druckluft. Streichen und Spraydosen liegen mir nicht. Dadurch habe ich mich natürlich sehr intensiv mit diesem Thema auseinandergesetzt und hier meinen Weg gefunden. Aber zuerst etwas zu dem Grundwissen, das es zu beachten gilt. Farbe ist nicht Farbe und nicht jede Farbe kann lackiert bzw. gesprüht werden. Auch sollten lösungsmittelhaltige Farben nicht mit Farben auf Wasserbasis gemischt werden. Welcher Verdünnner ist für welchen Lack geeignet? Aber fangen wir klein an.

Der Untergrund

sollte immer sauber, staubfrei, fettfrei und trocken sein. Immer! Reiniger für viele Untergründe sind Isopropanolalkohol oder ein hochwertiger Silikonentferner. Bitte niemals Nitro-/Universalverdünnung oder Terpentin dafür verwenden, außer der Untergrund ist aus Metall! „Spüli“ mit Wasser ist auch nur zum groben Vorreinigen geeignet. Um sich und den Untergrund zu schützen, wären Einmalhandschuhe optimal. Auch reinigt man den Untergrund erst direkt vor dem Lackieren und fasst ihn am besten nicht mehr an. Staub lässt sich gut mit der Druckluftpistole entfernen, in dem man einfach nur die Luft über das Objekt streichen lässt und so den Staub wegpustet. Tücher oder Lappen sind völlig ungeeignet, da sie immer fusseln. Eine Abluftanlage wäre für alle Arbeiten ein optimales Hilfsmittel, sie ist aber kein Muss. Wenn alles gereinigt ist und das Objekt einen sicheren Halt auf einer festen Ablage hat, kann mit der Grundierung begonnen werden.

Die Grundierung

ist zur optimalen Haftung des Lackes mit dem Untergrund unverzichtbar. Es gibt speziellen Haftgrund/Primer



Meine voll ausgestattete Lackierkammer mit Farblager. Hier können Flächen oder Modelle von bis zu 100 cm bearbeitet werden

Das Geheimnis schöner Oberflächen

Wie lackiere ich mit Airbrush & Co. richtig

für fast jede Art von Untergrund und Bedarf, sowohl mit als auch ohne Lösungsmittel. Ich bevorzuge lösungsmittelhaltige, da der Hafteffekt höher wird, wenn der Primer mit dem Untergrund eine feste Verbindung eingeht. Bitte immer den richtigen Primer für die Aufgabe wählen! Ansonsten drohen womöglich Ablösung des Lacks bis hin zu schweren Schäden am Haftgrund oder

dem Untergrund. Der Primer kann mit dem richtigen Verdünnner so eingestellt (verdünnt) werden, dass er selbst durch eine feine Airbrush-Pistole zu lackieren ist. Dann können sogar kleinste Teile hauchfein vorbehandelt werden. Aber Vorsicht bei den Dämpfen, bitte immer Atemschutz tragen und gut lüften. Manche Modellbauer denken, dass sie sich diesen Arbeitsweg sparen



Ein alter Schrank mit einer Küchenabzugshaube dient mir als Lackierkammer

können und fluchen dann, wenn der Lack nicht richtig hält oder die Oberfläche dann doch nicht so wird, wie erhofft. Ich habe die Erfahrung gemacht, dass ohne Primer meist etwas schief geht und das Lackbild oft nicht schön gleichmäßig wird. Dann sind der Ärger und die Arbeit doppelt so groß, um das Objekt noch zu retten. Ein Primer kann auch mal als Sprühpachtel verwendet werden, wenn der Untergrund sehr rau ist. Dann sollten mehrere dünne Schichten vorlackiert werden. Nach dem Trocknen kann der Primer dann mit Wasser und wasserfestem Schleifpapier verschliffen werden, um so letzte feine Unebenheiten auszugleichen. Trockenschliff ist nicht zu empfehlen, da der Primer dabei schmiert und dann die Oberfläche zerstört wird.



Ein fester Stand zum Lackieren sollte immer gewährleistet sein



Abkleben

ist eine persönliche Einstellung. Der eine verwendet nur günstiges Malerkreppklebeband, der nächste klebt mit Klebefilm wie Tesaband oder Ähnlichem ab. Ich hab die Erfahrung gemacht, das Maskierklebeband das Beste und Sicherste ist zum Abkleben. Es hinterlässt keine Kleberreste, haftet nicht zu stark am Untergrund und verhindert das Unterkriechen der Farbe. Es gibt viele Hersteller und noch mehr Klebebänder. Ich nenne hier mal meine persönlichen Favoriten, mit denen ich immer arbeite. Das ist zum einen Lackierer-Tape von 3M in feinem gelbem Krepp mit niedriger Klebekraft aus der Autolackiererei, zum anderen Tamiya Abklebeband/Masking-Tape von 1 bis 14 mm Breite für feine Abklebungen von Rundungen. Für große Flächen, die mit Zeitungspapier abgedeckt werden sollen, reicht ein Malerklebeband vom Discounter in mittlerem Krepp, solange die erste Abklebung mit dem feinen Tape geschehen ist! Das gröbere Krepp neigt dazu, dass die Farbe unter sie kriecht und dann nach dem Abziehen grobe Verläufe im Lack zu sehen sind. Das feine Tape verhindert dies vollständig und trennt die Farben und Flächen scharfkantig voneinander.



