

ModellWerft

www.modellwerft.de

BAUPRAXIS & TECHNIK

Grundlagen: Details und Farben an der »Blackadder«

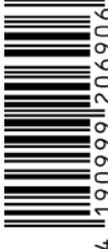
Maßstäbliche Figuren richtig ausgewählt

Sprühlackieren mit Belton

SEPTEMBER 2019 · 43. Jahrgang
D: 6,90 € · EU: 8,70 € · CH: 11,70 SFr

E 9992

09



TEST: Polizeiboot »HABICHT« von Sievers



Schottelschlepper »Karl« von Hegi



TEST: »Udaloy«-Klasse der Premium Line von Graupner

IHR SPEZIALIST FÜR ECHTEN SCHIFFSMODELLBAU

Jeder Bausatz

59,-€*

* UVP im Modellbau-Fachhandel



SAR Boot
Bestell-Nr. 3061/00



Feuerlöschboot
Bestell-Nr. 3063/00

NEU



Polizeiboot
Bestell-Nr. 3059/00

Caribic
Bestell-Nr. 3057/00



Zoll-Boot
Bestell-Nr. 3062/00

Unsere Jugend-Flotte besteht aus idealen 2-Kanal-RC-Motorbooten für Schiffsmodell-Neulinge. Aus nur wenigen Tiefziehtteilen werden die Modelle schnell und einfach aufgebaut. Antrieb einbauen und Dekor aufkleben - und schon kann der Fahrspaß beginnen.

Der Modellbausatz enthält neben einer ausführlichen Bauanleitung alle zum Bau des Modells erforderlichen Teile wie tiefgezogenen Rumpf, Deck, Kajüte, Schiffsschraube und Welle mit Kardan, Ruder und Beschläge. Modell-Länge ca. 535 mm.

aero=
naut

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

www.aero-naut.de





Liebe Leserinnen und Leser,

Schiffsmodelle sind mitunter äußerst langlebig. Nicht nur, dass manche Modelle über einen Zeitraum von vielen Jahren entstehen, sie werden auch oft von einer Modellbau-Generation an die nächste weitergegeben. Und das nicht nur innerhalb der eigenen Familie, sondern auch oftmals an Mitglieder der „erweiterten Familie“, der Modellbaukollegen im Schiffsmodellverein. Ein solches Modell ist der Schottelschlepper *Karl* des nicht mehr existenten Modell-Vollsortimenters Hegi. Im Münchner Verein des ModellWerft-Autors Martin Eber existierte solch ein Modell aus den frühen 1980er Jahren. Ein Vereinsmitglied hatte es sich zur Aufgabe gemacht, es vollständig neu aufzubauen und mit moderner Technik auszustatten. Leider verstarb dieses Vereinsmitglied viel zu früh vor einigen Jahren und das Modell der *Karl* landete daraufhin im Besitz unseres Autors Martin Eber. Besonders fasziniert vom Schottelkonzept des Schleppers machte sich Martin an eine vollständige, überaus aufwendige Restauration des Hegi-Modells. Und so wurde aus der *Karl* die norwegische *Boa Sund*. Den großen Umbaubericht lesen Sie ab Seite 46 in dieser neuen ModellWerft.

Auf die meisten Schiffsmodellbauer üben die unterschiedlichsten Schiffstypen seit der Kindheit eine besondere Faszination aus. Der Einstieg – auch in den RC-Modellbau – erfolgt für viele zuerst über Standmodelle. Neben dem Bau von Plastikmodellen gelingt vielen dieser Einstieg über die Kartonmodelle. Manche Modellbauer bleiben dem Kartonmodellbau ein Leben lang treu, deshalb ist diese traditionsreiche Modellbausparte schon seit jeher ein fester Bestandteil der ModellWerft. Umso mehr freut es mich, dass wir Ihnen zeitgleich mit der Veröffentlichung der neuen ModellWerft erstmals vier Kartonmodelle von ausgewählten Schiffsmodellen des Hamburger Modellbaubogen Verlags im Sortiment des VTH präsentieren können. Vielleicht sind die Modelle des legendären Oceanliners *TS Hanseatic*, des berühmten Seebäderschiffs *Wappen von Hamburg*, der Seenotkreuzer der DGzRS oder des Sea Shepherd-Patrouillenschiffes *Steve Irwin* ja genau das Richtige für Sie? Auf Seite 17 stellen wir Ihnen diese Kartonmodellbausätze samt Lasercut-Detailsets vor.

Und nun wünsche ich Ihnen viel Spaß und Freude mit den spannenden Themen der neuen MODELLWERFT!

Stefan Ulsamer, Verantwortlicher Redakteur MODELLWERFT



Aus dem fast 40 Jahre alten Schottelschlepper *Karl* von Hegi schuf Martin Eber die moderne, norwegische *Boa Sund*



Klaus Wachsmuth hatte die Gelegenheit, kürzlich das neue Seenotrettungsboot *Gerhard Elsner* auf der Station Laboe für die ModellWerft zu besichtigen. **22**



TEST ModellWerft

62 Das 186 cm lange Graupner-Premiummodell des Zerstörers der Udaloy-Klasse unterzieht sich einem gründlichen Check durch Matthias Klingspohn.

36 Werner Baumeister testet für uns das neue Deep V *Sonicwake 36* auf seine Fahreigenschaften inklusive der Selbstrettungsfunktion.



TEST ModellWerft

Fahrmodelle

TEST: Polizeiboot »Habicht« von Modellbau Sievers.....	12
Springer Tug als Gruppenprojekt.....	18
TEST: »Sonicwake 36« von Pro Boat/Horizon Hobby	36
TEST: »Admiral Panteleyev« von Graupner	62
Downloadplan Hafenschlepper »Max«	80

Standmodelle

Die »Krebs Jet« in 1:35 75

Baupraxis

Grundlagen: Fenderhalterungen am Schlepper	26
Maßstäbliche Figuren.....	32
Lackieren mit Belton.....	58

Wir berichten von dem internationalen Marinetreffen während der Kieler Woche mit mehr als 35 teilnehmenden Schiffen. **70**



12 Andreas Stach hat für uns das neue Polizeiboot *Habicht* von Modellbau Sievers auf Herz und Nieren getestet.

TEST ModellWerft





34 Im Herzen Oberschwabens findet am 07. und 08. September 2019 ein großes internationales Schaufahren an den Schwarzachtalseen statt.



58 Frank Houtrouw, in der Szene überregional als „Kuddellmuddel“ bekannt, gibt Tipps zur Lackierung mit Belton-Spraydosen.



Matthias Schumacher hat einen der überaus beliebten Springer Tugs aus einer Kleinserie eines Freundes in Holz aufgebaut.

18



75 Andreas Stach konvertierte das Modell eines CB-90-Truppentransporters in einen Offshore-Versorger der deutschen Ostseeküste.

Schiffsporträt

Das 10,1-m-SRB »Gerhard Elsner«..... 22

Reportage

Schaufahren an den Schwarzachtalseen..... 34

Kleine Flottenparade in Heiligenstadt..... 56

Die Kieler Woche 2019 70

Ständige Rubriken

Editorial..... 3

Markt und Meldungen 6

Termine..... 9

Schnappschüsse..... 10

Schiffsbilder 41

Vorschau, Impressum..... 82

80 Der Downloadplan zeigt den Hafenschlepper *Max*, der konstruktiv an den in Nordamerika anzutreffenden Springer Tugs angelehnt ist.

**Downloadplan
für Abonnenten
kostenlos**



46 Aus dem Nachlass eines Vereinskollegen konnte Martin Eber den Schlepper *Karl* von Hegi erstellen, den er komplett neu aufgebaut hat.



Deans Marine

Vom 6. bis 8. September 2019 veranstaltet Deans Marine seine beliebten **Open Days**. Im Ausstellungsraum werden an allen drei Tagen von 10 bis 17 Uhr über 200 Modelle präsentiert, zudem wird das neue Outlet Center eröffnet, welches mit Deans Marine Bausätzen und vielen weiteren Artikeln für den Bootmodellbauer aufwartet, darunter auch die neue Abteilung für Plastikmodellbau. Außerdem präsentiert Deans Marine neue Schiffsmodelle, die bei den Open Days erstmals zum Kauf angeboten werden. Darüber hinaus werden Prototypen künftiger Projekte zu sehen sein. In der hauseigenen Werkstatt werden kostenlose Bauvorführungen und Beratungsgespräche angeboten. Der Testteich kann zum Segeln genutzt werden. Der Eintritt ist frei. Weitere Informationen zum Programm gibt es unter www.deansmarine.co.uk



Die Seenotretter

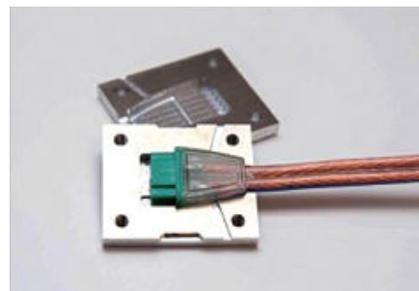
Der Windsurf-Profi und ehrenamtliche Botschafter der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) **Bernd Flessner (50) hat gemeinsam mit den Seenotrettern der Station Norderney trainiert** – und ging dabei auch in die Luft. Regelmäßig üben die Seenotretter auf Nord- und Ostsee die Zusammenarbeit mit den Rettungsfliegern des Marinefliegergeschwaders 5 der Deutschen Marine. Beide eint ein Auftrag: SAR, Search and Rescue, Suche und Rettung – bei jedem Wetter, rund um die Uhr. Unter verschiedensten Wind- und Seegangsbedingungen werden etwa Windenmanöver zwischen Seenotrettungskreuzern und Such- und Rettungshubschraubern geübt. Als 16-facher Deutscher Meister im Windsurfen weiß Flessner um die Gefahren der See. Die Seenotretter und ihre Reviere an Nord- und Ostsee kennt der gebürtige Norderneyer seit Kinder- und Jugendtagen.

Bei seiner Vorstellung Anfang 2019 hatte Flessner im Rahmen einer Mensch-über-Bord-Übung eine genaue Vorstellung von der Arbeit der Seenotretter unter erschwerten Bedingungen bekommen. Dieser Respekt wuchs nun noch einmal bei der gemeinsamen Übung der Seenotretter mit den Marinefliegern: „Hier sind absolute Profis am Werk. Das hat mich sehr beeindruckt.“ Flessner ist bereits der 20. Prominente, der das von der DGzRS ins Leben gerufene Bo(o)tschafter-Ehrenamt der Seenotretter übernommen hat. Die Reihe begann im Jahr 2000 mit Liedermacher Reinhard Mey.



Foto: Jan Flessner, Manfred Kulisch

D-Power



Mit den neuen **ISO-Steckerformen** von D-Power können männliche und weibliche Stecker und Buchsen mit Hilfe von Heißkleber isoliert werden. Dabei werden die Steckverbindungen zusammen mit den Kabeln in die Steckerform aus Aluminium gelegt und verschraubt. Anschließend wird Heißkleber in die Form gespritzt. Sobald der Kleber an den Seiten der Form heraus quillt, können der Stecker aus der Form genommen und überstehende Klebereste mit einem Messer entfernt werden. Die ISO-Steckerformen sind erhältlich für XT-60, XT-90, MPX- und T-Stecker und sind laut Hersteller unbegrenzt verwendbar. Um den Stecker mit Isolierung später rückstandsfrei aus der Form entnehmen zu können, wird ein Trennmittel benötigt. Preis: ab 29,90 €.

Bezug

Fachhandel

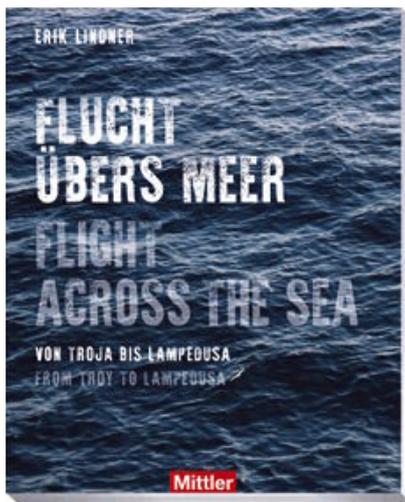
Info

D-Power

Telefon: 0221 2053172

Internet: www.d-power-modellbau.com

Mittler



Weltweit retten sich Menschen aufs Wasser, um in eine bessere Welt zu gelangen, seit Jahrtausenden schon. Sie lassen dabei ihre Habe und Angehörige zurück. Häufig riskieren sie ihr Leben. Ihre Motive sind akute Gefahr, wirtschaftliche Not, religiöse und ethnische Diskriminierung, Entkommen aus der Diktatur. Sie hoffen auf Freiheit und persönliches Glück. Viele kommen im Land ihrer Sehnsucht an und finden Hilfe und Raum zur Entfaltung. Doch Abertausende werden aufgehalten oder sterben gar auf See, sei es im Krieg oder im Frieden. Dramatische Ereignisse, große menschliche Leistungen und schreckliche Tragödien – all das ist mit der

Flucht übers Meer verbunden. Die gegenwärtigen Fluchtbewegungen, übers Wasser und über Land, werden unsere Gesellschaft weiter in Atem halten. Wie begegnen wir dem Geschehen? Für welche Flüchtlinge hegen wir Empathie, und welchen begegnen wir mit Distanz?

Buchautor Erik Lindner stellt die Flucht übers Meer in elf historischen Kontexten von der Antike bis heute dar. Er arbeitet dabei mit der Fokussierung auf einzelne Menschen, die stellvertretend für das Geschehen stehen. Aeneas legendäre Irrfahrt von Troja nach Italien, Familie Panders Flucht vor dem NS-Regime mit dem Hapag-Dampfer *St. Louis*, das Schicksal Anh Lês, deren Familie als Boat People von Vietnam nach Dänemark kam oder die Geschichte von DDR-Flüchtling Peter Döbler, der in mehr als 24 Stunden von Kühlungsborn zur Insel Fehmarn schwamm, zeigen: Flucht übers Meer ist ein ernstes und bewegendes Menschheitsthema.

Info & Bezug

Erik Lindner
Flucht übers Meer
21 x 26 cm, 288 Seiten
Über 80 Fotos, Abbildungen und Karten
Zweisprachig Deutsch / Englisch
ISBN: 978-3-8132-0987-7
Preis: 24,95 €

Multiplex Modellsport

Der **Servotester PowerPeak** von Multiplex empfiehlt sich als idealer Helfer beim Einstellen von optimalen Servomitteln. Bis zu vier Servos können parallel angeschlossen werden. Es sind drei verschiedene Modi wählbar: Manuelle Verstellung, automatische Mittenausgabe (1.500 µs), Dauerlauf. Technische Daten: Betriebsbereich 4,8 – 6 V, Impulslängenspektrum 800 - 2.200 µs, Gewicht 27 g, Abmessungen 75x38x27 mm. UVP: 12,90 €

Bezug

Fachhandel
Info
Multiplex Modellsport
Telefon: 07252 580930
Internet: www.multiplex-rc.de



Anzeige

Top Ten

der Fachbücher ermittelt von den VTH Special-Interest-Zeitschriften

- | | | | |
|----|--|--|---|
| 1 | | CAD – CAM – CNC im Modellbau
ArtNr: 3102270
ISBN: 978-3-88180-485-1
Preis: 32,90 € | ■ |
| 2 | | Das Kutterbuch
ArtNr: 3102276
ISBN: 978-3-88180-489-9
Preis: 32,90 € | ■ |
| 3 | | Depron-Workshop
ArtNr: 3102277
ISBN: 978-3-88180-491-2
Preis: 19,90 € | ▲ |
| 4 | | 2,4-GHz-Fernsteuerungen
ArtNr: 3102275
ISBN: 978-3-88180-488-2
Preis: 24,90 € | ▼ |
| 5 | | Hafenschlepper
ArtNr: 3102274
ISBN: 978-3-88180-487-5
Preis: 21,90 € | ▼ |
| 6 | | CNC Fräsen & Drehen
ArtNr: 3102256
ISBN: 978-3-88180-471-4
Preis: 29,80 € | ■ |
| 7 | | Werkzeugmaschinen für den Modellbauer
ArtNr: 3102195
ISBN: 978-3-88180-795-1
Preis: 9,90 € | ▲ |
| 8 | | Das neue Luftrecht für Modellflieger
ArtNr: 3102268
Preis: 12,80 € | ▲ |
| 9 | | Das große Buch der Drohnen
ArtNr: 3102271
ISBN: 978-3-88180-486-8
Preis: 32,90 € | ▼ |
| 10 | | Kartonmodellbau
ArtNr: 3102269
Preis: 26,80 € | ▼ |

▲ aufgestiegen
■ unverändert
▼ abgestiegen



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

www.vth.de/shop

RC-Triathlon

Im vergangenen Winter wurde in der Modellwerft und in den Zeitschriften TRUCKmodell sowie FMT die erste Modellbau-Kombiwoche im Hotel Edelweiß im Berwang ausgeschrieben. Diese fand jetzt statt und war, in gewisser Weise, ein voller Erfolg. Warum nur in gewisser Weise? Nun, es nahmen ausschließlich Modellflieger teil.

Warum eigentlich, wo wir doch so viel Spaß mit Modellautos und Modellbooten hatten? Es hat sich noch nicht ausreichend herumgesprochen, dass das Hotel Edelweiß nicht nur über einen supergepflegten Modellflugplatz und einen schönen Flughang verfügt, sondern auch über eine hervorragend angelegte, anspruchsvolle RC-Car-Rennstrecke mit allen elektronischen Tricks und über einen glasklaren, über 160m langen (künstlich angelegten) Bergsee mit Deluxe-Bootstreppe. Zum Glück verfügen viele Flugmodellenthusiasten auch über RC-Cars oder -Boote. Doch selbst diejenigen, die nichts dergleichen mitgebracht hatten, mussten auf den Spaß nicht verzichten. Das Hotel hält nämlich alles vor, was nötig ist. Wer kein passendes Flugzeug hat, darf mit den haus-

eigenen Wingos fliegen. Es gibt vier bärenstarke Offroad-Cars, die wie geschaffen für die Rennstrecke sind und vier modifizierte aeronaut-Ramboratoren stehen einsatzbereit zur Verfügung.

Und da wir eine kleine Modellfliegergruppe waren, wurde mit uns zum ersten Mal ein RC-Triathlon durchgeführt, bei dem es aber weder um schweißtreibende Anstrengungen noch um wettbewerbsorientierte Leistungen ging, sondern nur um Spaß, und sonst nichts.

Begonnen hat dieser Spaß mit einem Zeitfliegen, bei dem nur die Flugzeit von 2:30 Minuten geschätzt werden musste. Dann ging es auf die Rennstrecke – eine echte Herausforderung für Ungeübte. Irgendwie schafften dann alle am Ende vier Runden und auch hier wurde nur die Konstanz der Zeiten gewertet.



Den größten Spaß aber hatten wir mit den Ramboratoren auf dem See, von denen je vier Bälle in der eigenen Bootsfarbe „gerettet“ werden mussten. Wer letztendlich gewann, war da angesichts des Spaßes, den wir hatten, Nebensache. Ich kann einen Urlaub in Berwang, egal ob mit Flugzeug, Boot oder Modellauto, nur empfehlen. Denn langweilig wird es hier nie. Dafür sorgen schon die umtriebigen Hotelchefs. Weitere Infos zum Hotel: www.edelweiss-berwang.at

Werner Baumeister

PPA Paolo Thaon di Revel



Bei Fincantieri in La Spezia lief am 15. Juni das neuartige Patrouillenschiff *Paolo Thaon di Revel* (P-430) vom Stapel. Das knapp 6.000 Tonnen verdrängende, 143 m lange Marineschiff ist das erste von zehn geplanten Patrouillenfahrzeugen der italienischen Marine in Fregattengröße. Im Gegensatz zu den italienischen Fregatten der FREMM-Klasse, die für den Einsatz in großen Flottenverbänden konzipiert sind, sind die als PPA (Pattugliatore Polivalente d'Alta) bezeichneten Schiffe der neuen Thaon-di-Revel-Klasse für die Einzelfahrt ausgelegt. Hauptaufgaben werden die Bekämpfung der Piraterie und des Menschensmuggels, die Durchführung von Evakuierungen und die Durchsetzung von Embargo-Maßnahmen sein (Foto: Fincantieri).

Faszination Modellbau Friedrichshafen

Noch bis zum 17. September 2019 können sich interessierte Modellbauer für die **Schiffsmodellbau-Ausstellung der Faszination Modellbau Friedrichshafen vom 01. bis 03. November** anmelden. Für die Bewerbung wird das vollständig ausgefüllte Formular benötigt, das unter www.faszination-modellbau.de zur Verfügung steht sowie ein Foto des Schiffsmodells bzw. der Schiffsmodelle.



Datum	Veranstaltung	PLZ	Ort	Ansprechpartner	Kontakt	E-Mail	Homepage
08.-11.08.	Hansesail Rostock 2019	18119	Rostock	Tourismuszentrale	(0381) 381 29 50	hansesail@rostock.de	www.hansesail.com
10.-11.08.	Internat. Schaufahren,	66953	Pirmasens, Eisweiher-Gelände	Volker Zimmermann	0172/669 2378	info@schiffsmodellbau-ps.de	www.schiffsmodellbau-ps.de
10.-11.08.	29. Badweiher-Hock/Hafenanlage	79271	St. Peter, Kapellenweg 7	Monika Viesel	07666 / 945 9500	office@msk-st-peter.de	www.msk-st-peter.de
18.08.	Dampftreffen und Schaufahren	54290	Trier, An der Härenwies	Peter Dejon	0651 / 83032	vorstand@smc-trier.de	www.smc-trier.de
31.08.-01.09.	18. Marine-Modell-Flottenparade	91180	Heideck, am Wäschweiher bei der Stadthalle	Peter Behmüller	07152 / 27425	Flottenparade@aol.com	www.sms-scharnhorst.de
07.-08.09.	Int. großes Schaufahren	88521	Ertingen, Schwarzachtalseen	Markus Sprissler	0152 / 0923 1669	info@igs-schwarzachtalseen.de	www.igs-schwarzachtalseen.de
07.-08.09.	Herbstregatta 2019 - Lohmühlenteiche	99887	Georgenthal, Lohmühlenteiche	Angel Schapke	0170 / 2292182	smc-tambach-dietharz@t-online.de	
08.09.	Freies Fahren im Freibad	22926	Ahrensburg, Reeshoop 60	Donald Leupold	04102/69 19 885	donald.leupold@smc-ahrensburg.de	www.smc-ahrensburg.de
14.-15.09.	12. Internat. Modell-U-Boot-Treffen	AT-3040	Neulengbach, Badstr. 180	Hans Hofmann	0043/(0) 676 400 2011	info@igu-austria.org	www.igu-austria.org
14.-15.09.	Internationales Schaufahren für Truck- und Schiffsmodellbau	CH-4058	Basel, Egliseestrasse 85	Roger Held	0041/792186668	roger.held@bluewin.ch	www.msclb.ch
15.09.	Dampf- und Hafentag	71691	Freiberg a.N., Marktplatzsee	Jürgen Hofmeister		info@smc-freiberg.de	www.smc-freiberg.de
20.-22.09.	Schiffsmodell Schaufahren	28355	Bremen, Franz-Schütte-Allee 2	Martin Schneider		schaufahren@smc-bremen.de	www.smc-Bremen.de
21.-22.09.	Nachtfahrt/Schau fahren, Schwelmebad	58332	Schwelm, Schwelmestr. 43,	Jürgen Pieckert	0177 / 651 6529	aue163070@googlemail.com	www.smc-schwelm.de
21.-22.09.	Hobby in Hessen	63674	Altenstadt, Vogelsbergstr. 42	Maximilian Franz		1.Vor_sitzender@mbc-buedingen.de	www.mbc-buedingen.de
21.-22.09.	Modelltreffen "Jedermannstreffen" 2019	79618	Rheinfelden, Eichamstr. 57	Bernd Erber	0172/ 7570532	info@msv-klosterweiher.de	www.msv-klosterweiher.de
22.09.	12. Hafenfest, Ostbad Langendreer	44892	Bochum, Eschweg 50	Hanno Niesler	01523 / 1087135	hanno@niesler.de	www.smc-bochum.de
28.09.	1. Seglertreffen auf dem Aasee Ibbenbüren	49479	Ibbenbüren, am Aasee	Frank Etgeton	0176/57933761	frank-etgeton@osnanet.de	www.smc-ibbenbueren.de
28.-29.09.	60 Jahre Modellbau Freilassing	83395	Freilassing, Wasserburger Str. 62	Eric Dengler	0179/5008012	eric@projekt-kom.de	www.mbc-freilassing.de
28.-29.09.	13. minisail e.v. am Degersee	88069	Tettngang, Degersee 3	Franz Baierl	07544/8506	franz.baierl@gmail.com	www.minisail.de
03.10.	Schau fahren beim SMC Tambach-Dietharz e.V.	99887	Georgenthal, Lohmühlenteiche	Angel Schapke	0170 / 2292182	smc-tambach-dietharz@t-online.de	
03.-06.10.	34. Powerboatmeeting in Dessau	6842	Dessau, Waldbad Adria 1	Michael Krebs		info@msc-elbe-Dessau.de	www.msc-elbe-dessau.de
12.10.	Herbstfest und Freies Schaufahren	53175	Bonn-Plittersdorf, Martin-Luther-King-Str. 40	Bernhard Olbrich	02225 / 5882	bernhard.olbrich@bn-online.net	www.smbf-bonn.de
01.-03.11.	Faszination Modellbau 2019	88046	Friedrichshafen				www.faszination-modellbau.de

Mehr Termine im Internet unter:
<http://www.vth.de/modellwerft/>
 Meldeschluss für die Ausgabe
 10/2019 ist der 27.08.19

Liebe Vereinsvorstände!

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

—Anzeige



Servonaut

Servonaut Handsender HS12 & HS16

Die Sender HS12 und HS16 sind speziell für den Funktionsmodellbau entwickelt, setzen auf übersichtliche Bedienung und unterstützen die gängigen Multiswitch-Systeme und Lichtanlagen.

Müheles viel Funktion

Die Handsender haben 6 flexibel verwendbare Funktionstasten-Paare. Diese Softkeys arbeiten wahlweise als:

- Tastschalter
- Schalter mit zwei oder drei Stellungen
- sequentielle Schaltung oder
- Linearschieber

Das bieten HS12 und HS16:

- leichtes und kompaktes Kunststoffgehäuse
- einen bzw. zwei integrierte Multiswitch
- ein flexibles Mischerkonzept
- sehr hohe Auflösung
- Multimetrie mit vier Modellen gleichzeitig
- freie Bezeichnung aller Geber und Kanäle
- Steuerknüppel 2fach verwendbar - z.B. zum Schiff steuern und Monitore schwenken (beim HS16 3fach)

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 Originalen 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, Braunmattstr. 6, 76532 Baden-Baden. Wir freuen uns auf Ihre Fotos!



Die *AIDA Cara* ist das erste für die AIDA-Reederei in Fahrt gekommene Kreuzfahrtschiff, das vor der Umbenennung weitläufig als „Das Clubschiff“ bekannt war. Hier laufen die Tenderboote mit Passagieren auf Landgang den Kreuzfahrer an (Foto: Heinz Zimmermann, Herne).



Das Kolonisten-Schiff *Mayflower* brachte 1620 die Pilgerväter vom britischen Plymouth an die Ostküste Nordamerikas. Das Modell basiert auf einem Standmodell-Baukasten von Graupner, der heute nur noch antiquarisch erhältlich ist (Foto: Ulrich Männig, Neunkirchen-Seelscheid).



Die drei prominenten Kuttermodelle erstmals auf gemeinsamer, großer Fahrt. Über diese Fischkutter *Skagen*, *Lady Sybil* und *Santorin* lesen Sie mehr in *Das Kutterbuch* von Stefan Schmischke und Jürgen Behrendt (Foto: Stefan Schmischke, München).



Das Küstenwachtschiff *Bad Bramstedt* der deutschen Küstenwache ist ein gern gesehener Gast auf dem Hamburger Hafengeburtstag. Hier sieht man das Schiff bei der Auslaufparade 2018 (Foto: Bernd Asmus, Hamburg).

ModellWerft SPEZIAL

Die ersten vier Ausgaben unserer neuen Reihe

Das nächste SPEZIAL
erscheint gemeinsam
mit der ModellWerft
01/2020 am 08.12.2019

Sie wollen keine Ausgabe
verpassen? Dann nutzen
Sie jetzt unseren

SPEZIAL-Lieferservice!

Ihre Vorteile:

- ALLE Ausgaben der Reihe genießen
- Kostenfreie Lieferung jedes neuen SPEZIALs innerhalb von Deutschland
- Zahlung per Einzelrechnung zum aktuellen Coverpreis
- Jederzeit abbestellbar



Jetzt dabei sein!

www.vth.de/modellwerft/spezial-lieferservice



Bestellen Sie hier www.vth.de/shop



TEST: Polizeiboot »Habicht«
von Modellbau Sievers

TEST ModellWerft

Was Kleines auf die Schnelle

Vom Kleinhersteller Manfred Sievers aus Hannover kam im Mai 2019 wieder etwas Neues auf den Markt. Vor allem die Liebhaber von Behördenschiffen dürften sich über ein modernes Polizeiboot freuen!

Das Vorbild entstand 2011 auf der finnischen Werft Marine Alutech! Dort ist diese Serie von Booten unter der Bezeichnung Watercat 1200 Patrol aufgelistet. Es wurden drei Boote des gleichen Typs geordert, die dann 2012 in Einsatz gestellt wurden. Sie werden an den Stationen Brunsbüttel, Heiligenhafen und Travemünde eingesetzt. Die Einheiten sind 12 Meter lang, 3,40 Meter breit und verdrängen 8,5 Tonnen.

Angetrieben von zwei Volvo Penta-Maschinen mit je 370 PS erreichen sie 25 Knoten Einsatzgeschwindigkeit.

Der Baukasten

Wie von Sievers gewohnt, finden wir in der Bausatzausstattung nahezu alles für die Fertigstellung des Modells. Nebst einem soliden GFK-Rumpf (der könnte bei diesem kleinen Boot ruhig etwas leichter ausfallen) sind die Stevenrohre mit Wellen, Ruderblätter und Koker sowie die Anlenkhebel dafür im Baukasten zu finden. Wenige Holzteile stehen für die Decksunterzüge zur Verfügung. Alle anderen Teile für Deck und Aufbau sind aus Polystyrolplatten unterschiedlicher Stärke gefräst worden. Auch die gesamten Beschlag- und Ausrüstungsteile sind bereits vorhanden. Geplottete Schriftzüge runden die Bausatzausstattung ab. Das Modell ist im Maßstab 1:20 gehalten. Es kommt

also auf einer Länge von 60 cm und eine Breite von 17 cm.

