

07  
2023

ModellWerft

Das führende Fachmagazin für Schiffsmodellbauer

www.modellwerft.de

# ModellWerft

**BAUPRAXIS & TECHNIK** • Crimpen von Servosteckern • Aktivrunder der »Meteor«, Teil 5



E 9992

## TEST: SEENOTRETTUNGSKREUZER »THEODOR STORM«

JULI 2023 · 47. Jahrgang  
D: 8,95 € · EU: 10,40 € · CH: 12,90 SFr



Heckraddampfer  
»Zambezi« ex »Zulu«



Amphibienfahrzeug  
»Dutton Mariner«



Seitenraddampfer »Diesbar«



**RX-3 3043/00 Bausatz  
mit GfK-Rumpf UVP 269,- Euro**

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



**Airmarine 3042/00  
Holzbausatz UVP 149,- Euro**

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

# Rennboote

**Mathea VII 3054/00  
Holzbausatz UVP 189,- Euro**

**Technische Daten**  
Länge 910 mm  
Breite 440 mm  
Gewicht ca. 1.800 g  
Maßstab 1:5



**Spitfire 3052/00  
Holzbausatz UVP 125,- Euro**

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

**aero-  
naut**

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

www.aero-naut.de



Made in Germany

# Nachruf

## **Ein Mann mit unermüdlichem Einsatz für den Verlag**

Mit großer Bestürzung mussten wir vom plötzlichen Tod von Michael Essig erfahren, einem Mann von außerordentlicher Hingabe und Leidenschaft für den Verlag.

Michael Essig und der VTH – das waren quasi eins. Als einer der letzten Mitarbeiter des VTH hatte er seine Lehre 1973 noch bei Verlagsgründer Alfred Ledertheil absolviert – wovon er gerne mit seinem eigenen Humor berichtete. Nahezu alle Abteilungen des VTH kannte er aus eigener Erfahrung und war so viele Jahre lang bei auftretenden Fragen und Problemstellungen für die Mitarbeiter ein gefragter Ansprechpartner, der vielfach den entscheidenden Anstoß für Lösungen gab. Mit seinem ruhigen Wesen und der ihm eigenen Gelassenheit – auch wenn dies manches Mal nur äußerlich so erschien – gelang ihm meist ein Ausgleich auch gegensätzlicher Meinungen und Interessen. Dabei war er nicht nur in rein beruflichen Dingen Ratgeber, denn auch bei privaten Herausforderungen hatte er immer ein offenes Ohr und tröstende oder hilfreiche Worte.

Viele Jahre war er als Anzeigenleiter für einen großen Teil des Außenauftritts des VTH mitverantwortlich und steuerte diesen schwierigen Bereich durch turbulente Zeiten, insbesondere auch mit dem Beginn des Onlinegeschäfts vieler Händler. Und dieser Bereich sollte dann auch sein nächstes Aufgabengebiet im VTH sein, denn neben der immer komplexer werdenden internen EDV, die er mit viel Leidenschaft betreute und so manches durch die Nutzer herbeigeführte Chaos wieder beseitigen musste, prägte er die ersten Online-Auftritte des VTH und startete somit ein ganz neues Geschäftsfeld des Verlags.

Das Layout und die Ausstattung dessen mit der entsprechenden Hard- und Software war ihm ebenso eine Herzensangelegenheit – der Umstieg von klassischem Klebelayout hin zum modernen Desktop-Publishing fiel dabei genauso in sein Aufgabengebiet, wie die immer stärkere Vernetzung von Redaktion, Layout und Druckereien, die im modernen Verlagsgeschäft nicht mehr wegzudenken ist. Michael Essig war auch eine treibende Kraft hinter der bedeutendsten Entwicklung in der jüngeren Geschichte unseres Verlags. Im Jahr 2012 gelang es ihm, den Standort des Verlags in Baden-Baden zu erhalten. Mit unermüdlichem Einsatz fand er zwei weitere Familien, die gemeinsam mit ihm den Verlag auf eigene Beine stellten und ihn aus dem großen Medien-Konzern WAZ herauslösten. Die Weichen für eine vielversprechende Zukunft waren gelegt.



**Michael Essig**

Nach diesem bedeutenden Schritt strahlte er als aktiver Geschäftsführer mit seinem unerschütterlichen Optimismus und seiner Fähigkeit, stets Lösungen zu finden. Und selbst nach seiner aktiven Zeit im Verlag war er, als Gesellschafter und Wegbegleiter, immer zur Stelle, wenn Not am Mann war oder es Fragen gab, die beantwortet werden mussten. Sein fundiertes Wissen, seine Erfahrungen und sein umfangreiches Archiv waren eine unschätzbare Hilfe für uns alle.

Michael Essig wird in unseren Erinnerungen als ein außerordentlich hilfsbereiter Mensch erhalten bleiben, der mit ganzer Kraft und von Herzen mit dem Verlag dieses Jahr insgesamt 50 Jahre verbunden war. Sein positives Wesen und seine unerschütterliche Entschlossenheit waren ansteckend und inspirierten uns alle, unser Bestes zu geben. Er war für uns nicht nur ein Kollege, sondern auch ein Freund und Mentor.

Wir sind dankbar für die gemeinsame Zeit, sein Wirken und die Weichen, die er zur richtigen Zeit stellte. Der Verlag und dessen Mitarbeiter werden auf ewig mit ihm verbunden bleiben.

In tiefer Trauer nehmen wir Abschied von Michael Essig und sprechen seiner Familie unser aufrichtiges Beileid aus. Mögen sie Trost und Stärke in den Erinnerungen an einen außergewöhnlichen Menschen finden, der unser aller Leben bereichert hat.

*Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Verlages für  
Technik und Handwerk neue Medien GmbH.*



Am 29. und 30. April strömten Modellbauer und Besucher zum großen Schaufahren auf der Modellbau Live 2023 in die kleine Stadt Bad Bramstedt in Schleswig-Holstein.

68



Der Dutton Mariner wurde 1992 als Prototyp in der Baureihe Schwimmauto der Firma Dutton gebaut. Ralph Liedtke berichtet über seinen Nachbau des seltenen Amphibienfahrzeugs.

20



Bei seinem neuesten Eigenbau ließ sich Gunter Schröpfer vom Dresdner Personendampfer *Diesbar* inspirieren.

24

ModellWerft-Autor Jörg Gebhardt berichtet über seinen Bau einer englischen Yacht, die im 18. Jahrhundert als Fähre über den Ärmelkanal eingesetzt wurde.

34



## Fahrmodelle

Seenotrettungskreuzer »Theodor Storm« der 20-Meter-Klasse von PEBA/Hobby-Lobby .....	10
Amphibienfahrzeug »Dutton Mariner« .....	20
Eigenbau: Seitenraddampfer »Diesbar« .....	24
Heckraddampfer »Zambezi« ex »Zulu« .....	28
Downloadplan: Frachtsegler »Eiderschnigge« .....	38
Restaurierung einer Motoryacht von 1960 .....	54

## Segelmodelle

Segelfähiges Modell von 1768 .....	34
------------------------------------	----

## Standmodelle

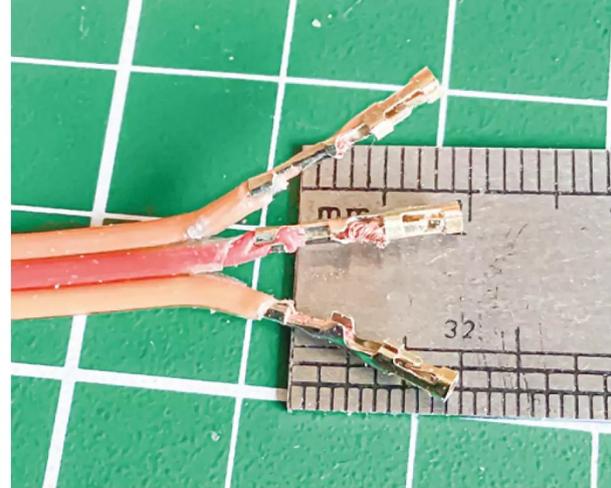
Transatlantik-Liner »United States« .....	46
---	----

## Modelltechnik

Wassermelder für Schiffsmodelle .....	64
Servotester mit Tastfunktion .....	66
Meteor-Aktivrunder, Teil 5 .....	74

72 Roger Held berichtet über ein Jugendprojekt der besonderen Art an einer Schule im schweizerischen Nuglar.





Je mehr Funktionen ein Modell haben soll, desto mehr Platz benötigt man. Wie man beim Einbau der Elektronik dennoch nicht den Überblick verliert, zeigen Gerrit Volgers und Marc Nuijten.

60



28 Die geschichtsträchtigen Originale der Heckraddampfer inspirierten Thomas Hillenbrand zum Bau seines Modells *Zambezi*, angelehnt an den Bauplan *Zulu*.

## Baupraxis

Crimpen von Servosteckern ..... 60

## Reportage

Modellbau Live 2023 in Bad Bramstedt ..... 68

Jugendprojekt im Schiffsmodellbau ..... 72

## Schiffsporträt

Zerstörer »Z 25« der deutschen Kriegsmarine ..... 78

## Ständige Rubriken

Nachruf Michael Essig ..... 3

Inhalt ..... 4

Editorial ..... 6

Markt und Meldungen ..... 7

Termine ..... 9

Schiffsbilder ..... 41

Vorschau, Impressum ..... 82



46 Während sein letzter Bericht unter dem Zeichen „Klein aber fein“ stand, widmet sich Hartmut Brenneis mit dem Transatlantik-Liner *United States* im Maßstab 1:200 den großen Standmodell-Schönheiten.

Der Schiffstyp der Schnigge ist ein charakteristischer Vertreter der norddeutschen Küstenschiffahrt. Für Abonnenten gibt es den Bauplan der *Eiderschnigge* mit der Juli-Ausgabe als kostenlosen Download.

38



**Downloadplan**  
für Abonnenten  
**kostenlos**  
bis 20.07.2023

10 TITEL-  
THEMA

TEST ModellWertf

Als DGzRS-Bausatz der 20-Meter-Klasse brachte Hobby-Lobby Anfang 2023 den Seenotrettungskreuzer *Theodor Storm* auf den Markt. Andreas Stach berichtet exklusiv, ausführlich und bildstark über den Bauprozess und das spätere Fahrverhalten.



Liebe Leserinnen und Leser,

was geschieht eigentlich, nachdem eine Firma einen neuen Bausatz auf den Markt gebracht hat? Wir in der MODELLWERFT-Redaktion empfinden dann eine Mischung aus positiver Vorfreude und einem Hauch von Hektik – schließlich möchten wir das neue Modell so schnell wie möglich mit einem umfangreichen und detaillierten Testbericht im Heft präsentieren. Daher sind wir besonders dankbar, so viele großartige und motivierte Autoren in unseren Reihen zu wissen.

Das gilt auch für den aktuellen Testbericht des Seenotrettungskreuzers *Theodor Storm* von Hobby-Lobby. Nachdem der Baukasten in der Ausgabe 02/2023 in „Markt und Meldung“ als Neuheit vorgestellt wurde, freuen wir uns umso mehr, Ihnen – liebe Leserinnen und Leser – in der Ausgabe 07/2023 den fertigen Testbericht auf acht Seiten präsentieren zu können. Unser langjähriger MODELLWERFT-Autor Andreas Stach beschreibt Schritt für Schritt den Bauprozess sowie das finale Fahrverhalten des Seenotrettungskreuzers im Maßstab 1:32. Sein Testbericht verdeutlicht dabei nicht nur die Qualität des neuen Modells von Hobby Lobby, sondern weckt auch die Begeisterung für diese besonderen DGzRS-Einheiten der 20-Meter-Klasse.

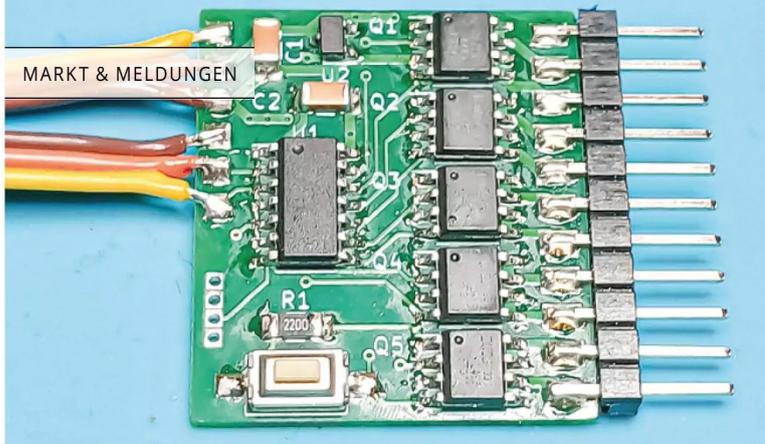
Und nun wünsche ich Ihnen viel Freude mit den interessanten Themen der MODELLWERFT 07/2023.

Maleen Thiele, Redakteurin MODELLWERFT



Ruhig gleitet die *Theodor Storm* im Maßstab 1:32 über das Wasser. Dass das neue Seenotkreuzer-Modell von PEBA / Hobby-Lobby auch anders kann, beweist Andreas Stach in seinem „stürmischen“ Testbericht





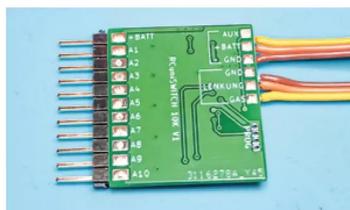
## GB-Modellbau

Neu im Programm bei **GB-Modellbau ist das RCuniSwitch 10K Schaltmodul**. Dieses ermöglicht, bis zu zehn Verbraucher mit nur einem Kanal zu schalten. In drei Verwendungsarten (10K-Schaltmodul, Lichterführung Schiff, Lichtsteuerung Auto) kann der RCuniSwitch 10K wahlweise mit 2P-Taster, mit 3P-Taster oder Knüppel sowie mit einem 12-Tasten-Kodierer über die Fernsteuerung bedient werden. Sämtliche Modul-Einstellungen können vom Benutzer über ein Taster-gesteuertes Konfigurationsmenü vorgenommen werden. Zur Kontrolle der Ausgänge ist optional ein Testadapter für 6,90 Euro erhältlich. Das

Modul ist steckerfertig aufgebaut und die zehn Ausgänge können einen Gesamtstrom von 2 Ampere schalten. Die Bedienungsanleitung steht als Download auf der Website von GB-Modellbau zur Verfügung. Preis: 29,50 Euro.

### Info & Bezug

GB-Modellbau  
Tel.: +49 (0) 9616345436  
[www.gb-modellbau.de](http://www.gb-modellbau.de)



## Modellbautag Hagen

Am **9. Juli 2023 lädt das LWL-Freilichtmuseum in Hagen** auch in diesem Jahr zu einem **Modellbautag** ein. Modellbauer können an diesem Tag ihre Schiffs-, Fahr- und Flugzeugmodelle präsentieren. Auch dabei sind Modelle aus Karton und verschiedene RC-Fernsteuermodelle. Das Freilichtmuseum Hagen begrüßt

Modellbauer aller Sparten zum gemeinsamen Austausch, Fahren und Fliegen.

### Info & Bezug

LWL-Freilichtmuseum Hagen  
Tel.: +49 (0) 23317807113  
[www.lwl-freilichtmuseum-hagen.de](http://www.lwl-freilichtmuseum-hagen.de)  
Ausstelleranfragen an  
[marie.hangebrauck@lwl.org](mailto:marie.hangebrauck@lwl.org)



# TOP TEN

der Fachbücher, ermittelt von den VTH Special-Interest-Zeitschriften

Anzeige

- |    |  |   |   |
|----|--|---|---|
| 1  |  | <p>R.E.S. zwei Meter<br/>ArtNr: 3102303<br/>ISBN: 978-3-88180-521-6<br/>Preis: 34,90 €</p>  | ▲ |
| 2  |  | <p>Funktionen und Sonderfunktionen im Nutzfahrzeugmodellbau<br/>ArtNr: 3102301<br/>ISBN: 978-3-88180-519-3<br/>Preis: 39,90 €</p> | ▲ |
| 3  |  | <p>Mikromodelle zu Wasser<br/>ArtNr: 3102302<br/>ISBN: 978-3-88180-520-9<br/>Preis: 39,90 €</p>                                   | ▼ |
| 4  |  | <p>3D-Druck im Flugmodellbau<br/>ArtNr: 3102294<br/>ISBN: 978-3-88180-512-4<br/>Preis: 32,90 €</p>                                | ▼ |
| 5  |  | <p>Einstieg in den LKW-Modellbau<br/>ArtNr: 3102247<br/>ISBN: 978-3-88180-462-2<br/>Preis: 39,90 €</p>                            | ▲ |
| 6  |  | <p>Hydraulik im Modellbau<br/>ArtNr: 3102278<br/>ISBN: 978-3-88180-492-9<br/>Preis: 28,90 €</p>                                   | ■ |
| 7  |  | <p>Mikromodellbau - Forst- und Landmaschinen<br/>ArtNr: 3102279<br/>ISBN: 978-3-88180-493-6<br/>Preis: 34,90 €</p>                | ▼ |
| 8  |  | <p>Schiffsmodelle mit Dampfantrieb<br/>ArtNr: 3102290<br/>ISBN: 978-3-88180-508-7<br/>Preis: 36,90 €</p>                          | ▲ |
| 9  |  | <p>Antik- und Classic-Flugmodelle<br/>ArtNr: 3102291<br/>ISBN: 978-3-88180-509-4<br/>Preis: 29,90 €</p>                           | ▼ |
| 10 |  | <p>Antriebsmodelle für Dampfmaschinen und Heißluftmotoren<br/>ArtNr: 3102295<br/>ISBN: 978-3-88180-513-1<br/>Preis: 29,90 €</p>   | ■ |

▲ aufgestiegen  
■ unverändert  
▼ abgestiegen

## VTH-SHOP

[shop.vth.de](http://shop.vth.de)  
 07221 - 5087-22  
 [service@vth.de](mailto:service@vth.de)

## Sommerfest des SMC Murgtal

Erstmals findet das **Sommerfest des Scale-Modellbau-Club-Murgtal e.V. am Eisweiher in Gernsbach** in diesem Jahr gleich an zwei Tagen statt. Am **Samstag, den 24. Juni und am Sonntag, den 25. Juni 2023** können am Eisweiher wieder Modellbaufans (nahezu) aller Sparten auf ihre Kosten kommen.



Auf dem namengebenden Eisweiher können Schiffsmodelle aller Art gemütlich (oder auch nicht) ihre Runde drehen. Auf dem Parcours direkt daneben finden Trucks und andere Nutzfahrzeuge ihr Einsatzgebiet – einschließlich Buddelecke. Für die Freunde des Geländefahrens bietet eine Crawlerstrecke zahlreiche Herausforderungen. Darüber hinaus können die Glattbahner auf der Rennstrecke daneben um die Kurven hetzen. Am Samstagvormittag werden Truck- und Crawlerparcours aufgebaut. Mittags startet dann das Anfahren auf und neben dem Wasser für angemeldete Modellbauer – mitsamt Nachtfahren und gemeinsamen Grillen. Campingmöglichkeiten sind auf dem Gelände gegeben. Am Sonntag startet dann das öffentliche Schaufahren mit Publikum und Festbetrieb.

### Info & Anmeldung

Scale-Modellbau-Club-Murgtal e.V.  
www.smc-murgtal.de



## Oceanum Verlag

Seit 2018 versorgt Manuel Miserok die Freunde der Seenotretter – die ja gerade unter den Schiffsmodellbauern sehr zahlreich sind – mit seinen Spezial-Ausgaben im Oceanum Verlag mit aktuellen und historischen Hintergrundinformationen zur DGzRS und der Seenotrettung allgemein.

So auch in der 2023er-Ausgabe, in der es neben aktuellen Entwicklungen in der deutschen und internationalen Seenotrettung um einige ältere Einheiten sowie das 30-jährige Jubiläum der Boddenboote geht. Zudem beinhaltet das Buch einen ausführlichen Beitrag über die Seenotrettungshubschrauber der Marineflieger, die ein eingespieltes Team mit den zivilen Rettern der DGzRS bilden. Fazit:

Wieder eine spannende Lektüre für alle Freunde der DGzRS und an der Seefahrt Interessierten.

**Manuel Miserok:**  
**Oceanum-Spezial**  
**Seenotretter 2023, Bremen:**  
**Oceanum Verlag, 2023.**  
**176 Seiten, zahlreiche**  
**Abbildungen, 21×14,8 cm,**  
**ISBN 978-3-86927-619-9.**  
**Preis: 19,90 Euro.**



## Arkai

Mit dem neuen **Vector SR65 RTR** bringt **Arkai ein Ready-to-Ride-Rennbootmodell** auf den Markt, das laut Hersteller nach einem schnellen Aufbau von unter zehn Minuten direkt einsatzbereit ist und zu einem rasanten Fahrvergnügen auf dem Wasser einlädt. Neben der Möglichkeit, kurzfristig rückwärts zu fahren, stellt die Auto Roll Funktion sicher, dass das Rennboot sich immer wieder automatisch umdreht. Wer noch mehr Geschwindigkeit aus dem Modell holen möchte, könne laut Arkai den Vectro mit austauschbaren Komponenten versehen. Technische Daten: 65-cm-ABS-Rumpf, 1,56 kg Fahrgewicht, 450er-Motor Marine, 2-Blattpropeller, inkl. Regler, Servo, Empfänger, Lilon-Akku, Ladegerät, Bootständer, Side-Winder aus Metall. Preis: 129,- Euro.

### Info & Bezug

Arkai  
Tel.: +49 (0) 20548603802  
www.arkai.de



## Traditionsschiffe-Festival

Vom **25.-27. August 2023** findet das erste **Traditionsschiffe Festival Saar-Tradition in Saarbrücken** statt.

Das Saarland und Lothringen haben eine lange Binnenschiffahrts-Tradition. So wurde schon im 17. Jahrhundert auf der Saar Holz geflößt. Anfang des 20. Jahrhunderts erreichte die Saarschiffahrt mit dem Schiffstyp der Peniche ihren Höhenpunkt. So waren bis in die 1960er-Jahre noch immer rund 270 Penichen in Saarbrücken registriert. Unter dem Motto „Saar-Tradition“ soll das erste Saarbrücker Traditionsschiffe-Festival an diese Zeiten anknüpfen.

### Info & Bezug

Traditionsschiff Festival Saarbrücken  
Tel.: +49 (0) 1705573644  
www.saar-tradition.eu

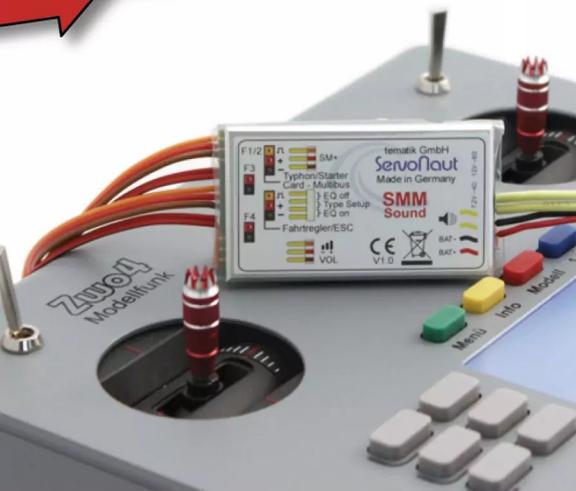
Datum	Veranstaltung	PLZ	Ort	Ansprechpartner	Kontakt	E-Mail	Homepage
17.-18.06.	Modellschiff-Schau fahren	CH-8400	Winterthur, Eichliwaldstr. 8, Schützenweiher	Heinz Althaus	+41 79 436 4214	heinz.althaus@florenwerft.ch	www.MSCW.ch
17.-18.06.	Friends of the IOS, Offshore & Schlepper-Treffen	NL	Heemskerck, Communicatieweg 4 C, S.M.G. IJmond	Bas und Berend		friends.of.the.ios@gmail.com	
17.-25.06.	Kieler Woche	24113	Kiel				www.kieler-woche.de
29.06.-02.07.	Wochenende an der Jade	26382	Wilhelmshaven				www.wochenendeanderjade.de
01.-02.07.	Internationales 1:25 Big Ship Treffen	21354	Bleckede, am Hafen	Maik Steinmetz	0172 / 5166 394	maiksteinmetz1112@web.de	
01.-09.07.	85. Warnemünder Woche	18119	Warnemünde, Am Bahnhof 3				www.warnemuender-woche.com
08.-09.07.	Sommerfest mit Schau fahren	56130	Bad Ems, In der Wiesbach 4	Matthias Dötsch	0163/1618363	MCL@mdoetsch.de	www.modellbau-bad-ems.de
21.-22.07.	Powerboat-Meeting beim MSC Hansa	74072	Heilbronn, Theresienstraße, an der Schleuse	Horst Becker	07131/5944828	info@msc-hansa.de	www.msc-hansa.de
21.-30.07.	134. Travemünder Woche	23570	Travemünde, Am Leuchtenfeld				www.travemuender-woche.com
23.07.	Modellbautag im Museum im Marstall	21423	Winsen a.d. Luhe, Schloßplatz 11	Dorothea Lepper / PR	0151 / 5687 3474	presse@museum-im-marstall.de	www.museum-im-marstall.de
30.07.	Schau fahren zur 134. Travemünder Woche	23570	Travemünde, Godewind-Teich	Johannes Bonn	04502/6595	vorstand@mbg-bad-schwartau.de	www.mbg-bad-schwartau.de
10.-13.08.	Hanse Sail Rostock	18057	Rostock, Warnowufer 65				www.hansesail.com
12.-13.08.	Vater & Sohn-Schau fahren	20355	Hamburg, Großer Parksee, Pflanzen un Blumen	Bodo von Bredow		vorstand@smc-hamburg.de	www.smc-hamburg.de
12.-13.08.	Internationales Schau fahren	66953	Pirmasens, Landauer Str. 105, Eisweiher	Volker Zimmermann	0172 / 6692 378	info@schiffsmodellbau-ps.de	www.schiffsmodellbau-ps.de
12.-13.08.	30. Badweilher-Hock	79271	St. Peter, Kapellenweg 7, Badweilher	Jürgen Burger	07684 / 908 3530	info@shipmodtec-burger.de	www.msk-st-peter.de
17.-21.08.	30 Jahre U-Boot U9 im Museum	67346	Speyer, Am Technik Museum 1	Marcus Reeg		reeg@technik-museum.de	www.speyer.technik-museum.de
09.-10.09.	Internat. Schiffsmodell-Schau fahren	88521	Ertingen, Schwarzachtalseen	Markus Sprissler	0152/0923 1669	info@igs-schwarzachtalseen.de	www.igs-schwarzachtalseen.de
10.09.	Modellschiffe im Ahrensburger Freibad	22926	Ahrensburg, Reeshoop 60	Donald Leupold		donald.leupold@smc-ahrensburg.de	www.smc-ahrensburg.de
23.09.	VTH-Lagerverkauf/Modellbau-Flohmarkt	76532	Baden-Baden, Bertha-Benz-Str. 7	Julian Lenz	07221 / 5087-20	julian.lenz@vth.de	www.vth.de

**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](http://www.vth.de/modellwerft) „Termin melden“. Vielen Dank für Ihre Mithilfe!

Aktuelle Termine unter: [www.vth.de/modellwerft](http://www.vth.de/modellwerft)  
 Meldeschluss für die Ausgabe 08/2023 ist der 28.06.2023.

Anzeige



## Handsender HS12 & HS16

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

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

## Soundmodul SMM

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

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

**Servonaut**

Zum Shop



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

Das komplette Lieferprogramm für den Funktionsmodellbau gibt es direkt vom Hersteller im **Servonaut Online-Shop** unter [www.servonaut.de](http://www.servonaut.de)

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



# Stürmischer Retter

DGzRS-Modelle erfreuen sich bei den Schiffsmodellbauern großer Beliebtheit! Das liegt zum einen an der Seefestigkeit und der auffälligen Farbgebung. Zum anderen aber auch an den unzähligen Typen, die sich durch die unterschiedlichsten Anforderungen der jeweiligen Einsatzorte ergeben. Hierzu gehören die Kreuzer der sogenannten 20-Meter-Klasse. Mit dem Baukasten des SK33 Seenotrettungskreuzers *Theodor Storm* ist nun ein neues Modell dieser beeindruckenden Klasse im Handel erhältlich. ModellWerft-Autor Andreas Stach hat den Seenotretter im Maßstab 1:32 der Firma Hobby-Lobby Modellbau getestet.

Seenotrettungskreuzer *Theodor Storm* von PEBA / Hobby-Lobby

**TEST** ModellWerft

Die Kreuzer der sogenannten 20-Meter-Klasse haben eine Länge von 19,90 Meter bei einer Breite von 5,05 Meter und verdrängen 40 Tonnen. Ein Caterpillar V12 mit 1.675 PS bringt das Schiff auf 22 Knoten. Das in einer Heckwanne mitgeführte Rettungsboot mit Jetantrieb dient zur Unterstützung in extrem flachen Gewässern und kommt mit Jetantrieb auf unglaubliche 28 Knoten. Die erste Einheit dieses Schiffs wurde bei der DGzRS 2009 eingeführt. Die feste dreiköpfige Besatzung ist dabei nicht mehr dauerhaft an Bord, sondern wohnt in den Bereitschaftszeiten an Land.



## Blick in den Baukasten

Nicht allzu lange nach dem Erscheinen des Modells zu Beginn diesen Jahres, lieferte mir Hobby-Lobby Modellbau den Baukasten bereits zu. Der schmucklose Karton wird nur von einem aufgeklebten Blatt mit dem Bild des Inhalts verziert. Aber genau darauf kommt es ja an!

Bruchstark und mehr als gut verpackt, sieht man nach dem Öffnen den vorderen Rumpfbereich und einen geschlossenen kleinen Karton. Auf diesem prangt ein Aufkleber des Importeurs mit Hinweisen zur Oberflächenbehandlung. Des Weiteren steht dort auch, wie mit eventuell leicht verzogenen Bauteilen zu verfahren ist.

Also, erstmal alles auspacken: Da ist natürlich zunächst der Rumpf – nahezu makellos in weißem Gelcoat. Zudem sind einige Bohrungen wie beispielsweise für Bugstrahl- und Ruderkoker bereits eingefräst. Nur der Bugbereich sieht irgendwie merkwürdig aus. Gut, erstmal abwarten und weiter auspacken...

Der Inhalt des Pappkartons besteht aus zahlreichen, nummerierten Baugruppentteilen in kleinen Tüten. Auch die Elektromotoren und Steuerservos sind dabei. Interessant sind auch die Komponenten für das Bugstrahlruder. Die in Seidenpapier eingeschlagenen Platten beinhalten die gefrästen Bauteile für Aufbau und Co. Auffällig ist hier besonders der Bogen mit den gefrästen Teilen für die Reling aus Metall. So bleibt einem das Thema Relinglöten wieder einmal erspart.

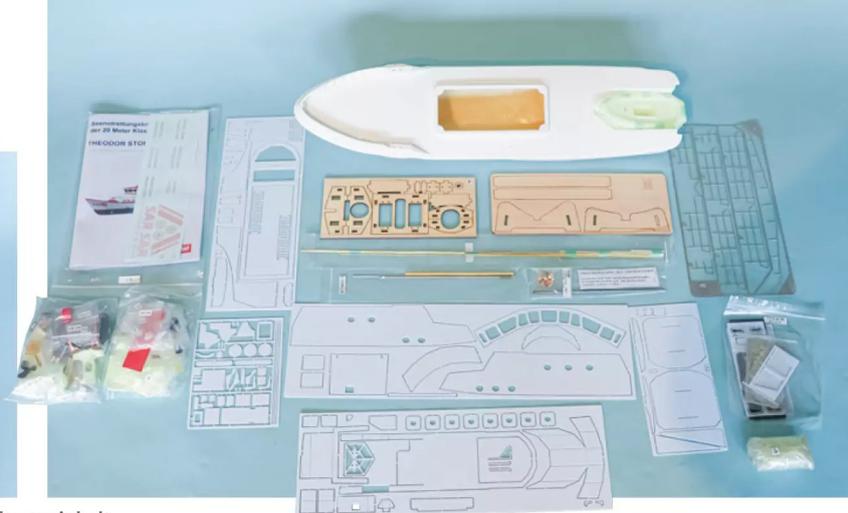
Zwei Platten mit Holzteilen für den Ständer und das Technikgerüst sind

ebenfalls noch zu finden. Die Bauanleitung zeigt Schritt für Schritt im Format A4 die Entstehung des Modells. Auch eine Farbtafel ist darin zu finden. Anzumerken ist hierbei, dass die aktuelle Farbgebung der 20-Meter-Klasse wieder abgeändert wurde. Wer also den neuen Zustand bauen möchte, muss etwas anpassen. Ein großer Decal-Bogen beinhaltet die Namen von allen Einheiten dieser Klasse. So ist eine Individualisierung des Serienmodells leicht möglich.

## Der Bau beginnt

Wie oben bereits erwähnt, wird der fast fertige Rumpf mitgeliefert. Selbst einige Bohrungen sind schon eingebracht. Die Bugnase sieht nur deshalb merkwürdig aus, weil hier ein 3D-Druckteil mit der Ankertasche angebracht und verspachtelt werden muss. Das Bauteil passt aber sehr gut und der minimale Übergang zur Rumpfhaut ist schnell verspachtelt. Da es sich empfiehlt, diesen ohnehin einmal mit 400er-Nassschleifpapier abzuziehen, ist dieser Arbeitsschritt kaum der Rede wert. Die Rumpfhacke, an der das Stevenrohr austritt, sieht ebenfalls eine andere Lösung vor als der Bauplan zeigt.





