

ModellWerft

BAUPRAXIS & TECHNIK • Soundmodul von cp-elektronik • Toolkit M8D-Ladegerät



COMEBACK EINER SCHÖNHEIT
DMI »ADMIRAL«



Cytra-Yacht »Pueblo«



Exoten des US-Bürgerkriegs



Korsar-Segeljolle in 1:8

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

Tim

Technische Daten

Länge ca. 710 mm
Breite ca. 230 mm
Höhe ca. 325 mm
Maßstab ca. 1:20

Komplett-Holz-Modell mit lasergeschnittenen Bauteilen.
Umfangreicher Beschlagteile- und Ätzteilesatz



Dampfschlepper

Südersand

Technische Daten

Länge ca. 737 mm
Breite ca. 220 mm
Höhe ca. 380 mm
Maßstab ca. 1:20

Tiefgezogener Kunststoffkörper mit lasergeschnittenen Bauteilen aus ABS und Holz. Umfangreicher Beschlagteile- und Ätzteilesatz



direkt bestellen,
sofort geliefert



www.aero-naut.de

Jonny

Techn. Daten

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

TOP
Ausstattung



GfK-Rumpf mit lasergeschnittenen Bauteilen aus ABS und Holz. Umfangreicher Beschlagteile- und Ätzteilesatz

**aero-
naut**

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

www.aero-naut.de



Liebe Leserinnen und Leser,

unsere Titelstory führt uns diesmal zurück ins Jahr 1965 – und zugleich mitten hinein in die Gegenwart des anspruchsvollen Schiffsmodellbaus. Mit der DMI *Admiral* hat Billing Boats einen eleganten Kajütboot-Klassiker neu aufgelegt. DMI – Dansk Modelflyve Industri – war ein dänischer Modellbauerhersteller aus Odense, der vor allem in den 1950er- und 1960er-Jahren mit seinen Holzbaukästen für Modellboote und Modellflugzeuge begeistert hat – einer Zeit, als Holz noch der selbstverständliche Werkstoff des Modellbauers war und jede Werkstatt nach Leim und Sägespänen roch. Fritz Moser hat den Holzbaukasten gebaut, kritisch begleitet und auf dem Wasser erprobt. Sein Bericht zeigt dabei nicht nur die zeitlos schönen Linien eines typischen Halbgleiters der 1960er-Jahre, sondern auch, was den Reiz eines echten Holzmodells ausmacht: sorgfältiges Anpassen, kreative Lösungen bei kleinen Hürden und die besondere Freude, wenn aus vielen einzelnen Teilen schließlich ein fahrbereites Schiff mit unverwechselbarem Charakter wird.



Dass Modellbau nicht nur im stillen Keller, sondern auch in geselliger Runde seinen Platz hat, zeigte sich am 21. Juli in Baden-Baden. Bei den Modellbau Awards 2026 kamen Hersteller, Händler und Macher zusammen, um die besten Produkte, Projekte und Unternehmen des Jahres zu feiern. Und in diesem Jahr gab es gleich mehrfach Grund zum Anstoßen: Der Verlag für Technik und Handwerk blickt auf 80 bewegte Jahre zurück, die FMT (Flugmodell und Technik) feiert ihren 75. Geburtstag – und die ModellWerft ihren 50. Jahrgang. Auch auf Seiten der Hersteller gab es Jubiläen zu feiern. Wer in diesem Jahr ganz oben auf dem Treppchen stand und welche Überraschungen die Leserwahl bereitgehalten hat, lesen Sie in unserer Reportage ab Seite 45.

Und nun wünsche ich Ihnen viel Freude mit diesem und den vielen weiteren interessanten Themen der MODELLWERFT 09/2026.

Eric Scharfenort, Verantwortlicher Redakteur MODELLWERFT

Editorial

Die *Admiral* von Billing Boats
– eine gelungene Neuauflage eines Klassikers



45



28

52



DMI »Admiral« von Billing Boats	10
Miniatur-Dampfschlepper »Tiger« in 1:87, Teil 2	20
»Monterey« in der Mittelmeer-Edition von Krick, Teil 3	28
Cytra-Yacht »Pueblo«	34
Downloadplan: Seenotretungsboot »Hugo Eckener«	40

Korsar-Jolle im Eigenbau 58

»Sassacus« vs. »Palmetto State« 52

Kfz-Sicherungen im Schiffsmodell	63
Test: Toolkit M8D-Ladegerät	66
Test: Soundmodul von cp-elektronik	70

Report: Modellbau Awards 2026	45
20 Jahre »Narwal« von Sievers	64
Wertaufenthalt der »Cap San Diego«	74
Miniatur-Sammlertreffen in Kassel	80

Editorial	3
Inhalt	4
Markt und Meldungen	6
Termine	9
Schiffsbilder	41
Vorschau, Impressum	82

74





Michael Warnhoff baut seine Jugendliebe nach: die Korsar-Jolle, die ihn fast sein ganzes Leben lang begleitet hat – als RC-Modell in 1:8, ohne Bauplan und mit viel Eigeninitiative.

58



34

Die Cytra-Yacht *Pueblo* von Christian Eder misst 160 cm und setzt auf Carbon, GFK und Brushless-Antrieb. Ein Baubericht über ein Modell der besonderen Art.



Wer bisher vor der Programmierung von Soundmodulen zurückschreckte, sollte das Modul von cp-elektronik kennenlernen. Oliver Bothmann erklärt, warum die Hürde diesmal wirklich niedrig ist.

70



20

Im zweiten Teil zum Dampfschlepper *Tiger* widmet sich Harry Jacobsen Beleuchtung, Decals und Lackierung – und erprobt das Modell im Miniatur Wunderland Hamburg.

10 TITEL-THEMA

Die *Admiral* gilt als eines der schönsten Holz-Kajütboot-Modelle seiner Zeit. Billing Boats hat den Bausatz aus den 1960er-Jahren nun neu aufgelegt.



29. Modellschiffreffen in Zwota

Strahlender Sonnenschein, 38°C und ausgeprägte Schattensuche – das waren die Bedingungen beim 29. Modellschiffreffen in Zwota. Trotz einiger hitzebedingter Absagen kamen 70 Modellbauer mit über 120 Modellschiffen ins Vogtland. Über viele Gäste aus Österreich und Tschechien konnten sich die Vogtlandkapitäne freuen. Ein Höhepunkt waren die Flottentorpedoboote der Brüder Hench aus Waldbrunn. Diese sind an Perfektion nicht zu überbieten. Die Vielfalt der Schiffe und ihrer Bauweisen ist und bleibt der große Trumpf dieser Treffen. Mit welcher Begeisterung und Ideenreichtum diese Unikate in den Werkstätten oder auf dem Küchentisch entstehen, ist immer wieder beeindruckend.

Neben dem Fahrbetrieb auf dem Wasser kam der Austausch nicht zu kurz. Wer eine knifflige Frage mitgebracht hatte, fand unter den



Teilnehmern bereitwillig Rat – und so manches Rätsel, an dem jemand lange getüftelt hatte, fand endlich seine Lösung. Diese freundschaftliche Atmosphäre ist ein wesentlicher Grund, dass so viele Modellbaufreunde jedes Jahr den Weg zu uns finden. Unser Video-Thomas hat auch diesmal einen großartigen Film gedreht. Wer ihn sehen möchte, findet ihn auf YouTube bei „RC-Bootsmann“. Am 26. Juni 2027 gibt es ein Wiedersehen am Walfischteich – zum 30. Modellschiffreffen. Wir freuen uns jetzt schon darauf!

Gunter Schröpfer

Marinemaler Olaf Rahardt

In einer abwechslungsreichen Bildauswahl gibt Marinemaler Olaf Rahardt in seinem **neuen Kalender für 2027** 13 Einblicke in historische und gegenwärtige Schifffahrtsereignisse, reproduziert nach originalen Öl- oder Gouachegemälden. Ergänzend gibt es Informationen auf der Kalenderrückseite. Auch für diese Ausgabe wurde wieder großer Wert auf Material- und Druckqualität gelegt. Das Format beträgt 40×50 cm, Papieroberfläche seidenmatt, Drahtingbindung mit Aufhängung. Jeder Kalender ist einzeln in Folie verschweißt. Der Preis beträgt 32,- €. Versandkosten innerhalb Deutschlands: 8,- €. Bestellt werden kann der Kalender über: marinemaler-olaf-rahardt@t-online.de / Tel.: 0162 1884947 / Website: www.marinemaler-olaf-rahardt.de / Direktverkauf in der Galerie, Marktstr. 4, 07407 Rudolstadt.



Amewi

Das **Marlin S5** ist ein 450 mm langes Mono-



Speedboot mit Brushless-Antrieb. Als Motor kommt laut Herstellerangaben ein Außenläufer 2818 mit 3.000 kV zum Einsatz, kombiniert mit einem 30-mm-Messing-Propeller. Die Höchstgeschwindigkeit soll bei über 50 km/h liegen. Als Regler ist ein Hobbywing Seaking 30A mit Wasserkühlung verbaut. Die Funkverbindung übernimmt eine 2,4-GHz-Flysky-Fernsteuerung, die laut Hersteller eine Reichweite von bis zu 200 Metern auf dem Wasser

erreichen soll. Für die Spurstabilität sorgen eine eloxierte Aluminiumruderanlage sowie Trimmfinnen. Bei einer Kentierung soll sich das Boot automatisch selbst wieder aufrichten. Das Modell wird als fahrfertiges RTR-Set inklusive Fernsteuerung, 3s-LiPo-Akku (11,1 V, 1.950 mAh) und Ladegerät geliefert. UVP: 179,90 €.

Info & Bezug

Amewi

Internet: amewi.shop

Hobbymesse Leipzig

Die Modellbaubranche feiert vom 2. bis 4. Oktober das **Jubiläum der Hobbymesse Leipzig**. Seit 30 Jahren treffen sich Hersteller, Händler und Vereine in Leipzig zu einer der größten deutschen Modellbaumessen. Traditionell werden hier die Herbstneuheiten gezeigt, außerdem sind zahlreiche Jubiläumsmodelle geplant. Auf die Besucher warten einige Neuerungen und Überraschungen, die dem Ruf der Veranstaltung als „Erlebnismesse“ alle Ehre machen. Alle wichtigen Marken der Modelleisenbahner, dazu eine breite Auswahl an RC-Fahrzeugen,



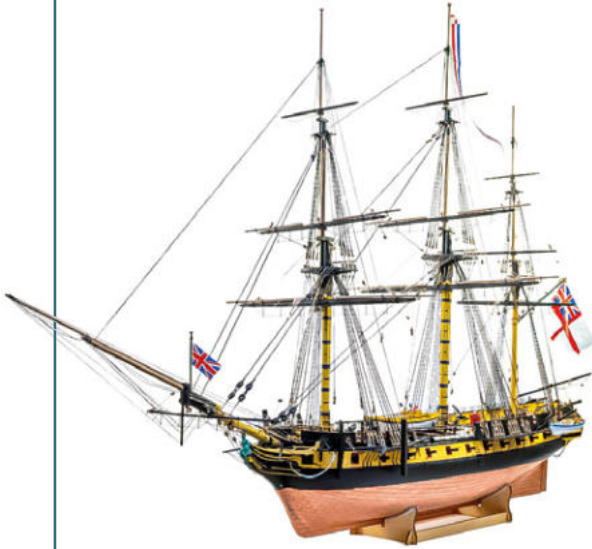
Flugmodellen, 3D-Druck, Plastik- und Kartonmodellbau – die Hobbymesse Leipzig ist ein Paradies für Modellbaufreunde. Auf 40.000 Quadratmetern gibt sich die Branche ein jährliches Stelldichein, um Neuheiten vorzustellen und die Leidenschaft für den Modellbau immer wieder anzufeuern. Knapp 80.000 Besucher waren dem Ruf nach Leipzig im vergangenen Jahr gefolgt. Auch dies-

mal finden sich zahlreiche bekannte Marken in der Ausstellerliste. Am Messesfreitag, kurz vor Öffnung der Hallentore, gratuliert Enie van de Meiklokes der Hobbymesse Leipzig zum Jubiläum. Etwa eine Stunde lang dekoriert sie plaudernd Cup Cakes, die sie anschließend an die frühen Messebesucher verteilt.

Die Hobbymesse Leipzig ist am 2. und 3. Oktober jeweils von 10 bis 18 Uhr und am 4. Oktober von 10 bis 17 Uhr geöffnet. Die Tickets sind ab sofort im Online-Ticketshop verfügbar, Tageskarten sind für 19 Euro bzw. 13 Euro ermäßigt erhältlich. Weitere Infos unter: www.hobbymesse.de.

Krick Modelltechnik

Die neue **HMS Surprise im Maßstab 1:64** ist ab sofort als hochwertiger Holzmodellbausatz erhältlich. Die berühmte Fregatte der Royal Navy wurde durch Patrick O'Brians Aubrey Maturin-Romane und den Kinofilm Master and Commander weltweit bekannt. Der Bausatz von Vanguard Models zeichnet sich



durch hohe Präzision, ausgewählte Materialien und eine historisch fundierte Umsetzung aus.

Der Baukasten umfasst lasergeschnittene Bauteile, fein sortierte Hölzer, fotogätzte Messingdetails sowie eine umfangreiche Ausstattung für Takelage und Bewaffnung. Die Konstruktion richtet sich an ambitionierte Modellbauer und bietet eine klar strukturierte Bauanleitung mit zahlreichen

3D-Darstellungen. Die HMS Surprise wird in ihrer charakteristischen Konfiguration mit 24 Langkanonen und den typischen Merkmalen britischer Fregatten des späten 18. Jahrhunderts dargestellt. Mit ihrer eleganten Linieneinführung, der sorgfältig rekonstruierten Decksstruktur und der hohen Passgenauigkeit der Komponenten bietet der Bausatz ein anspruchsvolles, historisch orientiertes Modellbauprojekt. Die HMS Surprise ist über Krick Modelltechnik sowie den qualifizierten Fachhandel erhältlich. Der Baukasten hat eine UVP von 1.629,00 €.

Die **HM Brig Badger (1777)** war das erste Kommando des späteren Admirals Horatio Nelson. Der hochwertige Modellbausatz von Amati / Victory Models basiert auf historischen Originalplänen und überzeugt mit präzise lasergeschnittenen Holzteilen, doppelter Rumpfbeplankung, Fotoätzteilen aus Messing sowie zahlreichen hochwertigen Beschlägen. Der fertige Nachbau erreicht eine Länge von 590 mm und eine Höhe von 520 mm. Zum Lieferumfang gehören unter anderem Holzmasten, Takelgarn, Segelstoff, fünf Baupläne, eine farbige

Bauanleitung sowie ein Präsentationsstander mit Messing-Namensschild. Technische Daten: Maßstab 1:64, Länge 590 mm, Höhe 520 mm. Material: Holz, Messing und Metall. Schwierigkeitsgrad: Mittel bis fortgeschritten. Die HM Badger ist über Krick Modelltechnik sowie den qualifizierten Fachhandel erhältlich. Der Baukasten hat eine UVP von 235,00 €.



Info & Bezug

Krick Modelltechnik
Internet:
www.krickshop.de

1



Tipp
unserer
Redaktion

Grundlagen moderner Fernsteuerungen
Art.Nr.: 3102310, ISBN: 978-3-88180-527-8
Preis: 29,90 €

2



Das Kutterbuch
Art.Nr.: 3102276, ISBN: 978-3-88180-489-9
Preis: 32,90 €

3



Mahagoniboote
Art.Nr.: 3102249, ISBN: 978-3-88180-464-6
Preis: 25,90 €

4



Mikromodelle zu Wasser
Art.Nr.: 3102302, ISBN: 978-3-88180-520-9
Preis: 39,90 €

5



Schiffsmodelle mit Dampftrieb
Art.Nr.: 3102290, ISBN: 978-3-88180-508-7
Preis: 36,90 €

▲ aufgestiegen ■ unverändert ▼ abgestiegen

R&G Faserverbundwerkstoffe

Das **Glasgewebe 280 g/m² (Interglas 92125, Aero, Köper)** von R&G ist ein nach Luftfahrt-norm gefertigtes Glasfasergewebe mit einer Breite von 127 cm. Die Köperbindung soll für eine gute Anpassungsfähigkeit an Konturen und Rundungen sorgen und die Herstellung von Faserverbundbauteilen mit hoher



Festigkeit ermöglichen. Laut Hersteller zeichnet sich das Gewebe durch eine gleichmäßige Struktur, gute Tränkbarkeit und hohe Transparenz aus, wodurch es sich sowohl für strukturelle Anwendungen als auch für Sichtlamine eignet. Erhältlich ist das Gewebe als Rolle in verschiedenen Längen, ab 5 m für 70,70 €.

Der **EPIFANES 2K PU-Lack klar** ist ein zweikomponentiger Polyurethan-Klarlack mit hohem Glanzgrad und UV-Filtern, der laut Hersteller Holzoberflächen zuverlässig vor Verfärbungen, Glanzverlust und Witterungseinflüssen schützen soll. Der Lack soll sich durch hohe Kratzfestigkeit und gute Wasserbeständigkeit auszeichnen und kann nach vollständiger Aushärtung poliert werden. Geeignet ist er für bestehende Polyurethan-Lacksysteme verschiedener Hersteller, als UV-Schutz auf Epoxidharzoberflächen oder als vollständiges Klar-



lacksystem auf stabilem, unbehandeltem Holz. Bei 20 °C beträgt die Topfzeit nach dem Mischen ca. 3 bis 4 Stunden, staubtrocken ist der Lack nach etwa zwei Stunden, überarbeitbar oder schleifbar nach ca. 24 Stunden. Die vollständige Aushärtung ist nach rund sieben Tagen erreicht. Preis für die 3-kg-Dose: 268,43 €.

Info & Bezug

R&G Faserverbundwerkstoffe
Tel.: 07157 530460
Internet: www.r-g.de

Revell

Revell legt mit der Great Eastern einen Klassiker neu auf. Der Bausatz basiert laut Hersteller auf den originalen Spritzgussformen aus dem Jahr 1963 und erscheint als limitierte Edition in einer Retro-Verpackung im Stil der 1960er-Jahre. Das Modell stellt die SS *Great Eastern* dar, das 1858 vom Stapel gelaufene Dampfschiff von Isambard Kingdom Brunel, das seinerzeit mit 211 Metern Länge das größte Schiff der Welt war.

Im Maßstab 1:388 soll das fertig gebaute Modell eine Länge von 56,7 cm erreichen. Der Bausatz umfasst 222 Teile und ist laut Revell für Modellbauer ab 12 Jahren geeignet. Enthalten sind eine bebilderte mehrsprachige Bauanleitung sowie ein Abziehbildersatz. Das Modell soll voraussichtlich Ende September 2026 lieferbar sein und kann bereits vorbestellt werden.



Info & Bezug

Revell
Internet: revell.com

Köhlers FlottenKalender 2027

Ungewohnt politisch kommt der Titel des bekannten Flottenkalenders von Koehler im Jahr 2027 daher. Den aktuellen Entwicklungen geschuldet, prangt dort das Wort „Kampfbereit“ dominant, und das Buch beschäftigt sich in einem hochinteressanten und topaktuellen Beitrag mit der aktuellen Entwicklung der Deutschen Marine und deren Anpassung an die weltweiten Verwerfungen und der mit ihnen immer notwendiger werdenden Aufrüstung – samt einem anderen Denken inner- und außerhalb der Truppe.

Doch die Freunde der zivilen Schifffahrt müssen sich keine Sorgen machen, auch für sie bietet der neue FloKa genügend Lesestoff. Seien es die Entwicklungen in der Handelsschifffahrt und Hafenindustrie, die ebenfalls von vielen Verwerfungen geprägt (und geplagt ist), die aktuellen Fähren und Fahrgastschiffe, die Geschichte des Voith-Schneider-Propellers, die Katastrophe



Dr. Guntram Schulze-Wegener (Hrsg.): Köhlers FlottenKalender 2027, Hamburg: Koehler im Maximilian Verlag, 2026. 272 Seiten, zahlreiche Abbildungen, 21×14,8 cm, ISBN 978-3-7822-1583-1, Broschur, 24,95 €, www.koehler-mittler-shop.de

der „Andrea Doria“ oder die Erlebnisse eines Bäckers auf der „Cap San Diego“ Wie immer also ein buntes und hochaktuelles Panoptikum mit viel spannendem Lesestoff für alle Fans der Schifffahrt in all ihren Formen.

Datum	Veranstaltung	PLZ	Ort	Ansprechpartner	Kontakt	E-Mail	Homepage
15.-16.08.	Schiffsmodelltreffen im Yachthafen	NL-9686 VE	Beerta, Reiderhaven, Hoofdstraat 9	Frank Houtrouw	0160 / 4470 707	frank.houtrouw@kabelmail.de	Veranstalter: IG Houtfab
15.-16.08.	Schaufahren mit Nachtfahrt am Samstag	63150	Heusenstamm, Schlossstr. 50, am Schlossweiher	Gunther Winter		0171 / 544 9094	gunther.winter@nunti.de
22.-23.08.	Int. Schiffsmodell-Schaufahren am Schuppisweiher	CH-9403	Goldach, Thannackerstraße 18.1	Franz Vogel	+41 797 731716	modell@smc-goldach.ch	www.smc-goldach.ch
22.-23.08.	Schiffsmodellbautage im Deutschen Hafenmuseum	20457	Hamburg, Australiastraße	Katja Nottelmann	040/428 137 155	katja.nottelmann@deham.shmh.de	www.deutsches-hafenmuseum.de
05.-06.09.	27. Open-Air Modellschautage im Maxipark	59071	Hamm, Alter Grenzweg 2 ehem. Zechengelände	Siegfried Fischer IG Schiffsmodellbau	02381 / 22784 oder 9821033	gsk.fischer@helimail.de	www.maximilianpark.de
06.09.	Seefest mit Schaufahren (SMC Bonn e.V.)		53567	Asbach, Talstraße	Peter Ziegler	0163 / 345 5459	peter.ziegler@smc-bonn.de
13.09.	Modellschiffe im Ahrensburger Freibad	22926	Ahrensburg, Reeshoop 60	Donald Leupold	04102 / 691 9885	donald.leupold@smc-ahrensburg.de	www.smc-ahrensburg.de
19.-20.09.	Modellbautage im Wehrtechnikmuseum	90552	Röthenbach, Heinrich-Diehl-Str. 9	Dieter Aust	0163 / 8147 703	gunman78@freenet.de	www.wehrtechnikmuseum.de
20.09.	Modellboot-Schaufahren + 5. Comtesse-Treffen (für aero-naut-Comtesse-Besitzer)	86609	Donauwörth, Sternschanzenstr. 1, Freibad auf dem Schellenberg	Rolf Stöger	0160/9669 0134	rs@info-stoeger.de	
26.09.	Scheepsmodelbouw-Expo / Schiffsmodellbauausstellung	NL-1018 KK	Amsterdam, Nationales Schiff-fahrtmuseum, Kattenburgerplein 1	Ron van Leeuwen	0031 / 61 433 1868	ronvanleeuwen54@gmail.com	Nederlandse Vereniging voor Modelbouwers
27.09.	Schaufahren Herbst im Freibad	27232	Sulingen, Promenadenweg 4	Volker Schwenker	0160 / 7368 483	svetlana.schwenker@gmx.de	www.msc-sperber.de
02.-04.10.	Hobbymesse	04356	Leipzig, Messe-Allee 1	Carsten Lorenz	0341 / 678 6532	c.lorenz@leipziger-messe.de	www.hobbymesse.de
03.10.	11. Modellbautag der Gemeinde	82008	Unterhaching, Hachinga-Halle und Freibad, Grünauer Allee 6	Martin Schallmoser	089 / 5419 5544-1	mobil: 0170/964 4899	schallmoser@ds-ingenieure.eu
07.-11.10.	45. Powerboat-Meeting MSC-Elbe-Dessau	06842	Dessau-Roßlau, Waldbad Adria 1 (Strandbad)	Michael Krebs		mk_katamarans@freenet.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 „Termin melden“. Vielen Dank für Ihre Mithilfe!

Aktuelle Termine unter: www.vth.de/modellwerft
Meldeschluss für die Ausgabe 10/2026 ist der
18.08.2026.

Anzeige

SELBSTKLEBENDES SCHLEIFPAPIER



Selbstklebendes Schleifpapier

Die selbstklebenden Schleifbänder sind zur Erstellung eigener Schleifklötze mit individueller Form und für den Handschliff geeignet. Fertigen Sie Ihre eigenen Schleifklötze in der passenden Form für ganz individuelle Schleifaufgaben. Die 69 mm breiten Bänder sind sehr langlebig und klebestark. Sie sind in den Körnungen 80, 120 und 220 sowie in zwei verschiedenen Längen erhältlich. Andere Längen können auf Anfrage geliefert werden.

3 Körnungen

P80	1,5 m	Art.Nr.: 6212175	Preis: 4,99 €
P80	3,0 m	Art.Nr.: 6212186	Preis: 7,99 €
P120	1,5 m	Art.Nr.: 6212176	Preis: 4,99 €
P120	3,0 m	Art.Nr.: 6212187	Preis: 7,99 €
P220	1,5 m	Art.Nr.: 6212177	Preis: 4,99 €
P220	3,0 m	Art.Nr.: 6212188	Preis: 7,99 €

Ein Oldtimer, wie

DMI »Admiral« 619 von Billing Boats/Krick

Die *Admiral* von DMI (Dansk Modelflyve Industri) ist ein Stück Modellbaugeschichte – ein Klassiker aus der Mitte des 20. Jahrhunderts, der bis heute nichts von seiner Faszination verloren hat. Der Bausatz erschien erstmals 1965 und gilt als eines der schönsten Holz-Kajütboot-Modelle, die DMI je herausgebracht hat. Mit seinen eleganten Linien spiegelt er die Motoryachten jener Zeit wider. Billing Boats hat diesen Klassiker nun überarbeitet und neu aufgelegt – und ihm damit zu einem verdienten Comeback verholfen.

Beim Bausatz der *Admiral* handelt es sich um einen reinen Holzbaukasten, bei dem noch echtes Modellbauhandwerk gefragt ist. Die Spanten, der Kiel und die Aufbauten sind sauber gelasert. Sie fielen mir beim Anheben der Sperrholzplatten schon teilweise entgegen und waren von einer überraschend guten Qualität. Komplettiert wird der Bausatz mit einem Bauplan, einem Skizzenplan mit Baufortschritt-Zeichnungen, einem Flaggen-Set und einer Tüte mit Messing-Ätzteilen zum Vervollständigen des Modellbootes.

Bau mit Herausforderungen

Ich startete mit dem Durchnummerieren der einzelnen Bauteile, um eine spätere lästige Sucherei zu vermeiden. Am Anfang aller Arbeiten steht der Bootsständer. Ich habe die ebenfalls gelaserten Teile ausgelöst, verklebt und aufgestellt. Sogar der Bootsname ist eingebrannt.

Die benötigten Bauteile für das Rumpfskelett wurden mehr oder weniger vorsichtig ausgelöst und in Baugruppen zum Probearbeit abgelegt. Eine Marotte von mir ist, dass ich zu verklebende Teilegruppen



er im Buche steht



**Der Bausatz im charakteristischen Retro-Look
– ein Versprechen an den Modellbauer**

vorab mit Klebeband oder Gummis zu einer Einheit zusammenfüge, um etwaige Abweichungen vom Bauplan oder der Ansicht im Vorfeld zu erkennen. Hierbei stellten sich schon zum Baubeginn Fehler heraus, die man nicht als Toleranz gelten lassen konnte: Bei den Ausfräsungen zum Kiel fehlte 1 mm an Material, was durch beidseitiges Anleimen von 0,5-mm-Holzleisten ausgeglichen werden konnte.

Dann bereitete ich die Spanten vor, um das Gerüst zusammenzustecken. Begonnen wird mit dem Kiel: Die Teile werden verleimt und mit kleinen Zwingen verpresst, bevor die Spanten folgen und mithilfe der Bodenteile ausgerichtet werden. Zunächst sah alles gut aus. Spant 8 und 9 wurden eingeleimt – und schon war sie da, die Überraschung: Spant 8 passte nicht! Hatte ich etwa den falschen Spant genommen? Das konnte nicht sein, ich hatte alles überprüft, die Nummer stimmte. Kleine Ursache, große Auswirkung: Der Spant war fehl am Platz! Ursache des Debakels war eine falsche Nummerierung in der Materialbeschreibung. Also: Rückbau des verleimten Rumpfskeletts. Es geht ja ganz leicht, wenn man die richtigen Flüche weiß. Dann erfolgte ein teilweiser Neuaufbau mit nachgefertigten Teilen.

Die Stringer waren der nächste Bauabschnitt, wieder mit einer kleinen Herausforderung. Die 5×8-mm-Leisten, wohl Abachi, sind zwar schön zu schleifen und zu bearbeiten, doch bei den engen Radien am Bug, kombiniert mit dem gleichzeitigen Verdrehen, entwickelte das Holz ein kaum zu bändigendes Eigenleben. Hinzu kommt, dass das Spantenskelett ohne Helling gebaut wurde. Meine Lösung: Die Stringer im Bugbereich mit dem geringen Radius wurden durch nur 2,5 mm starke Leisten ersetzt, die sich weitaus besser biegen ließen und als eine Art Schichtverleimung mindestens die gleiche Festigkeit aufweisen. Es folgte das allgemein beliebte Straken und Schleifen.