Der Bau

Wie immer fängt der Bau mit der Rumpfausrüstung an. Im Rumpf sind bereits die Führungsrohre für die beiliegenden Stevenrohre einlaminiert. Hier kann man eigentlich bei der Ausrichtung derselben nicht mehr viel falsch machen. Die Stevenrohre werden außenbords noch einmal in Wellenböcken abgestützt. Dafür, und für die Ruderkoker, müssen noch Öffnungen in die Rumpfschale eingebracht werden. Hierfür finden wir im Bauplan genaue Maßangaben. Ich empfehle hier vom Heckspiegel aus zu messen. Bei meinem Modell waren die Führungsröhrchen leicht unterschiedlich in der Länge eingeharzt worden. Also Löcher klein vorbohren und dann mit Schlüsselfeilen passend bearbeiten. Die Ru-

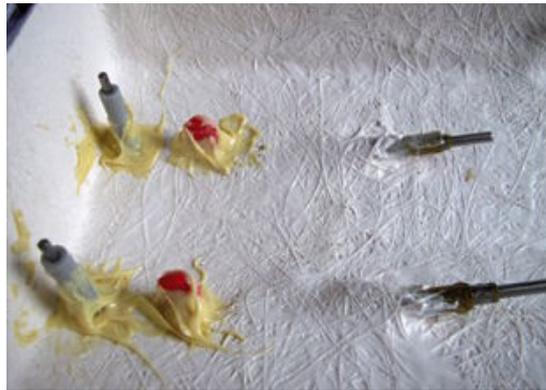
derblätter zum Ausrichten in die Koker einstecken. Dann alles erst mit Sekundenkleber anpunkten. So sind kleine Korrekturen leicht zu machen. Passt alles, kann von innen mit Zweikomponentenkleber befestigt werden. Jetzt können die Antriebsmotoren eingebaut werden. Bei meinem Modell wählte ich 400er-Bürstenmotoren. Denn größere Propeller als die beiliegenden 27-mm-Dreiblatt-Kunststoffexemplare können aus Platzmangel nicht verbaut werden. Statt der Plastikpropeller wurden Raboesch 25er montiert. Aufgrund der relativ geringen Gesamtverdrängung von 1.300 Gramm bieten sich natürlich auch kleine Brushless-Außenläufer an. Ein Standard-Servo reicht zur Anlenkung der Ruderblätter völlig aus. Jetzt können die Decksauflagen aus Sperrholzteilen und Vierkanteleisten eingeklebt werden. Hierbei ist die Stärke der Decksplatte zu berücksichtigen. Das Deck, indem bereits einige Details eingefräst sind, wird dann mit Pattex Füll-Mix eingeklebt. Dieser Klebstoff bietet lange Verarbeitungszeit und er bleibt leicht flexibel. Und schon kann die erste Farbe auf den Rumpf – Unterwasserschiff rotbraun, Rumpf in blau. Das Deck wurde grau lackiert. Der umlaufende schwarze Fender wurde mit Gummiklebeband aufgebracht. Somit ist sogar diese Funktion real. Jetzt wird der Aufbau aus CNC-bearbeiteten Frästeilen erstellt. Das geht zügig voran. Die Teile passen recht gut. Im Dachbereich mussten ein paar Anpassungen gemacht werden. So hielt sich aber das Verspachteln der Steckzapfen und Schlitze in Grenzen, der Grundkörper wird dann verschliffen und weiter ausgebaut. Dazu gehören vor der Lackierung zuerst einmal die Fensterrahmen. Das obere Dach erhält noch die Klimabox aus Resin. Dieses doch recht massive Teil bekommt unten einige Erleichterungsbohrungen. Denn auf den Schwerpunkt des Modells sollte man bei dem doch recht kleinen Rumpf mit wenig Tiefgang schon achten. Der Mast wird auf ein gelötetes Unterpodest gesetzt und besteht aus Resin, Kunststoff und Messingteilen. Das alles lässt sich gut bauen und die Teile passen. Manchmal ist es anhand der doch sehr spärlichen Bauanleitung aber etwas schwierig, die passenden Komponenten zu finden. Aber das ist alles lösbar! Ist der Aufbau lackiert, können die



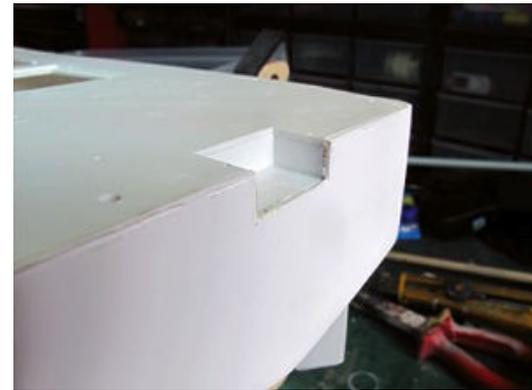
Die für Modellbau Sievers typische Aufmachung



Rumpf und Deck des Polizeibootes



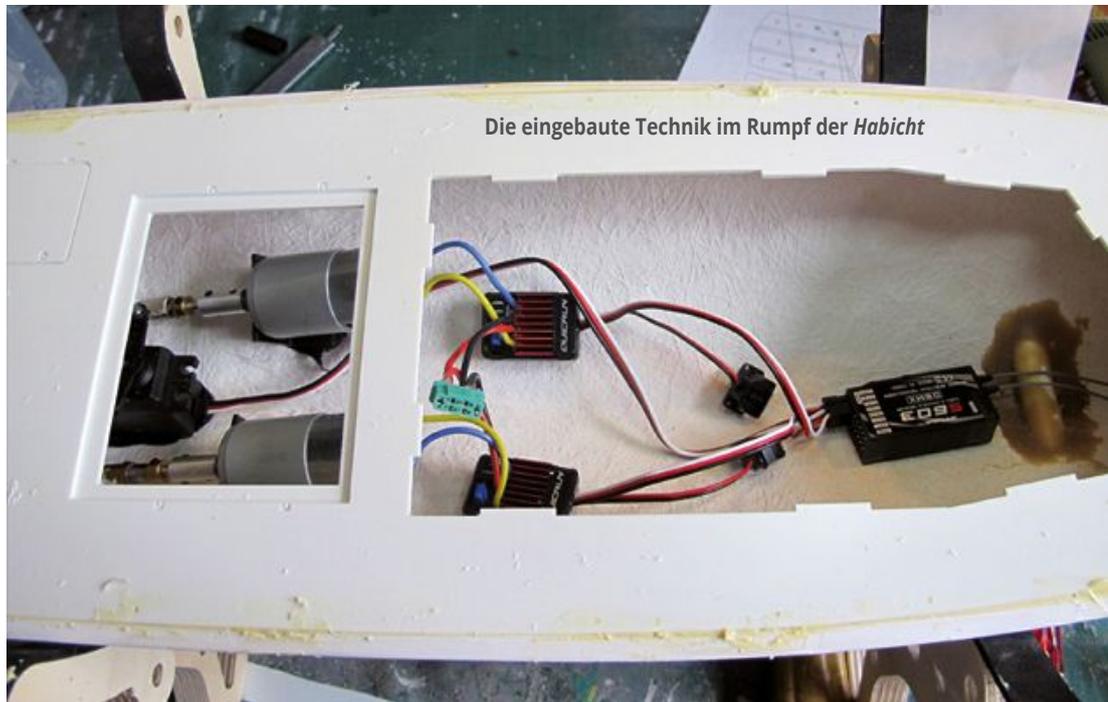
Die Ruderkerker und die Wellen wurden eingeklebt



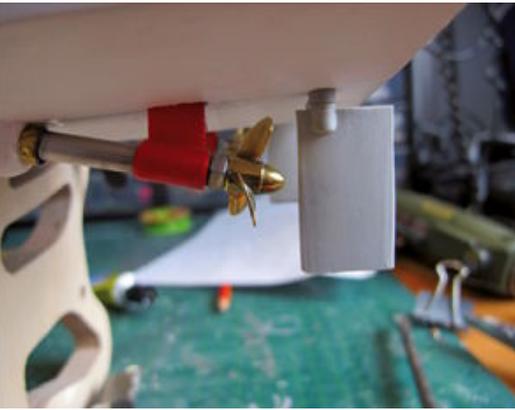
Die charakteristische Hecktreppe der Habicht



Der typische Alutech-Aufbau entsteht Stück für Stück



Die eingebaute Technik im Rumpf der Habicht



Die Wellen- und Ruderanlage



Erste Lackierungen sind erfolgt



Auf dem Brückenhaus schreitet der Mastbau voran



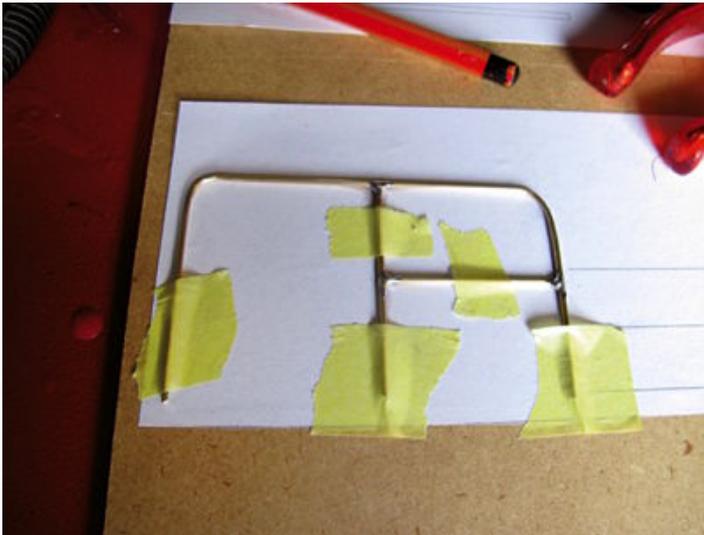
Die Beschriftung ist durch zwei Schritte sehr realistisch

Der Rohbau der *Habicht* ist fertig

Fensterscheiben, die ebenfalls vorgefräst beiliegen, eingesetzt werden. Hier muss das Material an den Kanten ein wenig nachgeschliffen werden. Aber so passen die Scheiben stramm in die Rahmen und bedürfen nur minimaler Klebungen! Und schon nähern wir uns der Lieblingsbeschäftigung der meisten Schiffsmodellbauer: dem Rellingbau! Hier hat Sievers wieder eine Schablone im Bauplan abgedruckt. Ich mache davon immer eine Fotokopie und klebe diese mit Klebestift auf eine Holzbauplatte. Dann wird der Rellingdraht, hier 1,5-mm-MS-Material, passend abgelängt und gebogen. Fixiert wird dann mit leicht lösbarem Klebeband. An die Verbindungsstellen noch ein wenig Lötlötfett und mit einem 60-Watt-Kolben wird dann verlötet. Danach noch ein wenig versäubern und schon kann lackiert werden! Die weitere Ausrüstung geht dann auch recht schnell vonstatten. Viele Teile, die Sievers früher im Metall-Schleuderguss fertigte, liegen nun als sehr saubere 3D-Druckteile bei. Kaum Nacharbeit und sehr gut zu lackieren! Die Modellbeschriftung besteht wieder aus geplotteten Buchstaben, das ist einfach mit der Transferfolie aufzubringen. Eine Besonderheit diesmal hier bei der kleinen „Polizei“-Beschriftung am Aufbau. Hier liegt die blaue Untergrundtafel ebenfalls passgenau aus Folie geplottet bei. Also zuerst die blaue Tafel anbringen und darauf den Schriftzug. Das ergibt ein perfektes Bild. Die Lampenkörper sind, wie immer, beleuchtbar. Nur die Steuer- und Backbordlaterne sind da etwas anspruchsvoller. Es liegen dafür zwar 3D-Teile für das Lampenglas bei. Diese sind aber so klein, dass sie kaum zu beleuchten sind. Auf Bildern im Internet kann man am Original auch winzige Lampengehäuse erkennen, die vermutlich mit starken LEDs bestückt sind. Am einfachsten ist das am Modell mit SMD-Leuchtmitteln zu verwirklichen.

Erste Fahrten und Fazit

Die ersten Testfahrten fanden noch im Rohbaustadium mit einem 2S-LiPo mit 3.800 mAh statt. Hier zeigte sich, dass da ruhig etwas mehr Vortrieb vonnöten ist. Die Abschlussfahrt und Indienststellung wurde dann mit einem 3S-LiPo durchgeführt. Damit kommt das klei-



Der Rehringbau dürfte zu den „beliebtesten“ Arbeiten der Schiffsmodellbauer zählen



Eine erste Testfahrt erfolgt vor der Endausrüstung



Das fertige Modell im Fotostudio

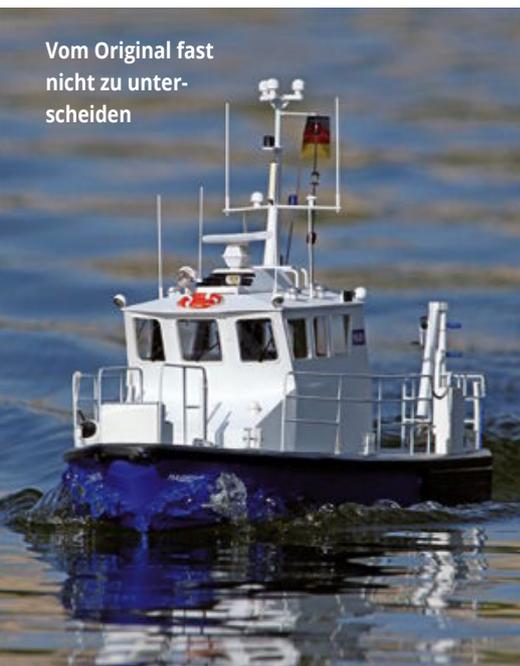


Detailaufnahme des Heckbereichs



Das Modell bei der ersten Einsatzfahrt

Vom Original fast
nicht zu unter-
scheiden



ne Modell fast komplett ins Gleiten. Der Geradeauslauf ist perfekt und selbst eng gefahrene Kurven mit Vollast stellen kein Problem dar. Der Wendekreis liegt bei langsamer Fahrt bei knapp über einer Schiffslänge. Durch die getrennt ansteuerbaren Motoren geht das auch auf dem „Teller“. Auf das Bugstrahlruder kann wirklich getrost verzichtet werden. Und selbst bei moderater Fahrt rückwärts bleibt die *Habicht* voll steuerbar! Mit diesem kleinen handlichen Polizeiboot hat Herr Sievers wieder einmal ein ungewöhnliches Vorbild ausgesucht. Die handliche Größe und der Maßstab 1:20 passen hervorragend für ein Fahrmodell, welches ohne großen Transportaufwand eigentlich überall dabei sein kann. Der Bau ist für den etwas geübten Modellbauer gut zu bewältigen. An einigen Teilen ist zwar ein wenig Nacharbeit vonnöten, aber das Ergebnis kann sich wirklich sehen lassen!

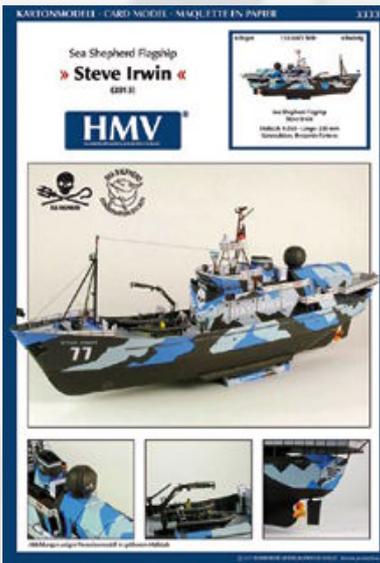
Der Baukasten der *Habicht* kostet 270,- €.

Info & Bezug

Manfred Sievers
Portlandstr. 5
30629 Hannover
Tel.: 0511-581125
E-Mail: info@modellbau-sievers.de

Kartonmodellbau

**JETZT NEU
im VTH-Shop**



Steve Irwin
Die *Steve Irwin* im Samlermaßstab 1:250. Baubar mit oder ohne Unterwasserschiff und alternativ lässt sich auch die bekannte komplett schwarze *Steve Irwin* mit gelber Aufschrift bauen.
Konstrukteur: Benjamin Fentens. M: 1:250, Format: DIN A4. 6 Bögen, 687 Teile
Größe des Modells, (LxBxH): 260x55x80 mm, Schwierigkeitsgrad: schwierig
Anleitung: Deutsch, Englisch, Bildanleitung.
Die Modellhighlights: Originalgetreue 2013er Farbgebung, schwarze Version mit gelber Aufschrift alternativ baubar, Vollrumpfform, mit Modellständer, Ankerwinde

mit Details, filigraner Kran, detaillierte Speedboote, freistehendes Helideck.

**Kartonmodell - ArtNr: 6211828
Preis: 16,99 €**

**Lasercut-Detailset ArtNr: 6211833
Preis: 14,99 €**

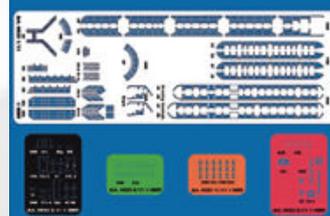


Seenotretterkreuzer
Der Bogen enthält insgesamt 7 Modelle. Neben der *John T. Essberger* können jeweils zwei Modelle der beiden kleineren Klassen gebaut werden und zusätzlich sind zwei 9m Rettungsboote enthalten.
Konstrukteur: Peter Brandt / Friedrich Pohl. M: 1:250, Format: DIN A4, 8 Bögen, 1146 Teile, Größe des Modells, Länge: 176 mm. Schwierigkeitsgrad: sehr schwierig. Anleitung: Deutsch, Englisch, Foto-Bildanleitung.
Die Modellhighlights: 7 Modelle enthalten, verschiedene Varianten baubar, mit detaillierten Tochterbooten, fein ausgestaltete Außensteuerstände, filigrane Masten, Tochterboote alternativ als

Wasserlinienmodell baubar, originalgetreue Rumpfform.

**Kartonmodell - ArtNr: 6211830
Preis: 19,99 €**

**Lasercut-Detailset
ArtNr: 6211835 - Preis: 23,99 €**

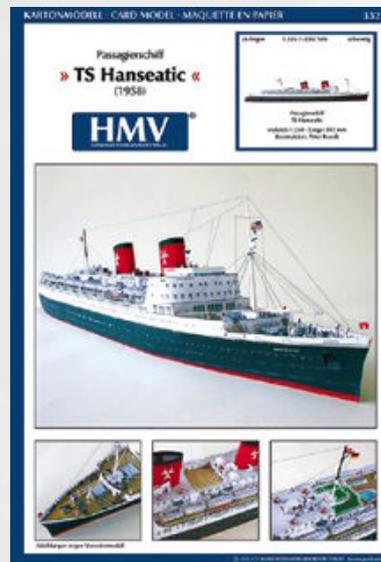


Wappen von Hamburg
Die elegante Rumpfform stellt eine echte Herausforderung an den Konstrukteur eines solchen Modells. Eine Herausforderung, die Carsten Horn gekonnt gemeistert hat. Ein echtes Schmuckstück, dass sich hervorragend bauen lässt.
Konstrukteur: Carsten Horn M: 1:250, Format: DIN A4, 12 Bögen, 1311 Teile, Größe des Modells: 440x63x132 mm. Schwierigkeitsgrad: mittel
Anleitung: Deutsch, Englisch, Französisch, Bildanleitung.
Die Modellhighlights: vorbildgetreue Rumpfkonstruktion, Bordwände ohne Schnittlinien, detaillierte Rettungsboote, Sitzbänke an Oberdeck, detaillierte Anker-

winde, separate Handläufe für Relinge, filigrane Mastdetails.

**Kartonmodell - ArtNr: 6211829
Preis: 24,99 €**

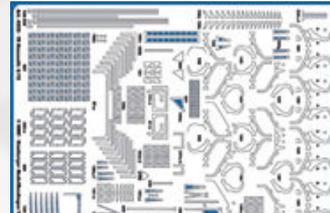
**Lasercut-Detailset ArtNr: 6211834
Preis: 29,99 €**



TC Hanseatic
Der Bogen stellt das Schiff mit der wechselvollen Geschichte, in deutschen Diensten im Volksmund auch „Die schöne Hamburgerin“ genannt, bei Indienststellung 1958 als „Hanseatic“ dar. Als Wasserlinienmodell baubar. Konstrukteur: Peter Brandt, M: 1:250, Format: DIN A4, 26 Bögen, 1830 Teile, Länge 810 mm. Schwierigkeitsgrad: schwierig. Anleitung: Deutsch, Englisch, Bildanleitung.
Die Modellhighlights: Hochdetaillierte Decksaufbauten, 22 Rettungsboote, Tennisplatz, Swimmingpool, Sonnenliegen, Sitzbänke, Flaggen-Alphabet, Signalflaggen, Hoheitsflaggen, Detaillierte Anker.

**Kartonmodell
ArtNr: 6211827
Preis: 34,99 €**

**Lasercut-Detailset
ArtNr: 6211832
Preis: 54,50 €**



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**

Ein kleiner
Springer Tug als
Gruppenprojekt

Mini-Ramborator

In den letzten Jahren haben die Springer Tugs auch hierzulande viele Liebhaber gewonnen. In vielen tollen Varianten gibt es sie als Bausatz, als Eigenbau oder Umbauten. Für eine Vereinsaktivität in einem kleinen Becken hat nun mein Freund Gerhard D. einen Springer, in halber Größe, als Frästeilesatz in Polystyrol, entwickelt und in drei Tagen mit Hilfe seiner Frau und seines Sohnes fünf Stück hergestellt. Dadurch wurde die Veranstaltung ein voller Erfolg.

Ich, als bekennender Holzwurm, habe allerdings immer über diese Plastikdinge gelästert, bis kurz vor Weihnachten plötzlich ein Päckchen bei mir ankam. Der Inhalt: Zwei Bauteilsätze für den MiniRambo und ein zugehöriger Techniksatz. Einmal das Original aus Plastik und einmal ein Exemplar für den Holzwurm. Für die Holzvariante war dafür einfach der Datensatz in

hoch Zwei

1-mm- und 1,5-mm-Sperrholz gefräst. Der Kunststoffteilsatz war für meine Frau gedacht und der andere für den Holzwurm.

Der Inhalt

Alles war dabei: Teilesatz, Motor, Welle, Schiffsschraube, Regler, Leitungen und Ruderservo – ich war schlichtweg sprachlos. Der Aufbau war dank der ausführlichen Anleitung aus dem Internetshop (www.mdtechshop.net) meines Freundes für mich und meine Frau kein Problem. Alle Teile sind mit Nuten und Zapfen versehen und somit ist das Rumpferüst schnell aufgebaut und mit wasserfestem Weißleim verklebt. Zur Stabilisierung während dem Trocknen wird dieser gut verspannt. Nachdem die weiteren Verstrebungen eingeleimt waren, kam der Rumpfboden

als nächstes. Dabei kam die Größe (oder besser „Kleinheit“) zum Tragen. Die Verspannung für die einteilige Bodenplatte aus Holz ist zu stark und die Klebeflächen für Holz zu klein. Trotz Klebehilfe hielt die Klebung nicht. Biegsames Holz oder ein Vorbiegen des Holzes wäre vermutlich eine Lösung. Ein weiterer Versuch mit einer 0,8-mm-GFK-Platte, da ich den Rumpfboden auch etwas robuster gestalten wollte, und verbreiterten Auflageflächen zum Kleben, war ebenfalls erfolglos. Die Lösung war, das vorhandene Bodenbrettchen mit der Kreissäge in 10 mm breite Streifen zu schneiden und diese dann einzeln aufzukleben. Dann wurden die Kanten geschliffen, damit sich eine gute und runde Form ergibt. Für die Robustheit wurde eine Lage Glasgewebe aufgelegt und mit Epoxidharz laminiert. Dies ergab da-



Der Inhalt des Weihnachtspäckchens



Die Bauteile des Rumpfes



Vorrichtung zum Leimen des Rumpfbodens



Der Rumpfboden nach dem Schleifen



Die vorgesehene Ausführung der Wellenhalterung



Der Rumpf beim Trocknen

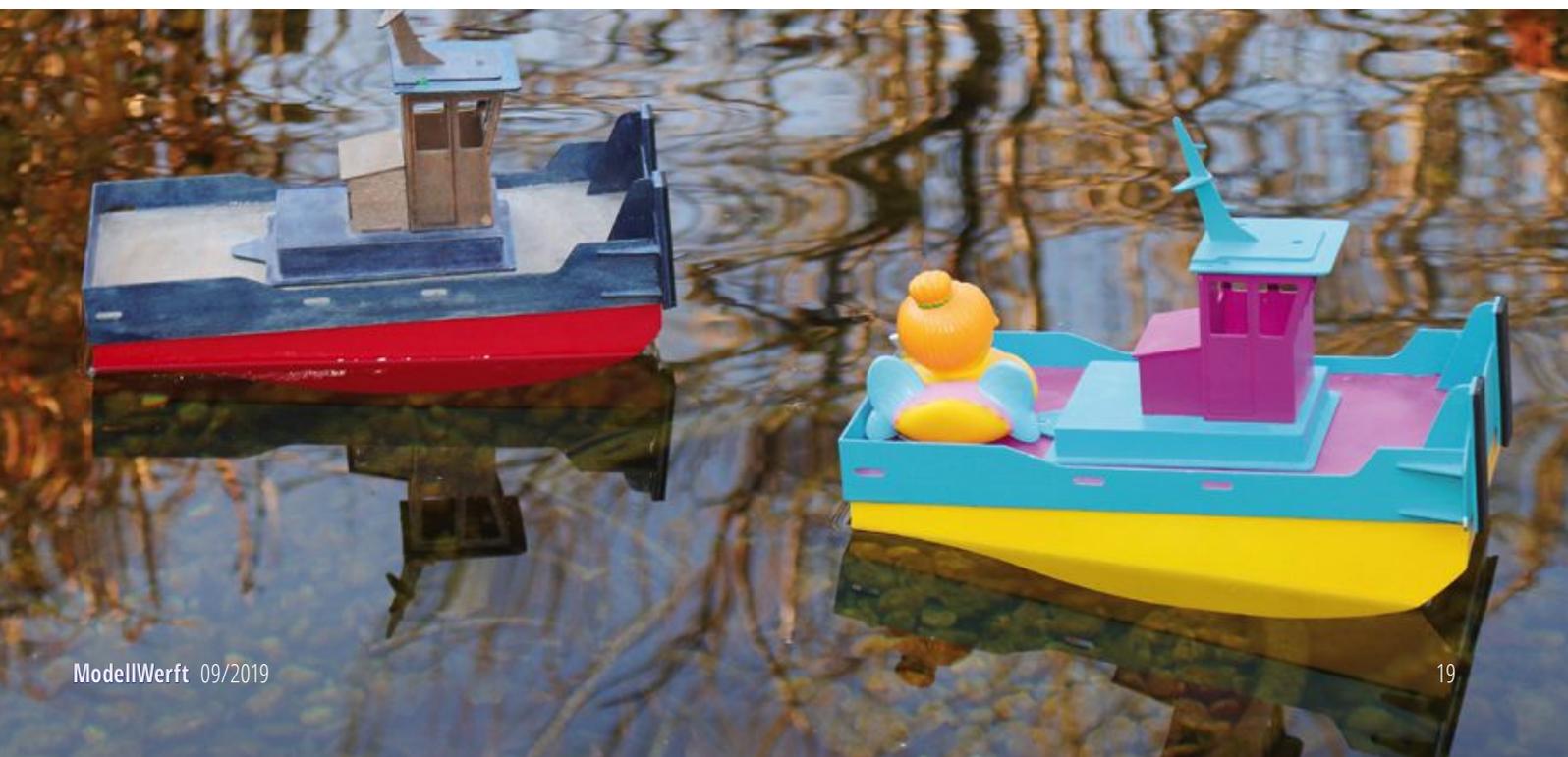
mit einem Rumpfboden, welcher sehr robust gegen Bodenberührungen am Ufer ist.

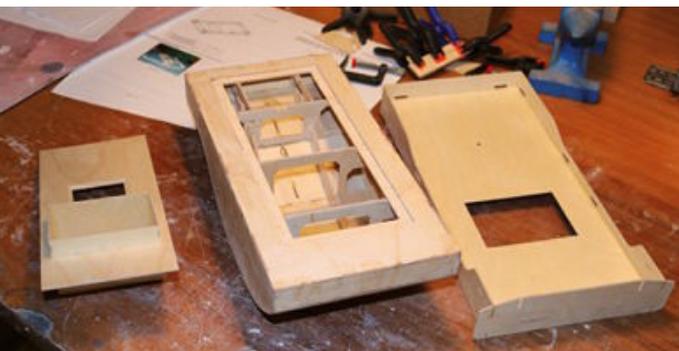
Wellenhalterung und Ruder mit Anlenkung sind etwas „fummelig“ beim Einbau, da das Deck schon am Anfang

eingebaut wird. Für den Motor liegt dafür eine vorgefertigte Halterung bei. Ich habe allerdings eine Gundert-Kompaktwellenanlage eingebaut, was aber Geschmackssache ist, da ich diese gerne in meinen Booten verwende.

Der Abstand zwischen Oberkante Ruderkocker und dem Deck ist hier knapp bemessen. Bei der Holzwurmversion habe ich daher eine Aussparung im Einlegedeck machen müssen. Im „Einlegedeck“ ist eine Öffnung zum Zu-

▼ Die beiden Minis *Holzi* und *Ducky* auf gemeinsamer Fahrt





Die drei Baugruppen des Rumpfs

gang ins Innere und der Akkukasten enthalten. Dieser kann somit, mit entsprechendem Klebeband, wasserdicht verschlossen werden.

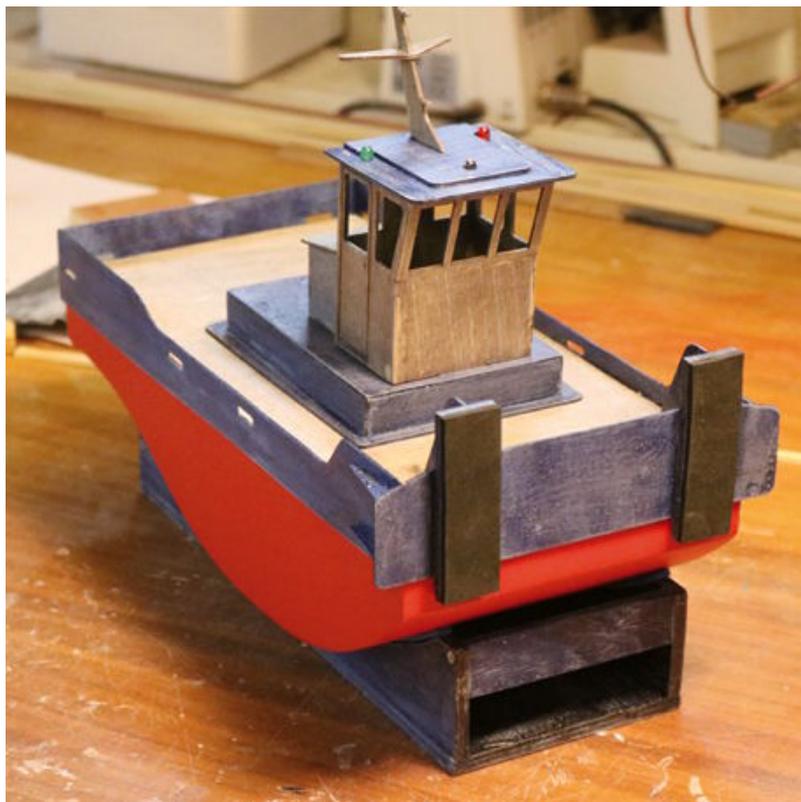
Aufbauten

Als Nächstes folgten das Deck und das Steuerhaus. Das Deck wurde mit den Bordwänden zusammen auf den Rumpf gesteckt. In meinem Fall saß das Ganze so stramm auf dem Rumpf, sodass ich keine Sorge hatte, dass das Oberdeck sich löst. Wenn man allerdings die Durchkentertauglichkeit ausprobieren möchte, sollte man auf die Schraube allerdings besser nicht verzichten.