▲ Baukasteninhalt ▲



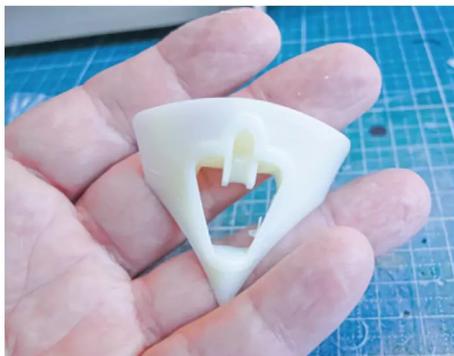
Der fertig gelieferte Rumpf



▲ Rumpfdetails: Einige Bohrungen sind bereits eingefräst ▼



▼ Baulösung für die Ankertasche ▼



Für das Endteil ist auch wieder ein 3D-Druckteil vorhanden! Etwas problematisch ist allerdings das Einbringen der Bohrung für das Rohr im Rumpf. In den

Kiel ist bei der Produktion wohl etwas zu viel Harz eingebracht worden. Aber ein wenig Arbeit durch vorsichtiges Bohren und dann Aufweiten mit der Rundfeile löst auch dieses Problem. Dann wird das Druckteil und das Stevenrohr platziert und mit Epoxydharz verklebt. Das Ruder ist ein gedrucktes Bauteil und wird mit einer Messingwelle versehen. Für das Rudergelenk liegt ein Messing-Drehteil vor. Abgedichtet wird mittels zweier O-Ringe. Man darf auf die Dichtigkeit gespannt sein, da alles unterhalb der Konstruktionswasserlinie (KWL) liegt! Der Anlenkhebel aus Messing sollte besser verlötet und nicht geklebt werden.

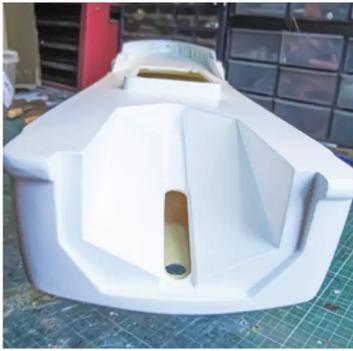
Widmen wir uns dem Thema Bugstrahlruder: Die gleiche Variante wie bei der *Theodor Storm* ist auch in anderen Baukästen vorgesehen, wie beispielsweise dem der *Armidale*. Dort ist das Ruder aber bereits komplett montiert und eingebaut vorhanden. Beim hier besprochenen Baukasten ist dieses Aggregat in einzelnen Bauteilen vorhanden und muss vor dem Einbau erst montiert werden. Dabei passt alles recht gut,

nur ein Teil weist ein Problem auf: An der Welle fehlt der eingesägte Schlitz, um das Paddel aufzunehmen und verlöten zu können.

Ist alles zusammen montiert, kann der erste Testlauf an einer Stromquelle erfolgen. Ist ein relativ ruhiger Freilauf vorhanden, kann die Einheit in die vorgefrästen Rumpfböhrungen geschoben und verklebt werden. Die überstehenden Rohrenden werden dann mit dem Rumpf bündig verschliffen. Jetzt entsteht das Technikergerüst für die beiden Servos (normale Standardgröße) und den Antriebsmotor. Die Teile hierfür sind neben dem Bootsständer die einzigen aus Holz. Danach hieß es verleimen und Porenfüller sowie Klarlack zur Versiegelung gegen die Feuchtigkeit. Jetzt können die Servos für Ruder und Heckklappe mit ihren Anlenkarmen verschraubt werden. Und da haben wir ein Problem: Die Anlenkungen kommen sich bei der Betätigung in die Quere. Denn sie liegen mit der Drehachse auf der gleichen Ebene. Ich habe das Heckklappenservo 5 Millimeter höher gesetzt – dann sollte es funktionieren! Auf dem kleinen Technikträger wird der Motor verschraubt und auch am besten schon mit der Wellenkupplung versehen. Diese liegt dem Baukasten bei. Dann kann die Konstruktion in den Rumpf eingebaut werden. Befestigt habe ich diese mit Hochtemperatur-Silikon, um Schwingungen zu minimieren. Außerdem ist ein späterer Ausbau so ohne Beschädigungen möglich.

## Der Aufbau

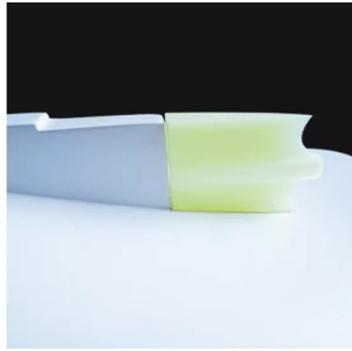
Mit 1,1-mm-starken, gefrästen Kunststoffteilen geht es nun an den Aufbau nach Anleitung. Hier sollte man sehr genau hinsehen, welches Teil wohin kommt. Das Ausrichten und Verkleben



Die Tochterbootwanne

der Grundstruktur sollte dabei am besten auf dem Rumpf erfolgen. So passt die Sache hinterher besser auf den vorgegebenen Süllrand. Einige Schritte sind in der Bauanleitung jedoch nicht immer ganz klar ersichtlich dargestellt. Ich empfehle (wie bei den Sievers-Baukästen) erst ein provisorisches Zusammenfügen mit Klebeband. Da fallen dann Fehler sofort auf und sind noch korrigierbar!

Die Verklebung geschieht am besten mit UHU Plast Spezial. Das löst den Kunststoff gut an und verschweißst die Bauteile. Mit Sekundenkleber hingegen hatte ich bei diesem Material bereits Probleme. Außerdem sind mit dem Plastikleber kleine Korrekturen noch nach einiger Zeit möglich. Das Steuerhausdach ist aufgrund der vielen Rundungen als 3D-Druckteil vorhanden. Es passt sehr gut in den angefertigten Aufbau. Die Scheibenkonstruktion besteht aus einem aufgesetzten, gefrästen Rahmen. Die schwarzen Scheiben – in Fachkreisen auch als „Heino-Verglasung“ bekannt – passen genau in die Durchbrüche und liegen von Innen am Rahmen auf.

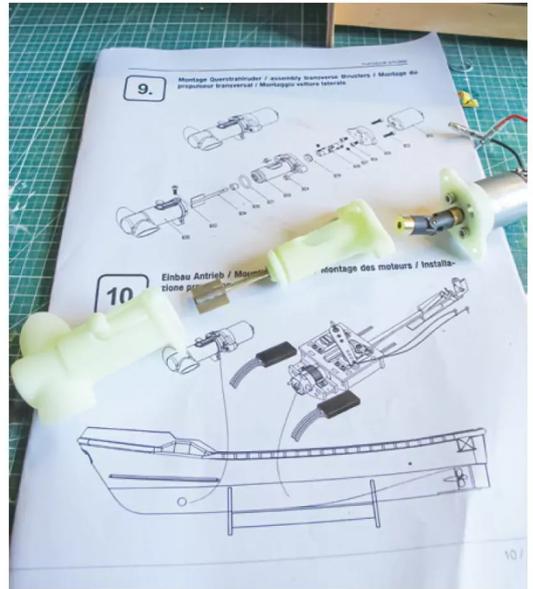


Die Rumpfhacke aus dem Drucker

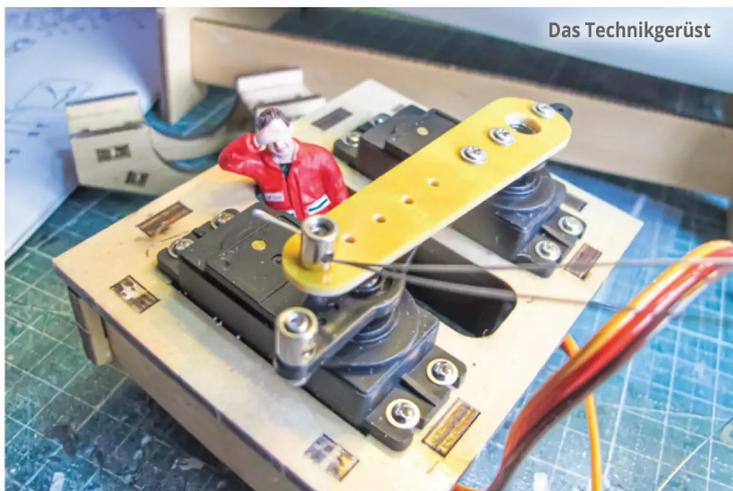
Jetzt geht es laut Bauanleitung bereits an die weitere Detaillierung. Deshalb sollte man sich schon jetzt Gedanken über das weitere Vorgehen machen – wie beispielsweise der Lackierung. Hier werden die DGzRS-Spezialisten sofort feststellen, dass die im Baukasten dargestellte Variante nicht mehr der aktuellen Farbgebung entspricht. Sowohl die Farbenwahl als auch das Layout weichen ab. Die dargestellte Variante entspricht der ersten Inbetriebnahme der 20-Meter-Kreuzer. Wenn man möchte, kann man diese natürlich noch ändern und an die aktuelle Farbgebung anpassen. Für mich als Testmodellbauer stellte das zum Glück keinen Konflikt dar. So wurde das Modell, wie vom Hersteller vorgesehen, ausgerüstet und lackiert. Es sind übrigens die Namen und Kennungen für alle sechs Rettungskreuzer dieser Klasse dabei. Also ist eine Individualisierung hier kein Problem. Leider haben alle Decals einen ganz schwachen Rosa-Ton in der Trägerschicht. Das fällt am stärksten beim Namenszug am Aufbau ins Auge. Die weitere Ausrüstung ist sehr detailliert. Die Beschlagteile sind zum



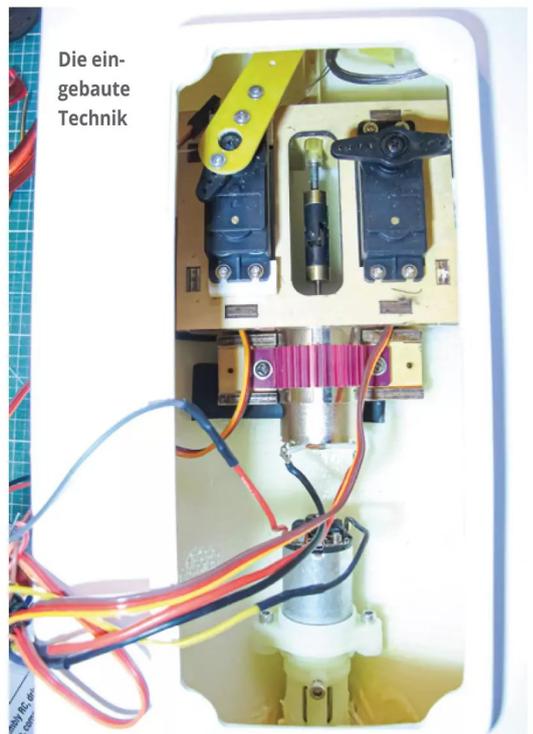
Verbesserte Antriebswelle mit Propeller



Das Bugstrahlruder



Das Technikergerüst



Die eingebaute Technik



Herauslösen der Einzelteile



Der Aufbau entsteht



Die gedruckte Heckklappe

größten Teil als 3D-Drucke vorhanden und sehr filigran ausgeführt. Ein Hingucker ist der Steuerstand, bei dem sogar der Seekarten-Monitor nicht fehlt. Die Reling auf dem Oberdeck sowie die Handläufe Steuer- und Backbord dürfen noch von Hand gelötet werden. Der dafür beiliegende 0,8-mm-Messingdraht lässt sich jedoch recht gut verarbeiten.

## Der Mast

Jetzt beginnt der richtige Spaß für die Freunde des Lötkolbens. Die gesamte Mastkonstruktion wird nahezu komplett aus Messing-Draht und Messing-Rohr aufgebaut. Das Problem hier zu Anfang ist der Bauplan. Dieser stellt das Bauteil leider nicht im Maßstab 1:1 dar, sondern etwas kleiner. Um eine passende Lötvorlage zu erhalten, muss man also mithilfe des Fotokopierers auf das richtige Maß vergrößern. Ich habe zum Lötens einfach ein paar Hilfszeichnungen gemacht. Darauf werden dann die einzelnen Komponenten verlötet und hinterher zu einer gesamten Mastkonstruktion zusammengefügt. Ist alles auf dem Modell ausgerichtet, kann alles final mit

Lötzinn verbunden werden. Das beiliegende Rundmaterial ist allerdings etwas knapp bemessen. Aber 1-mm- und 1,5-mm-Messingdraht sollte in fast jeder Modellbauwerkstatt zu finden sein. Nach dem Verputzen kann schließlich lackiert und ausgerüstet werden. Die Anbauteile sind wieder in 3D-Druck ausgeführt und recht zahlreich. Mit der realistischen Lichterführung ist das (wie immer bei diesen Baukästen) so eine Sache. Da sollte man Bilder der Originale zu Rate ziehen.

## Endarbeiten am Aufbau

An der hinteren Aufbauwand sind noch einige Details anzubringen. Die Eingangstür ist allerdings ein wenig zu breit geraten. Die Position ist aber in der Heckwand vorgefräst. Also kann das Bauteil leicht angepasst werden. Nun fehlen noch der Schlepphaken und ein paar Haltegriffe zur Komplettierung. Dann noch ein paar Lampen hier und da einbauen – und fertig. Die Kleinteile sind nahezu alle in 3D-Druck und in nummerierten Beuteln zu finden. Ab und an kommt es da aber zu Verwechslungen. Bei einigen Teilen weichen auch die Nummern im Plan ab.



Beginn der Lackierung



▲ Aufbringen der Decals ▲

Dank der bebilderten Stückliste ist aber alles recht gut zuzuordnen. Der Aufbau wird mit Magneten am Rumpf gehalten. Rumpffseitig sind diese sogar schon einlaminiert worden. Die Gegenmagnete werden in den Rumpfecken in Halterungen verklebt. Der Sülrand ist mit knappen 5 mm etwas niedrig. Da könnte man aber selbst etwas nachbessern. Zuletzt werden noch die beiliegenden Flaggen am Mast befestigt.

## Endausrüstung Rumpf

Begonnen wird am Bug mit den Details für die Ankerwinde. Das ist schnell gemacht. Danach soll schon die fertige Reling montiert werden. Ich habe diesen Bauabschnitt bis zur Heckklappen-Montage zurückgestellt, um dabei nichts zu verbiegen. Vorher werden noch die beiden Deckslüfterkästen mit dem Schleppbügel angefertigt, lackiert und angebracht. Nun folgt die Ausrüstung der Heckwanne mit Aufzugschlitzen, Rollen und Abweisern. Nicht zu vergessen ist das Einbringen der beiden Hohlkugeln, welche zur Seildurchführung für die Heckklappe dienen. Diese liegt als Druckbauteil bei. Die zahlreichen Ablaufschlitze sind schon eingebracht.

Auch die Klappe wird noch etwas detailliert. Angeschlossen an die bereits eingebauten Drahtseile kann die Klappe geöffnet und geschlossen werden. Dies funktioniert allerdings nur eingeschränkt, wie aber zu erwarten war. Das Schließen funktioniert mit dem Servo. Wie aber das Öffnen funktionieren soll, bleibt ein Rätsel. Da das Tochterboot mit knappen 15 cm Länge kaum als Fahrmodell tauglich ist, bleibt diese Einschränkung aber ohne Folgen.



▲ Der Mastbau ▲

## Das Tochterboot *Nis Puk*

Das Tochterboot kommt mit einer gedruckten Ober- und Unterschale aus dem Baukasten. In der unteren Schale sind bereits der Wassereinlass und der Jet angeformt. Für absolute Miniaturspezialisten mag auch dieses Boot durchaus motorisierbar sein. Dann muss aber auch das gesamte Aufnahmesystem des Mutterschiffs überarbeitet werden. Der weitere Zusammenbau des Bootes ist mit den Fräs- und Druckteilen schnell gemacht. Optisch ist das Boot recht gelungen. Ich bin gespannt, wann das erste Exemplar davon mit RC-Anlage und Micro-Jet über das Wasser flitzt!

## Erste Einsatzfahrt

Fertig ausgerüstet ging es an das Fotogewässer. Für einen zerstörungsfreien Transport leistet der Versandkarton dabei gute Dienste. Also Akkus angeschlossen und in Richtung Wasser.

Zuerst musste ich noch ein wenig altern nachtrimmen. Dann war die korrekte Lage erreicht. Die ersten vorsichtigen Testrunden mit wenig Leistung und noch ohne Besatzung zeigten, dass der Schwerpunkt doch ein wenig hoch liegt. Durch den schweren hohen Messingmast ist das aber auch völlig klar. Die Krängung bleibt aber auch in schnellen Kurven recht unkritisch. Der Wendekreis geht gut in Ordnung, zumal ja auch notfalls im Hafengebiete das recht wirkungsvolle Bugstrahlruder zu Hilfe genommen werden kann. Etwas Wasser kommt allerdings schon in den Rumpf. Hierfür ist die schon erwähnte Abdichtung des Ruderlagers wohl der Grund. Da sollte also Abhilfe geschaffen werden.

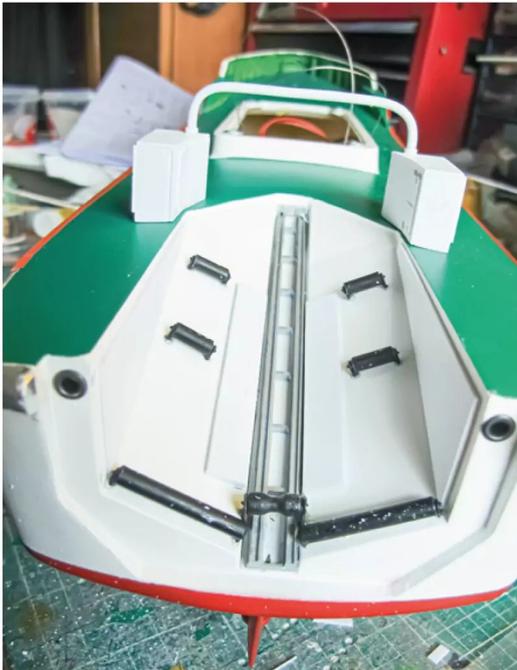


Aluminium an der Scheuerleiste



▲ Die Details entstehen ▼





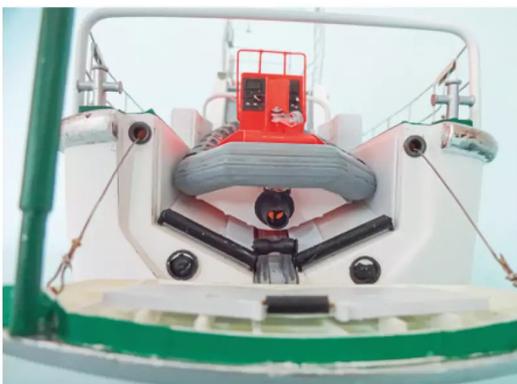
#### ▲ Ausrüstung der Heckwanne

Ansonsten macht der kleine Rettungskreuzer auf dem Wasser viel Spaß. Das Modell ist sogar richtig seefest. Maßstäbliche Wellen werden sehr gut gemeistert. Schließlich kam auch die Besatzung zum Einsatz. Und schon war das Bild sehr realistisch – zumal an diesem Tag etwas mehr Wellengang vorhanden war.

#### Fazit

Der Baukasten der *Theodor Storm* von PEBA / Hobby-Lobby zeigt, dass die Serie der DGzRS-Einheiten noch weiter geht: Nach der *Köbke* und der *Berlin* kommen nun also die kleineren 20-Meter-Kreuzer. Im Maßstab 1:32 kann man also seine DGzRS-Sammlung erweitern, ohne rasch an Platzprobleme zu stoßen. Auch für die reine

#### ▼ Das Tochterboot in der Heckwanne



▲ Die fertige *Theodor Storm* im Studio ▼



Regalvariante ist das Modell durchaus lohnenswert.

Konstruktiv ist der Baukasten gut durchdacht und weist nur wenig Schwächen auf. Eine größere Bauanforderung ist jedoch der Mast. Hier bedarf es schon etwas mehr an Übung, um den Mast maßstabsgerecht und gerade auf das Modell zu bringen. Die beiliegenden Bürstenmotoren sind jedoch etwas überdimensioniert. Sowohl die Leistung als auch das Gewicht könnte aus meiner Sicht deutlich geringer ausfallen. Das Modell bringt es nämlich in der Baukastenausführung auf knapp 1,8 kg. Auch die zwei relativ klei-

nen 800er 2S LiPo-Akkus passen gerade so zwischen die Einbaurahmen des Technikträgers und des Bugstrahlers. Hier könnte aus meiner Sicht noch optimiert werden. Kleine Brushless-Motoren mit wenig Gewicht wären hier eine gute Lösung. Dann sind auch Gewichtsreserven für eine Tochterboot-Aufnahmetechnik und eine funktionsfähige Einsatzboot-Variante vorhanden. Aber eines ist gewiss: Für die DGzRS-Fans ist dieser Baukasten ein weiteres Highlight aus dem Hause Hobby-Lobby. Und für alle, die keine Geisterschiffe mögen, gibt es hier auch die passende Crew im DGzRS-Outfit.

**Im Lieferumfang enthalten:**

GFK Rumpf mit Deck und vielen Details, kompletter Beschlagsatz, Fotoätzsätze, Verglasung für die Fenster, Decals, Wellenanlage, Messing-Propeller, Ruder, Kupplung, Bugstrahlruder-Bausatz mit Motor, Servos für Lenkung und Heckklappe, gefräste ABS-Platten für den Aufbau, Schrauben, Muttern, Kleinteile, Modellständer aus Holz und eine bebilderte Bauanleitung. Auch das Tochterboot inklusive der Beschlage, Fotoätzteile, Decals und Verglasung für Fenster ist enthalten.

**Info & Bezug**

Hobby-Lobby Modellbau  
Teichstraße 5  
25560 Oldenborstel  
Deutschland  
Tel: +49 (0) 4892 80158  
[www.hobby-lobby-modellbau.com](http://www.hobby-lobby-modellbau.com)

**Technische Daten**

Maßstab:	1:32
Länge:	622 mm
Breite:	157 mm
Preis:	389,- €

Erste Einsatzfahrt





## BAUER-MODELLE

**Kontakt:**

Fon: +49 (0) 37752 697497  
 E-Mail: [info@bauer-modele.de](mailto:info@bauer-modele.de)  
 Website: [bauer-modele.com](http://bauer-modele.com)



**Ihr Spezialist für Schiffsmodell- Spezialantriebe:**

Voith Schneider Propeller, Schottel, Schiffswellen, Z-Antriebe, Außenborder, Schiffsmotorzubehör

Wir fertigen das komplette Gunderst-Programm, Spezialanfertigungen von Wellenanlagen möglich



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

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

[schiffsmodell.ch](http://schiffsmodell.ch)

4 Kanal-Schalter  
 RCUni Switch  
 ab 6,70 €

Über 30 Jahre

GB-Modellbau

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

[www.gb-modellbau.de](http://www.gb-modellbau.de)

Hauptstr. 37  
 92718 Schirmitz  
 Tel. 0961 6345436

**ÖFFNUNGSZEITEN:**  
 Montag – Freitag 17 – 19 Uhr  
 Samstag 9 – 13 Uhr

[www.JOJO-Modellbau.de](http://www.JOJO-Modellbau.de)  
 Der Bausatz-Spezialist

**UHLIG**  
 Designmodellbau

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

Telefon 02454 - 2658  
[www.dsd-uhlig.de](http://www.dsd-uhlig.de)

Viele fertige **Schiffs-Ätzteile** von M1:20-1:700, Reling, Treppen, Gitter, Leitern, Relingstützen, Handräder, Stühle, Liegestühle, Rautenbleche... Miniatur- u. Ankerketten mit Steg, **alles zum Selbstätzen**, Messing- und Neusilberbleche ab 0,1mm, Ätzanlagen, Belichtungsgeräte, Schwarzbeizen für verschiedene Metalle, Chemikalien, **Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung**

**Ätztechnik**

Ausführender und informativer **Katalog** gegen € 5,- Schein oder Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)

**SAEMANN Ätztechnik**  
 Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens • Tel. 06331/12440  
 Internet: [www.saemann-aetztechnik.de](http://www.saemann-aetztechnik.de) Mail: [saemann-aetztechnik@t-online.de](mailto:saemann-aetztechnik@t-online.de)

# Hobby-Lobby Modellbau

Über 15.000 Artikel auf Lager  
 Schau doch mal rein

[www.Hobby-Lobby-Modellbau.com](http://www.Hobby-Lobby-Modellbau.com)  
 Teichstraße 5 - D-25560 Oldenborstel - 04892 80158

## Holzleisten und Brettchen für den anspruchsvollen Modellbauer

Arkwood O.C. König  
 Schloßring 12, D-72290 Lossburg  
 Tel: +49 (0) 74 46 - 36 19, Fax: 91 62 70  
[arkwood@t-online.de](mailto:arkwood@t-online.de)

Besuchen Sie uns auf unserer Shop Seite:  
[www.arkwood-lossburg.de](http://www.arkwood-lossburg.de)

# Die ganze Welt des Modellbaus

<http://shop.vth.de>

## G.K. Modellbau HISTORISCHER MODELLBAU

Bausätze und Produkte der Firmen:

- PROXXON
- MICROMOT System

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

**Echtspantbausätze** aus eigener Fertigung  
 • Bausätze und Zubehör europäischer Hersteller  
 • Werkzeuge, Hilfsmittel und Beschlagteile  
 • PROXXON-Elektrowerkzeuge und Zubehör  
 • Edelhölzer, Leisten und Furniere  
 • Farben, Lacke und Lasuren  
 • Eigene Laserschneidanlage und 3D-Drucker

Kataloganforderung an:  
 Elsestr. 37 • 32278 Kirchlegern  
[www.gk-modellbau.de](http://www.gk-modellbau.de) • [info@gk-modellbau.de](mailto:info@gk-modellbau.de)  
 Tel. 05223 / 879796 • Fax 05223 / 879749

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

Der *Dutton Mariner* wurde 1992 als erster Prototyp in der Baureihe Schwimmauto der Firma Dutton in England gebaut. Dutton baute schon Jahre vorher Sportwagen wie z.B. den Super Seven. Bis heute baut das Unternehmen Fahrzeuge auf Ford Basis. Der *Dutton Mariner* wurde auf der Basis des Ford Fiesta und Suzuki Samurai, sowie Jimny gebaut. Wahlweise gab es das Fahrzeug als Benziner oder Diesel.

Zunächst wurden die Fahrzeuge mit zwei Jet-Antrieben ausgestattet, die zugekauft wurden. Später wurde nur noch ein Jet-Antrieb eingebaut, der allerdings im eigenen Haus gefertigt wurde. Antrieben werden die Jets über einen Hydraulikmotor, der über eine Pumpe vom Fahrmotor angetrieben wird.

Bei dem von mir gebauten Mariner handelt es sich um einen Fiesta XR2I mit 110 PS, aus dem Jahre 1989. Von diesem Typ wurden zehn Exemplare gefertigt. Die Karosserie besteht aus einer starken GFK-Außenhaut und wurde als Wanne gefertigt.

### Vorgeschichte

Vor ca. zweieinhalb Jahren hat sich ein Bekannter dieses Fahrzeug gekauft. Wir waren auf ein paar Treffen mit

dabei, und so kam die Frage auf, ob ich nicht Lust hätte, das Fahrzeug nachzubauen. Nach anfänglichem Zögern habe ich aber dann doch ja gesagt. Das Modell sollte natürlich auch auf der Straße und im Wasser fahren können. Es mussten also zwei Jetantriebe eingebaut werden.

Als Erstes habe ich das Fahrzeug vermessen, um eine Vorstellung von der Größe zu bekommen. Angefangen habe ich damit, Reifen und Felgen zu finden. Da das Modell im Wasser schwimmen sollte, kamen nur Vollgummireifen in Frage. Vollgummi darum, weil Hohlkammerreifen ja voll Wasser laufen würden. Aufgrund der Reifen war damit der Maßstab festgelegt und das Modell wurde im Maßstab 1:5 gebaut, damit ich die ganze Technik auch verbauen konnte.

### Der Bau im Detail

Nachdem die Reifen, Felgen, Achsnaben und verschieden starke Polystyrolplatten bestellt waren, habe ich das Chassis auf dem Rechner in CAD gezeichnet. Erst nach dem Ausplotten der Zeichnung, habe ich die Größe des Modells richtig gesehen. Ich habe das Modell ab der Scheuerleiste geteilt. Begonnen habe ich damit, aus 6 mm starken PS-Platten die Teile für das Chassis mit der Laubsäge auszuschnitten. In der Zwischenzeit habe ich bei der Firma Kehrer zwei 28er-Jetantriebe mit Zubehör bestellt. Diese Firma war mir noch aus meiner Zeit bekannt, als ich noch Schiffe gebaut habe. Somit konnte ich die Ausschnitte für die Jets auch gleich aus der Boden- und der Heckplatte ausschneiden. Nachdem alle Teile zugeschnitten waren, konnte ich sie zusammenkleben. Was jetzt noch fehlte war der „Bug“ oder das Vorderteil des Fahrzeugs. Dieser besteht aus PS-Platten und Schaumstoff.

Die Rundungen habe ich nach Bildern geformt. Um das ganze stabil und wasserdicht zu bekommen, wurde es mit Glasfasermatten und Epoxidharz überzogen. Anschließend ist alles gespachtelt, und sauber verschliffen worden.

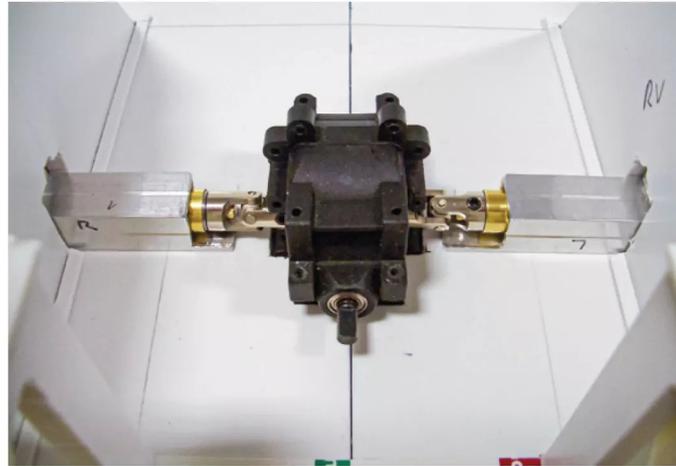
# Gelbes Spaßmobil

Amphibienfahrzeug  
»Dutton Mariner«





Der Schaumstoff wurde in „Form“ geschliffen



Das Differenzial und die Vorderachsteile wurden eingeklebt. In dem Messingrohr läuft die Antriebswelle in Kugellagern, das Ganze wird dann mit Fett gefüllt und dadurch wasserdicht



Die hintere Schwingachse mit Felgennabe



Oberer „Aufbau“ im Bau

Der Mariner in seinem zweiten Element

Jetzt konnte ich mir Gedanken über den Straßenantrieb machen. Das Original hat Frontantrieb, also musste das Modell auch diesen Antrieb erhalten, weil hinten der Platz für die Jetantriebe benötigt wird. Ein Differenzial habe ich noch in der Bastelkiste gefunden. Die Achsschenkel stammen von Tamiya und die Vorderachse wurde aus verschiedenen Materialien zusammengebaut.

Die Achsdurchführungen mussten zudem noch wasserdicht sein. Das habe ich erreicht, indem ich in ein Messingrohr rechts und links Kugellager einklebte und den Zwischenraum mit Fett füllte. Über einen Schmiernippel kann man nachfetten. Das Ganze erinnert an eine Schiffswelle. Genauso ist die Servosteuerung für die Lenkung konzipiert. Die Vorderachse ist starr in die Bodenwanne eingeklebt worden. Als Antrieb

ist ein 12-Volt-Getriebemotor mit einer Übersetzung von 1:18 verbaut. Die sichtbaren Federn sind nur Attrappen. Die beiden Hinterachsen wurden als Schwingachsen ausgeführt, damit das Modell auch Unebenheiten ausgleichen kann. Das Amphibienfahrzeug stand jetzt auf seinen Rädern.