Beplanken

Das Straken der Spanten zielt darauf ab, eine möglichst große Auflage der Planken ohne Knick zu erreichen. Da bei der *Admiral* ein großer Spantenabstand herrscht, ist es von Vorteil, während des Verleimens mit kleinen Zwingen, Klammern oder Ähnlichem die Planken auf einer Höhe bündig zu halten, um sich später unnötige Schleiforgien zu sparen. Beplankt wird der Rumpf mit aufgedoppelten Leisten, die bei sorgfältiger Arbeit gut zueinander passen. Für die Verklebung verwendete ich einen Express Weißleim. Nachdem die Unterseite beplankt war, ging es mit den Rumpfseiten weiter. Etwas Hilfe mit kleinen Zwingen oder Klammern schadet auch hier bei den weit auseinanderliegenden Spanten nicht. Die Beplankung des Rumpfes schreitet recht schnell voran, sodass es anschließend an das allseits beliebte Schleifen gehen konnte.

Nach Abschluss der Schleifarbeiten erfolgte die Verklebung des Decks, ebenfalls mit Weißleim. Zum Trocknen wird es mit kleinen Zwingen und Klebeband fixiert. Von Vorteil ist es, wenn man zu diesem Zeitpunkt bereits den Aufbau zusammengebaut hat und ihn zum Verkleben des Decks einsetzt. Da die Aufbaubreite auch den Aufbau-Ausschnitt bestimmt, kann man sich so spätere unnötige Anpassarbeiten ersparen.



Übersicht über das enthaltene Material – sauber gelasert und gut sortiert

Der Aufbau...

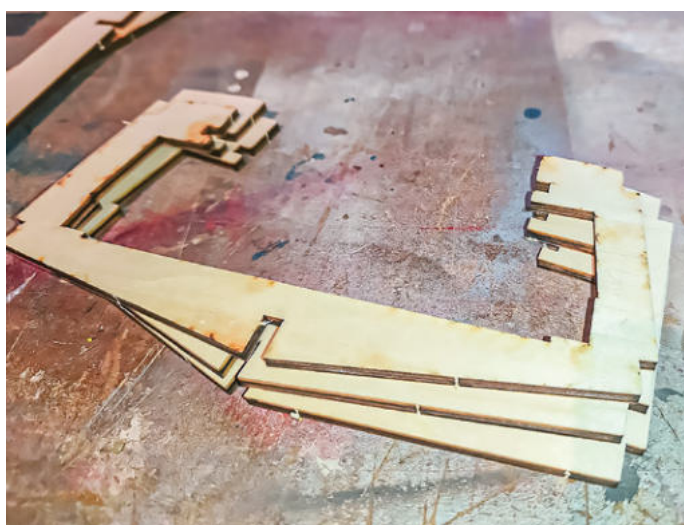
...der *Admiral* ist einfach ausgeführt und besteht in seiner Grundeinheit aus zwei Sperrholzbrettchen aus Rotholz und dazwischen halten ein paar Spanten den Abstand. Wurde sauber gebaut, passt diese Konstruktion in den vorgegebenen Decksausschnitt. Die gesamte

Einheit sitzt am Bug und Heck durch vorgegebene Ausschnitte auf.

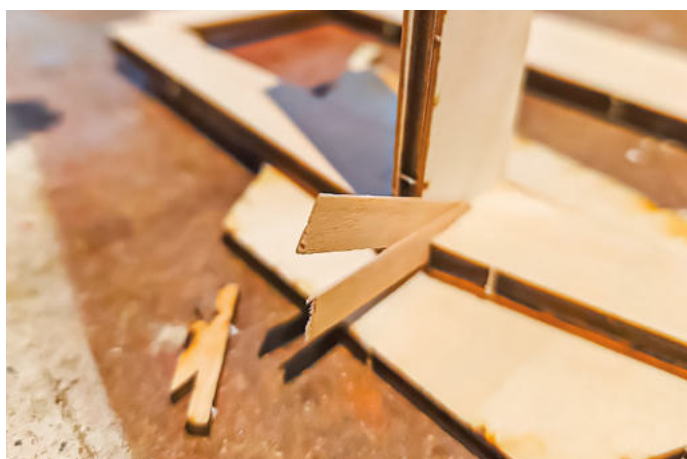
In den Bereich der Frontscheibe kommen zwei halbrund vorgefertigte, flachliegende Spanten, jeweils einer oben und einer unten. Diese sind jedoch geringfügig zu lang, etwa zwei Millimeter. Kein Problem, jeweils links und rechts einen Millimeter gekürzt und schon



Filigrane Messing-Ätzteile verleihen dem Modell das gewisse Extra



Die Spanten vor dem Einbau – Ausgangspunkt des Rumpfskeletts



Fehlmaß an den Spanten-Ausfräsungen: Hier fehlte ein Millimeter Material

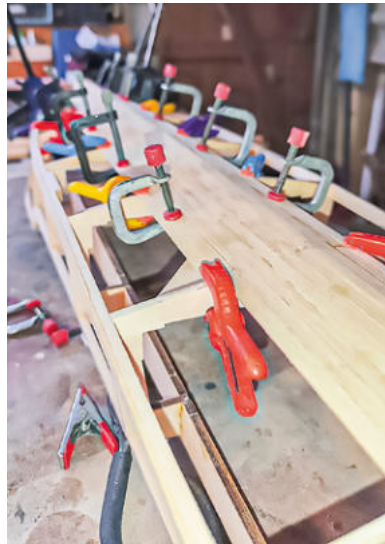


Schritt für Schritt wächst das Rumpfskelett



Falsch nummerierter Spant – eine kleine Beschriftung mit großer Wirkung

passten die Spanten in das Skelett des Kabinenaufbaus. Doch dann trat ein unerwartetes Problem zu Tage: Das Fensterteil mit seinen vier Frontfenstern soll eigentlich



Die Beplankung des Rumpfes schreitet recht zügig voran

an dieser Rundung anliegen. Macht es aber nicht, weil dieses Frontteil zu lang ist. Es sind zwar wiederum nur ein paar Millimeter, aber Kürzen ist nicht möglich, es wird sonst der Fensterrahmen

so weit beschnitten, dass der restliche Platz für die Messingrahmen nicht mehr ausreicht. Eine mögliche Problemlösung (und so habe ich es dann auch ausgeführt) ist die Veränderung des Radius der Frontscheibe.

Das Grundskelett war mittlerweile verleimt und getrocknet, die Spanten im Ruderhaus gestrichen, die beiden Dächer des Aufbaus mit weißer Farbe lackiert. Ein Stückchen Dielenboden im Bereich des Steuerstandes wurde mit beiliegendem Eichenfurnier beklebt, so dass mit den Feinarbeiten begonnen werden konnte.

Unter Feinarbeiten...

...verstehe ich die letzten Arbeiten an Modellteilen. Die noch benötigten Teile für die Ausstattung wurden lackiert und zusammengebaut. Als da wären: der Mast, die Sitzbank und die beiden Einzelstühle für das Cockpit. Auch das Armaturenbrett mit dem Lenkrad entstand in diesem Schritt. Die Messingstäbchen – etwa für Trittleiter, Handlauf und Türdrücker – wurden auf Maß gebracht und in Form gebogen. Anschließend ging es ans Einbauen der Teile. Rund um den Kajütaufbau folgte eine Rotholzleiste, die mit Sekundenkleber fixiert wurde.

Die Windschutzscheibe aus Acrylglas wurde auf dem beiliegenden Rohmaterial angezeichnet, ausgeschnitten und



Der Rumpf nimmt Form an – die Heckverkleidung fehlt noch



Das Deckshaus entsteht



Probesitzen: Der Aufbau wird vor der Verklebung auf Passgenauigkeit geprüft



Das Frontteil mit seinen vier Fenstern erwies sich als geringfügig zu lang

mit Sekundenkleber angeklebt. Die Flaggenstock-Halterung aus beigelegtem Material ist mir leider zerbrochen, so habe ich aus einem Stückchen Eichenholz die Halterung ausgeschnitten und ein Loch für das Messingröhrchen zur Stockaufnahme gebohrt. Zum Schluss wurde das Ganze verklebt und verschliffen. Um die Flagge an den Stock zu bekommen, habe ich diesen mittig aufgeschnitten, die Flagge durchgesteckt und verklebt.

Spachteln & Lackieren

Vor dem Beginn der Spachtel- und Lackierarbeiten habe ich den Bereich des Bootsdecks, der später mit Eichenfurnier belegt werden sollte, sorgfältig abgedeckt. So blieb die Sperrholzunterlage sauber und bot dem Furnier später einen guten Haftgrund. Nun wurde zunächst eine Schicht Glasfasergewebe auf den Rumpf aufgebracht. Nach dem



Glasfasergewebe gibt dem Rumpf zusätzliche Stabilität und Dichtigkeit



Die Dächer werden aufgeklebt – der Aufbau nimmt Gestalt an



Das Deck in Eichenfurnier – aufwändig beplankt und geschliffen



Kleinteile werden sorgfältig lackiert und für den Einbau vorbereitet



Fensterrahmen, Mast und Dachhandlauf vervollständigen das Bild



Anzeige

Die Messingreling setzt den eleganten Abschluss des Decksausbaus

Aushärten habe ich den Rumpf mit einer 2K-Spachtelmasse aus dem KFZ-Bereich vollflächig gespachtelt und dann geschliffen. Mit Feinspachtelmasse wurde nachgearbeitet und wieder geschliffen. Als Untergrund für den Lackauftrag diente eine Schicht Spritzspachtel, die nach dem Trocknen sorgfältig geschliffen wurde. Anschließend erhielt der Rumpf seinen zweifarbenen Anstrich in Belton Premium Signalweiß und Signalrot.

Die Decksbeplankung

Im nächsten Arbeitsschritt wurde das Deck mit den im Bausatz enthaltenen Leisten aus Eichenfurnier beplankt. Dafür hätte ich mir sorgfältiger geschnittenes Material gewünscht, zudem ist die Menge sehr knapp bemessen, was ein Aussortieren von beschädigten Leisten fast unmöglich machte. Ich habe mit dem Vorschiff



Die dänische Flagge am Heck darf nicht fehlen

Made in Schleswig-Holstein



Handsender HS12 & HS16

7 Dinge, die es so nur bei Servonaut gibt

1. Softkeys

Mehr als **10 Geber-Varianten** stehen zur Auswahl, von Taster über Schalter und „Schieberegler“ bis hin zum 5-Schritt-Sequenz (HS16) kannst du für jedes Tastenpaar, jede Ebene und jedes Modell die Funktionsweise anpassen. Der Sender merkt sich die Stellung der Schalter beim Modellwechsel!

2. Zugeordnete Mischer

Gerade bei den Mixern geht schnell die Übersicht verloren. Deshalb sind hier jedem Geber gleich drei (HS16: vier) Mischer fest zugeordnet, jeder Geber kann also auf drei bzw. vier Kanäle/Servos wirken.

3. Doppelbindung

Alle aktuellen Empfänger können mit zwei Sendern gebunden werden, das funktioniert sogar mit den Zwo4 Sender-Modulen der ersten Generation. Damit können **zwei Sender abwechselnd** ein Modell steuern.

4. Multimetrie

Die Sender halten Verbindung mit bis zu **vier Modellen gleichzeitig**, die eingeschaltet bereit stehen können. Die Akkuspannung von allen vier Modellen wird überwacht, der Sender gibt Alarm wenn einer der Akkus schwach wird.

5. Automatische Modellauswahl

Der Sender kennt seine Modelle - und sucht sie automatisch aus dem Modellspeicher heraus. Du brauchst dein Modell nur einschalten.

6. Multikanäle

Unsere Sender unterstützen weiterhin Multiswitch- und Multiprop-Protokolle von Robbe™ und Graupner™ und alles, was dazu kompatibel ist. Mit deutlich verbesserter Zuverlässigkeit im Vergleich zu 40MHz-Anlagen.

7. Ringbegrenzer für Voith-Schneider-Antriebe

Oder beliebig viele **Kettenmischer**, oder mehrere lastabhängig **gesteuerte Hydraulik-Pumpen** im Modell. Das universelle Mischer-Konzept macht es möglich (beim HS16).

Wir sind
dabei:

**hobby
messe**
Leipzig

2.-4.10.
Stand B6B

Servonaut



Deutsche Qualität, die überzeugt.



Servonaut Online-Shop
www.servonaut.de



Der Steuerstand mit Bestuhlung – bereit für die erste Fahrt

begonnen und dabei auf sparsamen Materialverbrauch geachtet. Verklebt wurde dieses dünne Furnier mit Sekundenkleber. Nach dem Vorschiff folgte das etwas tiefer liegende Achterdeck mit seinen seitlichen Gehflächen. Grobe Holzfehler wurden sofort verkittet und die gesamte Fläche geschliffen. Die jetzt so weit fertige, rohe Oberfläche bekam einen dreimaligen Anstrich mit Parkettlack auf Wasserbasis. Das sollte ausreichend sein. Die Reling war einer der letzten Arbeitsschritte des Decksausbaus. Die vorgezeichneten Löcher für die Relingstützen wurden erst einmal mit einem 1,5-mm-Bohrer vorgebohrt, die Stützen aus Messing eingesteckt und ausgerichtet. Mit dem Verkleben der Relingstützen habe ich bis nach dem Einziehen der Messing-Relingdrähte gewartet. Jetzt ging das Ganze schon der Fertigstellung entgegen.

Das Boot in seinem Element

Es ging zur Jungfernfahrt, zu der mich mein Freund und Vereinskollege Jürgen Behrendt mit seiner Kamera begleitete. Das Boot lag gut im Wasser, lediglich der Geraudeauflauf erforderte eine kleine Trimmkorrektur. Mehr Gewicht könnte das Boot eventuell vertragen. Das Lenkverhalten aber war mit dieser Einstellung sehr gut und das Boot gut zu beherrschen.

Drei Runden waren absolviert, dann folgten plötzlich Geschwindigkeitsverlust und Stillstand. Die Akkus waren frisch geladen. Was jetzt? In weiser Voraussicht hatte Jürgen sein Bergeboot dabei. Das Ende vom Lied: Regler und Motor abgeraucht und ein Fall für die Tonne. Zuhause galt es, die Ursache zu erforschen. Es zeigte sich, dass sich die im Bausatz enthaltene Welle nicht ganz so leicht drehte, wie ich es gewohnt bin. Sollte etwa das Fett verantwortlich sein? Also habe ich schweren Herzens die komplette Welle aus dem fertigen Schiff nochmal ausgebaut. Im ausgebauten Zustand habe ich die Welle an einen neuen Motor gekoppelt und mit einem neuen Regler auf dem Prüfstand laufen lassen. Das ging vorerst problemlos. Nach etwa einer Minute begann das Stevenrohr, sich trotz Fettfüllung zu erwärmen. Nach zwei Minuten war es so heiß, dass ich es nicht mehr

anfassen konnte. Meine Vermutung: Die Messingwelle dehnt sich durch Reibung in den beiden Lagern so weit aus, es sind ja nur hundertstel Millimeter, bis es zum Stillstand der Welle kommt. Fazit: Regler und Motor geben Rauchzeichen.

Zusätzlich zum neuen Motor (500 Speed) und Regler habe ich eine neue, kugellagerte Welle besorgt, welche nun einen mit 30 mm deutlich kleineren Propeller als den im Bausatz enthaltenen 50-mm-Propeller antreiben soll. Ein Wellen-Austausch bei einem eben erst fertiggestellten Boot, das kommt wirklich keine Freude auf. Probefahrt zwei verlief dann zur vollen Zufriedenheit. Der Wettergott meinte es gut mit uns und so entstanden einige sehr schöne Bilder, die mich den Ärger schnell vergessen ließen. Für die Aufnahmen auf dem Wasser möchte ich mich bei Jürgen Behrendt herzlich bedanken.

Fazit

Die aktuelle Ausstattung beschränkt sich auf das Wesentliche: Regler für die Motordrehzahl und ein Servo für die Steuerung. Wer möchte, kann das Modell noch um einen kleinen Rauchgenerator und beleuchtete Positionslampen erweitern. Trotz der Herausforderungen beim Bau und dem Ärger nach der ersten Probefahrt ist doch ein sehr schönes, rückschonendes und leicht zu händelndes Boot entstanden, das echten Retro-Charme versprüht. Das Fahrbild spricht für sich – es ist ganz das eines typischen Halbgleiters aus den 1960er-Jahren.

Info & Bezug

Krick Modelltechnik

Internet: www.krickshop.de



Technische Daten:

Maßstab:	1:20
Länge:	1.000 mm
Breite:	240 mm
Höhe:	310 mm
Gewicht:	ca. 6 kg



Die *Admiral* bei ihrer zweiten Probefahrt
– nach der ersten mussten Motor, Regler und
Welle ersetzt werden



Auch die Neuauflage über-
zeugt mit Stil, Eleganz und
einer unverwechselbaren
Silhouette

Private Kleinanzeigen

30000

Im Raum Hannover **Modellbauer gesucht** Fertigstellung mehrerer Modelle 1:100 nur graue gegen Aufwandsentschädigung. Tel. 01 62 / 7 00 04 07.

VTH-MODELLBAU- NEWSLETTER



**Jetzt QR-Code scannen
und abonnieren!**

UHLIG

Designmodellbau

**Herstellung und Verkauf
eigener Schiffsmodelle, Zubehör
und Figuren in 1:10/1:8**

www.dsd-uhlig.de

www.JOJO-Modellbau.de

Der Bausatz-Spezialist



ModellWerft



Anzeigenannahme und Beratung

Sinem Isbeceren

Tel.: 07221/5087-90

Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe

18.08.2026

Die ganze Welt des Modellbaus
<http://shop.vth.de>



Jetzt Ihre private Kleinanzeige für 10,- Euro aufgeben

Ihre Kleinanzeige wird in der nächsten Ausgabe, sowie unter <https://www.vth.de/kleinanzeigen> für 4 Wochen online veröffentlicht.

Bitte veröffentlichen Sie in der nächstmöglichen Ausgabe der **ModellWerft** folgenden Anzeigentext:

☐ mit Foto (10,- € zusätzlich) Leerfelder und Satzzeichen werden als Buchstaben gerechnet.

Bitte in Blockbuchstaben ausfüllen!

[illegible]

- Einfach Coupon ausfüllen, ausschneiden oder kopieren und einsenden an:

ModellWerft

VTH neue Medien GmbH
Anzeigen-Service
76532 Baden-Baden
Deutschland

- per E-Mail an:
kleinanzeigen@vth.de

- oder per Fax an:
072 21 / 50 87 33

- oder QR-Code direkt Online eingeben



Absender:

Name/Vorname

Straße/Hausnummer

PLZ/Ort

Tel./Fax-Nummer für evtl. Rückfragen

Datum

Unterschrift

Kreuzen Sie bitte an, wie Sie bezahlen:

☐ bequem und bargeldlos durch Bankeinzug (nur in Deutschland möglich)

Geldinstitut

BLZ / BIC

Kontonummer / IBAN

☐ Rechnung



RACING MODELLBAU Auto-, Schiffs- & Flug
Chirchgass 9
CH- 9475 Sevelen
Tel. 081 / 785 28 32
- Riesiges Beschlagteile-Lager
- Grosser Online-Shop
- Besuchen Sie uns unverbindlich, Sie werden von Schiffsmodellbauern beraten!

schiffsmodell.ch

mkp modellbau pforzheim
www.mkpmodellbau.com
Sonnenbergstr. 67 | 75180 Pforzheim | Tel. +49 7231-280 44 65 | info@mkpmodellbau.com

- Funktionsmodellbau
- Über 1.000 Beschlagteile
- Neue Webseite
- Neuer Onlineshop
- Katalogbestellung möglich



4 Kanal-Schalter RCUni Switch
ab 6,70 €



GB-Modellbau
Hauptstr. 37
92718 Schirmnitz
Tel. 0961 6345436
ÖFFNUNGSZEITEN:
Montag – Freitag 17 – 19 Uhr
Samstag 9 – 13 Uhr

Über 30 Jahre

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

www.gb-modellbau.de

Auftragsätzen nach Zeichnung, Material: Messing, Neusilber, Bronze, Edelstahl ab 0,1mm.
Stückzahl ab 1 Blech 200 x 300mm.
Viele **fertige Ätzteile** 1:20 bis 1:700, Messing-Profile
Miniatürkettchen

Mehr Infos bei:
SAEMANN Ätztechnik
Zweibrücker Str. 58 • D-66953 Pirmasens
Tel. 06331 / 12440
saemann-aetztechnik@t-online.de • www.saemann-aetztechnik.de

Ätztechnik

Holzleisten und Brettchen für den anspruchsvollen Modellbauer

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

Besuchen Sie uns auf unserer Shop Seite:
www.arkowood-lossburg.de



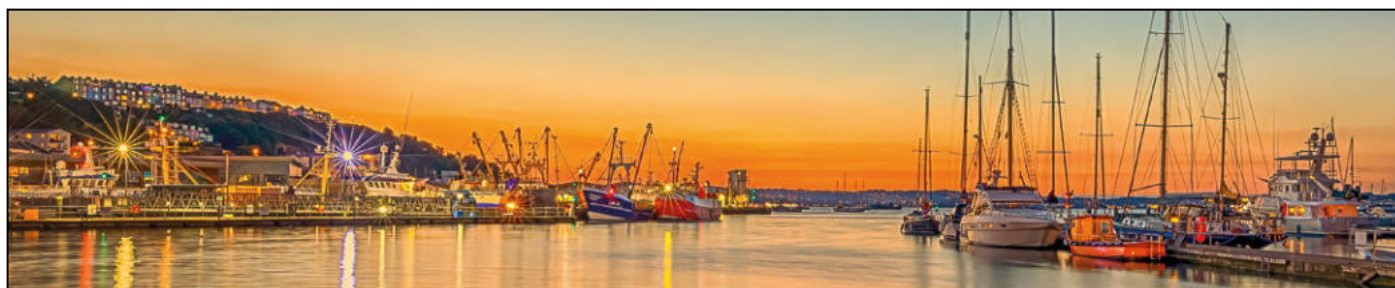

Hobby-Lobby Modellbau



Über 15.000 Artikel auf Lager
Schau doch mal rein

12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
----	----	----	---	---	---	---	---	---	---	---	---

www.Hobby-Lobby-Modellbau.com
Teichstraße 5 - D-25560 Oldenborstel - 04892 80158



PRIVATE KLEINANZEIGEN

10,- Euro für alle ModellWerft-Leser

Nutzen Sie diesen Service und schalten Sie bis zu 10 Zeilen (300 Zeichen).

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

Sie haben mehrere Möglichkeiten, Ihre Kleinanzeige aufzugeben:

Per Brief: Senden Sie uns Ihre Anzeige an folgende Adresse:

VTH neue Medien GmbH
Anzeigen-Service
Bertha-Benz-Strasse 7
76532 Baden-Baden

Schreiben Sie bitte deutlich! Satzzeichen und Leerstellen zählen ebenfalls als Zeichen. Bitte die Nennung der Bankverbindung nicht vergessen.

Per Internet: auf der Seite <https://www.vth.de/Kleinanzeigen> Anzeigen mit Foto (Bild als jpg-Datei anhängen) mit Nennung der kompletten Bankverbindung oder als E-Mail: kleinanzeigen@vth.de

Oder per QR-Code
direkt eingeben:





Hafenschlepper

Dampfschlepper »Tiger« in 1:87, Teil 2

Im ersten Teil hat Harry Jacobsen gezeigt, wie der Rumpf, der Antrieb und die Stromversorgung des kleinen Dampfschleppers *Tiger* entstanden sind. Nun geht es an den Feinschliff: Beleuchtung, Rettungsringe, Ankerwinde, Lackierung und Decals verwandeln das Modell in einen vorbildgetreuen Hafenschlepper. Und auf der NordOstsee im Miniatur Wunderland Hamburg zeigt sich schließlich, ob der kleine Schlepper auch die *Cap San Diego* ins Schlepptau nehmen kann.



Beleuchtung

Das Modell führt die üblichen Navigationslichter: Topplight, Seitenlichter, Hecklicht. Diese Lichter sind fest mit dem Ein-Aus-Schalter verdrahtet und leuchten immer. Das zeigt immer klar an, dass das Modell eingeschaltet ist. Separat schaltbar per Funkfernsteuerung sind noch die Schlepplichter als Topplichter im Mast. Bei diesen Lichtern war ich etwas im Zweifel, wie damit umzugehen war. Das Museumsschiff selbst führt diese Lichter nicht. Das gelbe Schlepplicht achtern habe ich weggelassen, ich wusste nicht wohin damit.

Ich hätte es gemeinsam mit dem Hecklicht hinten am Schornstein platziert, fand aber, das ginge nicht. Der Schornstein ist klappbar, da ist kein Platz für die Lichter. Und ich fand auf einem Foto das Hecklicht hinten am Schanzkleid. Also fehlt das gelbe Schlepplicht und das Hecklicht ist achtern am Schanzkleid. Ich bin mir ohnehin nicht sicher, ob es in den 1960er-Jahren die Schlepplichter schon gab. In einer Seeschiffahrtsstraßenordnung aus der Zeit hatte ich dazu nichts gefunden. Ich hätte gern noch Decksbeleuchtung und den einen oder anderen Scheinwerfer angebaut, aber das schien mir nicht zum Vorbild zu passen.

Auf Fotos fand ich keine Hinweise für umfangreiche Beleuchtung.

LED für Empfängerstatus

Auf dem Empfänger ist eine kleine LED, die anzeigt, in welchem Zustand der Empfänger ist. Einfaches Leuchten zeigt den normalen Betrieb an, langsames Blinken zeigt den Verlust der Funkverbindung an, bei schnellem Blinken ist der Empfänger im Bindemodus. Der Empfänger kann so programmiert werden, dass er das Signal für diese LED auf einen weiteren Anschluss ausgeben kann, und

für die Hosentasche



über einen Millimeter zu groß. Das würde man zwar nicht sehen, aber die Ringe passen nicht an ihren Platz zwischen Mast und Seitenlichter. Also war Selbstbau angesagt. Für den Selbstbau wurde ein 9-mm-Polystyrolstab auf 8 mm abgedreht und mit 4 mm aufgebohrt. Mit Feile und 45-Grad-Senker wurde etwas nachgearbeitet und die Rohlinge konnten zügig fertiggestellt werden. Danach folgte das Lackieren mit weißer und roter Farbe und dann fehlten nur noch die umlaufenden Leinen. Zuerst wurde dafür Klebeband auf eine Glasplatte geklebt. Auf der Glasplatte kann man das Klebeband bequem mit Lineal und Messer in Streifen schneiden. Danach wurde immer ein Streifen entfernt, damit die restlichen Streifen einzeln auf der Glasplatte kleben. Grund dafür: Das sorgt beim anschließenden Lackieren mit weißer Farbe dafür, dass auch die Schnittkanten Farbe abbekommen. Das sieht besser aus, als wenn man deren gelbliche Farbe später am Rettungsring sieht. Nun folgten noch die umlaufenden Leinen, die mit Hilfe des Klebebandes befestigt wurden. Ein wenig Sekundenkleber sichert das Ganze zum Schluss gegen unbeabsichtigtes Lösen. Meine Erfahrung mit Klebeband ist die, dass die Klebkraft im Laufe der Jahre nachlässt. Daher sichere ich immer zusätzlich mit Klebstoff. Eine kleine Anmerkung: Der Polystyrolstab ist aus dem Bauhaus, wird dort als Schleuderstab für Gardinen verkauft. Manchmal findet man Quellen für Baumaterial an unerwarteten Stellen.

Ankerwinde & Anker

Die Ankerwinde fand ich überraschend klein und zierlich, und sie scheint nur per Hand angetrieben zu sein. Das würde mich allerdings bei dem Alter und der geringen Größe des Schiffes nicht überraschen. Die Winde wurde nach drei Fotos gebaut. Beim Besuch des Vorbilds hatte ich leider keine Maße genommen, so musste alles geschätzt werden. Das klappte recht gut, nur die Handkurbeln waren beim ersten Versuch zu groß geraten. Das merkte ich aber erst bei der Anprobe am Modell. Nachdem ein zweiter Satz Handkurbeln fertiggestellt war, fehlte nur noch der schwarze Lack.

das wurde so gemacht. So ist über eine weitere LED am Aufbau immer angezeigt, ob die RC-Anlage betriebsbereit ist.

Will man mit dem Modell fahren, schaltet man zuerst den Sender ein. Der muss natürlich bereits gebunden sein. Danach schaltet man das Modell ein, und die gelbe LED beginnt langsam zu blinken. Nach kurzer Zeit leuchtet sie dauerhaft. Damit ist das Modell bereit zum Fahren.

Eine dauerhaft blinkende LED deutet immer auf ein Problem hin. Wenn der Sender nicht eingeschaltet oder nicht gebunden ist, dann blinkt sie langsam für ca. 30 Sekunden. Da-

nach wechselt der Empfänger in den Binde-
modus und die LED blinkt schnell. Durch die gute Sichtbarkeit der LED kann man solche Probleme mühelos erkennen. Inzwischen habe ich mich sehr an die Anzeige durch die LED gewöhnt und finde sie ausgesprochen praktisch.