Das Steuerhausdach kommt schon mit drei Löchern für 5-mm-LEDs vorbereitet. Bei meinem Boot habe ich die LEDs zwar eingebaut, aber noch nicht angeschlossen. Außerdem wurde das Steuerhausdach, aufgrund der Zugänglichkeit für spätere Einbauten, nur gesteckt. Die Zapfenverbindung hält da-



Das Deck und das Steuerhaus



Der Mini-Rambo in gebeizter Ausführung





Der Mini-Rambo auf dem berühmten Loch Ness in Schottland

bei schon ganz gut. Allerdings wurde ein kleiner Neodymmagnet zusätzlich angebracht.

Nachdem das Ganze zusammengebaut war, hat es mir im reinen Holzlook ganz gut gefallen und nach einer Rückmeldung von Gerhard an den Holzwurm, kam die Idee, das Boot nur mit Holzbeize zu behandeln.

Beim Rumpf ging dies zwar nicht, da dieser nicht mehr die pure Holzoberfläche hatte, aber dafür wurde er mit einer noch vorhandenen Sprühdose in feuerrot gespritzt. Beim Aufbau war das Ergebnis des Beizens aber auch nicht zufriedenstellend, da die Beize an den Stellen, wo der Leim übergequollen war, nicht ins Holz eindringen konnte. Die Möglichkeiten waren also, entweder deckend lackieren oder die Holzteile des Aufbaus neu machen und vor dem Zusammenbau zu beizen. Ich habe mich also für den Neubau entschieden. Als Versiegelung wurde der fertige Aufbau mit Eposeal behandelt, welches auch verwendet wurde, um den Rumpf innen zu versiegeln.

Auf weitere Anbauteile und Verfeinerungen habe ich bewusst verzichtet, da ich den optischen Schwerpunkt auf das Holz setzen wollte und das etwas puristische Aussehen aus meiner Sicht dazu passt. Nun nur noch die Technik eingebaut: Motor mit Gummischlauchkupplung, Servo, Regler und Empfänger. Für den Akku ist unter dem Steuerhaus genügend Platz. Mit einem 2S-/1.000-mAh-LiPo reicht es für Fahrzeiten von knapp einer Stunde. Dann noch mit Blei auf Tiefgang gebracht und fertig.

Einen 2S-LiFePO4 nicht im Akkuschacht, sondern im Rumpf unterzubringen, wäre dabei eine Überlegung wert. Dieser könnte dann, vom Bauraum und Gewicht, bis zu 2.000 mAh erhalten.

Das Fahrverhalten ist gut und auch höhere Wellen verkraftet der kleine Ramborator problemlos. In einer klei-

nen Kunststoffkiste ist er auch zusammen mit dem Sender gut verpackt und transportierbar. So war der Kleine z.B. auch schon auf dem Loch Ness unterwegs.

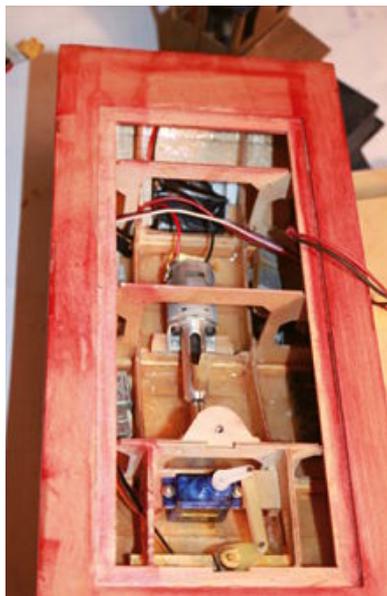
Der Kunststoffteilesatz hat dann doch noch eine Weile länger gelegen, bis ihn meine Frau mit einem Achtjährigen zusammen aufgebaut hat. Es war für beide das erste Modellboot. Beim Einbau von Welle, Ruder und Elektrik habe ich ihnen dann geholfen. Die Lackierung war dann aber wieder die Aufgabe meiner Frau. Vorgabe für die Farben war, dass sie zur Quetscheente passen mussten.

Damit sind zwei kleine Spaßboote entstanden, die schnell und unkompliziert transportiert werden können. Die Ausführung meiner Frau namens *Ducky* zieht natürlich Kinder besonders an. Am See und auch am Stand auf der Messe in Friedrichshafen.

Kinderfreundlich

Gerade durch die Eigenschaft, dass Kinder Spaß daran haben, könnte ich mir die Graupner mz-4 mit Mittelrastung als passenden Sender gut vorstellen. Sobald ich die mz-4P mit Mittelrastung und die neue Core-Einheit habe, werde ich *Ducky* umrüsten.

Das „Innenleben“ des kleinen Ramborators



Zum Saisonstart



No. 2281
Sophia



No. 2280
Taifun



No. 2141.V2
Krabbe Tön 12



No. 2139.V2
RC Seenotrettungsboot



No. 2027.100V2
Johann Fidi

Dieser Beitrag wendet sich an die Modellbauer, die bereits ein Modell des 9,4-m-Bootes der Firma Graupner oder ein entsprechendes Boot haben, es gerade bauen oder eines bauen wollen. Hier finden sie Detailbilder, die es ihnen ermöglichen, ihr Modell auf den aktuellen Stand zu bringen oder zu „supern“.

Die Gerhard Elsner im Hafen von Laboe

NEUZUGANG in Schilksee

Das 10,1-m-SRB »Gerhard Elsner«

Kurz zum Original: Die 9,4-m- und 10,1-m-Boote sind die Arbeitstiere der Seenotretter. Ausschließlich von ehrenamtlichen Besatzungen gefahren, findet man sie überall dort, wo sich in Marinas Jachten und Motorboote aller Größe einfinden. Obwohl sie im Prin-

Der Mast des Seenotrettungsbootes



Die Frontscheibe des Neuzugangs





Die Pflicht



Die Schlepp-einrichtung

zip baugleich sind, wirken sich die rund 70 cm mehr Länge der neueren Boote enorm auf den nutzbaren Raum aus. Die *Gerhard Elsner* hat auf der Station Schilksee die *Walter Rose*, das ehemalige 9,4-m-Tochterboot *Verena* des Seenotkreuzers *Hermann Marwede*, abgelöst, das der Ausbildungsstation in Neustadt/Holst. zugeteilt wurde. So war bei einem Besuch in Laboe der direkte Vergleich möglich und ergab grob zusammengefasst: Das neue Boot ist so leise, dass sich ein Gespräch selbst bei voller Fahrt in normaler Lautstärke führen lässt. Die Kabine wirkt geräumiger, im größeren Heck lassen sich u. a. die Schleppleinien stauen, die dadurch bei Bedarf trocken zur Verfügung stehen. Die elektronische Ausstattung ist

auf dem aktuellen Stand. Der Motor lässt sich per Monitor überwachen, eine Rückblickkamera ermöglicht beim Schleppen die Beobachtung des Havaristen, sodass die Crew die Kabine nicht verlassen muss und durch ein unter Umständen reißendes Seil gefährdet wird, wobei das bisherige Sicherheitsnetz entfällt, in das Bild der Kamera ist die Seekarte einblendbar, womit die gleichseitige Sicht voraus und achteraus gewährleistet ist, die Pflicht ist geräumiger, was das Anbordhieven von Verunglückten durch die Bergepforte erleichtert. Die Sicht durch die größeren Scheiben ist besser. Die Besatzung des Bootes ist restlos begeistert von ihrem Neuzugang! Ansonsten sprechen die Bilder für sich.



Heckansicht am Anleger in Laboe



Seitenscheiben Steuerbord, Namensschild mit DGzRS-Logo



Innenansicht des Heckstaukastens



Die untere Kabine



Private Kleinanzeigen 10 Euro für alle ModellWerft-Leser

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

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

Sie haben mehrere Möglichkeiten, Ihre Kleinanzeige aufzugeben:

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

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

30000

Hallo wer kann mir helfen? Mein Enkel kam mit einem Dachbodenfund und voller Hoffnung zu mir zum Basteln, das Modell ist das Hafendienstboot Silke von robbe, der Bauplan fehlt und der Rumpf ist, warum auch immer abgeschnitten. Hat jemand einen Bauplan oder/und einen Rumpf? Email: graubaertiger@t-online.de.

Die App für Modellbauer



UHLIG Designmodellbau

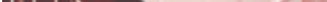
Herstellung und Verkauf eigener Schiffsmodelle, Zubehör und Figuren in 1:10

Telefon 02454 - 2658
www.dsd-uhlig.de

www.SCHIFFSMODELLE-SHOP.de

JOJO Modellbau
Zinzendorfstrasse 20
99192 Neudietendorf

Katalog für 2,20 €
in Briefmarken



MODELLBAU andreas lassek

Bausätze, GFK-Rümpfe und Zubehör für Schiffe der ehem. dt. Kriegsmarine

CNC-Frästeile nach Kundenwunsch

modellbau-lassek.de



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

NEUE ADRESSE:
Hauptstr. 37
92718 Schirmitz
Tel. 0961 6345436

www.GB-Modellbau.de



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

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

Wir haben keinen Katalog in gedruckter Form !!

Anzeigenannahme und Beratung
Cornelia Maschke, Tel.: 07221/5087-91

ModellWerft Highlights

Seenotrettungskreuzer und Seenotrettungsboote der DGzRS und ihrer internationalen Partnerorganisationen sind das Thema der ModellWerft Highlights Seenotretter. In diesem Sammelband haben wir die schönsten Eigenbauten, Seenotretter-Techniklösungen und Bautipps aus den letzten ModellWerft-Jahrgängen zusammengefasst.

Seenotretter

Hochwertige Sammlerausstattung
Umfang: 144 Seiten
ArtNr: 3000089
Preis: statt ~~19,90~~ € jetzt nur

9,90 €



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

Shop-Bestellung

shop.vth.de

Mit dem Abschluss des letzten Artikelteils hatte ich bereits die Plattformen für die Bug- und Heckfender angeklebt. Nun war es Zeit für ein weiteres Detail. An den Kanten des Schanzkleides gibt es kleine Überstände. Man kann das beim Nachbau auf Grund der Größe ignorieren. Bei meinem Maßstab ist das aber ein feines Detail, gerade weil sich am Original dort Dreck und Rost sammelt – und das dann in die Alterung integriert werden kann.

Grundlagen am Bau der »Blackadder«



Die Blackadder beim Ausdocken aus der Werft

Fenderhalterungen

Diese „Kanten“ sind aus 0,5×1-mm-PS-Streifen von Evergreen. Diese sehr dünnen Profile habe ich mit Revell-Kunststoffkleber auf die entsprechenden Kanten geklebt und mit 400er-Schleifpapier leicht angeschliffen. Schon die erste Lage Grundierung hat gezeigt, dass der Effekt wie gewünscht wird.

Decksdetails

Inzwischen sind auch die beiden Decksluken und der Schutz über der Ankerwinde fertig. Die Einstiege sind aus 1-mm-PS-Platte. Die Kanten wurden entsprechend dem Original rundgeschliffen. Die Luken sind genauso entstanden wie die Schotten am Deckshaus. Die Scharniere sind aus PS-Rundmaterial nachgebildet und bekommen ein kleines Stück Silberdraht als Imitation für den Scharnierbolzen. Der steuerbordseitige Einstieg hat zwei Hydraulikanschlüsse für den Öldruckmotor der Ankerwinde. Diese Anschlüsse sind aus kurzen Stücken 1-mm-PS-Rundmaterial. Der Schutz besteht – wie im vorherigen Artikelteil beschrieben – aus 3-mm-PS-Rohr und wurde auf der Ventilette (Heißluftgebläse aus dem Optikerbedarf) zurechtgebogen. Das Biegen ist grundsätzlich auch über der

offenen Flamme möglich, aber ich benutze lieber die Ventilette. Bei der offenen Flamme muss man erheblich vorsichtiger sein, da die Hitze punktueller und höher ist und das Material dadurch sehr leicht zerstört werden kann – es verbrennt.

Als nächstes kommt das Podest für den Capstan dran. Es ist einfach nur ein Kegelstumpf, der oben drauf den Windenopf bekommt. Da ich mir ersparen wollte, hier die Drehmaschine anzuwerfen, habe ich mich an meine Suche bezüglich der Poller in meiner Kugelschreiberkiste erinnert. Da war doch was. Genau, ich hatte in dieser Kiste einen Kugelschreiber in Form eines spitzen Kegels. Schnell in den Schraubstock gespannt, abgemessen und das passende Segment herausgesägt. Nur noch ein wenig anschleifen und an Deck festkleben. Der Stumpf wird auch wieder in blau und muss daher vor der Lackierung fertig sein. Alle Lüfter kommen zu einem späteren Zeitpunkt an Bord und sind bereits bei meinem Modellkollegen auf dem virtuellen Zeichentisch. Als letzte Arbeit vor dem Lackieren waren die Endhalterungen der Fender vor und achtern sowie das Kettenrohr vom Oberdeck zur Ankertasche zu setzen. Aus einem mir

nicht erfindlichen Grund habe ich das bis zu diesem Zeitpunkt schlicht vergessen. Das Rohr ist aus einem PS-Rohr mit 4 mm Innendurchmesser. Sowohl in die Ankertasche, als auch an Oberdeck, wurde eine entsprechende Bohrung gesetzt, das Rohr eingeschoben, verklebt und in der Ankertasche bündig abgeschliffen. An Oberdeck steht das Rohr ein wenig über und hat dort einen kleinen Rand, damit die Kette nicht hängenbleibt. Ich habe das Rohr an der Seite erhitzt und leicht auf die Arbeitsfläche gedrückt. Das erhitzte Material bündelt sich damit leicht um, und es ergibt sich der gewünschte Effekt.

Vor der Rumpflackierung kommen immer mehr Fehlteile ans Licht. Die Gitter vor den Speigatten fehlten auch. Jedes Speigatt hat drei senkrechte Stäbe. Dazu wurde in das Oberdeck an den entsprechenden Stellen Bohrungen gesetzt und kurze Stücke aus 1-mm-PS-Rundprofil eingeklebt. Nachdem ich beide Seiten fertig hatte, ist mir aufgefallen, dass ich doch wirklich auf jeder Seite hinter den achteren Pollern je ein weiteres Speigatt vergessen hatte. Also, schnell angezeichnet und das Cuttermesser zu Hand...! Nein, immer wenn man etwas mal eben schnell macht! Die eingeschnittene Öffnung an



Der Rumpf ist fertig zur Grundierung

die Zweite

Farbe

der Steuerbord-Seite war zu lang. Jetzt hieß es, kleine PS-Stücke einsetzen und verkleben und danach alles spachteln sowie verschleifen. Anschließend war ein zweiter – diesmal erfolgreicher – Versuch dran. Auch die hinteren Speigatten bekamen noch die Gitterstäbe. In der Zwischenzeit habe ich während eines verlängerten Wochenendes in einer Jugendherberge die Gurtbänder für die Fender vorbereitet. Dazu habe ich aus einem 3 mm breiten Seidenband aus dem Schneidereibedarf Stücke geschnitten. Sie wurden alle auf einer Seite umgenäht, um dann die Halterungen daran zu befestigen und anschließend verschmutzt (gealtert). Dazu aber später mehr. Die hinteren Gurtbänder sind

– wie schon beschrieben – auf den kleinen Plattformen an den Rumpfecken befestigt. Für diese Halterungen habe ich kleine Dreiecke aus Messingdraht gebogen und durch die umgenähten Enden gezogen. Auf die Dreiecke wurden noch kleine Augbolzen gesetzt. Die Wurstfender sind nicht nur mit Gurten befestigt, sondern werden an den Enden mit Spannschrauben gehalten. Diese 11 mm langen Spannschrauben habe ich mir von einem bekannten Modellbauhändler schicken lassen. Um sie aber an Bord zu befestigen, fehlten noch kleine Halterungen am Schanzkleid. Diese Teile bestehen aus PS und haben eine 1-mm-Bohrung für einen passenden Haltering.

Zuerst war eine Abklebung notwendig. Dazu musste aber erst einmal die Wasserlinie angezeichnet werden. Hierfür habe ich an Bug und Heck die KWL aus dem Plan entnommen und auf den Rumpf übertragen. Jetzt wurde der Rumpf mit dem Ständer vorn soweit aufgebockt, bis die vordere und hintere Markierung in der Waage waren. Natürlich ist es wichtig, dass der Tisch auf dem der Rumpf aufgebockt ist, auch exakt in der Waage steht. Dann habe ich den Laser angeschaltet und mit einem dünnen Bleistift die Wasserlinie auf dem Rumpf angezeichnet. Für das genaue Abkleben benutze ich gern das Masking-Tape von Tamiya. Das gibt es in verschiedenen Breiten und lässt sich damit um fast jede Ecke kleben. Die Maskierfähigkeit ist sehr gut, die Klebkraft aber nicht so hoch, dass man

Blick auf das Achterdeck mit RopeGuard und einem Einstieg



RopeGuard auf Einstiegen auf dem Original



Die Abklebung für mehr „blau“



Fertig...in diesem blau sieht das sehr schick aus



Die Gurtbänder sind in Arbeit

schon lackierte Flächen beim Entfernen beschädigt. Überlappend wird auf den Streifen dann ein glattes Malerleiband aufgeklebt und anschließend die zu schützenden Flächen mit Zeitungspapier oder Ähnlichem bedeckt. Der obere Teil des Schanzkleides bekam erst eine dünne Lage Spritzspachtel. Hier muss man darauf achten, dass nicht bis an die Abklebung heran lackiert wird, weil sonst eine sehr starke Kante entsteht. Eine anschließende Grundierung war nicht nötig, da ich vor der Unterwasserschiffackierung schon fast komplett grundiert hatte. Nachdem das soweit erledigt war, kam die schöne blaue Farbe ins Spiel. Auch hier wurde wieder die Sprühdose verwendet. Wie allgemein bekannt sein sollte: dünne Lagen kreuzweise aufbringen! Das war doch schon ein ganz anderes Bild. Nach der Entfernung der Abklebung bekam der Rumpf eine dünne Lage seidenmatten Klarlack als Basis für die spätere Alterung. Nun konnte alles ein paar Tage trocknen. In der Zwischenzeit habe ich die Wurstfender vorbereitet. Die Gurtbänder zur

Halterung laufen durch Vertiefungen, damit bei Kontakt diese nicht durchgeschuert werden können. Ich friere die Wurstfender dazu immer ein, denn durch die Kälte wird das Material zumindest kurzzeitig fester und lässt sich leichter bearbeiten. Ein Einstechen mit der Drehmaschine war nicht möglich, denn der Durchmesser des Wurstfenders war zu groß für meine Drehmaschine. Ich muss mir also etwas anderes überlegen. So schnitt ich die Fender mit dem Cuttermesser ein. An den Stellen, an denen die Grutbänder verlaufen sollten, machte ich je zwei Einschnitte mit einem Abstand von ca. 4 mm. Das Material zwischen den Einschnitten schnitt ich mit einer gebogenen Nagelschere bis auf eine Tiefe von rund 2 mm heraus. Entstanden sind schöne Vertiefungen, in denen die Grutbänder laufen können. Die beiden vorderen Wurstfender sind am Original mit eigenen Bändern befestigt. Das war im Modell nicht möglich, denn die kleinen Halterungen mit Schäkeln in dem sehr verwinkelten Schanzkleid waren so nicht herzustellen und wären hin-



Speigatten am Modell



Speigatten und Reifenfender am Original



Ein erster Lackauftrag



Loch in der unteren Fenderplattform gezogen. Dort wurde das Band einfach verklebt. Die überstehenden Enden der Gurtbänder wurden einfach unter das Band in die Vertiefung der Fender geschoben. Die hinteren Fender wurden, wie oben schon beschrieben, mit dem Rumpf verbunden. Unten wurden die Bänder wie am Bugfender mit dem Rumpf verklebt.

Fender

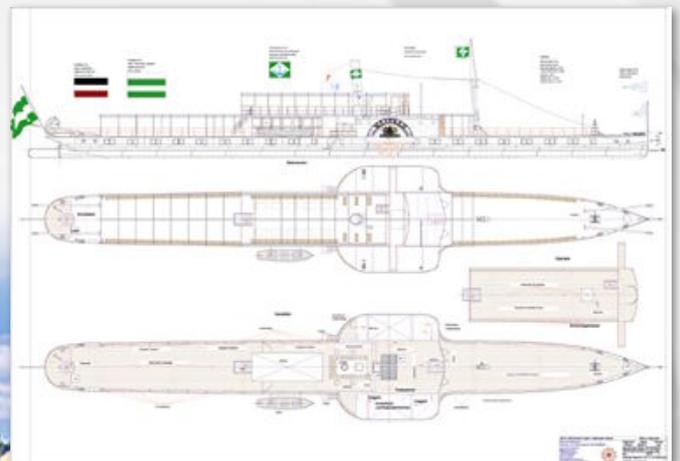
Ein weiteres Problem bereitete mir schon seit einiger Zeit Kopfzerbrechen. Die *Blackadder* hat auf beiden Seiten eine Reihe Reifenfender. Dafür hatte ich schon vor Monaten diverse LEGO-Reifen gekauft. Die passten nicht 100% vom Durchmesser, aber die Breite war perfekt. Naja, das Profil sah auch etwas anders aus. Mein Modellbaukollege sagte mir, er könne ja einen Formkern per CAD zeichnen und auf dem 3D-Drucker erstellen. Ich könnte dann da Reifen draus machen. Tolle Idee, nur wie? Ich erinnerte mich an einen Artikel von Christian Kamp in der Modell-Werft (Ausgabe 11/2016). Ein kurzer

terher auch nur mit Handspiegel und verdrehtem Hals zu sehen. Mir fiel dazu etwas Besseres ein, was auch hinterher nicht mehr sichtbar ist. Ich versah das Schanzkleid mit Einschnitten in der Breite der Gurtbänder und zog das Band unter den Rundprofilen, die zur Eckverstärkung am Schanzkleid sind, durch. Oben hatte jedes Gurtband -

wie zuvor beschrieben - eine Schlaufe bekommen. Durch diese steckte ich ein kurzes Stück Rundprofil, das gerade so lang war, dass es nicht durch den Schlitz im Schanzkleid rutschen konnte. Das war nun die obere Befestigung. Das Band lief nun über beide Fender und unter den Schanzkleidverstärkungen durch und wurde unten durch das

Anzeige

Raddampfer Meissen



Der Bauplan

Der Modellbauplan des Raddampfers *Meissen* von Hans-Dieter Brinkmeyer ist im Maßstab 1:25 mit CAD gezeichnet, umfasst 8 Bögen im Format DIN A0 und wird in schwarz-weiß geliefert.

ArtNr: 3217308

Preis: 65,00 €



BESTELLSERVICE Tel: 07221 - 5087 -22
FAX: -33, SERVICE@VTH.DE • WWW.VTH.DE

Shop-Bestellung

shop.vth.de



Ein Bugfender mit den Einstichen



Die Bugfender werden „angenäht“



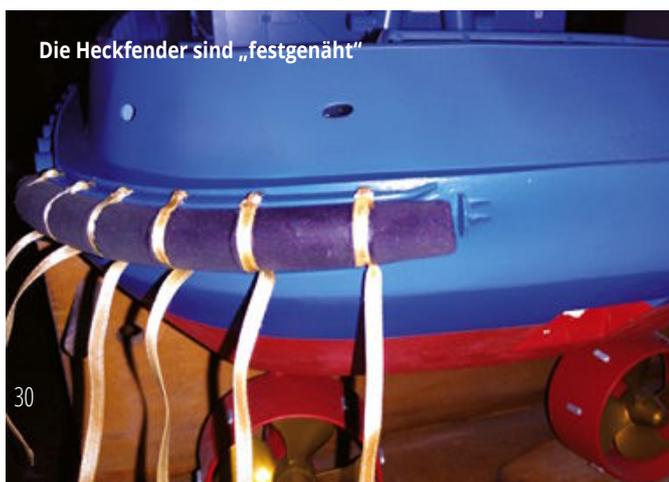
Die Bugfender am Original



Die Bugfender sind fest, es müssen nur noch die Überstände entfernt werden



Die Gurtbänder für die Heckfender sind bereit



Die Heckfender sind „festgenäht“



Die Reifen am Modell verklebt

Kontakt mit Christian und ich hatte die nötigen Informationen. Christian, danke Dir dafür! Daraufhin habe ich das dort beschriebene PUR-Gießharz und Pigmente bestellt. Formsilikon hatte ich noch aus meinem Job. Aus den 3D-Formkernen stellte ich mehrere Negativformen her und goss eine erste Runde. Jetzt hieß es, Geduld zu haben, denn das Material ist frühestens nach 12 Stunden zu entformen. Die Skepsis war unberechtigt. Das Material ist so fließfähig, dass selbst kleinste Details problemlos abgeformt wurden. Nach dem Entformen musste die Eingießseite der Reifen noch gesäubert werden und dann konnten die ersten selbstgegossenen Reifen auf die Rohrstücke am Rumpf aufgesteckt werden. Was soll ich sagen...Ja, der Aufwand hat sich mehr gelohnt. Es sieht super aus. Schnell ein Foto gemacht und an die Reederei nach Neuseeland geschickt. Die Reaktion darauf zeigte mir, dass ich bis zu diesem Punkt wirklich alles richtig gemacht hatte. Final habe ich die Bugfender noch mit Spannschrauben und kleinen Halteketten versehen. Die Kette ist nicht durchgezogen, denn die Wurfender haben keine durchgehende Bohrung. Stattdessen wurde die Kette auf einen Augbolzen gezogen und dieser wurde



Das Gießmaterial für die Reifenfender



Erstellung der Gussformen mit Formkernen aus dem 3D-Drucker

dann in der Endbohrung verklebt, so dass nur die Kette aus der Bohrung herausragt. Die Spannschrauben sind mit kleinen Drahringen an den Halterungen am Schanzkleid befestigt.

Ausblick

Im nächsten Teil werde ich mich um die Alterung am Rumpf kümmern. Die Lüfter auf dem Oberdeck befinden sich zur Zeit schon im Druck, die Elemente für die Schleppwinde liegen zum Teil schon fertig hier auf dem Tisch und der Mast bzw. die Ankerwinde warten auf den Baubeginn.



Die Reifen fertig für die Montage am Modell



Die Spannschlösser für die Bugfender



Die Spannschlösser am Original



Diese Figuren werden im Maßstab 1:20 bis 1:25 angeboten

Die passende Besatzung

Maßstäbliche Figuren



So ein Feuerwehrmann ist auf vielen Arbeitsschiffen einsetzbar

Natürlich sind nicht alle Modellbauer Freunde von „Puppen“ auf ihren Schiffen. Manche Modellbauer, die sich dem originalgetreuen Nachbau nach Fotos und Bauplänen „ihrer“ Originale verschrieben haben, lästern sogar über dieses „Puppentheater“ an Bord.

Große Vielfalt

Es gibt aber auch Schiffmodellbauer, die nicht nur eine Flagge hissen oder eine Tür automatisch öffnen – sondern hierfür auch die passende Figur an der richtigen Stelle positioniert haben. Wenn diese dann noch mit einer innenliegenden Mechanik ausgerüs-

Viele Schiffsmodelle sind auch heute oftmals noch sogenannte Geisterschiffe. Und dies nur, weil manchmal neben einigen wichtigen Details auch oftmals die Besatzung schlichtweg „vergessen“ wurde. Dies kann selbstverständlich mit ein paar Figuren umgangen werden.

tet ist, kann sie sogar Netze mit dem Wasserschlauch bespritzen, das Deck schrubben oder die Ankerkettenstopper festziehen...

Hierfür gibt es in den Hobbygeschäften unserer Branche einige passende Figuren. Da ich persönlich die Figuren aus der Sparte Schiffsmodellbau als übersteuert finde, suche ich natürlich auch schon einmal nach anderen Bezugsquellen. Hier bieten sich Kindertrödelmärkte oder Spielzeuggeschäfte an. Auch gibt es im Aquarienhandel Taucher, die beispielsweise auf Einsatz- oder Spezialmodellbooten eingesetzt werden können. Figuren aus dem Puppenhaus oder Bauernhof-



▲ Kleine Biegefiguren für Arbeitsschiffe



▲ Taucher in verschiedenen Größen - müssen teilweise noch angemalt werden



Große Figuren für historische Schiffe im richtigen Maßstab



Dies sind schon größere Figuren, die im Maßstab 1:8 oder 1:10 Verwendung finden



Diese Größe eignet sich hervorragend für den Einbau von Sonderfunktionsmechaniken

spielzeug sind oftmals zu einem viel niedrigeren Preis erhältlich. Es können auch in bestimmten Maßstäben „Soldatenfiguren“ eingesetzt werden. Da sie in der Regel mausgrau ausgeliefert werden, muss man halt die Koppel, Munitionstaschen, Handgranaten oder Pistolen mit einem Skalpell abtrennen und hiernach die Figuren anmalen. Dies habe ich beispielsweise für meinen Ausflugsdampfer mit über 70 Personen gemacht und habe so eine „Vatertags-Ausflugsgesellschaft“ an Bord.

Damit man sich einen Überblick über die erforderliche Puppengröße – wir Modellbauer sagen jedoch lieber Figurengröße – machen kann, habe ich in einer Tabelle auf der Homepage www.modellwerft.de einmal die möglichen Größen aufgelistet. Hierbei sind auch kleinere Unterschiede möglich, da ja nicht jeder Herr zwischen 175 und 190 cm und nicht jede Dame zwischen 165 und 180 cm groß ist.

Ein Rechenbeispiel

Zum Abschluss noch ein einfaches Rechenbeispiel zur Maßstabumrechnung. Nehmen wir beispielsweise



▲ Verschiedene Figuren, die notfalls umgearbeitet werden müssen

den Maßstab 1:10. Angenommen eine männliche Person wäre 175 bis 190 cm groß und eine weibliche Person um 165 bis 180 cm. Somit ergibt sich bei einer männlichen Person 175 cm geteilt durch 10 gleich 17,5 cm oder 190 cm geteilt durch 10 gleich 19,0 cm.