▼ Das Verdeck wurde am Modell mit Glasfasermatten und Epoxidharz überzogen. Die Aluminiumfolie verhindert die Verbindung mit dem Unterbau





Jetantriebe mit Schubumkehr und Schutzbügel. Der Bügel ist aus 3-mm-Vollmessing gelötet worden



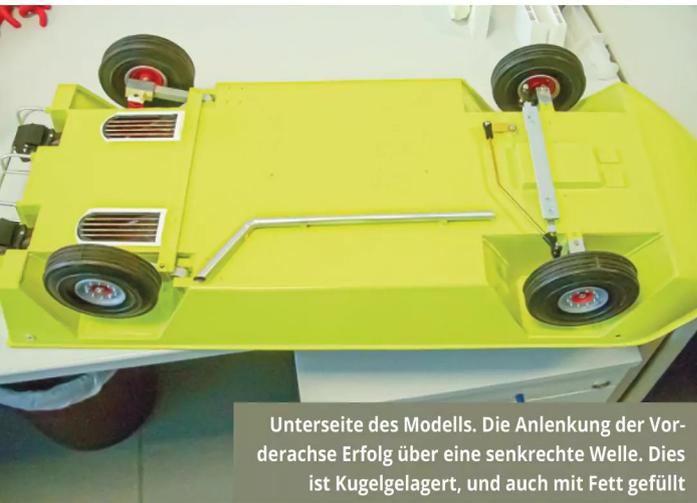
Die beiden Kehrer Jetantriebe komplett mit Motor, Seitenansteuerung und Schubumkehr

### Der nächste Bauabschnitt...

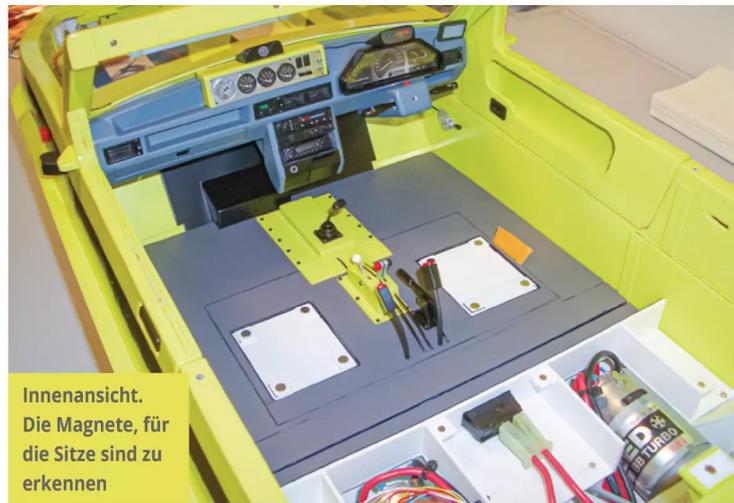
... war der Einbau der Jetantriebe. Jeder Antrieb hat ein eigenes Servo für die Lenkung, und sowohl Straßenlenkung als auch Jetantrieb werden über einem Kanal angesteuert. Die Anlenkung des Umkehrschubs wird über nur ein Servo gesteuert. Nachdem diese Einbauten

erledigt waren, konnte ein Schwimmtest gemacht werden. Es musste noch hier und da nachgebessert werden, aber dann war das Modell dicht. Ein stabiler Schutzbügel aus 3 mm starkem Rundmessing wurde zusammengelötet, und schützt die Jetantriebe vor Beschädigungen. Nachdem die Wanne bis auf die Lackierung fertig war, konnte ich mit

dem oberen Teil anfangen. Dieser wurde in drei Teilen gebaut. Zuerst habe ich die Türen gebaut, dann den hinteren Teil und dann das vordere Teil. Der Aufbau entstand aus einzelnen „Spanten“, über die zwei 1 mm starke PS-Platten geklebt wurden. Die Motorhaube entstand in derselben Bauart. Die Frontpartie erforderte dabei die meiste Arbeit, schon allein wegen der Form der



Unterseite des Modells. Die Anlenkung der Vorderachse erfolgt über eine senkrechte Welle. Dies ist Kugelgelagert, und auch mit Fett gefüllt



Innenansicht. Die Magnete, für die Sitze sind zu erkennen



Alle Komponenten sind angeschlossen



Viele Details wurden für das Modell angefertigt

Scheinwerfer/Blinker. Nachdem der vordere Teil auch fertig war, begann ich mit dem Armaturenbrett, das aus mehreren Bauabschnitten entstand. Die Anzeigen sind von einem Foto verkleinert worden, wurden einlaminiert, und mit einem Locheisen ausgestanzt. Das komplette Dach sowie das Verdeck sind abnehmbar. Beim Dach sind die beiden Luken zum Öffnen. Das Verdeck entstand aus einem Grundgerüst aus Messing. Die Zwischenräume habe ich mit Pappe verschlossen und dann das Ganze mit Glasfasermatten und Epoxidharz überzogen. Damit sich das Verdeck auch genau an die Form anpasst, habe ich es direkt auf dem Modell laminiert. Alufolie verhindert dabei, dass es sich mit dem Modell verbindet. Es kann später im Ganzen abgenommen werden. Die Fensterausschnitte sind nach dem Aushärten mit einer Säge entstanden, für die Scheiben wurde Bastelglas verwendet. Den Rettungsring habe ich aus Schaumstoff ausgeschnitten und zigital gespachtelt und geschliffen. Die gesamten Teile der Inneneinrichtung sind geschraubt oder werden mit Neodym-Magneten gehalten. So kann man bei Reparaturen alles wieder zerlegen. Die Polsterung der Vordersitze und der Rückbank habe ich aus einer Iso-



▲ Das Modell mit aufgesetztem Verdeck

matte geschnitten, die noch mit selbstklebendem Leder überzogen wurde. Der Fahrer ist vom Militär ausgeliehen, seine Kleidung wurde eingefärbt.

## Sonderfunktionen

Unter den Sitzen sind die beiden Akkus verbaut. Diese liefern eine Spannung von 12 Volt und haben eine Kapazität von 4.000 mAh für die Fahrmotoren und über ein BEC (CTI) 6 Volt für den Empfänger und die Beleuchtung. Verbaut sind ein Thor-14-Fahrtregler (CTI) für den Straßenantrieb und ein Rennbootregler von Modellbau-Regler für den Jetantrieb. Ferner wurden ein Schaltmodul (CTI), eine Hupe, ein Blinkbaustein für die Warnblinkanlage

sowie ein Baustein für Brems- und Rückfahrlicht verbaut. Die ganze Elektronik ist in einem Kasten im Heck verbaut. Für die gesamte Beleuchtung wurden LEDs verwendet.

Der Bau der „Kleinigkeiten“ – angefangen bei den Gurtschlössern über Gurthalter, Navi, Sonnenblenden, Rückspiegel, Scheibenwischer, Navigationslichtern usw. – hat auch nochmal ziemlich viel Zeit gekostet. Denn je größer der Maßstab, desto mehr „Kleinigkeiten“ müssen gebaut werden.

Die Beschriftung habe ich mir plotten lassen. Die schwarzen Streifen sind aus Folie geschnitten und aufgeklebt worden. Nach circa 1½ Jahren konnte das Modell seinem neuen Besitzer, nach einer Einweisung, übergeben werden.

▼ Modell und Original



# Dampfende Eleganz

Die Faszination der Schaufelraddampfer in Dresden beeindruckt schon seit Jahrzehnten ein großes Publikum. Der Personendampfer *Diesbar* ist das letzte kohlebefeuerte Schiff der Flotte und wird von der ältesten noch funktionierenden Dampfmaschine der Welt angetrieben.



Im Jahre 1884 als *Pillnitz* in Dienst gestellt und seit 1927 als *Diesbar* unterwegs, wurde das Schiff aus wirtschaftlichen Gründen einige Jahre stillgelegt. Schließlich wurde es im Jahre 1985 als technisches Denkmal eingestuft und entging somit der Verschrottung. In den Jahren 2001/2002 sowie 2010/2011 waren jedoch umfangreiche Rekonstruktionsarbeiten notwendig. Seitdem verbreitet der Dampfer – im Liniendienst und bei Charterfahrten – seinen „Kohlenduft“ auf der Elbe.

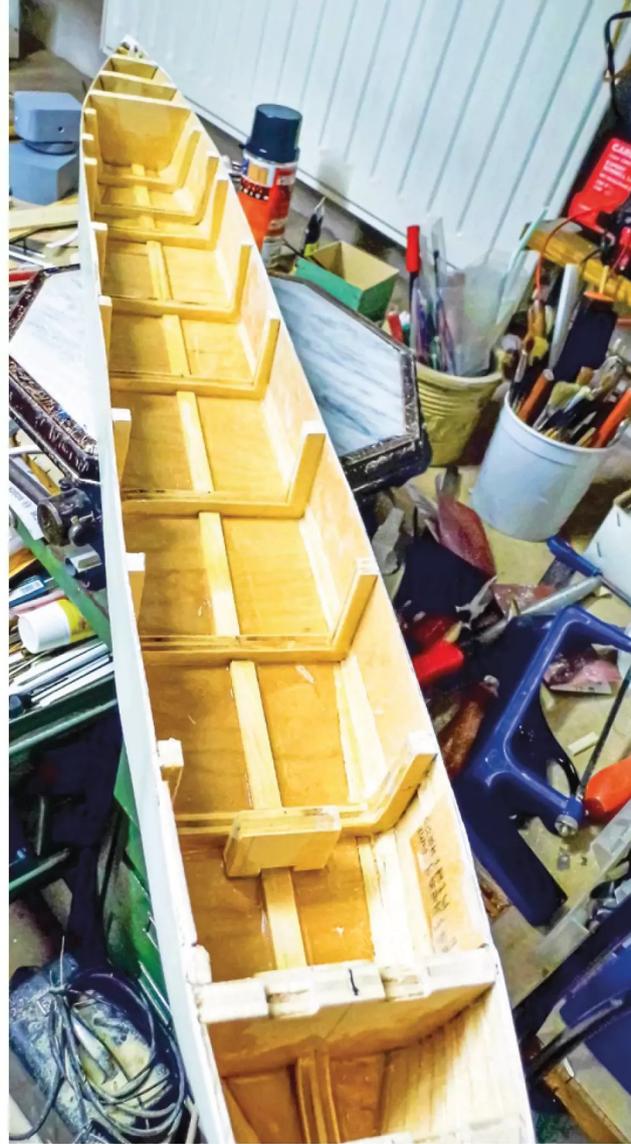
## Der Nachbau

Dieses Schiff als Modell im Maßstab 1:50 zu bauen, brachte Schwierigkeiten der besonderen Art mit sich. Allein schon die Maße – mit einer Länge von 108 cm und einer Breite über die Radkästen von 30 cm – ließen mich grübeln. Hinzu kam noch der geringe Tiefgang. Das bedeutete kaum Freibord und wenig Wasserverdrängung. Auch die Saugkraft des Wassers an den Schaufeln ließ eine vorprogrammierte

Schaukelbewegung erahnen. Damit war klar: es wird ein Schönwetter-Modell, das ohne stabilisierende Hilfsmittel nicht schwimmen könnte.

Der Rumpf entstand in Spanten-Bauweise und die Beplankung wurde mit Harz abgedichtet. Die Schaufelansteuerung erfolgte wie beim Original exzentrisch. Hier leistete die Firma 3D Haller perfekte Arbeit. Angetrieben wird das Schiff mit zwei JGA25-Getriebemotoren mit 200 U/min und die Energie kommt aus 3S-Lipo-Zellen.

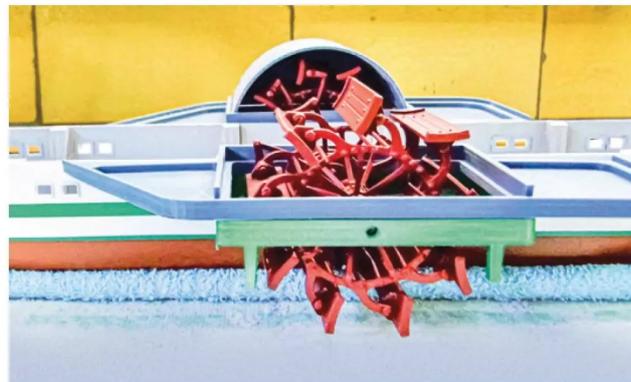
# Eigenbau: Seitenraddampfer *Diesbar*



Der Rumpf entsteht



▲ ▼ Bau der Schaufelräder

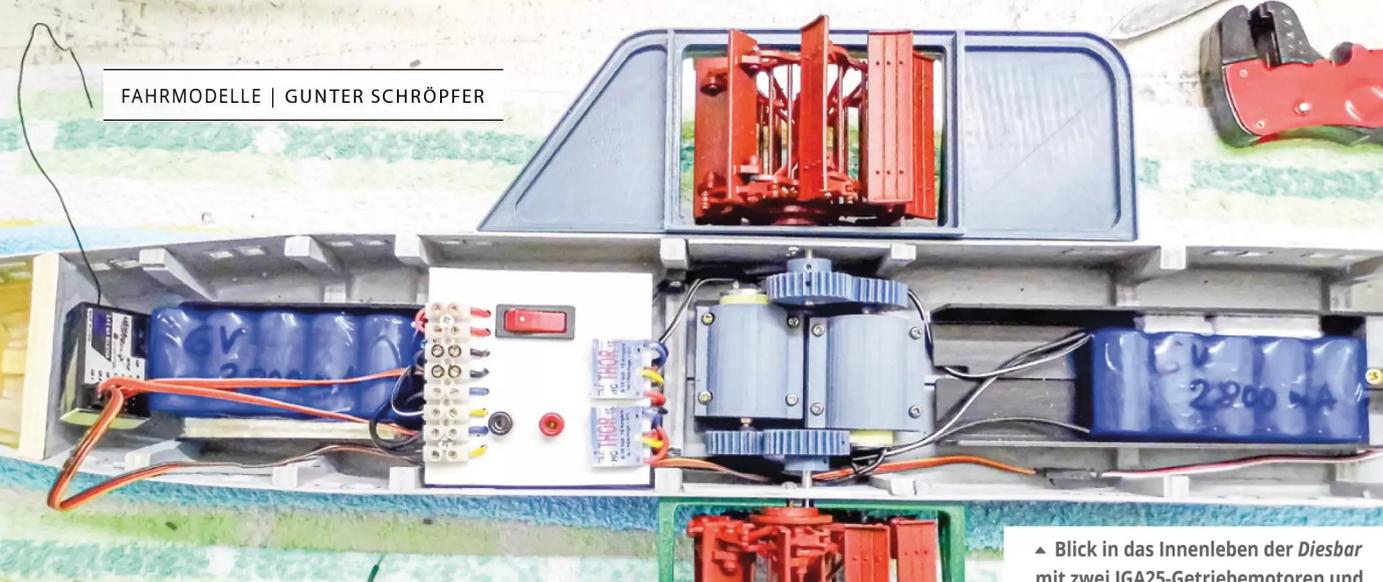


Insgesamt war absoluter Leichtbau über der Wasserlinie angesagt. Ein Raucherzeuger von Uwe Fleer und eine umfangreiche Beleuchtung sollten den Charakter des Ausflugsdampfers unterstreichen.

## Rettung in Sicht

Die ersten Tests im Wasser brachten dann die Ernüchterung und alle vorherigen Bedenken wurden wahr. Das Modell war nicht fahrbar!

Nun wurde mit Auftriebshilfen an den Radkästen experimentiert. Das Schaukelverhalten besserte sich jedoch nicht. Ein Segelboot-Schwert von fast 30 cm Länge mit einer Bleibombe brachte die Lösung. Diese „Schwimmhilfe“ ist nicht schön, aber abnehmbar. Steht das Modell auf dem Tisch, sieht es ganz normal aus und im Wasser ist das Schwert nicht zu sehen. Untiefen sollten aber vorher bekannt sein. Eine beginnende Verzweiflung wurde damit zum Glück ausgeräumt.



▲ Blick in das Innenleben der Diesbar mit zwei JGA25-Getriebemotoren und 3S-Lipo-Zellen



Auch die Farbgebung erinnert bereits an das Original

### Fazit

Es bleibt dennoch ein Schönwetter-Modell. Wind und Wellen können schnell zu erheblichen Problemen führen. Wahrscheinlich wäre eine Modelllänge von 1,5 m oder länger die bessere Fahrvariante. Aber dann treten wieder Transport- und Bandscheibenprobleme in den Vordergrund.

Doch wenn die Diesbar dann gemächlich ihre Runden auf dem Wasser dreht, entschädigt das für so manches Kopfzerbrechen.



◀ Details an Deck ▶



▼ Anbringung der Decals



▼ Das Heckruder





Das fertige Modell kurz vor der ersten Testfahrt



Nach Anbringung eines Segelboot-Schwertes gleitet die *Diesbar* gemeinsam mit den Fischen durch das Wasser



ModellWerft 07/2023

Anzeige

# FOLGE UNS AUF SOCIAL MEDIA!



@modellwerft\_seebaeren  
#vthverlagswelt



@Seebären



Besuche auch unseren  
Youtube-Kanal!



VTH neue Medien GmbH



## VTH-SHOP

 shop.vth.de

 07221 - 5087-22

 service@vth.de

Der interessante Schiffstyp des Heckraddampfers ist heute nahezu ausgestorben. Die Assoziation Heckraddampfer = Mississippi ist zwar nicht falsch, doch dieser Schiffstyp kam auf vielen Flüssen Nord- und Südamerikas, Afrikas, Asiens sowie Europas zum Einsatz. Vor allem in schwierigen, seichten und schmalen Gewässern konnte dieser Schiffstyp seine Vorteile ausspielen.

Der erste betriebssichere Heckraddampfer war die *Charlotte Dundas* auf dem Forth and Clyde Kanal, erbaut 1802 von William Symington. Das Schiff war gut durchkonstruiert und zog bei einer Probefahrt zwei schwere Schuten gegen starken Wind über eine Strecke von 31 km bei einer Geschwindigkeit von etwa 5 km/h. Leider kam es nicht zu regelmäßigen Fahrten, da die Kanaleigner eine Beschädigung der Ufer durch den Wellenschlag des Rades befürchteten. Symington verwendete bereits eine direkt wirkende Hochdruck-

maschine. Die ersten Seitenraddampfer – die ab 1808 in den USA, England, Frankreich und Deutschland gebaut wurden, sind allesamt von einer oder zwei schweren Seitenbalanciermaschinen mit niedrigem Druck betrieben worden. Ein Heckrad hätte sich mit diesem Maschinentyp, der in der Schiffsmittle installiert werden musste, kaum antreiben lassen.

Von einzelnen Ausnahmen abgesehen, verbreitete sich der Schiffstyp des Heckraddampfers etwa ab 1860 auf den Inland rivers der USA, später

# Afrikanischer Dam

Heckraddampfer »Zambezi« ex »Zulu«



auch auf dem Yukon in Alaska. Anfangs als „wheelbarrow boat“ (Schubkarrenschiff) verspottet, zeigte er gegenüber dem Seitenrad- und Schraubendampfer erhebliche Vorteile: Sehr geringer Tiefgang, das Rad war gegenüber treibenden Baumstämmen und anderen Hindernissen besser geschützt und die Schiffsbreite konnte geringer gehalten werden. Mit der Kolonisation Afrikas und Ostasiens entwickelten besonders die schottischen Werften Denny in Dumbarton und Yarrow in Glasgow einen universell verwendbaren Schiffs-

typ aus Eisen. Dieser war leicht gebaut und stets mit einem Lokomotivkessel und einer direkt wirkender Hochdruckmaschine ausgestattet. Auch die größeren Dampfer wurden in Einzelteilen zerlegt an ihren Bestimmungsort gesandt und konnten dann relativ rasch zusammengebaut werden. Die bekannte Meyer Werft in Papenburg baute für Deutsch-Ostafrika einige Heckraddampfer und noch 1939 eine kleine Serie von drei identischen Schiffen für den Niger. Große Heckraddampfer fuhrten auf dem Nil, dem Niger, dem Kongo und Sambesi. Für für den Irrawaddy in Burma wurden neben imponierenden Seitenradschiffen bis Anfang der 1940er-Jahre auch Heckraddampfer gebaut. Denny baute in den zwanziger Jahren Rumpf, Maschinen, Kessel und Rad der berühmten, anfangs auf dem Sacramento River und später auf Ohio und Mississippi eingesetzten *Delta Queen*. Die hölzernen Decks und Aufbauten der *Delta Queen* (jetzt Hotelschiff in Chattanooga) und des Schwesterschiffs *Delta King* (in Sacramento erhalten) wurden erst am Bestimmungsort in Kalifornien angefertigt.

Heckraddampfer in veränderter Konstruktion waren bis in die sechziger Jahre des 20. Jahrhunderts auch auf Elbe und Oder anzutreffen. Hier lag die Maschine hinter dem Kessel im Vorschiff und trieb über ein langes Gestänge die beiden gesteuerten Heckräder geringen Durchmessers an. Meines Wissens hat sich kein Dampfer dieses Typs erhalten, wohl aber in Tschechien das dieselbetriebene Heckradschiff *Sumava*. Hier treibt eine lange Welle, ausgehend von der Maschine im Vorschiff, die Räder an.

Der große Schriftsteller Joseph Conrad beschreibt in seiner Novelle „Herz der Finsternis“ in halluzinatorischer Weise die Fahrt als Kapitän mit dem Heckraddampfer *Roi des Belges* zu dem geheimnisvollen Handelsagenten Kurtz am Oberlauf des Kongos. Diese Novelle hat mich bereits als Jugendlicher fasziniert. Später, 1990 auf einer Afrika-Durchquerung, führte uns die Reise auch an den Kongo. Der Hanomag-Kleinlastwagen wurde mit einem alten Kran auf den Koppelverband gehievt. Die Räder und Maschinen der sehr alten Boote waren entfernt. Geschoben wurde der Verband, dem man die Herkunft aus dem Dampfzeitalter noch ansah, von einem



Blick auf die Maschine

starken Dieselschubboot. Ich werde darüber in einem späteren Beitrag an passender Stelle berichten.

Betriebsfähige originale Heckraddampfer – die zahlreichen Fake-Konstruktionen berücksichtige ich hier nicht – haben sich kaum erhalten. Noch vorhanden sind: *Benjamin Guimares*, 1913, auf dem San Francisco in Brasilien; *Belle of Louisville*, 1914, auf dem Ohio; *Portland*, 1947, auf dem Portland River in Oregon und wahrscheinlich *Karim* von 1917, auf dem Nil. Letzterer wird genau genommen als „quarter wheeler“ mit breiteren Heckrädern bezeichnet. Recht gute und interessante Repliken aus den siebziger Jahren sind *Julia Belle Swain* von 1971 und *Natchez* von 1975. Die gewaltige *American Queen*



▼ Kraftübertragung auf das Schaufelrad





Blick von oben auf die beiden Zylinder



Der Kessel ist leicht versteckt, aber doch gut zugänglich

▼ Das klassische Aussehen eines typischen Schiffs in den Kolonien



von 1995 wird zwar auch mit Dampfmaschine (und Schottelantrieben) betrieben, besitzt nach Aussagen von Fahrtteilnehmern aber kaum noch die Ausstrahlung und Atmosphäre eines Dampfschiffs. Auch auf der Elbe bei Hradec Kralov sind zudem in den Sommermonaten zwei kleine echte Heckraddampfer neueren Baujahrs zu finden.

## Die *Zambezi ex Zulu*

Gab es ein wirklich existierendes Vorbild oder nicht? – Modelle nach Vorbildern müssen für mich eine Faszination, etwas Ungewöhnliches ausstrahlen. In meinem Fall war das die erwähnte Conrad Novelle – die Assoziation und spätere Erfahrung von Ferne, der Glut der Tropen, des Abenteurers. Nach langer Unterbrechung begann ich 1989 wieder mit dem Schiffsmodellbau, besonders Live Steam hat es mir seitdem angetan. Etwas vor dieser Zeit tauchte der sehr detaillierte und in sich stimmige Plan eines Heckraddampfers, der *Zulu* auf. Gezeichnet hatte den Plan ein Herr Ray Vine. Der Plan folgt in vieler Hinsicht den Denny und Yarrow Entwürfen, es gibt jedoch einige Unterschiede. Leider vermittelt der sehr genaue Plan keinerlei Information über das Vorbild des Bootes.

Bereits die Namensgebung warf Fragen auf. Eine mögliche Beziehung zum südafrikanischen Volk der Zulu war naheliegend, es gibt jedoch im gesamten südafrikanischen Raum kaum schiffbare Flüsse. Gab es wirklich einmal einen Heckraddampfer *Zulu*, oder ist dieser eine Konstruktion des Zeichners? Informationen über einen Ray Vine waren weder damals noch später über das Internet zu erhalten. Für einen Marinehistoriker ist es nicht gleichgültig, ob eine namentlich genannte Konstruktion einmal real existierte, als unverwirklichter Entwurf geplant war oder eben nur einen bestimmten, jedoch nicht konkreten Konstruktionstyp darstellen soll. Leider bin ich hier nicht weitergekommen. Vielleicht weiß ein Leser mehr?

## Der Bau

Die Konstruktion wirkte interessant und ungewöhnlich. 1988 kaufte ich den Plan und war von der Genauigkeit der Details überrascht. 1989 baute ich zwei dampfbetriebene Modelle, die *Victoria* von Krick und den Rhoneschleppdampfer *Pilat* nach Plan. Einige Tage vor Antritt unserer großen Malreise und Afrika-Durchquerung im Januar 1990 wurde die *Pilat* fertiggestellt, zwei Probefahrten unter Dampf verliefen im Wesentlichen zufriedenstellend. Von Anfang 1990 bis zum Oktober 1991 reiste ich mit meiner Malergefährtin Waltraud Markmann Kawinski durch Afrika. So faszinierend diese Reise auch war – es war schwierig, den Dampfvirus in dieser langen Zeit zu unterdrücken. Lediglich im botsuanischen Francistown und in Johannesburg waren englische Journale über Schiffsmodellbau erhältlich. Immerhin gelang es mir auf der Reise einmal, einen englischen Planverlag zu kontaktieren, der nach Vorauszahlung den Plan des Blockadebrechers *Hope* an die deutsche Botschaft in Windhuk sandte.

Unmittelbar nach der Rückkehr begann ich mit dem Bau der *St. Ola*, ein schottischer Frachtdampfer und später mit dem Bau des Raddampfers *City of Bath*. Nach deren Fertigstellung konnte im Dezember 1992 mit der *Zulu* begonnen werden. Der sehr einfache, flache Rumpf kann im Bug und Heckbereich in Schichtbauweise und im Mittelbereich in Spantbauweise hergestellt werden. Für Bug und Heck verwendete ich Kiefer. Mit dem Stechbeil-

tel wurde nach der äußeren Formgebung innen so viel Material wie möglich weggenommen. Selbstverständlich kommt es darauf an, das Boot möglichst leicht zu bauen. Der Rumpf erschien mir im Plan als Konzession zur Tragfähigkeit des Modells als etwas zu hoch, da alle Heckraddampfer überaus flach gebaut waren. Bereits hier entschloss ich mich zu einer leichten Verlängerung des Rumpfes auf 1.330 mm gegenüber 1.275 mm im Plan. Der Rumpf konnte so um 10 mm flacher gebaut werden, was einer originalen Erscheinung mehr entsprach. Da ich später einen Regner-Kessel mit 100 mm Durchmesser verwenden wollte, liegt das Kesselfundament 35 mm unter dem Deck im Vorschiff eingebaut. Die Kesselhöhe entspricht in etwa der im Plan vorgegeben. Der Rumpf wurde innen mit Polyesterharz getränkt, eine Laminierung außen erbrachte Stabilität und Dichtheit.

Das Sperrholzdeck wurde mit Mahagonileisten beplankt, danach konnten die Oberdeckträger aus Doppel-T-Messingprofilen gebaut werden. Das gesamte Oberdeck ruht auf umlaufenden Doppel-L-Profilen aus Messing, die mit den Stützen verlötet wurden. Das Oberdeck hat im Plan keine Wölbung, hinsichtlich des tropischen Klimas erschien dies wenig glaubwürdig. Ich fertigte es mit leichter Wölbung aus dünnem Sperrholz. Danach wurde es beidseitig mit Mahagonileisten beplankt. In Abänderung zum Plan habe ich vor dem Aufbringen des Oberdecks hinter der Küche einen kleinen Aufbau mit Kabinen aus Mahagoni installiert. Der Kabinenaufbau auf dem Oberdeck mit Türen und Fensterrahmen bereitete keine Schwierigkeiten. Zum Glück waren nicht hundertfach gleichartige Teile herzustellen – diese ermüdenden Arbeiten gehören zwar auch zum Modellbau, doch lieber verzichtete ich darauf zugunsten einmaliger Formen. Das gewölbte Dach mit Bullaugen ließ sich ebenfalls leicht anfertigen und einpassen. Vorher wurde noch der offene Ruderstand mit Steuerrad und Verbindungsgestänge zu den Rudern eingebaut. Achtern sind über dem Maschinenraum und davor über den Kabinen zwei Oberlichter anzufertigen. Um später gut an die Maschine heranzukommen, ist der Deckbereich dort abnehmbar. Die beiden auf der Welle versetzten Heckräder habe ich aus ABS-Profilen mit Aluminiumschaufeln gebaut. Letzteres, um eine gute Schwungmasse zu erreichen. Nach überschaubarer Zeit war die *Zulu* – ohne Maschine, Kessel und Fernsteuerung – fertig.

Der Regner-Kessel besitzt ein sehr weites Flammrohr mit 50 mm Durchmesser, dies geht natürlich auf Kosten des Wasserinhalts. Heute würde ich einen Lokomotivkessel ähnlich wie im Plan, aber vergrößert, anfertigen. Der markante Kamin, ein Kupferrohr mit 35 mm Durchmesser, wird von vier Stagen mit Spannschlössern gehalten. Vom Dampfdom aus geht die Hauptdampfleitung weit nach achtern zum Umsteuerventil, dann zur Maschine – entsprechende Kondensationsverluste müssen am Anfang hingenommen werden.

Eine langhubige Maschine mit Schiebersteuerung hätte man 1993 selbst anfertigen müssen oder bei Regner als Bausatz kaufen können. Ich war zu jener Zeit noch nicht in der Lage, selbst eine Dampfmaschine zu bauen und die Regner 12/36 Maschine erschien mir zu kostspielig. Von Anfang an war die oszillierende Langhubmaschine von Kricks *Mark Twain* mein Favorit. Das Vorbild der *Mark Twain* hat im Übrigen gar nichts mit dem Mississippi zu tun, sondern ist ein 1927 in Hamburg für Südamerika gebauter Heckraddampfer. Das entsprechende Modell findet sich im Deutschen Museum in München. Zurück zum Thema: Diese Maschine war günstig zu bekommen und schien mit dem höheren Druck des Regner-Kessels stark genug, die



Details am Aufbau

Typische Holzarbeiten prägen die *Zambezi*

▼ Die zusätzlichen „Monkeyrudder“ im Strom des Schaufelrads verbessern die Lenkfähigkeit

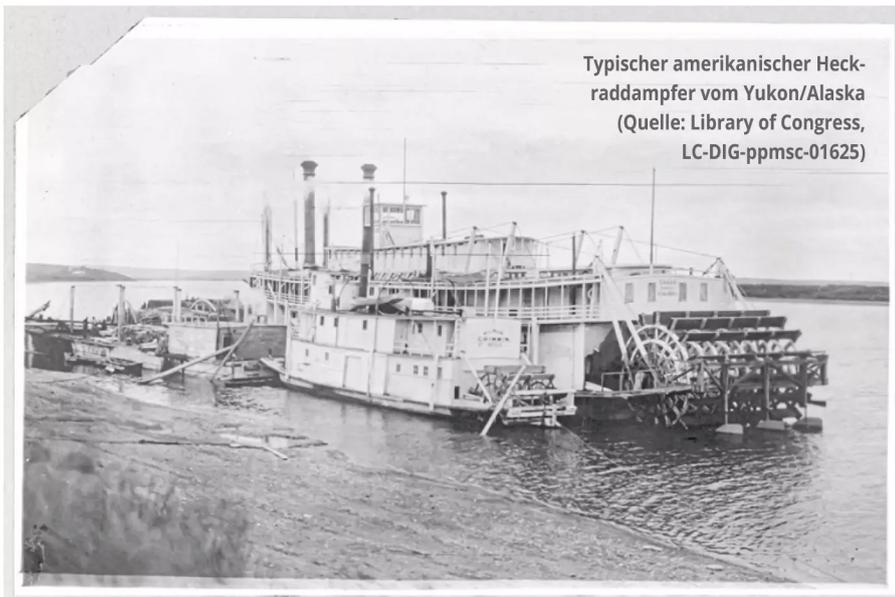




Fast wie in Afrika

wesentlich größere *Zulu* mit entsprechender Geschwindigkeit zu betreiben. Die nicht vorbildgerechten oszillierenden Zylinder nahm ich dabei in Kauf.

Ohne nennenswerte Probleme ließen sich die Zylinder einstellen, die Maschine lief vorwärts wie rückwärts rund. Die Gaskartusche war im Inneren des



Typischer amerikanischer Heckraddampfer vom Yukon/Alaska  
(Quelle: Library of Congress, LC-DIG-ppmsc-01625)

Kesseldeckaufbaus untergebracht, eine Laspe-Gasregelung sollte Flamme und Kesseldruck zusätzlich regeln. Der Wannentest erbrachte eine ausgeglichene und stabile Schwimmlage, die Konstruktionswasserlinie (KWL) wurde unwesentlich überschritten.

## Fahrten und Verbesserungen

Bekanntlich ist der Wirkungsgrad des Heckrades geringer als der der Seitenräder und des Schraubenantriebs. Zwar war eine vorbildgetreue Fahrgeschwindigkeit erreichbar, das Modell reagierte aber kaum auf die vor dem Wasserstrom befindlichen Ruder. Gemächlich und mit riesigem Wendekreis dampfte die *Zulu* etwa 20 Minuten lang über den Teich – hier waren Verbesserungen angebracht.

Zwei zusätzliche Ruder (monkeyrudder) wurden hinter dem Schaufelrad angebracht, sie lagen nun im Wasserstrom. Der Dampfverbrauch der Langhubmaschine war hoch, doch kaum zu beeinflussen. Auf eine Plungerpumpe verzichtete ich wegen der zu erwarteten Leistungseinbuße. Die Gaskartusche kühlte sich stark ab, sie wurde später durch einen Gastank direkt neben dem Kessel ersetzt. Mit diesen Veränderungen wurde die *Zulu* zu einem zwar nicht gerade dynamischen, aber doch recht netten Schiffelein, das an Sommertagen und bei Dampftreffen interessiert beachtet wurde. Den Namen *Zulu* änderte ich einige Zeit später in *Zambezi*. Das erschien mir passender, waren doch auf dem Unterlauf dieses Flusses in Mosambik früher etliche Heckraddampfer eingesetzt.

Im Lauf der langen Betriebszeit kam es immer wieder zu Überholungen und kleineren Detailverbesserungen: Der Rumpf über der Wasserlinie wurde weiß lackiert, dies entsprach mehr der Farbgebung in den Tropen. Die Kolben der Maschine erhielten je zwei Nuten, um Viton-Ringe aufnehmen zu können. Ein Ärgernis blieben indessen die Undichtigkeiten der Spiegelflächen, die nicht zu beseitigen waren.