Rettungsringe

Ein willkommener Farbtupfer am Modell sind die rot-weißen Rettungsringe. Zu meiner Freude fand ich noch einige in der Bastelkiste, doch leider waren sie im Durchmesser etwas



Die Lichterführung ist gut zu erkennen. Der große Tiefgang des Modells ist auf zwei Akkuzellen und eingedrungenes Wasser zurückzuführen

Ein kleiner Glücksgriff war im Jahr 2024 der Kauf zweier Anker am aero-naut-Messestand in Dortmund. Zu Hause stellte sich heraus, sie passen tatsächlich perfekt zum Modell. Nach kleinem Umbau und Montage einer Ankerkette konnte der Anker in die Klüse eingehängt werden. Zwar hat das Modell keine funktionsfähige Ankerwinde, aber mit Hilfe einer Pinzette kann man die Kette aus dem Rumpf ziehen und den Anker werfen. Das hat sich als ausgesprochen praktisch er-

wiesen, da man das Modell damit im Wunderland unbeobachtet auf dem Wasser liegen lassen kann.

Ein Anlegen an den Kafen ginge zwar auch mit Hilfe der Magnete im Rumpf, aber das ist nicht ungefährlich. Die NordOstsee hat ca. 5 cm Tidenhub. Es passiert manchmal, dass sich das Modell bei auflaufend Wasser an der Kaje verhakt. Einmal ist dadurch schon mein gleichgroßer Schlepper *Henry Morgan* gesunken.



Die Rettungsringe wurden aus einem 9-mm-Polystyrolstab gefertigt, der mit einer 4-mm-Bohrung versehen wurde



Mit Feile und 45-Grad-Senker wurden die Kanten etwas abgerundet

Decals

Die Decals zeichnete Lennert aus dem Wunderland Modellbau, und ich finde, er hat gute Arbeit geleistet. Schriftzüge und Schornsteinmarke komplettieren das Modell wunderbar. Die Flagge ist ebenfalls ein Decal und auf Alufolie aus einer Schokoladenverpackung aufgebracht. Damit kann man die Flagge ein wenig verbiegen, sodass sie aussieht, als wehe sie im Wind.

Eigentlich wollte ich die Decals wasserfest aufbringen. Das mache ich gewöhnlich, indem ich das Modell an den entsprechenden Stellen mit Klarlack lackiere und die Decals in diesen Lack lege. Ich traute mich aber nicht, das zu tun, in der Sorge, der Klarlack würde stören, es war diesmal ein anderes Fabrikat. Das war eine Fehlentscheidung, wie ich später sah. Die Decals sind nun mit seidenmattem Klarlack lediglich überlackiert und alles sieht gut aus. Aber es ist Luft unter den Decals, das stört, es gibt eine Art silbrigen Glanz. Die einzige Lösung wäre, die Decals zu entfernen und dann eben doch mit Klarlack aufzukleben. Aber dazu konnte ich mich noch nicht durchringen.

Lackierung

Die Lackierung fand wie immer mit der Airbrush und seidenmatten Revell-Farben statt. Natürlich hat Revell in der Regel nicht exakt den benötigten Farbton im Angebot, aber das stört mich nicht sehr. Kleine Farbabweichungen zum Vorbild fallen nur im direkten



Der 45-Grad-Senker erwies sich auch beim Nacharbeiten der inneren Kante als große Hilfe



Weiß lackiertes Klebeband wurde auf einer Glasplatte zugeschnitten

Vergleich auf. Ich habe da nicht den Ehrgeiz, mit dem genauen Farbton zu arbeiten. Wenn die Abweichungen allerdings zu groß werden, dann versuche ich, etwas Passendes zu mischen. Um das Aussehen des Modells aufzulockern und eine zu gleichmäßige Farbgebung zu vermeiden, verwende ich in der Regel zwei Methoden: Ein Bauteil wird in zwei oder drei ähnlichen Farben lackiert, und zwar nicht ganz deckend. Der Rumpf zum Beispiel erhielt unter Wasser drei verschiedene Rottöne. Danach kommen noch ein paar Schatten mit stark verdünnter schwarzer Farbe. Im Ergebnis wirkt die Farbgebung etwas realistischer, weil nicht komplett einfarbig.

Danach kommt noch etwas Alterung ins Spiel, also leichte Gebrauchs- und Verschleißspuren im Lack. Das passiert zunächst mit Trockenmalen. Dabei wird mit einem fast trockenen Pinsel ein hellerer Farbton über das Modell gestrichen, der dann nur an erhabenen Teilen hängenbleibt. Zum Schluss folgen die von mir sehr geschätzten Künstler-Ölfarben. Hier und da kommt ein Klecks Rostbraun oder Ähnliches auf das Modell und wird dann mit einem harten Pinsel verstrichen. Die Farbe kann man dabei so sehr verstreichen, dass gar kein Farbklecks mehr sichtbar ist. Es bleibt nur noch ein „Rost“-Schatten zu sehen.

Ein paar Worte noch zum Abkleben vor dem Lackieren: Gerade in Kurven wird es nicht gelingen, das Klebeband direkt von der Rolle zu verwenden und faltenfrei aufzukleben. Daher klebe ich es auf eine Glasplatte und schneide mit Messer und Lineal Streifen von ca. 2 mm Breite zurecht. Diese schmalen Streifen

kann man auch in Kurven verkleben. Danach kommt ein weiterer Streifen von 2 oder 3 mm Breite, und dann kann man Stück für Stück weiter abkleben. Das Anzeichnen der Wasserlinie erfolgte auf einer ebenen Fläche mit einem kleinen selbstgebauten Hilfsmittel. Erst danach entdeckte ich, dass es ein passendes Werkzeug für diese Aufgabe im VTH-Shop gibt.

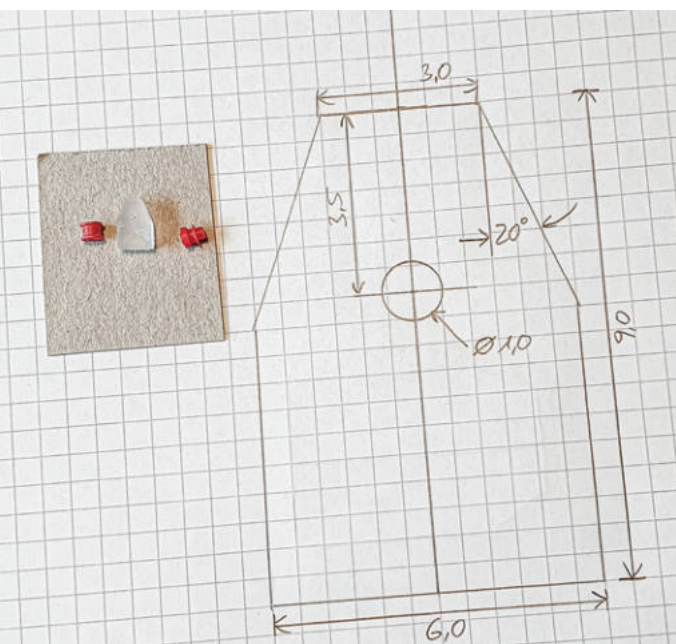
Schleppleine

Natürlich brauchte das Modell auch eine Schleppleine. Das Material meiner Wahl dafür ist aktuell Häkelgarn. Früher gab es in den Modellbauläden Leinen in verschiedenen Dicken von Graupner, aber die Zeiten sind vorbei.

Was ich bei dem kleinen *Tiger* sehr praktisch finde, ist, dass er zwei Schlepp-



Die Ankerwinde des Originals wurde offensichtlich noch von Hand bedient



Skizze und erste Teile der Ankerwinde

haken hat. Nimmt man den achteren, dann fährt sich das Modell kursstabiler, kommt aber nicht so gut um die Kurve. Nimmt man den vorderen, dann ist der Schlepper sehr manövrierfähig, reagiert aber auch etwas nervös. Da die 3D-gedruckten Schlepphaken aber nicht beweglich sind, kann man diesen Vorteil nur eingeschränkt nutzen. Der Zugpunkt der Leine bleibt immer mittschiffs und leicht rutscht die Leine vom Haken, wenn sie querab zieht. Aus diesem Grund wurde eine Beistopperleine montiert, wie es sie auf klassischen Schleppern mit Propeller am Heck und Schlepphaken mittschiffs regelmäßig



Beim ersten Mal waren die Handkurbeln der Ankerwinde zu groß geraten

gab. Diese Leine sorgt dafür, dass die Schleppleine nicht mehr vom Haken rutschen kann und ersetzt ein wenig den beweglichen Schlepphaken.

Fahrbetrieb

Die allererste Testfahrt des Modells mit kleinem 10-mm-Propeller und 6-Volt-Motor war etwas enttäuschend. Der Motor drehte zu langsam, der Vortrieb war zu gering. An das Schleppen eines anderen Schiffes war absolut nicht zu denken. Die zweite Testfahrt mit neuem Motor und größerem Propeller dagegen lief sehr gut und ließ Großes

erwarten, und mit dieser Erwartung ging es dann wieder auf die NordOstsee im Miniatur Wunderland Hamburg. Es wurden ein paar Runden auf dem Wasser gedreht, und das Modell gehorchte sehr gut dem Ruder und die Geschwindigkeit war vielversprechend. Kurz danach folgten ein paar Probleme. Das Modell machte vorwärts nur noch wenig Fahrt, rückwärts dagegen schien alles gut zu sein. Es dauerte eineinhalb Stunden, bis ich den Fehler fand, eine Klebung innerhalb der Kupplung zwischen Motor und Antriebswelle hatte sich gelöst. Das war schnell noch vor Ort in Hamburg repariert.



Schriftzüge, Schornsteinmarke und Flagge sind Decals



Mit Messer und Lineal zugeschnittene, schmale Klebebandstreifen dienen später zum sauberen Abkleben beim Lackieren

Während der nächsten Fahrten kam es zu einem Blackout der Elektronik. Grund waren zwei vergessene 1-mm-Bohrungen im Heck, die noch zu verschließen waren. Durch diese drang Wasser ein und das führte zum Ausfall. Da bleibt doch nur noch fassungsloses Erstaunen. Man hat viele Jahre Erfahrung im Schiffsmodellbau und macht immer noch so dumme Fehler.

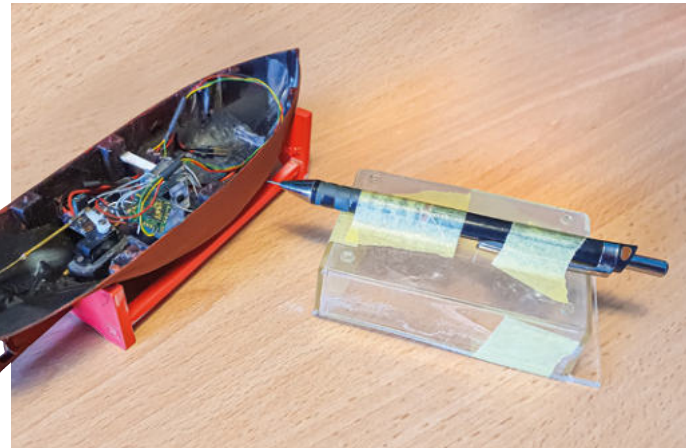
Nach der Reparatur in der heimischen Werft wurde sicherheitshalber ein mehrstündiger Schwimmtest gemacht. Ein kritischer Blick auf den Tiefgang veranlasste mich dabei, einen der beiden Akkus aus dem Modell zu nehmen. Danach war ich wesentlich zufriedener, nun sah es gut aus und es konnte wieder nach Hamburg gehen.

Der nächste Schritt waren dann Schleppmanöver mit der *Cap San Diego*, die auf der NordOstsee liegt. *Cap San Diego* wurde 1961/62 gebaut, Dampfschlepper *Tiger* stand bis 1965 in Dienst. Es ist also denkbar, dass beide Schiffe in Hamburg miteinander zu tun hatten. Im Modell liefen die Schleppma-

növer perfekt und damit konnte das Modell als fertiggestellt betrachtet werden. Zum Schluss entstand noch eine kleine Dokumentation über das Modell, eine Art Betriebsanleitung. Schließlich brauchen die Schiffchenfahrer im Wunderland die notwendigen Informationen zu Betrieb, Wartung und Pflege.

3D-Daten

Nachdem das Projekt *Tiger* schon einige Zeit lief, hatte ich die Idee, darüber diesen Bericht zu schreiben. Danach war es nur ein kleiner Schritt, auch über die Veröffentlichung der 3D-Daten nachzudenken. Also sprach ich das Thema im Wunderland an, denn es schien mir kein Nachteil für das Unternehmen zu sein, die Daten kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Man stimmte mir zu, und so kann man die Dateien nun beim VTH kostenfrei herunterladen. Allerdings sind doch ein paar Anmerkungen dazu notwendig: Wer die Dateien nutzt und die Teile druckt, hat dann noch lange kein vollwertiges Modell in



Anzeichnen der Wasserlinie auf ebener Platte mit einem Bleistift



Das Auge der Schleppleine entstand mit Hilfe eines Stückes Messingrohr

der Hand. Das 3D-Modell ist kein vollständiger Bausatz, sondern nur eine Basis für das kleine Modell. Der Zeitaufwand, der in die Konstruktion gesteckt werden konnte, der war limitiert. Daher fehlt zum Beispiel die Ankerwinde. Auch ein Fehler ist vorhanden, denn die Rahmen für die Brückenfenster passen nicht korrekt. Ich habe sie trotzdem verbaut, aber es muss jeder für sich entscheiden, was zu tun ist.

Weiter wurden einige Teile CNC-gefräst, liegen also nicht als 3D-Modelle vor.

Anzeige

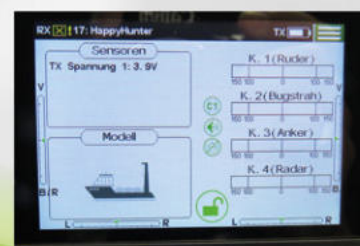
FlySky Paladin PL18 EV 4D DE bis zu 18 Servos und 16K Multiswitch für Ihr Schiff!



- einfache Bedienung
- Kompatibel zu Graupner und Robbe Multiswitch
- Deutsche Software
- bis zu 20 Schiffe parallel steuerbar
- günstige 4-, 8-, 12-Kanal Empfänger

www.thicon-models.com

thicon e.K.



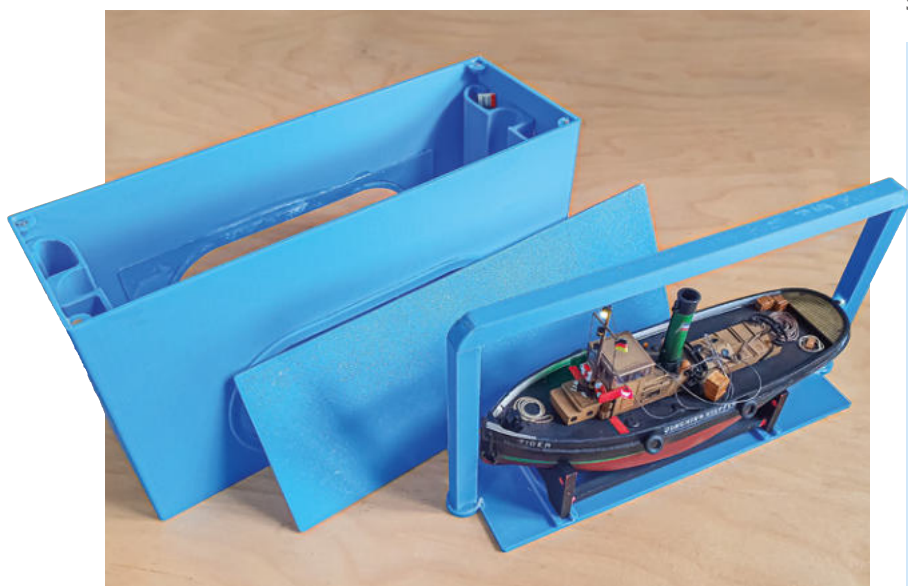
thicon e.K.
45356 Essen
Tel.: +49 201 8695153

Allerdings habe ich vom Original eine Reihe von Fotos gemacht, die ebenfalls Teil des Downloads sind. Es ist also etwas mehr Eigeninitiative notwendig als bei einem vollständigen Bausatz. Trotz dieser kleinen Einschränkungen sind die 3D-Daten eine schöne Ergänzung zu diesem Baubericht. Auch kann man Rumpf und Deck als Basis für Modelle nach eigenen Vorstellungen nehmen.

Herzlichen Dank an alle Wunderländer. Dank an die Chefs, die den kostenlosen Download gestattet haben, und auch an alle, die am Modellbau beteiligt waren: Marian, Sven, Lennert und besonders Thomas als Konstrukteur. Er hat sogar noch eine Anleitung mit Informationen zum Bau geschrieben, die Teil des Datenpakets ist. Und natürlich geht auch ein Dank an den VTH, der den Download zur Verfügung stellt.



Nur zum Teil vorbildgetreu ist der Beistopper, der über der Schleppleine liegt



Für diese praktische Transportkiste sind ebenfalls die STL-Dateien enthalten

Downloadpaket Dampfschlepper *Tiger*

Alle zum Nachbau des Modells angebotenen Daten, bestehend aus Druckdaten, Bau- und Bedienungsanleitung, Decals, Modell-Detailfotos und umfangreicher Fotosammlung des Originals stehen kostenfrei zum Download unter der Artikelnummer 7389 unter shop.vth.de zur Verfügung.



Mit nur noch einem Akku ist der Tiefgang des Modells optimal

Faszination Modellbau

**ECHTDAMPF
HALLENTREFFEN**

**INTERNATIONALE
MODELLBAHN
AUSSTELLUNG**

Internationale Leitmesse
für Modellbahnen und Modellbau



30. OKT. – 1. NOV. 2026

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

Öffnungszeiten:

Fr. und Sa. 9.00–18.00 Uhr, So. 9.00 – 17.00 Uhr

WWW.FASZINATION-MODELLBAU.DE

 [faszination.modellbau](https://www.facebook.com/faszination.modellbau)  [faszination.modellbau](https://www.instagram.com/faszination.modellbau)  [FaszinationModellbau](https://www.youtube.com/FaszinationModellbau)



Fischerboot »Monterey« in der Mittelmeer-Edition von Billing Boats/Krick, Teil 3

Welche Individualisierungen kann man an der *Monterey* von Billing Boats vornehmen? Meine zweite *Monterey* sollte sich deutlich von der ersten unterscheiden, ähnlich meinen beiden Kuttern aus der Bretagne (siehe ModellWerft 04/2024).



Die Wiederauferstehung

Steuerhaus

Der Baukasten ist schon ziemlich ausgereift, Änderungen sind nur bei den massiven Messingteilen des Beschlagsatzes obligatorisch. Also schaute ich mir die Entwicklung der *Monterey Clipper* im Internet an. Anfangs besaßen sie nur den vorderen Aufbau, um Stehhöhe im Vorschiff zu erhalten. Der Hicks-Motor lief unter einer flachen Luke auf Deck. Die ersten Steuerhäuser waren nach hinten offen, später durch seitliche Schiebetüren verlängert. Zu dieser Zeit wurden die Boote auch noch mit einer Pinne gesteuert. Ihre Halterung ist sogar im Baukasten angedeutet. Im Hafen wurden alle Öffnungen mit Brettern verschlossen. So sollte meine zweite *Monterey* werden. Das geschlossene

Steuerhaus mit den abschließbaren Türen, wie im Bausatz von Billing Boats dargestellt, kam erst später.

Die Rückwand des Steuerhauses wurde daraufhin zur Dachverlängerung, die Türen seitlich in Schienen gelagert, und die Positionslampen wurden aus Resten zusammengeklebt. Die Gläser entnahm ich Graupner-Positionslampen. Mit dem längeren Dach konnte auch die Decksöffnung großzügig verlängert werden, was zur Folge hatte, dass ich das Deck nicht teilbar, wie im Baukasten vorgeschlagen, gestalten musste. Den Niedergang vorne stellte ich ebenfalls geöffnet dar.

Aufgrund des offenen Steuerhauses musste eine Motorattrappe her. Meine gab es mal in einem Motorboot-Baukasten von Talhoer. Kein Hicks-Motor,

aber das sieht nur der wahre Kenner. Die Teile für den Motor entstanden aus Abgüssen des Bausatzes aus Weichmetall. Heute würde man so etwas drucken. Am Motor kam auch das im Baukasten der Mittelmeer-Ausgabe enthaltene rote Kabelstück zum Einsatz. Es sollte wohl einen Wasserschlauch darstellen. Was ich bei beiden *Montereys* änderte, war der Auspuff. Das Auspuffrohr muss um die 15 mm haben und dazu einen Deckel, damit es nicht reinregnet, ein Eimer tut es aber auch.

Deck & Details

Der Bordwand verpasste ich innen zusätzliche Schanzkleidstützen und außen eine halbrunde Scheuerleiste. Die Kiste hinten auf Deck, dargestellt durch

Der direkte Vergleich zeigt,
wie wandlungsfähig der Bau-
kasten von Billing Boats ist



italienischer Eleganz

einen Balsaklotz, ist keine Erfindung von Billing Boats, sondern eine Pflicht mit Abdeckung aus Brettern. In dieser sowie in der Pflicht unter dem Steuerhausdach standen die Fischer während ihrer Arbeit auf See. Dahinter die abnehmbare Ruderpinne – lässig steuert der Skipper das Boot mit dem linken Fuß. Auf der anderen *Monterey* wird das Ruder unter Deck angelenkt. Modern mittels Steuerrads im abschließbaren Steuerhaus, aber die Befestigung für die lange Holzpinne ist noch vorhanden.

Die vermeintlichen Kunststoffkisten stellte ich als Holzkisten dar, weil Billing Boats hochwertiges Holz verwendet. Auch die Griffmulde passt besser zu groben Holzkisten, damit man sich beim Stapeln nicht die Finger klemmt.

Filigrane Kunststoffkisten sollte man lieber im 3D-Druck herstellen.

Hummerfallen

Die Hummerkörbe von Billing Boats haben gar keinen Eingang für den Hummer. Der Hummer soll ja, vom Köder angelockt, in einen Netztrichter krabbeln, aus dem er wegen seiner ausladenden Scheren nicht wieder herauskommt. Und das auf jeder Längsseite des Hummerkörbs. Von dieser Sorte Hummerkorb gab es drei Varianten. Die älteste war komplett aus Holz, meist erkennbar daran, dass alle vier Seiten mit Latten verschlossen sind. Jeweils eine Hälfte der langen Seite war dabei ohne Latten. Dort konnte der Hummer in die Falle tappen. Die oberen

Latten ließen sich aufklappen. Die verbesserte Variante hatte eine Struktur aus verschweißten Stahlstreben, auf die die Latten aufgeschraubt waren. Meist wurden im unteren Bereich und an den schmalen Seiten keine Latten mehr aufgebracht. Die aktuelle Variante ist komplett aus Stahl geschweißt und mit Netz bespannt. Sucht man nach „lobster trap“ im Internet, findet man alle Varianten.

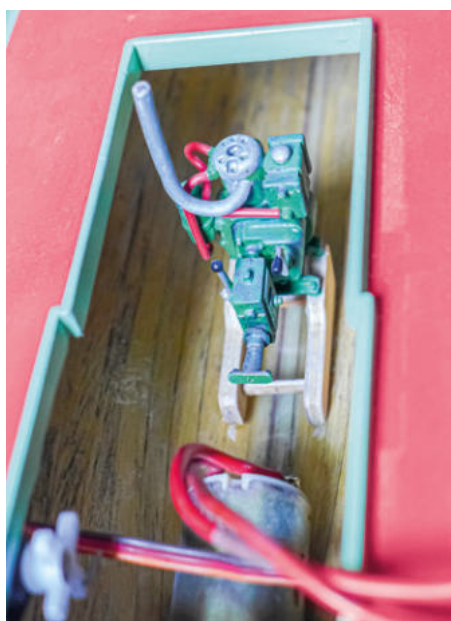
Da die Fallen von Billing Boats mit dem grünen Netz sehr schön aussahen, bin ich sparsam mit den Leisten umgegangen. Außerdem habe ich die ziemlich weichen 2×2-mm-Leisten durch härtere 2×1-mm-Leisten von Krick ersetzt. Die Unterseite der Hummerkörbe verkleidete ich auch mit Latten und zusätzlich drei Kufen, quer zu den Latten.



Im Hafen, lässig bewegt der Skipper die Ruderpinne mit dem linken Fuß

Krebsfallen

Sucht man im Internet nach „Fisherman's Wharf“, stellt man fest, dass in dem Logo gar kein Hummer abgebildet ist, sondern ein Taschenkrebse (crab). Hummer gibt es in Kalifornien nicht, außer die ohne Scheren aber mit sehr langen Fühlern, und das sind dann Langusten. Langusten bevölkern alle warmen Meere, Hummer kommen nur bei Wassertemperaturen unter 20°C klar, also auch nicht im Mittelmeer. Folglich sind die Hummerkörbe



Die Motorattrappe von Talhoer, der Mabuchi RC280 und, links unter das Deck geklebt, der Graupner Servo C261

im Nordatlantik, an den Küsten von Maine, New Brunswick und Nova Scotia anzusiedeln. Sie wurden von den Franzosen importiert, die heute noch vor der Bretagne mit diesem Typ Hummerkorb fischen. Sie passen sehr gut auf unsere Fischkutter *Antje* (robbe/romarin), *Anna* (aero-naut), *Astérix* (New CAP Maquettes) und die *Boulogne Etaples* (Billing Boats), aber nicht auf die *Monterey*.

Wie schon in der ModellWerft 05/2023 geschrieben, werden Taschenkrebse mit Netzkörben gefangen, die flach auf dem Meeresboden liegen. Die Krebskörbe habe ich aus 0,8-mm-Messingdraht gebaut und mit Resten des Netzes beklebt. Soll die *Monterey* aber Krabben fischen und nicht Krebse, so muss ein Schleppnetz gebaut werden. Beutelförmig mit einem 30 cm langen Kurrbaum, der es unter Wasser geöffnet hält. Das Netz wird an einem Poller hinten in der Bordwand geschleppt. Dagegen stellt ein Netz ohne Kurrbaum, wie auf der blauen *Monterey*, ein Lamparanetz dar, um zum Beispiel einen kleinen Fischschwarm einzukreisen und zu heben. Daher der Ladebaum am kleinen Mast, wie in der Baukastenausführung.

Mast/Ladebaum

Fisherman's Wharf, Heimathafen vieler Monterey Clipper in San Francisco, wurde zwischen 1870 und 1930 wiederholt verändert, um Platz für den fast ununterbrochenen Bau der Schiffsanlegestellen und Ufermauern der Stadt zu schaffen. Dadurch mussten früher

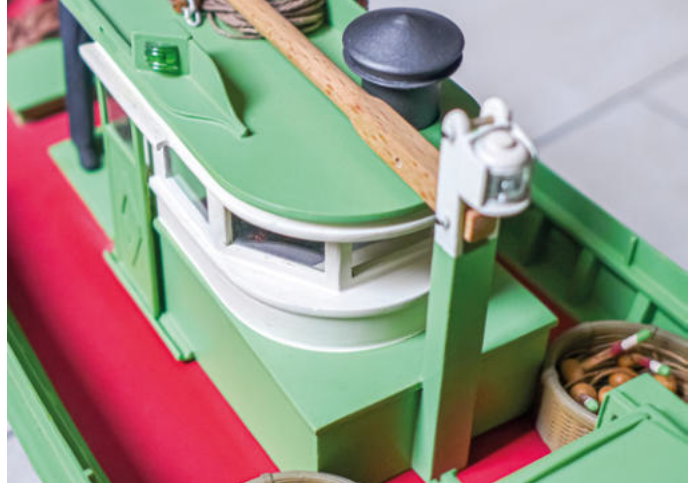
die kleinen *Montereyes* unter dem Pier, bzw. unter einer Brücke, hindurchfahren. Das ging nur mit einem kurzen Mast oder einem umklappbaren Mast. Letzterer stand direkt an der Motorabdeckung und wurde meist nach hinten aufs Dach umgeklappt. Die Blöcke für die Talje baute ich nach Plan, weil die mitgelieferten Blöcke viel zu klein waren. Die Reststücke der Kistengriffmulden würden sich hierzu auch gut eignen.



Blick ins Steuerhaus: links der dicke Auspuff, unten schaut die Motorattrappe mit ihrem Zylinderkopf hervor. Gut sichtbar die Seitentür, die in einer Schiene läuft. Ein Steuerrad ist nicht vorhanden, da mit der Pinne gesteuert wird. Über dem Tau der Deckel, der verhindert, dass es in den Auspuff regnet



Blick aufs Deck: In zwei chinesischen Flechtkörben (Aliexpress) liegen die Bojen für die Körbe zum Fangen der Taschenkrebse



Der abklappbare Mast mit dem Topplicht. Da die Positionsleuchten des Bausatzes viel zu klein sind, kann man sie entweder ersetzen, so wie bei meiner blauen *Monterey*, oder so bauen, wie sie sich die Fischer früher selbst aus Holzbrettern zusammengenagelt haben

Besatzung & Fang

Beide Figuren sind ausgehöhlt und wiegen 23 g. Miniaturtaschenkrebse zu kaufen, ist nahezu unmöglich. Das, was auf den chinesischen Plattformen angeboten wird, sind asiatische Krabben, ähnlich der Dwarslöper im Watt. Fündig wurde ich bei einem Hersteller von Klemmbausteinen, auf Bricklink oder Brickowl kostet die „Krabbe 33121“ unter 20 Cent. Etwas die Zangen anpassen und den Knopf entfernen – fertig.