Dadurch dürfte eine Figur einer männlichen Person im Maßstab 1:10 zwischen 17,5 und 19,0 cm groß sein.

Bei Damen würde wie folgt gerechnet: 165 cm:10= 16,5 cm, 180 cm:10=18,0 cm. Dadurch dürften die weiblichen Figuren zwischen 16,5 und 18,0 cm groß sein.



Dem Mannschaftsmitglied sieht man seine Vergangenheit als „Kriegsspielzeug“ nicht an



Das U-Boot U42 im Maßstab 1:43 an der Kaimauer der Hafenanlage

Eine bunte Mischung

Internationales Schaufahren an den Schwarzsachtalseen

Im Herzen Oberschwabens findet am 07. und 08. September 2019 an den Schwarzsachtalseen in Ertingen zum mittlerweile dritten Mal ein internationales Schaufahren statt. Veranstalter ist die Interessensgemeinschaft Schwarzsachtalseen, bestehend aus vier Modellbauern, denen der detailgetreue Funktionsmodellbau am Herzen liegt.

Modellbauer aus Deutschland, der Schweiz, Österreich und aus den Niederlanden haben sich angekündigt, um der IGS Besuch abzustatten. Die IGS ist selbst auf vielen Veranstaltungen anzutreffen, um neue Kontakte zu knüpfen und alte zu pflegen – und freut sich deshalb über jedes Gesicht, das den Weg nach Baden-Württemberg findet. Die Wiedersehen mit befreundeten Modellbauern sind immer etwas Besonderes, jeder kann etwas Neues berichten, ein weiteres Modell vorzeigen oder eine selbstprogrammierte Funktion präsentieren.

Nachtfahren inklusive

Auch wenn der Austausch über das gesamte Wochenende erfolgt, ist der Samstagabend beim gemeinsamen

Nachtfahren und beim gemütlichen Beisammensein immer wieder toll. Auch für Freunde der Geschwindigkeit gibt es etwas zu sehen, wenn es die Elektro-Rennboot Szene mit ihren Katamaran-Booten mit Geschwindigkeiten von bis zu 170 km/h krachen lässt.

Alle Schiffstypen sind bei der IGS vertreten: U-Boote der Klasse 505 IX, 206A & 212A, Krabbenkutter, ein Hurtigruten-Postschiff, Rettungskreuzer, Eisbrecher, AHTS-Offshore-Versorger und die Feuerlöschbarkasse *Pia*. In Bau befinden sich u. a. die Ostseefähre *Nils Holgersson*, ein amerikanischer Schubverband, ein finnischer Eisbrecher und ein Hafen-Portalkran. Im Uferbereich wird extra ein 3-m-Steg aufgebaut, um das Ein- und Aussetzen der Modelle zu erleichtern.

Wenn die Dämmerung am Samstag einsetzt, werden an der selbstgebauten Hafenanlage alle Hafemolen, Gebäude, ein Containerkran, das Cruise Terminal, Portal-Kräne, das Heli-Landendeck und Leuchttürme mit über 180 LEDs beleuchtet. Beim anschließenden Nachtfahren gibt es ein spektakuläres Bild, wenn die ebenfalls beleuchteten Schiffe in den Hafen einfahren.

Eine Besonderheit, ebenfalls am Samstagabend, wird das See-Feuerwerk auf einem Schwimmponton sein, das von einem Gastschlepper auf den See gezogen wird und mit einer Zündsteuerung abgefeuert wird.

Attraktionen

Die Hafenanlage im Maßstab 1:50 wurde 2019 auf das Maß von 14,05×6,60 m

vergrößert. Ergänzungen wie beispielsweise ein beleuchtetes Cruise-Terminal, Portal-Kräne, Heli-Landedeck mit Licht- und Soundmodul wurden fertiggestellt. Die Hafenanlage setzt sich aus 26 Hauptelementen zusammen. Ein Vorteil ist, dass alle Module miteinander verbunden werden können. Ursprünglich war der Hafen 7,20×4,50 m groß und wurde über mehrere Jahre kontinuierlich erweitert und ausgebaut. Für das Schaufahren im September wird ein Hafengleis der Größe Spur 0 auf den Schwimmplatten aufgebaut. Dazu gesellen sich drei V160-Diesellokomotiven und eine Rangierlok (mit Beleuchtung), die auf dem Hafen 16 verschiedene Wagons ziehen.

Auch ein Offshore-Windpark namens *Süderpiep* wird vor Ort aufgebaut, er besteht aus sieben Windrädern mit roten Blink-LEDs, die auf einer 2.000×600 mm großen Plattform stehen.

Vor Ort haben Kinder die Möglichkeit, mit einem Kinderboot oder einem naturgetreuen Funktionsmodell das „Kapitänspatent“ zu erlangen. Hierfür muss ein im Wasser stehender Parcours fehlerfrei abgefahren werden. Bei Bestehen der Aufgabe gibt es eine Urkunde und eine kleine kulinarische Überraschung.

Weitere Infos gibt es unter:
www.igs-schwarzachtalseen.de



Ein großes Spektrum unterschiedlichster Modelle wird zu sehen sein



Der Seenotrettungskreuzer *Hermann Helms* mit Tochterboot *Biene* in 1:100



Die Hafenanlage besteht aus insgesamt 26 Hauptelementen inklusive Gleisen und Bahnen der Spur 0



Der Offshore-Windpark *Süderpiep*



Die *Luise* vor dem Windpark *Süderpiep*



Das Hurtigruten-Schiff *Midnatsol* in 1:100 im Vordergrund und der finnische Eisbrecher *Kontio* in 1:87



Deep V



Das Video zum Artikel
finden Sie unter:
www.modellwerft.de

– verdammt schnell

TEST: »Sonicwake 36« von Pro Boat/Horizon Hobby

Kann ein schnelles Rennboot auch praktisch sein? Ja, es kann. Denn es gibt nichts Praktischeres als ein Rennboot, das sich selbst rettet! Zumindest, wenn es mal umgekippt ist. Das erhöht zumindest bei mir die Risikobereitschaft, denn wer geht schon gerne Schwimmen, wenn das Wasser womöglich kalt ist?

Und das Wasser ist kalt an diesem Tag am nebelumwallten Bodensee. Dennoch ist die Risikobereitschaft bei mir wie erwähnt hoch, denn wegen der selbstaufrichtenden Funktion der *Sonicwake* habe ich meine übliche Vorsicht verworfen und bin direkt mit 5S im Rumpf gestartet – obwohl man mit 4S beginnen könnte. Aber nach den Erfahrungen mit der *Veles 29* (Test Modellwerft 9/2018), die eine ähnliche Antriebsauslegung hat, erschien mir das angemessen. Und was soll ich sagen. Mit 5S geht die *Sonicwake* wunderbar. Sie kommt nach zwei bis drei Sekunden auf Stufe und legt dann ordentlich los.

Aufgerüstet

Noch ist keine Telemetrie im Boot, aber gefühlt ist sie mit den 5S langsamer als

die *Veles*. Und ebenso gefühlt erscheint mir hier die 6S-Variante durchaus angemessen. Bei der *Veles* wäre dazu aus meiner Sicht ein kleinerer Prop nötig, um den Strom auf einem vernünftigen Level zu halten. Bei der *Sonicwake* aber scheinen die 6S perfekt zu sein. Denn nach etlichen Runden im Bodensee ist der Regler nicht mal lauwarm und der Motor fast kalt. Der Akku mit 5.000 mAh hat noch 45% Restkapazität. Da geht noch was, oder?

Aber das möchte ich mit Telemetrie absichern. Also kam später vorübergehend meine Jeti-Anlage zum Einsatz, denn dafür habe ich alle nötigen Komponenten. Beim mitgelieferten Spektrum-FX-Sender ist Telemetrie ja leider nicht möglich. Und selbst wenn ein Spektrum DSMR-Sender dabei gewesen wäre, wie bei der *Veles*, ist Teleme-

trie nur sehr eingeschränkt machbar. Und das ist auch mein einziger Kritikpunkt. Boote in dieser Leistungsklasse setzen mal schnell um die 2,5 kW um. Das ist kein Spielzeug mehr, da geht es ans Eingemachte. In der heutigen Zeit, mit den heute vorhandenen Möglichkeiten, finde ich da Telemetrie eigentlich Pflicht. Und hier meine ich nicht Empfängerspannung und Drehzahl (beides nett, aber nicht essentiell), sondern verbrauchte Kapazität (Akku), Strom (Motor) und vor allem Speed. Sicher wird mein Wunsch von Spektrum bald erfüllt, denn daran kommt man definitiv nicht mehr vorbei. Im Flugmodellbereich ist das jetzt schon häufig Standard.

Wie üblich bei Pro Boat ist auch die *Sonicwake* super verpackt und kommt fix und fertig beim Kunden an. Die In-

nerien sind ausnehmend sauber befestigt und verlegt, da gibt es nichts zu bemängeln. Bei Pro Boat ist das inzwischen aber Standard und wird wohl auch von der Rennbootgemeinde so erwartet. Einzige Änderung – ich habe die EC-Stecker entfernt und meine 5,5-mm-Goldstecker angelötet. Nicht, weil diese Stecker von Pro Boat nichts taugen. Im Gegenteil, die sind von guter Qualität. Und da gleich zwei Paare trickreich miteinander verdrahtet sind, kann man die beiden vorgesehenen Akkupacks einzeln anstecken und hat zudem einen geringeren Durchgangswiderstand. Zwei 4-mm-Steckerpaare sind halt noch besser als ein Paar der dickeren 5,5 mm, die bei mir üblich sind. Wer also sowieso auf die blauen EC-Stecker setzt, muss hier gar nichts mehr richten.

Ansonsten fällt auf, dass die *Sonicwake* nicht – wie bei solchen Booten eher üblich – aus mehrlagigem GFK hergestellt wurde, sondern aus Tiefziehplastik (ABS). Ein Problem? Eher nicht, denn das Material ist extrem stabil und schlagzäh. Zumindest bislang konnte ich da keine Nachteile entdecken. Nur rein optisch ist das Boot nicht ganz so elegant, denn man sieht ein klein wenig die Verklebenähte und das Dekor ist eben nicht lackiert, sondern aufgeklebt. Und natürlich lässt sich nach einem Crash ein GFK-Boot besser reparieren. Aber dazu sollte es ja eigentlich auch nicht kommen, oder?

Sonst wurden an dem Boot gegenüber vergleichbaren Booten der Firma keinerlei Abstriche gemacht. Alles ist von Top-Qualität, egal ob es sich hier um die Metallteile der Steuerung, die Kühlung oder Motor und Regler handelt. Auch das Servo ist für den Zweck absolut ausreichend.

Bevor es losgehen sollte, habe ich zunächst alle Schrauben nachgezogen. Das sollte man immer machen, denn obwohl die Schrauben beim ersten Zusammenbau sicherlich satt angezogen werden, setzt sich das Material mit der Zeit. Und tatsächlich konnte ich fast jede Schraube etwas nachziehen, auch den Dog-Drive.

Deep-V?

Die meisten schnellen Rennboote sind Katamarane. Und das hat seinen guten Grund. Sie haben einen geringen Was-



Optimal verpackt und alles drin (außer dem Fahrakku). So kommt die *Sonicwake*



Sender mit Batterien und Anleitung, natürlich auch in brauchbarem Deutsch



Der Sender hat alle nötigen Einstellmöglichkeiten. Damit kann man auch schnelle Boote sauber fahren



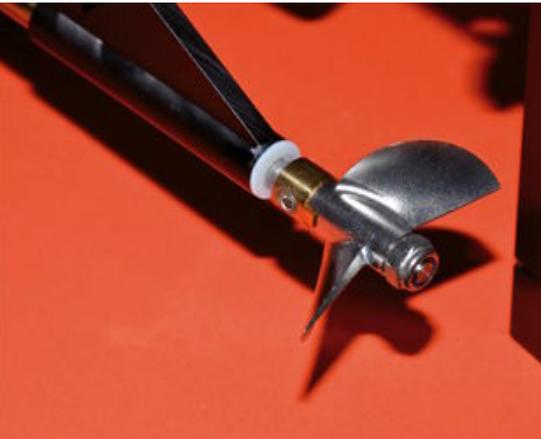
Vier solcher Rändelschrauben halten das Deck nicht nur sicher, sondern auch dicht. Es ist kein Klebeband nötig



Ruder, Turnfins und Trimbleche sind von sehr guter Qualität. Auch die Flexwelle samt Befestigung und Schraube macht einen sehr guten Eindruck

serwiderstand, weil sie sehr schnell auf „Stufe“ gehen, also aufgleiten. Und wenn es richtig zur Sache geht, schweben sie praktisch über dem Wasser und berühren es nur an zwei Punkten vorne an den Schwimmern und hinten mit dem unteren Blatt der Schiffsschraube. Doch eines mögen die meisten schnellen Katamarane gar nicht:

Wellen! Denn sie schlittern sozusagen in die Kurven, ohne sich dabei groß in die Kurve zu legen. Wenn man so will, sind Katamarane die Drifter der Szene. Deep-V-Boote dagegen haben einen V-förmigen Rumpfboden, der sich, richtig ausgewogen, sauber in die Kurve legt und damit auch Wellen auskurven und durchpflügen kann. Natürlich bringen



Der Abstand zwischen Wellenlager und Schraube ist mir noch etwas zu groß



Solide befestigt und durch Zurechtbiegen verstellbar – die Trimbleche



Die Turnfins. Korrekt einstellen und gut festziehen ist wichtig

Wellen auch V-Boote manchmal zum Hüpfen, aber das wird bei diesen Booten akzeptiert. Wirklich perfekt ist halt kein Konzept. Außerdem gibt es dagegen einige Stellschrauben. Und die sind beim *Sonicwake* alle verwirklicht. Das Boot hat natürlich eine Flexwelle eingebaut, die einfach und schnell verstellt werden kann. Wie immer habe ich die Werkseinstellung erstmal belassen. Hier kann später feingetunt werden. Bei bewegtem Wasser und/oder voller Ausschöpfung der Zellenzahl kann man die Welle minimal nach unten neigen. Das beugt dem Springen oder gar Abfliegen vor, weil das Heck dabei leicht angehoben wird, bremst aber natürlich etwas. Umgekehrt kann man bei weniger Leistung und glattem Wasser die Welle auch leicht nach oben neigen – das Heck senkt sich, der Bug kommt etwas höher heraus, das Boot gleitet besser auf, es hat weniger Widerstand. Die zweite Stellschraube sind die Trimbleche, die man nach den gleichen Gesichtspunkten wie die Welle einstellen kann (das wird in der Anlei-

tung sehr gut beschrieben). Beides sollte man nacheinander machen, nicht gleichzeitig, denn natürlich beeinflussen sich diese Maßnahmen gegenseitig bzw. verstärken oder minimieren den Erfolg jeder einzelnen Maßnahme. Die Bleche sind leider nicht mit Stellschrauben versehen, aber auch so geht das Verbiegen mit der nötigen Sorgfalt ganz problemlos. Wenn man es überhaupt muss. Bei mir blieb die Werkseinstellung zunächst so, wie sie ist: ganz leicht nach unten gestellt. Zusätzlich hat die *Sonicwake* noch zwei verstellbare Turn-Fins am Heck. Damit sollte das Boot besser durch die Kurven kommen. Ich habe die Fins exakt auf 45° zum Heck eingestellt, was üblicherweise die Grundeinstellung sein sollte. Natürlich kann man damit experimentieren. Je flacher man sie stellt, desto besser wird der Geradeauslauf, je steiler, desto enger die Kurven. Ich fand die Basiseinstellung mit 45° am besten für meinen Fahrstil. Damit geht die *Sonicwake* gut um die Kurven und läuft bei Vollgas sehr stabil gerade.

Das Boot kann laut Anleitung mit 4, 5 oder 6S betrieben werden. Bei der in Heft 9/2018 bereits vorgestellten *Veles 29* wurde darauf hingewiesen, dass man 6S nur sehr kurzzeitig oder besser mit einem kleineren Prop betreiben sollte. Leider fehlt dieser Hinweis hier, obwohl nach den Angaben von Pro Boat der Prop hier sogar etwas größer ist. Allerdings hat der eingesetzte Motor 100 Umdrehungen pro Volt weniger, was sich bei 6S dann immerhin auf deutlich über 2.000 Umdrehungen weniger aufsummiert. Außerdem ist der Motor ein 4-Poler, der *Veles*-Motor hat 6 Pole und damit etwas mehr Drehmoment. Weniger Drehmoment und weniger Drehzahl bedeuten theoretisch auch etwas weniger Strom bei gleicher Belastung (durch die Schraube). Die diesmal hochglänzende Schraube (bei der *Veles* ist sie matt), aber mit 1,73×1,6 minimal größer als der Propeller der *Veles 29* aus gleichem Hause (1,7×1,6), ist bereits am Boot montiert. Zwischen dem Wellenrohr und dem Dogdrive-Stellring ist im Lieferzustand aber aus meiner Sicht viel zu viel „Luft“ – der Teflonring schwebt in der Luft. Ich habe deswegen die Welle am Motor wieder gelöst, weiter eingeschoben und erneut befestigt, habe aber immer noch etwa 4 bis 5 mm Spiel; 2 mm reichen normalerweise völlig. Mehr ist hier eher nachteilig, weil die Flexwelle sonst unnötig gestaucht wird. Wir reden hier von um die 2,5 kW, mit denen der Stahlprop das Boot durchs Wasser schiebt. Da sollte alles stimmen, oder? Also habe ich die Welle später etwas eingekürzt.

Die Akkus lassen sich in engen Grenzen nach vorne oder hinten schieben. Das verändert den Schwerpunkt und damit auch die Fahreigenschaften. Weiter hinten – schneller und empfindlicher, weiter vorne – langsamer, aber gutmütiger. Auch hier muss die Einstellung nicht fix sein. Man kann damit auf verschiedene Wasserverhältnisse reagieren. Zum besseren Fixieren der Akkus habe ich mir passende Stücke aus EPP geschnitten und vorne und hinten in die Akkuhalterung eingesteckt.

Die Flutkammer

Außerdem verfügt die *Sonicwake* über eine Flutkammer, die dafür sorgt, dass sich das Boot im Falle des Kenterns

automatisch selbst wieder aufrichtet. Sollte also das Boot mal auf der falschen Seite landen, einfach abwarten. Es dauert einige Sekunden, bis sich die Flutkammer mit Wasser füllt, das Boot damit einseitig schwerer wird und dadurch komplett durchkentert. Gas geben, und schon geht es weiter. So zumindest sollte das funktionieren. Wasser man das Boot und fährt nicht gleich los, passiert natürlich auch dasselbe – das Boot sinkt auf Seiten der Flutkammer ein (dreht sich aber nicht). Sobald man losfährt, läuft das Wasser aber schnell aus der Flutkammer.

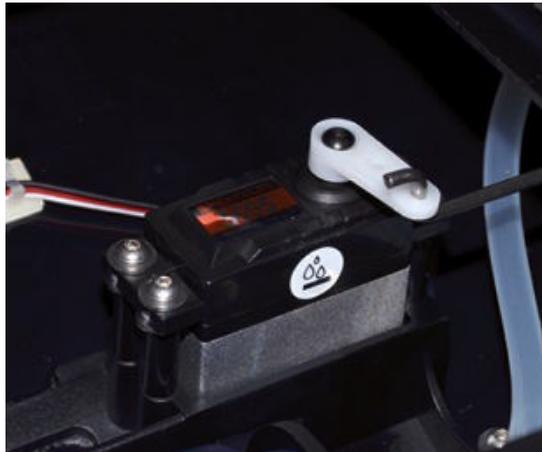
Nach einiger Zeit begann ich wieder mit der 5S-Variante. Das Boot geht auch bei sehr glattem Wasser damit auf Stufe. Vor allem aber kann man mit Vollgas auch nicht zu enge Kurven problemlos fahren, ohne dass das Boot einhakt oder sich dreht. Die eigenen Wellen verändern die gute Lage im Wasser kaum. Also rein mit den 6S und nochmals aufs Wasser. Was soll ich sagen. Das Boot geht damit sichtbar schneller, aber die Fahreigenschaften werden kein bisschen schlechter. Gut, in den Kurven nehme ich etwas Gas raus, aber bei genügend Platz gehen weite Kurven auch bei Vollgas. Wie das bei Wellen sein wird, muss sich noch zeigen. Denn jetzt ist das Wasser extrem ruhig. Um das Ganze auf sichere Beine zu stellen, baute ich jetzt meine Jeti-Telemetrie ein. Das GPS zeigte bei 5S „nur“ 62 km/h. Bei 6S waren es dann knapp über 73 km/h. Wohlgermerkt, ohne irgendetwas zu ändern. Die Trimmbliche sind bei meinem Exemplar aus der Schachtel sichtbar nach unten geneigt. Das bremst natürlich, erklärt aber auch die sehr gutmütigen Fahreigenschaften. Zumindest bei glattem Wasser soll mir einer zeigen, wie er bei sauberem Fahrverhalten einen Überschlag provozieren kann. Da das Boot aber selbstaufrichtend ist, spricht nichts dagegen, hier mal ein bisschen „herumschrauben“.

Im Frühjahr ging es dann bei Wind um die 30 bis 40 km/h auf einen See, der voll im Wind liegt. Mit entsprechend ordentlichen Wellen. Aber die *Sonicwake* „juckt das überhaupt nicht“. Weder kommt sie ins Springen, noch hüpfte sie durch die Kurven, alles geht sehr gesittet zu. Die Wellen scheinen ihr überhaupt nichts auszumachen. Selbst die Topspeed bleibt genau

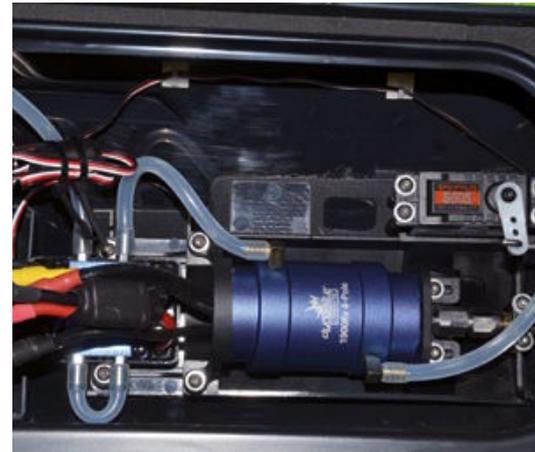
gleich. An Strom schlürft der Motor schnell mal knapp über 150 Ampere. Klar, von nichts kommt nichts.

Bei glattem Wasser merkte ich dann einmal, was passiert, wenn die in diesem Fall linke Turnfin sich löst und nach hinten schwenkt. Plötzlich hakelt die *Sonicwake* beim Steuern leicht ein, springt etwas durch die Kurven, aber mit schneller Gaswegnahme bringe ich sie auch hier

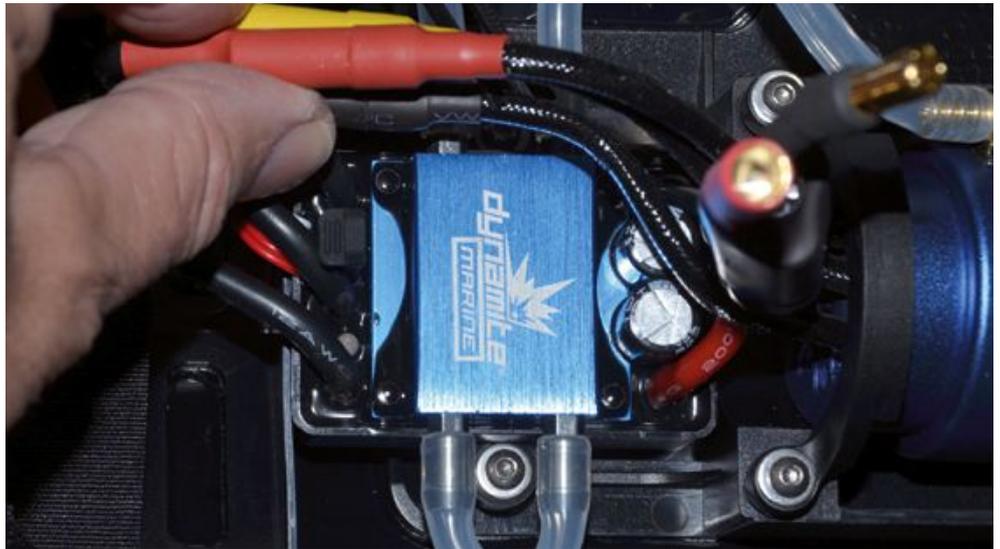
nicht zum Kentern. Kaum wieder ordentlich festgezogen, ist alles wieder beim Alten. Sie läuft wie auf Schienen. Ich habe es bei durchaus scharfer, aber vernünftiger Fahrweise nicht geschafft, das Boot zum Umkippen zu bringen. Das Aufgleiten geht schnell, und die Lage im Wasser sieht korrekt aus, ebenso die Fontäne, die durch den Prop erzeugt wird. Wozu also irgendetwas ändern?



Das Servo ist stark und wasserdicht



Im Motorraum, alles sauber verlegt und zugänglich



Der wassergekühlte Regler sitzt direkt hinter dem Motor



Die *Sonicwake* durchpflügt das Wasser



Ab in die Kurve



„Abflug“ über die Wellen

Fazit

In den USA gibt es Tüftler, die das Boot mit anderen Props auf etwa 100 km/h treiben. Nur, dass bei jedem zweiten Lauf die *Sonicwake* zum Überflieger wird und sie die eigenen Wellen kaum ohne Hüpfen übersteht. Das sieht man sehr schön auf den zugehörigen Videos. Was nützt mir die maximale Top-speed, wenn ich dann alle paar Minuten durchklettere? Und der Strom dürfte dabei ebenfalls noch erheblich ansteigen. Wie lange macht das der Regler mit? Bei mir bleibt alles beim Alten, nämlich der Werkseinstellung. Damit ist das Boot so schnell, dass die mir zur Verfügung stehenden Gewässer in 3 bis 4 Sekunden überquert sind, und zwar egal, ob das Wasser ruhig ist oder wellig. Hat man mehr Platz, sieht man das Boot nach 5 Sekunden ohnehin praktisch nicht mehr. Also was solls? Never change a winning system! Ein rasantes Fahrvideo der *Sonicwake* „in Action“ können Sie auf www.modellwerft.de ansehen. Die *Sonicwake* 36 in der RTR-Version hat eine UVP von 429,99 €.

Bezug

Fachhandel

Info

Horizon Hobby GmbH

Hanskampring 9

22885 Barsbüttel

Tel.: 040 822167800

E-Mail: info@horizonhobby.de

Technische Daten:

Länge	915 mm
Breite	279 mm
Gewicht	2.500 g (inkl. Akku 6S1P/ 65C/943 g, zwei Dreierpacks)
Motor	36×74 mm, 1.900kV, wassergekühlt
Regler	120 A, wassergekühlt



Lotsenversetzboot »Borkum«

Mit der *Explorer* konnte die in Lemwerder ansässige Schiffs- und Yachtwerft Abeking & Rasmussen im März 2004 den Neubau 6467 fertigstellen und an die Deutsche Marine übergeben. Im November 2011 übernahm die Lotsenbrüderschaft Weser 2 / Jade den Neubau, ließ diesen von grau in rot umstreichen und gab dem Neuerwerb den Namen *Borkum*.

Bei dem Schiff handelt es sich um einen Lotsen-Tender, welcher mit seinem Doppelrumpf besonders ruhig und stabil in der See liegt. Für die Bauweise der sogenannten SWATH-Schiffe (Small Waterplane Area Twin Hull) hat sich Abeking & Rasmussen einen besonderen Namen in der Schifffahrt gemacht und zahlreiche Einheiten dieser Art in unterschiedlichen Größen an in- und ausländische Auftraggeber geliefert.

Die 25,60 m lange und 13 m breite *Borkum* gehört zu den kleineren SWATH-Schiffen. Sie ist mit 228 BRZ vermessen

und erreicht bei 12 Tonnen Tragfähigkeit einen Tiefgang von 2,70 m.

Zwei kraftvolle dieselelektrisch betriebene MTU-Motoren vom Typ 12V2000M70 erzeugen 1.576 kW Gesamtleistung und bringen das durch zwei Propeller angetriebene Schiff auf 18 Knoten Geschwindigkeit.

Klassifiziert ist die *Borkum* vom Germanischen Lloyd Hamburg, welcher auch die Bauaufsicht des Schiffes übernahm. Da der Lotsentender als Seeschiff eingeordnet ist, wird er bei der Internationalen Maritimen Organisation unter der Nummer 8993875 geführt.

Unter dem Rufzeichen DBBV ist das im Bereich Neue-Weser-Reede und im Basishafen Borkum-Reede stationierte Spezialschiff über Seefunk erreichbar.

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

Anschriften

Schiffs- und Yachtwerft Abeking & Rasmussen,
Lemwerder

Mail: info@abeking.com

Web: www.abeking.com

Reederei

Lotsenbrüderschaft Weser 2 / Jade, Bremerhaven

Mail: info@weserjadepilot.de

Web: www.weserjadepilot.de



Das führende Fachmagazin für Schiffsmotorenbauer

ModellWerft



Chemikalentanker »Maria Theresa«

Viele türkische Werften haben sich in den vergangenen 20 Jahren mehr und mehr auf den Bau von Tankern mittlerer Größe für den Transport der unterschiedlichsten Chemikalien spezialisiert und gehören in diesem Bereich heute zur Elite.

Abnehmer dieser Schiffe sind auch zahlreiche Schifffahrtsunternehmen im skandinavischen Raum.

Die hier vorgestellte *Maria Theresa*, ein mit 2.659 BRZ vermessener Spezialtanker der im dänischen Kopenhagen ansässigen Reederei Christiania Shipping A/S, wurde im Jahr 2002 von der Werft RMK Marine Gemi Yapim Sanayi ve Deniz Tasimaciligi Isletmesi AS, Tutzla bei Istanbul unter der Baunummer 47 abgeliefert.

Das Schiff, welches in seinen 18 Tanks 4.473 Tonnen Ladung transportieren kann und dabei auf einen Tiefgang von 6,15 m kommt, ist 92,27 m lang und 13,60 m breit.

Angetrieben wird die von der Gesellschaft Bureau Veritas klassifizierte *Maria Theresa* über einen Mak-Motor vom Typ 6M25. Die auf einen Verstellpropeller wirkende Leistung von 1.850 kW bringt das Schiff auf eine Geschwindigkeit von 12,5 Knoten. Der Tagesverbrauch an Treibstoff wird mit 9,3 Tonnen angegeben.

Der Chemikalentanker wird ausschließlich in der Europafahrt eingesetzt und ist regelmäßig in den Häfen Hamburg, Rotterdam, Antwerpen und Le Havre anzutreffen.

Die Aufnahme zeigt die unter der IMO-Nummer 9228590 gelistete *Maria Theresa* am 14.09.2017 bei einer Reise über die unruhige Nordsee.