Auch genierte mich inzwischen der nicht vorbildgetreue Antrieb des Heckraddampfers mit den oszillierenden Zylindern – inzwischen hatte ich neben etlichen anderen Dampfschiffen die größere *Ville des Bruges* mit der



Dampfer *Livingstone* auf dem Kongo im Zeitraum 1900-1915 (Quelle: Wikimedia)

## Technische Daten

### Abmessungen

Länge:	1.330 mm
Breite:	295 mm
Tiefgang:	ca. 35 mm
Verdrängung:	9,2 kg

### Antrieb

Zweizylinder Maschine mit Kolbenschiebersteuerung und Umsteuerventil

Bohrung:	12 mm
Hub:	60 mm

Regner Flammrohrkessel

Länge:	150 mm
Durchmesser:	100 mm
Flammrohrdurchmesser:	50 mm

Sechs Quersiederrohre

Rothenbergerbrenner mit 22 mm Durchmesser

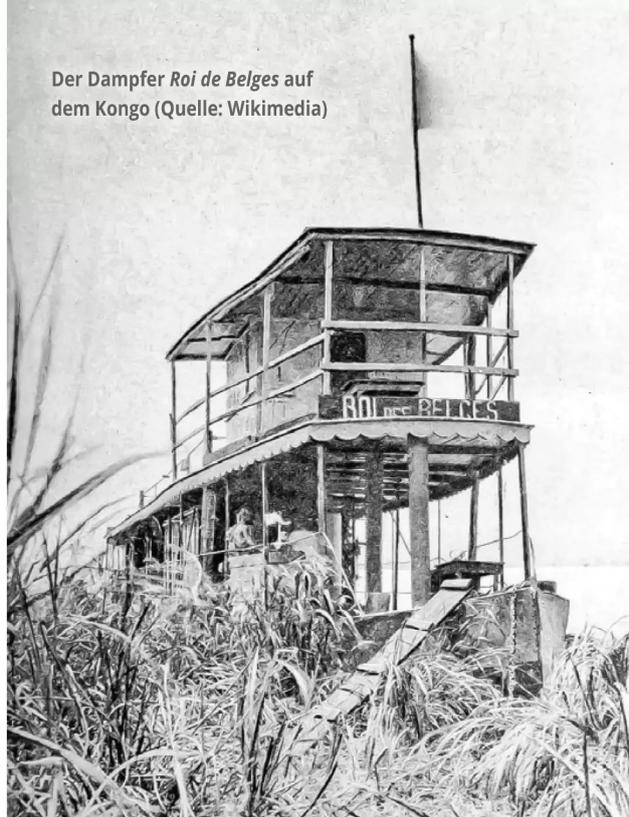
Regner 12/36 Maschine gebaut, die wesentlich besser lief und vor allem länger mit einer Kesselfüllung zu betreiben war. In meiner Sucht nach möglichst vielen Dampfschiffmodellen, aber auch in dem Bestreben, das Vorhandene zu optimieren, entschloss ich mich Anfang 2017 zu einem Umbau der *Zulu*-Maschine mit vorhandenen und zugekauften Regner-Teilen. 2010 hatte ich bereits für mein Ironclad *Chocktaw* eine schiebergesteuerte Maschine aus Mark Twain Zylindern und Regner Kolbenschiebern entwickelt, die auf Antrieb einwandfrei funktionierte.

Wie war dies hier zu erreichen und was musste konkret getan werden? In die Schieberflächen der Zylinder wurden von den Dampfbohrungen ausgehend zwei Dampfkanäle näher zur Mitte der Zylinder hin eingefräst. Die Eingangspunkte der Kanäle entsprachen nun den Dampfaustragsbohrungen des Regner Schieberkastens. Durch eine Messingplatte konnte der Raum dazwischen verschlossen werden. Die Einstellung der Kolbenschieber war etwas diffizil – es kam darauf an, den Abstand

der Kolbenschieber in den jeweiligen Endstellungen zur Einströmung gleich einzustellen. Dies ist über das Gewinde der Schieberstangen bei der Regner-Maschine nach kurzer Eingewöhnung und genauem Messen nicht schwierig. Der Vorteil der Kolbenschieber liegt darin, dass keine komplizierte Steuerung notwendig ist und die Maschine weiter mit dem Umsteuerventil gefahren werden kann. Die Messingschieber nutzten sich früher leicht ab, was zu Leistungsverlust der Maschine führte. Seit einiger Zeit verwendet Regner für Kolben und Schieber Teflon, das Problem dürfte damit behoben sein.

## Testfahrt mit der umgebauten Maschine

Ein wundervoller Junitag des Jahres 2017. Die schwäbische Alb leuchtete. Fast genau 24 Jahre waren seit der ersten Fahrt der *Zulu* – damals im Rheinland – vergangen. Was hatte ich in dieser Zeit gebaut, gemalt und erlebt? Ich kam auf 15 Dampfschiffe, ein Segelschiff, ein Rennmotorboot, ein personenbeförderndes Raddampfbboot sowie über 250 Öl- und Acrylbilder, etliche Fernreisen, Umzug ins Schwabenland, Heirat,



Der Dampfer *Roi de Belges* auf dem Kongo (Quelle: Wikimedia)

Hauskauf, die nun fast abgeschlossenen beruflichen Tätigkeiten, und und und. Nach sieben Minuten war genügend Dampfdruck erreicht, die Maschine wurde angewärmt und drehte nach kurzer Zeit frei in beide Richtungen. Der kleine, von Schilf, Binsen und teilweise Seerosen bewachsene Teich ergab einen perfekten romantischen Hintergrund, der an tropische Gefilde erinnerte. Die *Zambezi* war geringfügig schneller geworden und gut zu steuern. Die halbe Stunde Fahrt war allzusehr vergangen. Ich hoffe, Sie werden sich auch dieses Mal an den Bildern erfreuen. Gerne beantworte ich Fragen, bin auch sehr an den Erfahrungen anderer mit der *Zulu* interessiert. Sie erhalten meine E-Mail-Adresse über die Redaktion.



# Fährerlebnis Ärmel

Mit den drei Funktionen – Ruder, Schratsegeln und Rahsegeln – bin ich nicht überfordert und kann entspannt meine Zeit am Teich verbringen. Sehr gute Pläne finde ich immer wieder in der Architectura Navalis Mercatoria (kurz ANM) von Fredrik af Chapman. Die Zeichnungen sind exakt, da muss man die Mallen nicht auffüttern oder nacharbeiten. Der Plan für die hier vorgestellte englische Yacht stammt ebenfalls aus der ANM – Plan LII Nr. 3.

Der kleine Segler wurde für die Fahrt über den Ärmelkanal eingesetzt. Das Schiff transportierte Waren – wobei französischer Wein explizit erwähnt wird – und Passagiere. Diese waren im Achterschiff untergebracht, während die Besatzung im Vorschiff wohnte. Für die Passagiere standen zwei Räume zur Verfügung. Der vordere Bereich hatte keine Stehhöhe und auf jeder Seite befanden sich vier Laden. Vermutlich konnten mehrere Personen in einer Lade liegen.

Die hintere Kabine hatte auf jeder Seite drei Laden. Davor war eine umlaufende Bank, wohl für die ärmeren Passagiere. Hinten auf der rechten Seite befand sich ein Fallklo, ganz ohne Sichtschutz. Das Schiff hatte einen tiefen und vollen Rumpf, um viel Ladung aufnehmen zu können. Der Name des Schiffes ist nicht angegeben, aber als Galionsfigur ist ein Krieger dargestellt. Bemerkenswert ist, dass allein das erhöhte Achterdeck mit einer Reling ein-

## Ein segelfähiges Modell von 1768 in 1:35

Im Laufe der Jahre habe ich zahlreiche Fahrmodelle mit Yachttakelung gebaut (Bild 1). Die Komposition von großem Gaffelsegel, Rahtopsegeln und mehreren Vorsegeln ergibt ein sehr ausgewogenes Riff. Die Rahsegel werden durch den Drehmast angebrast und tragen sehr zum Fahrvergnügen bei. Ein Rahsegler fährt mitunter auch rückwärts und das kann von Vorteil sein, wenn man in die Seerosen geraten ist.



# kanal

gefasst ist. Das Hauptdeck und die erhöhte Back verfügen nur über ein sehr niedriges Schanzkleid. Der Aufenthalt ist allenfalls im Bereich der Wanten sicher. Diese Ausführung findet man bei zahlreichen Kleinseglern dieser Zeit. Sie ist für einen auf Risikovermeidung geprägten Menschen des 21. Jahrhunderts verstörend.

Der Fährverkehr über den Kanal war im 18. Jahrhundert durch die kriegerischen Konflikte zwischen Frankreich und Großbritannien stark eingeschränkt. Während des 7-jährigen Krieges kam es zu kolonialen Auseinandersetzungen in Nordamerika, die mit einer Niederlage Frankreichs endeten. Im Unabhängigkeitskrieg unterstützt Frankreich die nordamerikanischen Kolonisten gegen das Mutterland Großbritannien, um die „Balance of Power“ zu wahren. In diesen Kriegsphasen war wohl kein legaler Verkehr zwischen den Ländern möglich.

## Der Bau des Modells

Die Mallen wurden vergrößert und auf eine Pappelspertholzplatte geklebt. Pappelspertholz lässt sich ohne Anstrengung mit der Laubsäge bearbeiten. Ich brauche für die Mallen kein hochwertiges Holz, denn sie dienen nur der Formgebung und werden später entfernt. Die Mallen haben oben eine Zugabe und werden über Kopf auf einer Heling aufgestellt (Bild 2). Zur Versteifung der Konstruktion werden vertieft Leisten eingesetzt. Die Bugpartie wird mit massiven Balsaholzstücken geformt. Die Abbildung zeigt, dass das Schiff seine größte Breite in Höhe der Wasserlinie hatte.

In Bild 3 wird die Konstruktion mit 2 mm starken Balsaholzbretchen beplankt. Diese wurden vorher gewässert und vorgebogen. Die Ausführung der Beplankung wird jetzt im Übergang von Seite zum Boden etwas schwierig, hier muss gestückelt werden.

In Bild 4 wurde der Überwasserbereich mit einer zweiten Beplankung aus Lindenholz versehen. Der Unterwasserbereich wurde mit Gewebe und Epoxydharz



laminiert. Epoxydharz dringt in das Holz ein, macht es hart und wasserfest. Vor dem Modell steht der Drehmast. Ein Servo mit einem größeren Zahnrad dreht ein kleineres Zahnrad, das den Mast umschließt. Der Mast ist gelagert, um widerstandsfrei zu drehen. Die Rahen werden fest mit dem Mast verbunden. Hinter dem Modell steht ein französisches Kaperschiff, es hat das gleiche Rigg.

In Bild 5 steht das Modell bereits in seinem Ständer. Die Mallen wurden entfernt. Ebenfalls wurde der Bleiballast eingegeben und am Boden festgeharzt. Das Hauptdeck wurde fertiggestellt und mit Epoxydharz versiegelt. Das schwarze Standard servo ist mit einem Hebelarm versehen und wird die Schratsegel bedienen. Im Heck wurde das Ruderservo festgeklebt und mit dem Ruder verbunden. Laminierte Decksbalken wurden gesetzt. Anschließend habe ich 3 mm starke Sperrholzstücke zwischen die Decksbalken geklebt und darauf die Decksplanken verlegt.

In Bild 6 wird gerade der Heckspiegel angesetzt. Die Spaxschrauben werden entfernt, sobald der Leim abgebunden hat. Der Spiegel wird noch verziert. Da ich nicht schnitzen kann, forme ich meine Verzierungen mit Holzkitt. Sobald dieser ausgehärtet ist, wird er mit Fräsern maschinell strukturiert.

Bild 7 zeigt sehr deutlich, wie niedrig das Schanzkleid ist. Die naturholzbelassenen Teile wurden mit Epoxydharz gestrichen, die Partien, die dunkel aus-

geführt werden, mit Vorstreichfarbe versehen. So werden sie wasserfest und Unebenheiten werden überdeckt. Meine Besatzung besteht aus Soldatenfiguren im Maßstab 1:35, die ich zeitgemäß umgestaltet habe.

In Bild 8 sieht man die Jungs vom Achterdeck. Da sind die beiden Weinhändler, die ihre guten Geschäfte gebührend feiern. Auch der Rudergänger darf mit-





4



5



6



7

trinken. So kann ich am Teich schlecht ausgeführte Manöver erklären. Das helle Seil wird später mit dem Gaffelsegel verbunden.

Bild 9 zeigt deutlich, wie hoch der Mast dieser Yacht war. Das stehende Gut wurde angebracht und die Bemalung ausgeführt. Das Beiboot ist mein „Tür-

öffner“. Es ist fest mit der Ladeluke verbunden und so kann ich den Empfänger und die Akkus in das Boot bringen. Im nächsten Bild 10 ist die Yacht auf großer Fahrt im Gartenteich. Etwas Blei musste ich noch nachlegen, um die Wasserlinie zu erreichen. Im Wasser kann man das anschaubbare Schwert sehen. Es sorgt nicht nur für Tiefgang, sondern auch für Stabilität. Ich verwende dieses Schwert bei mehreren Modellen und muss meist noch Innenballast hinzufügen. Das Modell wurde mit Segelschablonen versehen, sie sind meine Vorlagen für die späteren Stoffsegel. In Bild 11 ist die englische Yacht (Mitte) segelfertig. Hier sehen wir sie mit einer Ostseepinke (rechts). Der Plan dieses Seglers ist ebenfalls von af Chapman.



8



9



Die Fahrzeuge sind bis auf die Gestaltung des Heckwerks gleich. Links im Bild steht die Yacht *Mercurius*, ebenfalls ein Riss von Chapman. Sie war ein schwedisches Postschiff und segelte von Ystad nach Rügen/Stralsund. Der Rumpf ist jedoch viel flacher ausgeführt, da die entsprechenden Häfen nicht ausgebaut waren. Die Passagiere waren in der großen Kabine hinter dem Mast untergebracht, denn hier waren die Schiffsbewegungen erträglich. Nach achtern folgte die vertiefte Plicht für den Steuermann und anschließend die gepolsterte Heckkabine für zahlungskräftige Passagiere.

Ein Standmodell ist irgendwann fertig und wenn es Glück hat, wird es durch eine Vitrine geschützt. Bei einem Fahrmodell hingegen treten immer wieder Defekte auf. In Bild 12 musste ich das Ruderservo ersetzen. Ich habe die Öffnung so ausgeführt, dass der Eingriff später nicht mehr zu sehen ist. Mit dem Seil ziehe ich später das Kabel vom neuen Servo zur Schiffsmitte.

## Am Teich

Die Yacht ist ein schneller und sicherer Segler. Sie nimmt rasch Fahrt auf und lässt sich durch schnelle Ruderbewegungen in den Wind drehen. In Bild 13 wird das unfertige Modell von

einem zeitgleichen Huker geschleppt. Ich wollte sehen, wie sie im Wasser liegt. In Bild 14 begleitet sie die Brigg *Supply* von der First Fleet nach Plymouth. Dieses Schiff kehrt gerade von Australien zurück und war fünf Jahre in der Fremde gewesen.



# Historischer Frach

Der Schiffstyp der Schnigge ist ein charakteristischer Vertreter der norddeutschen Küstenschiffahrt. Da diese Fahrzeuge häufig auf dem Fluss Eider verkehrten, bildete sich bald der Begriff „Eiderschnigge“ heraus. Von ihrer Form her erinnern diese Schiffe an holländische Typen, von denen sie offensichtlich auch abstammten.

Bis etwa zur Mitte des 19. Jahrhunderts wurden Schniggen ohne Pläne, also rein aus der Erfahrung heraus, gebaut. Erst danach setzte sich der Bau nach Rissen und Musterstücken durch. Im Laufe der Zeit wandelte sich das Aussehen und

Modell der *Eiderschnigge*  
von Willi Fraider nach  
VTH-Bauplan gebaut

Downloadplan:  
*Eiderschnigge*



# tsegler

die Ausstattung der Schiffe. Zum Beispiel besaßen Schniggen ab circa 1880 einen höheren Kiel und konnten daher ohne Schwerter gefahren werden. Anfang des 20. Jahrhunderts existierten noch etwa 75 Schniggen, die teilweise auch noch fuhren. Während des Ersten Weltkriegs wurden diese jedoch requiriert, um aus ihnen Schwimmbrücken zu bauen. Nach dem Krieg wurden sie nicht wieder zurückgebaut und in Dienst genommen – ihre Zeit war abgelaufen.

## Der Bauplan

Der Bauplan der *Eiderschnigge* wurde im Maßstab 1:50 gezeichnet. In diesem Maßstab ergibt sich ein Modell mit 510 mm Länge, 103 mm Breite und



Details am Rigg der *Eiderschnigge*

Anzeige

## Graupner-Edition



DREIMAST-SEGELBARK

### Bauplan Dreimast Segelbark

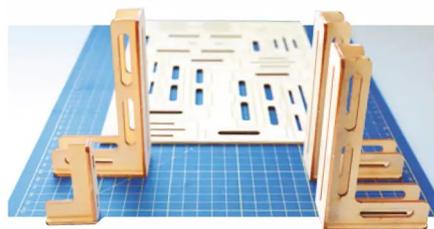
ArtNr: 3242004 • Preis: 14,99 €

Naturgetreuer Nachbau einer schnittigen Bark; schwimmfähiges Modell in Schichtbauweise. Mit Spantenriss.

### Bauplan Commodore

ArtNr: 3242123 • Preis: 29,99 €

Der Bauplan entspricht dem ehemaligen Graupner Bausatz. Teile für die Decksaufbauten sind M1:1 gezeichnet, es ist jedoch möglich, dass verschiedene Einzelteile selbst erstellt werden müssen. Rumpfschnitte sind teilweise vorhanden. Der Rumpf entstand aus einem Kunststoff-Tiefziehteil.



### Helling-Winkel Stützen klein

120×70×35 mm (3 Stück) • 58×34×15 mm (1 St)

Nie mehr schiefe Rümpfe. Mit unseren Helling-Winkel Stützen gelingt Ihnen jedes Bauvorhaben, egal ob groß oder klein.

(4er Set) ArtNr: 6212025 • Preis: 14,95 €

## VTH-SHOP

Diese und viele weitere tolle Produkte finden Sie in unserem VTH-Shop:

 [shop.vth.de](http://shop.vth.de)

 07221 - 5087-22

 [service@vth.de](mailto:service@vth.de)

### Balsa-Baubrett

1500×400×30 mm

ArtNr: 6211962

Preis: 74,90 €

Das Balsa-Baubrett eignet sich bestens für den Bau von Schiffs- und Flugmodellen. Durch das weiche Balsa können Stoßnadeln zum Befestigen der Teile leicht gesteckt werden. Durch den mehrschichtigen Aufbau bleibt das Baubrett damit gerade und bietet beste Bauergebnisse.





# Hafenschlepper »Eduardo Morace«

Auf der zwischenzeitlich geschlossenen Werft Cooperativa Ing G Tommasi Cantieri Navale Srl., Ancona in Italien, kam im Jahr 1996 der unter der Baunummer 71 entstandene Hafen- und Löschschlepper *Eduardo Morace* zur Ablieferung an die in Neapel ansässige Reederei Cafimar Servizi Marittimi SpA.

Das 32 Meter lange und 10 Meter breite Spezialschiff, welches mit 304 BRZ vermessen ist und bei 220 Tonnen Tragfähigkeit einen maximalen Tiefgang von 4 Metern erreicht, ist mit seinen 3.090 kW Gesamtleistung, welche über zwei Nohab-Motoren vom Typ GR25 erzeugt wird, ein sehr leistungsstarker Schlepper, welcher für alle Schlepp- und Verholstätigkeiten ausgelegt ist. Dies gilt auch, wenn die 12 Knoten schnelle *Eduardo Morace* Frachtbargen über See verschleppen muss, wo dann auch die hochseetüchtigen Eigenschaften des Schiffes zum Tragen kommen.

Im Falle eines Feuers im Hafenbereich oder auf Schiffen kann die *Eduardo Morace* auch zur Brandbekämpfung ein-

gesetzt werden, wo dann die zwei hinter dem Brückenhaus angeordneten leistungsstarken Löschmonitore zum Einsatz kommen, welche wahlweise und je nach Brandherd mit Wasser oder Löschschaum arbeiten können.

Der Schlepper, welcher derzeit auf der italienischen Mittelmeerinsel Sizilien im Hafen von Palermo stationiert ist, hat das Rufzeichen ILQL, über welches das Schiff auf hoher See über UKW-Seefunk angerufen werden kann.

Die Bauaufsicht und Klassifikation liegt bei der Gesellschaft Registro Italiano Navale. Die im internationalen Schiffsregister der Maritimen Organisation eingetragene IMO-Nummer lautet 9136008. Die Aufnahme zeigt die *Eduardo Morace* auf dem Mittelmeer.

## Anschriften

### Werft

Cooperativa Ing G Tommasi Cantieri Navale Srl.,  
Ancona / Italien

-Werft geschlossen-  
jetzt

ISA Group Srl, Ancona / Italien  
Mail: info@isayachts.com  
Web: www.isayachts.com

### Reederei

Cafimar Servizi Marittimi SpA, Neapel / Italien  
Mail: soma@cafimar.com  
Web: www.cafimar.com

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





# Binnen-Containerschiff »Freienstein«

Auch in der Binnenschifffahrt werden traditionelle Frachtschiffe verstärkt von modernen und leistungsstarken Binnen-Containerschiffen abgelöst. Eines dieser immer mehr werdenden Schiffe ist die hier vorgestellte *Freienstein* – ein für den Transport von 414 Containern / TEU ausgelegtes Frachtschiff, welches unter der Flagge der Schweiz betrieben wird und seit 2013 der deutschen, in Haren an der Ems ansässigen, Reederei Deymann Management GmbH & Co. KG gehört.

Der Kasko des Schiffes wurde in China bei der Werft Haitong Shipyard in Nantong gebaut und mit weiteren Kaskos auf einem Schwerfrachter von China in die Niederlande verschifft, wo bei der Werft BREKO Nieuwbouw B.V. in Papendrecht der Ausbau der *Freienstein* und der anderen Einheiten erfolgte.

Das Binnenschiff ist 135 Meter lang und 14,35 Meter breit. Auf einen Tiefgang von 3,20 Meter kommend, können bis 4.044 Tonnen Fracht transportiert werden.

Angetrieben wird die *Freienstein* über zwei jeweils 1.007 kW starke Mitsubishi-Motoren vom Typ S6U-C2MPTK, welche auf zwei Propeller wirken und so für 11 Knoten Geschwindigkeit sorgen. Zur Verbesserung der Manövrierfähigkeit im Hafen kann das, im europäischen Binnenschiffregister unter der ENI-Nummer 02333677 gelistete Schiff, auf sein 634 kW leistendes Querstrahlruder im Bug zugreifen.

Aktuell ist die *Freienstein* im Testprojekt „Teilautonom fahrendes und besatzungsreduzierendes Binnenschiff“ eingesetzt. Um die Voraussetzungen hierfür zu schaffen, investierte die Reederei Deymann gut 170.000 Euro für in das Schiff einzubauende Hard- und Software. Die *Freienstein* wird im sogenannten ARA-Dienst beschäftigt und verbindet die Häfen Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen und Mainz.

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

## **Anschriften**

### **Werft**

BREKO Nieuwbouw B.V., Papendrecht / Niederlande

E-Mail: [info@breko.com](mailto:info@breko.com)

Web: [www.breko.com](http://www.breko.com)

### **Reederei**

Reederei Deymann Management GmbH & Co. KG,

Haren / Ems

E-Mail: [info@reederei-deymann.de](mailto:info@reederei-deymann.de)

Web: [www.reederei-deymann.de](http://www.reederei-deymann.de)

# VTH digital – neu, modern, vielfältig!



## VTH digital - das Informations-Plus für Ihr Hobby!

Genießen Sie die Modellbauliteratur des VTH im digitalen Format! Neben den gewohnten digitalen Ausgaben der Modellwerft, mit dem komfortablen Lesemodus für Smartphone und Tablet, erhalten Sie nun über das VTH plus-Abo Zugang zu exklusiven Beiträgen – über den Inhalt der gedruckten Ausgabe hinaus.

### Alle Features auf einen Blick:

- Flug, Schiff, Truck, Dampf, Werkzeugmaschinen – alle Modellbau-Themen in einer App
- zielgenaue Suchfunktion
- großes Beitragsarchiv
- alle Zeitschriften ab der ersten Ausgabe
- ausgewählter Free-Content für Nicht-Abonnenten
- Premium-Zugangsbereich mit weiterem Content für VTH plus-Abonnenten



### Übersichtliche Kategorien

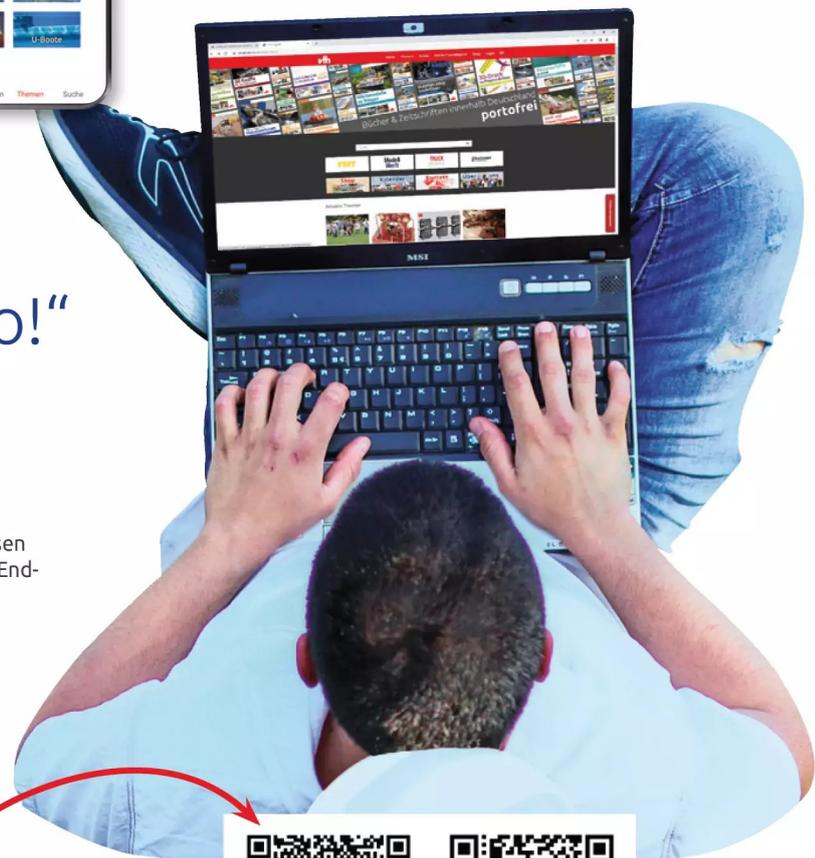
Eine neue und übersichtliche Themen-Struktur ermöglicht die intuitive Orientierung in den vielfältigen Themengebieten. Alle vier Modellbau-Bereiche (Flug, Schiff, Truck und Maschinen) sind in je zehn Themen-Kategorien unterteilt.



„Egal wo!“

### Komfortabel - mobiler Lesemodus

Der mobile Lesemodus ermöglicht das komfortable Lesen Ihrer Zeitschriften auf mobilen Endgeräten wie Smartphones oder Tablets.



## Modellwerft+ entdecken!

Im Google Play Store und im App Store kostenfrei downloaden oder unter [www.vth-digital.de](http://www.vth-digital.de)





## Transatlantik-Liner »United States« in 1:200

# Big is beautiful

Mein letzter Bericht wurde von mir unter dem Aspekt „Klein aber fein“ erstellt und bezog sich auf den Zollkreuzer *Helgoland* (Ausgabe 02/2023). Diesmal benutze ich das andere Extrem „Big is beautiful“ und berichte damit über den Bau der *United States* im Maßstab 1:200. Ein Modell auf Basis der Konstruktion aus dem JSC-Verlag. Gesamtlänge: 1,51 Meter.

*Big is beautiful* – Ja, das war sie, die *United States*, auf ihrer Fahrt von Bremerhaven über Southampton nach New York. 1963 fotografiert von

mir (Foto 1), von einer Barkasse, vor Wangerooe. Jahre zuvor hatte ich dieses imposante Schiff als Karton-Modell des Wilhelmshavener Kartonmodellbauverlages gebaut. Nach Abschluss des ersten Teils meiner schulischen Ausbildung fand dieses Modell als Ausstellungsstück seinen Platz im Besprechungsraum des Lehrerkollegiums. Übrigens, Werken war damals noch ein Unterrichtsfach, und ich durfte schon mal ab und zu eine Unterrichtsstunde mit dem Thema Kartonmodellbau leiten. Jetzt, nach über einem halben Jahrhundert sowie einigen Berichten über die geschichtliche Relevanz des Transatlan-

tik-Liners und des heutigen traurigen Zustandes eines „nationalen Denkmals“, reifte in mir der Gedanke, das Thema Kartonmodell noch einmal mit meinen heutigen Möglichkeiten aufzugreifen. Allerdings habe ich auf diesem Sektor kein Modellangebot gefunden, das meinen Detaillierungswünschen entsprach. Ich muss dazu sagen, dass ich nicht zu den Internetjunkies gehöre, die beliebige Zeit, Tag wie Nacht, durch das Internet schweben. Also habe ich mir das spannende Erlebnis gegönnt, mich mit einem aus dem Maßstab 1:400 auf den Maßstab 1:250 hochskalieren Modell (wobei kein Detaillierungs-



1

## Der Rumpfkörper entsteht

Zuerst habe ich für ein Modell dieser Größenordnung das Rumpferüst (Spanten und Längsträger) aus 3 mm dickem Karton erstellt. Übrigens habe ich für dieses Modell natürlich auch den Nachbau des „geheimen“ Rumpfunterteils vorgesehen. Der Stand meiner Umsetzung des Rumpfunterteils beruht auf:

- Recherchen
- Intuition
- Logik
- Stand der Technik zum Entwicklungszeitpunkt der *United States*

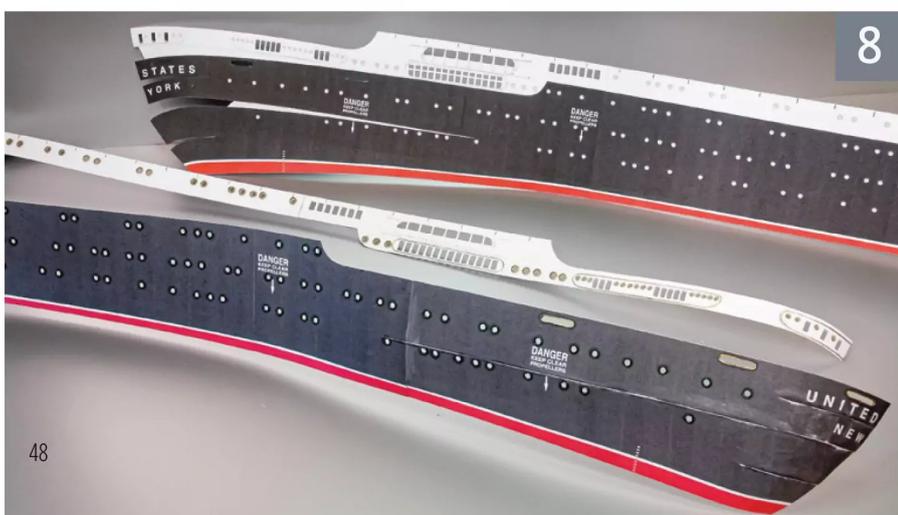
Das Foto 2 macht deutlich, dass selbst eine dreifache Verstärkung des Bugdecks nicht ausreicht, um Verformungen zu vermeiden. Hier sieht man den Effekt des einfachen Hochskalierens ohne zusätzliche Versteifungsmaßnahmen. Hier musste Abhilfe geschaffen werden!

Selbst in dieser frühen Phase reizt es einen, schon mal kleine Detaillierungsmaßnahmen einfließen zu lassen, um sich von Zeit zu Zeit einige Motivierungsschübe zu holen, die zeigen, dass es sich lohnt weiterzumachen. Das Foto 3 zeigt schon mal die Wirkung der durch Klebefolien aufgebrachten Spielfeldmarkierungen. So habe ich am Computer die gesamten Spielfeldmarkierungen nach dem mir vorliegenden Fotomaterial größtmäßig wie farblich angepasst.

Nachdem die Form und Gestaltung der unteren Rumpfstruktur durch ein Spantgerüst definiert war, wurde diese mit einer Karton-Rumpfbleplankung versehen. Um den Konstruktionsaufwand nicht in die Höhe zu treiben, habe ich beim Aneinanderfügen der Kartonstreifen geringfügige Spalten in Kauf genommen, die allerdings weggespachtelt wurden.



upgrade stattfand), ein Modell im Maßstab 1:200 umzusetzen – natürlich mithilfe adäquater Literatur. Hierzu kann man nur sagen, es war der Sieg des Willens über die Vernunft. Man sollte sich solch eine Entscheidung nicht allzu oft gönnen. Der Spaß am Hobby könnte verloren gehen. Ich dachte mir, wenn es schon hingenommen wird, dass das Original vor sich „hingammelt“, kann ich wenigstens versuchen, im Modell noch einmal den amerikanischen Nachkriegstraum dreidimensional im Maßstab 1:200 wieder in Erinnerung zu bringen. Schauen wir einmal, was daraus geworden ist.



In dieser Phase wurde nach dem Motto gearbeitet: „Vor den Erfolg, haben die Götter den Schweiß gesetzt!“. Es wurde gespachtelt, geschliffen, gespachtelt, geschliffen – bis das Ergebnis ordentlich aussah (siehe Fotos 4 und 5).

Anschließend wurde das gesamte Rumpfunterteil mehrmals grundiert und mit einem Feinschliff geglättet und mehrmals mit rotem seidenmatten Sprühlack versehen, um den gut 1,5 m langen Rumpf in einem einheitlichen Farbton und Seidenglanz erscheinen zu lassen – siehe Fotos 6 und 7 (eine Maxime, die ich sowieso häufig bei großen Karton-Modellen vermisste!).