Auf den geschliffenen Rumpf kommt eine erste Schicht Primer

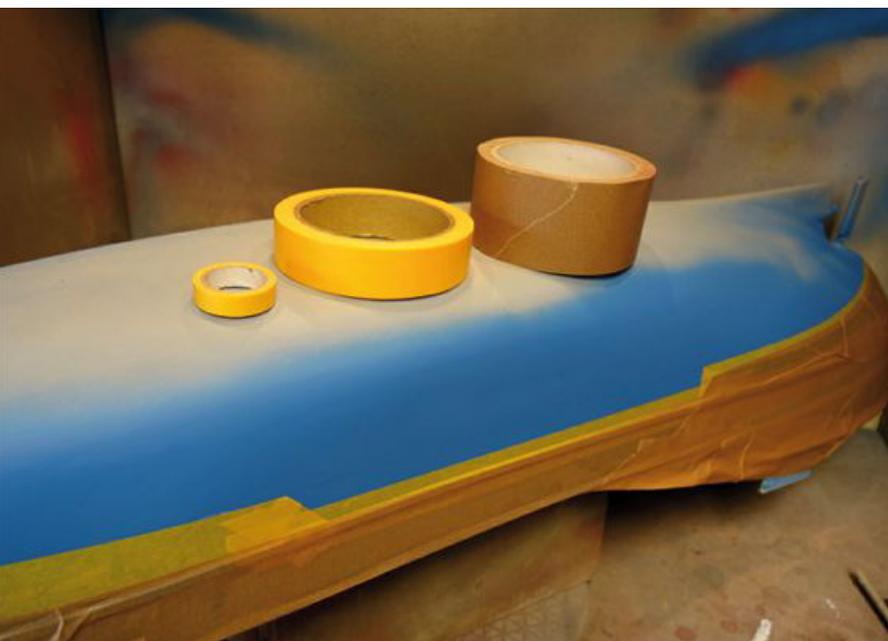


Der Primer lässt sich sehr gut auftragen, wenn das Verhältnis von Luftdruck, Verdüner und Farbe stimmt

Drei Arten von Tape. Erstens feines Tape von Tamiya, zweitens Lackierer-Tape und drittens Abdeckband in grobem Krepp

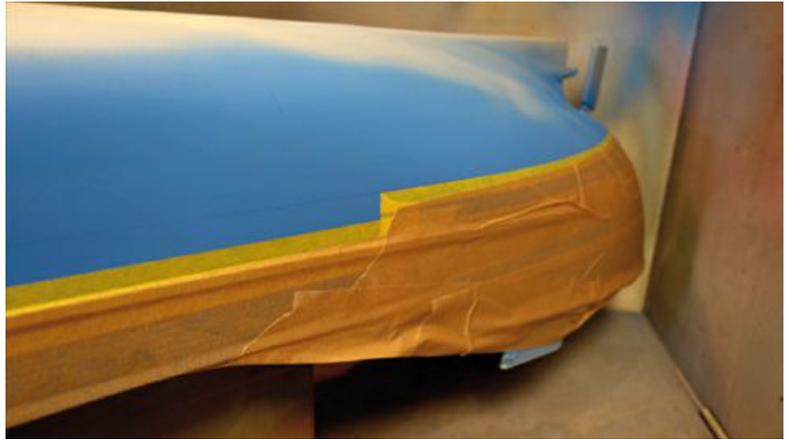
Lacke und Farben

Ab hier soll es nun um das Aussehen und saubere Oberflächen gehen. Aber bitte nicht verzweifeln, wenn es nicht



ehundertprozentig top wird bei den ersten Arbeiten. Das ist normal! Ich habe auch viele Rückschläge in Kauf nehmen müssen, bis meine Flächen optimal wurden. Es gilt hier einige einfache Regeln zu beachten: Es dürfen/sollten niemals verschiedene Hersteller, Lackarten und Verdünnungen gemischt werden. Die wichtigste Regel: Bleibe bei einer Art des Lacks und der Verdünnung – und du hast keine Probleme. Des Weiteren keine alten oder ganz billigen Farben verwenden. Alte Farben klumpen oder lassen sich nicht mehr gut verdünnen. Billige Farben (Discounter, Resterampe und Co.) haben weniger Farbpigmente und decken meist viel schlechter. Da geht das Sparen schnell schief. Ich verwende für große Flächen gern Farben aus dem Baumarkt, aber dann nur von Markenherstellern wie Brillux, Krautol, Albrecht usw. Das garantiert schon mal zu 80% gute Ergebnisse. Diese Farben sind hochwertig, halten sehr lange und lassen sich gut und deckend auftragen. Auch habe ich persönlich festgestellt, dass Kunstharzlacke etwas widerstandsfähiger sind als gleichwertige Acryllacke. Aber für beide gilt, nur mit dem jeweiligen Verdünnungsmittel so aufarbeiten, dass sie gut und ohne zu klumpen durch die Lackierpistolen gesprüht werden können. Um die richtige Einstellung zu finden, hilft nur testen. Dazu erstmal auf etwas Pappe oder Kunststoffreste als Probestflächen sprühen. Dann sieht man sofort, ob die Abstimmung passt. Zu dicker Lack macht Klumpen und fängt beim Lackieren an zu sprenkeln. Zu dünn läuft er sofort weg und bildet „Nasen“ oder „Lacktränen“. Etwas zu dünn geratenen Lack kann man mit etwas unverdünntem Lack wieder andicken, bis es passt. Nehmen Sie sich Zeit beim Lackieren. Nie in Eile oder „mal eben schnell“ lackieren! Farben, Untergrund und auch Ihr Raum brauchen erstmal Temperatur und Ruhe, um sich optimal bearbeiten zu lassen. Unter +5° würde ich nie lackieren. Ich versuche auch im Winter in meinem Raum +15° zu erreichen. Dann hat man Zeit, um den Lack gut aufzutragen, ohne dass er sofort läuft (zu kalt) oder staubig aussieht (zu warm). Dies geschieht schnell bei Temperaturen über 20° und ohne Abluft. Es gibt keinen „Rundum-sofort-top-Ratschlag“, sondern viele Details

Abklebung mit feinem und grobem Tape. Das Gelbe ist extra fein und leicht ablösbar. Das Braune ist grob und nur zum Abdecken der Flächen geeignet



Eine große Autolackiererpistole mit 125 ml Farbbehälter für große Flächen. Als Beispiel dient hier ein Kümo-Rumpf mit 114 cm Länge



zu beachten. Aber das sind einmal gelernte Tipps, die bei jedem Mal helfen und Ihnen sofort zeigen, dass es kein Hexenwerk ist, wirklich schöne Oberflächen zu erstellen.

Und damit es nicht zu einfach wird, bringe ich nun noch Lackierpistolen, Airbrush und Druckluft ins Spiel. Das A und O ist die Luft dabei. Membrankompressoren sind günstig, machen aber eher Stress, als gute Lackbilder. Die Luft vibriert (Membrandruckluft) und daher wird der Lack gern scheckig und ungleichmäßig aufgetragen. Mit viel Übung kann das sicher auch überbrückt werden, aber ich denke ein Kompressor mit Speichertank ist da die beste Lösung. Außerdem sollte ein Wasserabscheider am Kompressortank verbaut sein, der dafür sorgt, dass die Feuchtigkeit der Luft nicht in den Lack geraten kann. Kleine Wassertropfen können auf der Oberfläche Löcher oder Pickel hinterlassen. Ich verwende einen gekauften Kompressor

für Airbrush mit 150 Liter Leistung und einem 24/Liter Tank inklusive Öl- und Wasserabscheider. So habe ich immer den gleichen Druck und eine optimale Luftfeuchtigkeit. Günstige Geräte gibt es ab 90 Euro im Fachhandel.

