10
2026
ModellWerft

★★★★ 50 JAHRE MODELLBAULEIDENSCHAFT ★★★★

ModellWerft

www.modellwerft.de

BAUPRAXIS & TECHNIK

• BEC-Nachrüstung für alte Regler • Dampf Rundum 2026 in Flensburg

EINFACH HYGGELIG



DÄNISCHER DAMPFER VON BILLING BOATS

»HJEJLEN«



Kranschiff **»Victoria Mathias«**



Holz-Rennboot **»Comet«**



Ostfriesische Segelschaluppe



Holzprofile
Brettchen
Holzleisten
Messingdrähte
Holzklötze
Messingprofile
Aluminiumrohre
Gewindestangen
Stahldrähte
Messingrohre
Kunststoffplatten
Neusilberdrähte
Furniere
Kunststoffprofile
Kupferrohre
Edelstahldrähte
Eisendrähte
Edelstahlrohre
Metallplatten

als PDF-Download
www.aero-naut.de

Das ganze Material & Zubehör für Dein nächstes Projekt:
www.aero-naut.de



Tolle Beschlagteile in
vielen Maßstäben

Das ganze Sortiment online
unter www.aero-naut.de



aero-naut Antriebe & Zubehör

Motoren, Regler, Propeller, Spinner, Servos
-alles abgestimmt aus einer Hand-

Servo-Familie passend
für alle aero-naut Modelle
8-20 mm Einbaumaße



actro-n 28-3	1100 kV	actro-n 35-4	1100 kv	actro-n 50-2	760 kV
actro-n 28-4	880 kv	actro-n 35-4	790 kv	actro-n 50-3	435 kv

Für Luft & Wasser, einfach aero-naut!



aero-naut

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

Made in Germany

direkt bestellen,
sofort geliefert
www.aero-naut.de



Liebe Leserinnen und Leser,

Dänemark gehört seit Jahren zu den beliebtesten Reisezielen im Norden – und das hat gute Gründe. Weite Küsten, frische Luft und das berühmte Hygge-Gefühl – jene typisch dänische Mischung aus Gemütlichkeit, Geborgenheit und Lebensfreude. Doch Dänemark hat weit mehr zu bieten als seine Küste. Wer ins Landesinnere fährt, kann die stille Schönheit der jütländischen Seenlandschaft entdecken – und rund um Silkeborg einen ganz besonderen Zeitzeugen: die 1861 gebaute *Hjejlen*, den weltweit ältesten kohlegefeuerten Raddampfer in Fahrt. Billing Boats hat dem kleinen Dampfer schon vor Jahren ein Denkmal gesetzt. Nun wurde der Bausatz grundlegend überarbeitet und neu aufgelegt. Stefan Schmischke hat ihn gebaut – und vor allem gewogen. Wie die eigentlich als Standmodell konzipierte *Hjejlen* fit für den RC-Betrieb gemacht wird, lesen Sie ab Seite 10.

Doch nicht nur in Dänemark lohnt es sich, genauer hinzuschauen. Julius Faubel hat im Antique Boat Museum in Clayton am St. Lawrence River eine besondere Entdeckung gemacht. Dort fiel sein Blick auf die *Comet*, ein Mahagoni-Rennboot aus dem Jahr 1926, das trotz fehlendem Lack eine unverkennbare Eleganz ausstrahlte. Aus der stillen Begegnung wurde ein Projekt: ein 122 cm langes Fahrmodell, entstanden direkt neben dem Original. Was diese außergewöhnliche Reise ausgemacht hat, lesen Sie ab Seite 22.

Ich hoffe, diese Ausgabe macht Ihnen so viel Freude wie mir. Damit das noch lange so bleibt, bitten wir Sie um Ihre Unterstützung und um Verständnis für eine Entscheidung, die wir nicht leichtfertig getroffen haben, die aber dennoch unvermeidlich war: Wir mussten den Preis der ModellWerft anpassen. Papier, Druck, Logistik, Vertrieb – all das hat sich nochmals erheblich verteuert. Es gibt jedoch einen Weg, wie Sie trotzdem sparen können: das Abonnement. Wer die ModellWerft im Abo bezieht, zahlt weniger als am Kiosk – und hat sie garantiert im Briefkasten, ganz gleich, ob der Kiosk um die Ecke sie noch führt oder nicht. Denn immer weniger Händler bieten Special-Interest-Zeitschriften wie unsere an. Eine Entwicklung, auf die wir keinen Einfluss haben. Mit einem Abo geben Sie uns außerdem die Planungssicherheit, die wir brauchen, damit die ModellWerft auch in Zukunft erscheint. Jedes Abo ist ein klares Signal für den Fortbestand unseres Hobbys.

Eric Scharfenort, Verantwortlicher Redakteur MODELLWERFT



Julius Faubel beim Bau des *Comet*-Modells im Antique Boat Museum in Clayton. Die Anwesenheit der Original-*Comet* während der Bauphase, zu sehen im Hintergrund, war für ihn von besonderer Bedeutung

DAS ZUKUNFTSABO
DEINER MODELLWERFT
Kiosk ade

3 Ausgaben geschenkt
Früher lesen
Exklusive Shop-Vorteile
Viel günstiger
Gratis-Downloadplan
Zusätzlich immer und überall digital lesen



JETZT ABONNIEREN!

Mit Liebe gemacht — VTH-SHOP — 07221 - 5087-22 — shop.vth.de — service@vth.de



Das Offshore-Installationsschiff *Victoria Mathias* in 1:50 wiegt 230 kg und braucht einen Anhänger zum Transport. Arie Penning und Gerrit Volgers stellen das Mega-Projekt vor. 30



Christian Bruns besucht das Dampf Rundum 2026 in Flensburg. Eine Reportage über Technikbegeisterung, Höllenfeuer und den Charme vergangener Zeiten. 74

Die zweireihige Diere war ein Meilenstein der antiken Schifffahrt. Jürgen Bornemann rekonstruiert sie im Maßstab 1:50 als Standmodell – auf Basis von Vasenbildern und historischen Quellen. 58



Fahrmodelle

Dänischer Seitenraddampfer »Hjejlen« von Billing Boats ... 10
Mahagoni-Rennboot »Comet« von 1926 ... 22
Offshore-Installationsschiff »Victoria Mathias« ... 30
Downloadplan: Boxautoboot von Jürgen Behrendt ... 40
Cytra-Yacht »Pueblo«, Teil 2 ... 46