Nach der weitestgehenden Fertigstellung des Unterwasserbereiches, gilt nun die Aufmerksamkeit der weiteren „Rumpfaufbereitung“ des Überwasserbereiches. Es gibt genug zu tun, um etwas Vorzeigbares zu gestalten, zum Beispiel:

- Die verschiedensten Fenster und Bullaugen auszuschneiden bzw. auszustanzen, um sie nach dem Sprayvorgang mit Folie zu hinterlegen, wobei die Anzahl von 1.500 leicht überschritten wird.
- Wo sinnvoll, Fenster- bzw. Bullaugenrahmen anzubringen.
- Türen erhaben darzustellen, mit Scharnieren und Türklinken zu versehen.
- Handläufe an den Wänden zu installieren.
- So wird aus einem bedruckten Blatt Papier schon sichtbar eine dreidimensionale Struktur, wie auf den Fotos 8 und 9 zu sehen ist.

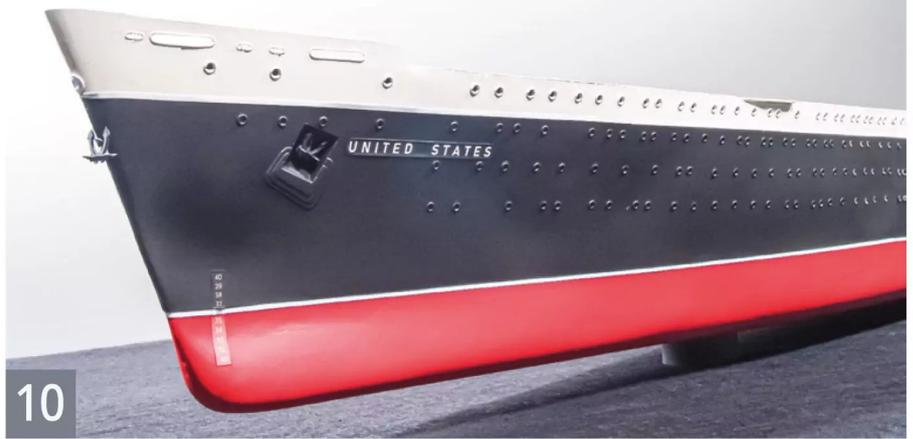
Was man nicht vergessen sollte: Nur um den Rumpf wie hier beschrieben fertig zu stellen, sind mittlerweile fünf Monate ins Land gegangen. Das muss es einem schon wert sein!

Was für den unteren Rumpfbereich galt, habe ich auch bei der restlichen Struktur umgesetzt:



- Über 1.500 Bullaugenrahmen wurden geformt und eingesetzt sowie die restliche Beplankung in mehreren Gängen schwarz bzw. weiß gesprüht.
- Um letztendlich nach der Klebmontage des gesamten Rumpfes keine störenden, wenn auch nur kleine Klebereste optisch dominieren zu lassen, sorgte ein finaler Sprühgang mit Seidenglanz Klarlack für einen makellosen Eindruck – siehe Fotos 10 und 11.

10



## Die Aufbauten werden erstellt

Am Beispiel des Navigationsdecks und der Brücke möchte ich einmal demonstrieren wie eine „optimierte“ Struktur aussieht. Nach den „Upgrade“-Arbeiten wurden die Wände der Aufbauten mit einer finalen, seidenmatten weißen Spraylackschicht versehen. Das Modell erhält auch vorbildentsprechend eine Reling. In diesem Fall, zusätzlich mit farblich abgestimmten Handläufen aus entsprechendem Kartonmaterial, wie auf Foto 12 zu sehen ist.

Langsam komplettiert sich der Rumpf mit seinen Aufbauten, wobei der Detaillierungsgrad weit über das Angebot des Kartonmodell-Konstrukteurs hinausgeht. Um nur ein Beispiel zu nennen: Die Lavalldüsen-Ausbildung der linken und rechten Brücken-Oberkante ist nicht nur als Strich angedeutet, sondern richtig ausgebildet. Ich habe mich anhand vorliegender Fotografien um eine umfangreiche Detaillierung bemüht, um eine dem Maßstab entsprechende positive Ausstrahlung zu erreichen. Langsam entwickelt sich das Modell zur *United States*. Siehe Foto 13.

11



12



## Die Schornsteine

Ein Merkmal, das die *United States* auszeichnet, sind natürlich – wie bei vie-

13



len Passagierschiffen ihrer Zeit – die Schornsteine. Also sollte man der Umsetzung eine gewisse Sorgfalt widmen, siehe Foto 14. Das Ergebnis lässt rätseln, wer hier die Grenzen seiner Fähigkeiten erreicht hat, der Konstrukteur oder der Modellbauer. Was hier außer einer Neukonstruktion nur hilft, ist spachteln, schleifen, spachteln, schleifen... bis das Ergebnis aussieht wie auf Foto 15. Hier haben wieder einmal eine entsprechende farbliche Spray-Lackierung und eine finale Spray-Lackierung mit einem seidenmatten Klarlack für ein versöhnliches Ergebnis gesorgt. Und damit sind weitere drei Wochen ins Land gegangen. Der entsprechende Eindruck des Modellrumpfs mit den positionierten Schornsteinen entschädigt für die Mühen. Eines der Kernmerkmale ist umgesetzt. Siehe Foto 16.



## Die Davits

Nun beginnt eine weitere Sisyphus-Arbeit: Der Bau der Davits für die 24 Rettungsboote. Hier hat der Konstrukteur die Auslegung der Bauteile im Maßstab 1:400 voll in den Maßstab 1:250 übernommen. Es sind drei Elemente jeweils dreifach verstärkt. Für den von mir gewählten Maßstab 1:200 war es mir ein bisschen „schlicht“. Siehe **Foto 17, linke Darstellung**.

Anhand fotografischer Dokumente tastete ich mich über die mittlere Darstellung zur endgültigen rechten Auslegung vor, die auch die Rollenführung der Bootsauflängung und das kompakte Gerüst der Davits glaubwürdig darstellt – siehe **Foto 17, rechte Darstellung**. So verändert sich die Teileanzahl der Auslegung von drei verstärkten Teilen auf leicht über 50! Somit sind wieder etliche Abende ausgefüllt, um insgesamt 48 Davits für 24 Rettungsboote herzustellen.

## Die Rettungsboote

Nun kommen wir zu einem Ausrüstungsteil, das analog zu den Davits in 24-facher Ausführung am Modell der *United States* zu bewundern ist. Die Konzeptdarstellung des Rettungsbootes, die der Konstrukteur angeboten hatte (**siehe Foto 18, linke Variante**), weckte meinen Ehrgeiz. Ich war motiviert, diese zweiteilige Variante in eine noch detailliertere Version umzuwandeln (**siehe Foto 18, rechte Variante und Foto 19**), die nun aus 23 Teilen bestand. Dazu verwendete ich Vorbild-

fotos als Referenz, um sicherzustellen, dass die Anzahl der Sitzbänke korrekt war. Das Ergebnis war eine ausführliche Variante des Rettungsbootes mit 23 Teilen und der passenden Anzahl an Sitzbänken. Wobei ich die Rumpfschalenausbildung aus dem Modellbaubogen übernommen habe. Im Vergleich mit den mir vorliegenden Fotos, hatte ich den Eindruck, dass jetzt die Nachbildung sehr gut dem Vorbild entspricht. Etliche Farbspray-Gänge sorgen für eine aluminiumfarbene Rumpfschale und einen orangefarbenen Sitzbereich. Man möchte im Seenotfall ja gesehen werden. Diese Variante bringt aus meiner Sicht die notwendige Plastizität und Originalität in die Ausstattung eines Modells im Maßstab 1:200. Voraussetzung: Geduld, Geduld, Geduld...

## Die Rettungsschlauchboote

In diesem Fall geht es mir noch ein letztes Mal darum, die Gestaltung von Details aufzuzeigen. Der Konstrukteur bietet dem Modellbauer an, die Rettungsschlauchboote mittels einer umlaufenden Banderole und eines Deckels (also zwei Teile) als gestapeltes „Dreierpack“ zu erstellen. Das ist eine geschickte Variante, die auch den ungeübten Modellbauer nicht überfordert. Im Architektur-Modellbau kann man diese Auslegung sogar auch als freistehende Badewanne im Nasszellenbau benutzen.

Bei meiner Gestaltung entwickelte ich ein „Dreierpack“ der Rettungsschlauchboote – bestehend aus 28 Teilen, die





17



20



18

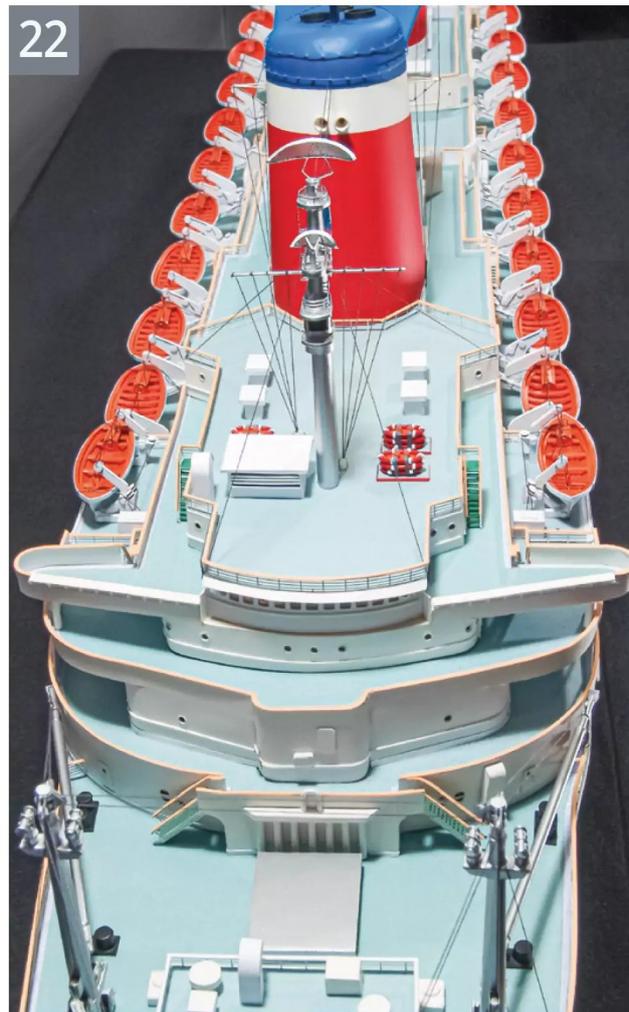


19

meine Einstellung zur Detaillierung darstellt, siehe Foto 20. In der Mitte des Fotos erkennt man „farblose“ Variante des Konstrukteurs im „Kreise“ der fest vergurtenen „Dreierpacks“ in der von mir präferierten plastischen Auslegung.



21



22



## Das fertige Modell

Die nun folgenden Aufnahmen zeigen das fertiggestellte Modell aus verschiedenen Perspektiven. Die Bauzeit belief sich auf gut 18 Monate, zumal eine nicht zu vernachlässigende Anzahl von Bauteilen neu konfiguriert wurde. Letztendlich wurde auch das Ladegeschirr und der Hauptmast, die nur rudimentäre Vorgaben boten, wesentlich ergänzt. So wurde auch hier 90% des Detaillierungsgrades anhand von Fotografien nachempfunden. Selbst die im Original vorhandene Aluminium-Oberflächenstruktur wurde mittels einiger Sprayvorgänge farblich, mit dem notwendigen metallischen Effekt umgesetzt. Siehe Foto 21.

Bei den Fotos 22 und 23 habe ich die Vogelperspektive gewählt, um die optische Wirkung der detailliert gestalteten Rettungsboote zu betonen. Ob die hohe Anzahl von Sportflächen auf die mögliche Nutzung als Truppentransporter ihren Ursprung hatte, entzieht sich meiner Kenntnis.

Das Foto 24 zeigt noch einmal die spektakuläre kreuzweise Lagerung des hinteren Ladegeschirrs in Ihrer aluminiumfarbenen Auslegung. Die vielen unterschiedlichen Sportflächen dominieren die Gestaltung des Heckbereiches.



Das Foto 25 widmet sich der Gestaltung des Brückenbereiches. Durch die Ausleuchtung des Modells ist die detailliert ausgebildete „Laval-Düsen“-Gestaltung der Brücken-Oberkante gut zu sehen – was so jedoch leider nicht im Modellbaubogen vorgesehen ist. Die an diesem Modell extra angesetzten Handläufe unterstreichen die elegante Linienführung der vorderen Aufbaustruktur. Als Schlusseinleitung werfen wir noch ein Blick auf die perspektivische Seitenansicht des Modells, Foto 26. Die Ausprägung der Bullaugen, die Harmonie der Rettungsboote mit Ihren aluminiumfarbenen Rümpfen und die imposanten Schornsteine runden die Präsentation des vielfach farblich nachbehandelten Modells ab.

Eine Bemerkung sei mir erlaubt: „Ja, es ist ein Kartonmodell!“ Und eine letzte Antwort auf eine nicht gestellte Frage: Ein Kartonmodell behält seine Formstabilität – und das auch nach etlichen Spray-Gängen, wenn Sie entsprechend starkes Kartonmaterial verwenden. Bei den großen Flächen arbeite ich mit gedoppeltem 160 g/m<sup>2</sup> oder 300 g/m<sup>2</sup> starkem Karton. Hierbei hält man sich auch die Option offen, durch feine Schleifarbeiten Unebenheiten ausgleichen zu können!

Zum fotografischen Finale sollte man einfach bei Foto 27 und dem Titelfoto auf der ersten Seite mit dem Auge etwas verweilen. Diese zeigen die *United States* in ihrer gesamten Größe und ihrem beeindruckenden Detailreichtum.



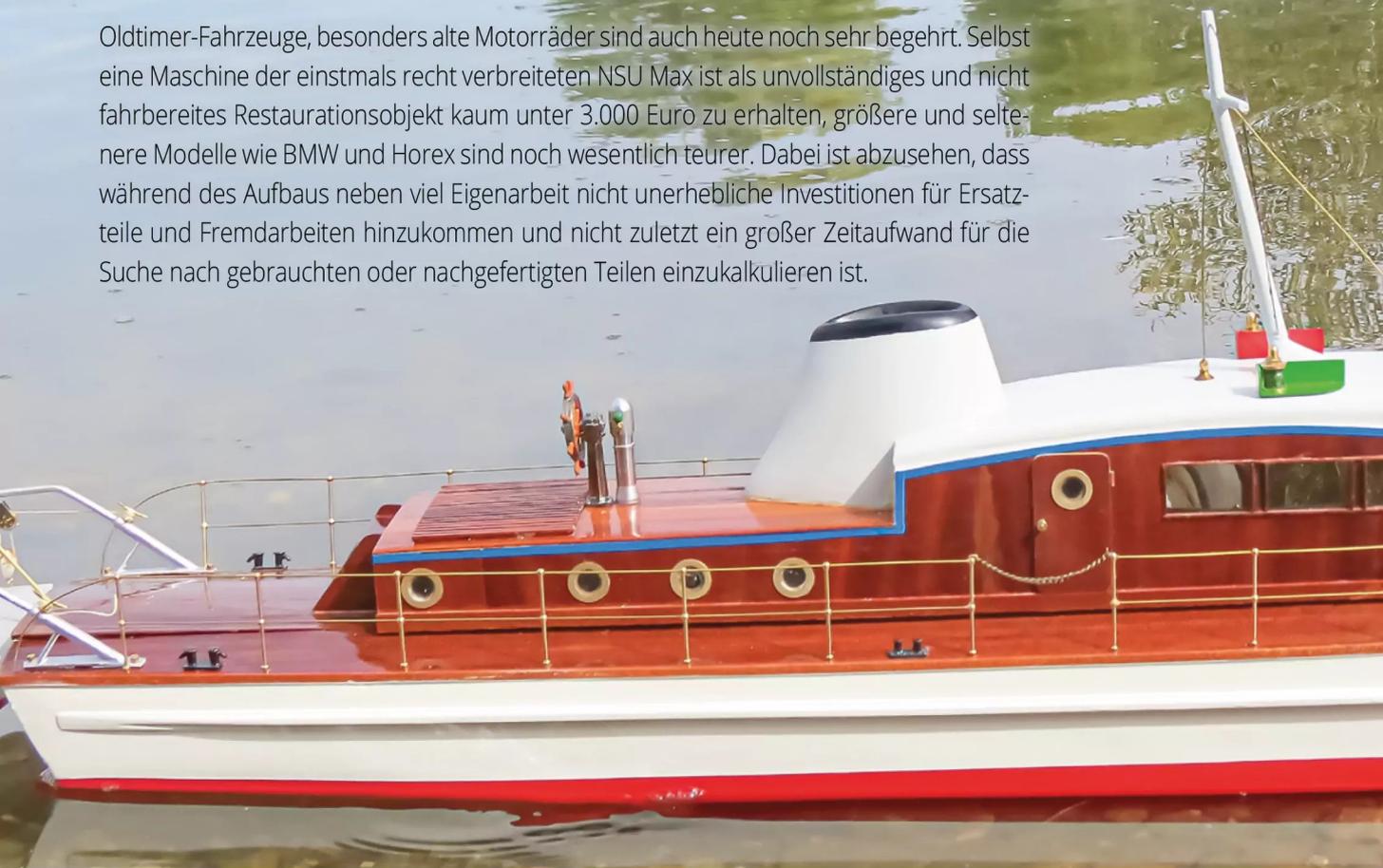


27



# Ein Stück Familien

Oldtimer-Fahrzeuge, besonders alte Motorräder sind auch heute noch sehr begehrt. Selbst eine Maschine der einstmals recht verbreiteten NSU Max ist als unvollständiges und nicht fahrbereites Restaurationsobjekt kaum unter 3.000 Euro zu erhalten, größere und seltener Modelle wie BMW und Horex sind noch wesentlich teurer. Dabei ist abzusehen, dass während des Aufbaus neben viel Eigenarbeit nicht unerhebliche Investitionen für Ersatzteile und Fremdarbeiten hinzukommen und nicht zuletzt ein großer Zeitaufwand für die Suche nach gebrauchten oder nachgefertigten Teilen einzukalkulieren ist.



## Restaurierung einer klassischen Motoryacht

Gibt es eine Oldtimer- und Sammlerszene unter uns Schiffsmo­dellbauern? Immerhin sind die meisten Schiffsmo­delle im Gegensatz zu ihren fliegenden Pendants recht langlebig. Meines Wissens sind dafür höchstens Ansätze etwa bei historischen Segelschiffsmodellen erkennbar. In England existiert eine Szene um die Dampfboote von Bowman Models aus den dreißiger Jahren. Nicht wenige dieser Dampfmo­delle haben dank ihrer soliden Bauweise bis heute überlebt und wurden später mit einer einfachen Fernsteuerung ausgerüstet. Doch finden sich auch im deutschsprachigen Internet etliche Eintragungen über Modelle der sechziger und siebziger Jahre, wie beispielsweise über den Hafenschlepper *Hamburg II*, der von Robbe Modellbau von 1964 bis 1971 vertrieben wurde. Auf Facebook existiert eine interessante Seite über alte Graupner- und Robbe-Schiffsmodelle – ein weiterer Hinweis, dass auch das Interesse an klassischen und antiken Funktionsmodellen wächst.

### Mein erstes Boot

Mein Vater baute im Frühjahr 1960 die Motoryacht *See­stern* aus einem Bausatz. Der Name des Herstellers ist mir

nicht mehr gegenwärtig, möglicher­weise war es Robbe - dafür spricht, dass das Boot komplett aus Balsaholz aufgebaut wurde. Es entstand in unserer Küche auf einem separaten kleinen Tisch. Für uns Kinder war es faszinierend, die stetige Vervollständigung mitzuerleben. Auch die Einkanal-Tipp-Anlage, mit von einem stabilen Blechgehäuse umschlossenen Röhrensender, baute unser Vater selbst. Zu meinem siebten Geburtstag im April 1960 erhielt ich das Schifflein, das auf meinen Namen getauft wurde. Zwar durch den gewissermaßen öffentlichen Bau keine Geburtstags­überraschung, bereitete es unserer Familie sehr viel Spaß und Freude. In jener lange zurückliegenden Zeit war die Funktion der drahtlosen Fernsteuerung noch nicht durchgängig bekannt - Kinder und bisweilen auch

ältere Personen konnten sich oftmals nicht erklären, wodurch die exakten Steuerbewegungen des Bootes zustande kamen. So kam es nicht selten zu Ausrufen höchster Verwunderung und Überraschung.

### Verbleib

Die *Thomas* geriet mit meinen ersten eigenen Modellen ab 1966 ins Hintertreffen und wurde spätestens um 1970 vergessen, andere Interessen gerieten in den Vordergrund. Reling, Positionsleuchten und weitere Kleinteile waren bereits verlorengegangen, das Schifflein verstaubte unbemerkt und kaum einsehbar auf einem Schrank. Immerhin zog es 1975 noch in den Keller des neuen Hauses, versank jedoch für die weiteren Jahrzehnte in einen unbeachteten Dämmerzustand.

# geschichte

Testfahrt des restaurierten Modells  
im September 2022 auf dem Kies-  
grubensee bei Ehingen (Donau)



Ein bedeutender Schriftsteller hat einmal bemerkt, nicht die Zeit vergehe, sondern wir vergehen...

Und so räumte ich vor längerer Zeit im elterlichen Keller und fand das Boot wieder – verstaubt, unvollständig und leicht beschädigt, doch die Substanz war in Ordnung. Der alte Monoperm Super lief mit einer Taschenlampenbatterie ohne weiteres an. Ich habe mich seit langer Zeit auf den Bau von Live Steam Dampfschiffsmodellen nach Plänen spezialisiert. Jetzt, mit dem etwas armselig erscheinenden Boot in den Händen, entstand sogleich der Gedanke, das einfache, aber in der Familiengeschichte doch wichtige Schiffelein wieder herzurichten. Durch seine geringe Größe und dem relativ guten Zustand erschien der Aufwand moderat.

## Der Aufbau

Sollte der Originalzustand von 1960 angestrebt werden, oder ein histori-

sches Funktionsmodell mit optischen und technischen Verbesserungen entstehen? Die zweite Option schien erstrebenswerter. Nach einer gründlichen Reinigung konnten Umfang sowie Art und Weise der Arbeiten ermessen werden. Der alte Monoperm Super war erhaltenswert, sollte jedoch eine moderne Fahrtregelung bekommen. Die Kajüte aus Balsaholz war ursprünglich nur mit farblosem Lack gestrichen worden.

Im Mai 1961 auf dem Silbersee bei Brühl



Ihre Seitenwände könnten mit Mahagonifurnier aufgewertet werden, ebenso das Deck mit schmalen Mahagonileisten. Da der angenommene Maßstab etwa bei 1:25 lag, wären 40 mm hohe Relingstützen mit Handläufen aus Messing die richtige Wahl für die neue Reling. Praktisch kein Holzteil müsste damit zu ersetzen sein. Die Untersuchung ergab auch den an für sich erstaunlichen Befund, dass sich nach über 60 Jahren das Balsaholz in einwandfreiem Zustand befand.

Begonnen wurde mit der Kajüte. Nach Entfernen der Bullaugen, konnten die Farbschichten abgeschliffen werden. Genau zugeschnittene Teile des Mahagonifurniers wurden aufgebügelt. Die seitlichen Fenster wurden großflächig ausgeschnitten und mit Leisten wieder in drei Fenster unterteilt, den vorderen Teil mit den Stirnfenstern baute ich aus Mahagoni neu. Die Seitenwände erhielten eine Spritzlackierung mit Klarlack aus dem KFZ-Bereich. Das Dach und der stromlinienförmige Kamin aus Polystyrol wurden in einem weißgrauen Farbton mit dem Pinsel lackiert. Auch das Polystyrol war vollkommen in Ordnung, keinerlei Sprödigkeit oder Neigung zu Bruch. Später ist auch das achtere Dach mit Mahagonileisten belegt worden. Ein offener Ruderstand mit Kompass macht das Modell anziehender und interessanter. Die schwarze, leicht trauerartige Farbe der Bullaugen (neben der weißen Lackierung der Kajüte eine missglückte Zutat aus meinen ausgehenden Kindertagen) wurde entfernt, sie konnten danach poliert und wieder eingebaut werden. Bereits nach einer guten Woche waren die Restaurationsarbeiten am Aufbau abgeschlossen.

Die Thomas nach der Reinigung





Zustand von Deck und Kajüte vor der Restaurierung



Der alte Monoperm Super sollte auch weiterhin seinen Dienst verrichten

Etwas aufwendiger gestalteten sich die Arbeiten am Rumpf. Er ist in einer kombinierten Spant- und Schichtbauweise aufgebaut und zog seinerzeit immer etwas Wasser, das sich in der Bilge sammelte. Beim Abschleifen entstand viel Staub, hier und da musste gespachtelt werden. Danach erhielt das Kasko innen und außen einen

zweifachen Anstrich mit Voss G 4 Einkomponentenharz. Das Harz ist für die Versiegelung originaler Yachten entwickelt worden, zieht tief in das Balsa ein, härtet es und macht es absolut wasserdicht. Bei fast allen meinen Dampfschiffen habe ich dieses Material mit Erfolg angewendet, ein weiterer Überzug mit Glastmatten und GFK erwies sich stets als unnötig. Die weiteren Schleifarbeiten erspare ich Ihnen, sie kennt ohnehin jeder Schiffsmodellbauer.

Das Unterwasserschiff erhielt drei Lagen roten Kunstharzlack, darüber kam eine weiße Spritzlackierung. Die Maserung des originalen Balsadecks gab mit der vergilbten farblosen Lackierung nicht viel her. Auch gab es im Deck un-

schöne Bohrungen, um Schalter aufzunehmen. Deshalb wurde das Deck von mir mit 4x1-mm-Mahagonileisten belegt, auch die Scheuerleisten aus Kiefernholz habe ich ersetzt. Der Kajütaufbau lag mehrere Millimeter außermittig. Dies konnte leicht durch Versetzen der Leisten, die das Süll bildeten, korrigiert werden. Auch das Mahagonideck wurde mehrere Male mit G 4 behandelt und erhielt dadurch einen schönen, tiefen Glanz bei großer Oberflächenhärte. Das Modell wirkte nun fast neu, doch durch den Mangel an Details noch etwas nüchtern und langweilig. Das änderte sich durch den erwähnten achteren Ruderstand und besonders mit der neuen Messingreling, die im



Das Innenleben des Modells



Entfernen der Lackierung



Vor dem Aufbringen des Furniers



Alte Aufdrucke kommen zum Vorschein



Furnier wurde aufgebügelt, die Fensterteilung wiederhergestellt



Abschleifen der Rumpflackierung



Der Rumpf wurde innen mit G 4 versiegelt, ebenso die Decksplanken



Der Unterwasseranstrich ist aufgebracht



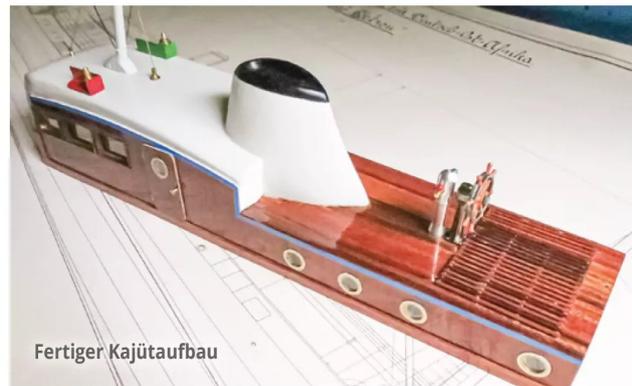
Das Vorderdeck – mit Mahagonileisten erneuert

Gegensatz zu früher auch das Vorschiff einschließt. Jeder erfahrene Schiffmodellbauer wird auf eine gewisse Logik beim Aufbau der Details achten. So erinnere ich mich, dass das bereits in der ersten Zeit verloren gegangene Bei-boot an den beiden Davits direkt über dem seitlichen Deck neben der Kajüte hing. Übertragen auf das originale Schiff wäre es so gut wie unmöglich gewesen, daran vorbeizukommen. Auch hätte man bei dieser Anordnung große Schwierigkeiten gehabt, das Boot ins Wasser zu bringen. Es erschien sinnvoller, die Davits mit dem Boot am Heck anzubringen. Das gleiche galt auch für die nun auf dem Dach befestigten Positionslampen. Der Mast wurde hingegen an der ursprünglichen Stelle angebracht. Anker und Winde habe ich bislang nicht installiert, sie müssten in Ausführung und Maßstab genau zum Modell passen.

## Der Antrieb

Das Innere des Rumpfes blieb vollständig unverändert. Motor, Stevenrohr, Messingschraube und 3-mm-Welle wurden weiterverwendet, desgleichen die sehr einfache Kupplung aus einem Stück Silikonschlauch. Stevenrohr und Welle sind stark geneigt. Damit war zu erwarten, dass der Druck der Schraube sich auf die Schwimmage des Rumpfes auswirken könnte. Ein größeres Ruderblatt sollte die Wendigkeit steigern. Die seinerzeitige alte Einkanal Tipp-Fernsteuerung hatte sich ja nicht dosieren lassen, der volle Ruderausschlag lag jedes Mal an und nur durch die Dauer der Impulse war eine gewisse Regelung möglich.

Nach über 60 Jahren ist es schwer, sich an jede Einzelheit zu erinnern, doch ursprünglich war das Boot mit einem schweren 6-Volt-Bleiakku gefahren,



Fertiger Kajütaufbau

später mit 4,5-Volt-Flachbatterien für Taschenlampen. Das Tempo hatte ich als „moderat“ in Erinnerung. Wie würde sich der immerhin 7,4 Volt liefernde, sehr kleine und leichte 1.600-mAh-LiPo-Akku auswirken? Beim Warentest überraschte der geringe Tiefgang und eine gewisse Hecklastigkeit. Der Schub war hingegen gewaltig und ließ eine rasche Fahrt erwarten. Zunächst war eine alte Futaba 2-Kanal-Anlage vorgesehen, doch die Störungen durch den Motor bei höheren Drehzahlen waren nicht in



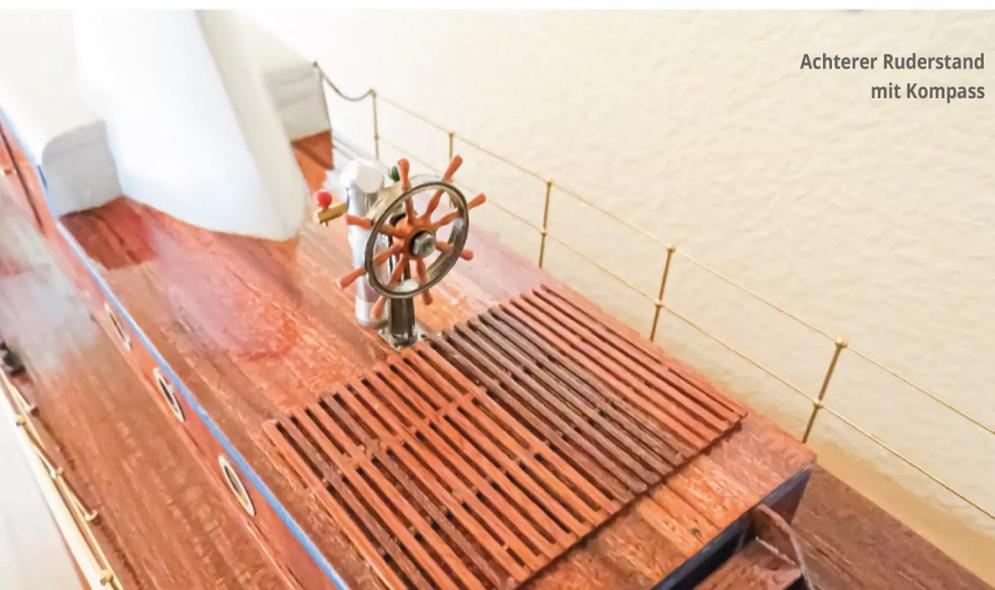
Vorderdeck mit neuer Reling



Alter Monoperm mit neuem Fahrtregler und Akku



Das nach 62 Jahren restaurierte Modell. Auch ein neuer Ständer wurde gebaut



Achterer Ruderstand mit Kompass



Nach 56 Jahren wieder auf dem Wasser

### Technische Daten der *Seestern*

Im Handel:	ab ca. 1957 - unbekannt
Länge:	835 mm
Breite:	180 mm
Verdrängung:	1.670 g
Notwendiger Tiefgang:	ca. 75 mm
Antrieb:	Monoperm Super, 3-mm-Welle mit 45-mm-Vierblattschraube, LiPo-Akku mit 7,4 Volt und 1.600 mAh

den Griff zu bekommen. Eine neuere CX 2,4 GHT DSA-Anlage erwies sich als vollkommen immun gegenüber den vom Motor ausgehenden Impulsen.

### Neue Fahrt nach fast 60 Jahren

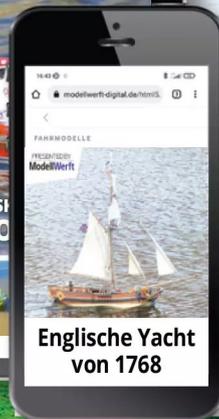
Vorbereitungen der Fahrten mit dampfgetriebenen Modellen gleichen oft kleineren Expeditionen. Dies war nun vollkommen anders: Das nur 1,6 kg verdrängende Modell ließ sich bequem mit einer Hand zum See tragen. Einsatz ins Wasser, Schalter auf „On“, ein kurzes Piepsen und los ging die rasende Fahrt. „Rasende Fahrt“ ist ein wenig euphemistisch ausgedrückt, doch das Boot ist spürbar leichter als in früheren Zeiten – 1,5 bis 1,7 m/sec wurden sicher erreicht. Nach der (freilich oft trügerischen) Erinnerung, fährt die *MS Thomas* damit wesentlich schneller als vor 60 Jahren. Das Modell zeigte ein schönes Wellenbild und lag dabei sehr stabil im Wasser. Sehr enge Wendungen ließen sich ebenfalls fahren. Nach 10 Minuten ein Stopp – dem Monoperm war es spürbar warm geworden, wenn auch noch im erlaubten Bereich. Die primitive Motorkupplung erwies sich als vollständig ausreichend. Nach einer halben Stunde ist die gelungene und unerwartet schnelle Probefahrt erfolgreich abgeschlossen worden. Da auch einige Minuten mit voller Kraft gefahren wurde, war der Motor zwar noch anfassbar, aber doch recht warm. Vielleicht nimmt sich in 62 Jahren wieder einmal jemand des Modells an und restauriert es? Sollten Sie nähere Informationen über die *Seestern* haben, so wäre ich sehr froh über einen Kontakt und lassen Sie mich wissen, was Ihnen über den Bausatz und das Modell bekannt ist. Meine E-Mail-Adresse lautet: [tomhil@gmx.net](mailto:tomhil@gmx.net)

# ENTSPANNT AUF KURS BLEIBEN

Jeden Monat  
**kostenloser**  
Downloadplan



Diesen Monat:  
**Frachtsegler**  
»Eiderschnigge«



## PRÄMIE DES MONATS\*

### Sammel-CD: Graue Flotte & U-Boote

Wie vielfältig das Thema Marinemodelle ist und wie schnell die technische Entwicklung in diesem Bereich voranschritt, sehen Sie in mehreren Ausgaben der MODELLWERFT-Spezial auf dieser CD.