Die richtige Pistole

Pistolen gibt es von A-Z und von 5 bis 500 Euro. Die Frage ist, was will ich lackieren? Einen Rumpf von so ca. 60 cm Länge? Dafür sollte man schon eine etwas größere Lackiererpistole haben. Für Bauteile und Kleinigkeiten unter 10 cm reicht eine günstige Airbrush-Pistole völlig.

Zur kleinen Pistole oder Airbrush sei gesagt, dass es sie mit Düsen von 0,1 bis 0,8 mm gibt. Wenn normal verdünnter Lack versprüht werden soll, muss eine Düse zwischen 0,3 bis 0,5 mm gewählt werden. Durch die feineren Düsen geht diese Art von Lack meist nicht durch. Die Art der Pistole sollte dafür



Meine Pistolen. 1. Airbrush mit 0,3 mm Düse und 4 ml Topf, 2. mittlere Airbrush mit 0,5 mm Düse und 11 ml Topf, 3. Lackiererpistole mit 0,8 mm Düse und 125 ml Topf



Ein Kompressor mit 150-l-Luftleistung und einer 24-l-Speicherlinse. Außerdem Öl-, Wasserabscheider und Druckreglung

eine „Double Action“ sein. Hier kann Luft und Farbe über einen Fingerhebel an der Pistole selbst reguliert werden. Etwas üben und man hat den Dreh schnell raus, wie es geht. Diese Pistolen sind für feine und mittlere Spritzarbeiten bis ca. 15 cm Fläche geeignet. Sie haben meist nur einen Farbtank von 2 ml bis max. ca. 11 ml. Es wird ein Kompressor mit mindestens 60 Liter Luftleistung und einem Druck von Minimum 1,5 bis 2 bar benötigt. Die Kosten fangen bei günstigen Pistolen mit 0,3-mm-Düsen ab ca. 20 Euro an. Bei größeren Flächen, oder wenn Farben dickflüssiger sind, wird eine Lackiererpistole benötigt. Diese gibt es mit Düsen von 0,5 bis 1,5 mm. Meist haben die einen größeren Farbtank von 20 bis ca. 125 ml, um entsprechende Mengen Farbe verarbeiten zu können. Diese Pistolen brauchen viel Luft und sollten nicht mit einem kleinen Kompressor unter 150 l Luftleistung und einem Druck von Minimum 2,5 bis 3 bar betrieben werden.

Abluftanlage oder Lackierkammer

wären das Optimalste für jede Lackierarbeit. Der Lacknebel wird so abgesaugt und es wird verhindert, dass er auf der Fläche einen feinen staubigen Nebel hinterlässt. Nicht jeder hat den Platz oder die Möglichkeiten dafür. Ich verwende meinen alten Kleiderschrank und eine handelsübliche Abzugshaube (gebraucht vom Sperrmüll). Der Schrank wird oben angebohrt, dort wird ein Abluftrohr an der Abzugshaube befestigt, das dann durch die Wand ins Freie gehen sollte. Eine solche Anlage sollte eine Abzugshaube von Minimum 150m³/Std. Lufttausch haben. Für kleinere Arbeiten mit der Airbrush reicht meist eine aus Brettern und einem 150-mm-CPU-Lüfter gebaute Abluftrückwand. Diese schafft den Nebel gut weg, ohne die Farbe anzusaugen. Der Vorteil der kleinen Anlage ist, dass sie zusammengeklappt werden kann. Das spart wertvollen Werkstattplatz. Aber auch diese Anlage sollte eine Abluft ins Freie haben. Ein Flexrohr durch das gekippte Fenster ist da die optimalste Lösung, ohne die Wände durchbohren zu müssen. Hierzu gibt es einen Link mit einem guten Bauplan: www.bauplan-bauanleitung.de/lackierkabine-selber-bauen.

An die Arbeit

So nun genug der Theorie. Ich hoffe, dass ich einige Antworten zu den oft gestellten Fragen geben konnte und somit zur Vermeidung einfacher Fehler beigetragen habe. Lackieren mit Druckluft ist kein Hexenwerk, aber auch nichts für „mal eben schnell“. Etwas Zeit und Lust auf das Lackieren sowie das neu erlernte Verständnis für Farben und Geräte sollten jedem ermöglichen, ein tolles Ergebnis zu erzielen. Übung macht den Meister und Probeflächen kann ich auch ruhig mal versauen. Das tut nicht weh und hilft, um sich an das neue Vergnügen zu gewöhnen.

Wer nicht genug Infos zum Thema bekommen hat, sollte sich mal in der Fachliteratur umsehen. Ich empfehle „Das Lernbuch der Lackiertechnik“, ISBN 978-3866308541.

Der Lack im Finish nach dem Trocknen. So sollten Oberflächen aussehen

Das fertige Top-Ergebnis nach dem Trocknen und dem Entfernen der Abklebung ▼



Eine einfache Tischkabine mit Filter und Absaugung der Luft durch die Rückseite



Der Autor bei der Lackierarbeit in voller Montur inklusive Mundschutz

Rohre biegen?

– Geht ganz einfach!