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

Anschriften

Werft

RMK Marine Gemi Yapim Sanayi ve Deniz Tasimaciligi
Isletmesi AS, Tutzla / Türkei

E-Mail: info@rmkmarine.tr

Web: www.rmkmarine.tr

Reederei

Christiania Shipping A/S, Kopenhagen / Dänemark

E-Mail: operation@christianiashipping.com

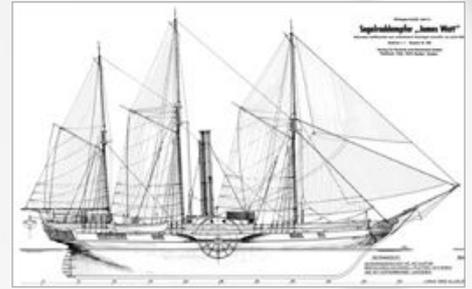
Web: www.christianiashipping.com

Ehrung von James Watt zum 200. Todestag



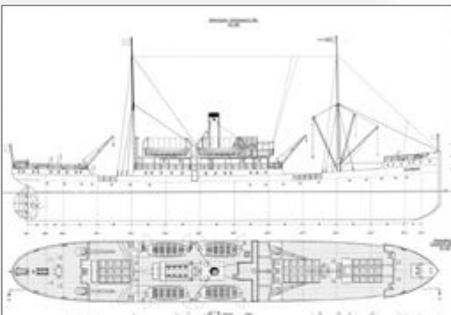
gestorben am 25.08.1819

Geboren am 19. Januar 1736 in Greenock/Schottland, untersuchte der spätere Erfinder James Watt früh die Naturgesetze und die Funktionsweise von Alltagsgegenständen. Er stammte aus ärmlichen Verhältnissen und arbeitete an der Universität Glasgow als Handwerker. 1764 sollte Watt als Universitätsmechaniker eine Dampfmaschine reparieren – er verbesserte sie und entwickelte sie zu der uns bekannten Form weiter. Modellbauer halten sein Erbe bis heute lebendig. Eine Auswahl von Bauplänen von Dampfschiffen stellen wir Ihnen hier vor.



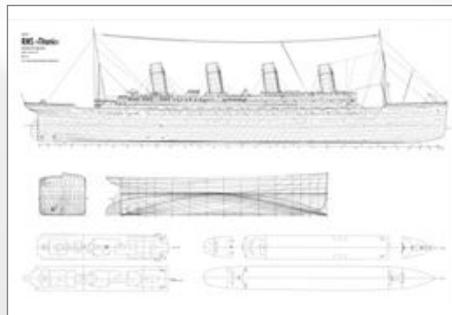
Segelraddampfer James Watt

Konstruktion: Jerina Matt. M: 1:100, L: 610 mm, B: 135 mm, H: 375 mm. Antrieb: Schaufelrad-Antrieb, Spantriß, Liniendiß, Spantbauweise, Schichtbauweise, 1 Blatt, **Bauplan ArtNr: 3200303**
Preis: **19,99 €**



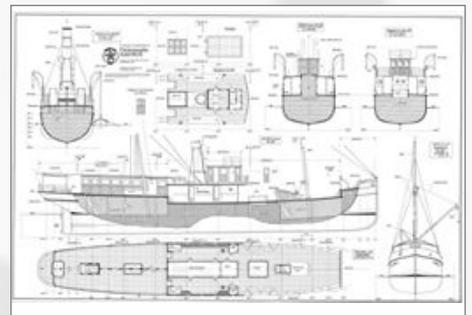
Schwan

M: 1:100, L: 747 mm, B: 108 mm. Antrieb: Einschrauber, Spantbauweise, Schichtbauweise, 8 Blatt. Bemaßter Modellbauplan, Perspektiven. **Bauplan ArtNr: 3204059**
Preis: **89,99 €**



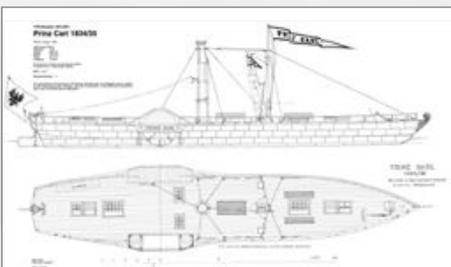
RMS Titanic

Konstruktion: Peter-Davis Garner. Hoch detaillierter und sehr umfangreicher Bauplan des legendären Luxus-Liners mit Gesamtansichten im M 1:192, Detailzeichnungen in 1:96 und 1:24. **Bauplan ArtNr: 3204164**
Preis: **122,- €**



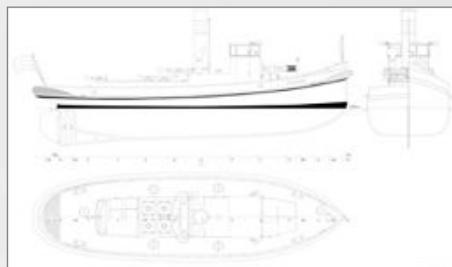
Albatros

Konstruktion: F.-W. Besch. M: 1:50, L: 720 mm, Breite: 130 mm, Höhe: 370 mm, Tiefgang: 50 mm. Antrieb: Einschrauber, Spantriß, Liniendiß, Hauptschnitte, 3 Blatt. Gerollter Modellplan mit Mittellängsschnitt., Hersteller von Fertigteilen: T (Rumpf) **Bauplan ArtNr: 3204930**
Preis: **46,99 €**



Prinz Carl 1834/35

Konstruktion: Werner Jaeger. Hervorragender Modellplan mit allen Details - auch in 1:10 und 1:25. 1962. M: 1:50, L: 690 mm, B: 148 mm, H: 215 mm. Antrieb: Seiten-Schauflerräder, Spantriß, Liniendiß, Deckspläne, alle Details sind gezeichnet, 5 Blatt. **Bauplan ArtNr: 3204481**
Preis: **46,99 €**



Dampfschlepper Frank

Konstruktion: Jens Bald 2012. M: 1:20, L: 820 mm, B: 235 mm. Detaillierter, CAD-gezeichneter Bauplan. Ergänzt durch eine Zeichnung der Kohlschute S 140-3. Bauplan auf 5 Blatt DIN A0, Spantenriss, Liniendiß, alle Spanten sind einzeln gezeichnet. **Bauplan ArtNr: 3204167**
Preis: **38,99 €**



Typenkompass mit vielen Dampfschiffen. Autor: Hans Karr Umfang: 128 Seiten **ArtNr: 6109074**
Preis: **12,00 €**

12,00 €



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

WIEDERAUFBAU einer LEGENDE

Der Schottelschlepper »Karl«
von Hegi wird zur »Boa Sund«

Vor einigen Jahren, ich meine es war 2010, verstarb unser Vereinsmitglied Uwe Carsten Corinth. Seine Frau hat uns als Vereinskollegen angeboten, seine Modelle und Projekte zu übernehmen.



Nach längerem Überlegen habe ich dann aus seiner Sammlung ein stark sanierungsbedürftiges Modell des Schottelschleppers *Karl* von Hegi übernommen. Ich denke, dass Uwe wohl vorhatte, dieses Modell komplett neu aufzubauen. Mich interessierte persönlich insbesondere das Schottelkonzept.

Damals

Ein Schottelschlepper hat die Eigenschaft mittels beider Schottelantriebe in jede beliebige Richtung zu fahren und ist somit extrem manövrierfähig. Das ist in der Umsetzung als Modell schon immer interessant gewesen. Man bedenke, das Modell hatte seinen Ursprung in einem Modellbaukasten aus dem Jahre 1980. Damit ist sowohl das Material, die Technik und die Baukastenkonzeption über 38 Jahre alt. Genau das reizte mich. Ich habe immer die Neigung, Modelle zu bauen, die eben nicht alltäglich sind. Im Jahre 1980 muss das ein richtig anspruchsvoller Bausatz gewesen sein. Alle Bauteile bestehen aus ABS oder Polystyrol und sind entweder vorgeschnitten oder vorgestanzt. Das passierte damals nicht durch einfaches Ausstanzen oder mittels Lasercut, sondern die Bauteile wurden thermisch vorgeschnitten. Das bedeutete extreme Nacharbeit mit der Schlüsselfeile und Schleifpapier. Zusätzlich hatte ich die Gelegenheit, noch einen relativ unverbastelten Modellbaukasten desselben Modells zu erwerben, daher kommen meine Erfahrungen aus diesen Vergleichen, aber der Reihe nach.

Kollegen aus den einschlägigen Modellbauforen versorgten mich mit den erforderlichen Bauplänen des Bausatzes. Dieser Beitrag erzählt den Umbau eines bereits in den achtziger Jahren gebauten Schlepper-Modells (ex *Karl*, jetzt *Boa Sund*) und verweist ebenso auf den Komplettneubau aus dem neuen Baukasten (ex *Karl*, jetzt *Arion*), den ich eben kürzlich erworben hatte. Diesen habe ich einem guten Freund übergeben. Somit haben wir eigentlich zwei Projekte. Der Vorteil ist, dass wir immer wieder auf die Erfahrungen, die wir beim Umbau des alten Modells machen, zurückgreifen können. Das neue Modell wird wesentlich besser und moderner gebaut. Zunächst musste ich aber alleine mit dem Neuaufbau des „Erbstückes“ starten.

Schottelantriebe

Mein Anreiz bestand darin, die vorhandene Substanz aufzuarbeiten und auch wieder einzusetzen. Das begann schon mit dem charakteristischen Antriebskonzept. Die Modelltechnik des Schottelantriebs hat sich in den letzten Jahren drastisch gewandelt. Moderne Elektronik und 3D-Druck-Bauteile ermöglichen heute den Bau und Betrieb sehr vorbildgetreu. Ich habe den alten originalen Antrieb auseinandergebaut und war sehr erfreut, wie simpel damals die Mechanik war. Hier konnte man ansetzen. Alles wurde erstmal gereinigt und ordentlich abgeschmiert, dann die Antriebe wieder eingebaut. Auf die senkrecht stehenden Antriebsachsen sollte dann je ein Motor mit Planetengetriebe, genauer ein Monoperm 6 V mit Pile-Getriebe, direkt gekuppelt werden. Dieser Motor war leider nicht mehr vorhanden, so musste ich einen passenden Motor suchen. Ein preisgünstiger Bühler 498 im Vertrieb von Hobby Lobby war die richtige Wahl. Lastdrehzahl und Betriebsspannung passten, aber schon gab es das erste Problem. Die Bauhöhe der Bühlermotoren wich gehörig von den damals vorgeschlagenen Antrieben ab. Um die Antriebe nun doch verbauen zu können, musste ich also den Aufbau anheben, damit wieder genügend Platz darunter geschaffen wurde. Tatsächlich waren es „nur“ 5 mm mehr Höhe. Das fiel wirklich nicht auf. Also Platz geschaffen.



Die komplette Elektrik ist übersichtlich auf dem Hauptdeck unter dem Aufbau angebracht



Die Schottel waren ein Grund für die Anschaffung der *Karl* von Hegi



Die beiden Schlepper *Boa Sund* und *Arion* im Trockendock beim Antriebstausch



Der Aufbau schreitet voran



Tete à tete an der Schlepperbrücke mit Schlepper Andrew Foss des Kollegen Peter Liebig

Die *Boa Sund* wartet auf den nächsten Einsatz

Schnell waren auch zwei neue Regler gekauft, Servos zur Anlenkung montiert und fertig war das Modell für die erste Probefahrt. Ich wollte bewusst zuallererst die technischen Komponenten optimieren und mich dann um das äußere Erscheinungsbild des Modells kümmern. Also Probefahrt in aller Frühe in einem Messebecken.

Rückschlag

Das Ergebnis war ernüchternd. Zunächst meldete sich der Antrieb mit leisen Rattern und Mahlen, dann heulte einer der Antriebe und ich brach sofort jeden weiteren Versuch ab. Bislang hatte ich ja nur neue Motoren verbaut und die Antriebe abgeschmiert – und jetzt schon dieser Rückschlag.

Zurück in der heimatischen Werft zerlegte ich den vermutlich defekten Antrieb. Aus den Kegelzahnradern, die vermutlich aus Azetalharz gefertigt wurden, waren mehrere Zähne herausgebrochen. Jetzt war guter Rat teuer. Aber glücklicherweise bin ich modellbautechnisch recht gut vernetzt, so dass die Hilfe meiner Kollegen schnell zur Stelle war. Auf deren Anraten besorgte ich für beide Antriebe neue Kegelzahnradern, je eins in Messing und das andere in Stahl. Diese wurden dann durch zwei Vereinskollegen auf die Achsen aufgespresst. Die Antriebe waren vermeintlich gerettet, hatten aber noch immer Ihre Tücken...

Nach einer Weile erfolgte die nächste Testfahrt. Die Antriebe liefen ruhig und souverän, die Performance stimmte. Ich begann mit beiden Antrieben zu manövrieren. Da ich nur konventionelle Antriebe hatte, wird der Fahrtrichtungswechsel nicht mittels Durchdrehen der Schot-

telantriebe, wie beim Original, durchgeführt, sondern das einfache Hegi-Konzept vor 38 Jahren beschränkte sich auf eine 180-Grad-Lösung und Motorumpolung. So musste man also zum Manövrieren sehr oft die Drehrichtung ändern. Das bedeutete richtigen Stress für die Fahrtregler. Das macht nicht jeder Regler mit. Die günstigen Regler verkraften die häufigen Umpolungsvorgänge nicht. Ich habe mir sagen lassen, dass das die *Mosfets* ausmachen. Die Empfehlung ging eindeutig zu klassischen Reglern mit Umpolrelais, die stark genug sind, um die Anlaufströme aufzunehmen. Die Suche fiel auf Reglerbausätze von Modellbauregler.de. Der sogenannte „Volksregler 3“ ist ausgelegt für 40 A. So ist er etwas überdimensioniert, sollte aber die hohen Umpolströme abkönnen. Ein guter Freund lötete mir diese Regler zusammen, wir tauschten also diese Elektronikkomponenten aus.

Nächste Testfahrt. Einfach genial. Jetzt kann man mit den Schottelantrieben im Wasser nur so rumrühren, keine Ausfälle mehr. Auf der Messe in Wels fand eine sogenannte Schlepper-Challenge statt. Hier ergriff ich die Gelegenheit und ließ den Pfahlzug messen. Pfahlzug ist die maximale Zugkraft, die ein Schlepper im Wasser leisten kann.

Der Pfahlzug betrug ca. 300 g, das war etwas enttäuschend... Naja, Tuning muss schon sein. Und es folgte mal wieder ein Einkauf am Stand von Steba. Jetzt durften es Messingpropeller sein. Eine echte Investition, zwei Propeller in Messing mit 60 mm Durchmesser und speziell für Schottel und Kortdüsen geformt. Ich musste etwas ob des stolzen Preises schlucken, 35 € für einen Propeller ist schon heftig, aber das Ganze war immer noch besser, als den kompletten Antrieb zu tauschen, zumal ich scheinbar auf der richtigen Spur war. Nachdem die Welle des Hegi-Antriebes ein M4-Gewinde hat-



Das Modell zeigt sein realistisches Fahrverhalten beim Schleppeinsatz



Der Umbau der Brücke. Nach hinten wurden im Original die Fenster verändert, hier mit Epoxidstreifen nachgebildet

te, musste hier schnell noch mittels Heli Coils die Gewindebohrung der Propeller von M5 auf M4 reduziert werden. Das machte Steba kostenlos als Service. Super! Die neue Pfahlzugmessung brachte ein Ergebnis von 800 g. Wow, es wird!

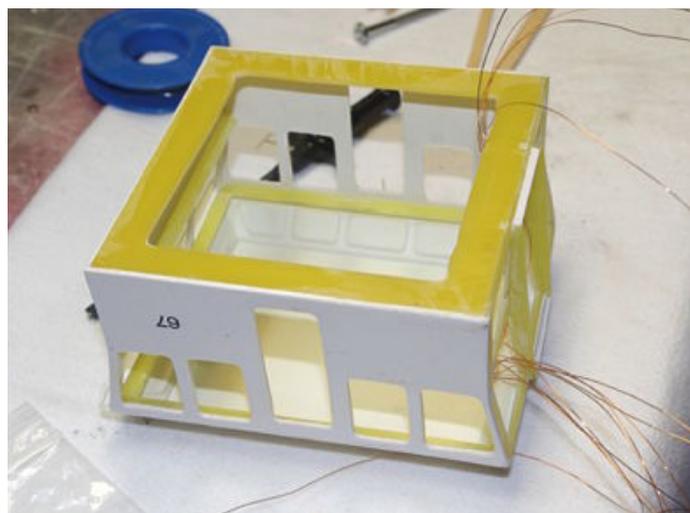
Erneut Pech

Dermaßen beflügelt ging ich daran, das Modell nun wirklich aufzubauen, nachdem der Antrieb meiner Meinung nach nun ausreichend überarbeitet wurde. Jetzt wurden bereits einige Schleppversuche vorgenommen. Dabei zeigte sich, dass die Direktkupplung nicht ausreichend dimensioniert war. Es handelt sich dabei um eine elastische Kupplung von robbe. Aufgrund des hohen Drehmomentes löste sich die Flanschverbindung zwischen Gummi und Aluminium. Der Gummi dreht einfach durch und meldete sich mit einem ekelhaften Quietschgeräusch. Schade, bereits zum fünften Mal musste ich den kompletten Antrieb auseinanderbauen. Aber der Fehler war schnell behoben. Zum Glück fand ich einen passenden Gummischlauch. Ein ganz normaler Spritschlauch aus dem KFZ-Zubehör schuf Abhilfe. Nach einigen Tests kam wieder dieses Durchrutschen zum Vorschein.

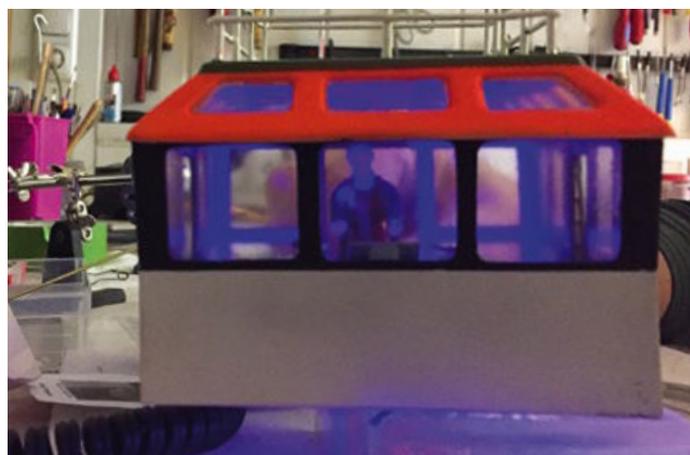
Ich schloss auf ein enormes Drehmoment im Antriebsstrang. Nun war also die Kupplung das schwächste Glied. Was tun? Zumal ich noch immer vorhatte, die Originalteile zu verbauen. Also erstmal eine passende Kupplung suchen – und dann kam die zündende Idee: Ich verklebte die Verbindung mit Sekundenkleber und das mit Erfolg!

Nachdem die letzte Reparatur eigentlich erfolgreich verlaufen war, widmete ich mich ganz dem weiteren technischen Ausbau. Im unteren Aufbaubereich wurden LEDs als Außenbeleuchtung installiert.

Diese bestehen aus einer weißen LED, die um 90 Grad abgelenkt wurde. Auf die abgelenkten Anschlussbeinchen wurde eine kleine Deckplatte aus ABS geklebt. Anschließend wurde der Lampenkörper zunächst in Silber und dann in Weiß lackiert. Die LED strahlte wie gewünscht nach unten ab, beleuchtete also das Deck und blendete nicht. Die Helligkeit dieser LED wurde mit einer Konstantstromquelle geregelt. Ein weiteres Highlight wurde die Lichterführung am Mast, welcher aus Transportgründen abnehmbar gestaltet wurde. Dort wurden sämtliche für eine vorbildgetreue Lichterführung erforderlichen Lampen installiert und in Betrieb genommen. Ein funktionsfähiges Radar rundete das Erscheinungsbild ab. Das Ruderhaus wurde, da ja rundum einsehbar, voll ausgebaut und mit einer Deckenbeleuchtung versehen. Sie wird aber nur in Verbindung mit dem Ankerlicht eingeschaltet. Parallel zur Positionsbeleuchtung wurde im Ruderhaus noch eine grüne Bodenbeleuchtung installiert. Diese nimmt man erst bei Nachtfahrten. Im hinteren Teil des Aufbaus wurden Deckscheinwerfer aus dem Sortiment der bekannten CK-Werft installiert. Die beiden Fluter an den Seiten der Abluftkamine wurden aus Legobausteinen modifiziert. Hervorheben möchte ich an diese Stelle, dass alleine am Aufbau mit Mast sechsundzwanzig LEDs verbaut wurden und diese alle schaltbar sind. Ich habe mir zur Verschaltung dieser Beleuchtung aber professionelle Hilfe geholt. Mein Freund Martin Haussmann hat mir sämtliche erforderliche Elektronik im Modell wunschgemäß und vor allem betriebssicher zusammengebaut. Dabei haben wir beide gelernt, wo die Stärken und Schwächen eines Jeden sind. Hinzu kam noch ein weiterer guter Freund, der wiederum andere Kompetenzen beisteuerte. Das führte dazu, dass wir uns von nun an regelmä-



Das Ruderhaus wurde mit Epoxidmaterial ausgesteift



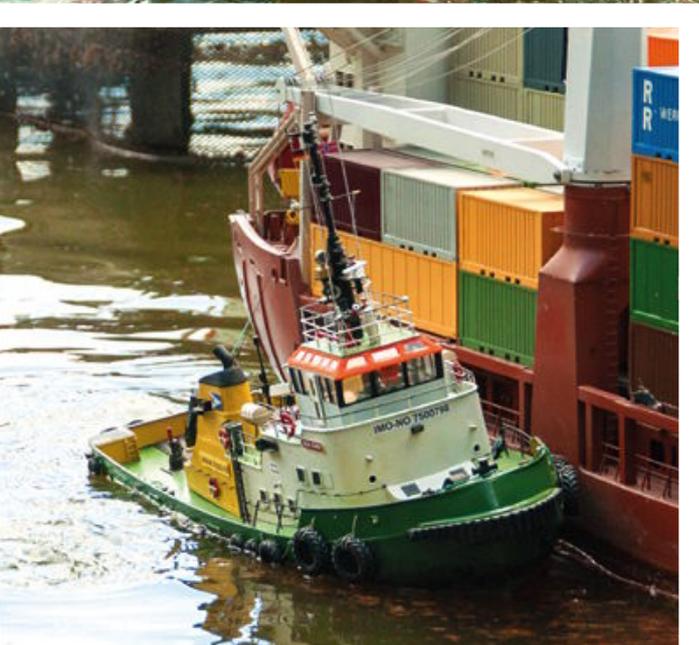
Der Bootsführer ist mittlerweile auch eingetroffen



Filigrane Lötarbeiten am Hauptmast



Bugsiereinsatz im Hafen von St. Peter



Kraftvoll stemmt sich die *Boa Sund* gegen die 900 kg schwere *Achtergracht*

Big treffen und gemeinsam an den Modellen eines jeden bauen. Das ergibt echte Synergieeffekte. Und so viel Spaß wie nun hatten wir schon lange nicht mehr. Gemeinsames Essen und dann „Powerbasteln“ bis tief in die Nacht. Aber das ist eine andere Geschichte. Mein besonderer Dank gilt unseren Gattinnen, dass Sie das tolerieren.

So war alles chic. Ich freute mich auf die nächsten Einsätze. Bei einem Test vernahm ich schon wieder leicht knarrende Geräusche im Antrieb und musste feststellen, dass kein Vortrieb mehr da war. Das nachgerüstete Stahlritzel hat aus dem Gegenstück aus Messing einfach Späne gemacht...Der Antrieb war wieder hin...

Gutes Zureden meiner Kollegen bewog mich dazu, es doch nochmal mit handelsüblichen Antrieben zu versuchen. Tja der alte Sparfuchs wurde hier eines Besseren belehrt. Wer billig kauft, kauft zweimal und ich....dreimal...!

Die Lösung

Also eine schnelle Marktrecherche. Die mir bekannten Schottelantriebe aus dem Hause Graupner hatten in mir keine guten Erinnerungen hervorgerufen, hatte ich doch einst versucht, eine *Seabex One* dahingehend zu modernisieren. Bei damaligen Fahrversuchen erschrak ich richtig, wegen des heulenden Getrie-

besonds. Ein Selbstbau war ausgeschlossen und käufliche Vollmetallausführungen preislich absolut unerschwinglich. Gut, dass wir einen engen Kontakt zu Uwe Bauer von Bauer-Modelle haben. Seine überarbeiteten Antriebe galten als betriebssicher und wartungsarm. Diese Antriebe verfügten über neue passende, sehr präzise gefertigte Propeller und neue schrägverzahnte Kegelgetriebe, die zu dem auch noch kugelgelagert waren. Sie überzeugten uns vollkommen. Schnell habe ich Ihn angeschrieben und wenige Tage später hatte ich den BM 70 in Getriebeausführung und den BM 70 Z in der Zahnriemenausführung zur Ansicht vorliegen. Ein super Service, herzlichen Dank, Uwe Bauer. Wir mussten ja entscheiden, welche Version wir verbauen können, würde das doch eine Operation am lebenden Objekt werden. Und genau davor scheute ich mich. In ein fast fertiges Modell nochmal den Antrieb komplett ausbauen und erneuern. Meine beiden Kollegen sagten mir jede erdenkliche Hilfe zu. Jetzt kam uns der Parallelbau der *Arion*



Auch als Bremsschlepper leistet das Modell *Schwerstarbeit*



Gemeinsam mit der *Fairplay 5* wird am Heck gedrückt

zu Gute. An dem frei zugänglichen Rumpf der *Arion* konnten wir alle Einbaumaße prüfen, eine Konstruktion und einen Einbau planen, die für beide Modelle passen würde. Im Ergebnis wollten wir eine senkrechte Motorenmontage mit dem BM 70 realisieren. Also schnell noch bei Uwe Bauer die gemeinsam abgestimmte Variante bestellen und eine Woche später waren die erforderlichen Bauteile da. Wir vollzogen zuerst den Einbau bei der noch im Rumpfausbau befindlichen *Arion*. Ruckzuck waren die alten Antriebe demontiert und Löcher für die neuen Antriebe gebohrt. Wenn man zu Dritt an solchen Projekten arbeitet, haben selbst derartige invasive Eingriffe eine atemberaubende Geschwindigkeit. Dank guter Vorplanung waren nach drei Stunden beide Antriebe der *Arion* funktionsfähig montiert. Das Ergebnis der senkrechten Montage konnte sich auch, dank der schrägverzahnten Getriebe und Kugellager, hören lassen, eine niedrige Stromaufnahme von unter 200 mA bewies die leichte Gangbarkeit des senkrecht montierten Antriebes.

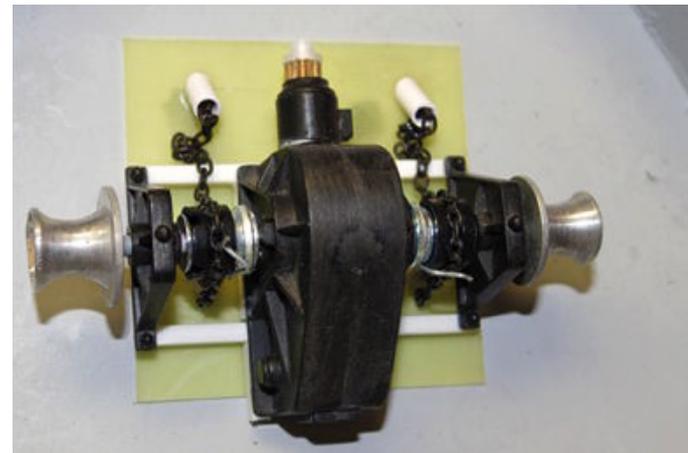
Im nächsten Schritt wurden die Antriebe dann wasserdicht verklebt und die *Arion* war schon mal hinsichtlich des Antriebsrefits fertig.

Voller Elan machten wir uns eine Woche später an den Umbau meiner *Boa Sund*. Wie gesagt, beide Modelle sind fast baugleich, so wurde nach mittlerweile fast zwei Stunden intensiver Operation auch diese Hürde genommen. Die *Boa Sund* hatte nun endlich wieder Antriebe. Beide Modelle absolvierten einen mehrtägigen Schwimmversuch in der heimischen Badewanne. Alles dicht, nun kann es endlich weitergehen.

Jetzt fehlte dann nur noch der neue Fahrtstest auf der nächsten Messe in Wels. Die *Boa Sund* zeigte sich extrem wendig, sehr leise und kraftvoll. Eine neue Pfahlzugmessung ergab stolze 970 g. Somit hatte ich keinen Verlust gegenüber den alten Antrieben. Der Stromverbrauch liegt unter 2 A mit den Bühler 498. Bei der *Arion* wurden Mottraxx X 555 von Conrad verbaut. Hier dürften die Ergebnisse ähnlich sein.

Der Aufbau

Der Umfang und die Herausforderung der Sanierung bestanden leider nicht nur in einem einfachen technischen Refit, sondern die Aufbauten mussten eigentlich neu aufgezogen werden. Mangels vernünftiger Unterlagen ging ich da einen anderen Weg, zunächst wurden dem Aufbau sämtliche Beschlagteile entfernt. Dann wurde vermessen – und da stellt sich das größte Problem heraus. Der Aufbau folgte nicht dem Decksprung und war in sich verzogen, das Führerhaus wurde vorsichtig abgenommen und zerbrach wegen des gealterten Kunststoffmaterials in meinen Händen. Naja vielleicht kann ich wenigstens dieses Bauteil neu aufbauen. Ich löste die krumm geklebten Bauteile und richtete den Aufbau neu aus, um die größten Baufehler zu beheben. Der Aufbau hatte im Endergebnis ein fürchterliches Aussehen, so dass man eigentlich schreiend davonlaufen könnte. Aber ich stelle mich gerade dieser Herausforderung. Also Korrigieren und Spachteln...Im nächsten Schritt prüfte ich die Anordnung der Fenster, diese sollten nach Plan angebracht sein, waren es aber

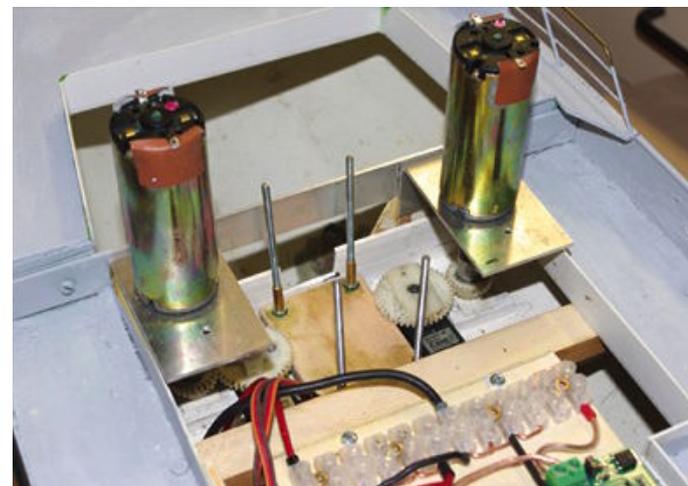


Eindrucksvolle Anker und Schleppwinde im Bugbereich



Die restaurierte Schleppwinde wird funktionsfähig gemacht

nicht. Um das Verschließen der Fensterflächen zu vermeiden, zog ich es vor, die Außenhaut mit 0,5-mm-ABS neu zu belegen. In diesem Zuge hatte ich vor, ebenfalls den Deckssprung am Aufbau zu korrigieren. Also Bekleben mit ABS und schon sah der Aufbau deutlich besser aus. Die zusätzliche Außenhaut dient nicht nur der Optik und dem Abdecken der falsch gesetzten Fensteröffnungen,



Stehende Motoreinbausituation. Die Bühler 498 schnurren nun superleise



sondern sorgte nun auch für zusätzliche Stabilität und Verbindung der von mir chirurgisch angesetzten Korrekturschritte. Auf der Innenseite wurde der Aufbau ebenfalls mit ABS-Streifen und Stabilis stabilisiert. Jetzt konnte man damit Arbeiten.