Segelmodelle

Ostfriesische Segelschaluppe »Freundschaft« ... 54

Standmodelle

Eigenbau: Griechische Diere um 500 v.u.Z. ... 58

Modelltechnik

S-BEC-Nachrüstung bei alten Reglern ... 66

Reportage

Vorbericht: Faszination Modellbau 2026 ... 38
Wikingertour durch Dänemark ... 70
Dampf Rundum 2026 in Flensburg ... 74
Wasserflug trifft Schiffsmodellbau ... 80

Ständige Rubriken

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

Jörg Gebhardt baut die ostfriesische Segelschaluppe *Freundschaft* als RC-Modell – mit funktionierenden Seitenschwertern. 54

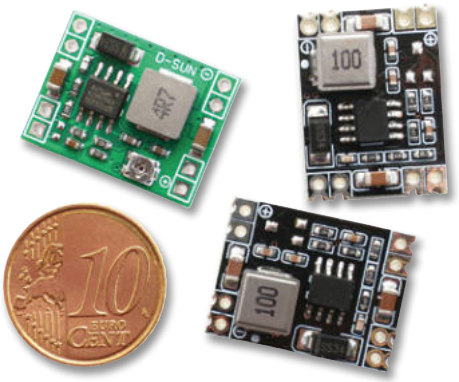




Das Boxautoboot von Jürgen Behrendt ist ein ungewöhnliches Fahrmodell mit Kultstatus. Den Bauplan gibt es für Abonnenten jetzt als kostenlosen Download. 40



46 Ziegenleder, Mahagoni-Wurzelholz-Furnier, vernickelte Messingbeschläge: Christian Eder legt bei seiner Cytra-Yacht höchsten Wert auf jedes Detail. Teil 2 – mit Jungfernfahrt.



Viele ältere Motorregler scheitern am schwachen BEC. Dr. Wolfgang Schäper zeigt, wie ein kleines S-BEC-Modul Abhilfe schafft – und aussortierte Regler wieder einsatzbereit macht. 66



22 Ein Rennboot von 1926, ein Archiv voller Zeichnungen und eine Einladung nach Amerika: Julius Faubel baut die *Comet* als 122-cm-Modell in der Werkstatt des Antique Boat Museum.



10 TITEL-THEMA

Die *Hjejlen* von Billing Boats ist ein Schmuckstück – aber auch eine Herausforderung. Stefan Schmischke baut den Dampfer RC-tauglich, detailgetreu und so leicht wie möglich.

30 Jahre SOS Titanic



30 Jahre Leidenschaft, Handwerk und Gemeinschaft – die Crew des SOS TITANIC feiert

Im Jahr 2026 blickt **der Schiffsmodellbauverein Königsbrunn e.V. *SOS Titanic* auf 30 Jahre Vereinsgeschichte zurück**. Da die Feierlichkeiten zum 25. Jubiläum der damaligen Pandemielage zum Opfer fielen, nutzen wir das Jubiläumsjahr 2026, um beides gebührend nachzuholen.

Der Auftakt fand lokal anlässlich der Modelltruck Süd 2026 in der Pharmpur Eisarena mit eigenem Stand und Wasserbecken statt. Weiter ging es dann bei steigenden Temperaturen spontan am „heimischen" Mandichosee und am Augsburger „See im Supplypark". Später im Jahr mit der Teilnahme am Badweiher Hock in St. Peter (Schwarzwald) und dem Unterhachinger Modellbautag.

30 Jahre sind eine lange Zeit – und sie wären nichts ohne die Menschen, die sie füllen. Unser Vereinsleben lebt vom gemeinsamen Schippern auf dem Wasser, vom fachlichen Austausch unter Gleichgesinnten und nicht zuletzt vom gemeinsamen Besuch und der Teilnahme an Veranstaltungen. Schön ist auch, dass wir nach wie vor aktive Gründungsmitglieder in unseren Reihen zählen. Aktuell beträgt die „Crewstärke" 27 Personen, davon drei Damen und 24 Herren. Und das Interesse an unserem Verein ist ungebrochen.

Gefahren wird bei uns unter Segeln, Echtdampf und elektrisch. Hier ist von schnell bis langsam alles dabei. Was uns verbindet, ist der Anspruch ans Modell: Wir bauen Funktionsmodelle in hoher Qualität, die nicht selten an Museumsreife heranreichen – oder sie sogar erreichen.

Bekannt wurde unser Verein im süddeutschen Raum vor allem durch das „Schippern im Süden" sowie durch ein viel beachtetes Diorama zur kaiserlichen Marine – mit passenden Modellen und einer zeitgemäßen Hafenanlage, das auf zahlreichen Messen für Aufsehen sorgte. Leider ging dieses Diorama dem Verein im Laufe der Zeit verloren. Heute gibt es neben den vielen unterschiedlichen Fahrmodellen eine mobile Hafenanlage, die auch Bestandteil des aktuellen Vereinsprojektes ist. Es handelt von der kanadischen Holzindustrie mit Sägewerken, Stammheben und natürlich allen verschiedenen Booten, Bargen, Schleppern, Flößen sowie Land- und sogar Luftfahrzeugen – alle ferngesteuert und in den Maßstäben 1:32 bis 1:35 gehalten. In der ModellWerft haben wir schon mehrfach über Vereinsprojekte und Modelle berichtet – und freuen uns, das auch künftig zu tun.

Neue Crew-Mitglieder sind jederzeit willkommen, aber wir treffen auch gerne andere Modellbauer aus der Region. Als kleinen Ableger hat unser Verein auch eine aktive Crawler-Fraktion – Mitglieder, die mit ihren extrem geländegängigen RC-Fahrzeugen so manches Hindernis bezwingen.

Ich wünsche allen Mitgliedern, Freunden, Partnern und Wegbegleitern des SOS Titanic viele weitere Jahre in und mit unserem Verein sowie die berühmte „Handbreit Wasser unterm Kiel" bzw. für die U-Boot-Fahrer die bekannte „Schippe Sand".

Weitere Informationen zu unserem Verein und seinen Aktivitäten finden sich unter www.sos-titanic.com.

Uli Barth

RC-WEAR

RC-WEAR bietet ab sofort **zwei neue Produkte mit dem Schriftzug „Modellbauer"** im Stil des berühmtesten Fliegerfilms der 80er-Jahre an. Das T-Shirt aus 100% Baumwolle ist für 29,90 € erhältlich, der Hoodie mit gefütterter Kapuze und Kängurutasche für 59,90 €. Beide Produkte sind in fünf Farbkombinationen und den Größen XS bis 5XL erhältlich. Bedruckt und versandt wird aus Deutschland, der Versand erfolgt weltweit.