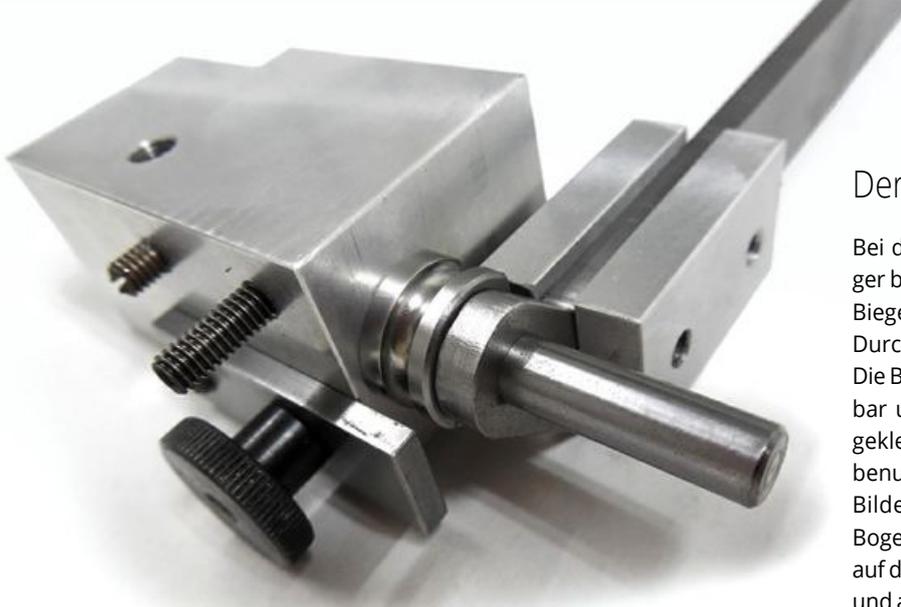
Wenn ich mich auf Ausstellungen mit Modellbauern über das Rohrbiegen unterhalte, höre ich öfters, dass manche damit Probleme haben. Deshalb möchte ich hier erklären, wie man Rohre biegt. Auch möchte ich meinen selbstgebauten Rohrbieger beschreiben.

Am Anfang muss festgelegt werden, welcher Rohrquerschnitt benötigt wird und wie lang das Rohr ist. Je länger das Rohr, desto größer muss der Querschnitt sein. Ich denke im Modellbau kann man das vernachlässigen. Wichtig ist, dass man vom ersten Bogen von Mitte Rohr bis wieder Mitte Rohr des zweiten Bogens usw. misst, und niemals von zwei Seiten her anfängt zu biegen – immer in eine Richtung. Wenn es ein 90-Grad-Bogen werden soll, dann auch immer genau 90 Grad einhalten. Erst wenn der gebogene Bogen unseren Vorstellungen entspricht, dann den nächsten biegen. Und auch öfters mal anpassen, ob es auch so klappt. Bei längeren Rohren müssen Rohrhalter montiert werden. Im Modellbau werden meistens Rohre mit der Qualität MS 63 verwendet.

Bei kleineren Durchmessern kann man auch MS 58 verwenden.

Die Einzelteile ohne Schrauben





Der fertig montierte Rohrbieger

Der Rohrbieger

Bei dem hier beschriebenen Rohrbieger beträgt der Innendurchmesser der Biegerolle 10,5 mm, ca. der 3,5fache Durchmesser des Rohres (hier 3 mm). Die Biegerolle ist im Grundkörper drehbar und wird mit einer Stiftschraube geklemmt. Wie man den Rohrbieger benutzt, werde ich zu den einzelnen Bildern beschreiben. Wenn mal ein Bogen nicht ganz passt, kann man ihn auf der einen Seite ein wenig aufbiegen und auf der anderen Seite nachbiegen. So lässt sich der Bogen geringfügig verschieben. Bei größeren Durchmessern geht das natürlich nicht mehr.

Ist der erste Bogen fertig, kommt der zweite Bogen. Vom Grundkörper außen bis Biegerolle rechts sind es genau 20 mm. Soll der nächste Rechtsbogen in einem Abstand von 38 mm sein, wird wie folgt gemessen: 38 mm-20 mm bleiben noch 18 mm übrig, das heißt von Mitte Rohr bis zum Grundkörper 18 mm (18 mm+20 mm gleich 38 mm). Soll der nächste Bogen ein Linksbogen sein, muss der erste Bogen nach oben zeigen. Gemessen wird nun, Mitte Rohr bis zum Gegenhalter, denn dieser ist mit dem Grundkörper außen bündig ▶