Fazit

Zwei vollkommen unterschiedliche vorbildgetreue Modelle sind aus dem Baukasten entstanden. Das ist nur möglich, weil Billing Boats so gute Vorarbeit geleistet hat. Den Beschlagsatz, der größtenteils nicht



Die Kisten mit dem Fang werden neben dem Steuerhaus an der erhöhten Bordwand nach Hause transportiert. Die Krabbe krabbeln aufeinander herum, jeder auf der Suche nach einem Fluchtweg

▼ Das Steuerhaus ist mit Figur und Abdeckung der Pflicht abnehmbar. Im Vordergrund die Körbe zum Fangen der Taschenkrebse, die schon in die Kisten gesetzt wurden. Angriffslustig, wie Krabbe nunmal sind, wollen sie dort aber wieder raus und zurück ins Meer



Anzeige



Faserverbundwerkstoffe®
Composite Technology



**Europas großer Onlineshop
für Faserverbundwerkstoffe**



CARBON ARAMID GLAS
EPOXIDHARZE SILIKONE
SPEZIALWERKZEUGE
VAKUUMTECHNIK



www.r-g.de



Die beiden Monterey
Clipper Seite an Seite
auf dem Wasser

Lohnt sich der Aufwand für den Leichtbau, wo Billing Boats aktuell schon sehr leichtes Holz verwendet? 35 Gramm habe ich durch das Entfernen von Spanten und Kiel eingespart. Auch das Steuerhaus ist nicht großartig leichter geworden. 10 %, das ist nicht viel, und der Leichtbau hat den Bau des Modells nur erschwert, denn Billing Boats hatte seinerseits schon reagiert und dem Baukasten hochwertiges Holz, das rund 30 % leichter ist, beigelegt.

Info & Bezug

Krick Modelltechnik

Tel.: 07043 9351 0

Internet: www.krickshop.de



Meine beiden Modelle zeigen, wie viel Individualisierungsmöglichkeiten im Baukasten stecken

verwendet wurde, hätte man sich sparen können, aber Billing Boats hat nichts anderes. Das bedeutet zusätzliche Kosten, die über den Baukastenpreis und die RC-Technik hinausgehen. Die Mittelmeer-Ausrüstung ist gut gelungen, obwohl die gedruckten Hummer bei mir keine Begeisterungstürme auslösten. Zudem hätte man doch auch eine gedruckte Figur beifügen können. Einen Italiener zum Beispiel, um vom Pazifik eine Brücke zum Mittelmeer zu schlagen.

Abmessungen in 1:20

(abweichend von den Angaben auf dem Karton)

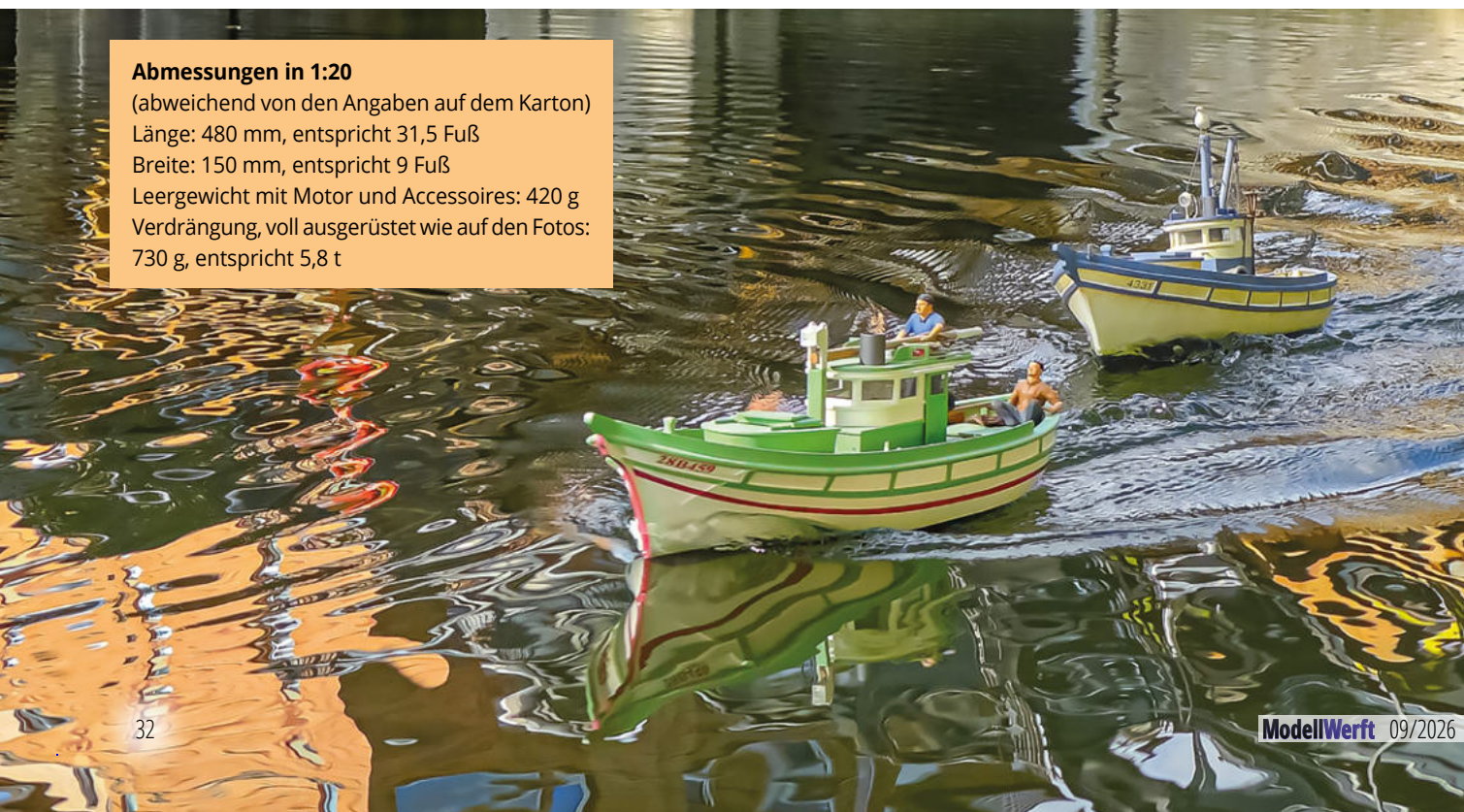
Länge: 480 mm, entspricht 31,5 Fuß

Breite: 150 mm, entspricht 9 Fuß

Leergewicht mit Motor und Accessoires: 420 g

Verdrängung, voll ausgerüstet wie auf den Fotos:

730 g, entspricht 5,8 t



VTH Summer Sale

vom 01.08. bis 31.08.
bis zu **70% Rabatt**

Bücher

Baupläne

CDs / DVD

Zeitschriften

Frästeilesätze

Modellbauzubehör

<https://shop.vth.de/sale>

Ein Traum in Weiß

Meine Cytra-Yacht »Pueblo«, Teil 1

Die Geschichte dieses Modells begann auf der Faszination Modellbau in Friedrichshafen. Auf dem Stand der I.G. Yacht-Modellbau ist mir die Cytra Sealord aufgefallen und hat mich sofort in ihren Bann gezogen. Das freundliche Gespräch mit dem Erbauer brachte zu Tage, dass so ein Modell nur schwer zu bekommen sei. Möglicherweise würde so etwas vielleicht mal im Internet angeboten, sagte man mir.



So verging dann einiges an Zeit, bis ich bei meinen Recherchen auf den Online-Verkaufsplattformen auf eine private Verkaufsanzeige für die Rumpf- und Deckschale der *Seestern* von Rüdiger Schink aufmerksam wurde. Dieses Modell im Stile einer Cytra war mit einer Länge von 160 cm genau das, was ich suchte. Rüdiger Schink selbst hat sich aus dem Schiffsmodellbau zurückgezogen und bietet die *Seestern* heute nicht mehr zum Kauf an. Nach kurzer Überlegung, schließlich wird so ein Schiffsmodell bis es fertig ist ordentlich Geld kosten, habe ich die Rumpf- und Deckschale gekauft. Als die Teile eingetroffen waren und ausgepackt auf dem Sofa lagen, zeigten sich erstmals die Dimensionen des Modells in beeindruckender Weise. Die meisten würden sich unter dem Begriff „Modell“ sicher etwas Handlicheres vorstellen.

Baubeginn

Der Bau begann mit dem Aussägen der Fenster, Deck und Rumpf dieses Modells sind aus GFK-Laminat gefertigt. So kommt zum Ausschneiden ein Cuttermesser, wie man es bei ABS-Teilen verwendet, nicht infrage. Für diese Tätigkeit kam mein Fein-Multimaster, eine oszillierende Säge, zum Einsatz. Anschließend habe ich die Öffnungen mit einer elektrischen Feile verputzt. Schon zu Beginn dieses Projektes habe ich online nach Bezugsquellen für Beschlag- und Zubehörteile im Maßstab 1:10 gesucht. Bei den einschlägigen Modellbauanbietern ist bei einem Maßstab von 1:25 Schluss. Diese Teile wären für dieses Modell viel zu klein. Nach längerer Suche bin ich auf den Onlineshop Marinetic Yachtmodell von Timo Stracke aufmerksam ge-





Die erste Tätigkeit war das Ausschneiden der Decksöffnungen mit dem Multimaster



Die Schnittkanten wurden mit einer elektrischen Feile verputzt

worden. Er bietet alles an, was man für so ein Modell braucht: Poller, Anker, Ankerwinde, Radar, Beleuchtung, Brückenausstattung und so weiter – unter anderem auch im Maßstab 1:10. So habe ich schon bald diverse Ausrüstungsgegenstände bei ihm bestellt. Die gelieferten Teile waren in bestechender Qualität. Da die Beschlagteile erst zum Schluss gebraucht werden, wurden die Sachen erst einmal eingelagert.

Weitere Tätigkeiten am Deck standen auf der Agenda. Hinter der Kabine war eine tiefe Wanne eingeformt. Diese „Fallgrube“ hat mich optisch nicht überzeugt und wenn man Bilder von echten Cytras anschaut, findet man so eine Bauart auch nicht. Also habe ich mich dazu entschlossen, die Wanne bei einer verbleibenden Tiefe von etwa 5 cm abzuschneiden und an dieser Stelle eine Sitzgruppe mit Tisch einzuplanen.

Die Erfahrung mit bereits gebauten Modellen, dass sich vermeintlich leichte Teile zu einem beachtlichen Gesamtgewicht addieren, hat mich dazu bewegt, für sämtliche Anfertigungen für den Ausbau Carbon-Platten zu verwenden. Leichter geht nicht. Das Modell wird auch so einiges auf die Waage bringen. Beim Tragen an den See wird es sich später positiv auswirken, wenn das Modell

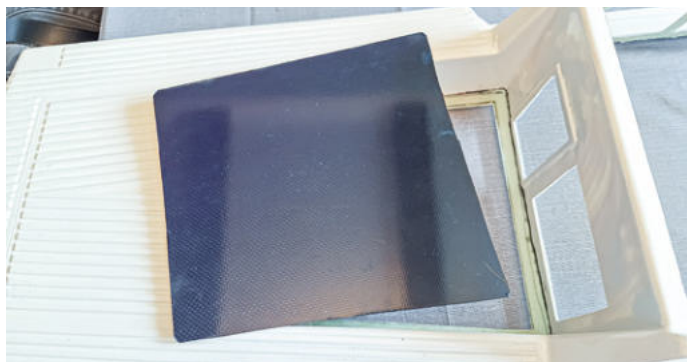
so leicht wie möglich ist. Das Deck soll an dieser Stelle mit der eingeformten Wanne zu öffnen sein. Hier wurde ein neuer Boden aus Carbon und ein Rahmen auf der Schnittkante angefertigt, wo der Boden aufliegt. Ich habe hier auch gleich den Unterbau für eine U-Sitzgruppe gefertigt.

Der Bereich für das Luk auf dem Vordeck musste auch abgeändert werden. Hier war ebenfalls eine Vertiefung eingeformt, die mir so nicht gefallen hat. Der Bereich wurde von unten abgesägt und oben ein Stück 1-mm-GFK verklebt, sodass eine leichte Erhöhung aus dem Deck ragt, wo eine rechteckige Luke von Timo Stracke eingebaut wird. Was an der Deckschale noch fehlte, waren die Davits für das Beiboot. Da es sowas im Modellbaufachhandel nicht gibt, war hier Eigenbau angesagt. Die Kräne habe ich gezeichnet und ein Kollege hat sie mir mit dem 3D-Drucker

angefertigt. Auf die gleiche Weise ist auch das Beiboot entstanden. Die Daten dafür kommen aus einem Online-pool für 3D-Druckteile. Es musste ein passendes ausgewählt und die Größe festgelegt werden. Bei den Davits habe ich beidseitig eine 1-mm-Carbonplatte aufgeklebt. Sie bringt mehr Stabilität und eine glatte Oberfläche mit sich.

Die Flybridge

Im Lieferzustand war die Flybridge nur eine leere Plattform. Vorne mittig ist eine Steuerkonsole nach dem Vorbild echter Cytras entstanden. Auf der Backbordseite befindet sich ein L-Sofa und auf der Steuerbordseite eine gerade Sitzgelegenheit, angefertigt aus 1-mm-Carbon. Das Süll der Seitenwände wurde nach hinten weitergeführt, mit einem Durchstieg für den Aufgang zur Flybridge.



Anfertigen des höhergesetzten Bodens der Sitzgruppe auf dem Hauptdeck aus Carbon



Der Ausbau der Flybridge begann mit dem Anfertigen der Steuerkonsole aus Carbon



Um Gewicht zu sparen, wurde das GFK im Bereich der aufgebauten Sitzgruppen ausgeschnitten



Die Davits werden parallel an das Heck des Modells geklebt

Für den Bau dieses Modells habe ich neben Epoxidkleber zwei weitere Zweikomponenten-Klebstoffe verwendet: zum einen den 2K-Hochleistungskleber von Ber-Fix und zum anderen den DIP-Tools-GFK-Kleber. In früheren Jahren kam der Klebstoff Stabilix Express zum Einsatz. Jetzt verwende ich überwiegend den Ber-Fix-Kleber. Dieser muss nicht in einer Mischwanne aus Harz und Härterpulver angemischt werden, sondern lässt sich problemlos aus einer Doppelkammerspritze mit Mischdüse herausdrücken. Der Ber-Fix ist zudem nicht so dünnflüssig wie der Stabilix, läuft also nicht weg und ist problemlos schleif- und überlackierbar. Nachdem die Steuerkonsole und die Sitzgruppen verklebt und verschliffen

waren, musste der Targabügel – oder besser Geräteträger – gefertigt werden. Zwar wurde eine Halbschale aus GFK mitgeliefert, diese war jedoch optisch nicht sehr ansprechend. Sie war viel zu kurz und wirkte eher wie ein Henkel zum Tragen der Flybridge und nicht wie ein maßstäblich passender Geräteträger für dieses Modell. Der Targabügel sollte ohnehin als geschlossener Körper und nicht nur als U-Schale gestaltet werden. Also begann ich damit, das Teil in 1:1 zu zeichnen und die Innenverkleidung deutlich überstehen zu lassen. Damit dient das GFK-Teil nur noch als Konturelement.

Die Wahl des Materials fiel auf eine 3-mm-ABS-Platte, da der Geräteträger nicht eckig, sondern geschwungen ist

und das Material entsprechend gebogen werden musste. Das ist mit GFK oder Carbon natürlich nicht möglich. Um das ABS in die richtige Form zu bringen, habe ich das GFK-Teil auf eine MDF-Platte ausreichender Stärke übertragen und nach dem Ausschneiden eine Form erhalten, an die sich das ABS-Teil nach dem Verformen anschmiegt. Das ABS habe ich im Backofen auf 100 Grad erwärmt und konnte es dann problemlos um die MDF-Form legen – mit den beiden Radien an den Ecken und der Wölbung über die gesamte Targa-Breite. Bevor die beiden Teile verklebt wurden, habe ich gleich noch die Kabel eingelegt, damit später der Scheinwerfer und das Radar mit Spannung versorgt werden können. GFK-Schale und ABS-Teil wurden verklebt, und an den Übergängen habe ich eine Kehlnaht mit dem Ber-Fix-Kleber gezogen, damit kein harter Übergang entsteht. Jetzt hatte der Geräteträger eine zum Boot passende Dimension.

Bevor der Geräteträger mit der Flybridge verklebt wurde, habe ich das Teil mit Zweikomponenten-Epoxy-Spritz-



Für den Targabügel werden die 3-mm-ABS-Teile unter Erwärmung in einer MDF-Form passgenau gebogen



Der Targabügel wird mit den ABS-Teilen zu einem Körper zusammengefügt



Die Öffnungen für die Bullaugen von Marinetic Yachtmodell werden mit dem Dremel passgenau in den Rumpf geschliffen



Die Bullaugen sind verklebt. Nach dem Lackieren werden noch die Scheiben und der Zierring ergänzt



Die Badeplattform aus 2-mm-Carbon und die vorgebogene Fußreling aus ABS können verklebt werden



Die Badeplattform ist in der Verlängerung zur unteren Scheuerleiste mit dem Rumpf verklebt



Die Stevenrohre werden mit GFK-Kleber im Rumpf verklebt

spachtel (Mipa 2K-EP-Grundierfiller) lackiert und alles ordentlich verschliffen. Anschließend wurde der Targabügel mit der Flybridge verklebt und zusätzlich verschraubt.

Ausbau des Rumpfes

Das Schiff soll eine Doppelwellenanlage, zwei Ruder und ein Bugstrahlruder erhalten. Zudem kommen vier ovale Bullaugen von Timo Stracke je Seite in die Bordwand. An den Spiegel der Modell yacht wird eine Badeplattform montiert, wie es für diesen Schiffstyp üblich ist.

Zuerst setzte ich die Bullaugen ein. Diese habe ich an der vorgesehenen Stelle auf den Rumpf gezeichnet, grob mit dem Stufenbohrer ausgebohrt und dann mit dem Dremel-Rundschleifer auf Maß geschliffen. Nachdem alle acht Rumpfoffnungen passgenau hergestellt waren, klebte ich die Rahmen der Bullaugen mit dem GFK-Kleber in den Rumpf. Glasscheibe und Chromzierring werden erst nach der Lackierung eingeklebt.

Als weiterer Punkt wurde das Bugstrahlruder – in gleicher Weise wie die Bullaugen – in den Rumpf eingepasst. Der Einbauort sollte für ein Strahlruder so weit wie möglich vorne und so tief wie möglich im Rumpf liegen, um eine gute Wirkung zu erzielen. Nachdem das Strahlrohr von innen verklebt war, wurde es außen grob bündig geschliffen und mit einem Epoxy-Spachtel verspachtelt. Zuletzt wird dann alles sauber plan geschliffen.

Die Badeplattform

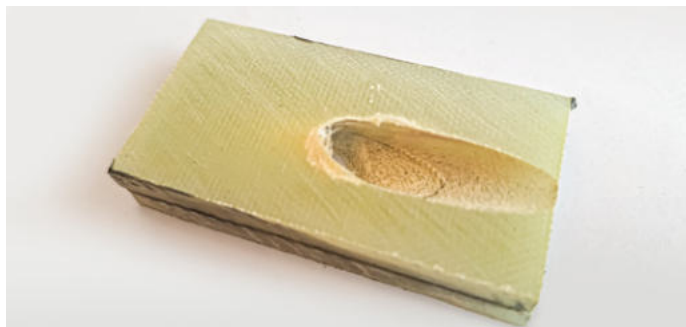
Für die Anfertigung der Badeplattform nahm ich die Kontur des Spiegels mithilfe meiner Konturenlehre auf und konstruierte das Bauteil entsprechend meinen Vorstellungen. Bilder echter Cytras aus dem Internet sind für die Gestaltung sehr hilfreich. Die Plattform wurde aus 2-mm-Carbon hergestellt und mit einer Umrandung aus einer 3-mm-ABS-Leiste versehen. An dieser Stelle kommt ABS zum Einsatz, da sich dieses Material um die Kontur der Badeplattform schmiegen muss. Die 10 mm hohe ABS-Leiste wurde mithilfe eines Heißluftföhns erwärmt und um eine MDF-Form gebogen, welche die Kontur der Badeplattform besitzt. Das ABS habe ich mit etwas Über-

stand nach oben an die Carbonplatte mit Ber-Fix-2K-Kleber geklebt. Auf die Unterseite der Plattform kamen zwei Abstützungen, die durch den Rumpf ragen und von innen mit einer Gegenplatte fest verklebt wurden.

Planung des Antriebs

Da es sich bei diesem Schiffsmodell um einen Cruiser handelt und keinesfalls um ein Rennboot, ist hohe Geschwindigkeit nicht das gewünschte Ziel. Daher entschied ich mich für einen Brushless-Motortyp aus der Kategorie Langsamläufer. Die Wahl fiel auf je einen Pichler Boost 60 mit 490 kV. Dazu kommen zwei Wellen-/Stevenrohreinheiten von Raboesch mit einer Länge von 290 mm, je eine Stevenrohrabstützung aus Messing sowie Raboesch-Messingpropeller der Serie 156, 45 mm, rechts- und linksgängig.

Jetzt mussten die Positionen für die Rumpfdurchbrüche festgelegt werden. Dazu habe ich auf einem DIN-A3-Blatt die Seitenansicht des Rumpfes im Bereich der Einbauten gezeichnet und mich für die einzubauenden Teile vom Heck aus nach vorne gearbeitet. Als Erstes habe ich die Position der Ruder festgelegt. Dabei ist darauf zu achten, dass die Ruder einerseits so weit wie



Zur Verstärkung der Stevenrohrdurchführung wird ein 10 mm dicker GFK-Klotz im passenden Winkel durchbohrt und von innen an die Rumpfdurchführung geklebt



Das Bugstrahlruder ist im Rumpf verklebt



Der Motorspant ist so eingeklebt, dass Motoren und Antriebswellen sauber fluchten. Die Form des Spants wurde mit einer Konturenlehre abgenommen



Der Ausbau der Rumpfschale ist soweit abgeschlossen. Alle erforderlichen Komponenten sind verklebt. Abschließend wird der Rumpf innen mit Topcoat versiegelt

möglich achtern stehen, andererseits im Inneren genügend Abstand zum Spiegel haben, damit die Ruderhebel nicht anstoßen.

Die Durchmesser der Motoren und Propeller waren bekannt. Ich legte das Stevenrohr so auf das Papier, dass Motoren und Propeller frei drehen konnten, genügend Abstand zu den Rudern vorhanden war und das Stevenrohr nicht steiler aus dem Rumpf ragte als nötig. Natürlich habe ich für den Propeller im Durchmesser etwas Reserve eingeplant. Sollte der Vortrieb nicht ausreichen, habe ich zwei Tuning-Möglichkeiten: den nächstgrößeren Propeller oder – anstelle des geplanten 2s-LiPo – einen 3s-LiPo.

Nun konnten die Positionen für die Rumpfdurchbrüche angezeichnet und die Öffnungen für die Stevenrohre, Ste-

venrohrabstützungen und die Ruder gebohrt und entsprechend ausgeschliffen werden. Die Stevenrohre mussten parallel ausgerichtet und dann von außen mit dem Rumpf verklebt werden. Für die Ruderkoker klebte ich innen am Rumpf einen Ausgleich ein, damit die Koker mit der mitgelieferten Überwurfmutter im rechten Winkel zur Wasserlinie verschraubt werden konnten. Zusätzlich wurden die Ruderkoker mit Epoxidharz eingeklebt.

Um ausreichend Stabilität bei den Stevenrohrdurchführungen zu erreichen, wurde je ein 10 mm dicker GFK-Klotz angefertigt, der im Austrittswinkel der Stevenrohre durchbohrt ist. Dieser konnte dann von innen über das Stevenrohr bis an die Stelle der Durchführung geschoben und mit dem GFK-Kleber gut verklebt werden.

Nun musste der Motorspant aus Carbon angefertigt werden. Um die Rumpfform abzunehmen, kam wieder meine oft benutzte Konturenlehre zum Einsatz. Die beweglichen Teile der Lehre schmiegen sich passgenau an das abzuförmende Objekt an. Die ermittelte Form wurde auf stabiles Papier übertragen und die Bohrlöcher für die Motoren festgelegt. Nach der Übertragung auf die 2-mm-CFK-Platte konnte der Motorspant ausgeschnitten und die entsprechenden Löcher gebohrt werden.

Die Motoren wurden am Motorspant angeschraubt und mit starren Kupplungen mit der Antriebswelle verbunden. Dabei achtete ich darauf, dass der Motorspant keine direkte Verbindung zum Rumpf hatte, sondern nur über die Motoren und die Schiffswellen gehalten wurde. So war eine absolut perfekte Ausrichtung der Antriebseinheit gewährleistet. Nun wurde der Motorspant mit dem Rumpf verklebt. Hierbei ist die Viskosität des Klebstoffs gegenüber Stabilität von Vorteil: Der Kleber läuft nicht weg und lässt sich mit der Mischdüse sauber in die Naht zwischen Spant und Rumpf drücken.

Nach Aushärtung der Klebestellen wurden die Motoren wieder ausgebaut und der Spant final mit einer Kehlnaht des GFK-Klebers fest verklebt. Die starren Kupplungen werden im späteren Betrieb des Modells durch flexible Hochlastkupplungen von Krick Modelltechnik ersetzt. Abschließend wurde der Rumpf innen mit Topcoat von Yachtcare, einem Polyester-Schlusslack, gestrichen. Es ist grundsätzlich sinnvoll, das nackte GFK zum Schutz vor Feuchtigkeit abzudecken. Zusätzlich wirkt das Rumpfinterne durch die einheitliche Farbe deutlich aufgeräumter. *Fortsetzung folgt*





Foto: DLRG Friedrichshafen

Seenotrettungsboot »Hugo Eckener«

Downloadplan
für Abonnenten
kostenlos
bis 11.09.2026

Der Bodensee ist kein zahmes Gewässer. Bei aufziehenden Gewitterfronten kann er sich innerhalb kurzer Zeit in eine ernste Herausforderung für Mensch und Boot verwandeln – ein Umstand, der an die Ausrüstung der DLRG besondere Anforderungen stellt.

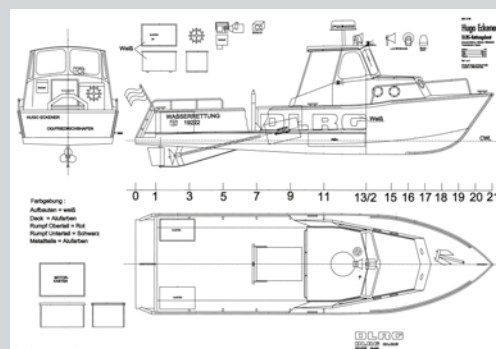
Als die in den 1960er-Jahren angeschafften, ehemaligen Fischerboote der DLRG-Ortsgruppen am Bodensee nicht mehr den gestiegenen Anforderungen genügten, entschieden sich die Ortsgruppen Friedrichshafen, Immenstaad und Langenargen 1981 für eine Neuanschaffung. Die Wahl fiel auf ein neu entwickeltes Aluminiumarbeitsboot der Bodanwerft Kressbronn – mit niedrigem Freibord zum Bergen von Personen, ausreichend Platz in der Plicht für die Erstversorgung und gutem Überblick vom Fahrstand. Der 8,53 Meter lange Verdrängerrumpf wurde zunächst von einem DB-Fünfsylinder-Turbodiesel mit 95 PS angetrieben und erreichte rund 35 km/h. 2007 erhielt das Boot einen Volvo-Penta-Turbodiesel

mit 163 PS. Das Friedrichshafener Boot wurde nach Dr. Hugo Eckener benannt, Ehrenbürger der Stadt und engster Mitarbeiter von Graf Zeppelin. Die Schwesterschiffe heißen *Kippenhorn* (Immenstaad) und *Langenargen*. Die *Hugo Eckener* wurde schrittweise modernisiert: 1992 mit Radar, 1995 mit GPS, später kamen Suchscheinwerfer und Blaulicht hinzu. Eine Generalüberholung erfolgte 2008. Ihr Liegeplatz im Einsatz ist der Hafen der Bodensee-Schiffsbetriebe in Friedrichshafen.

Der Bauplan der *Hugo Eckener* wurde von Günter Bildstein im Maßstab 1:10 gezeichnet. Für das Modell ergeben sich damit Abmessungen von 853 mm in der Länge und 234 mm in der Breite.

Bauplan *Hugo Eckener*

Der Bauplan der *Hugo Eckener* auf zwei DIN-A0-Bogen ist für 32,95 Euro unter der Artikelnummer 3204146 direkt beim VTH zu beziehen. Bestellen können Sie per Service-Telefon 07221-5087-22, per Fax 07221-5087-33, per VTH-Internetshop auf <http://shop.vth.de> oder schriftlich bei Verlag für Technik und Handwerk neue Medien GmbH, Bertha-Benz-Str. 7A, 76532 Baden-Baden. Den Bauplan der *Hugo Eckener* erhalten Sie ebenfalls als PDF-Datei für 32,95 Euro unter der Artikelnummer 9134 im Online-Shop des VTH unter <http://shop.vth.de>.