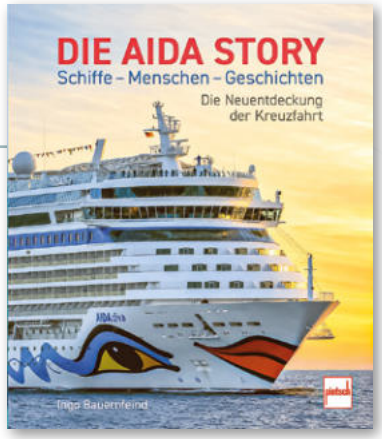




Ebenfalls neu im Sortiment von RC-Wear sind **Thermosflaschen mit RC-Markenlogos**. Die offiziell genehmigten Trinkflaschen fassen 550 ml, bestehen aus 304-Edelstahl und sollen Getränke dank doppelwandiger Kupferisolierung bis zu 12 Stunden heiß bzw. bis zu 48 Stunden kalt halten. Die Flaschen sind laut Hersteller auslaufsicher und spülmaschinengeeignet. Je nach Marke stehen mehrere passende Farbausführungen zur Auswahl. Preis: 29,90 €.

Info & Bezug
RC-WEAR
Internet: rc-wear.eu

Die AIDA-Story



Ingo Bauernfeind: Die AIDA-Story, Stuttgart: Motorbuch Verlag, 2026. 240 Seiten, 190Abbildungen, 21×24,2 cm, ISBN 978-3-613-51013-5, Pappband mit Überzug, 34,90 €, www.motorbuch.de

Wohl jeder kennt sie: die Kreuzfahrtschiffe mit dem Kussmund der AIDA-Reederei. Doch bei der Gründung hat wohl kaum jemand mit einem derartigen Erfolg des Rostocker Unternehmens, das das etwas angestaubte Image der Kreuzfahrten mit Cluburlaub verband, gerechnet. In der Zwischenzeit fahren zahlreiche hochmoderne – und immer größere – Schiffe für das Unternehmen und AIDA und das Konzept haben einen festen Platz in der Touristik erobert.
Im neuen Buch von Ingo Bauernfeind werden Geschichte, Reisen und Arbeiten an Bord der Schiffe auch hinter den Kulissen dargestellt. Wobei die zahlreichen vorwiegend asiatischen Besatzungsmitglieder, die ja einen großen Teil der Arbeiten erledigen, etwas kurz kommen. Spannend ist dabei vor allem zu sehen, was es alles bedarf, um einen solchen Kreuzfahrtkoloss zu betreiben und den Passagieren ein einmaliges Urlaubserlebnis zu bieten. So mancher Passagier wird sich beim Lesen des spannenden Buches sicherlich wundern, was er alles auf einer Kreuzfahrt gar nicht mitbekommen hat, weil viele fleißige Hände für einen reibungslosen Service sorgen. Das Buch ist nicht nur ein tolles Werk für alle Passagierschifffans, sondern auch eine hervorragende Vorbereitung auf eine Reise auf einer AIDA – oder eine Nachbereitung einer Fahrt.

Oliver Bothmann

Horizon Hobby

Pro Boat hat mit der ***Miss Illinois U-34*** **ein neues RTR-Hydroplane** angekündigt, das vom H1-Unlimited-Rennsport inspiriert ist. Die Vorbilder leisten mit ihren Turbinen bis zu 3.000 PS und erreichen damit fast 320 km/h. Das Modell soll deren aggressive Haltung, den charakteristischen Rooster Tail (Wasserfontäne) und die rohe Geschwindigkeit nachbilden. Angetrieben wird das ca. 86 cm lange Boot von einem wassergekühlten Spektrum Marine 4685 4-Pol-Brushless-Motor in Kombination mit einem Spektrum 8S 160A Smart ESC. Laut Hersteller sollen damit Geschwindigkeiten von über 110 km/h möglich sein.
Besonderes Merkmal ist ein während der Fahrt einstellbares Canard-System, das in die mitgelieferte DX3-Smart-Fernsteuerung integriert ist und eine Echtzeit-Anpassung der Aerodynamik ermöglichen soll. Ein Notfallknopf für maximalen Abtrieb soll ein Überschlagen bei hohen Geschwindigkeiten verhindern. Ergänzt wird das Setup durch einen voll einstellbaren Heckflügel, eine Aluminium-Turnfin sowie einen verstellbaren CNC-Aluminium-Propellerwellenbock. Im Lieferumfang enthalten sind das komplett montierte Boot sowie eine Spektrum DX3 Smart 3-Kanal-Fernsteuerung. Zusätzlich benötigt werden laut Hersteller zwei 4S-LiPo-Akkus mit IC5-Steckern sowie ein passendes Ladegerät. Der UVP liegt bei 699,99 €.

Info & Bezug
Horizon Hobby
www.horizonhobby.com



Anzeige

TOP FIVE

Der **ModellWerft** Fachbücher

1 ▲


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

2 ▼


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

3 ▲


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

4 ▼


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

5 ▲


Hafenschlepper
Art.Nr.: 3102274, ISBN: 978-3-88180-487-5
Preis: 21,90 €

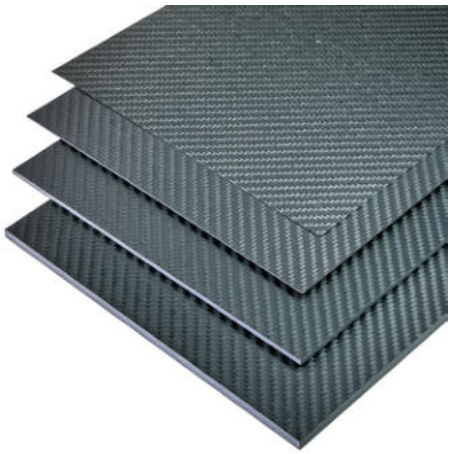
▲ *aufgestiegen* ■ *unverändert* ▼ *abgestiegen*

Mit Liebe gemacht

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

R&G Faserverbundwerkstoffe

Die neuen matten **Kohlefaserplatten** in Köperbindung von R&G werden im Pressverfahren aus HT-Kohlenstofffaser-Prepregs mit transparenter Epoxidharzmatrix gefertigt. Die Decklagen bestehen aus Carbongewebe-Prepreg mit 200 g/m² in Köperbindung, die Kernlagen aus Carbon-UD-Prepreg (0°/90°). Laut Hersteller sollen die Platten eine hohe Festigkeit und Steifigkeit bei geringem Gewicht bieten und sind bis 120°C wärmeformbeständig. Die matte Oberfläche sorgt für eine reflexionsarme Optik. Die Toleranzen betragen ±2,0 mm bei Länge und Breite sowie ±0,15 mm bei der Dicke. Erhältlich sind die Platten in verschiedenen Formaten (ab 300×200 mm) und in verschiedenen Stärken, von 0,2 mm bis 6,0 mm. Preise beginnen bei 7,58 €.