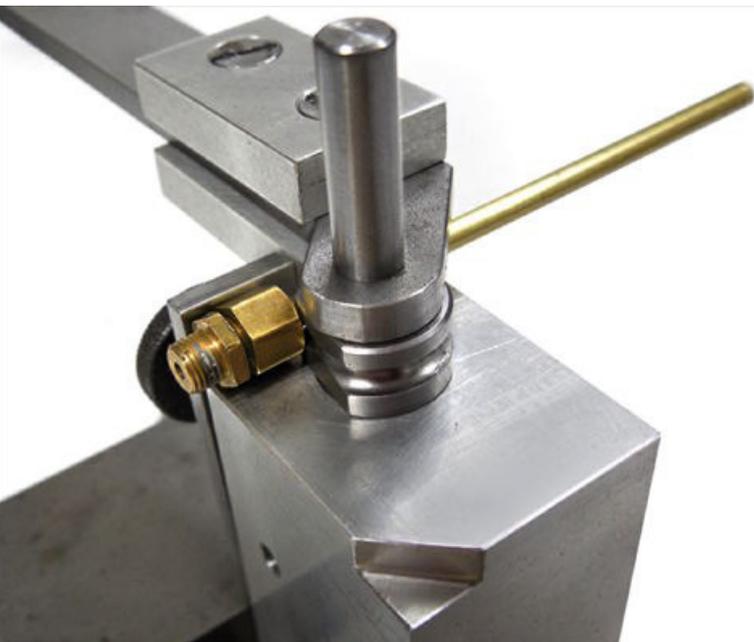


Hier wird der Bogen auf den Winkel von 90 Grad geprüft



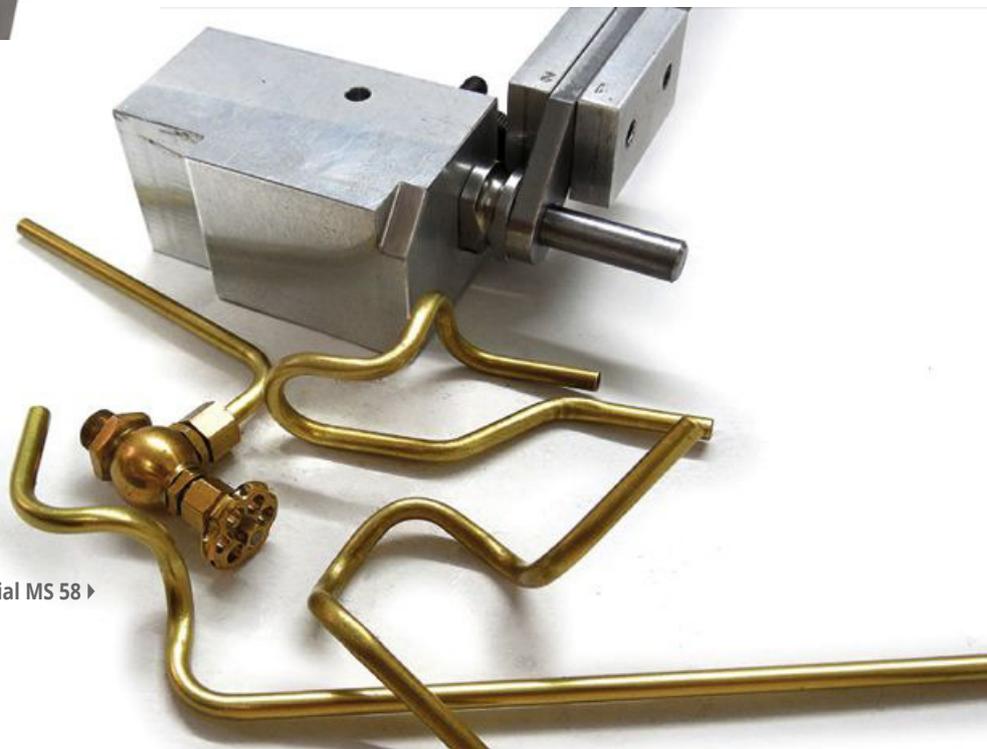
◀ Ist der erste Bogen fertig, und der nächste Rechtsbogen soll in einem Abstand von 15 mm sein, geht das nicht mehr, weil der Grundkörper zu breit ist. Damit man diesen biegen kann, wird der Gegenhalter auf die andere Seite des Grundkörpers montiert und der Biegehebel umgedreht. Nun steht der Bogen nach oben und wird an den verlängerten Gegenhalter angelegt. Nach dem Biegen hat man den Bogen genau dort wo man ihn haben möchte

Hier das Ergebnis: Abstand von Mitte Bogen bis wieder Mitte Bogen 15 mm ▶



Das Ergebnis. Die Absperrventile mache ich selbst

Manche werden sich fragen, warum die Biegerolle eine flache Seite hat. Ich musste mit aufgesteckter Überwurfmutter einen Bogen biegen (nach dem Biegen konnte man diese nicht mehr aufstecken) und den so kurz wie möglich. Und deshalb die flache Seite



Diese Bögen sind machbar, Material MS 58 ▶



◀ Drehen der Biegerolle. Ist der Außendurchmesser fertig (13,9 mm) wird der Radius eingestochen bis auf den \varnothing 10,5 mm. Nach dem Einstechen 0,05 mm seitlich verfahren, und nochmal bis zum Grund einstechen. Achtung nicht zu breit machen. Innenkante des Radius nicht brechen, sondern nur mit einem feinen Sandpapier die Schneide nehmen. Einige werden sich fragen „wie bringe ich den Radius in die Biegerolle?“ Hierzu habe ich an einem kaputten Drehstahl stirnseitig den Schaft \varnothing 3 mm von einem abgebrochenen Hartmetallfräser mit Silberlot aufgelötet – Hartmetall nicht zu stark erwärmen



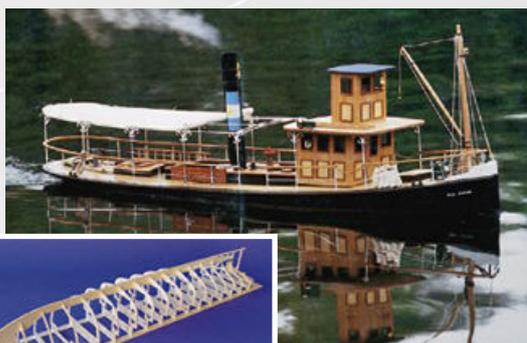
Vorbereitung des Drehstahls, mit dem Hartmetallfräser im Vordergrund wurde die Sicke eingefräst, 90 Grad (eigene Herstellung)



◀ So wird der Fräserschaft aufgelötet und dann bearbeitet. Natürlich ist es fachlich so nicht richtig, weil seitlich der Freiwinkel fehlt. Beim Eindrehen der Rundung den Drehstahl ein Zehntel tiefer spannen und es funktioniert. Mein früherer Chef hat mir mal gesagt, „Wer nicht Murksen kann, kann auch nicht mit Hundertstel arbeiten“. Man braucht eben für jeden Rohrdurchmesser eine Biegevorrichtung. Ein eng gebogener Bogen sieht einfach schöner aus, und man sieht ob ein Bogen von Hand oder mit dem Rohrbieger gebogen ist. Es gibt Universalbieger auf dem Markt, aber bei einem Bieger für mehrere Rohrdurchmesser muss man in der Schönheit des Bogens einfach Abstriche machen

Anzeige

Arbeits- und Spezialschiffe zum Genießen!



Dampfschiff »San Julian«

Dieter Miedek, Länge: 1.060 mm, Breite: 206 mm
Tiefgang: 75 mm, G: ca. 5.800 g, 3 Blatt
Bauplan: ArtNr.: 3204157 - € 38,99
ANGEBOT Frästeilesatz: ArtNr.: 6211278 - € 139,-

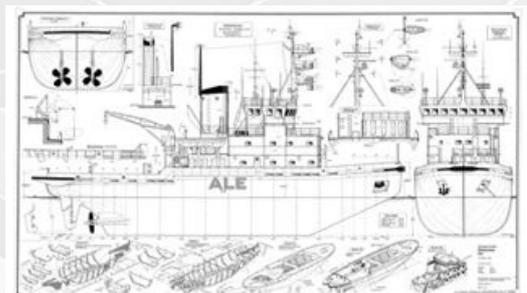


Messschiff »Kugelbake«

Maßstab: 1:20, Länge: 814 mm,
Breite: 214 mm, 3 Blatt A1
Bauplan: ArtNr.: 3204049 - € 62,99