Küsten-Schwertgutfrachter »Johnny Lambros«

Für Liebhaber älterer Küstenfrachter stellt die hier vorgestellten *Johnny Lambros* der US-Amerikanischen Reederei Bernuth Agencies Inc. mit Sitz in Miami / Florida ein besonderes Schiff dar, da es sich hierbei um einen kleinen Schwertgutfrachter handelt, welche in der heutigen Zeit in der Größenordnung kaum noch gebaut werden.

Bei der niederländischen und bereits geschlossenen Werft Zeelandse Scheepsbouw in Zaandam kam im Jahr 1969 das unter der Baunummer 514 erstellte Küstenmotorschiff *Danielle* zur Ablieferung, welches im Jahr 1987 den Eigner wechselte und als *Nikos 2* betrieben wurde. Im Januar 2002 erfolgte eine weitere Veräußerung des Schiffes an die Bernuth Agencies, von welcher der Küstenfrachter seinen Namen *Johnny Lambros* erhielt.

Das mit 1.739 BRZ vermessene Frachtschiff ist 79,30 Meter lang und 13,59 Meter breit. Mit einer Tragfähigkeit von 3.676 Tonnen erreicht es einen maximalen Tiefgang von 5,52 Meter. Die *Johnny Lambros* verfügt über nur einen 3.138 Kubikmeter großen Laderaum, welcher durch einen 40,60 Meter langen und 10,20 Meter breiten Lukendeckel verschlossen wird. Durch den großen Laderaum wird es ermöglicht, auch kompaktere Projektladung und Schwer-

güter zu befördern, welche über zwei jeweils 50 Tonnen tragende Schwertgut-Ladebäume, die mit sechs Winden betrieben werden, an und wieder von Bord gebracht werden können. Für die Geschwindigkeit von bis zu 12 Knoten sorgt der Mak-Motor vom Typ 6M451AK, welcher eine Leistung von 846 kW erzeugt und auf einen Festpropeller wirkt. Die unter der Flagge von St. Vincent & Grenadines betriebene *Johnny Lambros* ist von der griechischen Gesellschaft Hellenic Register of Shipping klassifiziert und im Register der Internationalen Maritimen Organisation unter der Nummer 6922171 eingetragen.

Der kleine Küsten-Schwertgutfrachter wurde zuletzt nicht mehr in der internationalen Fahrt eingesetzt, sondern war nur noch im karibischen Raum unterwegs. Am 25. Januar 2013 beendete die *Johnny Lambros* ihre letzte Reise zum Abbruch in Santo Domingo in der Dominikanischen Republik. Die Aufnahme zeigt das Schiff am 16. April 2010 vor der Karibikinsel St. Maarten.

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

Anschriften

Werft

Zeelandse Scheepsbouw Mij. N.V., Zaandam /
Niederlande
-Werft existiert nicht mehr-

Reederei

Bernuth Agencies Inc., Miami, Florida / USA
Mail: info@bernuth.com
Web: www.bernuth.com





Viehtransporter »Karim Allah«

Qualitäts-Schiffbau „Made in Germany“ – das kann man bei der heute als Viehtransporter fahrenden *Karim Allah* nur bestätigen. Das Schiff wurde im Jahr 1965 von der in Hamburg-Neuenfelde ansässigen und zwischenzeitlich durch Konkurs geschlossenen Traditionswerft J.J. Sietas unter der Baunummer 560 als Ro-Ro-Küstenfrachter *Passat* – derzeit noch mit Ladegeschirr versehen – abgeliefert. Nach dem Verkauf an Eigner im Libanon wurde sie als kleiner Autotransporter namens *Mundial Car* in deren Nahost-Hamburg-Dienst betrieben. Im Juli 2002 erfolgte ein weiterer Eignerwechsel innerhalb des Libanons an die Khalifeh Shipping Lines Co mit Sitz in Saida, welche das 81,84 Meter lange und 13,97 Meter breite Schiff zum Viehtransporter umbauen ließ und seitdem im Mittelmeer und dem Schwarzen Meer einsetzt.

Die mit 2.587 BRZ vermessene und bei 1.722 Tonnen Tragfähigkeit auf 5,26 Meter Tiefgang kommende *Karim Allah* fährt unter der Flagge des Libanons mit Heimathafen Beirut.

Angetrieben von einem Deutz-Motor vom Typ RBV6M358, welcher 1.106 kW Leistung erzeugt und auf einen Festpropeller wirkt, erreicht der Spezialfrachter eine Geschwindigkeit von 13 Knoten.

Bei der internationalen Maritimen Organisation ist der Ol-die unter der Nummer 6519144 in deren Schiffsregister gelistet. Im Bedarfsfall lässt sich die *Karim Allah* jederzeit über Seefunk unter dem Rufzeichen ODJX erreichen. Wer gerade in Istanbul ist und Glück hat, kann das noch sehr gepflegte, 60 Jahre alte Schiff vielleicht bei einer seiner Bosphorus-Passagen sogar noch mal persönlich zu Gesicht bekommen. Ob dies allerdings durch das hohe Alter noch lange möglich ist, ist sehr fraglich. Die Aufnahme zeigt die *Karim Allah* am 10. März 2025 im Bosphorus vor Istanbul.

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

Anschriften

Werft

J.J. Sietas Schiffswerft, Hamburg
-Werft existiert nicht mehr-

Reederei

Khalifeh Shipping Line Co., Saida / Libanon
Mail: khalifelines@hotmail.com
Web: www.khalifelines.com



Modellbau Awards 2026

ModellWerft-Kompass-Verleihung in Baden-Baden

Es gibt keinen anderen Tag im Jahr, an dem die Modellbaubranche so vollständig versammelt ist. Am 21. Juli kamen bei den Modellbau Awards in Baden-Baden wieder Hersteller, Händler und Macher zusammen – um zu feiern, zu netzwerken und die besten Modelle des Jahres auszuzeichnen. Geschäftsführerin Julia Ernst-Hausmann und Chefredakteur Uwe Puchtinger führten die Gäste durch ein Programm, das in diesem Jahr noch mehr zu bieten hatte als sonst.

Denn dieses Mal gab es gleich mehrfach Grund zum Feiern. Der Verlag für Technik und Handwerk blickt auf 80 bewegte Jahre zurück, die FMT (Flugmodell und Technik) feiert in diesem Jahr ihren 75. Geburtstag und die ModellWerft ihren 50. Jahrgang. Und auch auf Seiten der Hersteller und Händler gab es Jubiläen zu feiern: Servonaut blickt auf 25 erfolgreiche Jahre zurück, Derkum feiert sein 55-jähriges Bestehen und D-Power seinen 15. Geburtstag. Allen Jubilaren gilt der herzliche Glückwunsch der Redaktion.

Die Produkte des Jahres

Mit dem Erscheinen der April-Ausgabe waren die Leserinnen und Leser aufgerufen, in sechs Rubriken ihre Favoriten zu wählen. Die Beteiligung war einmal mehr beeindruckend – und die Ergebnisse spannend. Einige der Prämier-



ten haben uns dieses Jahr überrascht, andere haben ihre Spitzenposition eindrucksvoll bestätigt. Herzlichen Glückwunsch an alle Sieger! Bei den Fahrmodellen setzte sich der Wassertrecker *Stier* von Bauer-Modelle durch und verwies die Sundt-Klasse von Modellbauwelt Hagen sowie den Schlepper *Zeeland* von Billing Boats/Krick auf die Plätze. In der hart umkämpften Kategorie der Rennboote landete die Kaiser K-700 in 1:10 von Hacker Motor ganz oben auf dem Treppchen, gefolgt von der Kaiser K-700 in 1:6 von der Miniwerft und der Sonicwake 24" von ProBoat/Horizon Hobby. Bei den Segelmodellen gewann die

Drago von Krick Modelltechnik vor der RG 65 *Tango* von Hacker Model und der *b-seven M* von b-boats.

Die Kategorie Standmodelle gewann in diesem Jahr die *Rau IX* von Reinhold Breden/Deutsches Schifffahrtsmuseum – ein beeindruckendes Modell, das die Leser zu überzeugen wusste. Platz 2 ging an das Forschungsschiff *Calypso* vom ANGRAF-Verlag, Platz 3 an das Fracht- und Fahrgastschiff *Nordstjernen* vom HMV.

Bei den Testmodellen des Jahres setzte sich die *Hermann Marwede* von Hobby-Lobby vor dem Schlepper *Ashdod* von Bauer-Modelle

Spannung im Saal: Das Publikum der Modellbau Awards 2026 in Baden-Baden verfolgt gebannt die Bekanntgabe der diesjährigen Sieger



und dem Folkeboot von Krick Modelltechnik durch. Den Sieg in der Kategorie Eigenbauten holte sich der VW Schwimmwagen 166 von Sven Trux, gefolgt vom Flugzeugträger *USS Nimitz* von Jürgen Frillmann und dem U-Boot *Sea Tiger* von Hans Jürgen Götte.

Besondere Auszeichnungen

Neben der Produktwahl bewerteten die Teilnehmer der Leserumfrage auch in diesem Jahr bekannte Firmen der Branche. Preise gibt es in den Kategorien Innovationskraft, Produktqualität und Servicequalität.



Dreifacher Grund zur Freude: Matthias Krick und Mitarbeiter Peer Nehrmann nehmen gleich drei Auszeichnungen entgegen – für den Segelmodell-Sieger *Drago*, das Folkeboot (Platz 3 bei den Testmodellen) und die *Zeeland* (3. Platz Fahrmotoren)



◀ Von Andreas Stach gebaut und getestet – und gewonnen: Burkhard Petrich von Hobby-Lobby hält die Preistafel für die *Hermann Marwede* in den Händen – Platz 1 bei den Testmodellen des Jahres

Hier gab es in diesem Jahr eine Überraschung: BEIER-Electronic konnte sich gleich drei Mal an die Spitze setzen. Damit löste das Unternehmen den langjährigen Seriensieger Servonaut/tematik ab, der dennoch hervorragende zweite und dritte Plätze belegte. Ebenfalls mit auf dem Treppchen: b-boats und R&G Faserverbundwerkstoffe.



Schnell und erfolgreich: Dennis Frick von Hacker Motor und Julia Ernst-Hausmann feiern den Sieg in der Kategorie Rennboote – die Kaiser K-700 in 1:10 ließ die Konkurrenz hinter sich



Der Seriensieger Gernot Kreutzer (Miniwerft) muss sich in diesem Jahr mit dem Vizemeistertitel begnügen. Der Ehrgeiz für nächstes Jahr dürfte geweckt sein



Axel Huppers vom AGK e.V. nahm stellvertretend gleich zwei Urkunden entgegen – für Platz 1 und Platz 2 in der Kategorie Standmodelle



Klaus Bartholomä, Firmenchef von b-boats, und seine Frau Michaela freuen sich über die Auszeichnung für die *b-seven M* und Platz 3 bei der Innovationskraft



Stefan Wurm von Horizon Hobby nimmt die Urkunde für die Sonicwake 24" entgegen – Platz 3 in der hart umkämpften Kategorie Rennboote



Evelyn Beier von BEIER-Electronic räumte bei den Modellbau Awards 2026 gleich dreifach ab – Platz 1 in den Kategorien Innovationskraft, Produktqualität und Servicequalität



Jörg Völker von Servonaut feiert 25-jähriges Firmenjubiläum und nimmt mehrere Auszeichnungen für konstant hohe Leistungen entgegen



Philipp Rudolph von R&G Faserverbundwerkstoffe freut sich über Platz 2 bei der Produktqualität und Platz 3 bei der Servicequalität – eine starke Doppelauszeichnung für das Unternehmen



Karel Hacker von Hacker Model reiste aus Tschechien an. Hier freut er sich gemeinsam mit Julia Ernst-Hausmann über Platz 2 in der Segelmodell-Kategorie für die RG 65 Tango

▼ Entspanntes Netzwerken nach der Preisverleihung: Beim legeren Teil kamen alle bei gutem Essen und angeregten Gesprächen zusammen



Die Preisträger aus dem Schiffsmodellbau

Fahrmodelle

1. Platz Wassertrecker Stier von Bauer-Modelle
2. Platz Sundt-Klasse von Modellbauwelt Hagen
3. Platz Schlepper Zeeland von Billing Boats/Krick

Rennboote

1. Platz Kaiser K-700 in 1:10 von Hacker Motor
2. Platz Kaiser K-700 in 1:6 von Miniwerft
3. Platz Sonicwake 24" von ProBoat/Horizon Hobby

Segelmodelle

1. Platz Drago von Krick Modelltechnik
2. Platz RG 65 Tango von Hacker Model
3. Platz b-seven M von b-boats

Standmodelle

1. Platz Rau IX von Reinhold Breden/Deutsches Schifffahrtsmuseum
2. Platz Forschungsschiff Calypso von ANGRAF-Verlag
3. Platz Fracht- und Fahrgastschiff Nordstjernen von HMV

Testmodelle 2024/2025

1. Platz Hermann Marwede von Hobby-Lobby, gebaut von Andreas Stach
2. Platz Schlepper Ashdod von Bauer-Modelle, gebaut von Alexander Wagner
3. Platz Folkeboot von Krick Modelltechnik, gebaut von Christian Bruns

Eigenbauten

1. Platz VW Schwimmwagen 166 von Sven Trux
2. Platz Flugzeugträger USS Nimitz von Jürgen Frillmann
3. Platz U-Boot Sea Tiger von Hans Jürgen Götte

Höchste Innovationskraft

1. Platz BEIER-Electronic
2. Platz tematik / Servonaut
3. Platz b-boats

Höchste Produktqualität

1. Platz BEIER-Electronic
2. Platz R&G Faserverbundwerkstoffe
3. Platz tematik / Servonaut

Beste Servicequalität

1. Platz BEIER-Electronic
2. Platz tematik / Servonaut
3. Platz R&G Faserverbundwerkstoffe



Wir bedanken uns bei Käppler Werbetechnik für die Unterstützung

MODELLBAU Awards 2026



Wir gratulieren
allen Gewinnern
der ModellWerft-
Leserwahl
2026

BAUER-MODELLE

Ihr Spezialist für Schiffsmodell-Spezialantriebe



Vielen Dank für die Auszeichnungen
und das Vertrauen der Leser!



Kontakt:

Fon: +49 37752 697 497

E-Mail: info@bauer-modelle.de

Webseite: www.bauer-modelle.com



Hobby-Lobby Modellbau



AUS DEM
HOHEN NORDEN
EIN HERZLICHES
DANKESCHÖN
FÜR EUER
VERTRAUEN!

Seenotrettungskreuzer
Hermann Marwede



www.Hobby-Lobby-Modellbau.com

Teichstraße 5 • D-25560 Oldenborstel • Tel.: 04892 80158

b-boats sagt Danke!



www.b-boats.de



BEIER-Electronic
Modellbauelektronik



Dein Experte
für Sound + Fahrt + Licht + Servo
Steuerungen



Vielen herzlichen Dank für
die tollen Bewertungen!



Hacker
Brushless Motors

K-700
KAISER

HERZLICHEN DANK FÜR EURE STIMMEN!

Wir freuen uns sehr über Platz 1 in der Kategorie Rennboote.



www.hacker-motor.com

Hacker Motor GmbH · Schinderstrassl 32 · 84030 Ergolding · info@hacker-motor.com

Wir sagen
Danke
an alle Teilnehmer der Leserwahl



Servonaut

Modellfunk • Fahrtregler • Lichtenanlagen • Soundmodule • Antriebe • Pumpen

Das komplette Lieferprogramm für den Funktionsmodellbau gibt es im

Servonaut Online-Shop unter www.servonaut.de

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





Faserverbundwerkstoffe®

Composite Technology



Europas großer Onlineshop für Faserverbundwerkstoffe

GLAS

CARBON ARAMID

EPOXIDHARZE SILIKONE

SPEZIALWERKZEUGE

VAKUUMTECHNIK



„Wir danken den Leserinnen und Lesern der Modellwerft für die tolle Bewertung im Bereich Produkt- und Servicequalität.“

Ihr R&G Team



www.r-g.de

krick
Modellbau vom Besten

VIELEN DANK
für Ihre Wahl
und Ihr
Vertrauen!

www.krick-modell.de





In der Ausgabe 05/2025 freute ich mich über ein ausführliches Porträt des Modellbauers Freerk de Vries. Als Spezialist für Schiffe des amerikanischen Bürgerkriegs besetzt er eine besondere Nische in der Fachwelt. Die Bekanntschaft mit Herrn de Vries hat auch bei mir Begeisterung für dieses Thema geweckt. Davon inspiriert, habe ich zwei Schiffe des US-Bürgerkriegs im Maßstab 1:250 aus Karton gebaut. Das Porträt aus dem Mai-Heft möchte ich nun zum Anlass nehmen, meine Modelle der *USS Sassacus* und der *CSS Palmetto State* vorzustellen.

Die Schiffe dieses Krieges von 1861 bis 1865, in dem sich die Südstaaten von den Nordstaaten der USA lösten, sind eigentlich nicht mein Interessengebiet. Es ist gewiss nicht die klassische Schönheit, die mich für diese Schiffe begeistert. Interessiert hat mich an dem Thema, wie vor allem die Südstaaten mangels Materials und Infrastruktur unkonventionelle Konzepte entwickelten, um gegen

Gepanzerte Gesch

»USS Sassacus« und »CSS Palmetto State«

Zwei Welten im Krieg: Während das Schiff der Nordstaaten fast gewöhnlich wirkt, ähnelt *CSS Palmetto State* eher einem Reptil



die starke Blockadeflotte der Yankees zu bestehen. Es wurde improvisiert und neu gedacht, wo es nur ging. Die Lage zwang zu ganz neuen Ansätzen der Seekriegsführung. Ohne Rückgriff auf eine Tradition entstanden auf Seiten beider Kriegsparteien zweckdienliche, kurzlebige Kampfeinheiten. Und der Zweck war schlicht wie schrecklich, dem jeweiligen Gegner Schaden zuzufügen.

ichte

Vor dem Krieg unterhielt die US Navy weitgehend herkömmliche Schiffe, die meist noch mit Segeltakelage und Geschützen in Breitseitaufstellung ausgestattet waren. Während die Nordstaaten auf eine ausgeprägte Industrie mit entwickelten Werften und Stützpunkten zurückgreifen konnten, waren die gegnerischen Südstaaten hauptsächlich landwirtschaftlich geprägt und vom lebenswichtigen Seehandel von und nach Europa abhängig. Daher mussten deren



In der Nacht zum 31. Januar 1863 rammt *CSS Palmetto State* das Kanonenboot *USS Mercedita*. Das Schiff der Nordstaaten musste sich ergeben, es konnte gegen das Panzerschiff aus dem Süden nichts ausrichten. Quelle: New York Illustrated News, Wikipedia, gemeinfrei

Konstruktionen äußerst unkonventionell gestaltet werden und vor allem sehr schnell realisierbar sein. Die Südstaaten, die Konföderierten, reagierten aus der Not heraus, der Blockade ihrer Häfen durch die Schiffe des Nordens etwas entgegenzusetzen. Der Export landwirtschaftlicher Güter und die Einfuhr technischer Produkte war für den Süden existenziell.

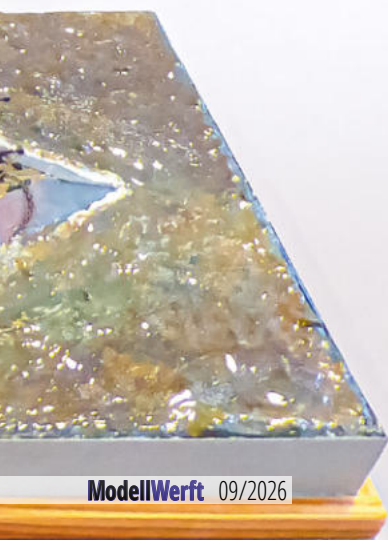
In beide Richtungen kampfbereit

Als Beispiel eines der damals modernen Schiffe des Nordens tritt in diesem Beitrag das Kanonenboot *Sassacus* auf. Das United States Ship (USS) *Sassacus* wurde als erstes von insgesamt 28 (!) Schwesterschiffen am 11. September 1862 auf Kiel gelegt und am 5. Oktober 1863 in Dienst gestellt. Die Bauwerft war die Portsmouth Naval Shipyard in Kittery, Maine. Das Schiff war ein Kompositbau, der mit Eisenplatten gepanzert war, über denen wiederum eine Holzlage gesetzt wurde. Benannt nach einem historischen Indianerhäuptling, war die *Sassacus* als radgetriebener Doppelender konstruiert, dessen Rumpf vorn und achtern spitz zulief. Bug und Heck verfügten über je ein Ruder, die es möglich mach-

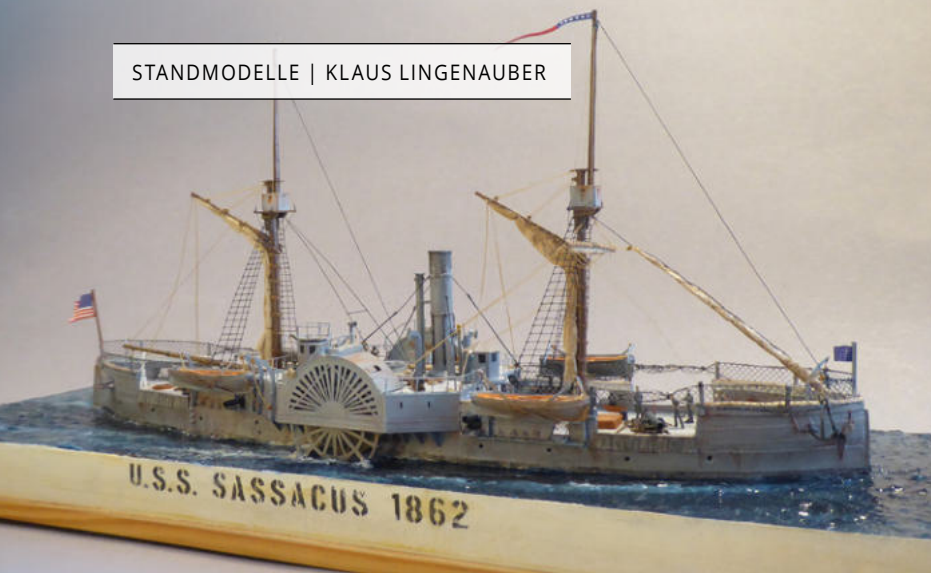
ten, dass das Kanonenboot in Flussmündungen hinein- und ohne zu wenden wieder hinausfahren konnte. Zwei Fahrstände erleichterten das Navigieren in beide Richtungen. Zusätzlich war eine Schonertakelage vorhanden. Zwei 100-Pfünder-Vorderlader-Kanonen standen als Hauptbewaffnung vor und hinter dem kastenförmigen Mittelaufbau an Deck. Durch geöffnete Pforten im hohen Schanzkleid, bewegliche Lafetten und viel Muskelkraft war es möglich, mit den beiden schweren Geschützen vorn und achtern zu verschiedenen Seiten zu schießen. Vier weitere Geschütze in Stückpforten an Deck und beidseits der Radkästen vervollständigen die Armierung.

Vom *Mendota*-Bogen zur *Sassacus*

Mein Nachbau im Maßstab 1:250 ist 24,5 cm lang. Er basiert auf einem Free-Download der Klassenschwester *USS Mendota*. Da es schon so viele Modelle der *Mendota* in der Kartonmodellbauszene gibt, habe ich mich für einen Umbau als *Sassacus* entschieden. Gegenüber der Bau-satzvorlage habe ich mein Schiff um zahlreiche erforschte Details erweitert. Ob mein Werk nun im letzten Detail genau dem angestrebten Vor-



Im erbitterten Kampf versucht am 5. Mai 1864 *USS Sassacus* das Panzerschiff *CSS Albemarle* achtern zu überfahren und damit zu versenken. Auch aus den Masten des US-Schiffes wird geschossen. Quelle: Wikipedia, gemeinfrei



Pragmatisch gedacht und robust gebaut: Das Kanonenboot *USS Sassacus* macht mit seinen Schaufelrädern und seiner Schonertakelung einen abenteuerlichen Eindruck



Das Schiff konnte in beide Richtungen fahren. Zwei spitze Enden mit je einem Ruder und zwei Steuerhäuser in der Schiffsmittle zeichnen die Konstruktion aus



Der vordere 100-Pfünder ist bereit zum Schuss nach Steuerbord. Die Deckel der Seitenporten sind heruntergeklappt, das Enternetz aufgebunden

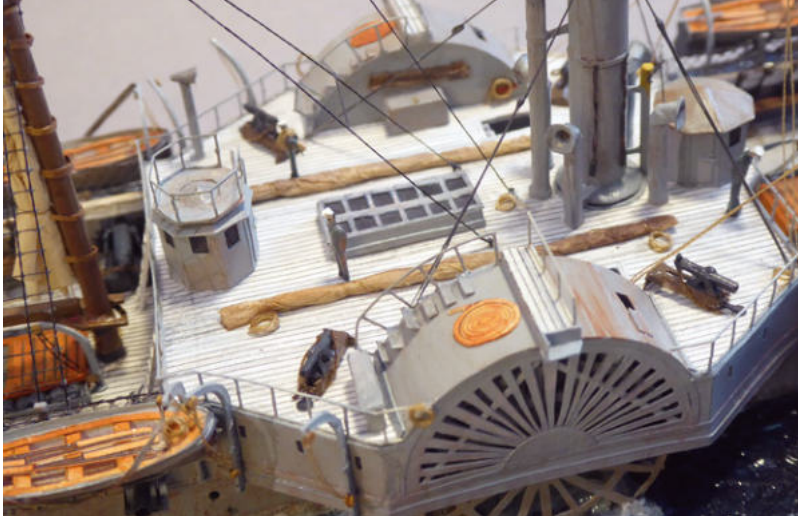
bild entspricht, kann ich nicht mit Sicherheit sagen. Im US-Bürgerkrieg wurde schon sehr viel fotografiert, so dass von diesen Schiffen einiges an Bildmaterial im Internet verfügbar ist, was zum Detaillieren eines Modells sehr hilft. Herr de Vries unterstützte mich bei meinen Recherchen mit weiteren Informationen, mit der Planzeichnung eines ähnlichen Schiffes und beantwortete meine Fragen. Ein fraglicher Punkt bleibt, ob das erhöhte Deck zwischen den Radkästen mit Holz- oder mit Eisenplatten belegt war. Ich entschied mich für einen Holzbelag.

Das meiste an dem Modell fertigte ich nach schon oft geschilderten Kartonmodellbautechniken an. Dem sehr einfachen Bogen rang ich viele Details durch Ausschneiden und Aufdoppeln von Dingen ab, die nur gedruckt dargestellt waren. So waren die Schlitz der Radkästen nur gedruckt vorgesehen. Ich schnitt sie aus und erweiterte das dahinterliegende Schaufelrad um den oberen Teil, um einen Blickfang zu bieten. Ebenso ersetzte ich die Enternetze von der gedruckten Form auf Karton mit einer Darstellung aus passendem Geschenkband. Die festgemachten Segel entstanden aus dem dünnen Stoff gefärbter Papierservietten.

Damit meine Modelle möglichst realistisch aussehen, male ich alle Bauteile mit Acrylfarben an und versee sie mit Gebrauchsspuren. Das Baumaterial „Karton“ ist für mich lediglich ein Grundstoff, um ein möglichst realistisches Schiffsmodell zu bauen. Die das Modell belebenden Besatzungsfiguren sind umgemalte Modell-eisenbahnfiguren der Spur „Z“.