Das **Radienziehspachtel-Set aus Elastomer** von R&G umfasst fünf Spachtel zur Ausbildung und Nachbearbeitung von Radien bei Spachtel-, Dicht- und Laminierarbeiten. Durch die unterschiedlichen Radienprofile soll sich das Set für vielfältige Anwendungen im Modell- und Formenbau sowie in der Kunststoff- und Verbundverarbeitung eignen. Laut Hersteller ermöglicht das elastische Material eine saubere Anpassung an Konturen und sorgt für gleichmäßige Übergänge ohne Materialaufwurf. Die Spachtel sind wiederverwendbar und leicht zu reinigen. Enthalten sind ein Spachtel im Format 50×21 mm sowie vier Spachtel im Format 50×50 mm mit verschiedenen Radienkombinationen von R0 bis R26. Preis: 10,16 €.



Das **Partall Coverall Film PVA** von Rexco ist ein filmbildendes Trennmittel auf Basis von Polyvinylalkohol für Epoxid-, Polyester- und Vinylesterharze. Laut Hersteller bildet es einen geschlossenen Trennfilm, der sich auch an Kanten, Ecken und stark gekrümmten Formbereichen nicht zurückzieht und somit für Bauteile mit anspruchsvollen Konturen geeignet sein soll. Das Trennmittel ist wasserlöslich, biologisch gut abbaubar und bis ca. 100°C temperaturbeständig. Es wird gebrauchsfertig geliefert und sollte nicht verdünnt werden. Der Auftrag erfolgt mit Spritzpistole, Pinsel oder Schwamm. Nach dem Entformen lässt sich der Film mit Wasser abwaschen. Für Silikonformen empfiehlt der Hersteller die Kombination mit Semiperm Monofilm. Preis für die 0,95-l-Flasche: 12,60 €.

Info & Bezug
R&G Faserverbundwerkstoffe
Internet: www.r-g.de

D-Power

D-Power bringt mit der **HelloRadio V12 CNCMAX** eine neue Fernsteuerung auf den Markt, die auf dem Open-Source-System EdgeTX basiert und ein 2,4-Zoll-Full-Color-IPS-Display bietet. Das Dualband-HF-System auf Basis des Semtech LR1121 soll hohe Reichweite und Signalstabilität gewährleisten. Zur weiteren Ausstattung gehören Hall-Gimbals in CNC-Metallausführung, ein aktiver Doppel-Lüfter sowie ein Akkuschacht für handelsübliche 21700-Zellen. Die CNCMAX-Version ist in mehreren Gehäusefarben erhältlich, die Standard-Version wird in Grau angeboten. Abmessungen: 179×125×55 mm, Gewicht: ca. 360 g (ohne Akku). UVP: 239,- €.



Info & Bezug
D-Power
Internet:
www.d-power-modellbau.com

5. Comtesse-Treffen in Donauwörth

Am 13. September 2026 findet im Freibad auf dem Schellenberg in Donauwörth **das 5. Jahrestreffen der aero-naut-Comtesse-Besitzer** kombiniert mit einem RC-Modellboot-Schaufahren statt. Die Veranstaltung ist offen für alle Schiffsmodelle und läuft von 12.00 bis 20.00 Uhr, Aufbau ist ab 10.30 Uhr.
Neben den Schiffsmodellen sind zusätzlich Modellflugzeuge, Hubschrauber und Modellautos zu sehen. Für das leibliche Wohl sorgen ein Kiosk und ein Kuchen-Buffet. Eine Tombola mit Sachpreisen, Gutscheinen und Modellbauartikeln rundet das Programm ab – der Erlös geht an die DGzRS (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger) sowie an „Bürger in Not". Der Eintritt ist frei.



Datum	Veranstaltung	PLZ	Ort	Ansprechpartner	Kontakt	E-Mail	Homepage
13.09.	Modellschiffe im Ahrensburger Freibad	22926	Ahrensburg, Reeshoop 60	Donald Leupold	04102 / 691 9885	donald.leupold@smc-ahrensburg.de	wwww.smc-ahrensburg.de
13.09.	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	
19.-20.09.	Modellbautage im Wehrtechnikmuseum	90552	Röthenbach a.d. Pegnitz Heinrich-Diehl-Str. 9	Dieter Aust	0163 / 8147 703	gunman78@freenet.de	www.wehrtechnikmuseum.de
26.09.	Scheepsmodelbouw-Expo / Schiffsmodellbauausstellung	NL-1018 KK	Amsterdam, Nationales Schiff-fahrtsmuseum, 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
04.10.	Schau-Schifffahren am Wöhrsee	84489	Burghausen, Wöhrsee 2	Michael Stallbauer	Modellschifffreunde-Burghausen-Stallbauer@gmx.de		www.modellschifffreunde-burghausen.info
07.-11.10.	45. Powerboat-Meeting MSC-Elbe-Dessau	06842	Dessau-Roßlau, Waldbad Adria 1 (Strandbad)	Michael Krebs		mk_katamarans@freenet.de	
10.10.	Lichterfest "50 Jahre Schiffsmodellbau-freunde"	58239	Schwerte, Ostberger Str. 71 beim Vereinsheim	Michael Borkowski	0171 / 3857906		www.schiffsmodellbaufreunde-schwerte.de
10.-11.10.	18. Modellbaumesse Ried mit Diorama-Wettbewerb	A-4910	Ried, Brucknerstr. 39	Messe Ried GmbH	0043 7752-84011-0	office@messe-ried.at	www.modellbau-ried.at
16.-18.10.	Modellbautage Tulln und "Family plus"	A-3430	Tulln an der Donau, Messegelände	Andreas Koch	+43 676 4431719	www.family-plus.at	www.modellbautage.at

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 11/2026 ist der 22.09.2026.

Anzeige

Faszination Modellbau
ECHTDAMPF HALLENTREFFEN
INTERNATIONALE MODELLBAHN AUSSTELLUNG
30. Okt. - 1. Nov. 2026
Messe Friedrichshafen



Mit Ihrer ModellWerft günstiger zur Faszination Modellbau, Echtdampf-Hallentreffen und IMA Friedrichshafen 2026

Online-Ticket kaufen und 3,- Euro sparen!

Und so geht’s: Mit dem Gutscheincode (einzugeben im Warenkorb) erhalten Sie eine Ermäßigung von 3,- € auf die reguläre Tageskarte im Online-Ticketshop auf der Homepage www.faszination-modellbau.de Der Gutscheincode gilt nicht für Ermäßigte Tageskarte oder Familienkarte! Der Online-Ticketshop öffnet ca. 2 Monate vor der Messe!