Gem. Plan wurden dann die Fenster neu eingezeichnet. Die Fenster sind außenliegend, also erkennt man Erhebungen an den Außenwänden. Die erforderlichen Fensterrahmen erstellte ich durch das vorsichtige Schneiden eines Vierkantrohres aus ABS, welches ungefähr dieselben Abmessungen wie die Fenster hatte. Die Rahmen wurden dann entsprechend der vorgezeichneten Positionen stumpf auf den Aufbau geklebt. Die innere Fensteröffnung wurde nun heraus „gedremelt“, später setzte ich dann passend geschnittene Verglasungen ein, schon hatte ich ein schönes Fenster. Sämtliche unschönen Randabschlüsse wurden entweder nachgespachtelt und

verschliffen oder durch das Anbringen von ABS-Profilen hervorgehoben.

Peildeck

Ich habe mir bei diesem Modell entgegen dem Vorbild eine Löschkfunktion gewünscht. Ich wollte aber dabei nicht einfach irgendwo auf dem Modell eine Löschkonsole montieren, sondern ich überlegte mir, wie man das Modell konkret mit dieser Sonderaufgabe ausrüsten könnte. Die exponierte Position für den Löschrückspiegel war natürlich auf dem Peildeck, so dass hier etwas umgestaltet werden musste. Aus Platzgründen wurde auf die beiden dort aufgeständerten Suchscheinwerfer verzichtet. Ein Seematscheinwerfer wanderte auf den Mast auf eine Konsole, die unmittelbar über den Signalkörnern befestigt ist. Die Suchrichtung geht bugwärts, das Heck ist mittels Arbeitsscheinwerfer ausreichend ausgeleuchtet. Da der Aufstieg zum Peildeck auf

der Backbordseite ist, blieb mir also nur noch die Steuerbordseite für den Monitor. Die nächste Frage war nun, wie die Zuleitungen verlegen? Wenn man im Original eine Feuerlöschleitung nachrüstet, stellt sich ja genau dieselbe Frage. Die einfachste und kostengünstige Lösung war hier eine Außenverlegung am Ruderhaus vorbei, rückwärts Richtung Maschinenraum. Eine mannsdicke Zuleitung mitten durch das Ruderhaus kam hier überhaupt nicht in Frage. Nachdem diese Hürde genommen war, wurde noch der Mast montiert, dieser ist aus Transportgründen abnehmbar und wird mittels Pfostenstecker aus dem Elektronikbereich fixiert. An der Reling sind noch zwei sehr lange auffällige Antennen angebracht, die ich auch abnehmbar gestaltet habe. Im Zuge der Modernisierung erhielt mein Schlepper noch eine größere GPS-Antenne.

Beim Betrachten der vielen unterschiedlichen Fotos aus vierzig Jahren Einsatz des Originals stellte ich fest, dass die Winde von ihrem seitlichen Platz nie verrückte, aber sich die Platzverhältnisse im Heck des Modells mit einer seitlichen Schleppwinde als ziemlich knapp bemessen zeigten. Auch hier war Realfantasie gefragt, wie man in einer Werft so ein Problem lösen würde. Die auf der Backbordseite befindliche Winstrommel wurde entfernt und die Winde nun mittig zum Schiff angebracht. Der Vorteil ist, dass man beim Schleppen nun keine weitere Umlenkung braucht. Da ich meinen Schlepper ja auch für schwere Schleppaufgaben einsetzen will, kam mir dieses Konzept sehr entgegen. Ein weiterer Trick bestand darin, die Schleppleine über eine unterflur montierte Winde, die aus einem modifizierten Servo mit Metallgetriebe gebaut wurde, aufzutrommeln. Die Schleppleine läuft nun über Deck über die Trommel der Originalwinde und dreht diese mit, wenn gewünscht wird. Damit der Anfahruck beim

Schlepperverbandsfahrt



Schleppen nicht das ganze Modell auseinanderreißt, habe ich noch einen Federdämpfer im Kiel des Modells angebracht. Die Winde ist nun per RC-Anlage steuerbar, man kann nun die Schleppleine nach Bedarf einstellen.

Nach ersten Schleppeinsätzen stellte ich fest, dass es sinnvoll ist, auch die vordere Anker- bzw. Schleppwinde in Betrieb zu nehmen, da man beim seitlichen Schleppen von Pontons auch eine abgestimmte Vorleine braucht. Diese lässt sich nach demselben Prinzip mittels umgebautem Servo betreiben. Eben multifunktional. Ein besonderer Luxus ist nebenbei, dass ich mir jetzt beim Festmachen an einer Hafenanlage meine beiden Festmacherpunkte genau einstellen kann. Bilder beweisen, dass im Original die Crew der *Boa Sund* eine ähnliche Festmacher-Methode anwendet.

Letzte Ausdetaillierung

Wenn man jeden Montag mit seinen Freunden zusammensitzt, entwickeln sich viele kleine modellbauerischen Details, die das Modell rundum ausgestalten. In mühevoller Kleinarbeit entstanden so sämtliche Beleuchtungskörper. Die Reifenfender wurden nach Bildern neu konfiguriert und angebracht. Reifen in verschiedenen Größen wirken hier besonders realistisch. Der baukastenseitig gummierte Bugfender wurde im Laufe der Jahre steinhart. Auch hier wurde gegen eine neue Gummiauflage aus dem Hause Raboesch nachgerüstet. Aufgrund der weichen Gummierung der „Rundumbefenderung“ kann das Modell sowohl beim Transport als auch im Betrieb so manchen Remppler wegstecken.

Ein kleines Schlauchboot aus dem Spielzeugbereich wurde aufbereitet und auf dem Bootsdeck aufgeständert. Ein Monteur ist gerade dabei, den Außenbor-

der zu warten. Den Heckbereich wartet ein Hydraulikkran, ein Fertigteil der Fa. Graupner, auf. Zusätzliche Reifenfender, Kettenstücke und Taue kommen dazu. Rettungsringe mit Blitzbojen, Leitern, Flaggen und Schriftzüge. Personal zieht an Bord und viel Farbe, so entstand ein tolles Modell eines nicht ganz alltäglichen Schleppers. Das Bewegen dieses Modells macht einfach richtig Spaß, präzises Steuern ist eine richtige Herausforderung.

Beim letzten Besuch des Badweierhocks in St. Peter wurde die Ralph Reinhold Gedächtnis Trophy 2018 ausgelobt. Dabei besteht die Aufgabe darin, die voll aufballastete *Achtergracht* mit 900 kg Kampfgewicht mittels Schlepper vom Anlieger weg einen vorbestimmten Kurs mit einem Bojenkanal und wieder zurück auf Zeit zu fahren. Dazu bildete ich mit Vereinskollege Peter Liebig und Modellbauerkollege Gernot Bachmann ein Schlepperteam. Peter übernahm die Schleppaufgabe mit seiner *Foss*, Gernot unterstützte mit Springer- und Drückeraufgaben. Meine Aufgabe bestand darin, den Verband immer wieder abzubremsen und dem Heck der *Achtergracht* neue Richtung zu geben. Diesen Einsatz überstand die *Boa Sund* mit Bravour. Der Schleppvorgang war nach 25 Minuten erledigt. Dann folgte die techni-

sche Bestandsaufnahme: Der Schlepper ist dicht, die Motoren nur lauwarm, der Stromverbrauch bei zwei Antrieben belief sich auf 3 Ah. Die allgemeine Performance konnte sich sehen lassen, so dass ich final feststelle: Ziel erreicht und ein tolles Modell in meiner Sammlung!

Fazit

Das Projekt begleitete mich seit Übernahme des Restaurationsprojektes zu Uwes Carsten Corinths Ableben. Das ist schon ca. acht Jahre her. Nun ist es endlich mit Hilfe meiner beiden Werftkollegen fertiggestellt. Nach all den Rückschlägen zeigt sich wieder mal, dass man auch mal den Mut zu einer Neuinvestition haben sollte. Funktionsmodelle müssen betriebssicher sein, sonst macht deren Einsatz einfach keinen Spaß. Welche Sonderfunktionen braucht ein Schlepper? Natürlich soll er schleppen. Hier kommt den beiden Modellen *Boa Sund* und *Arion* eine tüchtige Aufgabe zu. Die hohe Manövrierfähigkeit und die enorme Kraftentfaltung gilt es einzusetzen. Die Anforderungen heißen, Schleppen von Großobjekten, wie der *Sentilinga* (vorgestellt in der MODELLWERFT 11/2017) oder die *Achtergracht* des MSK St. Peter und final vielleicht mal ein Schlepperballett.



Herzlich Willkommen

IHRE ABO-VORTEILE

- Günstigerer Einzelpreis
- frühere Zustellung
- Gratis Downloadpläne
- Kostenfreier Abo-Club exklusive Rabatte und Einkaufsvorteile
- Sonderkonditionen für Messen und Museen
- Kostengünstigere Produkte



Die ganze Welt des Modellbaus

mmen an Bord

IHRE PRÄMIE*



PRÄMIE 1
Bootsständer Variostand M
Teil-Q
im Wert von 35,- €

Das Boot ist nicht im Lieferumfang enthalten.



PRÄMIE 2
Werkzeug-Set 130tlg.
Mannesmann
im Wert von 30,- €



PRÄMIE 3
VTH-Shop
Gutschein
im Wert von 40,- €



Jetzt Abo sichern Tel.: 07221 - 5087-71
www.vth.de/modellwerft/abo

*nur solange Vorrat reicht

Kleine Flottenparade in Heiligenstadt

Schon zum vierten Mal hat die kleine Gemeinde Heiligenstadt in Oberfranken uns Schiffsmodellbauer der Interessengemeinschaft Deutsche Marine Weißenburg dazu eingeladen, mit unseren Modellen den Badesee am Wasserlehrpfad zu Befahren. Am 30. Juni 2019 war es wieder so weit.



Foto: Reinhold Häfner

Tropische Marineschau

Der Hochseeschlepper *Helgoland* des Autors wird demnächst ausführlich in der ModellWerft vorgestellt werden (Foto: Reinhold Häfner)

Der kleine Natursee wurde auch zum Baden angelegt. Er liegt im Zentrum von Heiligenstadt und ist sehr gut zu erreichen, ebenso das Gelände des Wasserlehrpfads *Barrierefrei*.

In Oberfranken

Dank der Einladung der Gemeinde Heiligenstadt konnten wir ein allgemeines Treffen mit befreundeten Schiffsmodellbauern organisieren.

Die Teilnehmer kamen nicht nur aus Bayern, sondern auch Herr Günther Seherr aus Rábke (Niedersachsen) reiste mit seinen Modellen der Kaiserlichen Marine *SMS Brandenburg* und *SMS Kaiserin Augusta* nach Heiligenstadt in Oberfranken. Seine Modelle sind durch seine Bauberichte in den Modell Fach-Zeitschriften bestens bekannt, ebenso aus dem Modellbau-Internet-Forum

www.marine-modellbau-und-mehr.de. Der Schwerpunkt unserer Veranstaltung war nicht nur auf die graue Flotte bezogen, es konnten auch zivile Modelle daran teilnehmen. Bei bestem Kaiserwetter und einer Tropen-Hitze, die auch zahlreiche Badegäste anlockte, war das Event sehr gut besucht und wurde von den Zuschauern bestens angenommen. Auch der eine oder andere Modell-Kapitän ging baden, aber nicht aufgrund eines technischen Defektes, sondern bedingt durch die Gluthitze. Es gab keinerlei Probleme mit den Badegästen, die bei der Hitze Abkühlung suchten. Schiffsmodell-Kapi-



Zivilschiffe konnten ebenfalls an der Flottenparade teilnehmen



Dickschiffe sind bei den Besuchern immer sehr beliebt



Auch die französische Marine - hier der Zerstörer *Surcouf* - gab sich in der Oberpfalz die Ehre

täne und Badegäste zeigten sich den gegenseitigen Respekt und verhielten sich vorbildlich. Alle Teilnehmer freuen sich jetzt schon auf das nächste Jahr, wenn es wieder in Heiligenstadt/Oberfranken das nächste Treffen gibt. Wir möchten dem Bürgermeister Herrn Helmut Krämer sowie seinen Mitarbei-

tern der Gemeinde Heiligenstadt auf diesem Weg unseren Dank sagen für das Bereitstellen der Biertisch-Garnituren und der Zelt-Pavillons. Ebenso für den Auf und Abbau und das an einem Sonntag, was nicht selbstverständlich ist. Wir brauchten uns um nichts zu kümmern.

Wissenswertes

Weitere Infos gibt es bei der Interessengemeinschaft Deutsche Marine Weißenburg im Internet auf www.sms-scharnhorst.de. Eine Bildergalerie mit weiteren Bildern sehen Sie auf unserer Homepage www.modellwerft.de.

Torpedoboot mit sehr realistischen Alterungsspuren



Die Kaiserliche Japanische Marine schaute vorbei



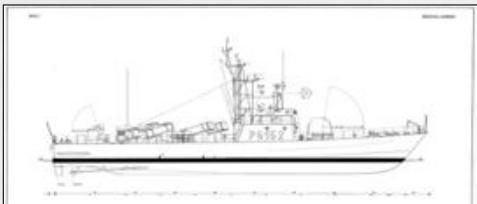
Anzeige

Marine-Baupläne zum Genießen!



DDG-51 »Arleigh Burke«

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



Flugkörperschnellboot Typ 148

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

U-Boot Jäger »UJ2209«

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



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

Bestellservice

Tel.: 07221 - 5087-22

Fax: -33, service@vth.de

... weitere Baupläne, Bücher,

Frästeile & Zubehör finden Sie auf



Bestellen Sie hier www.vth.de/shop



Tolle Ergebnisse
am Binnenschiff
Jan-Willem

Lackieren mit Belton

Einfacherer Weg

Mein Name ist Frank Houtrouw, ich komme aus Norddeutschland – landläufig bin ich mitunter als „Kuddellmuddell“ mit einer etwas größeren Schiffsmodellssammlung bekannt. Da ich auch selbst immer kräftig Schiffe baue, diese früher mit einer Airbrush oder Farbspritzpistole lackiert habe, brachte mich ein Gedankenaustausch in einem der Schiffsmodell-Foren zu einem Tipp, der meine Lackiererei total umgekrempelt hat.

Einer der Kollegen, der auch in der Graffiti-Szene Wände verziert, riet mir, doch mal die Spraydosen der Firma Belton zu probieren. Diese wären in der Handhabung und der Kosten wegen sehr gut für uns Modellbauer geeignet.

Arbeitsweise

Die Farben sind lösemittelhaltig und besitzen einen Anteil an Aceton. Sie sind im Internet oder auch im Fachhandel mit ca. 4,- € die Dose à 400 ml recht günstig. Sie arbeiten mit wenig Druck und sind hochpigmentiert, so dass eine deckender Lackauftrag sofort möglich ist. Auch ein einfacher Farbauftrag von Gelb oder weiß auf schwarz ist nach leichtestem Überhauchen der Farbe sofort deckend.

Lacknasen produziert man nur, wenn man in der Bewegung des Lackierens auf einer Stelle stehen bleibt. Die Aushärtung der Farben ist seidenmatt, was aber mit einer Klarlackschicht auch auf glänzend bekommt.

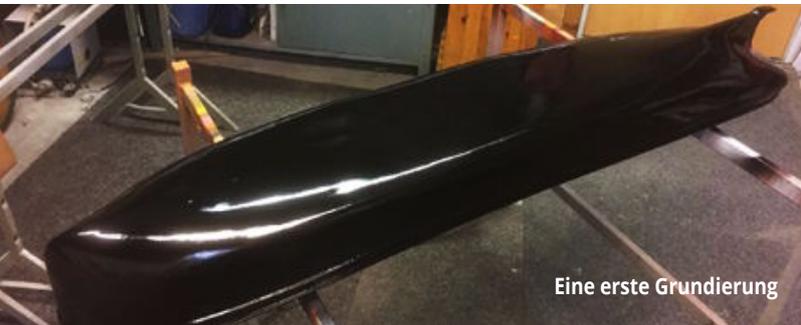
Die Komplettlackierung eines Schiffes an einem Tag ist möglich, da nach ca. zwei Stunden Aushärtezeit das Abkleben mit einem Maskierband machbar ist, ohne dass man die Farbe mit dem Band wieder vom Rumpf ablöst. So



Der fertige Rohbau



Mit G4 wird laminiert



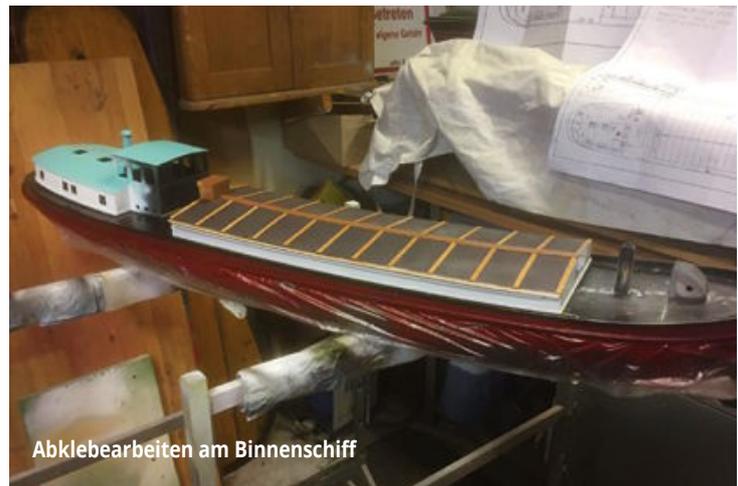
Eine erste Grundierung



Eine weitere Grundierung erfolgt hier schon mit Spachtel



Schleifarbeiten sind im Gange



Abklebarbeiten am Binnenschiff

habe ich schon ganze Rettungskreuzer komplett lackiert – vom Unterwasserschiff über das Überwasserschiff bis hin zu Deck und Aufbauten.

Auch eine Lackierung bei kalten Temperaturen oder sogar Frost wurde von mir getestet. Natürlich sind die üblichen Aktionen nötig, wie ein Mundschutz und nach dem Lackieren ein vernünftiges Ausspritzen der Dosen, weil sonst die Pigmente innerhalb der Steigleitung der Dose aushärten würden.

So baue ich meine Holzschiffe nun immer nach dem gleichen Ablauf. Ich behandle die Holzrümpfe mit einem G4-Epoxid-Lack von Voss Chemie. Mit diesem Lack kann man auch sehr gut laminieren, in dem man eine Matte mit aufstreicht. Danach natürlich einen Schliff. Wenn die Glasfasermatte fest mit dem Rumpf verbunden ist, streiche ich einige Male mit G4 von Voss, bis der Rumpf schön glänzend im Finish ist. Danach kommt ein Schliff und eine Lackierung mit einer Restdose Belton.

So kann ich sehen, wo noch gespachtelt und geschliffen werden muss. Diese Aktion führe ich dann mehrmals aus, bis ich mit der Glätte des Rumpfes zufrieden bin.

Wenn das nicht reicht, nutze ich eine lösemittelhaltige Grundierung oder

Dickschichtfüller aus dem Baumarkt, um feine Unebenheiten zu glätten. Danach folgt die seidenmatte Endlackierung des Modelles. Erst kommt das Unterwasserschiff dran, danach erfolgt das Abkleben des Überwasserschiffes und danach das Deck. Die Aufbauten lackiere ich extra in einem anderen Arbeitsschritt. Auch Details werden bei mir mit einem Doppelklebeband auf ein Holzbrett geklebt, um nach der Lackierung mit Belton ihren Weg später aufs Schiff zu finden.

Fazit

Ich kann dieses Farbsystem jedem Modellbauer empfehlen, besonders denen, die Respekt vor einer sauberen Lackierung haben und sich dies nicht zutrauen. Sie ist absolut Anfängergeeignet. Ich habe schon einige der Kollegen an das Thema „gute, saubere Lackierungen“ herangeführt. Nach der ersten Lackierung drücke ich ihnen eine Dose in die Hand und sie verlieren sofort diese Angst, etwas falsch zu machen. Das Er-

gebnis ist meistens hervorragend. Auch für alte Farbanstriche bei der Restaurierung von älteren Schiffen, die noch mit Nitrofarben gestrichen sind, eignet sich diese Farbdosenreihe sehr gut. Also liebe Schiffmodellbaufreunde, versuchen Sie es ruhig mal, Sie werden überrascht sein, wie einfach eine saubere Lackierung sein kann.

Bezug Belton Spraydosen:

Fachhandel

Info: Peter Kwasny GmbH

Heilbronner Straße 96

74831 Gundelsheim, Deutschland

Tel.: 062 69950

E-Mail: info@kwasny.de

Internet: www.belton.de



Das Resultat kann sich sehen lassen

Sommer- Sale



70%

BIS ZU
RABATT
01.08. - 15.09.2019

www.vth.de/Shop

Baupläne stark reduziert

Dr. Ing. Sander

ArtNr: 3204056

37,99 € statt ~~75,99 €~~

Les Vedettes de Cherbourg

ArtNr: 3204021

9,99 € statt ~~19,99 €~~

S.M.S. Gefi on 1893

ArtNr: 3204961

19,49 € statt ~~38,99 €~~

HMS Implacable

ArtNr: 3204122

26,49 € statt ~~52,99 €~~

De Grasse

ArtNr: 3204032

23,49 € statt ~~46,99 €~~

HMS Upholder

ArtNr: 3204019

23,49 € statt ~~46,99 €~~

Schottelantrieb

ArtNr: 3204745

9,50 € statt ~~19,00 €~~

Pacific

ArtNr: 3204073

37,99 € statt ~~75,99 €~~

Eidechse L 751

ArtNr: 3204031

37,99 € statt ~~75,99 €~~

SMS Oldenburg

ArtNr: 3204008

31,49 € statt ~~62,99 €~~

Higgins

ArtNr: 3204496

9,99 € statt ~~19,99 €~~

Nordkap

ArtNr: 3204060

31,49 € statt ~~62,99 €~~

Viele weitere Baupläne im Shop



RMS Titanic
15,96 € statt ~~39,89 €~~

1. Auflage
 Autor: Peter Davies-Garner
 256 Seiten, 451 Abbildungen
 ArtNr: 3102216

Peter Davies-Garner beschreibt in diesem Buch den Bau eines faszinierenden Großmodells, welches in seiner Perfektion dem legendären Vorbild der RMS Titanic gerecht wird. Im Maßstab 1:48 für ein amerikanisches Museum gebaut, ist dieses hervorragend recherchierte und sechs Meter lange Modell wohl das Maß aller Dinge, was Nachbauten des berühmtesten Schiffes der Geschichte angeht. Nicht

nur wegen der vielen Originalfotos und den hervorragend detaillierten Plänen ist dieses Buch eine Fundgrube für alle Modellbauer. Vor allem auch die ausführliche Beschreibung der verschiedenen angewandten Bautechniken macht es zu einer Pflichtlektüre für jeden ambitionierten Schiffsmodellbauer.



Faszination Schiffsmodellbau*

9,99 € statt ~~22,80 €~~
 1. Auflage
 Autor: Günther Slansky
 176 Seiten, 290 Abbildungen
 ArtNr: 3102199



Schiffsmodelle mit Jet-Antrieb*

8,90 € statt ~~18,50 €~~
 1. Auflage
 Autor: Gerhard O.W. Fischer
 144 Seiten, 227 Abbildungen
 ArtNr: 3102225



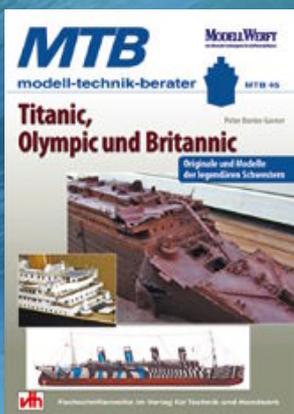
Modellschiffe mit Dampftrieb*

7,99 € statt ~~19,80 €~~
 Autor: Stan Bray
 128 Seiten, 131 Abbildungen
 ArtNr: 3120042



Panzerschiffe der Deutschland-Klasse*

6,00 € statt ~~15,00 €~~
 Autor: Roger Chesneau
 64 Seiten, 77 Abbildungen
 ArtNr: 3120039



Titanic, Olympic und Britannic*

10,60 € statt ~~26,49 €~~
 1. Auflage
 Autor: Peter Davies-Garner
 80 Seiten, 170 Abbildungen
 ArtNr: 3120045



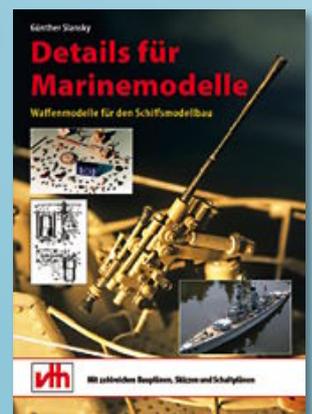
Polizeiboote & Schiffe der Küstenwache*

8,90 € statt ~~18,50 €~~
 1. Auflage
 Autor: Gerhard O.W. Fischer
 144 Seiten, 203 Abbildungen
 ArtNr: 3102232



Vorbildgetreue Schiffsmodelle*

9,20 € statt ~~23,00 €~~
 Autor: Tom Gormann
 224 Seiten, 235 Abbildungen
 ArtNr: 3102121



Details für Marinemodelle*

9,42 € statt ~~24,80 €~~
 Autor: Günther Slansky
 192 Seiten, 245 Abbildungen
 ArtNr: 3102246

* Bitte beachten Sie, dass dies ein Buch 2. Wahl (Mänglexemplar) ist. Es ist dennoch vollumfänglich und 100% leserlich gedruckt. Nur solange der Vorrat reicht.

Rabattierte DVDs, CDs und vieles mehr unter www.vth.de/shop



Der russische See-Bär

»Admiral Panteleyev«

TEST: Die Udaloj-Klasse der Premium Line von Graupner

Im Neuheitenprospekt 2019 erscheint bei Graupner ein neues modernes Schiff aus der grauen Flotte im weit verbreiteten Maßstab 1:100. Dieses Mal ist es ein Vorbild von der anderen Seite des Eisernen Vorhanges, die *Admiral Panteleyev* der Pazifischen Flotte, Code 548, in Russland als Projekt 1155 Fregat bekannt. Als letztes aus der in NATO-Kreisen als Udaloj-I-Klasse bekannten Schiffe, wurde das Vorbild im Dezember 1991 in Dienst gestellt.

Die Schiffe der Udaloj-I-Klasse gehen auf einen Entwurf aus den 1970er Jahren zurück. Ihre primäre Aufgabe sollte die U-Bootabwehr sein. Die Klasse wurde erstmalig für eine spezielle Aufgabe konstruiert und ist damit deutlich klei-

ner als russische Kampfschiffe zuvor. Bei bis zu 7.500 t Einsatzverdrängung ergibt sich eine Länge von 163 m und eine Breite von 19 m, mit 7,8 m Tiefgang. Der Antrieb erfolgt über zwei Wellenanlagen, an denen je eine M62-Turbine mit 9.000 PS für Marschfahrt und eine M8KF mit 22.000 PS für äußerste Kraft installiert sind.

Los geht's

186 cm lang, 51 cm hoch und 36 cm breit ist der Karton des neuen Graupner-Modells. Wer sich dieses Schiff gönnen will, muss sich schon das passende Transportfahrzeug organisieren, der Mittelklasse-Pkw kommt bei den Abmessungen deutlich an seine Grenzen. Beim Öffnen der Transportkiste ist eine zweite Person dringend erforder-

lich. Zu leicht verkantet sich der Deckel und nichts geht mehr.

Ist der Stülpedeckel erst einmal entfernt, fällt der Blick direkt auf das Modell. Seitlich steckt die Bedienungsanleitung in Deutsch, Englisch, Französisch und Italienisch. Diese enthält alle wichtigen Informationen, eine Aufstellung des Lieferumfangs und eine Liste mit empfohlenem Zubehör sowie Pflegehinweise. Was mir in der Zubehörliste gefehlt hat, war die Erwähnung des Gegenstücks zum Stecker, der am Regler im Modell vorhanden ist. Noch besser würde es mir gefallen, wenn die Hersteller der Regler gleich das benötigte Stück mitliefern, dann entfällt der zusätzliche Weg zum Händler. Nicht jeder hat das komplette Sortiment an Stecksystemen in der Schublade. Sehr unglücklich, wenn wie in diesem Fall,

das Gegenstück derzeit beim Händler vor Ort gar nicht lieferbar ist. Auf der letzten Doppelseite der Anleitung findet sich, ganz wichtig, das Anschlussdiagramm. Hier erscheinen die beiden Geschütze als einzeln anzuschließende Kanäle, vorgefunden habe ich einen Stecker, an dem beide Servoleitungen zusammengefasst sind.

Als Verbesserungsvorschlag möchte ich hier einmal anregen, die verwendeten Farben in der Dokumentation aufzuführen. Bei der Größe der Premium-Modelle kann es selbst beim vorsichtigen Hantieren immer mal vorkommen, dass man irgendwo aneckt und schon wird ein kleiner Werftaufenthalt fällig. Gut wenn man dann einfach in die Liste gucken muss und die Farbe direkt ablesen kann.

In der hinteren Transportsicherung, die das Schiff zum Deckel hin abstützt, befindet sich ein herausnehmbarer Schaumstoffklotz, der die Anbauteile enthält. Es sind der Hubschrauber und der Kran. Die beiden Beiboote für die hier noch Platz vorgesehen ist, befinden sich bereits montiert an Deck. Für das weitere Auspacken heben wir das Modell auf den Kartondeckel.