Gefecht mit der *CSS Albemarle*

Die 62 Meter lange und 11 Meter breite *Sassacus* erlangte Bekanntheit durch ihre Beteiligung an dem dramatischen Gefecht mit dem gefürchteten Panzerschiff *CSS Albemarle* am späten Nachmittag des 5. Mai 1864. Einige Schiffe der Union wollten Minen im Albemarle Sound in North Carolina legen, während die ihnen entgegentkommenden Schiffe der Konföderierten Truppen für einen Angriff gegen New Bern transportierten. Bei diesem Zusammentreffen der Kriegsparteien führte Lieutenant Commander Francis A. Roe mit seiner 144 Mann starken Besatzung einen mutigen Rammangriff mit dem 14,5 Knoten schaffenden Raddampfer gegen die gepanzerte, propellergetriebene *CSS Albemarle* durch. Die *Sassacus* rammte das Panzerschiff achterlich mit voller Geschwindigkeit, konnte es jedoch nicht versenken. Die manövrierunfähige *Albemarle* feuerte ein 100 Pfund schweres Geschoss quer durch die Bordwände der *Sassacus*. Das steuerbordseitige Schaufelrad wurde zerstört und einer der beiden Kessel beschädigt, was zu einem gefährlichen Dampfaustritt führte. Im erbitterten Kampf wurden Granaten in die Luken und in den Schornstein der *Albemarle* geworfen. Herbeikommende Unionsschiffe halfen vergeblich mit, das Panzerschiff zu versenken. Mit erheblichen Schäden durch weitere schwere Treffer von 100-Pfund-Geschossen sowie mit vielen Toten und Verwundeten konnte sich die *Sassacus* aus dem Gefecht zurückziehen, während das gegnerische Panzer-



Das Schiff war sehr breit. Um den kastenförmigen Aufbau mit den Schaufelrädern sind die vier 9"-Dahlgren-Kanonen angeordnet



Auf den starken und mannshohen Schanzkleidern sind Hängemattkästen aufgesetzt. Zum Schutz gegen Enterungen sind Netze gespannt

schiff entkommen konnte. Der schwer beschädigte Doppelender wurde repariert, um unter anderem an Operationen entlang der Küste North Carolinas teilzunehmen und um Teil der Blockadeflotte gegen den Süden zu sein. Nach dem Krieg wurde das Schiff 1868 außer Dienst gestellt und 1869 verkauft. Dieses Kanonenboot ist ein gutes Beispiel für die technologischen Übergänge in der Seekriegsführung während des US-Bürgerkriegs, als Holzschiffe mit Dampftrieb und Hilfsbesegelung gegen die gepanzerten Kriegsschiffe des Südens antraten. Schiffe wie die *Sassacus* gehörten zu den ersten in der US Navy, und vielleicht weltweit, die einen grauen Tarnanstrich bekamen. Die Schiffe der Südstaaten waren zeitgleich in Blaugrau gefasst, um für die Augen des Feindes schwerer erkennbar zu sein.

Ein Rammschiff aus der Not geboren

Damit komme ich zum meinem zweiten Modellbeispiel, einem der potenziellen Gegner, mit denen sich die *Sassacus* hätte herumplagen können: Das Confederate States Ship (CSS) *Palmetto State*, das ein anderes taktisches Konzept als die *Sassacus* vertritt.

Dieses 1862 gebaute, schraubengetriebene Panzerschiff der Konföderierten sollte zur Verteidigung von Charleston dienen. Mit seinen 850 Tonnen und einer Länge von 46 Metern zählte dieses Kasemattschiff zu den sechs Einheiten der *Richmond*-Klasse. Diese Schiffe waren als Rammschiffe, sogenannte „Rebel-Rams“, vorgesehen. Die überwiegend aus Altbeständen eingebauten Maschinen waren jedoch zu schwach für diese Verwendung. Die Dampfma-

schinen hatten zu wenig Kraft, um das Schiff nach einem Rammstoß wieder aus dem gegnerischen Schiff herausziehen zu können. Rammstöße konnten daher nur bedingt gewagt werden. *Palmetto State* wurde – wieder aus Mangel und mit verfügbarem Material – mit zwei direkt wirkenden Einzylinder-Dampfmaschinen ausgestattet, die vom Kanonenboot *CSS Lady Davis* kamen. Diese trieben einen Propeller mit einem Durchmesser zwischen 2,4 und 3 Metern an und ermöglichten eine Geschwindigkeit von 6 bis 7 Knoten.

Die See-Eigenschaften waren miserabel, das Schiff war viel zu topplastig. Vier Vorderlader-Geschütze unterschiedlichen Kalibers (zwei 7"-Brooke-rifled-Kanonen und zwei 9"-Dahlgren-smooth-bore-Kanonen) fanden in einer achteckigen Kasematte Aufstellung. Es waren Geschütze, die gerade in den Arsenalen verfügbar waren. Ein Jahr später wurde noch ein Spierentorpedo nachgerüstet. 125 Mann taten Dienst auf diesem Ironclad. Um eine Vorstellung vom Leben an Bord solcher Schiffe in den heißen Monaten des Südens zu bekommen, folgt hier die Aussage eines Besatzungsmitglieds: „Ich wage zu behaupten, dass eine Person, die mit verbundenen Augen unter Deck stünde, glauben

USS *Sassacus* kommt. Als Fahrmodell, das in beide Richtungen fahren kann, wäre das Schiff bestimmt ein reizvolles Projekt



Blick über das Achterdeck auf das hintere Steuerhaus. Anstelle von Niedergängen sind meist Leitern zu finden, die bei einem Enterkampf schnell weggenommen werden konnten





Begegnet sind sich diese Schiffe nicht. Das niedrige Panzerschiff wäre als Ziel für die Geschütze des Raddampfers vielleicht gerade noch erreichbar gewesen

würde, sich in einem Sumpf zu befinden. Überall tropft Wasser und alles ist feucht und dunstig!

Die Schiffsseiten waren mit Eisenplatten aus Schrottsammlungen und Eisenbahnschienen gepanzert, da speziell gefertigte Panzerplatten nicht verfügbar waren. Die Schienen wurden zu 3 Meter langen und 21 Zentimeter breiten Streifen gewalzt und auf einer Holzunterlage entweder verbolzt, mit Zunge und Nut verbunden oder – kaum zu glauben – schlicht angenagelt. Im Januar 1862 wurde die *Palmetto State* auf der Werft von Cameron & Co. in Charleston auf Stapel gelegt. Der Bau verzögerte sich durch Geldmangel, sodass das Schiff erst Anfang November 1862 in Dienst gestellt werden konnte. Sie gehörte zur sechs Einheiten umfassenden *Richmond*-Klasse, die mit geringem Tiefgang durch Flussmündungen und Sunde heraus zur Durchbrechung der Hafenblockaden operieren sollte. In der Nacht vom 30. auf den 31. Januar 1863 gelang dies den Panzerschiffen *Palmetto State* und *Chicora* vor Charleston. Die kurzfristige Vertreibung der US-Blocka-

Die Geschützporten waren durch schwenkbare Klappen verschlossen. Die Bug- und Heckgeschütze konnten in der Kasematte auf einem Schienensystem bewegt werden, um sie auch auf seitlich liegende Ziele zu richten



CSS Palmetto State war zum Schutz von Häfen und Flussmündungen gebaut. Entsprechend „fährt“ mein Modell in grün-gefärbtem Wasser dieser ufernahen Gebiete. Die Anzahl der Beiboote wechselte beim Original zwischen zwei und vier

deschiffe änderte jedoch nichts an der prekären Lage. Es folgten weitere Vorstöße und Angriffe auf US-Kriegsschiffe. Beim Fall von Charleston am 18. Februar 1865 wurde die *Palmetto State* schließlich verbrannt. Der Schiffsname kommt übrigens vom Spitznamen des US-Bundesstaates South Carolina. Der Staat trägt eine Palme im Wappen und war der erste, der 1861 die USA verließ und damit den Anlass zum Ausbruch des vierjährigen Bürgerkriegs bot.

Vom Gespött zum Schrecken

Mein Modell ist wieder auf Basis eines frei im Internet erhältlichen Kartonmodellbaubogens im Maßstab 1:250 gebaut worden. An manchen Stellen habe ich – wie beim Modell der *Sassacus* – nach historischen Quellen Dinge ergänzt oder gegenüber der Vorgabe Details geändert.

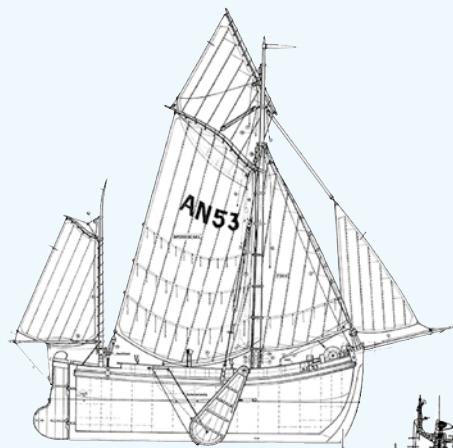
Schön ist dieses Schiff nicht. Während die *Sassacus* noch ein halbwegs „gewöhnliches“ Bild abgibt, ist die Erscheinung der *Palmetto State* sehr gewöhnungsbedürftig. Technisch gesehen halte ich sie aber für das interessantere Schiff. Als der erste Bau dieses Typs im Bürgerkrieg gesichtet wurde, wurde

er von den Matrosen der Nordstaaten als „sehr großer, Qualm furzender Stall“ verspottet. Der Spott wich aber sehr schnell, als die – im wahrsten Wortsinne – durchschlagenden Erfolge dieser „Rebel-Rams“ gegenüber den bisherigen Schiffen ersichtlich wurden. Diese neuen Panzerschiffe boten nur eine geringe Angriffsfläche über Wasser und waren damit für die hoch oben auf den Decks stehenden Geschütze einer herkömmlichen Segelfregatte kaum erreichbar. So mancher stolze Offizier eines gut bewaffneten hölzernen Seglers musste mit ansehen, wie so ein gepanzertes, dampfgetriebenes Monster zunächst die Wasserlinie zerschoss, um sich dann in den Rumpf seines wehrlosen Schiffes zu fressen, ohne ihm etwas Nennenswertes entgegensetzen zu können. Die Nordstaaten rüsteten daher schnell nach. Die berühmte *USS Monitor* war eine der vielen Antworten der Yankees.

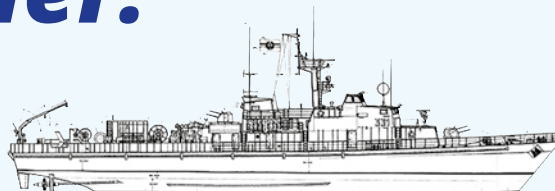
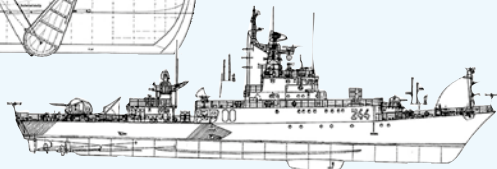
Meine beiden Modelle spiegeln nicht nur ein Stück weit die technische Evolution der Seekriegsführung wider, sondern auch die unterschiedlichen Ausgangslagen und Ressourcen der verfeindeten Seiten in einem Konflikt, der die maritime Geschichte nachhaltig prägte.

Unter dem flachen Oberlicht an Deck arbeitete der Rudergänger. Er konnte sich zwar mit dem Maschinisten verständigen, hatte aber durch Sehschlitze den Schornstein vor sich im Blickfeld. Die 1862 gültige Form der Flagge „Stars and Bars“ weht



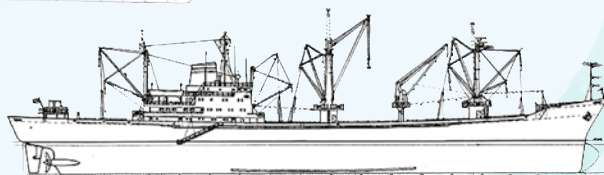
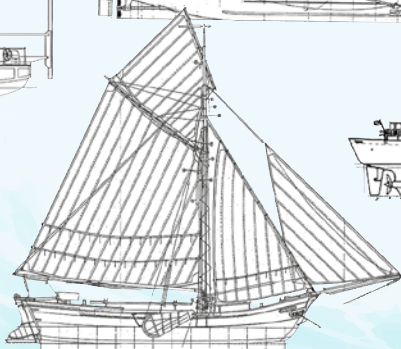
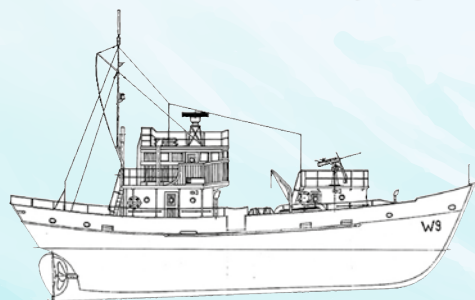
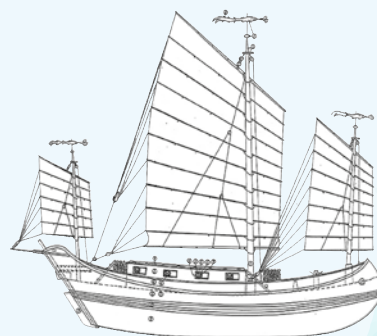
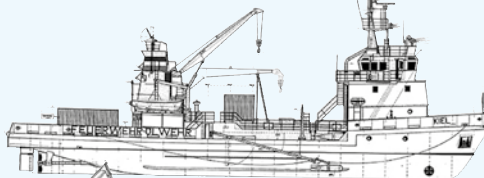
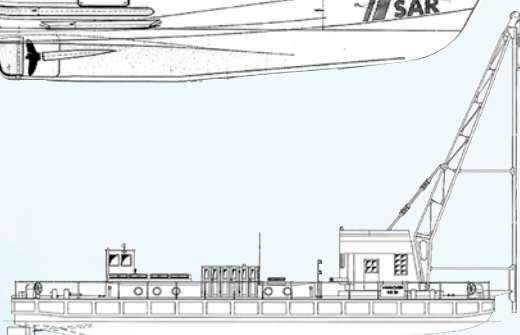
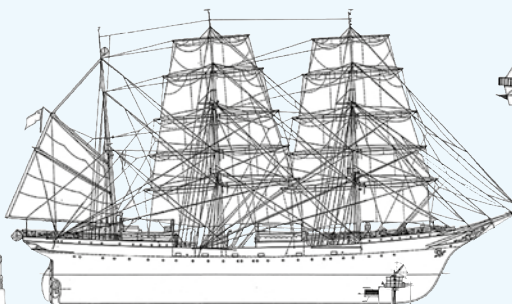
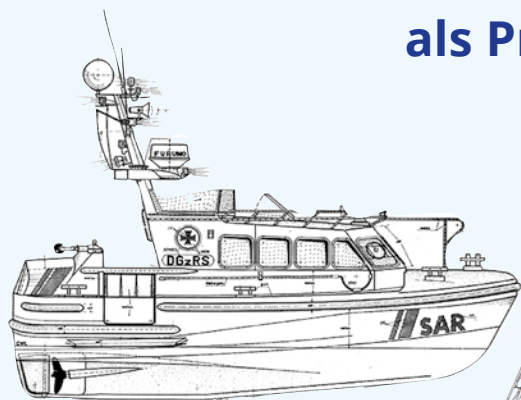


**Jedes Modell
ein neues
Abenteuer!**



92 Sievers-Baupläne

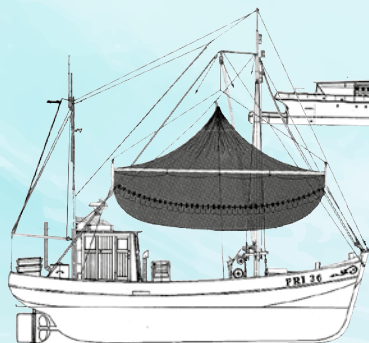
als Print und digital als PDF



**Über 230 neue Baupläne
aus dem Graupner- & Sievers-Archiv**

**Erweiterung
Modellbaupläne
2026**

ArtNr.: 3300026
Preis: 7,90 €
Abo-Preis: 5,90 €



EIN BOOT,

Eigenbau einer Korsar-Jolle

In meiner Jugendzeit, ich war damals 16, wurde mir eine hölzerne Segeljolle (Baujahr 1968, Länge 5 Meter) geschenkt. Mit ausreichender Pflege konnte ich das Boot gut erhalten. Vor zwei Jahren habe ich es meinem Sohn übergeben. Leider wurde es mir für mein fortgeschrittenes Alter zu kippelig.

das bleibt



Abb. 1: Der Korsar ist eine Zweimannjolle, die 1958 vom Konstrukteur Ernst Lehfeld entwickelt wurde

Bei 2 bis 3 Windstärken ist die Segelei ganz gemütlich, ab 4 Windstärken wird das Boot aber zum Sportgerät. Die Abbildungen 1 bis 3 zeigen mich in jüngeren Tagen in meinem Boot. Wenn das Segeln im Original nur noch mit Einschränkungen geht, baue ich das Boot einfach als RC-Modell nach und segele vom Ufer aus mit der Fernsteuerung, dachte ich mir.

Bau des Rumpfes

Die Länge des Bootes sowie die Kontur des Decks ließen sich noch gut vermessen und in den Maßstab 1:8 umwandeln. Anders sah es mit der Rumpfform aus. Ein Spantenriss war nicht zu bekommen. Ich musste mir selbst etwas ausdenken: Ich passte ein Alu-Profil an sieben verschiedenen Stellen an die Rumpfform an. Das gelang nicht immer perfekt, der Schiffsrumpf wurde etwas niedriger als das Original, der Freibord dadurch leider auch. Die durch die Vermessung ermittelten Spanten übertrug ich auf 6-mm-Sperrholz und baute zunächst ein noch filigranes Grundgerüst (Abb. 4). Beim Original waren, da der Rumpf formverleimt war, keine Spanten zu sehen. Im Modell sollten diese auch nicht sichtbar sein. Daher wählte ich eine etwas unkonventionelle Baumethode.

Zwischen die Spanten klebte ich ausreichend dicke Balsaholzbrettchen in mehreren Schichten. Verstärkungen für das Anbringen eines Kiels wurden berücksichtigt. Dann wurde der Rumpf mit viel Schleifarbeit außen und innen (innen nur in den sichtbaren Bereichen) auf die endgültige Form gebracht. Das war mit viel



Abb. 3: Mit zunehmendem Wind verwandelt sich die Korsar-Jolle in ein Sportgerät

Staub verbunden (also Atemmaske tragen). Die eingesetzten Spanten dienten als Schablone. Es war nur schwierig, das weichere Balsaholz im Vergleich zu den Spanten nicht zu stark zu verschleifen. Die daraus entstehenden Dellen waren nicht mehr zu korrigieren. Abb. 5 zeigt die eingeklebten Balsa-Blöcke,



Abb. 2: Der Autor an Bord seiner Korsar-Jolle, die er seit seinem sechzehnten Lebensjahr besitzt



Abb. 4: Das filigrane Grundgerüst aus 6-mm-Sperrholzspanten – der erste Schritt zum maßstabsgetreuen Rumpf in 1:8

größtenteils schon in die endgültige Form verschliffen. Die gesamte Außenfläche sowie die sichtbare Innenfläche wurden dann mit Tanganjika-Leisten beplankt. Anschließend wurden alle Flächen zweimal mit Porenfüller und dreimal mit klarem Acryl-Lack gestrichen. Ich bin kein Freund von Epoxy, da es giftig ist und Allergien erzeugt.

Im Mittelschiffsbereich war keine Beplankung am Boden, sondern ein weißer Doppelboden vorgesehen (Abb. 6). Im Original verbergen sich darunter Auftriebskörper, sodass nach einer Kenterung das Boot wieder aufgerichtet und weitergesegelt werden kann. Bug- und Heckbereich wurden innen nicht verschliffen, da die Beplankung dort nicht nötig ist und die Stufenbildung gut für den Einbau der Fernsteuerungskomponenten benutzt werden kann. Diese beiden Bereiche sollten auch vor Spritzwasser geschützt sein. In Abb. 7 sind die Seiten noch unbeplankt. Ich streiche den Untergrund der Beplankung gerne mit ähnlicher Farbe wie die Beplankung, damit eventuelle Lücken nicht so auffällig sind.

Fernsteuerungseinbau

In diesem Stadium, solange die Decks noch nicht montiert waren, war es sinnvoll, die RC-Technik einzubauen. Sie besteht aus den Akkus, dem Mini-Servo, der Windentrommel, dem Empfänger sowie einem Ein/Aus-

Schalter. Und das sollte alles im Bug- und Heckbereich außer Sicht untergebracht werden? Die Akkus wurden aus Gewichtsgründen in den hinteren Stauraum verbannt und teilen sich den geringen Platz mit einem Mini-Servo (Abb. 8) zur Ruderbetätigung. Die Akku-Zellen wurden durch Umlöten für den Einbau passend gemacht. Das Ruder ist lediglich mit Schraubhaken am Heckspiegel befestigt und über zwei Stahldrähte mit dem Mini-Servo verbunden. Im Bugbereich war der Platz auch recht beschränkt, sodass das Servo mit der Seiltrommel um 90 Grad gedreht eingebaut werden musste (Abb. 9).

Die übliche Ausführung bei Verwendung nur einer Windentrommel für Großsegel und Fock ist der Einbau einer Seilschleufe, an einer Seite auf die Seiltrommel aufgewickelt. An der Seilschleufe werden dann die Schoten gegenläufig befestigt. Diese Seilschleufe musste leider sichtbar im mittleren Teil des Bootes eingebaut werden (Abb. 10), von einem Gummiband straff gehalten. Dieses System funktioniert recht gut. Der weitere Ausbau der Technik verlief komplikationslos.

Jetzt konnte das Deck aus 1-mm-Mahagoni-Sperrholz befestigt werden. Es wurde dreiteilig ausgeführt und verschraubt, der vordere und hintere Teil mit einer Abdichtung zum Rumpf hin, sodass zumindest größere Wassermengen nicht in den Bereich der Elektronik gelangen können (Abb. 11).



Abb. 5: Zwischen den Spanten eingeklebte Balsaholzblöcke, größtenteils schon in die endgültige Rumpfform geschliffen



Abb. 6: Der weiße Doppelboden im Mittelschiffsbereich – beim Original verbergen sich darunter Auftriebskörper für den Fall einer Kenterung



Abb. 7: Die Seiten noch unbeplankt: Gut zu erkennen ist der vorbereitete Untergrund, der farblich an die Beplankung angepasst wurde



Abb. 8: Enger Stauraum im Heck: Mini-Servo zur Ruderbetätigung und Akkus teilen sich den knappen Platz im hinteren Bereich

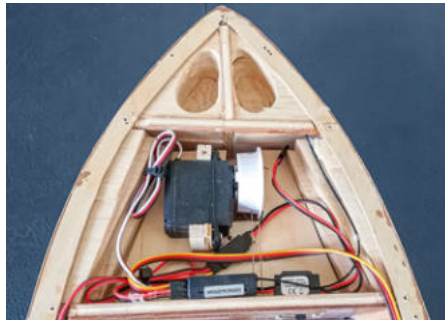


Abb. 9: Platzmangel im Bug: Das Servo mit der Seiltrommel musste um 90 Grad gedreht eingebaut werden



Abb. 10: Sichtbare Schotführung für Großsegel und Fock im mittleren Teil des Bootes

Das Rigg

Der Mast wurde aus einzelnen Teilen zusammengeklebt, sodass sich eine Nut für das Vorliek des Großsegels ergab. Die Befestigungspunkte am Mast für Vorstag, Wanten, Fock, Saling und Trapez wurden nach folgender Methode hergestellt, ohne den Mast durch Bohrungen zu schwächen: Ein Messingring wurde aufgeschnitten und aufgebogen, sodass er über den Mast gestülpt werden konnte. An diesem Ring wurden die benötigten Drahtseile mit einer Kausch und einer Quetschhülse befestigt (Abb. 12). Anschließend wurde der Ring mit der Zange an den Mast gebogen. Damit konnte ich mehrere Befestigungspunkte des stehenden Guts mit einem einzigen Ring befestigen. Der Großbaum, auch aus Holz, wurde durch einen einfachen Schraubhaken mit dem Mast verbunden. Die Beweglichkeit war ausreichend. Die Schoten wurden mit denselben Schrauben am Großbaum und Fock befestigt. Die Segel kaufte ich fertig von Joysway (Abb. 13).

Bau des Kiels

Die Größe, das Gewicht und die Position des Kiels mussten nun festgelegt werden. Der Kiel wurde mit dem Rumpf verschraubt, damit ich ihn gegebenenfalls verschieben kann, um Luv- oder Lee-Gierigkeiten auszugleichen. Für die Herstellung des Kielgewichtes verwendete

ich 0,5-mm-Sperrholz, welches ich um einen Rundstab mit 12 mm Durchmesser wickelte. Davor musste das Sperrholz gut gewässert werden. Dies ergab eine Röhre, in die passgenau große verzinkte Unterlegscheiben passten. Vorne und hinten verschloss ich sie mit einem Balsa-Pfropfen (Abb. 14).



Abb. 11: Das dreiteilige Deck aus 1-mm-Mahagoni-Sperrholz, verschraubt und mit Abdichtung zum Rumpf hin – die Elektronik bleibt trocken

Anzeige

HACKER™

hacker-model.com



NEW
**MICRO
MAGIC**

NEUHEIT

12-20
knoten

Art.Nr. HCB2590C

Segel C - Satz

Art.Nr. HCB2590RTRC

Segel C - Satz mit kompletten Rigg

E-shop: www.hacker-model.com

Fahrbetrieb

Bei leichtem Wind fand die erste Ausfahrt statt (Abb. 15). Dabei lag das Schiff relativ tief im Wasser. Durch die breite Rumpfform, vor allem mittschiffs, war jedoch nur eine geringe Krängung zu sehen, und das Schiff nahm kein Wasser über. Bei stärkerem Wind mag das anders aussehen. Was mir wichtig war: Der Geradeauslauf war einigermaßen befriedigend. Die Stellung der Segel in Beziehung zur Stellung des Kiels habe ich nämlich nur so ungefähr kalkuliert. Ein größeres Ruderblatt wäre aber besser als das maßstabsgetreue. Insgesamt hat mir das Bauen des Modells ohne Bauplan sehr viel Spaß gemacht, da ich die Freiheit hatte, ohne Vorgaben selbst Lösungen zu finden, immer mit dem Ziel im Blick, ein funktionstüchtiges Abbild des Originals zu bauen, das mich fast das ganze Leben begleitet hat.



Abb. 12: Lösung ohne Bohrungen: Mehrere Befestigungspunkte des stehenden Guts an einem einzelnen Ring befestigt



Abb. 13: Die Segel stammen von Joysway und wurden zugekauft



Abb. 14: Das selbstgebaute Kielgewicht: Eine aus gewässertem Sperrholz geformte Röhre, gefüllt mit verzinkten Unterlegscheiben und beidseitig mit Balsa-Pfropfen verschlossen



Abb. 15: Die erste Ausfahrt bei leichtem Wind

Kein Gebäude mit Stromanschluss kommt ohne Sicherungen aus – die Vorschriften dazu sind weitreichend. Und seit Autos Batterien haben, sind Sicherungen verbaut. Obwohl an Bord vieler Modelle nennenswerte Ströme fließen und oft auch etliche Verbraucher am Akku hängen, verzichten wir Schiffmodellbauer oft auf eine Sicherung und vertrauen auf die Schutzfunktion der Regler.

Schon seit längerem ist die Idee bekannt, einer Kfz-Sicherung als zweite Funktion die eines Ein/Aus-Schalters zuzuweisen und sie als Brückenstecker zu verwenden. Das scheitert aber oft an der umständlichen und zeitrau-



MODELLTECHNIK



STEFAN SCHMISCHKE

Die Zutaten – mehr braucht es nicht

Sicher ist sicher

benden Handhabung: Wenn ich erst tief unten im Rumpf eine schwer zugänglich verbaute Sicherung ziehen muss, dann kann ich möglicherweise schneller den Akku abstecken.

Die Lösung

Durch Zufall bin ich auf Druckdateien von Sicherungshaltern gestoßen. In Verbindung mit zwei Flachsteckhülsen lässt sich so ohne großen Aufwand eine Buchse montieren, in die eine handelsübliche Sicherung schnell eingesteckt oder abgezogen werden kann. Das gedruckte Gehäuse bietet die Möglichkeit, es an geeigneter Stelle im Modell sicher zu verschrauben. Wird die Halterung beispielsweise hinter einer Türe im Aufbau angeordnet oder unter einem abnehmbaren Oberlicht, ist es

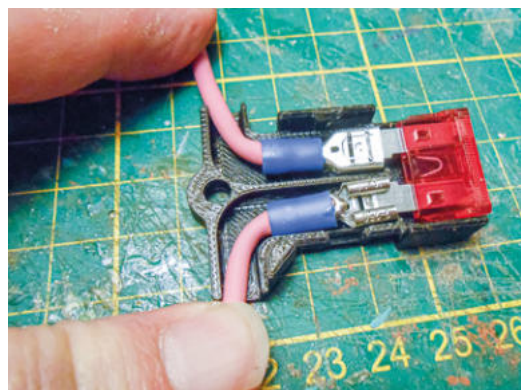
Kfz-Sicherung mit Doppelfunktion

nicht einmal notwendig, den Aufbau abzunehmen, um das Modell schnell und einfach ein- oder auszuschalten.

Die stl-Dateien finden sich auf bekannten Online-Plattformen wie Thingiverse und Makerworld, die Flachstecker und Stecksicherungen führt vermutlich jeder Baumarkt, der Kfz-Zubehör im Sortiment hat. Bei meinem Baumarkt um die Ecke wurde ich jedenfalls fündig. Den Rest sollten die Bilder erklären können. Wer keinen 3D-Drucker zur Verfügung hat, findet solche Sicherungshalter übrigens auch bei bekannten Online-Händlern für Elektrik- und Elektronikbedarf.

Die eingesteckte Sicherung muss natürlich passend gewählt werden. Zu beachten ist auch, dass ein zusätzlicher Kontaktwiderstand entsteht, der auf Volt und Ampere Einfluss nimmt. Ich verwende grundsätzlich 12 Volt bzw. 3s als Bordspannung und sehe hier Spannungsverluste gelassen.