Gutscheincode: **FN2026MW**

Zum Ticket-Shop: www.faszination-modellbau.de

Nutzen Sie unseren Mitbring-Service!

Wir sind in Halle A3 mit einem großen Messestand vertreten. Besuchen Sie uns, denn wir haben viele neue Produkte dabei und besondere Messe-Aktionen.

Sparen Sie die Versandkosten, bestellen Sie Ihre Wunschartikel wie Baupläne, Frästeilesätze, Bücher telefonisch oder per E-Mail bis zum 23.10.2026 bei uns vor und wir bringen Ihnen die Ware zur Abholung am vth-Messestand Nr.3100 mit.



STEFAN SCHMISCHKE

Kleiner Goldregen

Raddampfer »Hjejlen« von Billing Boats/Krick

„Gut geht es den Dänen – und denen, die den Dänen nahestehen" – dieser Zungenbrecher kam mir unwillkürlich beim Gedanken an Dänemark in den Sinn. Vieles ist in unserem nördlichen Nachbarland modern und professionell, aber manches auch ein wenig beschaulicher, traditionell und gemütlich – hyggelig eben. Auf den Raddampfer *Hjejlen* trifft das bestimmt zu. Der weltweit älteste kohlegefeuerte Raddampfer in Fahrt ist seit 1861 auf den Seen rund um Silkeborg unterwegs.

Billing Boats hat schon seit vielen Jahrzehnten einen Bausatz des kleinen Dampfers im Angebot. Im Maßstab 1:33 entsteht ein 85 cm langes, aber nur 11 cm breites Modell – nur über die Radkästen der Schaufelräder wird eine Breite von 18 cm erreicht. Wer nachblättern möchte, findet in Heft 06/2018 die Vorstellung eines größeren Modells mit Echtdampf-Antrieb. Ich bin in der Nähe des Chiemsee aufgewachsen, auf dem seit 1926 und bis heute ein Schaufelraddampfer im Einsatz ist und dessen Fahrbild und Antriebsart mich schon als Kind immer wieder in seinen Bann gezogen hat. Nicht umsonst war mein allererstes Modell eine *Glasgow* von Graupner. So gesehen kam mir der Bausatz gerade recht. Allerdings ist der Maßstab 1:33 nicht so mein Ding und dieses schmale Boot mit wenig Verdrängung aufs Wasser zu bringen, würde eine Herausforderung sein. Na gut – gehen wir's an.

Unboxing

Der erste Eindruck ist positiv: Makelloses Holz, ordentlich gelasert, eine gut bebilderte Bauanleitung, die viele filig-



pfeifer



Der Karton von Billing Boats verspricht viel – und hält es auch. Makelloses Holz, hochwertige Messingteile und eine gut bebilderte Bauanleitung warten auf den Modellbauer

rane Arbeitsschritte und eine fast liebevolle Detaillierung ankündigt. Dazu hochwertige Messingteile, bei deren Gewicht mir allerdings fast die Luft wegblieb: Allein Schornstein, zwei Lüfter und die Bugzier brachten schon mal rund 100 Gramm auf die Waage. Billing Boats schreibt den Hinweis in die Anleitung, dass das Modell für RC-Betrieb vorbereitet sei, aber keine dafür notwendigen Teile angeboten werden. Dazu werden die Bauschritte aufgezählt, in denen man auf Verklebung verzichten sollte, will man später den Aufbau abnehmen. Was mir fehlte, war eine Angabe, wie viel Gramm Verdrängung die *Hjejlen* haben würde.

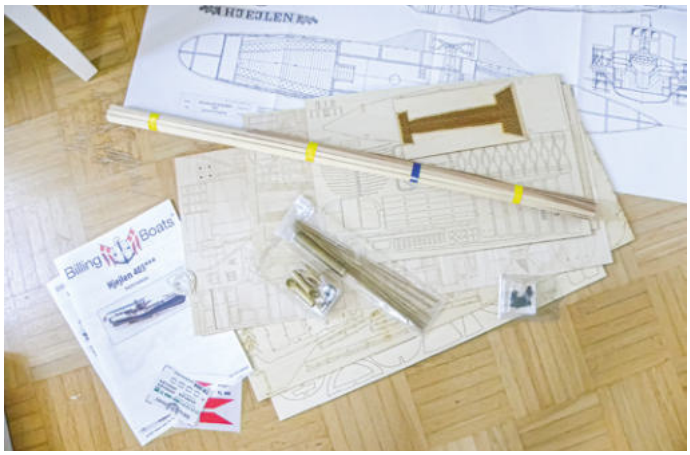
Vorarbeit: Beschriften der Sperrholz-Träger mit den zugehörigen Teilenummern. Das gelaserte Layout stimmt weitgehend, aber nicht zu 100 Prozent mit den Zeichnungen in der Bauanleitung überein. Aber mit ein wenig Sucherei findet man die Teile.

Erster Arbeitsschritt: Kiel und Spanten aus den Trägern lösen, schleifen und ohne Kleber zusammenstecken. Die Teile sind ordentlich gelasert und passen gut mit minimalem Spiel – Kompliment an Billing Boats. Der Rumpf wird quasi von innen nach außen gebaut und die Anleitung sieht vor, Teile der Inneneinrichtung bereits vor dem Beplanken des Rumpfs zu erstellen. Bereits jetzt habe ich die ersten Vorarbeiten für ein Fahrmodell erledigt: Damit später keine verschlossenen Bereiche entstehen, die nicht mehr belüftet werden, habe ich Bohrungen im Kiel und einem Teil der Spanten vorgenommen. Auch die Fußböden der beiden Salons erhielten Ausnehmungen bzw. einen herausnehmbaren Teil. Im vorderen Salon stehen später genau darüber Sitzbänke und verdecken diese Löcher. Zusätzlich spart diese Maßnahme einige Gramm an Masse.