**Jetzt bestellen!**

☎ 07221 - 5087-22

🌐 [www.shop.vth.de](http://www.shop.vth.de)

📠 07221 - 5087-33

✉ [service@vth.de](mailto:service@vth.de)

✉ Bertha-Benz-Str. 7

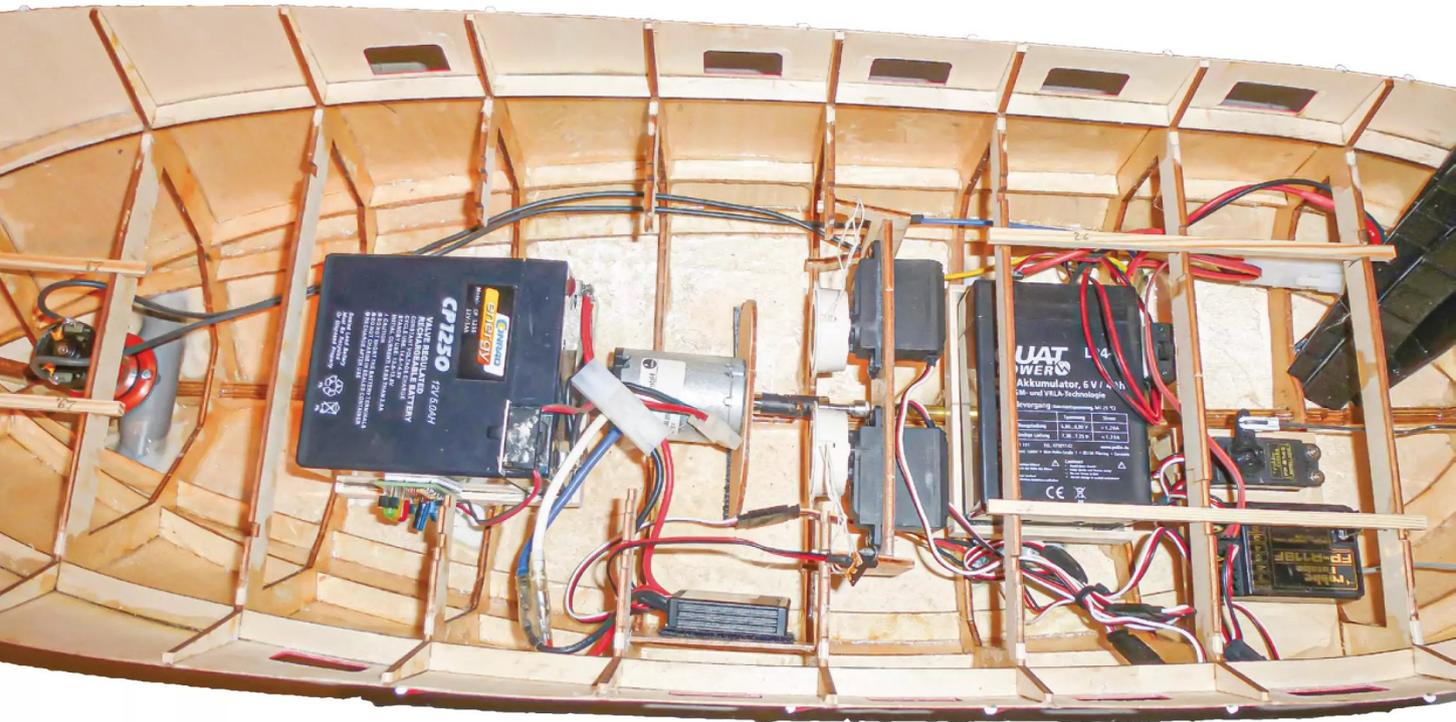
D-76532 Baden-Baden

📘 Seebären

📷 @modellwerft\_seebaeren



\* Gültig bis 18.07.2023



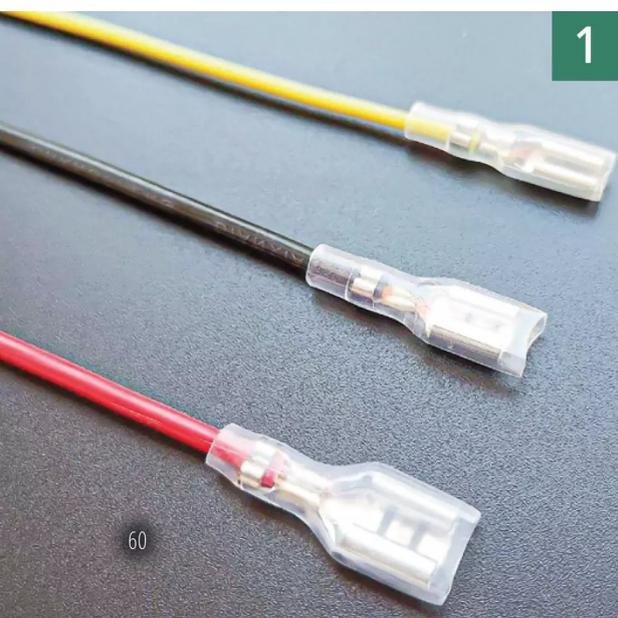
# Guter Kontakt

▲ So soll es sein:  
Eine übersichtliche und  
aufgeräumte Verkabelung  
im Schiffsmodell.  
Foto: Jürgen Behrendt

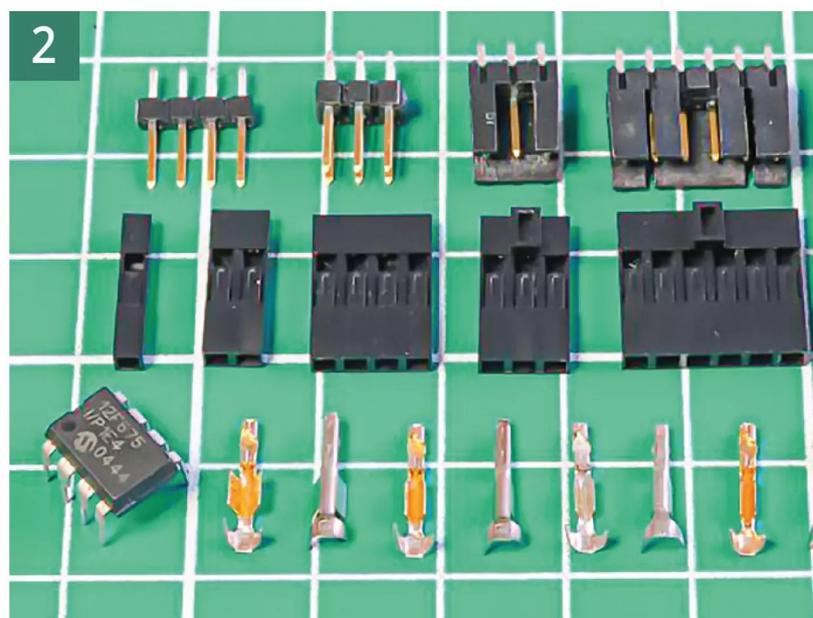
## Crimpen von Servosteckern

Aufgrund der zunehmenden Anzahl von Funktionen, die in unseren Modellen realisiert werden können, erfordert deren Verbindung immer mehr Platz. Darüber hinaus ist es eine zeitaufwändige und manchmal frustrierende Aufgabe, die Ursache von Störungen zu finden und sie in einem Wirrwarr von Drähten zu beheben. Werden die Drähte zusätzlich gelötet, wird es noch schwieriger, da man mit dem Lötkolben an diese herankommen muss. Um dies zu verhindern, lautet das erste Gebot: „Du sollst einen guten Plan der Elektroinstallation machen“.

Dieser muss den Anschluss der verwendeten Module und die Verkabelung, vorzugsweise in Farbe, angeben. Aber das ist noch nicht alles. Aus Platz- und Übersichtlichkeitsgründen ist es notwendig, die Drähte so kurz wie möglich zu halten und systematisch im Modell zu verlegen. Besonders bei langen Modellen empfiehlt sich daher die Verwendung eines Flachbandkabels. Jetzt sind Servos und Fahrtregler bereits mit einem 3-adrigen Flachbandkabel mit Steckern ausgestattet und ohne die nötige Lötferhörung



1



2



ist das Kürzen nicht einfach – schon gar nicht für Modellbau-Anfänger. Einfacher und wesentlich besser ist die Variante, Kabel zu kürzen und anschließend mit neuen Steckverbindern zu versehen. Standardmäßig sind das die von Servos bekannten JR-Stecker, die ein Raster von 2,54 mm haben. Bei wenig Platz gibt es aber auch Steckverbinder mit einem Raster von 1,25 mm. Diese lassen sich mit den richtigen Materialien und Werkzeugen auch in der Verkabelung verwenden.

## Herstellen eines Servokabels mit Servostecker

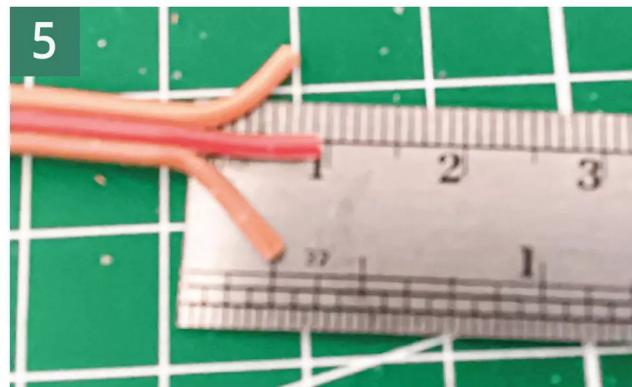
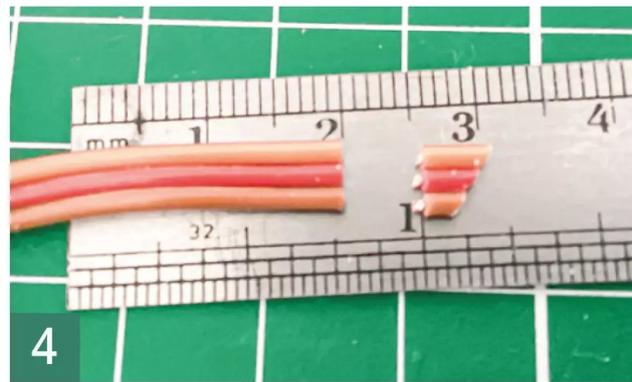
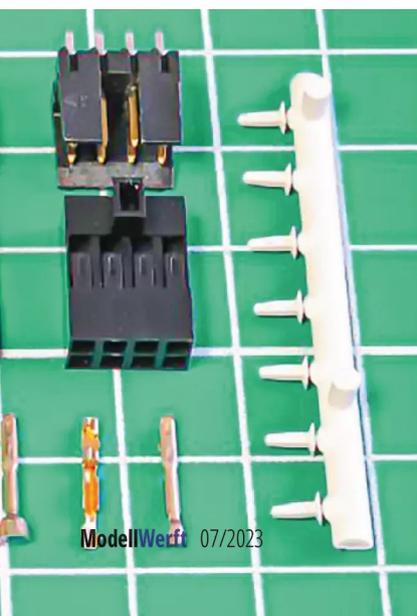
Servostecker verwenden sogenannte Crimpstecker. Der Stecker wird an den Draht geklemmt, nicht gelötet. Sie sind weit verbreitet, beispielsweise in der Automobilverkabelung, und je nach Drahtgröße und Anwendung

in verschiedenen Größen und Ausführungen erhältlich (Abb. 1). In Modellen eignet sich diese Version für den Anschluss von Komponenten mit höheren Strömen, wie z.B. Akkus oder Motoren. In diesem Artikel konzentrieren wir uns auf den Anschluss von Elektronik, wobei der maximale Strom ungefähr 1,0 A beträgt. Hier kommen sogenannte „Dupont-Stecker“ zum Einsatz, die für Drähte mit einem Querschnitt von bis zu 1,7 mm<sup>2</sup> geeignet sind (Abb. 2).

Verwenden Sie flexible Litzen mit einem Querschnitt von 0,14 oder 0,2 mm<sup>2</sup>. Achten Sie beim Verlegen von losen Kabeln darauf, genügend Farben zu Hause zu haben, das vereinfacht die Kennzeichnung. Wir werden hier den Anschluss eines Servokabels an einen „Dupont-Stecker“ beschreiben. Ein Servokabel ist ein Flachbandkabel mit drei Adern von meist 0,14 mm<sup>2</sup>. Das Anschließen an den Stecker ist dabei etwas schwieriger als das Anschließen eines losen Drahtes, aber anschließend ist es nicht mehr so schwierig die Kabel zu verbinden.

Zur Herstellung eines Servokabels mit Stecker werden folgende Materialien und Werkzeuge benötigt (Abb. 3):

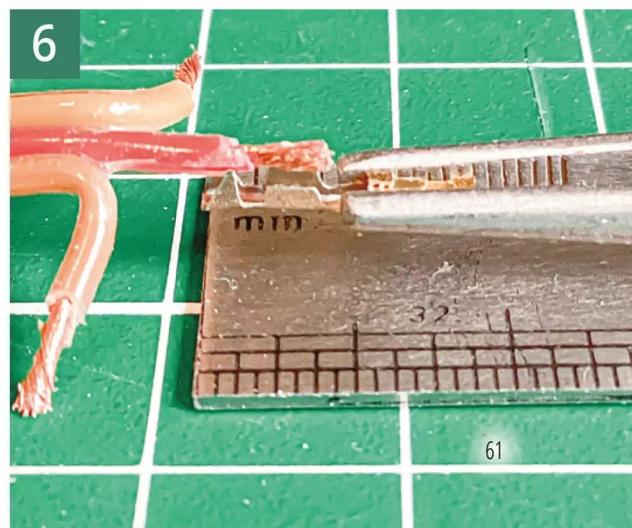
- Servokabel. Dies kann als Meterware erworben werden
- Servostecker Typ JR (Rastermaß 2,54 mm)
- Schneidezange zum Kürzen des Servokabels
- Abisolierzange zum Abisolieren des Servokabels
- Crimpzange für JR-Stecker

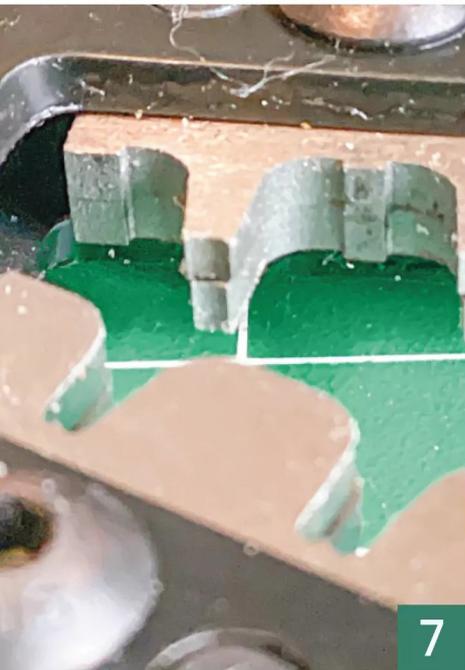


Hinweis: Im Artikel wird das Wort „Stecker“ sowohl für den Steckerstift als auch für den Stecker verwendet, der die Stifte enthält. Im Zusammenhang wird klar, worum es geht.

## So geht's

Beginnen Sie damit, das Kabel gerade zu schneiden und zu teilen (Abb. 4 und 5). Wir spalten die Litzen nicht länger als 1 cm auf. Am Anfang ist es schwierig, mit diesen kurzen Längen zu arbeiten, aber schließlich sorgt die kürzeste Länge für einen guten Überblick im Modell und die Wahrscheinlichkeit von Fehlfunktionen ist geringer. Anschließend werden die drei Adern auf einer Länge





7



8

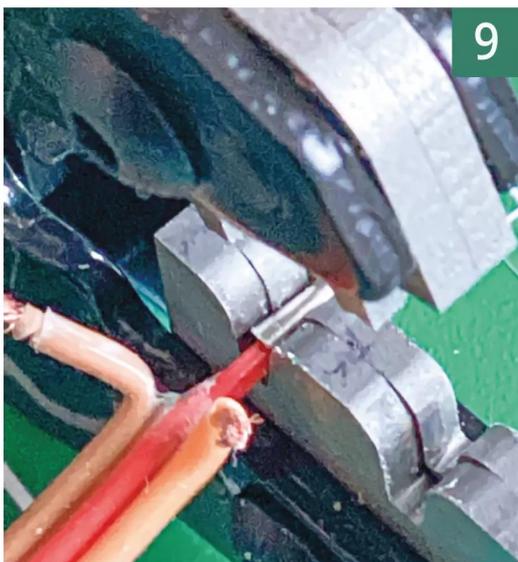
der Backen der Zange: Der breite Teil dient zum Crimpen der Isolierung, der schmale Teil zum Crimpen der Ader. Der Verbinder wird in die Backen der Zange eingesetzt. Wenn Sie die Zange ein paar Klicks zusammendrücken, bis die andere Backe gerade noch den Stecker berührt, wird sie leicht gespannt und fällt somit nicht aus dem Crimpwerkzeug und der Draht kann eingeführt werden. Achten Sie auf die richtige Position: Der breite und schmale Teil der Zange müssen den gesamten Stecker erreichen. Abbildung 8 zeigt das Detail der falschen Position des Steckers.

Der Draht wird in den Stecker eingeführt, danach wird die Zange vollständig geschlossen (Abb. 9). Hinweis: Beachten Sie die falsche Position des Stifts in den Backen der Zange in diesem Bild. Nach Erreichen der Endposition löst sich die Zange und der Draht wird an den Stecker gecrimpt.

Beim Crimpen beginne ich mit der mittleren Position, die jetzt noch am einfachsten zu erreichen ist. Denn wenn die äußeren Stifte angebracht sind, ist dies beim kurzen Split viel schwieriger. Abbildung 10 zeigt das Ergebnis eines falsch gecrimpten Steckers. Hier war die abisolierte Länge mit 4 mm zu groß. Dies führte zu dem überschüssigen Teil in der Mitte. Durch die falsche Position in den Backen der Crimpzange wurde ein Teil des Steckers nicht gecrimpt, er ragte zu weit heraus.

Dann wurden die beiden äußeren Drähte an den Stecker gecrimpt (Abb. 11). Wir sehen folgendes Ergebnis:

- Braun ist gut gecrimpt
- Rot wurde falsch gecrimpt und die Isolierung wurde zu weit abisoliert
- Orange ist falsch gecrimpt: Der Stecker hat sich zu weit herausgezogen



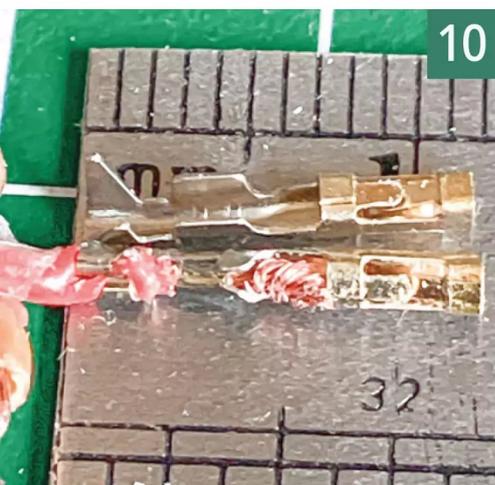
9

von 3 mm abisoliert. Diese Länge ist optimal für eine gute Verbindung zum Pin des Steckers. Abbildung 6 zeigt, wie weit der abisolierte Teil im Stecker eingesetzt ist.

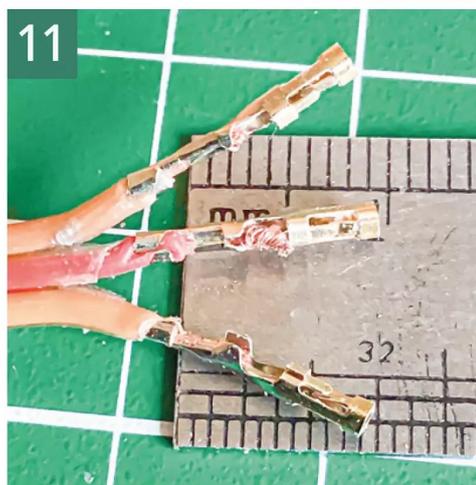
Dann kommt der wichtigste Arbeitsschritt: das Crimpen. Es sind zwei Verbindungen herzustellen:

1. Die elektrische Verbindung des Kerns mit dem Steckerstift
2. Crimpen des Kabelmantels

Dafür gibt es auf dem Markt ein spezielles Crimpwerkzeug, das diese Arbeitsgänge in einem Schritt erledigt. In Abbildung 7 werden die Backen des Crimpwerkzeugs gezeigt – mitsamt dem abgestuften Abschnitt für diesen Vorgang. Beachten Sie den Dickenunterschied

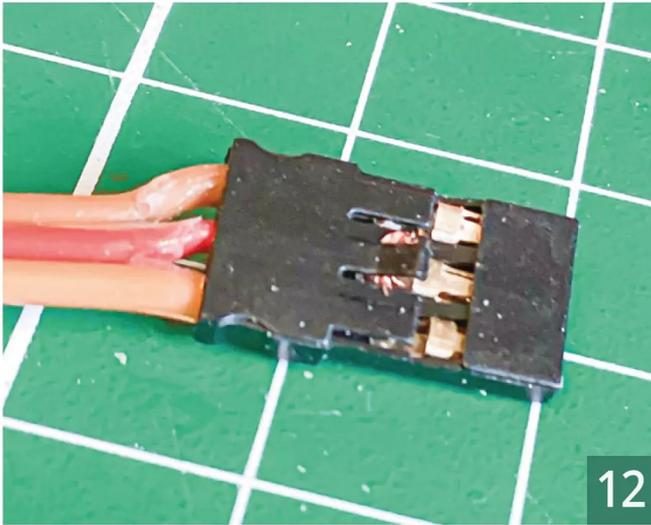


10

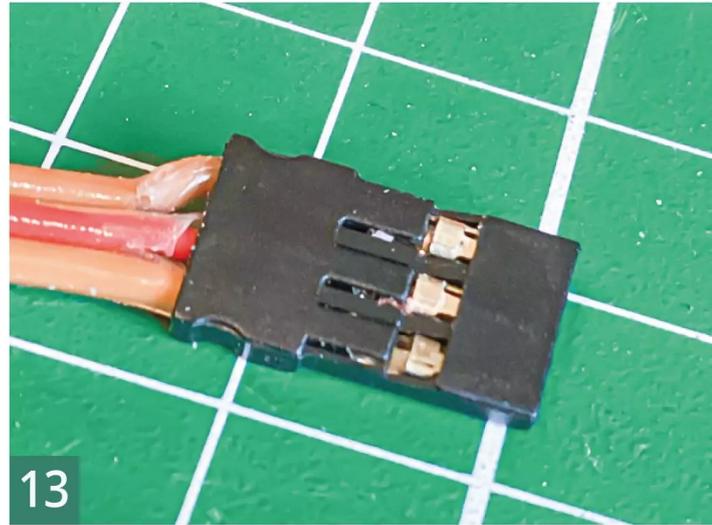


11

Um zu sehen, ob und wie sich beim Stecker die falsche Crimpung auswirkt, werden die Stifte in das Gehäuse eingeführt (Abb. 12). Die Stifte werden in das Gehäuse geschoben, bis man ein leichtes Klicken hört. Beim roten Draht war dies nicht der Fall: Der Stift war nicht verriegelt und konnte somit wieder herausgezogen werden. Der überschüssige Kupferdraht führte zu einem Fehler beim Einrasten, da die schwarze Zunge nicht einspringen konnte. Wenn das Crimpen korrekt durchgeführt wurde, sollte der Stecker wie in Abbildung 13 aussehen.



12



13

Aufgrund der kurzen Aufspaltung des dreiadrigen Kabels ist es anfangs etwas schwieriger, die Stecker in einem Durchgang in die richtige Position zu schieben.

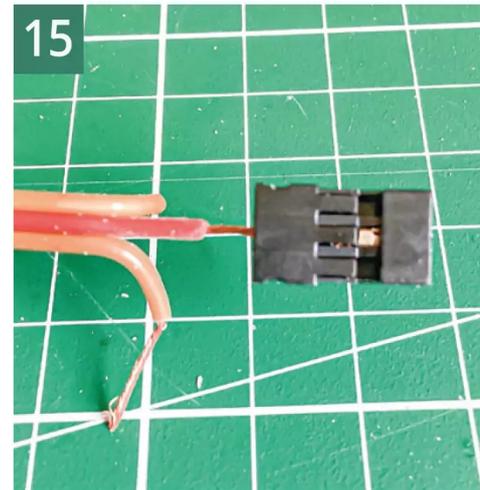
Zu lange abisolierte Adern können zwar in den Stift gecrimpt werden, ragen sie aber aus dem Gehäuse heraus, besteht die Gefahr eines Kurzschlusses (Abb. 14 und 15).

Das Servokabel wird mit einem Anschluss (Stecker) auf der anderen Seite abgeschlossen. In diesem Fall ist es ein kurzes Kabel (5 cm lang), um die Nützlichkeit des kurzen Aufspaltens zu zeigen. Auch bei dieser kurzen Länge bleibt das Kabel ein Flachbandkabel (Abb. 16).

Hier wurde der orangefarbene Stecker nicht richtig gecrimpt (Isolierung nicht fixiert) und die Zugentlastung an der roten Ader hat nicht so gut geklappt. Letzteres kann noch korrigiert werden, bevor die Stifte in das Steckergehäuse geschoben werden. Achten Sie beim Einsetzen der Stifte darauf, dass diese im Gehäuse (Abb. 17) einrasten. Sie



14



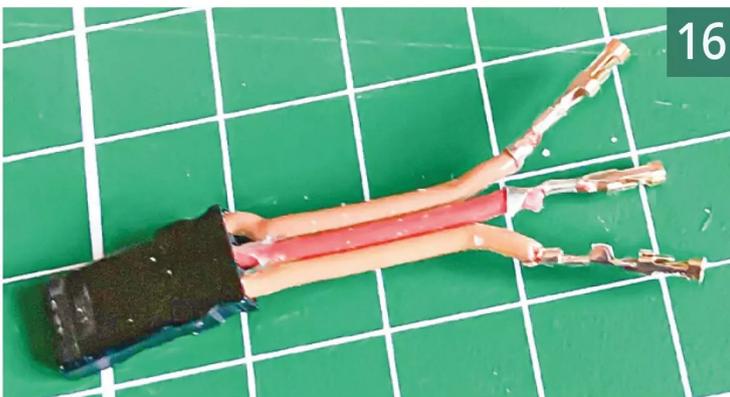
15

können dieses Steckergehäuse auf zwei Arten anschließen. Achten Sie deshalb darauf, dass Signalleitung und Minus nicht vertauscht werden.

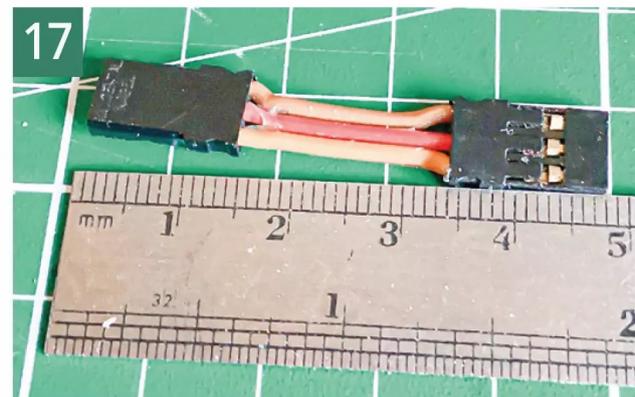
### Zum Abschluss

Das Anschließen der Elektronik bei Modellen mit vielen Funktionen ist sicher-

lich nicht einfach. Das sorgfältige Lesen von Handbüchern und Diagrammen führt zu mehr und mehr Erfahrung damit. Kombiniert mit sorgfältiger Verkabelung und regelmäßigem Testen der Installation führt dies zu einem zuverlässig funktionierenden Modell und damit zu Spaß. Dazu soll dieser Artikel beitragen.



16



17

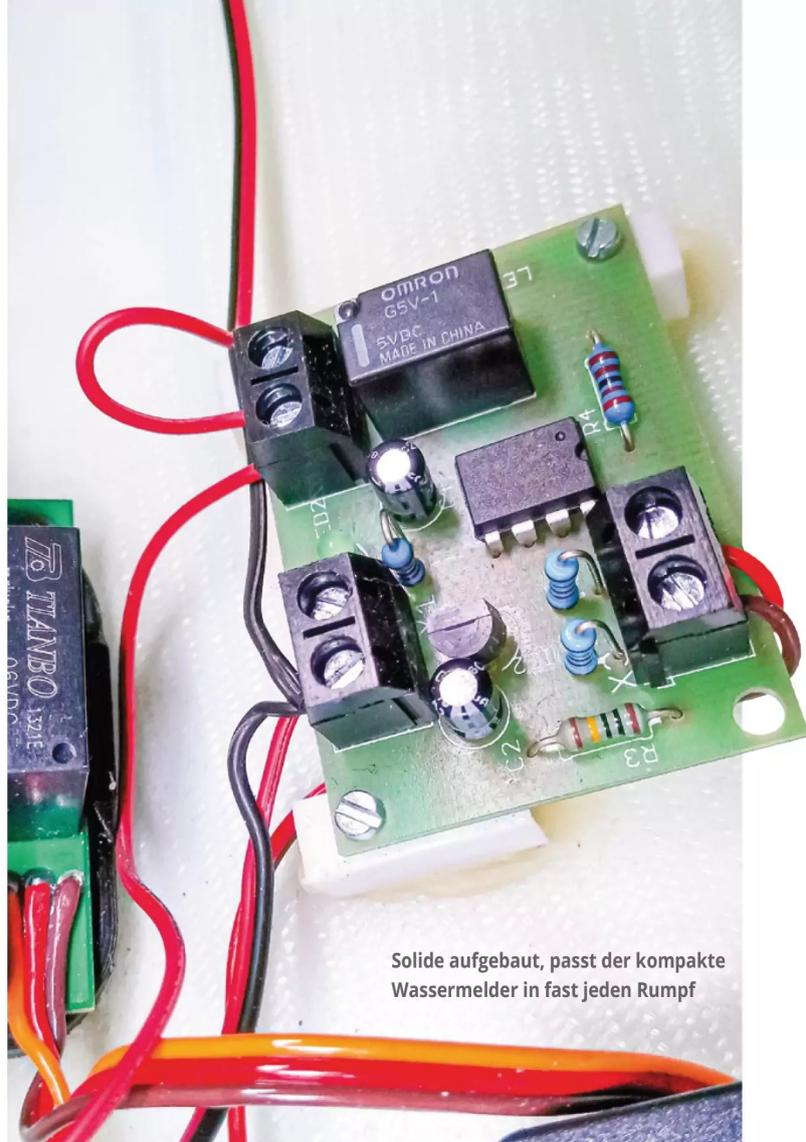
# SAFETY FIRST

## Wassermelder für Schiffsmodelle

Wer hat es nicht selbst schon einmal erlebt? Ohne es zu merken, ist auf einmal Wasser im Boot. Die Gründe dafür sind vielfältig. Eine Dichtung wird „alt“, ein Borddurchlass undicht oder es war einfach die letzte Welle, die man mitgenommen hat.