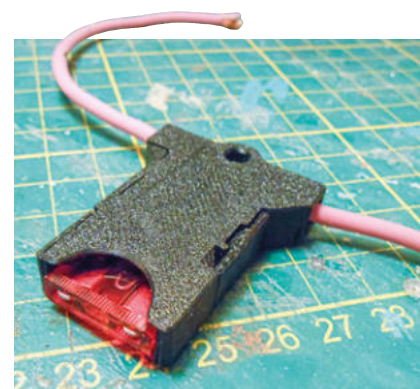
Ich finde diese Kombination aus Sicherung und Schalter sinnvoll und werde einige meiner Modelle bei anstehenden Werftaufenthalten nachrüsten. Bei Rennbooten ist ein Not-Aus außen am Rumpf mit einer Kabelschlaufe und Buchsen aber ganz sicher die bessere Wahl.



So wird verdrahtet



Solche 6,3-mm-Flachkontakte müssen es sein



Fertig. Das Loch zur Schraubbefestigung ist gut erkennbar



Fischereiaufsicht »Narwal« von Sievers

Ein legendärer Ba

Kinder, wie die Zeit vergeht. Im August 2006 stellte Manfred Sievers in der ModellWerft in der Rubrik „Markt und Meldungen“ das Fischereiaufsichtsboot *Narwal* vor. Als Baukasten mit GFK-Rumpf und komplettem Beschlag im Maßstab 1:25 traf er genau meinen Geschmack, zumal mir das Vorbild aus meinem Urlaubsort sehr gut bekannt war.

Gebaut & getestet

Als erster Bausatz von diesem Hersteller hatte ich mit dem Bau gut zu tun, aber schon bald entstand ein sehr gut fahrendes Modell. Darüber wurde natürlich auch ein Baubericht in der ModellWerft veröffentlicht. Dafür entstanden jede Menge Bilder, teilweise auf dem Rhein. In einem nächsten Urlaub in Cuxhaven überreichte ich

dann Abzüge dieser Aufnahmen der Besatzung. Dadurch entstand ein sehr guter Kontakt zur Fischereiaufsicht in Cuxhaven. Dieser wurde dann genutzt, um in den folgenden Jahren einige Treffen vor Ort mit *Narwal*-Modellen an Bord des Vorbilds durchzuführen. Dafür reisten sogar *Narwal*-Modellbauer aus der Schweiz an. Auch Manfred Sievers ließ es sich nicht nehmen, vor Ort zu erscheinen.

Das 1998 in Dienst gestellte Vorbild



Die *Narwal* überwachte viele Jahre lang die Einhaltung der Fischereivorschriften auf See





▼ Gemeinsames Fahren der Modelle vor dem Original beim Narwal-Treffen



Die Besatzung wählt das schönste Modell

ukasten wird 20



Über viele Jahre gab es rund um die Narwal zahlreiche Treffen und gemeinsame Ausfahrten

Mittlerweile ist die *Narwal* nicht mehr im Dienst und wurde durch einen Neubau ersetzt. Nach dem Tod von Manfred Sievers wurden die Produktionsunterlagen an NIBE-Modellbau weitergegeben. NIBE beginnt nach und nach mit der Wiederauflage der Baukästen von Sievers. Vielleicht erscheint ja auch erneut ein *Narwal*-Baukasten. Das Original ist immer noch in Fahrt. Als Technologieträger des finnischen Unternehmens Wärtsilä ist die *Narwal* heute an der Erforschung autonomer Systeme für Seeschiffe beteiligt.



Anzeige

engelMT.de

ToolkitRC
Dual Lader M8D





zum Artikel

auch bei uns erhältlich:

- Akkus
- Ladekabel + Stecker
- deutsche Anleitung



zum Projekt



TASCHENLADER

Toolkit M8D-Ladegerät von Engel Modellbau & Technik

Seit einiger Zeit vertreibt Engel Modellbau & Technik die Marke ToolkitRC. Mit dem aktuellen M8D stellt ToolkitRC dem Anwender einen neuen Duallader mit 1.600 W und zwei 8s-Ausgängen zur Verfügung. Da mein altes Ladegerät nach nun zwölf Jahren ausgemustert wurde, war der M8D gerade richtig, um in der Praxis auf Herz und Nieren getestet zu werden.

Technische Details

Zunächst fällt das sehr kleine Gehäuse auf. Mit den Abmessungen von 130×97×42 mm passt er fast in die Hosentaschen. Allerdings wird zum Betrieb auch ein Netzteil benötigt, der Anschluss erfolgt auf der Rückseite mit einem XT90-Stecker. Ebenfalls befinden sich noch ein 65-W-USB-Anschluss auf der Rückseite und die beiden Ausgänge der temperaturgeregelten Kühlflüster. Auf der Vorderseite sind die beiden XT60-Ausgänge, optionale Anschlüsse für zwei Temperaturfühler sowie die Balancer-Slots für 8s. Die

Bedienung erfolgt mit einem großen aufstellbaren Touchscreen und einem Scrollrädchen sowie einer Exit-Taste. Ein USB-Ladekabel, eine ausführliche deutsche Anleitung, eine Quickstartbedienung und noch ein Ersatz-Displayschutz gehören zum Umfang. Ich habe mir kurz Zeit genommen und die Anleitung gelesen. Eigentlich erklärt sich die einfache Menüführung aber von allein. Für mich war nur die Destroy-Funktion



Auf der Vorderseite sind die beiden XT60-Ausgänge, optionale Anschlüsse für zwei Temperaturfühler sowie die Balancer-Slots



Der Lieferumfang. Die ausführliche Betriebsanleitung ist deutschsprachig, ein Reserve-Displayschutz liegt ebenfalls bei

neu, um LiPos fachgerecht zur Entsorgung auf 0 V zu entladen. Die Menüführung kann auf Deutsch eingestellt werden, die zusätzliche Sprachausgabe (im Betrieb) bleibt allerdings auf Englisch. Interessant ist auch die erste Eingabe: Hier kann man verschiedene Eingänge auswählen. Nummer 1 ist bei mir der Netzteilbetrieb mit 12,4 V und 6 A. Als Nummer 2 habe ich einen 6s-5.000-mAh-LiPo angegeben. Damit hat man die Möglichkeit, auch mobil mal einen Empfängerakku nachzuladen und dafür einen vorhandenen Fahrakku zu nutzen. Da das Ladegerät bei Unterspannung eine Warnung ausgibt, erfolgt das, ohne Gefahr zu laufen, den Versorgungsakku zu beschädigen.

Der Ladevorgang

Neugierig war ich vor allem auf die Ladeleistung. Mein altes Ladegerät hat sich oberhalb von 1C schwergetan, deswegen bin ich mit dem M8D gleich aufs Ganze gegangen: Ich habe zwei LiPo-Akkus mit je 6s-5.800-mAh angeschlossen und dann kurzzeitig auf je 12 A, was etwas über 2C entspricht, hochgefahren.



Das M8D hat das direkt umgesetzt, wobei der Eingang mit 60 A belastet wurde, was die Grenze des Netzteils war. Für höhere Ladeleistungen müsste ich mein Netzteil vergrößern, oder sogar verdoppeln. Der M8D verträgt bis zu 49 V als Eingangsspannung, um die volle Leistung abzurufen. Mit meinem 12V/66A-Netzteil bin ich jedoch völlig ausreichend unterwegs. Im Normalfall lade ich mit 1C, nun habe ich aber die Möglichkeit, bei Bedarf ordentlich aufzudrehen.

Ab 40°C Ladegeräte-Temperatur setzen die beiden leisen Gebläse ein und kühlen das Ladegerät wieder unterhalb der 40°C.

Intuitive Bedienung

Die Bedienung in der Praxis ist selbsterklärend. Beide Ausgänge arbeiten unabhängig voneinander, einen Fahrakku auf Eingang 1 und einen Empfänger-Akku auf Eingang 2 gleichzeitig zu laden, ist also kein Problem. Generell kann man zehn Akkus frei programmieren. Das klingt zunächst wenig, reicht aber in der Praxis völlig aus. Zumindest ich habe keine zehn unterschiedlichen Akkugrößen im Einsatz. Zumal man auch ein automatisches Ladeprogramm konfigurieren kann, das bei vorgegebener Akku-Art, wie zum Beispiel LiPo, die Zellenzahl automatisch erfasst.

Die Software stellt vor jedem Ladestart die Frage nach der maximalen Spannung. Man sollte also die Akkus ein bisschen kennen, damit man diese Spannung auch richtig bestätigt. In der Praxis heißt das: Netzstecker einstecken,

Quelle auswählen, Akku-Liste öffnen, Akku anwählen, anschließen und Ladespannung bestätigen. Das sind vier Klicks – recht einfach, um den Ladeprozess zu starten. Die Sprachausgabe quittiert dann sowohl das Anschließen



Der Ladevorgang läuft: Die LED-Beleuchtung der Stecker zeigt den aktuellen Zustand an. Blau signalisiert die Erkennung des Akkus, während Rot anzeigt, dass der Ladevorgang aktiv ist

eines Akkus als auch das Ende des Ladevorgangs. Möchte man die Ladeleistung erhöhen, klickt man auf den Touchscreen und kann mit einem digitalen Schieberegler oder mit dem Scroll-Rad die Ladeleistung anpassen.

Weitere Funktionen

Was kann das M8D noch? Drückt man auf das jeweilige Infocfeld auf dem Touchscreen, öffnet sich ein – zugegeben recht kleines, aber noch gut lesbares – Fenster mit den Einzelspannungen. Mit einem Druck auf die Exit-Taste kann man sich dann die Einzelwerte für den Innenwiderstand ansehen. Ein Vergleich der gemessenen Einzelspannungen zeigte erst im Bereich von Tausendsteln Volt Abweichungen. Man kann also davon ausgehen, dass die Spannungsmessung sehr genau ist. Neben der Bildschirmfarbe oder dem Speichern der Daten auf einer Speicherkarte hat man unterschiedliche Akkutypen zur Auswahl: LiPo, LiHV, LiFe, Lilon, LTO, NiMH und PB. Zudem kann man auch die Ladeschlussspannung an-



Das Eingabemenü ist sehr intuitiv und selbsterklärend gestaltet



Im kleinen Infocfeld werden neben den Einzelspannungen auch die Innenwiderstände angezeigt

Toolkit M8D

Hersteller/Vertrieb:	ToolkitRC/Engel Modellbau & Technik
Bezug und Info:	Engel Modellbau & Technik, Internet: www.engelmt.de , Tel.: 05502 3142
UVP:	167,90 €
Eingangsspannung:	10 bis 49 V (bei max. 60 A)
Ladeleistung:	2×800 W (2×30 A bei 1 bis 8 LiPo-Zellen)
Entladeleistung:	2×40 W
Entladestrom:	0,1 bis 3 A
Balancerstrom:	2.000 mA
Unterstützte Akkutypen:	1 bis 8 Zellen LiPo, LiHV, LiFe, Lion, LTO / 1 bis 20 Zellen NiMH / 1 bis 15 Zellen PB
Bedienung:	kapazitiver Touchscreen mit 3,5 Zoll
Abmessungen:	130×97×42 mm
Gewicht:	450 g



passen oder auf Lagerspannung laden. Auch an die Sicherheit wurde gedacht. So kann man im Settings-Bereich die maximale Ladedauer oder auch Kapazität begrenzen und Gefahr durch Überladen oder defekte Akkus vermeiden. Etwas ungewöhnlich ist die Ladebalkenanzeige. Hier hätte ich mir lieber eine prozentuale Anzeige für die Ladedauer gewünscht, man gewöhnt sich aber schnell daran.

Fazit

Mein neues Ladegerät von ToolkitRC ist nur halb so groß, kann aber die doppelte Ladeleistung aufbringen. Die Menüführung ist einfach, hier braucht man auch im späteren Betrieb nicht mehr ins Handbuch zu schauen. Dank des XT90-Anschlusses ist auch ein mobiler Einsatz mit verschiedenen

Versorgungsakkus möglich. Für meinen Einsatzzweck, mit 6s-5.000er-LiPos als größte verwendete Akkus, passt das Toolkit-M8D-Ladegerät perfekt.

Buchtip

Umfassende Informationen zu den neuesten Entwicklungen im Bereich der Akkus im Modellbau gibt Ulrich Passern in seinem VTH-Fachbuch „Das große Modellakkubuch“ (ArtNr 3102281) zum Preis von 19,90 € unter www.vth.de/shop oder telefonisch unter 07221/508722.



Mit den Sicherheitseinstellungen lassen sich mehrere Parameter festlegen

SEI PREMIUM!

statt Durchschnitt

... unsere begehrtesten Prämien



OBI Gutschein 40,-€



BAUHAUS Gutschein 40,-€



amazon Gutschein 40,-€



Buch Kartonmodellbau & Segel-Schute Erna



Helling-Winkel-Stützen (8er-Set) + 20,- € Gutschein



Bauplan Dampfschlepper Frank



Grundlagen moderner Fernsteuerungen



Chronik des Schiffmodellbaus: 2019-2023 (DVD)



Wassermelder + 20,- € Gutschein



ModellWerft Jahrgangs-CD 2025



ModellWerft Spezial-Chronik CD + 10,- € Gutschein



ModellWerft Jahrgangs-Stick 2025



Chronik des Schiffpropellers: 1985-2020 (DVD)



Chronik des Schiffmodellbaus: 1977-2019 (DVD)



40,- € Gutschein für den VTH-Shop



Dein Link zu den Prämien

Einfach QR-Code scannen, abonnieren und Deine Prämie sichern.



Soundmodul
von cp-elektronik

Vielfältiger Sound

Soundeffekte werten jedes Modell auf. Entsprechende Soundmodule gibt es auf dem Markt zahlreich: einfache Varianten mit vorgegebenen Sounds, die „ungefähr“ zum eigenen Modell passen, und aufwändigere Module, die individuell programmiert und mit eigenen Sounds versehen werden können. Doch nicht nur der Preis, auch die Programmierung und der Umgang mit der Abspieltechnik schrecken viele Schiffmodellbauer noch immer ab.

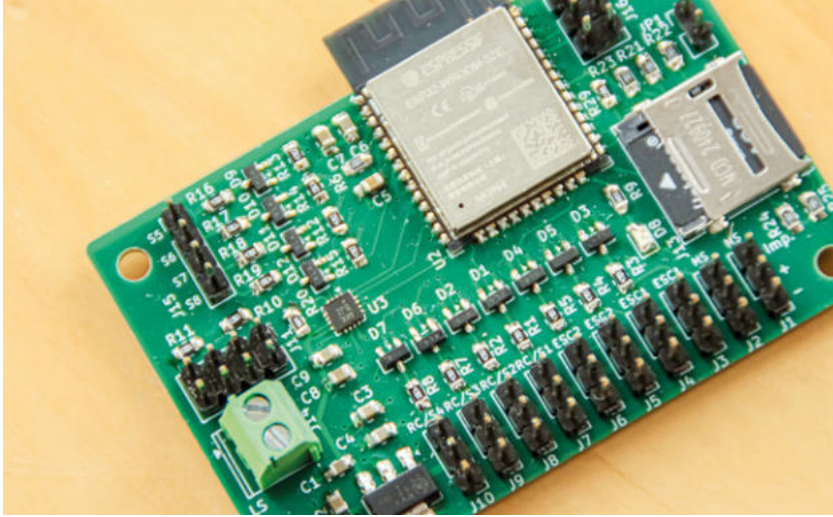
cp-elektronik hat nun ein kleines und verhältnismäßig günstiges Soundmodul auf den Markt gebracht, dessen Programmierung auch für weniger versierte PC-Nutzer unproblematisch machbar ist. Und das mit einer Größe von 66×50 mm recht kleine Modul bietet da eine ganze Menge. Die offene Bauweise ist sicherlich ein Vorteil, um an die verschiedenen Anschlüsse zu gelangen, ich würde trotzdem einen Schutz durch ein entsprechendes, zum Beispiel 3D-gedrucktes Gehäuse empfehlen. Die Sounddateien sind auf einer Micro-SD-Karte gespeichert. Auf diese können neben den im Lieferumfang enthaltenen auch eigene Sounds aufgespielt und entsprechend mit den Schaltmöglichkeiten verknüpft werden.

Spannend und sehr einfach ist die Programmierung des Moduls, denn es baut sein eigenes WLAN auf, auf das man mit einem WLAN-fähigen Gerät (PC, Laptop, Tablet oder Smartphone) zugreifen kann. Alle Programmierungen erfolgen somit ohne eine physikalische Verbindung zum Modul, beispielsweise mit einem Kabel. Hat man das WLAN des Moduls aktiviert (hierzu wird ein Jumper gesteckt und das Modul mit Spannung versorgt), lässt sich einfach eine Verbindung, zum Beispiel vom PC, aufbauen und mit einem herkömmlichen Browser auf die Konfigurationsdatei des Moduls zugreifen. Nicht wundern: Die Übertragung ist nicht die Schnellste, es dauert daher manchmal ein wenig, bis das Einstellmenü reagiert.

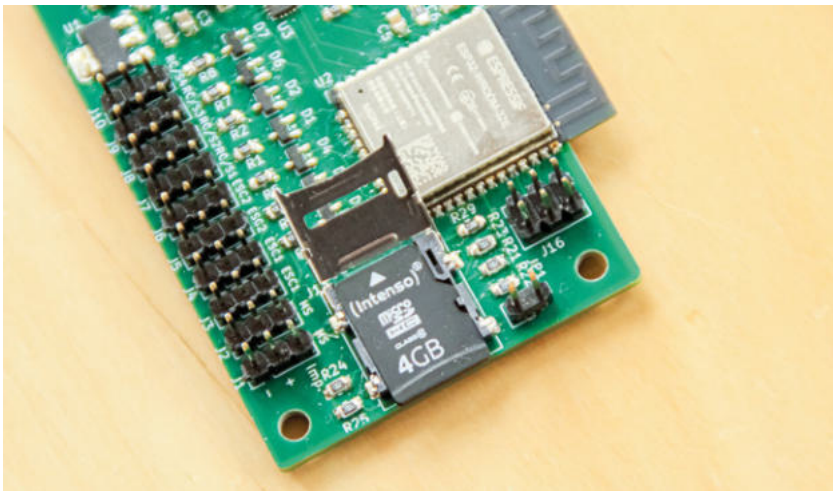
Als Erstes sollte man sich (wie immer, wenn die Möglichkeit besteht) die aktuelle Firmware des Produkts herunterladen und diese aktualisieren – dann kann der Spaß losgehen! Die einzelnen Funktionen lassen sich mit verschiedenen Multiswitchsystemen (den cp-elektronik eigenen, aber auch solchen von Graupner und robbe) ansteuern. Möglich ist aber auch die Ansteuerung über maximal vier RC-Kanäle. Die Sounds können dabei auch parallel zu verbauten Schaltern aktiviert werden (beispielsweise ein Windengeräusch zur Arbeit der Winde). Im Konfigurationsmenü wird jedem Sound eine entsprechende Schaltaktion zugeordnet und (wichtig) entsprechend abgespeichert. Erst dann ist diese Aktion verfügbar.

Power-Sounds

Sicherlich das Wichtigste an einem Soundmodul ist die Wiedergabe des Maschinengeräuschs, abhängig von der Drehzahl des Motors. Das cp-Soundmodul benutzt hierfür drei Dateien: eine mit dem Anlassgeräusch, eine mit dem Laufgeräusch und eine mit dem



Von oben im Uhrzeigersinn: WLAN-Antenne; Jumperstelle für das Setup, Halterung für SD-Karte, Eingänge für Schaltkanäle und Fahrregler, Schraubklemme für Lautsprecher, Jumperstelle für Lautstärkeeinstellung, Steckplätze für Schaltereingänge



Die SD-Karte in ihrer Halterung

Abstellgeräusch. Die Veränderung des Geräuschs „errechnet“ das Soundmodul anhand der Auswertung des Signals für den Fahrregler (an dem das Signal einfach durchgeschleift wird). Das funktioniert sehr gut und ergibt eine stimmige Klangkulisse. Insbesondere im Freien auf dem See ist der Effekt sehr realistisch.

Ein wichtiger Hinweis aus eigener Erfahrung: Der Motorsound braucht zwei Signale – zum einen das Fahrregler-Signal (ESC), das an den entsprechenden Eingang des Soundmoduls angeschlossen wird und aus dem das Modul die Motordrehzahl für das Laufgeräusch ableitet. Zum anderen einen Schaltkanal zum Ein- und Ausschalten des Motorsounds, der als Memoryschalter funktioniert. Die zweite Schaltfunktion des für das Starten der Maschine verwendeten Kanals kann dann für einen der Zusatzsounds verwendet werden.

Das cp-Soundmodul kann bei mehrmotorigen Modellen auch die Signale zweier Fahrregler auswerten. Wichtig: Da das Soundmodul über das BEC der Fahrregler mit Strom versorgt werden kann, muss ein zweites BEC unbedingt stillgelegt wer-

den (Plus-Kabel entfernen). Ansonsten wird das Modul zweimal mit Spannung versorgt, was es, wie alle Schaltungen, mit baldigen Rauchzeichen und der Einstellung der Tätigkeit quittieren wird.

Zusatzsounds

Neben dem Motorengeräusch können weitere Sounds auf das Modul geladen und mittels Schaltern abgerufen werden. Über vier Kanäle lassen sich somit acht Sounds aktivieren. Für jeden Kanal wird dabei ein dreiadriges Patchkabel benötigt, mit dem das Modul mit dem Empfänger verbunden wird. Diese Kabel liegen dem Modul nicht bei und müssen gesondert (beispielsweise bei cp-elektronik) beschafft werden. Im Konfigurationsmenü wird dann jeder Schaltfunktion der gewünschte Sound zugeordnet, sodass er entsprechend abgerufen werden kann. Sounddateien können einfach auf der enthaltenen SD-Karte mit einem Kartenleser (ein Adapter liegt dem Modul bei) gespeichert werden. Sounds müssen im WAV-Format mit den Parametern Abtastfrequenz (sampling rate) 16 kHz, Auflö-

Chromglanz

Die Krönung für Dein Modell

Das beste flüssige Chrom mit Spiegeleffekt auf nicht-saugenden, glatten Untergründen. Die hochpigmentierte Chrom-Spezialtinte erzeugt einen realistischen Spiegeleffekt und stößt damit auf eine riesige Nachfrage im Modellbau sowie der Hobby- und D.I.Y.-Szene.



LIQUID
CHROME™
Refill 30 ml
Art.Nr.: 6212046
Preis: 25,95 €



LIQUID CHROME™ Marker

1 mm

Art.Nr.: 6212042 • Preis: 7,65 €



2 mm

Art.Nr.: 6212043 • Preis: 7,65 €



4 mm

Art.Nr.: 6212044 • Preis: 9,05 €



5 mm

Art.Nr.: 6212045 • Preis: 17,20 €



Mit Liebe gemacht

sung (resolution) 16 bit, Mono, vorliegen. Bei anderen Formaten muss die Datei, zum Beispiel mit dem Programm Audacity, aufbereitet werden.

Lautstärke

Die Lautstärke der Sounds lässt sich schon bei der Programmierung in gewissen Bereichen einstellen. Am Modul selbst kann zudem noch ein Jumper gesteckt werden und mittels diesem kann die allgemeine Lautstärke in gewissen Bereichen verändert werden. Hier muss man – wie immer bei Soundmodulen – natürlich ein gesundes Maß finden, denn die Qualität der Soundwiedergabe wird mit steigender Lautstärke meist nicht besser. Wichtig ist auf jeden Fall die Nutzung eines hochwertigen Lautsprechers, am besten in einer geschlossenen Box.

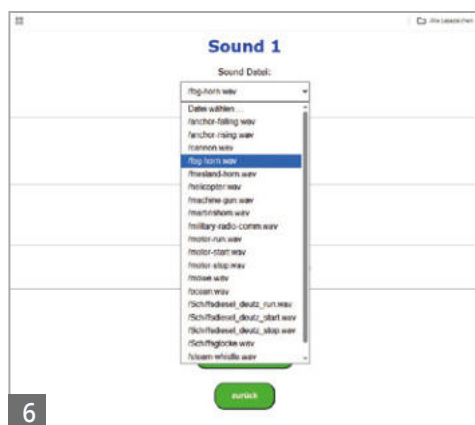
Fazit

Sowohl von der Ausstattung als auch von den Bedien- und Programmiermöglichkeiten gefällt mir das Modul von cp-elektronik sehr gut. Es ermöglicht die Erstellung einer sehr stimmigen und auf das jeweilige Modell abgestimmten Geräuschkulisse.

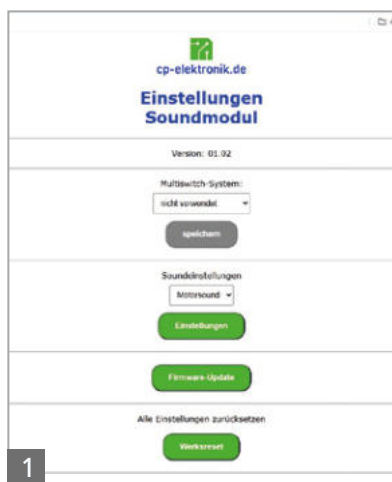
Die Programmierung und die ausreichenden Einstellmöglichkeiten über das moduleigene WLAN sind sehr komfortabel und erlauben sogar



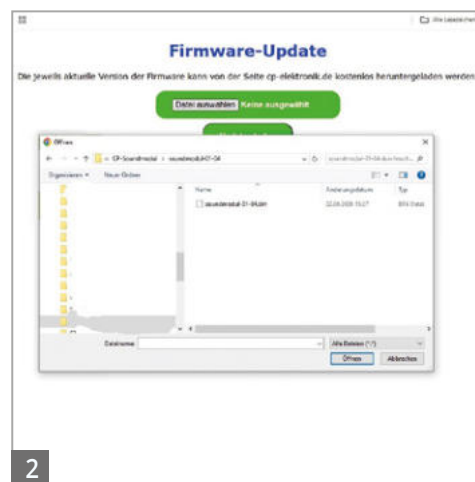
Danach kann es direkt losgehen



Die Zusatzsounds können dann ausgewählt und eingestellt werden...

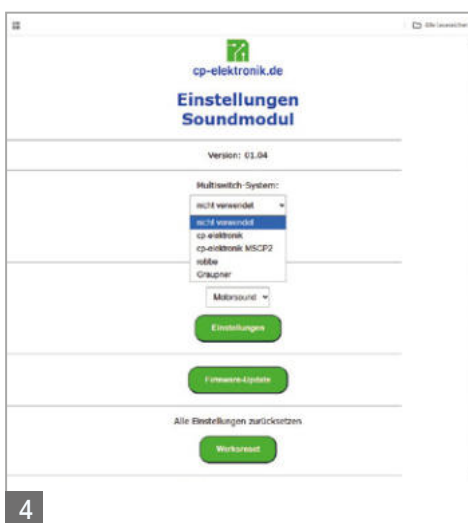


Die Einstellung des Moduls erfolgt nach Aufbau einer WLAN-Verbindung im Browser



Als Erstes wird die neueste Firmware übertragen

noch am See eine Anpassung via Smartphone, vorausgesetzt, man kommt problemlos an das Modul. Ungewöhnlich ist die sehr niedrige Versorgungsspannung von 4,8 bis 5,5 Volt, die vom BEC des Fahrtreglers bereitgestellt wird. Hier muss man auf jeden Fall darauf achten, dass das jeweilige BEC keine höhere Spannung liefert.

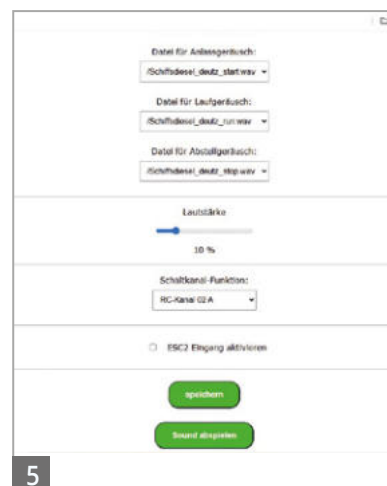


Im Einstellungs Menü kann ein gewünschtes Multiswitch-System ausgewählt werden



Info & Bezug

cp-elektronik
Telefon: 08122 8682799
E-Mail: info@cp-elektronik.de
Internet: www.cp-elektronik.de



Hier können die drei Teile des Motoren-
geräuschs, die Grundlautstärke sowie
der Startkanal angegeben werden

Technische Daten

Betriebsspannung:	4,8-5,5 V
Ruhestromaufnahme:	ca. 70 mA
Abmessungen:	66x50 mm
Gewicht:	16 g
max. Ausgangsleistung:	3,2 W (an 4 Ω)

Sounds im Lieferumfang:
Motorgeräusch (3 Versionen, jeweils Anlass-,
Lauf-, und Abstellgeräusch), Martinshorn, An-
kerkette (Anker werfen u. einholen), Typhon
(3 Versionen), Möwen, Meereswellen, Dampf-
pfeife, Funkverkehr (US Marine), Maschi-
nengewehr, Geschützdonner, Hubschrauber,
Schiffsglocke, Manöverdurchsage

PRINT & DIGITAL

in einem Abo

Sei gespannt auf kommende Themen:

VSP-Wassertrecker *Stier*
von Bauer-Modelle

Italienisches Sportboot *Azzurra*
von aero-naut

Segelyacht *Drago*
von Krick

Feuerlöschboot *WSP-12*
von aero-naut





Der Bugschlepper zieht die *Cap San Diego* in das geflutete Schwimmdock III der Bredø Dry Docks in Bremerhaven. Rechts im Bild der von der Werft bereits eingerüstete Fockmast



KLASSENFAHRT

Der Werftaufenthalt der »Cap San Diego«

Damit die *Cap San Diego* auch künftig als größtes fahrfähiges Museumsschiff der Welt zu Gästefahrten auslaufen kann, ist alle fünf Jahre eine umfassende Werftzeit erforderlich. Ein Blick hinter die Kulissen einer aufwendigen Instandsetzung, die Millionen kostet und den vollen Einsatz von Werftarbeitern, Crew und Ehrenamtlichen verlangt.