Rumpfbau

Ich habe zwar bereits einige Schiffe auch mit Holzrümpfen gebaut, aber noch nie ein Spantengerüst mit Leisten beplankt. Und als Lernobjekt ist mir dieser Bausatz zu schade. Also: Fachmann hinzuziehen. Christian Bruns übernahm das professionelle Anbringen der ersten Leisten und sorgte damit für

Hjejlen ist das dänische Wort für den Goldregenpfeifer – einen Zugvogel, der in der Umgebung von Silkeborg noch heute zu beobachten ist. Als Galionsfigur trägt der Dampfer den stilisierten Vogel am Bug



Ordentlich gelasert und sauber sortiert: Der Bausatzinhalt macht Lust aufs Bauen



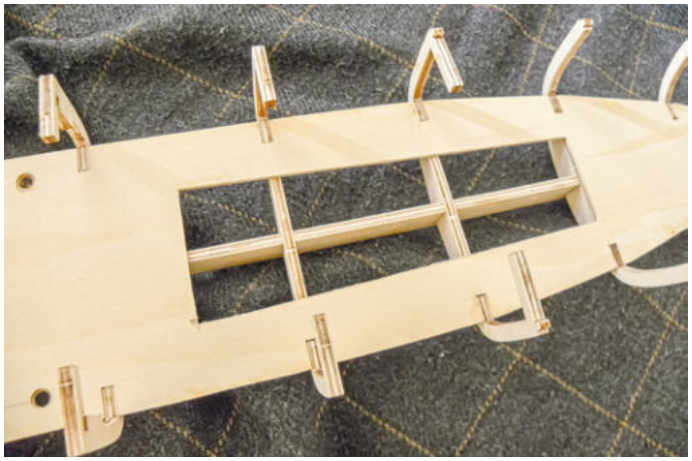
Das Spantengerüst – „Größer wirst du nicht!"

einen festen und verzugsfreien Rumpfrohbau. So präsentierte sich die *Hjejlen* dann als Baustelle im Herbst 2025 in Friedrichshafen auf der Messe und zeigte ihre Bauweise. Danach konnte ich die weiteren Planken anbringen und die Beplankung vervollständigen. Ein Überzug aus Epoxidharz plus dünner Glasfasermatte sorgte dann für einen wasserdichten und stabilen Rumpf. Nach einer Grundierung mit Spritzfüller waren die Stellen erkennbar, die nachgearbeitet werden mussten. Und nun konnte auch endlich die maximale Verdrängung ermittelt werden.

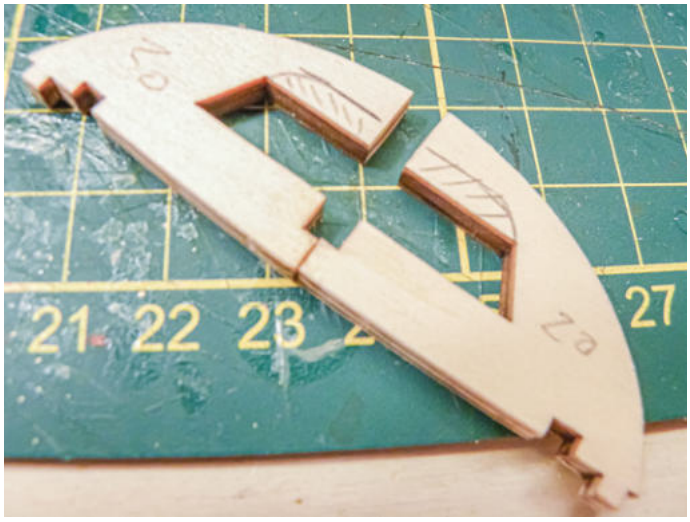
Die magische Zahl

Bei Billing Boats unbekannt oder geheim? Ich habe nirgendwo eine Angabe zum Gewicht des fertigen Modells gefunden. Ein Schaufelraddampfer hat eine klar definierte Wasserlinie: Maximal dürfen die Blätter der Schaufelräder komplett eintauchen, eher etwas weniger. Das ist bei meinem Modell bei 1.050 Gramm Masse erreicht. Die Bauanleitung enthält eine Angabe zur Wasserlinie, die das Modell tiefer eintauchen lassen würde – ich kann also

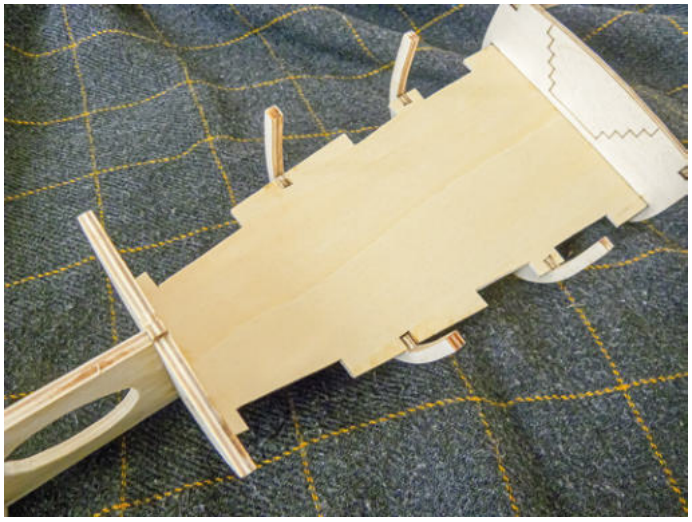




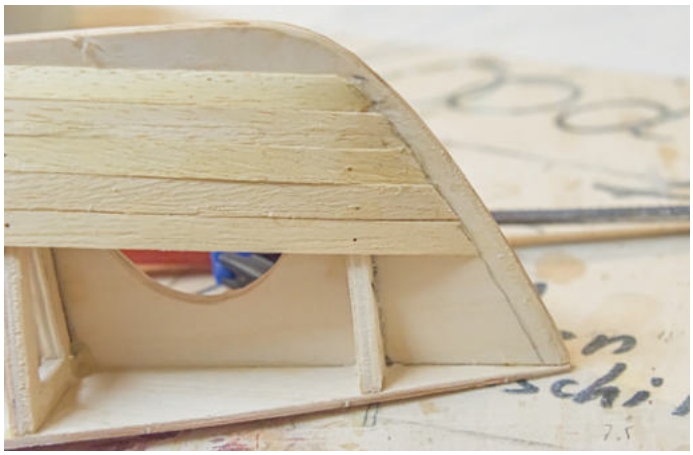
▲ Zusätzliche Ausschnitte vermeiden unbelüftete Räume – und sparen nebenbei ein paar wertvolle Gramm ▲



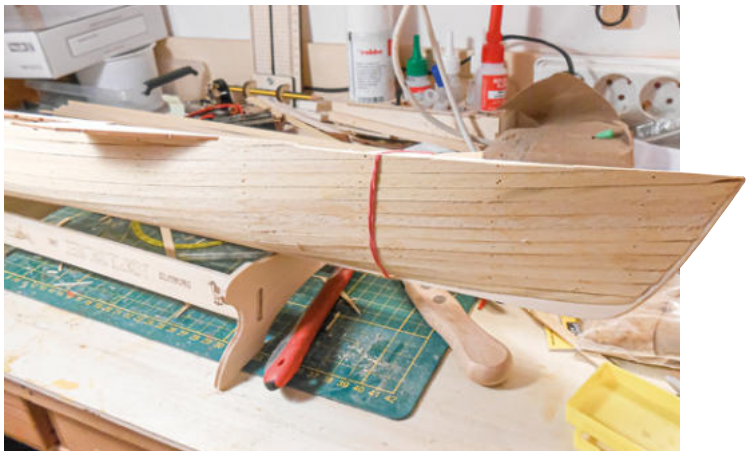
In die Lücke kommt der Ruderkoker, Materialwegnahme schafft mehr Platz für die Ruderanlenkung



Diese Ausnehmungen werden später durch Sitzbänke verdeckt



Die ersten Leisten sitzen – dank der Hilfe von Christian Bruns. Ein solider Grundstein für den weiteren Rumpfbau



Des Modellbauers liebste Arbeit: Schleifen, spachteln, schleifen...