Der Graupner JR-Stecker wird mit Uhu Patafix im Kiel fixiert, sodass er direkt auslöst, wenn nur kleinste Mengen Wasser eindringen



Solide aufgebaut, passt der kompakte Wassermelder in fast jeden Rumpf

Nicht immer lässt sich ein Wassereinbruch am veränderten Fahrverhalten des Schiffes festmachen, gerade bei großen Modellen. Auch ist es nicht immer einfach, den ganzen Aufbau eines Schiffes abzunehmen, nur um einmal kurz nachzusehen, ob vielleicht Wasser eingedrungen ist. Hier hilft ein sogenannter Wassermelder. Es gab bislang immer mal

wieder welche am Markt, aber sie verschwanden meist irgendwann. Nicht so bei Norbert Brüggens. In seinem Onlineshop [www.tauchrobotershop.de](http://www.tauchrobotershop.de) vertreibt er seit vielen Jahren alles, was der U-Boot-Modellbauer begehrt. Einige Dinge, wie eben der Wassereinbruchsmelder, können aber auch bestens für Überwassermodelle genutzt werden. Die Inbetriebnahme ist denkbar einfach. Ein abge-

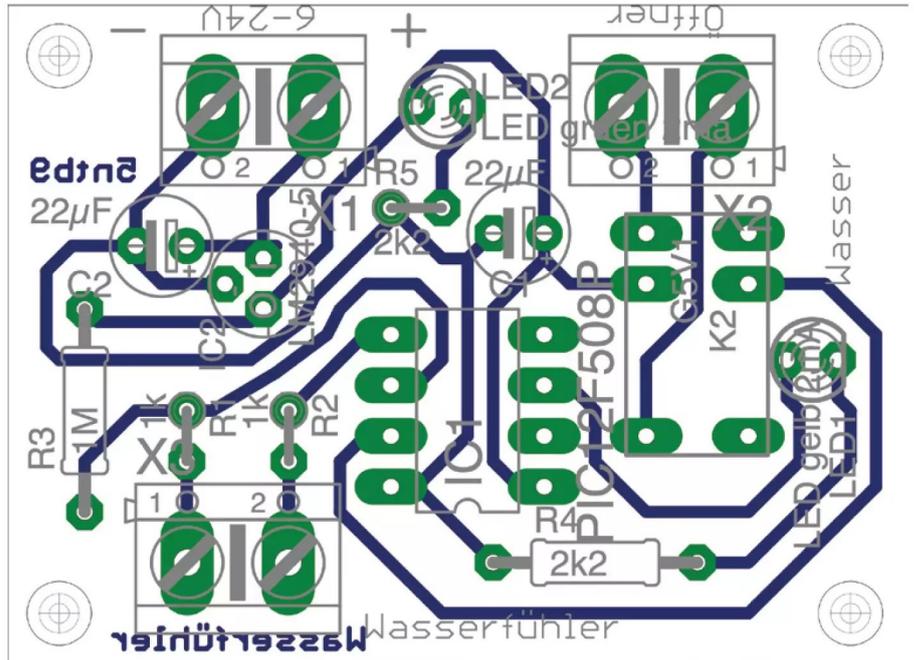


**ALARM!**  
Es ist Wasser im Rumpf und eine rote LED fängt direkt an zu leuchten. Zeit, das Schiff aus dem Wasser zu holen

knipstes Servokabel wird per Schraubklemme mit der Platine verbunden. Der Servostecker am anderen Ende des Kabels wird im Kiel verlegt. Kommt dieser nun mit Wasser in Kontakt, schaltet das Modul. Hier kann dann z.B. eine Leuchtdiode oder eine Pumpe angeschlossen werden, die im Fall der Fälle umgehend in Betrieb geht und dem Kapitän direkt anzeigt, dass sich Wasser im Schiff befindet. Da der Wassermelder mit 6-24 Volt ein weites Spannungsspektrum abdeckt, kann er an fast jeden Fahrakku direkt angeschlossen werden. Der Wassermelder ist im Moment nicht im Onlineshop gelistet, kann aber direkt bei Norbert Brüggens bestellt werden unter mail@modelluboot.de

**Info & Bezug**

Modell-Uboot-Spezialitäten  
 Norbert Brüggens  
 Tel.: 02161 481851  
 Internet: www.modelluboot.de



Der Schaltplan von Norbert Brüggens Wassermelder

Anzeige

VTH-SHOP

Diese und viele weitere tolle Produkte finden Sie in unserem VTH-Shop: wie z.B. Zeitschriften, Bücher, DVDs, Baupläne, Zubehör

shop.vth.de  
 07221 - 5087-22  
 service@vth.de



**Chronik des Schiffpropellers: 1985-2020 (DVD)**

ArtNr: 6201290 • Preis: 59,00 €  
 für Abonnenten: **49,00 €**

Im Jahr 1985 wurde der Schiffpropeller für den Schiffsmodellbau auf dem Zeitschriftenmarkt etabliert. Seit den 1990er Jahren ergänzt der Schiffpropeller das Schiffsmodellbau-Segment des VTH neben der ModellWerft. Alle Ausgaben des Schiffpropellers finden Sie als lückenlose Sammlung in digitaler Form auf dieser DVD.

**MOZART Präzisionsmesser P2T**

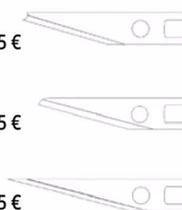
ArtNr: 6211886 • Preis: 9,95 €

- ergonomischer Griff für präzises Arbeiten
- schneller Klingenwechsel mit Rändelschraube
- inkl. 1 Klinge und Kunststoff-Kappe



**Ersatzklingen (je 10 St.)**

- universal**  
ArtNr: 6211887 • Preis: 6,95 €
- kurz**  
ArtNr: 6211888 • Preis: 6,95 €
- spitz**  
ArtNr: 6211889 • Preis: 6,95 €



**MOZART Präzisionsmesser P1T**

ArtNr: 6211885 • Preis: 12,95 €

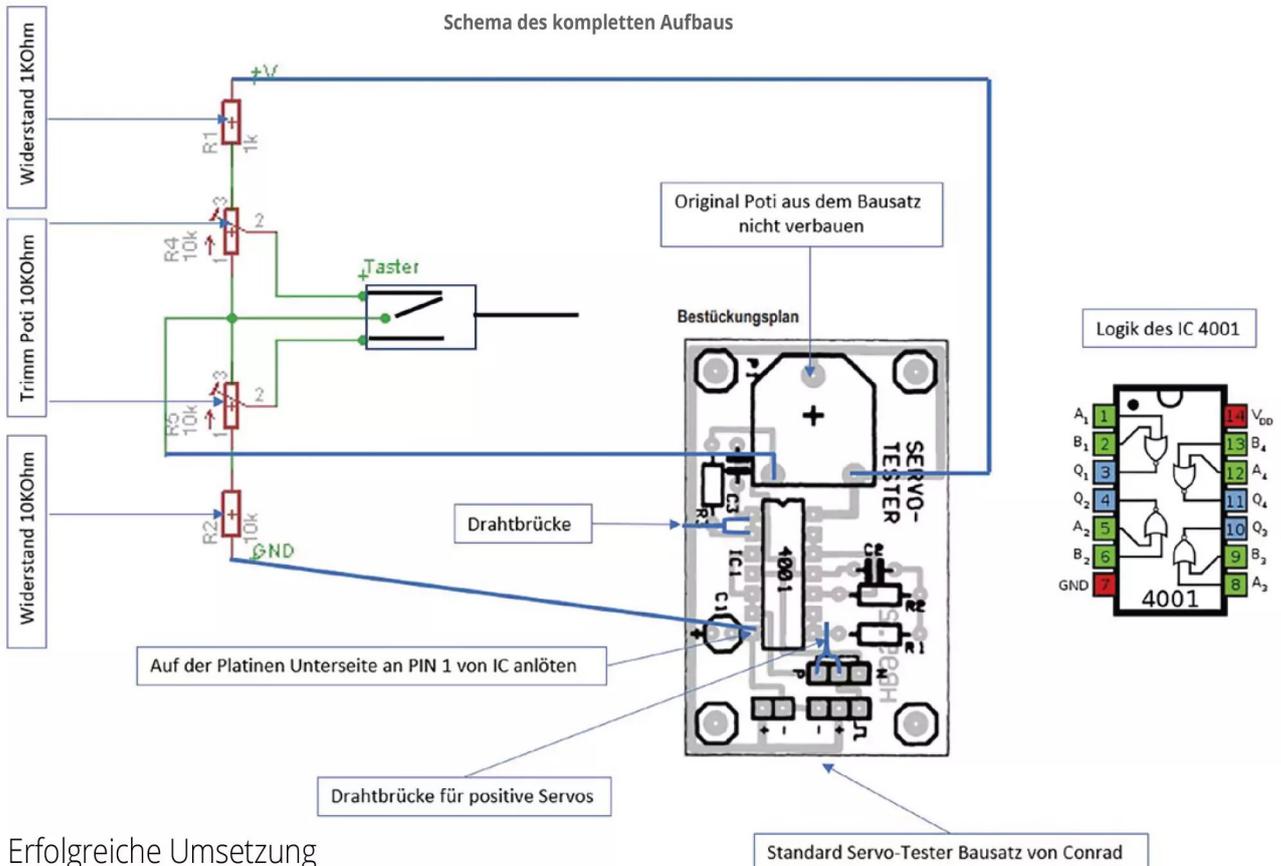
- verstärkter Griff für kraftvolles Arbeiten
- schneller Klingenwechsel mit Rändelschraube
- inkl. 1 Klinge und Kunststoff-Kappe



MOZART Klingen werden in aufwendigen Produktionsverfahren hergestellt und verlassen erst nach strengen Qualitätskontrollen das Haus. Als einer der weltweit führenden Klingen-Hersteller setzt MOZART dabei auf den Qualitätsstandort Deutschland. Modernste Technik und präzise Fertigung garantieren den weltweit geschätzten Standard: "100% Made in Solingen".



Schema des kompletten Aufbaus



## Erfolgreiche Umsetzung

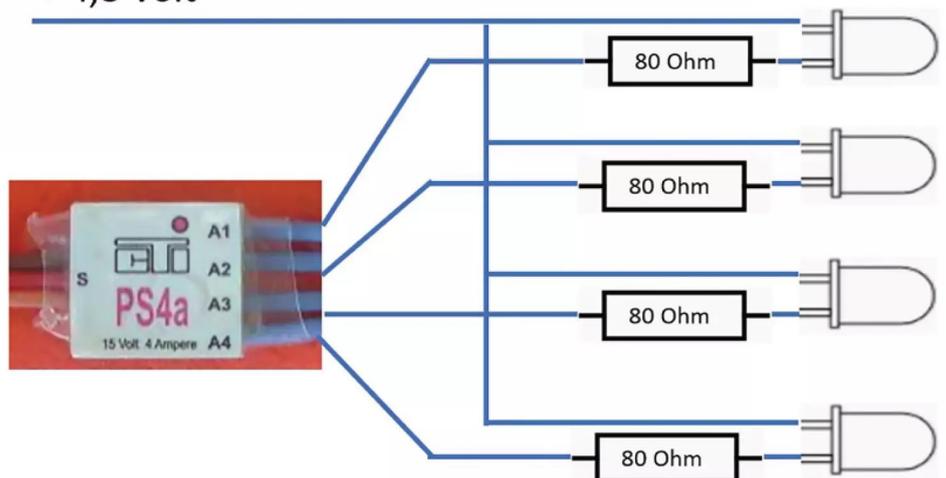
Da die Teile in einer kleinen Lochplatte geliefert wurden, konnte ich alles unproblematisch und sauber in das vorgesehene Gehäuse einbauen. Die Komponenten werden zunächst auf die Lochplatte gesetzt und mit dem Bausatz via isolierter Litze verbunden (siehe: Schema des kompletten Aufbaus). Wer noch Lust hat, kann gleichzeitig auf einer zweiten kleinen Lochplatte den Aufbau erstellen, sodass die Schaltmodule einfach in Betrieb genommen werden können. Ich habe hier einen Aufbau mit 4 LEDs erstellt, inklusive der Vorwiderstände für 4,8 Volt.

derstände für 4,8 Volt. So benötige ich neben dem Servo-Tester – à 4 AA-Akkus – keine weitere Spannungsquelle. Nun werden nach dem Funktionstest alle Komponenten inklusive der Stromquelle sauber in ein Gehäuse eingebaut

und schon hat man einen kompakten Helfer für die Modellbau-Werkstatt. Ich wünsche viel Spaß beim Nachbau. Unter [www.modellwerft.ch](http://www.modellwerft.ch) finden Sie zudem weitere Tipps und detaillierte Infos zu dem Thema.

Schema der Test-LED

+ 4,8 Volt



### Materialliste:

- 1 Stk. Conrad Servotester Bausatz
- 2 Stk. Kohleschicht Trimmer 10 kΩ
- 1 Stk. Kohleschichtwiderstand 1 kΩ 0,5 Watt
- 1 Stk. Kohleschichtwiderstand 10 kΩ 0,5 Watt
- 1 Stk. Kippschalter Ein/Aus/Ein tastend
- 1 Stk. Gehäuse für den Einbau der Komponenten

Kleinmaterial (Lochplatte, Lötzinn, Litze, Schrumpfschlauch, usw.)

Widerstände sind abhängig von der Spannung

# Eindrucksvolles Eintauchen

## Modellbau Live 2023 in Bad Bramstedt

Am 29. und 30. April war es endlich wieder soweit: Über 100 Modellbauer und weit mehr Besucher strömten in die kleine Stadt Bad Bramstedt in Schleswig-Holstein. Bei bestem Wetter luden De Modellshippers e.V. Neumünster ins Freibad Roland Oase zum großen Schaufahren ein.

Auf zwei große Schwimmbecken verteilten sich die rund 260 Schiffsmodele. Vom Passagierdampfer über verschiedene DGzRS-Einheiten bis hin zum U-Boot war alles vertreten, was das Schiffsmodellbauerherz höherschlagen lässt. Auch einige Dampfschiffkapitäne waren vor Ort und lieferten einen guten Eindruck davon, wie komplex so eine Schiffsdampfmaschine eigentlich ist.

### Wasserwunderwelt

Während meines Rundgangs am Hauptbecken fiel mir sofort ein Wikingerschiff ins Auge. Mit viel Liebe zum Detail hatte sein Kapitän neben einem kleinen Schraubenantrieb eine Mechanik verbaut, die es möglich machte, dass sich sämtliche Ruder in gleichem Takt bewegten. Ebenfalls sehenswert war die kleine Hafenanlage mit ihren Kränen, die am Beckenrand auf Containerschiffe wartete, um sie zu beladen. Im zweiten großen Becken ging es über und unter Wasser äußerst agil zu. Während ein Tragflächenboot der Kriegsmarine und die *Wuppertal* der DGzRS ihre Bahnen zogen, huschte unter Wasser ein perfekt gebautes und getrimmtes russisches Jagd-U-Boot wie ein schwarzer Schatten durch die Tiefe. U-Boote der Klasse 212A der Bundesmarine in verschiedenen Maßstäben und sogar einen ferngesteuerten Killerwal konnte man ebenfalls sichten. Auch Holger von Subwaterfilm war wieder mit von der Partie und setzte über und unter Was-

ser alles perfekt in Szene. Seine Videos können unter [www.subwaterfilm.de](http://www.subwaterfilm.de) abgerufen werden. Und auch Landratten kamen auf ihre Kosten. Die Interessengemeinschaft RC-Windhund war mit einer kleinen Auswahl an Ketten- und Radfahrzeugen angereist. Immer mal wieder führen die Windhunde mit ihren Panzern am Beckenrand entlang und führten den Besuchern die teils ausgefeilten Sonderfunktionen ihrer Modelle vor.

### Voller Erfolg

Für das leibliche Wohl aller Gäste war ein top organisiertes Catering vor Ort. Und für die kleinen Gäste gab es ausreichend Spielmöglichkeiten auf dem hauseigenen Spielplatz sowie eine Trampolinanlage. Das Ende des ersten Tages ließ nur ein Fazit zu: Bei der Modellbau Live 2023 handelte es sich um ein insgesamt perfekt organisiertes Event!

Besonders zu erwähnen ist auch, dass die Stadtverwaltung und die Stadtwerke Neumünster als Betreiber des Freibads, den Organisator nach besten Kräften unterstützten – was keine Selbstverständlichkeit ist. Das Event findet bereits seit über 10 Jahren statt, im Freibad Roland Oase ist man allerdings erst seit fünf Jahren heimisch. Durch Corona fiel die Modellbau Live zwischenzeitlich leider zwei Jahre aus, konnte aber bereits 2022 wieder durchstarten. Und die Vorfreude auf das Event im kommenden Jahr ist – nicht nur bei mir – bereits geweckt.



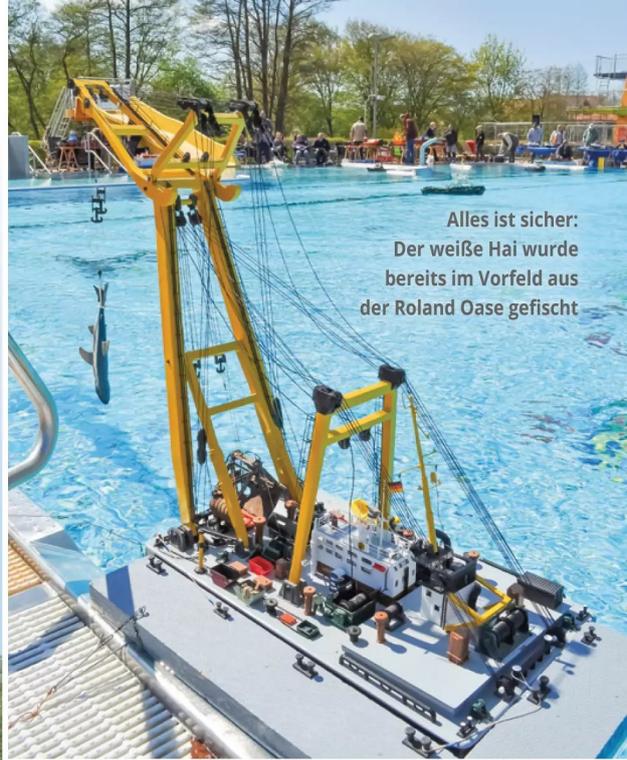
Der Schornstein qualmt. Nun geht es gleich auf große Fahrt

▼ Das Herz eines jeden Dampfschiffes. In Bad Bramstedt bekam man tolle Einblicke in die ausgefeilte Technik der Schiffsdampfmaschinen





Einheiten der DGzRS erfreuen sich seit jeher großer Beliebtheit und waren natürlich auch in Bad Bramstedt zahlreich vertreten



Alles ist sicher:  
Der weiße Hai wurde bereits im Vorfeld aus der Roland Oase gefischt



Für das Anlegen an den schwimmenden Verladehafen ist ein wenig Geschick gefordert



Für die besten Über- und Unterwasserfotos stieg Holger von Subwaterfilm ins kühle Nass



An Bord dieses Kreuzfahrtschiffes ist die Party bereits voll im Gange. Kein Wunder bei dem schönen Wetter



Kurze Pause, dann geht es für den SMC Kiel wieder aufs Wasser

## VTH-SHOP

Diese und viele weitere tolle Produkte finden Sie in unserem VTH-Shop:

 shop.vth.de

 07221 - 5087-22

 service@vth.de



### ModellWerft Highlights "Seenotretter"

ArtNr: 3000089 • Preis: 19,90 €

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

### Bohrerset HSS mit Handbohrer

ArtNr: 6212018 • Preis: 17,80 €

- Bohrer: HSS Qualität
- 40 Bohrer



## AFRIKA-DAMPFER UBENA

Konstruktion: Hartmut Brede

### Bauplan

ArtNr: 3204179

Preis: 59,95 €

Passagierdampfer der Deutschen Ost-Afrika-Linie (DOAL) von 1928 Maßstab 1:100.

Der Bauplan umfasst sechs Seiten A0 (Überlänge) im Maßstab 1:1 mit Gesamtansicht, Deckansichten, Spantenriss, Rumpfschnitten und vielen Details.



### ModellWerft Highlights "Schlepper & Arbeitsschiffe 3"

ArtNr: 3000107 • Preis: 24,90 €

Schlepper und Arbeitsschiffe fungieren seit jeher als Rückgrat von Logistik, Infrastruktur und Passagierverkehr auf Weltmeeren und Binnengewässern. Der Highlights Band 3, sammelt wie bereits Teil 1 und 2, die schönsten Modellnachbauten von Arbeitsschiffen, Hafen- und Hochseeschleppern aus den vergangenen ModellWerft-Jahrgängen.

### Holzbausatz Klebstoff-Ständer

ArtNr: 6211989 • Preis: 14,95 €

Dieser Klebstoff-Ständer bringt Ordnung in die Werkstatt. Endlich hat alles seinen Platz und ist mit einem Griff erreichbar.

Die Teile werden fein ausgelasert, aber noch in Brettchen von etwa 2x DIN A4 als Bausatz geliefert. Alle Bauteile sind verzahnt und greifen dadurch sinnvoll ineinander. Damit ist der Zusammenbau schnell erledigt und die Ordnung kann einziehen.



### Zugsäge Ryoba Restauro 125

ArtNr: 6211976 • Preis: 26,90 €

Die kompakte Japansäge mit zwei verschiedenen Zahnteilungen und ultradünnem Blatt ist die erste Wahl für feinste Schnitte in beengten Platzverhältnissen und dem bündigen Ablängen von Dübeln oder vorstehenden Holzteilen. Die Säge verfügt über einen Buchengriff. Biegsames Blatt mit ungeschränkter Zahnung.

## FACHBÜCHER

Bücher & Zeitschriften PORTOFREI  
(innerhalb von Deutschland)



Schiffe, U-Boote & Amphibienfahrzeuge im Maßstab 1:87 werden vorgestellt – nicht nur Fahrfunktionen, auch Sonderfunktionen.

ArtNr: 3102302  
Preis: 39,90 €

Einsteiger können von dem enormen Erfahrungsschatz des Autors profitieren und ihren Traum vom Modell eines Kriegsschiffs verwirklichen.



ArtNr: 3102265  
Preis: 29,80 €



Stefan Tulodziecki berichtet in diesem Buch von seinen Erfahrungen und Messungen und gibt dem Leser Tipps für den Bau und den Betrieb.

ArtNr: 3102284  
Preis: 34,90 €

Für den Einstieg in diese faszinierende Sparte des Modellbaus ist dieses Buch bestens geeignet. Also Regler auf und Volldampf voraus!



ArtNr: 3102290  
Preis: 36,90 €

## Bauplan Caribic

ArtNr: 3204041 • Preis: 79,99 €

Der Bergungsschlepper Caribic wurde von der Bremerhavener Schiffswerft Sieghold gebaut und Anfang 1978 von der Hamburger Bugsier Reederei und Bergungs-AG in Dienst gestellt. Das Schiff wurde weltweit für Bergungsaufgaben eingesetzt und lag außerhalb dieser Einsätze im Hafen von La Coruña in Spanien. Der Bauplan wurde im Maßstab 1:50 gezeichnet. In diesem Maßstab ergibt sich ein Modell mit 1.254 mm Länge, 260 mm Breite und 130 mm Tiefgang.



## Fix It! Metallklammer

50 mm (12 Stk.)

ArtNr: 6211987 • Preis: 12,80 €

50 mm

Fix It! Metallklammern für Modellbau und Hobby eignen sich hervorragend zum Fixieren von Bauteilen z.B. während des Klebens. Ein unverzichtbares Hilfsmittel beim Bau von Flugmodellen, Schiffen und anderen Modellen.



auch in 75 mm Breite

75 mm (6 Stk.)

ArtNr: 6211988 • Preis: 11,70 €

## Bauplan Danzig

ArtNr: 3204176 • Preis: 39,90 €

Der Hochseeschlepper Danzig war in den 1950er-Jahren auf der Station Cuxhaven unter anderem unentbehrlich für die Assistenz der großen Überseeliner. Auch in den Jahrbüchern der DGzRS tauchte sie in dieser Zeit regelmäßig bei Berichten zu Hilfeleistungen und Bergungen festgekommener Seeschiffe auf. Der Plan ist im Maßstab 1:50.



## KOSTENLOS



## Verlagsprogramm VTH2023

ArtNr: 6100000 • Preis: 0 €

Oder auch als Download verfügbar:



ArtNr: 6100000 • Preis: 0 €

Ein Muss für jeden Modellbauer! Ob Zeitschriften, Bücher, CDs, DVDs, Baupläne, Frästeile oder Zubehör für die Werkstatt – auf über 50 Seiten finden Sie alles rund um das Thema Modellbau. Außerdem finden Sie bei uns auch Bücher aus dem Siebel-Verlag sowie Bücher zu den Themen Amateurfunk, Funktechnik, SAT, TV etc.

## Modellbau-Werkzeugbox (32-tlg.)

ArtNr: 6212012 • Preis: 9,95 €

Bei dieser Werkzeugbox lacht das Modellbauer- bzw. Feinmechanikerherz: Der rutschfest gummierte Griff liegt sehr gut in der Hand und nimmt die jeweiligen Einsätze magnetisch sicher auf. Und Einsätze sind genug enthalten: Neben den üblichen Kreuz- und Schlitzschraubendrehern, über Torx und Dorneinsätze usw. ist alles vorhanden.

Egal ob Sie das Getriebe eines Microservos wechseln müssen oder einfach mal ein Mobiltelefon zerlegen – Oft sind kleine Spezialbits gefragt und diese Werkzeugbox hat fast alles mit an Bord. Als Bonus ist noch eine große Pinzette mit dabei.



Im Frühjahr 2022 erhielt ich eine Anfrage, die mich besonders freute: Nach einigen Jahren Pause wurde ich gebeten, erneut bei einem Jugendprojekt an einer Schule im schweizerischen Nuglar mitzuwirken. Schon 2013 hatte ich das Projekt unterstützt und war begeistert, dass ich nun wieder Teil davon sein durfte. Denn die Erfahrungen beim ersten Projekt waren so toll, dass man dies trotz großem Aufwand gerne auf sich nimmt.

Die Bausätze der Rümpfe stellte die verantwortliche Lehrerin mit fachlicher Unterstützung eines Schreiners selbst her. So war die Basis für die weiteren Schritte bereits gegeben.

### Teamwork

Als erstes erhielten die Schülerinnen und Schüler verschiedene Pläne und Bildbeispiele von unterschiedlichen Schiffstypen. Denn den Aufbau sollte

**Bildvorlagen und Mustermodelle sollten den Schülern die Wahl ihrer Modelle erleichtern**



jedes Kind selbst entwerfen und gestalten. Im zweiten Schritt musste dann die Idee auf den Plan gebracht werden, mit samt Seiten-, Längs- und Darauf-Sicht – was schon zu den ersten Herausforderungen führte. Nicht immer passten die einzelnen Pläne zusammen und fachliche Unterstützung war am einen oder anderen Ende gefragt. Aber es war jedes Mal schön zu sehen, wenn die eigenen Erklärungen und Tipps von den Kids am Schluss erfolgreich umgesetzt werden. Neu diesmal war die digitale Unterstützung aus dem Internet bei der Ideenfindung der Jugendlichen – und dies schon in der 6. Klasse.

Parallel dazu wurde unter Anleitung der Lehrerin schonmal der Rumpf zusam-

mengebaut. So konnten wir sicherstellen, dass auch alles passte. Da mussten auch schon mal Gruppen gebildet werden, denn mit mehreren Händen geht der eine oder andere Arbeitsschritt besser. So ist Teamarbeit gefragt und die Kids lernen, dass man miteinander besser ans Ziel kommt. Sind die Rümpfe mal zusammengebaut und das Deck eingepasst, müssen diese noch abgedichtet werden. Denn nicht überall arbeiten die Junghandwerker so genau, sodass nicht ausgeschlossen war, dass doch mal unbeabsichtigt ein U-Boot entsteht. Daher wurden die Rümpfe nochmals ausgiebig mit Leim von innen ausgekleidet, um auch sicher jede Ritze zu dichten.

# Kreative Schülerideen

## Erfolgreiches Jugendprojekt im Schiffsmodellbau



Krönender Abschluss des Jugendprojekts war die Preisverleihung nach erfolgreicher Testfahrt der eigenen Modelle



Die Planung erfolgte mit Unterstützung vom PC und Bildvorlagen aus dem Internet

## Kreative Kreationen

Der Einbau der Technischer Ausrüstung von Welle, Ruder und Motor erfolgte in der heimischen Modellbauwerkstatt durch mich. Erstens, damit alles im Loot ist und zweites, um Zeit zu sparen. Denn die Klasse musste bis Ende Juni fertig sein. So baute ich im Accord und Fließbandarbeit 16 Modelle mit Technik aus. Ziel ist es, dass alle einen Motor haben und als Freifahrmodelle auf das Wasser können. Wer eine RC-Anlage will, musste diese selbst beschaffen und bezahlen, dazu aber später.

In der Schule wurde indessen fleißig an den Aufbauten gewerkelt. Eine Schülerin kam mit der Frage, ob ich ihr beim Bau einer Rutschbahn weiterhelfen könne. Ich skizzierte ihr die gewünsch-

te Vorlage auf und stellte ihr zuhause ein Muster zusammen. Begeistert stellte sie nach dem Muster sofort ihre eigene Kreation her und das Resultat kann sich wirklich sehen lassen, einfach genial! Auch kamen heimische 3D-Drucker zum Einsatz, wie man den Resultaten entnehmen kann. Denn Ideen waren also keine Grenzen gesetzt. Der größte Bremser war hier lediglich die Zeit. Und doch muss man sagen, dass die Modelle alle wirklich schön geworden sind und alle den Dichtigkeits-Test mit Bravour bestanden haben.

Alle Kinder, die eine RC-Anlage haben wollten, konnte sich diese neu beschaffen. Zudem haben wir noch aus unseren Beständen elf Steuerungen zusammengetragen. Diese waren alle komplett ausgerüstet mit Steuerung, Lenkservo und Regler. Lediglich Akku und Ladegerät mussten noch beschafft werden.



Teamarbeit ist gefragt



Austrimmen der Modelle vor dem ersten Einsatz

So trafen wir uns schließlich an einem Samstag im Juni im Werkraum der Schule und fünf Mitglieder des Modell-Schiffbau-Club Basel bauten mit den Kindern die notwendige Technik zum RC-Modell ein. Nach vier Stunden funktionierten alle Modelle einwandfrei und alle freuten sich auf den ersten Praxistest.

## Aufs Wasser

Am 4. Juli 2022 war dann endlich der große Tag gekommen, an dem alle Modelle auf dem Weiher ihre Runden drehten. Für die Freifahrmodelle gab es ein Zielfahren über den See und die RC-Modelle mussten einen Kurs fahren, während die Zeit abgenommen wurde.

Dank diversen Sponsoren konnten wir allen Kindern einen kleinen Preis überreichen. Hier ein großer Dank an die Sponsoren für die Großzügigkeit.

Und so neigte sich ein tolles Projekt wieder dem Ende zu und eine schöne Erfahrung ist bei allen hinzugekommen.

Der Aufwand war zwar auch dieses Mal enorm, doch am Ende die stolzen Gesichter der Kinder zu sehen, ist einfach unbezahlbar. Der für mich schönste Kommentar eines Mädchens zu diesem Projekt: „Da ist das Beste, was wir je gebaut haben!“

▼ Der Kreativität sind keine Grenzen gesetzt



Technik im Rumpf, eingebaut durch Mitglieder des Modell-Schiffbau-Club Basel



Modelle in vollem Einsatz





Das Aktivrudder der *Meteor*  
mit dem Schutzgitter.  
Foto: Archiv des ehem.  
Ltd. Ingenieurs H. Hinrichsen

## Ein Aktivrudder im Eigenbau, Teil 5

# MANÖVRIERHILFE

Weiter geht es mit dem Bau des Aktivruders des Forschungsschiffes *Meteor*. Das Innenleben des Aktivruders läuft nach Teil 4 spielfrei, der Körper des Blattes ist geformt und die Glocke ist von der Nase bis zur Endbuchse fertig. Nun, im vorletzten Teil dieser Artikelserie, muss noch die Kortdüse angefertigt und befestigt werden, in der dann der entsprechende Propeller laufen kann.

Für dieses Vorhaben hatte mal wieder die Grabbelkiste das passende Teil im Angebot. Das Rohr einer ausgemusterten Kunststoff-Wandhalterung hatte genau den richtigen Durchmesser, um daraus den außen leicht konischen Ring für die Kortdüse zu drehen.

Auf das Ausformen der „Venturi-Düse“ im Innendurchmesser habe ich verzichtet, hier hat der Ring einen festen Durchmesser von 15 mm erhalten. Ich bin der Überzeugung, durch eine „Venturi-Düse“ würde sich bei der (kleinen) Größe des Antriebs kein messbar gesteigerter Schub erreichen lassen.

Zur direkten Befestigung des Rings am Ruderblatt dienen oben und unten je zwei 0,5-mm-Drahtstifte. Sie verschwinden später komplett im Körper des Ruderblattes. Die Stifte sind mit der passenden Winkelrichtung an den T-Träger angeklebt. Ein Anlöten war mir hier zu riskant für die angrenzenden wichtigen Lötstellen. In den Ringkörper sind die Bohrungen für die Haltestifte per Hand an den entsprechenden Stellen ange-

bracht worden. Zusätzlich sind noch vier weitere 0,5-mm-Bohrungen an den Stellen der Haltearme angebracht, womit diese dann ebenfalls mit kleinen Drahtstiften ihren Platz finden werden.

### Das Schutzgitter

Zur weiteren Vorbereitung der Kortdüse musste jetzt das Schutzgitter für den Propeller angefertigt werden. Es besteht aus vier sich kreuzenden Rohren am hinteren Ende des Düsen-Rings. Für die Herstellung wählte ich 0,8-mm-Messingrohr, maßstäblich wohl etwas zu dick, aber für die vorgesehene Herstellung des Gitters gerade noch zu bearbeiten. Es wurden zwei Rohrstücke als durchgehende Stücke abgelängt

und für die beiden Querrohre entsprechende kurze Stücke passend gefertigt. In die durchgehenden Rohre wurden an den entsprechenden Stellen 0,5-mm-Durchgangslöcher gebohrt, durch die dann je ein Draht als Führung für die kurzen Stücke läuft. Um das ganze Gitter auch winklig verlöten zu können, habe ich auf dem Kreuztisch die Form des Gitters oberflächlich in ein Stück alter Platine eingefräst. In dieser Schablone liegend, konnten die einzelnen Rohrstücke miteinander verlötet werden, ohne dabei den Führungsdraht mit einzulöten. Der muss nämlich für die Montage wieder entfernt werden können.

Nachdem im Düsen-Ring noch die Bohrungen für die notwendigen Haltdrähte angebracht und die Enden der Rohre an den Radius des Rings angepasst waren, konnte das Gitter mit passend gebogenen Drahtbügeln in dem Ring fixiert werden. Die Bügel werden dabei nur eingesteckt, sie halten durch eine leichte „Federspannung“. So kann das Gitter für evtl. Arbeiten am Propeller wieder ausgebaut werden. Für die Drahtbügel wurden in den Düsen-Ring Vertiefungen eingeschnitten, um die Drähte darin „unsichtbar“ zu machen.