Ein Konzert der Industrietöne umgibt mich: Die Warnanlagen der drehenden Kräne jaulen, Stahl kracht aufeinander, eine Flex schreit, ein Pressluftgerät ballert: Im Schwimmdock III der Bredo Dry Docks in Bremerhaven liegt die *Cap San Diego* zur routinemäßigen Instandsetzung. Drei Schlepper haben eben noch unser Schiff in Position gezogen, das Dock wurde ausgepumpt und hat es aus dem Wasser gehoben, der Dockboden ist jetzt zur Begehung freigegeben. Das restliche Wasser ist nach der Einfahrt des Schiffes noch nicht aus dem Dock herausgespült worden, als ich mich durch schmatzenden Schlamm

▼ An der vorderen Station wird ein starkes Drahtseil übernommen. Das Seil wird dann quer über das Schiff gespannt und zu beiden Seiten des Docks auf Winden gelegt. Dasselbe ermöglicht es achtern, die *Cap San Diego* genau auszurichten, damit sie mittig im Dock auf den vorgesehenen Pallen liegen kann

um den Rumpf bewege. Wenn ich von hier unten hochblicke, stelle ich wieder mal fest, was für ein formschönes Schiff die *Cap San Diego* ist. Der auf Pallen liegende Frachter bietet ein imposantes Bild aus der Untersicht. Die aus dem Wasser gehobenen Rumpflinien wirken nun deutlicher wie die einer Yacht. Das Kreuzerheck über dem Propeller sticht gegen die Sonne, der Schlingerkiel scheint mich wie ein Smiley zu grüßen, der elegante Klipperstevens weist im langen Bogen gen Norden zum blauen Himmel.

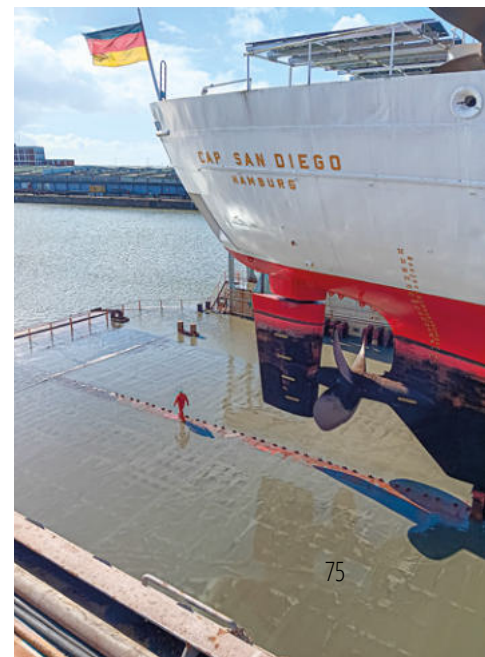
Der Kapitän und der Leitende Ingenieur haben das Schiff im Dock schon umrundet. Schäden am Unterwasserschiff sind nicht zu erkennen. Der Pelz aus Muscheln und Algen hält sich diesmal relativ in Grenzen. Zum Glück liegen keine strukturellen Schäden vor.

▼ Im Maschinenraum werden die Ballastwassertanks ausgeblasen, während das Schwimmdock sich hebt und das Schiff gleich auf den Pallen liegen wird



Zwei weitere Schlepper assistieren seitlich und achtern. Das Eindocken ist Konzentrationssache, besonders heute bei starkem Wind. Von den Brückennocken des Frachters kommunizieren Mitarbeiter der Werft mit den Schiffsführern der Schlepper und dem Dockmeister, damit die *Cap San Diego* wie geplant ihre Position im Schwimmdock einnimmt

▼ Der große Moment ist da: Das Schiff liegt im Dock. Der Kapitän beendet seine Kontrollrunde, um sich ein Bild vom Unterwasserschiff zu machen





Das ist ein Pallen, der nach dem Dockplan des Schiffes auf dem Dockboden aufgebaut wurde. Das Schiff ruht nun auf ihm



▲ Details am Unterwasserschiff: Zu den zahlreichen Öffnungen gehört diese hier hinter dem Fangsieb zum Hochsauger, der u.a. zum Befüllen des Schwimmbades am Bootsdeck dient



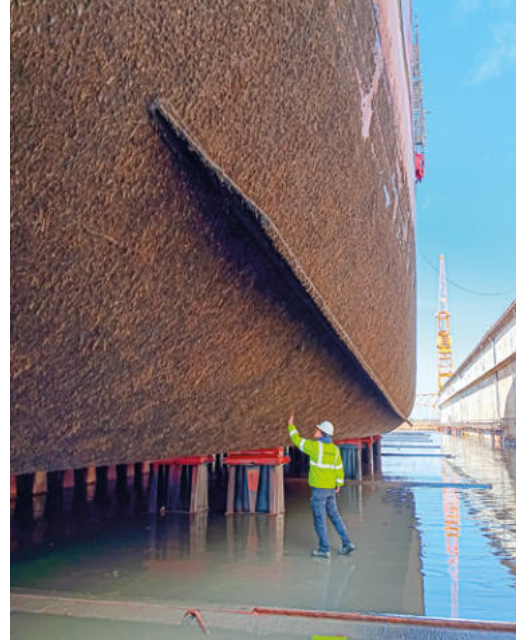
Im Laufe der Werftzeit werden 2.000 Wanddickenmessungen per Ultraschall vorgenommen, um den Stahl zu prüfen. An Backbord rauscht im Schwall das ausgepumpte Ballastwasser aus dem Schiff ins Dock. Ein toter Fisch liegt im Schlamm, der Elektriker überlegt nicht ernsthaft, ihn später zu braten. Die Werftarbeiter spritzen nun mit Wasserschläuchen das Dock aus, ein Baugerüst wird um den Propeller am Heck aufgebaut.

Investition in ein maritimes Denkmal

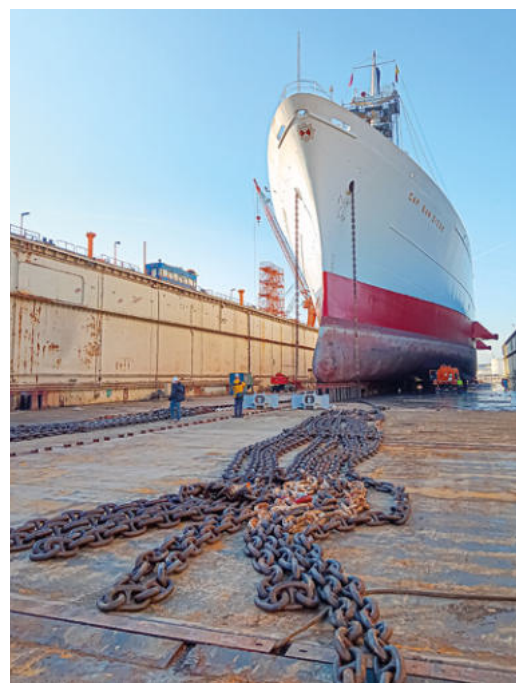
Alle fünf Jahre muss jedes seetüchtige Schiff zur Überprüfung in die Werft. Das ist wie die TÜV-Untersuchung beim Auto, hier heißt es „Klasse machen“. Damit der 1962 in Dienst gestellte Hamburger Stückgutfrachter weiterhin das größte fahrfähige Museumsschiff der Welt bleibt, sind viele Arbeitspunkte notwendig. Eigentlich würde die Liste 400 Maßnahmen nennen, aus Kostengründen sind lediglich die 200 dringendsten stehen geblieben. Diese drei Wochen Werftzeit im März 2026 kosten einen siebenstelligen Betrag. Bredo Dry Docks in Bremerhaven haben das günstigste Angebot gemacht und damit den Zuschlag erhalten. Der Bund und die Stadt Hamburg geben Zuschüsse, viele Mittel wurden von der Betriebsgesellschaft des Schiffes unter anderem durch Gästefahrten erwirtschaftet. Die *Cap San Diego* hat viele Freunde und Förderer, die ebenfalls durch Spenden oder den Kauf von Merchandising unterstützen. Sehr viele Arbeiten übernehmen Ehrenamtliche an Bord sowie sechs festangestellte Matrosen. Ohne die Werftmannschaft und die Anlagen der Werft geht es aber natürlich nicht.

Ein paar Tage später: In den Schiffsboden sind Arbeitsöffnungen geschnitten, Arbeiter stehen bis zur Hüfte darin und arbeiten mit funkensprühenden Brennern. Ein Schwerpunkt der Arbeiten im Dock ist das Reinigen, Strahlen und Konservieren der Ballastwasser- und Vorrattanks im Doppelboden. 27 Stück gilt es davon sauber zu machen, zu besichtigen und teilweise zu konservieren. 500 Eimer Schlamm und Rostrückstände werden dabei aus den Tiefen des Schiffes geholt. Genauso wird die Vorpiek behandelt. Ein orangefarbener Tankwagen pumpt brummend die Fäkalientanks aus. Vor mir liegen die beiden Buganker auf dem Dockboden. Einer wiegt 4,8 Tonnen. Die beiden jeweils 300 Meter langen und rund 30 Tonnen schweren Ankerketten laufen aus

◄ Einer der beiden 4,8 Tonnen schweren Patentanker offenbart im Vergleich mit einem Menschen seine wahre Größe



Der Schlingerkiel an der Steuerbordseite. Der Rumpf ist gerade aufs Trockene gekommen und noch voller Algen- und Muschelbewuchs



▲ Die Ankerketten sind zur Kontrolle ausgelegt. Das Unterwasserschiff ist bereits gesäubert worden und wird nun zum Neuanstrich vorbereitet

▼ In den Schiffsboden sind Arbeitsöffnungen geschnitten, um einige im Doppelboden liegende Tanks reinigen zu können





Der vierflügelige Propeller wird auf der Antriebswelle mit Kettenzügen ein Stück nach hinten gezogen, um die Dichtungen zu erneuern

ihren Klüsen weit über mir und liegen abgewickelt zur Untersuchung auf dem Boden. Vier Kettenlängen müssen erneuert werden.

Eingriff am Propeller

Jetzt wird es aufregend: Die Simplex-Dichtung des Propellers wird getauscht. Das muss ich sehen. Dafür muss der 16,6 Tonnen schwere, im Durchmesser 5,6 Meter betragende vierflügelige Koloss mit Kettenzügen ein Stück auf der Antriebswelle nach hinten gezogen werden. Ketten rasseln, Motoren brummen, Hämmer schlagen laut. Gegen eindringendes Wasser wirkt Öldruck an der Dichtung. Ein Trichter leitet das beim Öffnen der alten Dichtung austretende Öl in einen Auffangcontainer. Die Aktion lockt einen Presserummel herbei. Die ausführenden

▼ Das Schiff im Trockendock mit den eingerüsteten Masten. Der Rumpf ist gesäubert, aber noch nicht neu gemalt



Der abgerückte Propeller gibt die Dichtungsringe frei. Öldruck verhindert dabei im Betrieb einen Wassereintritt. Das nun auslaufende Öl wird mit einem Trichter aufgefangen und in einen Sammelcontainer geleitet

Arbeiter wundern sich über das Interesse an ihrem Routinejob. Sie wissen natürlich, dass sie hier an einem besonderen Schiff arbeiten. Die ausgediente Dichtung wird herunterschnitten, die neuen Ringe aufgelegt und galvanisierend verbunden. Sowa sehe ich als interessierter Laie nicht alle Tage. Als Vorbe-



Die demontierte Propellernabe. Sie besteht aus zwei Teilen, die im Betrieb mit Rindertalg abgedichtet werden

reitung der Maßnahme wurde zwei Tage vorher die Propellernabe abgenommen. Sie besteht aus zwei Teilen und liegt nun neben dem Schiff. Nach der späteren Montage wird sie im Inneren wieder mit Rindertalg zur Abdichtung gefüllt. Das Äußere wird hydrodynamisch mit Zement umkleidet.

Ende März verlässt die neu klassifizierte Cap San Diego die Werft. Vor- und Achterleinen halten das aufschwimmende Schiff nun am Dock, bis die Leinen der Assistentenschlepper übernommen werden



Ich steige die Treppen des Schwimmdocks hinauf und gehe über die Gangway an Bord. Ein Toilettencontainer steht achtern an Deck. Die bordeigenen Sanitäranlagen sind durch die Reinigungsarbeiten außer Betrieb. Ich muss um einige Absperrungen herumgehen, und wo ich auch hinsehe, wird gearbeitet. Die Masten sind eingerüstet, um sie und die Ladebäume zu entrostern und neu zu malen. Das sind Orte, die die Crew allein nicht erreichen kann und an denen die Leistungen der Werft zählen. Die Drahtseile des Ladegeschirrs werden getauscht. Dabei werden auch gleich die Ladewinden geprüft und gereinigt. Einer der ältesten Ehrenamtlichen, mit Mitte achtzig, ist besonders emsig dabei. Er bringt seine Erfahrungen von damals, als er mit solchen Schiffen als Seemann gefahren ist, zum Tragen. Ein weiterer ehrenamtlicher Kollege ist Malermeister. Wie viele Quadratmeter Geländer, Boden, Wände des Bistros und der Gänge hat er in diesen Tagen



▲ Die Station auf dem Achterschiff hält sich bereit zur Aufnahme der Schlepperleinen. Achtern wird einer von insgesamt drei Schleppern ziehen

▼ Auf dem kurzen Weg vom Werfthafen zur Kaiserschleuse läuft neben der Schlepperunterstützung wieder der 11.650 PS leistende Hauptmotor der *Cap San Diego*



Ein Schlepper drückt seitlich, der Bugschlepper ist vorn im Bild zu sehen. Im Hintergrund das getauchte, nun leere Schwimmdock

schon gemalt? 2.200 Liter Farbe werden am Ende der Wertzeit am Rumpf und an den Aufbauten verstrichen sein. Alles in allem ist das eine sehr intensive Zeit für die ganze Crew.

Auch unten im Maschinenraum ist viel los. Absperrschieber werden getauscht, Sponsoren liefern zum Glück des Schiffes Dichtungen und Thermometer. Isolierungen werden neu aufgebaut und Rohrleitungen geprüft. Ganz oben sind die maroden Holzdecks vom Peildeck und der Brückennock an Steuerbord ausgerissen und entsorgt worden. Die Stahldecks darunter werden gesäubert und grundiert, um später mit neuen Planken belegt werden zu können.

Die Drähte der Rettungsbootsdavits werden erneuert. Holztreppe sind ausgebaut, um renoviert zu werden. Überall wird gemalt, geschliffen, gereinigt und aufgeräumt. Die Zeit drängt, dennoch sind alle mit Ruhe und Konzentration bei der Sache. Der Arbeitstag hat bei vielen deutlich mehr als acht Stunden. Insgesamt kommen rund 3.500 Arbeitsstunden zusammen.



Fit für die neue Saison

Nach dreiwöchigem Aufenthalt in der Werft wird der „Weiße Schwan des Südatlantiks“ Ende März ausgedockt. Wasser strömt hinein, der Dockboden ist natürlich nicht mehr begehbar. Das Schiff liegt nun mit Vor- und Achterleinen festgemacht im Dock, ein wenig später wird die werfteigene Gangway weggenommen und das wieder schwimmende Schiff mit drei Schleppern Richtung Kaiserschleuse gezogen. Nach dem Ausschleusen geht es über die Weser und die Deutsche Bucht wieder auf die Elbe nach Hamburg. Der Frachter wirkt mit seiner frischen Farbe fast wie neu. Nach der Rückkehr an den Liegeplatz an der Überseebrücke vor der Elbphilharmonie gehen die Arbeiten am Schiff unvermindert weiter. Ein solch komplexes Objekt wie ein Seeschiff, zudem noch betagt, ist eine nie endende Baustelle. Es gibt ständig etwas zu malen, zu reparieren oder auszutauschen. Im Mai startete die Fahrtsaison 2026. Dann zeigte sich unser Schiff frisch überholt und mit dem verliehenen Klassezertifikat der Schiffsklassifikationsgesellschaft DNV.

◀ Nach der Ausschleusung erreicht das Schiff die Weser, der letzte Schlepper am Bug macht los, die *Cap San Diego* fährt allein mit eigener Kraft Richtung Hamburger Heimathafen

DIE WELT DES MODELLBAUS, IN DEINEN HÄNDEN



BÜCHER & ZEITSCHRIFTEN **PORTOFREI** (innerhalb von Deutschland)



◀ TIPP DER REDAKTION

Grundlagen moderner Fernsteuerungen

Autor: Prof. Dr. Roland Büchi

Neben den Grundlagen und Eigenschaften der 2,4 GHz-Funkwellen vermittelt unser Autor, Prof. Dr. Roland Büchi, auch die praktischen Aspekte.

144 Seiten, 124 Abbildungen

Art.Nr.: 3102310 • Preis: 29,90 €



Schiffsmodelle selbst gebaut

Autor: Günter Hensel

Vom Kiel bis zur Mastspitze wird alles selbst gebaut. Gearbeitet wird mit einer normalen Werkstattausrüstung, so dass jeder die Schritte nachvollziehen kann.

160 Seiten, 172 Abbildungen

Art.Nr.: 3102253, Preis: 26,90 €



Hafenschlepper

Autor: Stefan Thienel

Der Autor führt den Leser vom Rumpfbau, über die zahlreichen Details, bis hin zur Alterung, damit das Modell den typischen Arbeitsschiffcharakter bekommt.

112 Seiten, 115 Abbildungen

Art.Nr.: 3102274 • Preis: 21,90 €



Das Kutterbuch

Autoren: J. Behrendt, S. Schmischke

Dieses Buch bietet die notwendigen Informationen, um realistische und attraktive Modelle kleiner Fischereifahrzeuge zu bauen.

176 Seiten, 407 Abbildungen

Art.Nr.: 3102276, Preis: 32,90 €



Binnenschiffe als Modell

Autor: Günther Slansky

Die diversen Typen und Verwendungszwecke von Binnenschiffen werden vorgestellt. Ideal für den Einstieg in den Schiffsmodellbau.

160 Seiten, 250 Abbildungen

Art.Nr.: 3102287 • Preis: 29,90 €



Mahagoniboote

Autor: Patrick Matthews

Viele Tipps zur Verbesserung von Bausätzen, aber auch Ausblicke auf den Bau von Modellen nach Bauplan runden dieses Buch zu Mahagoniyachten im Modell ab.

144 Seiten, 185 Abbildungen

Art.Nr.: 3102249, Preis: 25,90 €



Mikromodelle zu Wasser

Autoren: Th. Feuchter, H. Jacobsen, L. Seitz und D. Stukenbrok

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

256 Seiten, 387 Abbildungen

Art.Nr.: 3102302, Preis: 39,90 €



Modellbau von Kriegsschiffen

Autor: Günther Slansky

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

224 Seiten, 289 Abbildungen

Art.Nr.: 3102265, Preis: 29,80 €



Die Faszination, die von Schiffsmodellen ausgeht, ergreift Betrachter immer wieder aufs Neue und in verschiedenster Art und Weise. Die einen stehen staunend da und ergründen das handwerkliche Geschick der Erbauer, denen es gelingt, mit den verschiedensten Materialien große Vorbilder von beispielsweise 200 Metern Länge als Modellnachbildung von gerade mal noch 2 Metern Länge zu erschaffen. Andere sind gebannt von den Fähigkeiten, solche Schiffsmodelle auch noch mit den kleinsten Details auszustatten.

Doch zählen solche Modelle in den üblichen Maßstäben von 1:100, 1:250 oder dergleichen zu gewaltigen Pöten, wenn man die Sammlerszene der Schiffs-Miniaturen-Modellbauer aufsucht. Denn hier gelten ganz andere Dimensionen. So beträgt im hier vorherrschenden Maßstab von 1:1.250 die Länge des oben genannten Beispiels nicht mehr als 16 Zentimeter! Und dennoch lassen sich hier Details nachahmen, die man bei solch winzigen Schiffen kaum für möglich halten würde. Somit erzeugen nun erst recht die Erbauer dieser kleinen Kunstwerke eine ganz spezielle

Art der Faszination. Diese dokumentiert sich letztlich auch darin, dass es speziell zu diesem Maßstab eine eigenständige Fanggemeinde gibt, deren Mitglieder den sogenannten „Zwölfhundertfüßigern“ verfallen sind. Dabei sind die Grenzen zwischen reinen Herstellern und ausschließlichen Sammlern in den meisten Fällen fließend. Auch was die unterschiedlichen Qualitäten, Materialien und Bauweisen anbelangt, gibt es mittlerweile eine große Bandbreite. Unter den Klassikern sind dabei eindeutig die Zinn-gussmodelle in der Überzahl. Neuerdings kommen hier die Kunst-

Große Faszination für kleine Schiffe



Blick in den großen Saal

Internationales Sammlertreffen in Kassel



Das Angebot an Zubehör wie Flugzeugen, Containern, Hafenausstattung und vielem anderen war sehr umfangreich



Auf der Suche nach dem neuen Modell

stoffmodelle der 3D-Druckverfahren hinzu. Und als absolute Exoten finden sich in diesem winzigen Maßstab auch Miniaturmodelle aus Papier. Selbst historische Segelschiffe mit Takelage und Tauwerk sind hierbei keine Seltenheit.

Sammlertreffen mit Tradition

Wer einmal eintauchen möchte in diese Welt der „kleinen Schiffchen“, kann dies mitunter in regionalen Interessensgruppen mit regelmäßigen Tref-

fen tun. Den ganz großen Überblick bekommt man aber bei den internationalen Sammlertreffen, wie es sie seit 1983 bereits in Kassel gibt. Am Samstag, den 16. Mai 2026, war es wieder einmal so weit. Im Philipp-Scheidemann-Haus öffneten sich morgens um 10 Uhr die Türen, um den zahlreich wartenden Besuchern Einlass zu gewähren. Bis es aber überhaupt erst so weit kommen konnte, hatte ein Organisationsteam um den Wiener Florian Österreicher schon gut 15 Monate damit zugebracht, alles organisatorisch vorzubereiten.

Nach der Eröffnung konnten die Besucher im großen Saal und drei Nebenzimmern 61 Aussteller besuchen, darunter 41 Hersteller von Neumodellen und 20 Anbieter von Secondhandmodellen sowie allem möglichen an Zubehör. Außerdem gab es Literatur, Modellbaupläne und nicht zu vergessen auch die Ausstellungen von zwei Marine-malern. Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) komplettierte die anwesenden Aussteller. Beeindruckend ist auch der Blick auf die Herkunftsländer der Beteiligten. Hier finden sich neben Deutschland und seinen Nachbarländern Österreich, der Schweiz, Frankreich, Belgien und den Niederlanden auch Aussteller aus Schweden, Griechenland und den USA. Dazu kommen außerdem Besucher aus Italien, Dänemark, Portugal, Spanien und Großbritannien.

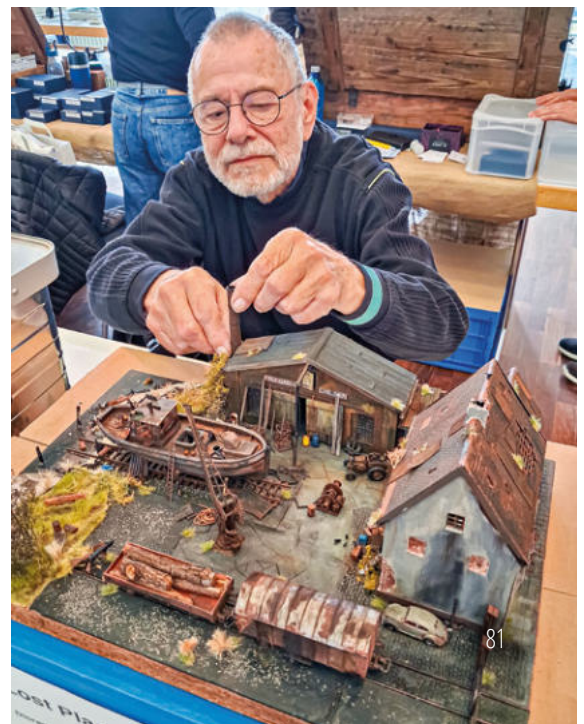
Zur Deckung der anfallenden Organisationskosten wurde ein Eintrittsgeld von 5 Euro erhoben. Daraus entstandene Überschüsse wurden einer örtlichen gemeinnützigen Organisation gespendet. Rückblickend wird dieses Sammlertreffen von Ausstellern wie auch Besuchern als sehr gelungen betrachtet. Alte Kontakte konnten gepflegt und



Hier sind die Großen ganz klein. Zum Vergleich die 1-Euro-Münze: Durchmesser 23 mm

neue geknüpft werden. Und selbstverständlich wechselten auch viele Schiffe ihre Heimathäfen. Das nächste Treffen dieser Art wird am 22. Mai 2027 in Dortmund stattfinden und im darauffolgenden Jahr gewiss auch wieder im Mai an bekannter Stelle in Kassel.

Als besonderer Spezialist gilt Wilhelm Thümler mit seinen Papiermodellen. Hier ausnahmsweise mal ein Werftdiorama in 1:87 mit Elementen der Modellbahn Spur H0. Im Gegensatz zur üblichen, heilen Welt der Modellbahnanlagen bewusst im abgearbeiteten Zustand dargestellt



Vorschau auf die Ausgabe 10/2026

Eigenbau: Rennboot *Comet* von 1926

ModellWerft 10/2026 ab 11. September 2026 im Handel!

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

◀ Eine griechische Diere um 500 v.u.Z.

Ostfriesische Segelschaluppe
Freundschaft

Impressum

Das führende Fachmagazin für Schiffsmodellbauer

ModellWerft

50. Jahrgang

Redaktion

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

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

E-Mail: ModellWerft@vth.de

Gestaltung

Uschi Klee

Anzeigen

Sinem Isbiceren Tel.: 0 72 21 50 87-90
Fax: 0 72 21 50 87-33

E-Mail: Anzeigen@vth.de

Zur Zeit gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 24 gültig ab 10.11.25



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

Anschrift 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

Geschäftsführerin

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: 9,95 €, CH: 13,90 SFr, EU: 11,40 €
Abonnement 108,50 € pro Jahr mit SEPA-Lastschrifteneinzug
Abonnement 113,50 € auf Rechnung
(Im Ausland: zzgl. 24,95 € Versandkosten)

Druck

Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG, Kassel
Die ModellWerft wird auf umweltfreundlichem,
chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.



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

Die Veröffentlichung der Clubnachrichten erfolgt kostenlos und unverbindlich.

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

ISSN 0170-1819

© 2026 by Verlag für Technik und Handwerk
neue Medien GmbH, Baden-Baden

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

NEU !



Die Admiral von DMI (Dansk Modellflyve Industri) ist ein wahrer Klassiker des Modellbootbaus aus der Mitte des 20. Jahrhunderts und wird von Liebhabern noch immer geschätzt. Ursprünglich 1965 auf den Markt gebracht, gehörte der Bausatz zu den besten Holzmodellen des Unternehmens und war als Kabinenkreuzer konzipiert, der die eleganten Motoryachten der Nachkriegszeit widerspiegelte. Mit ihren schlanken Linien, dem langen Vordeck und der geräumigen Kabinenaufbauten trug die Admiral die visuelle DNA der stilvollen Freizeitboote der 1950er- und 1960er-Jahre. Mit einer Länge von etwa einem Meter (100 cm) hatte sie eine beeindruckende Präsenz auf dem Wasser und bot Hobbyisten nicht nur ein schönes Ausstellungsstück, sondern auch ein Modell mit hervorragenden Fahreigenschaften für ihre Zeit.

619 Admiral
Klassik Yacht
Rumpf aus Holz 1:20
L. 100 B. 24 H. 31cm
(Am lager)

ZUSÄTZLICHE FLAGGEN INKLUSIVE



Werfen Sie einen Blick auf unsere 74 Kits auf billingboats.com



Kein Einzelverkauf
 [facebook.com/groups/billingboats](https://www.facebook.com/groups/billingboats)
Kontaktiere uns unter service@BillingBoats.com
Treten Sie unserer Facebook-Gruppe mit 9000 Modellbauern bei.



Händlerliste hier:
BillingBoats.com/distributors

www.krick-modell.de

ro
marin
by krick

Comtesse

Segelyacht
1:15, Länge ca. 950 mm
Bestell- Nr. ro1072



Happy Hunter

Bergungsschlepper
1:50, Länge ca. 1035 mm
Bestell- Nr. ro1106



FLB-1

Feuerlöschboot
1:25, Länge ca. 690 mm
Bestell- Nr. ro1091

Funktionsmodellbau pur!

 **Made in Germany**



San Diego

Mega Yacht
1:25, Länge ca. 1270 mm
Bestell- Nr. ro1045

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



krick

Modellbau vom Besten
Industriestr. 1 - D-75438 Knittlingen
www.krick-modell.de