Beplankung abgeschlossen. Die schlanke Rumpfform der *Hjejlen* kommt jetzt schon voll zur Geltung

ggf. noch ein paar Gramm dazupacken. Auch das Original taucht mit vollen Kohlebunkern und maximaler Anzahl an Fahrgästen sicher tiefer ein als im Leerzustand. Und man findet im Internet Bilder und Videos, die – je nach Verteilung der Passagiere an Bord – eine deutliche Neigung nach Back- oder Steuerbord zeigen. Diese Eigenart übernimmt das Modell übrigens sehr gerne. Mein Rumpf wiegt etwas über 400 Gramm – ich habe das Spantengerippe aber bereits an einigen Stellen „erleichtert". Die mögliche Zusatzmasse für die Aufbauten ist das eine – die nun beim Weiterbau entstehende Topplastigkeit das andere.



Epoxidharz und eine dünne Glasfasermatte machen den Rumpf wasserdicht und stabil

Anzeige



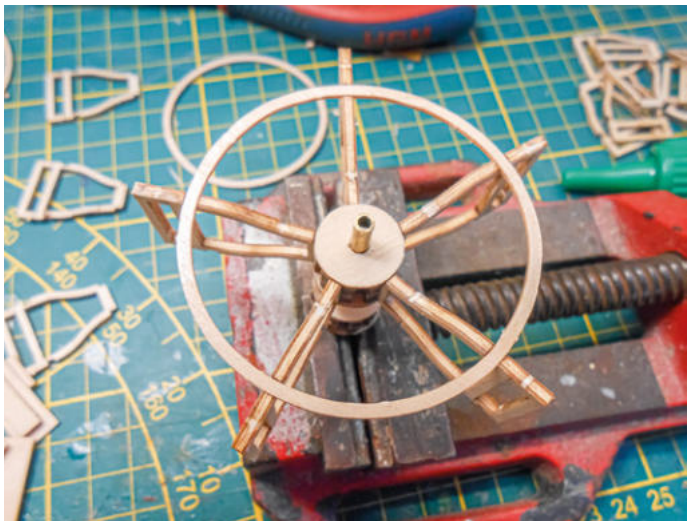
Ist der Rumpfbau abgeschlossen und das Deck beplankt, können die Decksaufbauten in beliebiger Reihenfolge entstehen. Bei mir waren der Salon und das Ruderhaus schon fertig, bevor der Rumpf beplankt war. Wer sich nicht an die Reihenfolge der Anleitung hält, muss etwas mehr hin- und herblättern. Ich stelle hier die einzelnen „Gewerke" kurz vor.



Das Backdeck erhält seine charakteristische Holzoptik: Echtholzleisten, sorgfältig verlegt – ein Detail, das beim fertigen Modell sofort ins Auge fällt

Schaufelräder

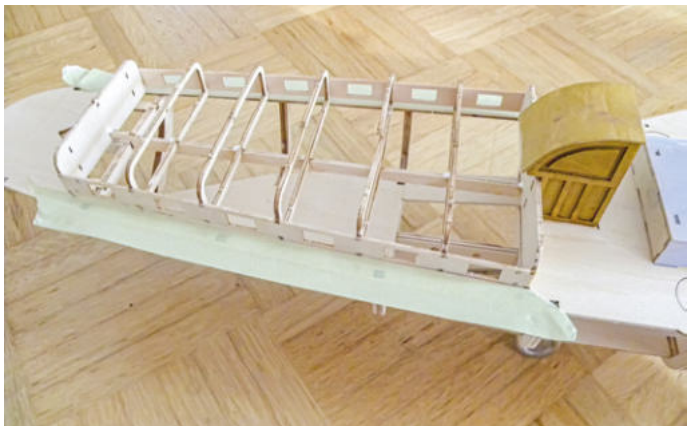
Vor dem Bauschritt hatte ich so viel Respekt wie vor meiner Steuererklärung. Schon in der Trägerplatte sehen die Speichen extrem filigran aus. Um die Stabilität des Holzes zu verbessern, wurden die Teile noch vor dem Heraustrennen einmal mit Eze-Kote gestrichen. Damit verlor ich die Möglichkeit, mit Weißleim zu kleben und somit Zeit zum Ausrichten zu haben. Der Gewinn an Stabilität überwog aber und so konnten die Teile unbeschädigt herausgetrennt werden. Ich konnte das Thema bei unserem Besuch bei Billing Boats im Juni ansprechen und die Dänen werden für Entspannung bei uns Modellbauern sorgen und ein oder zwei zusätzliche Speichen als Reserve ins Sperrholz lasern. Ich montierte beide Räder auf einer 3-mm-Welle, die im Schraubstock fixiert war. Zunächst fünf Speichen mit Sekundenkleber fixieren, dann kontrollieren, ob der große Außenring in die vorgesehenen Ausnehmungen passt. Erst danach wurden die noch fehlenden fünf Speichen eingesetzt. Das klappte besser als gedacht. Das Anbringen der



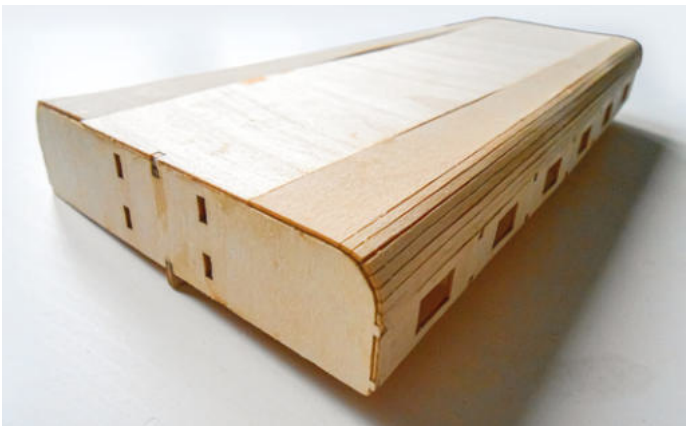
Bau des Schaufelrades. Die Speichen wurden vor dem Heraustrennen mit Eze-Kote gehärtet – notwendig, um die zarten Holzteile unbeschädigt aus dem Träger zu lösen