... viele weitere
**Baupläne von Arbeits- und
Spezialschiffen**
im VTH-Shop



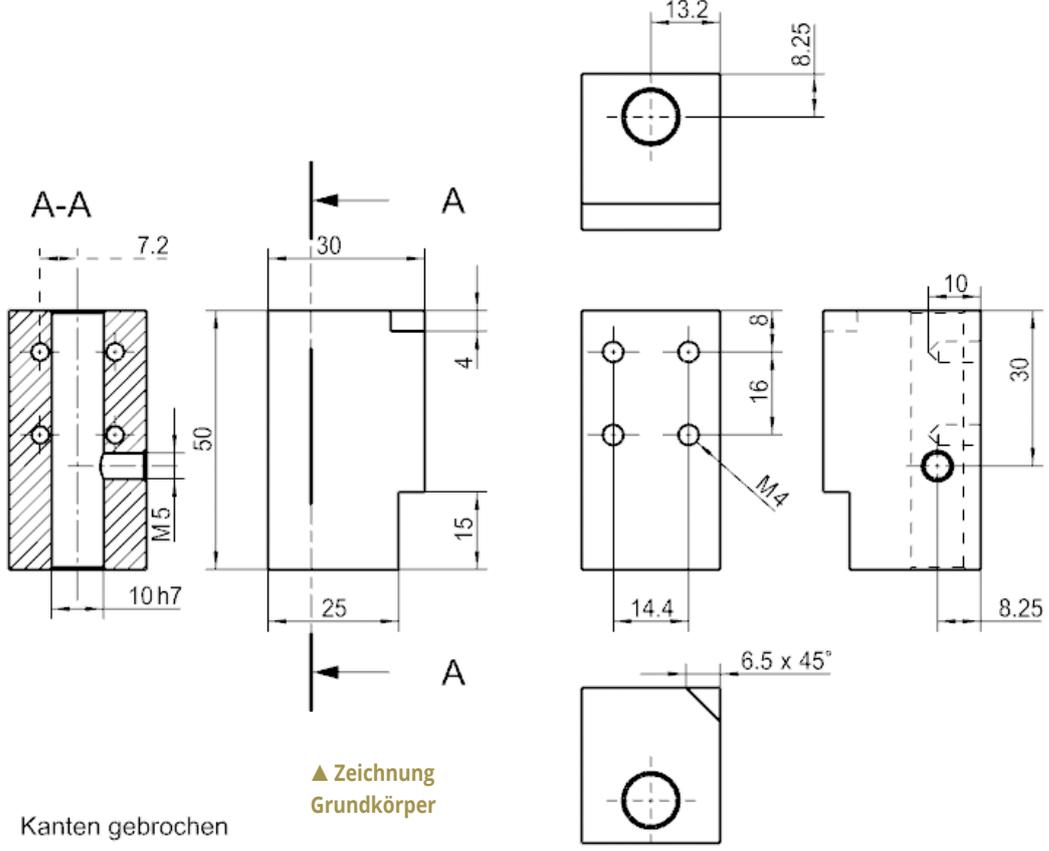
Eisbrecher »Ale«

F.W. Besch, 1994, Maßstab: 1:50, Länge: 940 mm,
Breite: 260 mm, 2 Blatt A0
Bauplan: ArtNr. 3204478 - € 52,99