Die Verpackung schützt das Modell perfekt, die Schaumstoff-Einlagen legen das Modell fest und im Bereich oberhalb des Rumpfes ist sehr viel Platz, sodass hier nichts an den äußerst filigranen Masten passieren kann. Bei meinem Modell war nicht eine einzige Kleinigkeit verbogen.

Satinband mit Glitzereffekt sichert die Aufbauten am Rumpf. Fein säuberlich entknotet findet dieses schließlich aufgerollt den Weg in den Bastelvorrat meiner Frau. Letzten Endes ist es geschafft, das Modell ist ausgepackt, die Begutachtung kann beginnen.

Mein erster Blick fällt immer erst einmal auf die Propeller, die uns der Hersteller da spendiert hat. Es sind die schon von anderen Modellen bekannten Metallguss-Dreiblattpropeller. Dem Modell der *Arleigh Burke* lagen zusätzlich Messingpropeller bei. Ich hoffe, Graupner legt sie auch diesem Modell bei. Das hat sie auf alle Fälle verdient. Bei meiner Premium *Arleigh Burke* waren diese beigelegten Propeller übergeblieben, da ich mich für ein größeren Typ entschieden hatte, und so konnte der Umbau auf Fünfblatt-Messingpropeller direkt erfolgen. Was für ein Unterschied.



Der Karton ist im Wohnzimmer angekommen. Das Auspacken beginnt



Sicher und gut gepolstert ist das neue Modell in seiner Verpackung



Die KA-27 aus Resin-Vollmaterial mit sehr schönen Ätzteilen



Zwei Premium-Modelle im Vergleich. Die eher nüchtern glatte *Arleigh Burke* neben der der neuen *Udaloj*



Wenn alle Aufbauten abgenommen sind, hat man bequemen Zugang zum Inneren des Modells



Die Propeller lagen dem Premium-Modell der Arleigh Burke bei. An der Udaloy passen sie sehr gut in Form und Größe



Ruder, Propeller und Wellen unter dem Namen. Eine sehr gelungene Komposition



Heckansicht des Brückenaufbaus. Feinste Ätzteillfalttechnik aus Fernost

Und dann sitze ich auf dem Fußboden um einen Pappkarton, auf dem ein Schiffsmodell steht und bin sprachlos. Das, was uns Graupner da im Maßstab 1:100 auf den Tisch stellt, ist schlicht und einfach fantastisch. Da habe ich in vielen Museen Schiffe gesehen, die an diese Qualität nicht herankommen. Der Rumpf ist aus Glasfaserkunststoff gefertigt, sehr stabil und dabei gar nicht mal so dickwandig. In der Sonne stehend kann man den weißen Wasserpass innen im Rumpf als helle Linie erkennen. Die Außenseite ist spiegelglatt und in seidenmattem Lack sauber gearbeitet. Alleine der typische Knick im Bugbereich ist eher als Rundung ausgeführt und nicht so präsent, wie man es auf Fotos erkennen kann. Ausgestattet ist er mit je zwei Schlingerkielen je Seite, zwischen denen die Flosse der Schlingerdämpfungsanlage dargestellt ist. Im Wulstbug ist bei den Originalen die Solaranlage vom Typ „Horse Jaw“ untergebracht. Sehr gut wiedergegeben ist der Schwung des Hauptdecks zum Brückenaufbau hinunter. Das passt und gibt die Silhouet-

te richtig gut wieder. Auf der Back befinden sich ganz vorne die beiden PK-2-Täuschkörperwerfer, dahinter vier Startbehälter für Raketen vom Typ 9M330 Kinzhal, Nato-Name Gauntlet, und ein Geschütz vom Typ AK-100. Es ist mit einem Servo per Fernsteuerung drehbar ausgeführt.

Aufbauten

Sie teilen sich in vier abnehmbare Teile auf. Der vordere flache Aufbau vor der Brücke trägt das zweite Geschütz vom Typ AK-100 und zwei Scheinwerfer. Hier ist ganz besondere Vorsicht beim Abnehmen von Nöten, da das Servokabel nicht so lang ist, dass man ihn neben das Schiff stellen könnte. Wenn man hier unachtsam ist, wird der Aufbau nach kurzem Weg vom Kabel gestoppt und das Bauteil fällt aus der Hand und beschädigt dabei womöglich das Deck, die Reling oder andere Anbauteile. Auf dem Deck steht ein sehr feiner Gittermast und vier Antennen sind drumherum aufgebaut. Zu schnell ist hier ein Schaden passiert.

Unter dem Deck dieser Baugruppe befindet sich das Servo, um das Geschütz zu drehen. Das Aufrichten des Rohres erfolgt wie bei dem vorderen Geschütz mit der Hand.

Der Aufbauteil mit der Brücke und den beiden hohen Abgastürmen für die Turbinen folgt jetzt auf dem Weg nach achtern. Es ist ein sehr großes und mit 642 Gramm schweres Bauteil. Beim Zurücksetzen auf den Rumpf muss hier peinlichst auf die beiden Streben seitlich unter der Brücke geachtet werden, zu leicht verbiegen diese in einem unachtsamen Moment die Reling. Während der Testphase hat es sich als praktikabel erwiesen, den Aufbau mit beiden Händen an den Seiten zu fassen und erst mit der Hinterkante auf das Deck zu setzen, dabei mit den Daumen die Streben ein wenig auseinanderbiegen. Damit ist gewährleistet, dass die Reling in dem Bereich nicht beschädigt wird. Ein Kabel führt zur Stromversorgung der LEDs und des Motors für die Radarantennen in den Aufbau. Das Kabel ist mit den roten Graupner 3029-Steckern versehen. Es bedarf einiges an Kraft, um die Stecker zu trennen, aber letztendlich gelingt es. Auf einem Podest auf dem Steuerhausdach befindet sich die feine Nachbildung des Feuerleitradars 3R95 für die Kinzhal-Raketen auf dem Vorschiff. Unter der Brücke sind die Startbehälter für die Anti-U-Boot Lenkwaffe SS-N-14 Silex, Variante Rastrub B. Die dazugehörigen beiden Leitradargeräte stehen direkt an der Vorderkante über den Brückenfenstern. Auf dem erhöhten Turm befindet sich das MR-184 „Lev“-Radar, das die AK-100 Geschütze führt. An den Auslegern vorne sowie back- und steuerbord des Mastes liegen die drei Radargeräte vom Typ MR-212, Vaygach-Nayda, die für die Navigation zuständig sind. Die beiden oberen Antennen gehören zum MR-320M „Topaz-V“ Luft- und Seeraum-Überwachungsradar. An der hinteren Kante des Brückendecks befindet sich je Seite ein MP-41-ECM-Behälter.

Das nächste Aufbauteil trägt den zweiten Satz Abgastürme und den Hauptmast. Mit 450 Gramm ist auch er nicht gerade ein Leichtgewicht. Auch hier führt ein 3029-Kabel zur Stromversorgung vom Motor für das MR-760MA-Gerät und der LED hinein. Wie schon am Aufbauteil vorher, befindet sich

mit dem Mast ein wahres Kunstwerk auf dem Deck. Was die Modellbauer aus Fernost hier an filigraner Ätzteilkunst präsentieren, sucht wohl seinesgleichen. Für diese Mastkonstruktionen sind ja gerade die Schiffe der Russischen Marine bekannt und beliebt. An den Ecken auf dem Deck stehen die CIWS AK-630M, die je Geschütz mit 24.000 Schuss Munition ausgestattet sind. Mittig ein Deck höher befindet sich das dazugehörige Radargerät vom Typ MR-123-01 Vympel-A. An den unteren seitlichen Auslegern sind je zwei MP-407 „Start-2“ ECM-Behälter, auf den oberen beiden Auslegern des Mastes das Provid-B TACAN-System zur Freund-Feindkennung. Diese werden wegen ihrer Bauweise auch Round House genannt. An der Spitze des Mastes befindet sich das angetriebene MR-760MA-Fregat-Luftraum-Überwachungsradargerät. Die beiden horizontalen, abgewinkelten Planar-Antennen sind in unterschiedlichen Winkeln montiert worden, um den geringen Messfehler des Radars während der Drehung zu korrigieren.

Nach diesem Aufbau verringert sich das Freibord um ein Deck. Hier stehen je Seite ein Vierfachsatz 533-mm-Torpedos. Mittig dazwischen ein weiterer Doppelstarter 9M330 Kinzhal. Auch der Kran befindet sich hier. Möchte man ihn wie beim Vorbild während der Fahrt üblich darstellen, bedarf es eines kleinen Tricks. Da die beiden Abgastürme zu nah beieinander stehen, kann man den Ausleger dort nicht von oben einlegen. Man nimmt also den Kran in die Hand und steckt den Ausleger zwischen die Abgastürme. Jetzt braucht es etwas vorsichtiges Hantieren und man steckt den Montagestift ins Deck. Dabei muss man den Kran etwas verbiegen, dafür ist er so natürlich gut gesichert. Einfacher kann man es sich machen, wenn man den Montagestift ein wenig kürzt.

Der letzte abnehmbare Aufbau ist der Hangar mit dem Flugdeck, welches sich wieder auf der Höhe des Hauptdecks befindet. Es bringt 558 Gramm auf die Waage. Steckt man jetzt den mitgelieferten KA-27 Helix-Hubschrauber (32 Gramm) in die dafür vorgesehene Öffnung, erkennt man aber, dass dieser viel zu hoch ist. Selbst die Turbinen würden oben aus dem Hangar herausragen. Aber anders als in der

westlichen Welt steht der Hangar nicht in der vollen Höhe des Luftfahrzeuges über Deck. In diesem vorliegenden Fall schieben sich zwei Platten vom Dach wie ein Niedergang nach vorne und die beiden Hangartore öffnen sich. Der Hubschrauber mit gefaltetem Rotor wird nun auf Schienen eingeschoben und kann danach ein Deck weit abgesenkt werden. Tore und Dach werden wieder geschlossen. Fertig. Auf einem Podest auf dem Hangar ist ein zweites

3R95-Leitradar installiert, das für die an der Vorderseite des Hangaraufbaus und den zwischen den Torpedosätzen stehenden 9M330 Kinzhal-Starter zuständig ist. Die Antennen dieses Gerätes sind wieder per Motor drehbar ausgeführt. Je ein RBU 6000-Wasserbombenwerfer ebenfalls auf Höhe des Daches ist an der Vorderseite des Hangars aufgestellt.

Zum Abschluss der Beschreibung fehlt nur noch das Heck, hier befindet sich



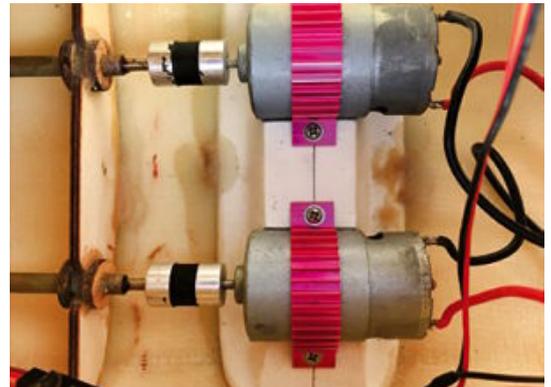
Feine Details: Seiltrommeln und Deckkluken



Der Kabelbaum im Inneren des Modells



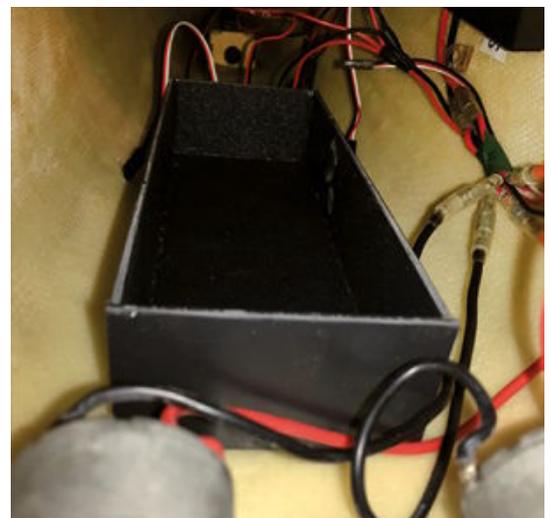
Regler und Schaltbaustein liegen anschlussfertig im Schiff



Die Antriebsmotoren in 600er-Baugröße, Kupplungen mit Gummielement zur Entkopplung des Antriebes



Servo-Fundament für vorderen AK-100-Turm



Die Akkubox im Rumpf



Der Schaltbaustein für Licht und Motoren



Lichttest am Brückenaufbau



Lichttest am Flugdeck

das im Original nach oben aufklappbare Tor, hinter dem sich das Polinom 360°-Schleppsonar System befindet. Obwohl hier zwei Propeller zu Werke gehen, haben die Ingenieure dem Schiff nur ein einzelnes mittig montiertes Schweberuder spendiert. Der große Vorteil für uns Modellbauer ist die dadurch sehr einfach zu gestaltende Wartung der Wellen. Im Gegensatz zu Modellen mit zwei Rudern brauchen diese eben nicht zuvor demontiert werden, bevor die Wellen gezogen werden können. Witzig an diesem Modell, das untere Lager an der Ruderhacke ist nur angedeutet und so lässt sich das Ruder zur Wartung einfach nach unten herausziehen. Eine Trennung von Ruderblatt und Welle ist so nicht nötig. Im vorliegenden Fall war die Ruderwelle nicht gefettet.

Ich finde es fantastisch, dass das Modell mit frei laufenden Wellen ausgestattet ist. Bei der Arleigh Burke war das schon so, es macht ein so unheimlich gutes Bild. Da bei meinem Amerikaner beide Wellen ausgetauscht werden mussten, weil sie verbogen waren, habe ich diese bei dem Russen natür-

lich ganz besonders genau geprüft. Hier sind beide Wellen augenscheinlich gerade, sie sind auch nicht mehr wie in der Vergangenheit mit dem roten, sehr festen Fett eingesetzt. Mit der Hand gedreht merkt man nicht so einen großen Widerstand, wie ich ihn bei anderen Modellen gefühlt habe. Wenn die Elektrik installiert ist, wird ein Test zeigen ob ein mit dem Auge nicht zu erkennender Schlag vorhanden ist.

RC-Komponenten

Der Einbau geht dann schnell über den Basteltisch. Anschlusskabel für die Akku mit EC3-Stecker verlöten, Empfänger anstecken. Eine Akkubox ist schnell aus Polystyrol-Plattenmaterial geschnitten und verklebt. 217×71 mm sind die Maße für die Grundplatte, 40 mm hoch sind die Wände bei meiner, verklebt mit Ruderer. Zu den Seiten hin bleibt dann nur ein geringer Spalt, in der Längsrichtung ist etwas mehr, damit die Steckverbindung noch Platz hat. Zum Anschließen wird der Akku in die Box gestellt, die Kabel angesteckt, hingelegt und mit den Anschlüssen

sen nach achtern zeigend bis zum Ende geschoben, der zweite Akku wird sinn gemäß angeschlossen.

Dann kommt der große Moment, die Akkus sind im Schiff und es ist eingeschaltet, jetzt kann die erste Funktionsprobe erfolgen. Vorsichtig den Hebel für die Antriebe nach vorne gedrückt. Nichts. Zurück? Nichts. Das Ruder rudert, aber zittert dabei. Die Funktion, schaltet ein, aber bleibt nicht eingeschaltet. Offenbar ist der Schalter nur als Taster ausgelegt. Solange der Knüppel des zuständigen Kanals in der vorderen oder hinteren Position gehalten wird, laufen die Motoren für die Radargeräte und die LEDs leuchten. Lässt man den Knüppel dann los, kehrt Ruhe ein und die LEDs erlöschen. Die Funktion wird vom Schaltbaustein nicht gehalten. Eine Dokumentation über den Baustein ist bei diesem Modell nicht vorhanden. Die Geschütze, drehen und das Zittern des Ruderservo nimmt beängstigende Formen an. Ein erneuter Versuch mit dem Antrieb, keine Reaktion. Nach einigem Ausprobieren, mal zeigt der Regler eine Funktion, im nächsten Moment wieder nicht, zerlege ich den Stecker, drücke vorsichtig mit einer Zange die kleinen Kontakte zusammen und probiere erneut. Na also, es geht ja doch. Der Admiral meldet sich allerdings sehr lautstark zum Dienst. Später bekomme ich das Zittern des Ruderservos durch einen Ferritring, um den die Leitung zwei Mal gewickelt wird, in den Griff. Ja, ich hab sie mit einer älteren Steuerung mit 40 mHz ausgerüstet. Das mit der Lautstärke der Antriebe hat mich aber doch erschreckt, ein Funktionstest im Wasser erfolgt ja noch. Ich befürchte, da muss etwas dran gemacht werden.

Der erste Eindruck des sehr lauten Antriebs ließ mich einfach nicht mehr los. An einem schönen sonnigen Tag habe ich also den Rumpf auf den Terrassentisch gestellt und in aller Ruhe die Wellen gezogen. Dabei kam dann doch das typische „China-Fett“ zu Tage. Tatsächlich sind die Wellen gerade, die erste Erleichterung. Seltsamerweise habe ich das Gefühl, als ob sich in der Wellenanlage ganz feiner Sand befindet. Das ist ein ganz feines Knirschen, so wie man es vom Bearbeiten von Glasfaserplatten kennt. Auf den Wellen befinden sich Laufspuren, an den Stellen an denen die Lager sitzen. Mit

1.000er-Schleifvlies sind die dann auch schnell wegpoliert. Einzelnen laufen die Motoren deutlich besser als die, die in meiner *Arleigh Burke* montiert waren.

Die Fahrerprobung

Nach der Fotosession an Land, wurde das Modell ins Wasser gesetzt und getrimmt. Mit 2.446 Gramm Zuladung liegt das Modell dann so tief, dass man den Wasserpass gerade noch sehen kann. Die erste Runde drehe ich dann ohne die Aufbauten. In einem US-Schiffsmodellbau-Forum ist der Begriff „top heavy“ gefallen. In diesem Fall hat der Eigentümer ein Schwert wie bei einem Segelboot angebracht. Also ist erst einmal Vorsicht geboten, zumal auch der Wind heute sehr böig ist. Wie bei der ersten Begutachtung vermutet, ein einzelnes Ruder bei zwei Antriebswellen ergibt eine nicht allzu große Wendigkeit. Die Ruderwirkung ist recht gering. Das fällt später noch einmal negativ auf. Aber erst einmal weiter aufrüsten. Die ersten Runden Kreise fahren, um ein Gefühl für das Schiff zu bekommen. In schnell gefahrenen Kurven steigt das Wasser durch die Krängung auf das tiefer liegende Deck achtern. Das Modell legt sich weit über. Die Antriebswellen laufen im Wasser dann ruhig. Das Lauteste dabei ist der Regler. Sein Pfeifen ist deutlich über den See zu hören.

Mit den vorgeschlagenen Akkus im Rumpf liegt der Schwerpunkt viel zu weit oben. Die logische nächste Änderung wird also sein, den Rumpfboden mit selbstklebendem Blei auszulegen und die Akkus gegen leichtere LiPos zu tauschen. So wandert der Schwerpunkt weiter nach unten und die Fahrzeit verlängert sich dank der höheren Leistung der LiPos im günstigsten Fall sogar. Ein 2S-LiPo mit 5.000 mAh wiegt gerade einmal 381 Gramm. Das wären mit zwei Stück an Bord aufgerundet 800 Gramm. Bleiben also 1.600 Gramm für den Bleiballast am Rumpfboden. Je ersetztem Akku erhöht die Kapazität gegenüber den Bleibatterien dann um 500 mAh. Das sollte dann für etwa zwanzig Minuten zusätzliche Fahrzeit genügen. Nach etwas über zwei Stunden fast ununterbrochener Fahrt ist eine deutliche Abnahme der Geschwindigkeit bemerkbar. Ein wenig Wasser hat den Weg ins Schiff gefunden. Ich



Beim Zuwasserlassen der *Admiral Pantalejev*



Verbandsfahrt mit dem amerikanischen Zerstörer der *Arleigh Burke*-Klasse





Technische Daten

Maßstab	1:100
Läng	1.630 mm
Breite ü. a.	190 mm
Höhe	400 mm
Gewicht fahrfertig	ca. 18 kg
UVP	1.469,99 €
Lieferumfang:	Fertig aufgebautes Modell mit Schiffsständer, 2 Brushed-Motoren 600er-Baugröße, 20-mm-Hochleistungs-Analog-Servo mit 9 kg Stellkraft



rätselte nach wie vor, welchen Weg es genommen haben könnte.

Beim Laden der Akkus konnten dann 3,44 Ah von vorhandenen 9 Ah nachgeladen werden. Das ist ja schon mal gar nicht so schlecht. So stromhungrig sind die Motoren nicht.

Fazit

Aus dieser Testwoche kann ich hier guten Gewissens eine Kaufempfehlung geben. Ich gehe aber ganz stark davon aus, dass es sehr wenige Modelle geben wird, die überhaupt Wasser zu sehen bekommen. Die Gefahr etwas zu beschädigen, ist in einer Vitrine eben deutlich geringer. Die Details, die ich hier vorgefunden habe, sind faszinierend für ein Großserienmodell. Seilwinden auf denen tatsächlich auch aufgetrommeltes Seil zu finden ist, Decksluken mit extra angesetzten Handrädern, großartig. Alles in allem bin ich mit meiner getroffenen Kaufentscheidung überaus zufrieden. Nach den allseits bekannten Modellen von Schiffen aus der Zeit des WWII, erschienen 2010 mit der *Rommel* und 2014 mit der *Arleigh Burke* die ersten modernen Einheiten. 2019 liefert Graupner mit der *Udaloy* jetzt sein Meisterstück ab. Ich kann nur hoffen, dass diese Reihe mit weiteren interessanten Modellen weitergeführt wird.

Bezug

Fachhandel

Info

Graupner

Tel.: 07021 722-0

E-Mail: info@graupner.de

Geschichte erleben ...

Typenkompassse



Kampfschiffe der NATO
Kreuzer, Zerstörer und Fregatten
ArtNr: 6109086



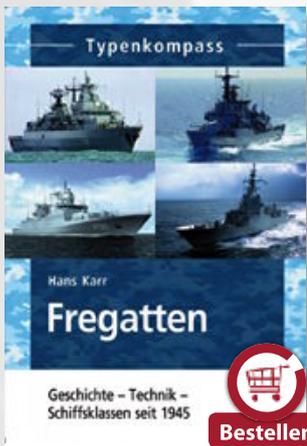
Deutsche Uboote
seit 1956
ArtNr: 6108863



Deutsche Kriegsschiffe
Die Kaiserliche U-Boot-Flotte
bis 1918 ArtNr: 6108860



Deutsche Marine
Alle Schiffsklassen
der Gegenwart ArtNr: 6108859



Fregatten-Technik-Geschichte
ArtNr: 6108329



Kriegsschiffe der NATO
Die US-Navy seit 1945
ArtNr: 6108870



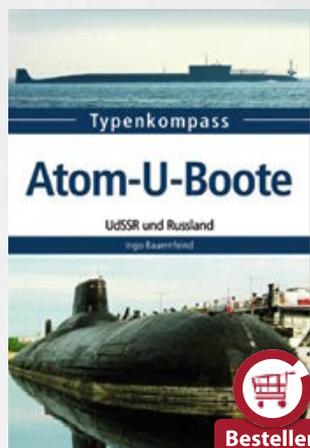
Geleitflugzeugträger
USA, England, Japan
1939-1945 ArtNr: 6108858



Deutsche Marine
Die Schiffe der Bundesmarine
1956-1990 ArtNr: 6108865



Flugzeugträger der NATO
ArtNr: 6109050



Atom-U-Boote-UdSSR und Russland
ArtNr: 6108324

**Nur je
12,- €**



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 Marine-Leistungsschau der

Die spanische Fregatte *Almirante Juan de Borbón* (links) neben ihrem Halbschwesterschiff *Roald Amundsen* der norwegischen Marine

Kieler Woche

Die internationalen Marineeinheiten zu Gast

Freitag, 21. Juni 2019, 06:00 Uhr morgens. Ich treffe am Tor des Marinestützpunkts an der Kiellinie ein und werde schon erwartet. Eine kleine Gruppe von Journalisten hat sich eingefunden, um Fotos von den einlaufenden Marineeinheiten zu schießen, die in diesem Jahr am US-geführten Ostsee-Manöver Baltops teilgenommen haben. Man kennt sich: Kieler Lokalredaktionen, Betreiber von Schiffsdatenbanken im Internet, die ModellWerft-Redaktion und – das ist neu – ein Kamerateam eines großen deutschen Privatsenders. Mit einem Kleinbus werden wir zur Scheermole im nördlichen Teil des Stützpunktes gefahren. Hier können wir die ankommenden Schiffe aus nächster Nähe beim Eindocken ablichten – und das ganz ohne die Menschenmassen der Open-Ship-Veranstaltungen der kommenden Tage.

Während der Fahrt fällt uns auf, dass einige der angekündigten Schiffe bereits im Stützpunkt festgemacht haben. Der Einsatzgruppenversorger *Bonn*, das größte Schiff der Deutschen Marine, und das U-Boot *U-33* der Klasse 212A sind schon da. In einem geschützten Sicherheitsbereich liegt – wie in den Vorjahren auch – das Kommandoschiff *USS*

Mount Whitney (LCC-20), das jedes Jahr eine Führungsrolle innerhalb des Baltops-Manövers übernimmt. Erstmals wurde Baltops in diesem Jahr unter der Leitung von Vizeadmiral „Woody“ Lewis von der neu gegründeten Zweiten US-Flotte (US Navy 2nd Fleet), zu deren Wirkungsbereich der Nordatlantik und die Arktis zählen, durchgeführt.

Die britische U-Jagd-Fregatte *HMS Westminster* (F-237) der Duke-Klasse



Doppelpacks

Im Vorfeld des Ostsee-Manövers wurde eine überaus starke Präsenz der britischen Royal Navy angekündigt. Aus dem Bus heraus können wir erkennen, dass die britische U-Boot-Jagd-Fregatte *HMS Westminster* (F-237) der Duke-Klasse bereits vertäut ist. Insgesamt fällt auf, dass während der nächsten Stunden einige Schiffsklassen im „Doppelpack“ einlaufen – und auch im Päckchen festmachen. Zur *Westminster* gesellt sich bald das baugleiche Schwessterschiff *HMS Kent* (F-78).

Die Fregatten der Oliver Hazard Perry-Klasse wurden von der US Navy bereits vor einigen Jahren ausgemustert und manche der Schiffe an verbündete Marinen abgegeben. Im Kieler Stützpunkt konnte man nun gleich zwei der relativ einfach gebauten U-Jagd-Fregatten bestaunen. Das waren zum einen die polnische *General Kazimierz Pulaski* (ehemals *USS Clark*) sowie zum anderen die türkische *Gökova* (ehemals *USS Samuel Eliot Morison*). Im direkten Vergleich der nebeneinander liegenden Schiffe fiel auf, dass die türkische *Gökova* eine umfassende Modernisierung – inklusive einem Mark-41-VLS-Startsystem für Evolved Sea Sparrow-Luftabwehr-Raketen – erhalten hatte, während die polnische *Pulaski* mehr oder weniger im letzten Rüstzustand der US Navy geblieben war.

Aus der Oliver Hazard Perry-Klasse entwickelte die spanische Marine die Alvaro de Bazan-Klasse (F-100-Klasse), aus der wiederum die kleinere norwegische Fridtjof-Nansen-Klasse abgeleitet wurde. Nun bot sich die einmalige Gelegenheit, beide Schiffsentwürfe direkt nebeneinander zu sehen, als zuerst die norwegische *Roald Amundsen* (F-311) und dann die spanische *Almi-*



Das 16,8 m lange Lotsenboot *Schilksee* – hier vor dem EGV *Bonn* – wurde 2011 bei der schwedischen Dockstavarvet in Aluminium-Bauweise gefertigt

rante Juan de Borbón (F-102) im Kieler Stützpunkt eintrafen und im Päckchen festmachten. Beide Schiffsklassen sind mit dem amerikanischen AEGIS-Kampfsystem ausgestattet.

AEGIS gehört zur Grundausstattung eines jeden Zerstörers der Arleigh Burke-Klasse, von der die US Navy mittlerweile 67 Exemplare im Dienst hat. Erstmals liefen während der diesjährigen Kieler Woche zwei Arleigh Burke-Zerstörer den Stützpunkt im Stadtteil Wik an. Zuerst kam die in Rota, Spanien, stationierte *USS Ross* (DDG-71), bei der es sich um eine Flight-I-Version ohne Helikopterhangar handelt, dann erreichte die *USS Gravely* (DDG-107) der neueren Version Flight IIA die Kieler Förde.

Open Ship

Zu den größten Schiffen in diesem Jahr zählten die amerikanischen *Mount Whitney* mit 189 m Länge, der deutsche Einsatzgruppenversorger *Bonn* (A-1413) mit 174 m Länge und das britische Landungsschiff *HMS Albion* (L-14) der gleichnamigen Klasse mit 176 m Länge. Die *Albion* traf als eines der letzten von insgesamt 35 Marineschiffen an diesem Freitag-Vormittag in Kiel ein. Die eindrucksvolle Ankunft der hochhausgroßen *Al-*

Die türkische Fregatte *Gökova* (F-496), ehemals *USS Samuel Eliot Morison* (Baujahr 1979), läuft in den Kieler Stützpunkt ein...



...und macht längsseits ihres polnischen Schwessterschiffes *Pulaski*, ehemals *USS Clark* (ebenfalls Baujahr 1979), fest



◀ ▶ In der Heckansicht erkennt man konstruktive Unterschiede und unterschiedliche Details zwischen polnischer (links) und türkischer Fregatte (rechts)



▲ Durch diesen Verbindungsgang kommt man zu allen wichtigen Stationen an Bord einer Oliver Hazard Perry-Fregatte (hier die polnische *Pulaski*)

Auf der türkischen Fregatte (links) erkennt man den Container für das VLS-Raketenabschussystem, der auf der polnischen Fregatte fehlt

bion samt angetretener Mannschaft an Deck war von der menschenleeren Scheermole aus betrachtet mein persönlicher Höhepunkt der diesjährigen Einlaufparade in den Kieler Stützpunkt. Die *Albion* – momentan das Flaggschiff der britischen Marine – entwickelte sich während der Open Ship-Veranstaltungen am Samstag, den 22. Juni und Sonntag, den 23. Juni zum absoluten Publikumsliebbling. An Bord konnte man die ganze Bandbreite der mitgeführten amphibischen Landungsboote, Panzer und die Ausrüstung der Royal Marines – von denen bis zu 400 an Bord der *Albion* untergebracht werden können – aus der Nähe bestaunen.