## Propeller-Anfertigung

Den einfachen Plastik-Propeller aus dem Urmodell wollte ich in dem Neubau nicht wiederverwenden. Für diverse andere Details der *Meteor* hatte ich vor einiger Zeit begonnen, mir Fotoätzteile aus selbst erstellten Zeichnungen anfertigen zu lassen. Auf einer der Ätzvorlagen hatte ich auch mehr oder weniger als Platzfüller Propeller in verschiedenen Ausführungen eingesetzt. Dabei war auch ein Satz 4-Blatt-Propeller für Kortdüsen. Die „Propeller-Scheiben“ sind aus 0,3-mm-Neusilber-Blech geätzt. Die Blätter sind nur durch einen schmalen Steg mit der Nabe verbunden. Dadurch können die Blätter leicht gegen die Ebene der Nabe verdreht werden, um so leicht die gewünschte Steigung zu erzeugen. In der Ätzplatte sind zusätzlich zahlreiche Scheiben im Nabendurchmesser vorhanden, mit ihnen kann die Nabe beliebig verstärkt werden. Da mir das 0,3-mm-Neusilber für die Blätter des Propellers aber zu dünn war, habe ich zwei dieser Rohlinge

aufeinander verlötet. Dadurch konnten die Blätter an den Kanten auch noch leicht profiliert werden.

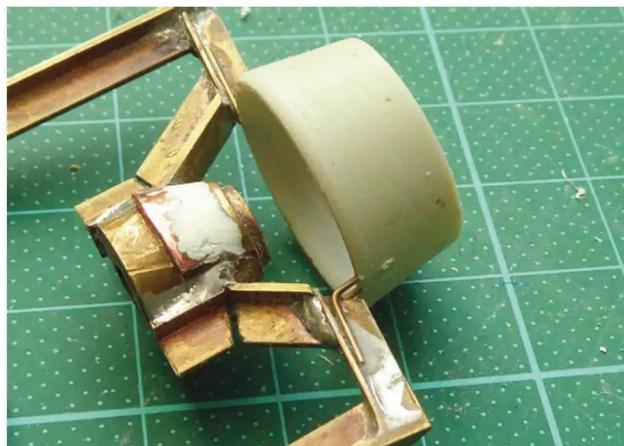
## Für die Nabe...

...habe ich die geätzten Scheiben nicht verwendet, sondern (wieder aus der bewährten Grabbelkiste) eine zweiteilige massive Nabe auf der Drehbank gefertigt, deren innerer Teil auch gleich den notwendigen Abstand zur Endbuchse des Ruders bildet. Die beiden Teile der Nabe, der Propeller und die 2-mm-Niro-Achse, wurden zusammen verlötet. Mit speziellem Flussmittel auf Phosphorsäurebasis lässt sich Niro problemlos mit Messing/Kupfer/Neusilber verlöten. Da das Schutzgitter der Kortdüse herausnehmbar ist, lässt sich die Welle mit Propeller nachher von außen in das Ruder einstecken und die Welle im Zahnrad festspannen.

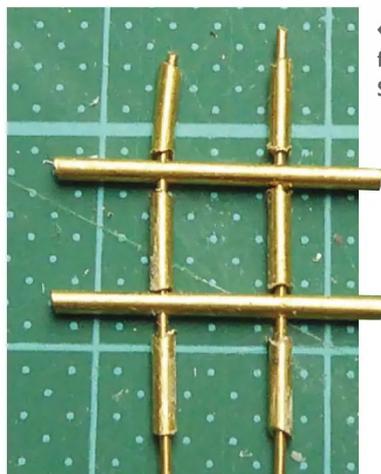
Leider war meine geätzte Propellervorlage im Durchmesser zu groß für mein Aktivruder (20 mm statt erforderlicher 15 mm). Mit der Hand wird sich kaum ein sauber rundlaufender Propeller feilen oder schleifen lassen und auch auf der Drehbank werden sich die feinen Blätter nicht bearbeiten lassen. Mit einem kleinen Trick ist mir die Bearbeitung dann aber doch auf der Drehbank gelungen. Den Propeller habe ich dazu im Bohrwerk eingespannt, die Minibohrmaschine mit einer Diamant-Trennscheibe habe ich provisorisch auf dem Kreuztisch befestigt. Damit konnte ich mit dem Längsvorschub die laufende Diamantscheibe ganz vorsichtig gegen den ebenfalls drehenden Propeller fahren. Das Ganze hatte ich dabei so eingerichtet, dass der zum Schleifen kommende Teil der Diamantscheibe in seiner Bewegungsrichtung möglichst in Richtung des Außenrandes des Propellerblattes lief, um keine Biegekräfte auf das Blatt zu bekommen. So konnte ich den Propeller bei absolutem Rundlauf auf das erforderliche Maß bringen. Der Propeller läuft jetzt mit einem ganz geringen Freiraum in der 15-mm-Düse des Aktivruders. Im Original ist ein möglichst geringes sogenanntes „Spaltmaß“ ein ganz entscheidender Punkt für die Effizienz einer Kortdüse (auch beim Bugstrahlruder ist das so). Also sollte es bei meinem Ruder nicht anders werden. Nur muss dazu noch die Düse am Ruder befestigt werden.



Der Ring für die Kortdüse. Zu erkennen sind die Bohrungen für die Haltestifte direkt zum Ruderblatt und diejenigen für die vier Haltearme

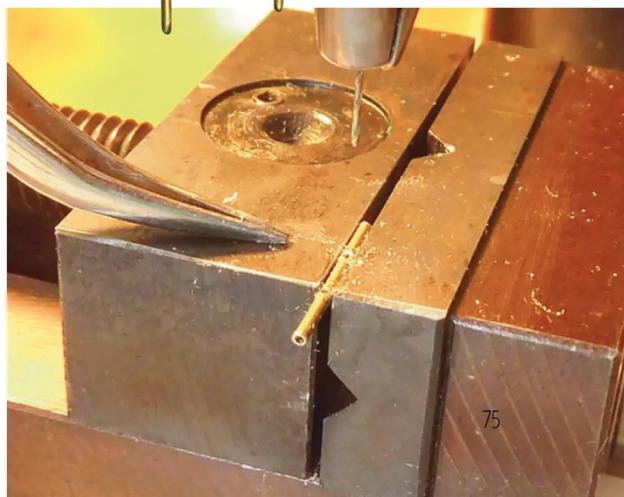


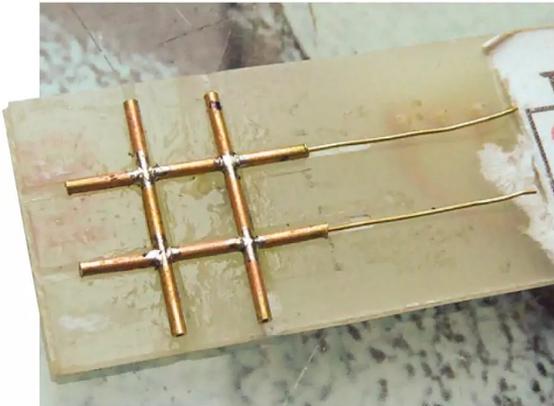
Der Ring der Kortdüse ist auf die Haltestifte am Ruder gesteckt



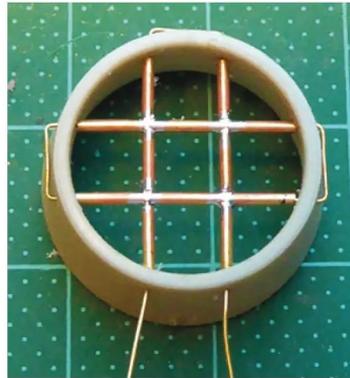
◀ Die Rohrstücke für den Bau des Schutzgitters

▼ Bohren der Durchgangslöcher für die Drähte der Querrohre

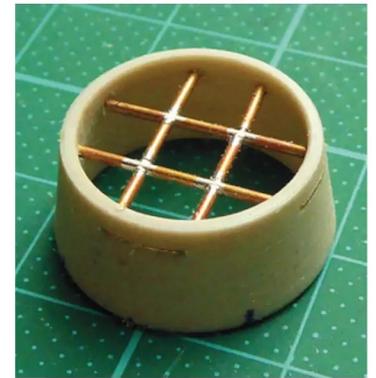




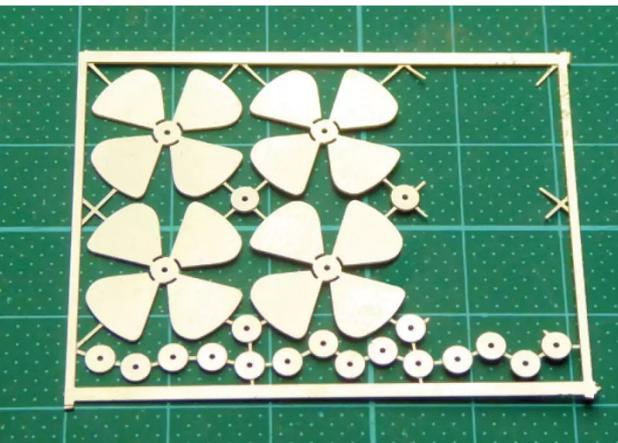
Die Lötchablone für das Gitter



Das Schutzgitter ist in den Düsen-Ring eingepasst und mit Drahtbügel fixiert



Der Düsen-Ring mit Schutzgitter und den versenkten Drahtbügel



Ein Teil der Ätzplatte mit 4-Blatt-Propellern und Naben-scheiben



Die Blätter des Propeller-Rohlings sind für die Steigung verdreht

Im sechsten und letzten Teil in der kommenden Ausgabe 08/2023 geht es um die Endmontage und das Finish des Aktivruders. Außerdem wird die *Meteor* – 50 Jahre nach Baubeginn – ihre allererste Probefahrt absolvieren. Natürlich mit dem neuen Aktivruder!



▲ Der fertige Propeller mit Nabe und Welle. Die Profilierung der Blätter ist zu erkennen ▲



Der Propeller bei der Anpassung des Durchmessers

► Der Propeller ist mit seiner Welle durch die Endbuchse gesteckt und im Zahnrad mit Madenschraube geklemmt



## BAUPLANKATALOG

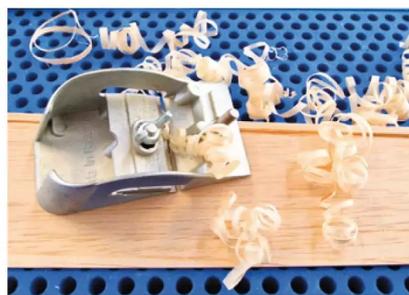


### Modellbaupläne & Frästeilesätze 2022

ArtNr: 3300025 • Preis: 12,90 €

für Abonnenten: **9,90 €**

Mit über 3.000 Bauplänen & Frästeilen finden Sie in diesem Katalog das weltweit größte Sortiment für Flug- und Schiffsmodellbauer, Trucker und Maschinentüftler. Mit mehr als 300 aufgearbeiteten Bauplänen aus dem Graupner-Archiv bringen wir ein Stück Zeitgeschichte des Modellflugs zurück. Der Bauplankatalog umfasst knapp 300 Seiten und wird inklusive aktuellem Verlagsprogramm geliefert, welches eine umfangreiche Auswahl an Zeitschriften, Fachbüchern, Werkzeugen und vielem mehr bereit hält. Wer gerne selber baut, kommt am VTH-Bauplankatalog nicht vorbei!



### Mini Balsa Hobel

ArtNr: 6211982 • Preis: 16,95 €

Der Mini-Hobel für den Modellbau. Ideal für Balsaholz. Bei dem Hobel kann die Klinge mittig oder am Rand plziert werden.

Ersatzklingen Mini Balsa Hobel (5 Stk.)

ArtNr: 6211983 • Preis: 6,95 €



2 DVDs  
in einer  
Box

### Chronik des Schiffmodellbaus: 1977-2019 (DVD)

ArtNr: 6201187 • Preis: 79,00 €

für Abonnenten: **69,00 €**

Die große Chronik des Schiffmodellbaus enthält alle 450 Ausgaben der ModellWerft von 1977 bis 2019 als PDF-Dateien auf zwei DVDs mit 12 GB Datenvolumen. Kommen Sie mit auf eine Zeitreise durch mehr als vier Jahrzehnte Schiffmodellbau. Lassen Sie sich faszinieren von einzigartigen Reportagen, Baupraktipps für Anfänger und Profis, unvergesslichen Schiffsporträts, innovativer Modelltechnik, exklusiven Modelltests und fachkundigen Eigenberichten.



### Sammel-CD:

### Graue Flotte & U-Boote

ArtNr: 6201322 • Preis: 29,90 €

für Abonnenten: **19,90 €**

Kriegsschiffe & U-Boote gehörten schon immer zum technisch Besten, was es gab. Nie wurde an Aufwand und Geld bei Konstruktionen gespart, die die Macht eines Staates symbolisieren, ihn verteidigen oder seine Interessen gewaltsam durchsetzen sollten. Technische Innovationen der Seefahrt hielten fast immer zunächst bei militärischen Schiffen & U-Booten Einzug oder wurden für den Militäreinsatz perfektioniert. Wie vielfältig das Thema Marinemodelle ist und wie schnell die technische Entwicklung in diesem Bereich voranschritt, sehen Sie in mehreren Ausgaben der MODELLWERFT-Spezial auf dieser CD.

## VTH-SHOP

Diese und viele weitere tolle Produkte finden Sie in unserem VTH-Shop:

🌐 shop.vth.de

☎ 07221 - 5087-22

✉ service@vth.de



### ModellWerft | Schiffsmodelle 2024

### ModellWerft

### Monatskalender 2024

Format DIN A2 (594mm x 420mm)

ArtNr: 6212031 • Preis: 24,90 €

Vorbestellerpreis  
bis zum 31.08.2023: **22,90 €**

Genießen Sie die zwölf schönsten Modellmotive des vergangenen Jahres. Die faszinierenden Aufnahmen wurden von der Redaktion extra für diesen Kalender ausgewählt. Unsere Kalender 2024 sind eine optische Bereicherung für das Büro, das Wohnzimmer und die Modellwerkstatt.

### Zugsäge Kataba Restauro 100

ArtNr: 6211157 • Preis: 24,90 €

Speziell für feine Schnitte dient diese kompakte Japansäge. Durch das schlanke und flexible Blatt ist sie auch in Engstellen noch einsetzbar und erlaubt auch Bündiges Sägen ohne viel Platzbedarf. Gerade im Modellbau ist das sehr hilfreich. Die feine, ungeschränkte Zahnung hinterlässt sauberste Schnittflächen. Durch die geringe Blattdicke treten nur minimale Schnittverluste auf. Das Sägeblatt ist rostfrei beschichtet und im Buchenholzgriff verschraubt.



# Die Narvik-Klasse



Nach den schweren Verlusten im Kampf um Narvik am 9. und 13. April 1940 verfügte die deutsche Kriegsmarine nur noch über zehn Zerstörer. Nachdem Frankreich im Blitzkrieg in nur sechs Wochen besiegt worden war, befanden sich auf den deutschen Werften bereits acht neue Zerstörer in weit fortgeschrittenen Bauabschnitten. Die erste aus ihnen entstandene neue Flottille erhielt die Ehrenbezeichnung *Narvik*, folgerichtig sprach man von den „Narvik-Zerstörern“. Einer von ihnen war Z 25. Seine Geschichte wird hier erzählt.

## Zerstörer »Z 25« der deutschen Kriegsmarine

Ein heikles Thema bei den deutschen Zerstörern war die Bewaffnung des Typs 1936 A. Zum ersten Mal seit dem Ersten Weltkrieg erhielten Zerstörer 15-cm-Geschütze. Doch da lag das Problem: Eine 15-cm-Granate wog 48 kg und war zwar entsprechend wirksamer als die bislang verwendete 12,7-cm-Granate mit nur 28 kg. Aber das Gewicht brachte auch zusätzliche Nachteile – es war ein Musterbeispiel von vielen, wie im Kriegsschiffbau ein Keil den anderen treibt. Denn war eine geübte 12,7-cm-Bedienungsmannschaft in der Lage, bis zu 16-mal zu feuern, schaffte

die 15-cm-Mannschaft nur 12 Schuss – theoretisch, denn mit der Fortdauer eines Gefechts traten Ermüdungserscheinungen ein, die die Feuergeschwindigkeit weiter absinken ließen. Aber das war noch nicht alles. Bei den bisherigen Zerstörertypen betrug das Geschützgewicht der beiden einzeln auf der Back aufgestellten 12,7-cm-Kanonen 20,4 Tonnen. Und es war bekannt, dass die Boote dadurch tief in die See eintauchten, so dass sie vor allem bei achterlichem Seegang durch den nach vorn verschobenen Schwerpunkt stark gierten und nicht beson-

ders seetüchtig waren. Die Zerstörerfahrer forderten daher, zwei Geschütze auf einer Drehscheibe zusammenzufassen. Sie hofften, dadurch Gewicht zu sparen. Tatsächlich aber betrug das Gewicht der beiden 15-cm-Kanonen – in der sogenannten „leichten Drehscheibenlafette C 38“ – dann aber unbeschreibbare 60,4 Tonnen, das dreifache Gewicht der bisherigen Armierung. „Die Front wäre dankbar“, schrieb der Flottillenchef der Narvik-Zerstörer, Kapitän zur See (KptzS) Hans Erdmenger, in einem kritischen Bericht an das Oberkommando der Marine, wenn sie



Die Z 39 des nur geringfügig abgeänderten Mobilmachungstyps 1936 A (Mob) im September 1945.

Foto: gemeinfrei



Doppelgeschützturm der Narvik-Klasse. Foto: gemeinfrei

## Gefecht in der Biskaya

Dieser in Marinekreisen hoch angesehene KptzS Hans Erdmenger und Chef der 8. Zerstörerflottille stieß am 26. Dezember 1943 mit Z 27 und fünf weiteren Zerstörern sowie sechs Flottentorpedoboote in die Biskaya vor, um ein einzelnes Schiff, den Blockadebrecher *Orsorno*, mit seiner wertvollen Rohstoffladung aus dem fernen Osten sicher in die Gironde einzuholen. Die Operation glückte, alle Luftangriffe wurden abgelenkt – doch in der Girondemündung lief die *Orsorno* während eines Bomben-Ausweichmanövers auf das Wrack des Sperrbrechers 21 und musste an der Küste aufgesetzt werden, um wenigstens die Ladung zu retten. Zwei Tage später kam es zu einer Neuauflage der Operation, diesmal um den Blockadebrecher *Alsterufer* durch die Biscaya zu lotsen. Doch das Schiff war schon von britischen Bomben getroffen worden, ehe es der deutsche Verband erreichte. Bei starkem Sturm und schwerem Seegang stießen die Zerstörer und Torpedoboote auf die britischen Kreuzer *Enterprise* und *Glasgow*. Trotz artilleristischer Überlegenheit der elf deutschen Zerstörer und T-Boote, gelang es ihnen nicht, die beiden britischen Kreuzer in die Zange zu nehmen. Die Boote konnten ihre Höchstgeschwindigkeit nicht entfalten. Im folgenden Artilleriegefecht sank der deutsche Führerzerstörer Z 27 mit dem Flottillenchef und der ganzen Besatzung. Auch die beiden Torpedoboote T 25 und T 26 wurden vernichtet. Trotz numerischer Überlegenheit waren die deutschen Boote, die im Sturm und Seegang heftig arbeiteten, dem britischen Feuer nicht gewachsen.

erfahren würde, aus welchem Grunde bei uns die Doppellafette so viel schwerer ist als in den anderen Marinen. Längst hatten sich in den führenden Marinen 12-cm- und 12,7-cm-Doppellafetten auf Zerstörern durchgesetzt. Hinzu kam die schwere physische Belastung der Ladekanoniere. Denn das einzelne 15-cm-Geschoss wog 45,3 kg und musste von Hand geladen werden. Erdmenger: „Der Kräftezustand unserer Seeleute ist zur Zeit nicht so, dass das Laden eines fast zentnerschweren Geschosses ohne Schwierigkeiten durchführbar wäre.“

Zurück zum Z 25: Am 16. März 1940 lief das Boot vom Stapel und am 1. Dezember 1940 erfolgte bei der Deschimag in Bremen die förmliche Indienststellung des dritten Boots dieser neuen Klasse durch den Korvettenkapitän (KKpt.) Heinrich Gerlach. Einen Namen erhielten diese Boote nicht mehr. Die Erprobung von Z 25 in den folgenden Wochen und Monaten gestalteten sich schwierig, weil der strenge Jahrhundertwinter Schneestürme und Vereisungen mit sich brachte. Stützpunkt war jetzt Stettin und in der dortigen Werft verbrachte Z 25 die meiste Zeit mit Reparaturen und Restarbeiten. Erst am 25. Juni 1941 verließ Z 25 mit zwei Geleitfahrzeugen und U 561 Kiel, um nach Norwegen zu verlegen. Aber weit kam das Boot nicht. Am Folgetag lief Z 25 in der Höhe von Haugesund auf einen Unterwasserfelsen. Die Bilanz war deprimierend: Beide Schiffsschrauben und die Backbordwelle waren verbogen, der linke Schlingerkiel war abgetrennt und der Schiffsboden der Backbordseite war aufgerissen. Eine Reparatur konnte nur in der Heimat erfolgen und so verließ Z 25 Bergen und verlegte nach Bremen, wo das Boot am 3. Juli 1941 eintraf. Erst am 23. September 1941 konnte Z 25 zu einem ersten Kriegseinsatz herangezogen werden.

## Operation Cerberus

Am 24. Januar 1942 verlegte der Zerstörer nach Nordfrankreich, um an der Operation Cerberus teilzunehmen, welche die Aufgabe hatte, die drei schweren Einheiten *Prinz Eugen*, *Scharnhorst* und *Gneisenau* durch den Ärmelkanal nach Deutschland zurückzuführen.

## Torpedokrise

In den vier vorangegangenen Beiträgen über die Zerstörer der Kriegsmarine war mehrmals die Rede von nicht funktionierenden Torpedos. Doch betraf dieses Thema in erster Linie die deutschen U-Boote. Bereits Ende September 1939 beschwerten sich zurückkehrende Kommandanten über die vielen Torpedoversager – meistens Frühzündler oder Blindgänger, die zwar auf dem Rumpf des Ziels aufschlugen, aber nicht explodierten. Mindestens 30 Prozent der Torpedos waren Versager.

Machen wir einen kleinen Zeitreise und lesen wir bei Cajus Bekker, wie er in seinem Buch „Verdammte See“ über die deutschen Torpedos schreibt: „Kapitänleutnant Prien ist bereits nach dem Norwegen-Desaster auf dem Heimweg, als ihn am 19. April das britische Schlachtschiff *Warspite* in die Quere kommt. Er riskiert noch einmal zwei Torpedos – diesmal mit Magnetzündern, weil er aus der Enge der Fjorde heraus ist und die Magnetzündung im freien Seegebiet angeblich besser funktionieren soll. Er hätte es besser gelassen: Beide Torpedos versagen, und die britischen Zerstörer jagen *U 47* stundenlang mit ganzen Serien von Wasserbomben. Darauf bricht Admiral Dönitz den U-Boot-Einsatz ab. Er ruft alle Boote zurück. Mit stumpfen Waffen kann man nicht kämpfen. Und die Engländer haben, ohne es recht zu wissen, einen wichtigen Sieg errungen – und die Deutschen haben eine vernichtende Niederlage erlitten. Die Bilanz: 31 U-Boot-Angriffe aus günstiger Schussposition – vier allein auf die *Warspite*, zwölf gegen verschiedene Kreuzer, zehn auf Zerstörer und fünf Truppentransporter – und kein einziger Erfolg.“

Die Seekriegsleitung spricht von einem „restlosen Versagen und einem operativen Fehlschlag und von kriegsentscheidendem Ausmaß.“ Prien: „Niemand kann uns weiter zumuten, mit einem Holzgewehr zu kämpfen.“ Dieser Schock erwies sich als heilsam. Vom Sommer 1940 an waren die deutschen Torpedos kein Holzgewehr mehr. Der große Gegner England sollte es noch zu spüren bekommen.

## Buchtipp

Nachbauten von Kriegsschiffen zählen für viele am Modellbau Interessierte zu den absoluten Highlights. Dies hat mit der besonderen Technik der Vorbilder zu tun und vor allem mit einem: Der Vielzahl an feinen Details, die es bei solchen Modellen zu bauen gilt. Gute Recherche und eine feine Arbeitsweise sind dabei unabdingbar. Dass es dagegen nicht unbedingt immer einer teuren Werkstattausstattung bedarf, zeigt Günther Slansky in diesem Buch. Der Modellbauer „alter Schule“ beschreibt darin

anhand eines deutschen Torpedobootes, wie es gelingt mit einfachen Werkzeugen ein detailliertes Kriegsschiffmodell nach Plan zu bauen. Einsteiger können so von seinem enormen Erfahrungsschatz profitieren und ihren Traum vom Modell eines Kriegsschiffs verwirklichen.



Autor: Günther Slansky  
ArtNr: 3102265  
Preis: 29,80 €

Jetzt bestellen unter:  
[www.shop.vth.de](http://www.shop.vth.de)

Die Operation gelang und Z 25 verlegte zusammen mit weiteren Zerstörern nach Kirkenes. Doch nicht nur der Kampf gegen den Gegner, sondern auch der Kampf gegen das Wetter in diesen nördlichen Breiten war die Ursache dafür, dass dieser Kriegsschauplatz für beide Seiten einer der härtesten des Zweiten Weltkriegs wurde. Zeugnis davon legten, neben vielen anderen Beispielen, die Einsätze der deutschen Zerstörer im Nordmeer ab. Am 28. März 1942 wurde die 8. Zerstörerflottille gegen den gemeldeten Russland-Konvoi PQ 13 angesetzt. Drei Boote – Z 24, Z 25 und Z 26 – suchten unter bleigrauem Himmel und bei Sichtweiten von wenigen Seemeilen nach den Schiffen. Außer einem Nachzügler fanden sie nichts, stießen aber am folgenden Tage in einem heftigen Schneesturm plötzlich auf die britische Geleitsicherung. In einem unübersichtlichen, zum Teil aus nächster Entfernung ausgefochtenem Duell, wurde Z 26 von dem britischen Kreuzer *Trinidad* zusammengeschossen. Aber auch die *Trinidad* selbst wurde schwer beschädigt – von einem eigenen Torpedo, der zum Kreisläufer geworden war – und konnte nur mit Mühe den sowjetischen Hafen Murmansk erreichen.

## „Zerstörergruppe Nordmeer“

Auch den wenige Wochen später durch das Nordmeer laufenden Konvoi PQ 14 sollte die deutsche „Zerstörergruppe Nordmeer“ angreifen, doch der Geleitzug war nicht zu finden: Er hatte sich bei der Insel Mayen im Packeis

festgefahren, zwei Drittel der Schiffe waren beschädigt umgekehrt. Doch selbst wenn die Zerstörer auf das restliche Drittel gestoßen wären, hätten sie ihn kaum angreifen können. Das Thermometer zeigte 15 Grad unter null, es herrschte Sturm aus Nordwest in Stärke 9, Eis- und Schneeschauer peitschten über das Meer. Die Boote waren von einem dicken Eispanzer überzogen, weil das Spritzwasser sofort an den Aufbauten gefror. Vereist waren auch die Ferngläser und Kommandoelemente, festgefroren die vorderen Geschütze und die Torpedorohre, die sich weder schwenken noch richten ließen. Spiegelglatt waren die Decks, die Mannschaften konnten nirgendwo Halt finden. Der schwere Seegang verhinderte jede Enteisung. Das Eismeer war die Hölle für alle, die unter solchen Bedingungen nicht nur hindurchzufahren, sondern auch zu kämpfen hatten. Der deutsche Flottillenchef, Kapitän zur See Alfred Schulze-Hinrichs, ließ das aussichtslose Unternehmen abbrechen und kehrte um.

Abschließend ist zu sagen: Z 25 war das, was man ein glückliches Schiff nennen könnte, denn es überstand mit zwei Schwesterbooten den Zweiten Weltkrieg und fuhr später noch einige Jahre für die französische Marine, die den Zerstörer als Kriegsbeute erhalten hatte.

## Tipps für Modellbauer

- Anstrich von Z 25: hellgrau
- Schornsteinkappen: zeitweise dunkelgrau
- Anfang 1941: Einbau eines Heulers am vorderen Mast dicht unterhalb der Kreuzrah
- 1942: Einbau der Turmlafette mit zwei Geschützen auf der Back
- Dezember 1944: Neue Bewaffnung: Ausbau des dritten Geschützes, dafür zusätzliche Flak; „Barbara“-Bewaffnung. FuMo „Hohentwiel“ mit quadratischer Antenne am achteren Schornstein
- Anfang Mai 1945: Kurz vor Außerdienststellung in Kiel von eigener Besatzung schwarz gestrichen

## Technische Daten Z 25

Bauwerft:	Deschimag, Bremen
Stapellauf:	16. März 1940
Indienststellung:	30. November 1940
Klasse:	1936 A
Schwesterschiffe:	Z 23, Z 24, Z 26, Z 27, Z 28, Z 29 und Z 30
Länge:	127 m
Breite:	12 m
Standardverdrängung:	2.603 ts
Einsatzverdrängung:	3.542 ts
Antrieb:	Turbinen
Leistung:	70.00 PS auf 2 Schrauben
Geschwindigkeit:	36 kn
Besatzung:	325 Mann
Bewaffnung:	4, später 5 TK – 15 cm, 4 Flak – 3,7 cm, 8 Flak – 2 cm, 8 TR – 53,3 cm

Endschicksal: 1945 Großbritannien zugesprochen, im Januar 1946 nach Rosyth überführt. Am 2. Februar 1946 an die französische Marine übergeben

Das Schwesterschiff Z 29 im Jahr 1945. Foto: gemeinfrei



Der ehemalige deutsche Zerstörer Z 39 war am 22. August 1945 vor Boston, Massachusetts (USA) unterwegs



# Vorschau auf die Ausgabe 08/2023

ModellWerft 08/2023: Ab 20. Juli 2023 im Handel!



▲ DGzRS-Motorrettungsboot  
»Richard C. Krogmann«  
der 1930er-Jahre



Schlepper »Molly« im Maßstab 1:32

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



Rennboot »Thunder of Paradise«



▼ Diorama:  
»Fairplay 30« im Dock

## Impressum

Das führende Fachmagazin für Schiffsmodellbauer

# ModellWerft

47. Jahrgang

### Redaktion

Eric Scharfenort (verantwortlich)  
Tel.: 07221 50 87-83

Maleen Thiele  
Tel.: 07221 50 87-84

Tim Weißbach  
Tel.: 07221 50 87-85

Sabine Bauer (Redaktionsassistentin)  
Tel.: 07221 50 87-80  
Fax: 07221 50 87-33

E-Mail: ModellWerft@vth.de

### Gestaltung

Uschi Klee, Sabrina Küçükal, Sandra Balke, Marat Abdulmanov

### Anzeigen

Christina Meyhack Tel.: 07221 50 87-15  
Sinem Isbeceren Tel.: 07221 50 87-90

Fax: 07221 50 87-33

E-Mail: Anzeigen@vth.de

Zur Zeit gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 19 vom 08.03.2023



### Verlag

Verlag für Technik und Handwerk neue Medien GmbH  
Bertha-Benz-Str. 7  
D-76532 Baden-Baden  
Tel.: 07221 50 87-0  
Fax: 07221 50 87-33

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

### Konten

Grenke Bank AG  
IBAN DE45 2013 0400 0060 0368 29  
BIC/SWIFT GREBDEH1

### Geschäftsführer

Julia-Sophia Ernst-Hausmann

### Abonnement-Marketing und Vertrieb

Verlag für Technik und Handwerk  
neue Medien GmbH  
Bertha-Benz-Str. 7  
76532 Baden-Baden  
Tel.: 07221 50 87-71  
Fax: 07221 50 87-33  
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: 8,95 €, CH: 12,90 Sfr, EU: 10,40 €

Abonnement Inland 92,50 € pro Jahr mit SEPA-Lastschriftzug

Abonnement Inland 97,50 € mit Rechnung

Abonnement Ausland 114,40 € pro Jahr mit SEPA Lastschriftzug

Abonnement Ausland 119,40 € mit Rechnung



### Druck

Dierchs 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 Ab-  
bildungen 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 Schutz-  
rechte auf Produkte oder Produktnamen sind in den einzelnen Beiträ-  
gen nicht zwingend erwähnt. Bei Erwerb, Errichtung und Betrieb von  
Send- 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

© 2023 by Verlag für Technik und Handwerk  
neue Medien GmbH, Baden-Baden

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



Baujahr In 1975 in Hardinxveld-Giessendam, Holland.

Werft: De Merwede.

Tonnage 2273 Bruttoregister-tonnen

Länge überall 74,75m Breite überall 15,68m

Motor 22000 PS Motorfahrt 16,5 Knoten

Besatzung 25 Mann

Wasserkanone 400 Tonnen/ST. mit 14 atm. 10 Tonnen Schaum

Schleppseil Dobbelt, Drehnung von 1500 m. 55m doppelte Nylon-Trosse.

**478 SMIT ROTTERDAM / LONDON**

Poly Rumpf 1:75 L. 90 B. 20 H. 50cm  
(im Werksvorrat)

**WERFEN SIE EINEN BLICK AUF UNSERE 65 KITS AUF BILLINGBOATS.COM**



Kein Einzelverkauf

 [facebook.com/groups/billingboats](https://www.facebook.com/groups/billingboats)

Kontaktiere uns unter [service@BillingBoats.com](mailto:service@BillingBoats.com)

Treten Sie unserer Facebook-Gruppe mit 5000

Modellbauern bei



**Händlerliste hier:**

**[BillingBoats.com/distributors](https://www.BillingBoats.com/distributors)**

**Grand Banks**

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



**Dorade**

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



**Motorboot Typ Aquarama**

1:10, Länge 850 mm  
Bestell-Nr. 25035



**Bismarck**

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



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