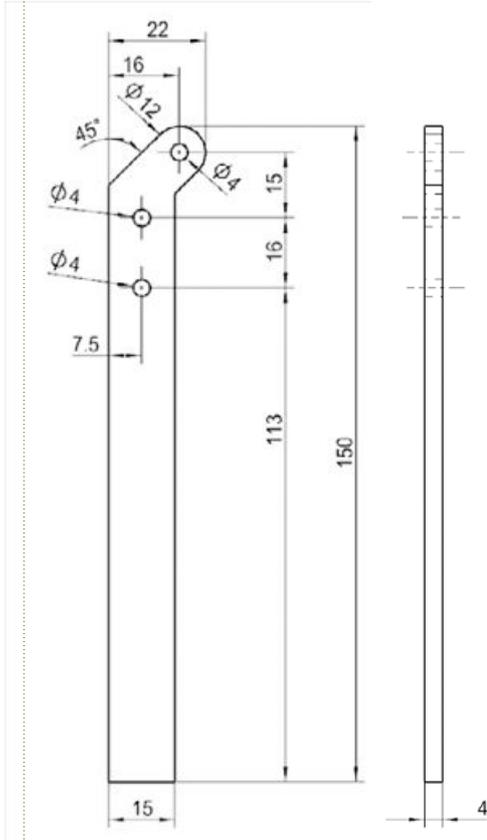
Bestellen Sie hier www.vth.de/shop

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

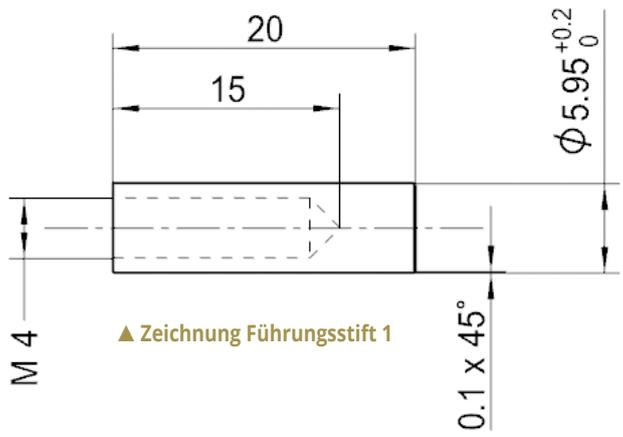


▲ Zeichnung Grundkörper

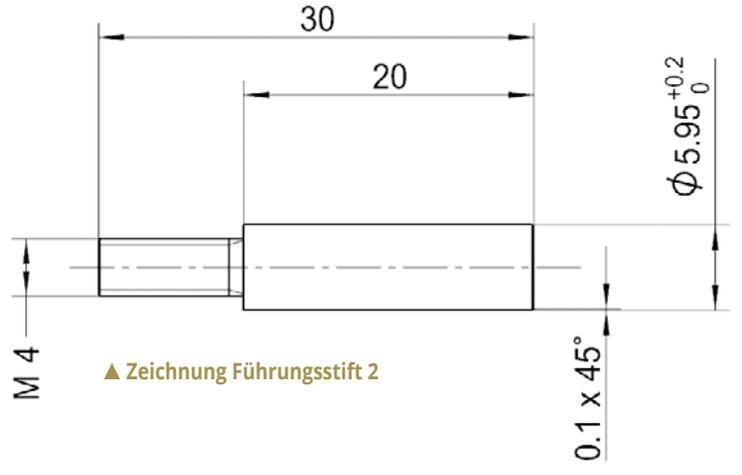
Kanten gebrochen



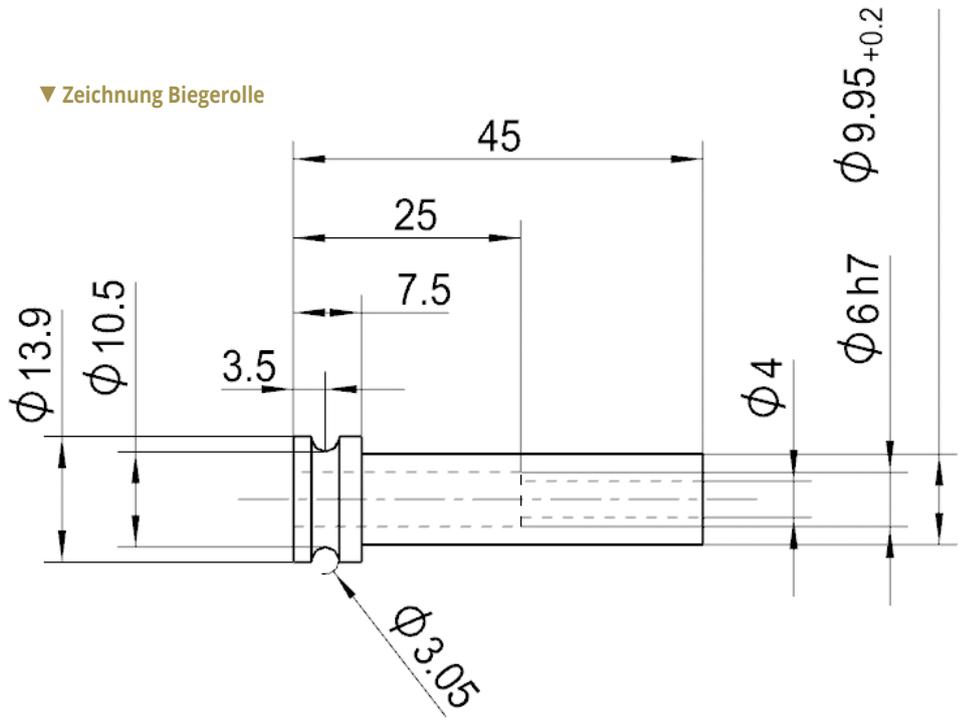
▲ Zeichnung Biegehebel



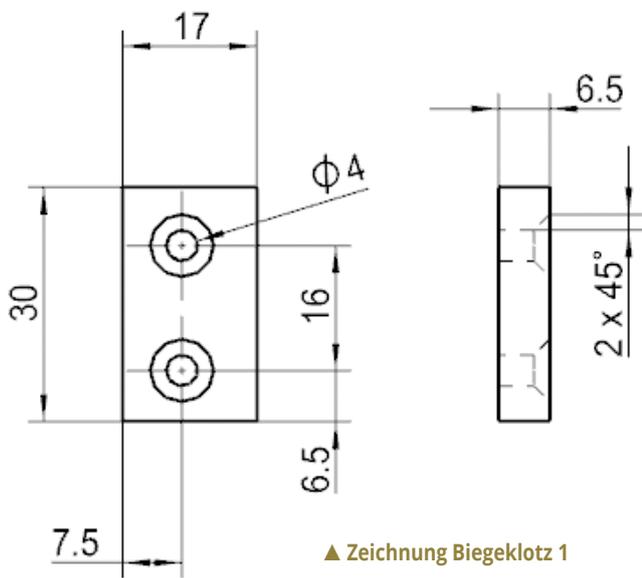
▲ Zeichnung Führungsstift 1



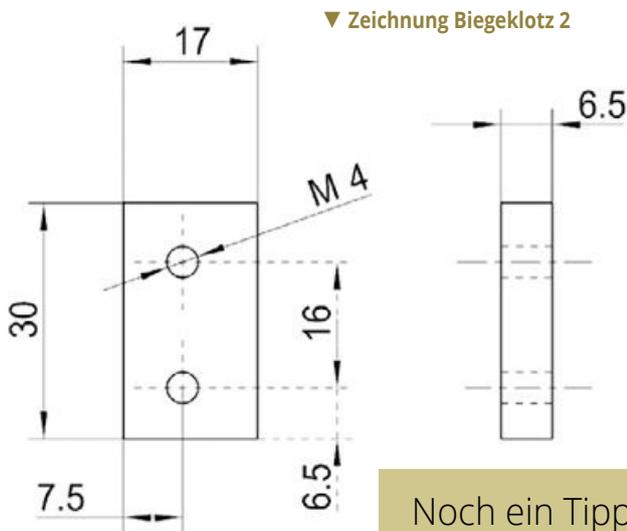
▲ Zeichnung Führungsstift 2



▼ Zeichnung Biegerolle



▲ Zeichnung Biegeklotz 1



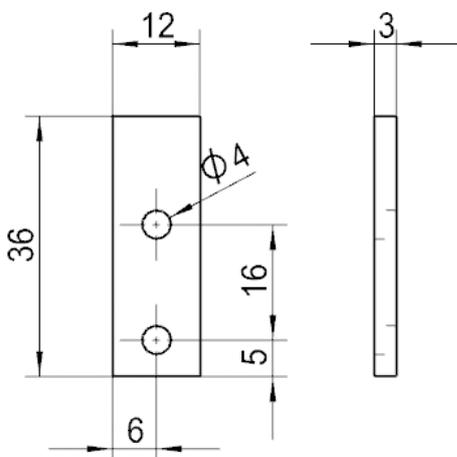
▼ Zeichnung Biegeklotz 2

Nachtrag

Ich habe hier den Bau und das Biegen eines 3-mm-Rohres mit der von mir gebauten Biegevorrichtung beschrieben. Und ich glaube auch nicht, dass dieser Bieger die optimalste Lösung ist, vielleicht gibt es noch bessere. Wer noch Fragen hat (ich gebe mein Wissen gerne weiter) kann mich per E-Mail erreichen: dieter.herrenberg@yahoo.de. Ich habe für diesen Bericht extra einen noch etwas verbesserten Rohrbieger gebaut (einfacheres Messen) und habe nun einen übrig. Auch müssen beim Bau vom Grundkörper die Maße nach dem Komma eingehalten werden, damit das Maß 20 mm von der Außenkante Grundkörper bis zur Biegerolle stimmt. Den Biegehebel kann man auch aus zwei Teilen machen. Das Flachmaterial 15×4 mm stirnseitig 45 Grad abschneiden und dort ein Flachmaterial 12×4 mm anschweißen oder anlöten Um einen Rohrbieger für größere oder kleinere Rohrdurchmesser herzustellen, die Maße einfach ändern.