Sikorski SH-70 Seahawk-Helikopter an Bord der türkischen *Gökova*



Neben den beiden Wochenendterminen gab es noch ein Open Ship am Mittwoch, den 26.06. – allerdings waren zu diesem Zeitpunkt die meisten internationalen Einheiten bereits auf dem Heimweg, und man musste mit den deutschen Einheiten vorlieb nehmen. Insgesamt zählte die Marine mehr als 20.000 interessierte Besucher der Open Ship-Veranstaltungen auf dem Stützpunkt. Wo man hinsah, sah man begeisterte Menschen. Denn wo sonst kann man moderne, in-



Das typische, massive Brückenhaus der Arleigh Burke-Klasse, hier zu sehen bei der im südspanischen Rota beheimateten *USS Ross* (DDG-71)



Der Autor bei über 30 Grad und Windstille in der Steuerbord-Brückennock des Zerstörers *USS Ross*



◀ Auf der Brücke der *Ross* sind sowohl analoge wie auch digitale Brückeninstrumente zu finden



Die seit sechs Monaten in europäischen Gewässern operierende *USS Gravelly* (DDG-107) läuft mit Schlepperhilfe in Kiel ein



Die *USS Ross* (links) der früheren Flight I-Version der *Arleigh Burke* verfügt über keinen Helikopterhangar, im Gegensatz zur *USS Gravelly* (rechts) der Version IIA



▶ Das Sea Ram an Bord der *Ross* ist eine Weiterentwicklung des Phalanx-CIWS unter Einsatz von RIM-116 Rolling Airframe Missile Lenkkraketen



Auf Tuchfühlung mit dem U-Boot *U-33* vom Typ 212A



Seenotrettungsübung mit Sea King-Helikopter und dem in Laboe beheimateten neuen Seenotrettungskreuzer *Berlin*



Der im Jahr 2013 in Dienst gestellte Einsatzgruppenversorger *Bonn* ist das größte Schiff der Deutschen Marine und das diesjährige Kieler Woche-Flaggschiff



Das Einlaufen des britischen Landungsschiffes *HMS Albion* mit angetretener Besatzung zählte zu den eindrucksvollsten Erlebnissen während der Kieler Woche



Einige der mitgeführten Fahrzeuge und Kettenfahrzeuge im Bauch der *Albion*

Abendstimmung an der Kieler Förde. Im Vordergrund der Traditionssegler *Stella Maris*, dahinter die *Juan de Bourbon*, die ihre Heimreise nach Spanien antritt



ternationale Marinetechnik so hautnah erleben wie auf der Kieler Woche?

Ich selbst genieße die tolle, volksfestartige Atmosphäre während der öffentlichen Veranstaltungen auf dem Kieler Stützpunkt ungemein. Zum Fotografieren der ankommenden Schiffe ist der Einlauftermin, der jedes Jahr am Freitag vor der Eröffnung der Kieler Woche stattfindet, jedoch unbezahlbar – denn der Pier ist bis auf ein paar Arbeiter und das Personal zum Anlegen menschenleer. Auf den Schiffen selbst sieht man die Besatzung innerhalb ihres Arbeitsalltages beim Anlegen.

Danksagung

Ich möchte mich bei Herrn Fregattenkapitän Bastian Fischborn von der Pressestelle der Marine in Kiel für die Unterstützung meiner Recherchen, der Ermöglichung eines Pressezugangs zum Stützpunkt und für die Besuchsmöglichkeit des Einsatzgruppenversorgers *Bonn* bedanken. Mein Dank gilt ebenfalls Herrn Dr. Heiko Herold vom US-Generalkonsulat Hamburg für die Besichtigung der *USS Ross*.



Ein Edel-Standmodell

Die »Krebs Jet« in 1:35

Im Frühjahr 2018 brachte der chinesische Plastikmodellhersteller Tiger Model den Bausatz eines CB 90 im Maßstab 1:35 heraus. Die Maße des Modells in der Beschreibung veranlassten mich sofort dazu, einen Baukasten zu ordern.

Bei 45,7 cm Länge sollte es doch möglich sein, ein RC Modell daraus zu bauen. Aber es kam dann doch ganz anders.

Combat Boat aus Schweden

Entworfen wurde dieser Schiffstyp für die schwedische Armee. Er wird genutzt, um schnelle Eingreiftruppen auf die zahllosen Inseln des Landes zu bringen. Dazu dient eine Bugklappe, deren Laufgang mit dem Mannschaftstransportraum verbunden ist. Es gibt diese Einheiten mittlerweile in vielen Ländern mit höchst unterschiedlicher Bewaffnung. Der hier gezeigte Typ CB 90 ist 15,9 Meter lang, 3,8 Meter breit und hat einen Tiefgang von 0,8 Meter. Die Kamewa-Jetaggregate werden von jeweils einem Scania V8 mit 625 PS angetrieben. Aber auch zivile Einheiten basieren auf diesem Modell. In Deutschland wurde der Bootstyp auch für die Polizei beim G8 Gipfel 2007 in Heiligendamm eingesetzt. Hier kam es zu spektakulären Bildern mit den Aktivisten von Greenpeace.

Dieser Baukasten zeigt auf, was heutzutage alles in diesem Bereich möglich ist. Die Ausstattung des Bausatzes und die Qualität der Teile und deren Passgenauigkeit sind absolute Klasse. Mein Vorhaben, daraus ein RC-Modell mit Jet-Antrieben zu bauen, scheiterte aber bei der Ermittlung der zu erwartenden Verdrängung. Technisch zwar gerade am Rande des machbaren, aber mit zu erwartenden Fahrzeiten von nur vier bis fünf Minuten kein wirkliches Modell, um Spaß zu haben. Ein größerer



Der Baukasteninhalt weiß zu überzeugen





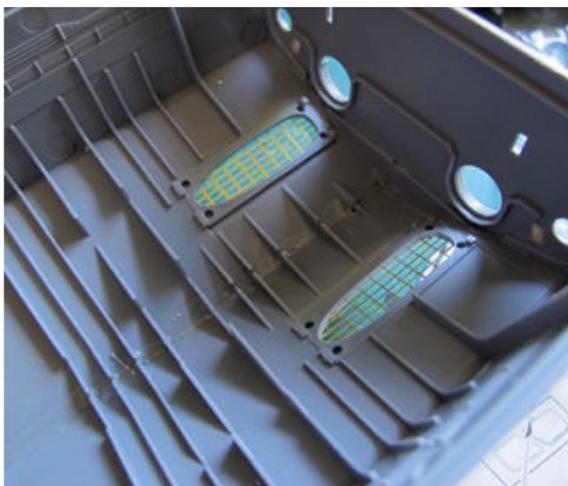
▲ Rumpfmontage mit Verschluss eines Fensters

Akku ist da leider aus Gewichtsgründen nicht machbar. Also „nur“ ein Standmodell. Und ich entschied mich für eine zivile Version.

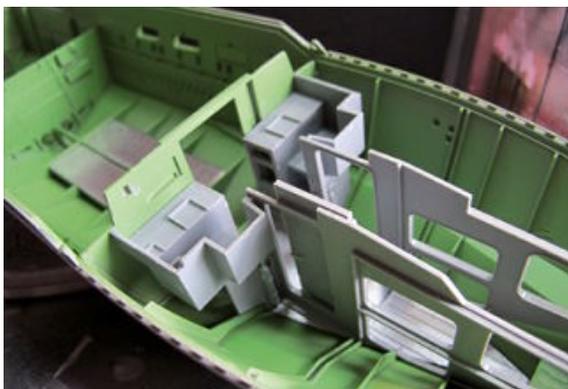
Die »Krebs Jet«

2014 fiel mir dieses Schiff bei einer kleinen Rundfahrt durch den Stadthafen Rostock sofort auf. Ich war an Bord der *Eider* und konnte von dort die *Krebs*

Jet recht gut fotografieren. Mir fiel sofort die technische Verwandtschaft zum CB 90 auf. Das Schiff ist im Einsatz für eine Korrosionsschutzfirma, die Reparaturen in den Windparks der Ostsee durchführt. Also eine Art Crewersorger. Das Kit ist wirklich einer der besten Plastikbaukästen, den ich bis jetzt in den Händen hatte. Eine ausführliche Bauanleitung lässt keine Probleme aufkommen. Nur Hinweise, wann welche Teilbereiche zu lackieren sind, waren nicht zu finden. Hier muss man also selbst aufpassen. Denn das Modell weist später funktionsfähige Klappen auf, die recht gute Einblicke in den Innenraum gestatten. Für die Militär- und Küstenwach-Varianten sind unterschiedliche Farbkarten sowie Decals natürlich beigelegt. Die Detaillierung geschieht zum Teil mit Ätzteilen von guter Qualität. Da an meinem Modell aber einiges schon in der Bauphase verändert werden musste, kamen hier nicht alle Baukastenteile zur Verwendung, z. B. wurden die Lüfter erhöht, die Geschützwanne verschlossen und der Bugbereich wurde auch verändert. Der Baukasten des CB 90 ist für 79,- Euro bei MBK – Modellbau Koenig (www.modellbau-koenig.de, Tel.: 04221 2890870) erhältlich.



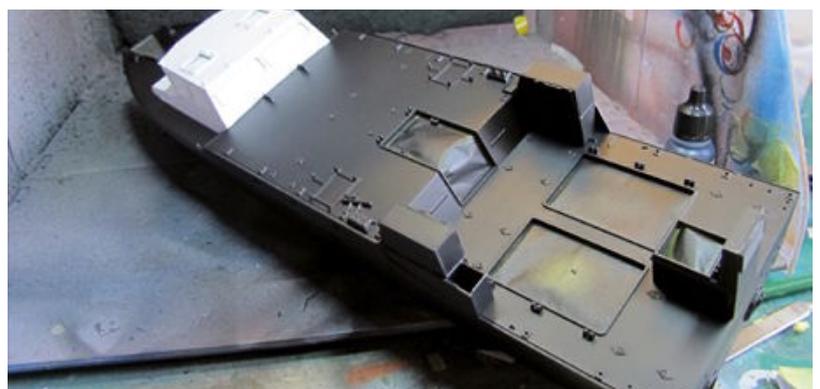
Gitter für den Jeteinlass aus Ätzteilen



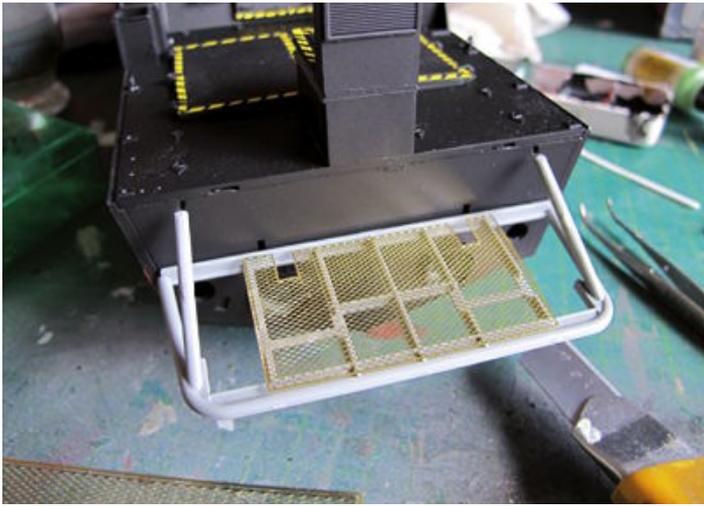
Der höchst vorbildgetreue Innenausbau des Kampfbootes schreitet sehr gut voran



Blick in den Maschinenraum der *Krebs Jet*



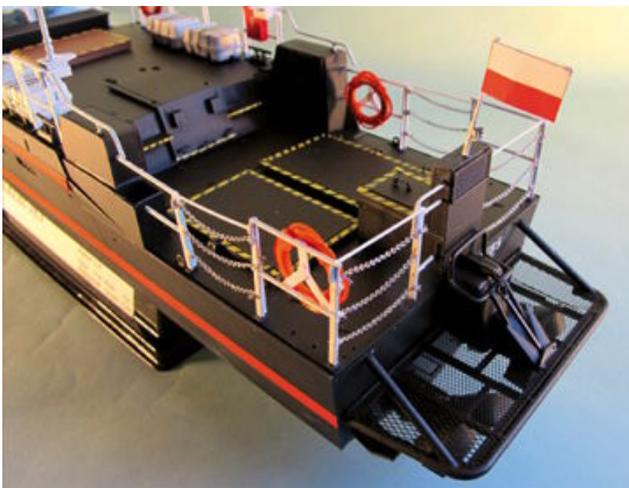
Am Achterdeck wurden einige Änderungen durchgeführt



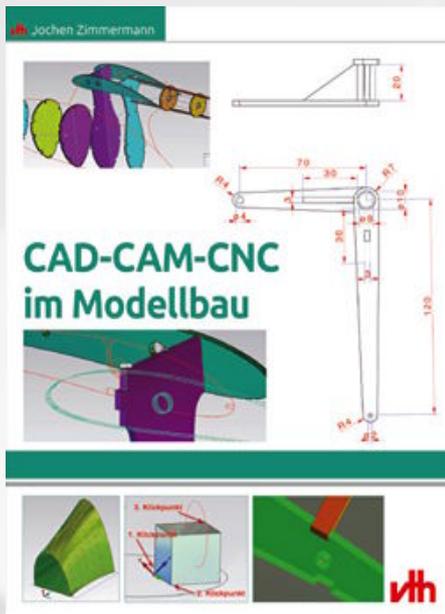
Eine Arbeitsplattform am Heck des modifizierten Kampfbootes



Die Krebs Jet im Fotostudio



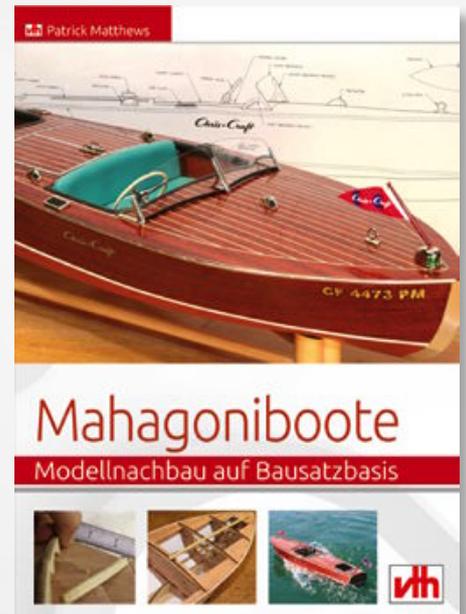
Unsere Highlights für Ihre



Jochen Zimmermann • Umfang: 240 Seiten
ArtNr: 3102270 • Preis: 32,90 €



Günter Hensel • Umfang: 160 Seiten
ArtNr: 3102253 • Preis: 24,80 €



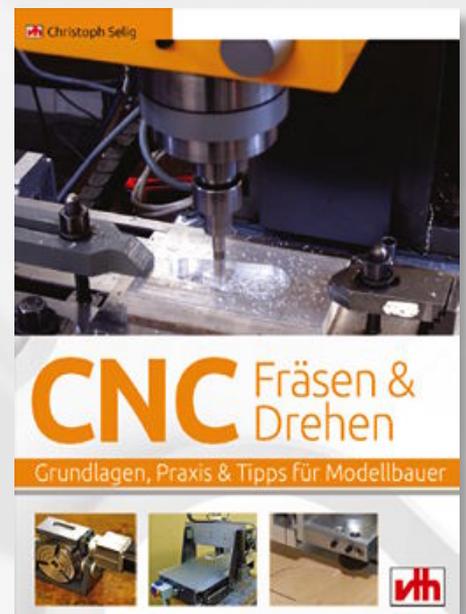
Patrick Matthews • Umfang: 144 Seiten
ArtNr: 3102249 • Preis: 23,80 €



Dr. Ulrich Böhme • Umfang: 144 Seiten
ArtNr: 3102269 • Preis: 26,80 €



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



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



portofrei

Bücher, Zeitschriften & Bestellungen ab 100 €
innerhalb Deutschlands



Die ganze Welt des Modellbaus

Modellbau-Bibliothek



Hafenschlepper

Vom Original zum Modell

In diesem Buch beschreibt der Hafenschlepperspezialist Stefan Thienel die Besonderheiten der großen Vorbilder – und das ist weit mehr als nur reine Kraft. Sie sind die kleinen starken Schiffe, ohne die die gewaltigen Frachter nicht in den Hafen kommen. Ihre Vielseitigkeit und Kraft machen sie auch für Modellbauer immer wieder zu beliebten Nachbauobjekten. Der Bau eines modernen Hafenschleppers als hochdetailliertes Modell rundet dieses Buch dann ab. Ein absolutes Standardwerk – nicht nur für Hafenschlepperfans!

Autor: Stefan Thienel

Umfang: 112 Seiten

ArtNr: 3102274 • Preis: 21,90 €



Das Kutterbuch

Fischereifahrzeuge sind als Modelle beliebt. Insbesondere die kleinen Kutter, wie man sie in zahlreichen Häfen an Nord- und Ostsee, aber auch am Mittelmeer hautnah im Urlaub erleben kann, üben auf Schiffmodellbauer einen großen Reiz aus. Das Buch gibt Ihnen die notwendigen Informationen an die Hand, um realistische und attraktive Modelle kleiner Fischereifahrzeuge zu bauen. Kommen Sie mit auf Fangfahrt!

Autoren: Jürgen Behrendt und Stefan Schmischke

Umfang: 176 Seiten

ArtNr: 3102276 • Preis: 32,90 €



Jürgen Eichardt

Band 1 • Umfang: 172 Seiten, ArtNr: 3102117 • Preis: 22,90 €

Band 2 • Umfang: 172 Seiten, ArtNr: 3102118 • Preis: 22,90 €



Jürgen Eichardt

Band 1 • Umfang: 192 Seiten, ArtNr: 3102113 • Preis: 22,90 €

Band 2 • Umfang: 144 Seiten, ArtNr: 3102114 • Preis: 19,90 €

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



Der Hafenschlepper *Max* von Konstrukteur Christian Engels

Ein amerikanisches Schubschiff

Downloadplanvorstellung Hafenschlepper »Max«

Das Konzept des in den USA entwickelten Modellboot-Typs Springer Tug erfreut sich mittlerweile auch in Deutschland zunehmender Beliebtheit. Die Konstruktion des Rumpfes, die sich bei aller Einfachheit an reale Vorbilder anlehnt, ermöglicht einen schnellen Rumpfbau.

Diese Bauart bietet auch Anfängern und Jugendlichen die Möglichkeit für den Bau eines schönen Modells. Dazu finden sich im Internet Vorlagen für die Rumpfform sowie detaillierte Baubeschreibungen. Die Gestaltung der Schiffsaufbauten bleibt dabei dem Erbauer überlassen, der seiner Kreativität freien Lauf lassen kann.

Das belegen zahlreiche Beispiele wie Schlepper, Schaufelraddampfer oder U-Boote. Kurzum, ein solches Modell ist für Jugendliche wie für Junggebliebene gleichermaßen spannend.

Das Modell

Aus all diesen Gründen reizte Konstrukteur Christian Engels ein eigener Entwurf, um zusammen mit seinem Sohn ein fahrtaugliches Modell zu bauen. Das Erscheinungsbild wollte er dabei nicht dem Zufall überlassen. Da er jedoch keine geeigneten Baupläne für die Gestaltung der Aufbauten ausfin-

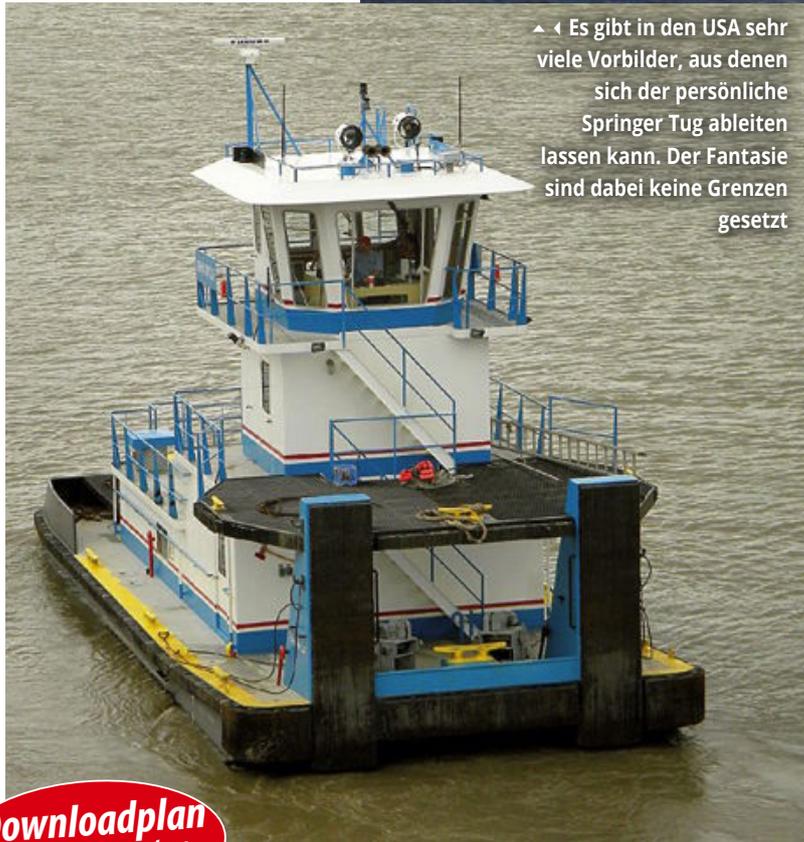
dig machen konnte, entstand die Idee, selbst einen Bauplan zu entwerfen. Der Wunsch war ein realitätsnahes Hafenschleppermodell mit Schleppwinde, Schubschultern und zahlreichen Details. Als Sonderwunsch erbat sich der Sohn des Konstrukteurs einen funktionstüchtigen Löschmoditor. So einen hatte er bei einem Schaufahren in Aktion gesehen.

Der Bauplan entstand mithilfe eines CAD-Programms. Die Rumpfform sowie der dazu passende Verlauf des Ständers wurden aus den von amerikanischen Modellbauenthusiasten aufgestellten Normmaßen abgeleitet. Ansonsten ließ sich unser Konstrukteur bei der Auswahl der Proportionen für die Aufbauten von einem Maßstab von etwa 1:33 sowie realen Vorbildern leiten. Zwei mit Süllrändern versehene Öffnungen im Deck ermöglichen den Zugriff auf die Technik. Über die größere Öffnung, die von den Aufbauten verdeckt wird, erreicht man Motor und Akku. Die kleinere Öffnung für den Zugang zur Rudermechanik und zu den Ladebuchsen erhält einen abnehmbaren Deckel. Das Modell wurde komplett in 3D konstruiert und daraus die zweidimensionalen Konstruktionszeichnungen abgeleitet. Das fertige PDF-Dokument wurde per Internet an einen Printservice übermittelt. Einige Tage später kamen dann die Blätter des Plans. Für den Bau des Modells stellte sich der 1:1-Druck als sehr hilfreich heraus. Die Maße lassen sich direkt ablesen und Papierkopien als Schablonen für die einzelnen Holzteile ausschneiden.

Nach einer Bauzeit von etwa elf Monaten war das Modell von Christian Engels fertig. Die von ihm gewählten Antriebskomponenten haben genug Reserven für Schleppaufgaben und erlauben einen dynamischen Fahrstil. Das Schiff zeigt ein ausgesprochen gutes Wendeverhalten. Die relativ große Masse wirkt als Hebel und lässt enge Wenderadien zu. Das Deck nimmt dabei zwar viel Wasser auf, doch ist der Rumpf aufgrund des sorgfältig gestalteten Aufbaus zuverlässig dicht.

Die Springer-Tug-Klasse beschert Jung und Alt große Freude bei Planung, Zusammenbau und Fahren. Die freie Wahl der Aufbauten lässt der Kreativität viel Spielraum und verspricht Modellvielfalt am Fahrgewässer.

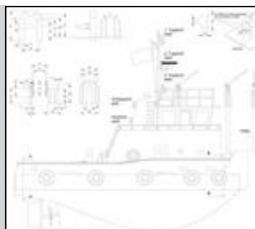
Der Schlepper *Max* in der 3D-Perspektive



▲ ◀ Es gibt in den USA sehr viele Vorbilder, aus denen sich der persönliche Springer Tug ableiten lassen kann. Der Fantasie sind dabei keine Grenzen gesetzt

Downloadplan für Abonnenten kostenlos

Der Bauplan des Hafenschleppers *Max* im Maßstab 1:33 auf vier Blatt ist für 29,99 € inklusive Baubeschreibung unter der Artikelnummer 3204166 direkt beim VTH zu beziehen. Die *Max* ist ein hübsches und vielseitiges Schleppermodell im Springer-Design. Der CAD-gezeichnete Bauplan ist komplett bemaßt, die Anleitung ausführlich und reich bebildert. Der Maßstab von 1:33 ergibt eine Modelllänge von 474 mm, Breite von 203 mm, Höhe von 411 mm und ein Gewicht von ca. 4.500 g.



Bestellen können Sie per Service-Telefon 07221-5087-22, per Fax 07221-5087-33, per VTH-Internetshop auf <http://shop.vth.de> oder schriftlich bei Verlag für Technik und Handwerk neue Medien GmbH, Braunmattstraße 6, 76532 Baden-Baden.

Den Bauplan der *Max* erhalten Sie ebenfalls als PDF-Datei für 29,99 € unter der Artikelnummer 9266 im Online-Shop des VTH unter <http://shop.vth.de>.

FRANZIS

August-Highlights*



Calliope Mini

ArtNr: 6109169

* statt ~~29,95 €~~

nur 19,95 €



Röhrenradio zum Selberbauen

ArtNr: 6109088

* statt ~~29,95 €~~

nur 14,95 €



Pretzel Board

ArtNr: 6109168

Nur in diesem August:

statt ~~29,95 €~~

nur 19,95 €



* Das Angebot gilt vom 01.08. – 31.08.2019

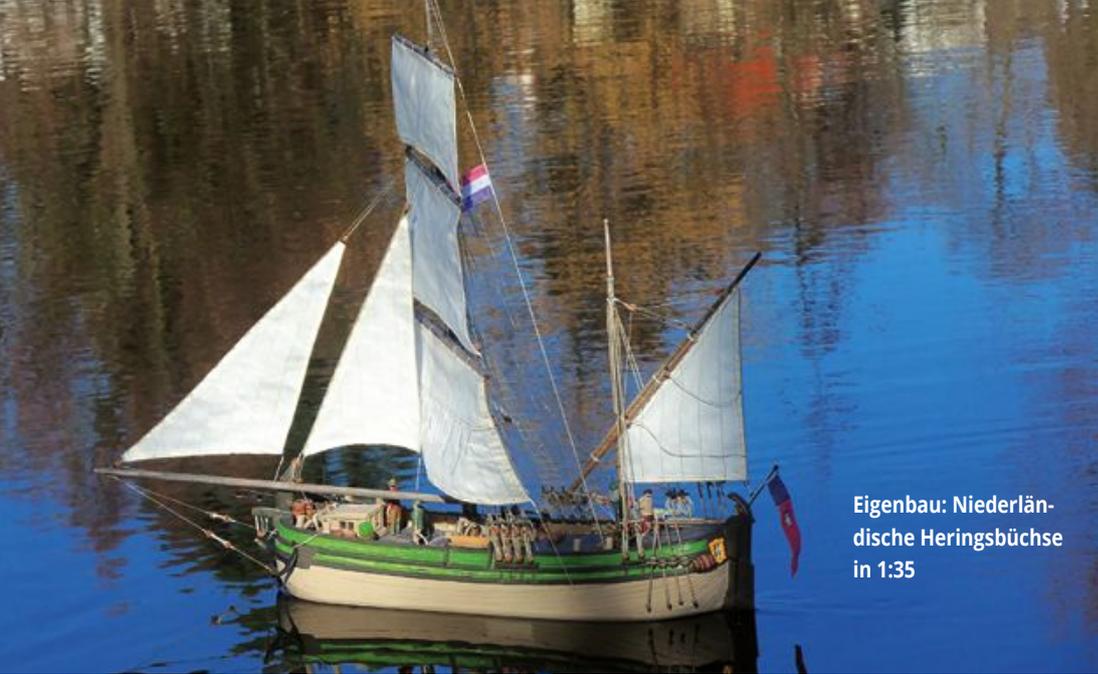
Bestellservice

Tel.: 07221 - 5087-22

Fax: -33, service@vth.de

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

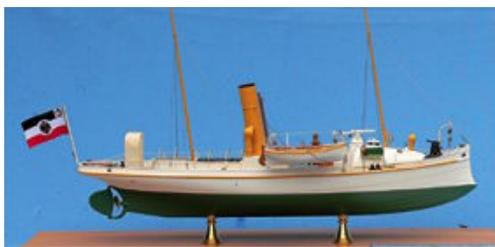
www.vth.de/shop



Eigenbau: Niederländische Heringsbucse in 1:35



Standmodell: Zollkreuzer »Kingani« in Museumsqualität



« TEST: » Taucher O.Wulf 8« von PEBA/Hobby-Lobby

Vorschau auf die Ausgabe 10/2019

ModellWerft
10/2019
Ab 18. September 2019 im Handel!

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

Schiffsporträt: »Eschwege« der Bundespolizei



Impressum

Das führende Fachmagazin für Schiffsmodellbauer

ModellWerft

43. 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, Uschi Klee, Thomas Schüle

Anzeigen

Monika Reiff Tel. 0 72 21 / 50 87-15
Cornelia Maschke Tel. 0 72 21 / 50 87-91
Fax: 0 72 21 / 50 87-52
E-Mail: Anzeigen@vth.de

Zur Zeit gilt die Anzeigenpreisliste
Nr. 14 vom 11.12.2018



Verlag
Verlag für Technik und Handwerk
neue Medien GmbH
Braunmattstraße 6
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
Braunmattstraße 6
76532 Baden-Baden
Tel.: 07221 508 711, Fax: 07221 508 733
E-Mail: abo@vth.de

Vertrieb

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



Die neue ModellWerft finden Sie u. a. im Zeitschriftenhandel, im Flughafen- und Bahnhofsbuchhandel und in allen Geschäften mit diesen Zeichen.



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

© 2019 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.

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

NEU
Florida



2019



Düsseldorf



San Diego



www.ro-marin.com

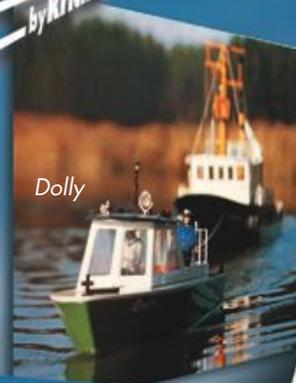
 **Made in Germany**



Paula



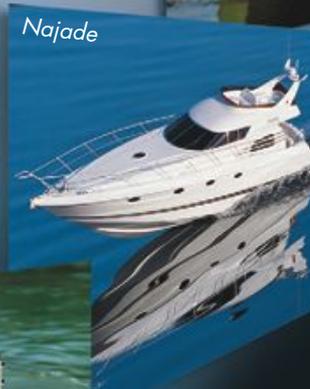
Katja



Dolly



Antje



Najade



Happy Hunter



Comesse



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



Sea Jet
Evolution

krick
Modellbau vom Besten

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

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