Noch ein Tipp aus der Werkstatt

Will man ein Bauteil plan oder blank schleifen, kann man eine oder auch mehrere Glasplatten (Stärke ca. 4 mm) mit doppelseitigem Teppich-Klebeband vollflächig bekleben und darauf eine Schmirgel-Leinwand oder Wasserschleifpapier aufkleben. Macht man mehrere Glasplatten mit verschiedener Körnung, hat man für jeden Bedarf das richtige Schleifpapier. Ist das Schleifpapier verbraucht, das Glas von unten mit einem Fön etwas erwärmen, alles abziehen und neu bekleben. Als Glas eignen sich die Einlegeböden eines Kühlschranks, dieses Sicherheitsglas ist sehr stabil (bruchsicher), lässt sich aber nicht schneiden. Auch das Glas von einem Aquarium kann man nehmen, dieses lässt sich schneiden. Nach dem Schneiden die Kante mit einem Schleifstein etwas brechen. Viel Erfolg beim Nachbauen.



Variante mit Länge 50mm

▲ Zeichnung Gegenhalter kurz



Eine vorbereitete und eine fertig beklebte Glasplatte

Die Taufe der »Fritz Thieme«



Ein neues Seenotrettungsboot für Wangerooge

Aus SRB 68 wird das SRB Fritz Thieme. Am Sonntag, den 8. April 2018 taufte Dagmar Irmiler auf der Insel Wangerooge das neue Seenotrettungsboot auf den Namen *Fritz Thieme*. Der Neubau sichert das anspruchsvolle Tidenrevier der Insel Wangerooge.

Der Namensgeber

Der Physiker Fritz Thieme bedachte die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in seinem Nachlass und finanzierte den Bau dieses Seenotrettungsbootes. Somit bekommt eine der ältesten Rettungsstationen (Gründung bereits 1863, zwei Jahre vor der DGzRS) eines der modernsten Boote der Gesellschaft.

Selbstverständlich nahmen die Boote der Nachbarstationen Horumersiel, Neuharlingersiel, Langeoog und Norderney an der Taufzeremonie teil. Selten waren so zahlreiche Seenotrettungsboote und ein Seenotkreuzer gemeinsam im Wangerooger Hafen. Das war ein imposanter Anblick!

Insulaner wie auch Anreisende vom Festland ließen sich die Teilnahme an

Der noch namenlose Täufling mit der Kennung SRB 68



der Taufe nicht nehmen und besuchten diese gelungene Veranstaltung. Bereits seit einigen Monaten ist das bisher unter der internen Bezeichnung *SRB 68* fahrende Boot auf der Inselstation im Einsatz. Mehrere Rettungsfahrten hat das Seenotrettungsboot in dieser Zeit bereits erfolgreich absolviert. Der Vorgänger, die *Wilma Sikorski*, läuft seit dem Wechsel von der Station Norddeich aus und löste dort die *Cassen Knigge* (Baujahr 1993) ab.

In bester Gesellschaft mit den Seenotrettungsbooten der Nachbarstationen



Die Werft

Auf der Fassmer Werft in Motzen entstand das neue Boot und setzt somit die kontinuierliche Erneuerung der Bootsflotte fort. Im Jahr 2020 wird das Neubauprogramm voraussichtlich vorerst abgeschlossen sein. Bei 10,1 m Länge läuft die *Fritz Thieme* mit einer 380 PS starken Maschine 18 Knoten. Der geringe Tiefgang von gerade einmal 0,96 m ist im weitläufigen Wattengebiet ideal. Gegenüber der *Wilma Sikorski* ist die *Fritz Thieme* um zwei Spannten länger. Dadurch ist eine bessere Unterbringung und Behandlung Schiffbrüchiger und Verletzter gewährleistet.



Die Sektflasche zerschellt am Bug, die Taufe übernahm Dagmar Irmmler



Reges Treiben auf der Insel Wangerooge - selten hat man so viele SRBs an einer Station

Mit geladenen Gästen geht es auf große Fahrt



Das Schwesterboot *Neuharlingersiel* der Station Neuharlingersiel stammt bereits aus dem Jahr 2000



Gemeinsame Ausfahrt der Seenotrettungsboote, ein toller Anblick



Die *Fritz Thieme* und die *Neuharlingersiel* im Verband vor dem 20-Meter-Seenotkreuzer *Eugen*



Vorschau auf die Ausgabe 08/2018



TEST: Segelboot »Lili«
von aero-naut



High-Speed-Renner »Chicken EVO« aus
dem Hause MBP-RC



Retromodell »Batboot« von Round2models

ModellWerft 08/2018: Ab 18. Juli 2018 im Handel!

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

Schiffsporträt: Littoral Combat Ship
der Freedom-Klasse (Foto: US Navy)



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

MZY Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG
Ohmstraße 1, D-85716 Unterschleißheim
Tel. 089/31906-0, Telefax 089/31906-113

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.

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.



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

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

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



Hier bestellen

www.vth.de/mim/abo

Das Sortiment

2018

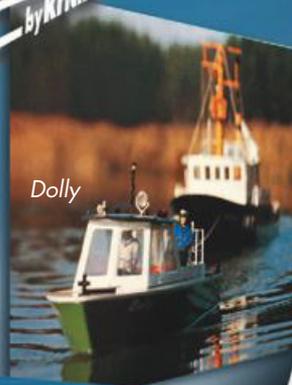


NEU

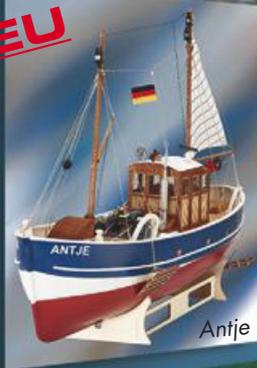
www.ro-marin.com



Made in Germany



NEU



NEU



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



krick
Modellbau vom Besten

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

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