Die beiden Schaufelräder sind bereit zum Lackieren



Das Spantgerippe des Salons nimmt Form an. Was hier noch nach wenig aussieht, wird zu einem der aufwändigsten Bauabschnitte des gesamten Projekts



Aufwändige Herstellung der Dachrundung des Salons. Das sind keine einzelnen Leisten, sondern eine gelaserte Sperrholzfläche



Stellprobe des Ruderhauses. Der Farbton Eiche trifft den des Originals fast exakt, wie der spätere Besuch in Silkeborg bestätigt



Der „Wintergarten“ entsteht. Geklebt wurde mit Tacky Glue, der glasklar aushärtet



Über Kettenkiste und Anker steht diese Bank – der Anker scheint also wirklich nur für Notfälle gedacht



So funktionierte das Verlöten der Relingstreben am besten

eigentlichen Schaufeln ist dann nur noch Fleißarbeit. Danach habe ich erneut, aber diesmal mehrfach, Eze-Kote aufgetragen. Dabei geht es um die Versiegelung des Holzes gegen Nässe, vor allem aber um das Verhärten des Sperrholzes. Eine feuerrote Lackierung beendete diesen Bauabschnitt.

Schaufelradkästen

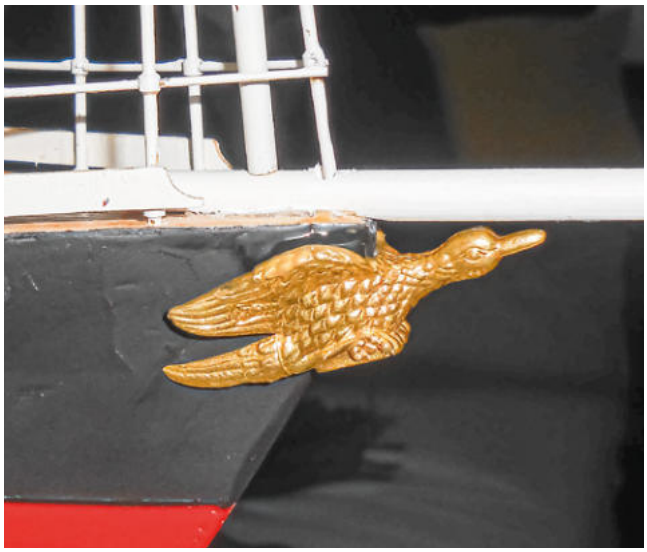
Viele Schaufelraddampfer haben vor und hinter den Radkästen Räume wie z.B. die Toiletten. Die *Hjejlen* hat hier niedrige Hauben statt hoher Kästen. Ich habe die Holzstreifen für die Hau-





▲ Auf dem Original steht an jeder nur denkbaren Stelle eine Bank. Billing Boats hat jede Bauform originalgetreu umgesetzt, vom Heck bis zum vorderen Wintergarten

◀ Die hochgestelzte Überdachung vom Ruderhaus bis zum Heck nimmt dem Dampfer viel von seiner eleganten Silhouette. Erst der Besuch des Originals in Silkeborg überzeugte: Sie gehört einfach dazu



Als Galionsfigur trägt die *Hjejlen* den stilisierten Goldregenpfeifer am Bug – im Bausatz als massives Messingteil beigelegt



Aus schwarzen Resinteilen werden nach sorgfältiger Farbgebung mit dem Einhaarpinsel filigrane Ornamente – ein Beispiel für die Detailverliebtheit, die Billing Boats in diesen Bausatz gesteckt hat

ben gewässert und vorgebogen. Und ich konnte sie bündig mit den Seitenteilen verkleben. Dennoch waren sie zu kurz und ich musste innen am Radkasten kleine Streifen aus Kunststoff einkleben, um keinen Wasserschwall an Deck zu bekommen. Um die Ornamente der Radkästen darzustellen, hat Billing Boats Beschlagteile aus dem 3D-Drucker beigelegt. Ich habe die schwarzen Resinteile zunächst auf Holzreste geklebt und dann nach und nach bemalt. Ein Spezial-Einhaarpinsel leistet hier gute Dienste. Die Namensschriftzüge sind als Decals vorhanden. Ich kam mit der Einweichzeit nicht gut zurecht: Als sich das Papier endlich löste, war die Klebekraft verschwunden. Bei mir half Klarlack, sowohl als Klebstoff als auch zum Versiegeln der Oberflächen.

Salon

Der Salon entsteht aus einem Spantgerippe, das mit dem Dach und den Seitenteilen beplankt wird. Die Ausrundung zwischen Dachfläche und Seitenwänden wird ebenfalls mit gelaserten Sperrholzteilen erstellt. Zwar sichern Rastnasen die richtige Position, die Holzflächen werden aber auf Stoß angeordnet. Ohne aufwändiges und mehrfaches Spachteln, Schleifen und Füllern funktioniert das nicht und ich habe viel mehr Zeit in das Bauteil investiert als erwartet. Schließlich konnte ich den Salon weiß lackieren und weitere Bauteile anbauen. Dazu gehören jede Menge Sitzbänke. Auf dem Original steht offenbar an jeder nur denkbaren Stelle eine Bank – von der Relaxliege am Radhaus bis zur unbequemen Bank mit senkrechter Lehne im vorderen Wintergarten. Jede wird entsprechend aus anderen Teilen im Bausatz gebaut und hier hat Billing Boats scheinbar jede Bauform originalgetreu umgesetzt.

Das Dach des Salons wird mit einer Reling umgrenzt. Dafür ist eine Schablone in der Bauanleitung abgedruckt. Für mich war sie wertlos, weil die Abmessungen nicht zum Bauteil passen. Selbst messen war angesagt. Das war aber auch fehleranfällig. So geht's besser: Zwischen den Stützen sollen die Felder mit Holzplatten verblendet werden (Teil 186). Die könnte man als Schablonen verwenden. Meine Lösung: Aus 0,5-mm-Polystyrol entstanden zwei Streifen, die mit Sekundenkleber an den Messingstützen befestigt wurden. Und weil die vorgesehenen Relingstützen unten keinen Bund haben und „ins Loch fallen", lässt sich damit auch gleich die exakte Höhe bestimmen, in der sie verklebt werden müssen.

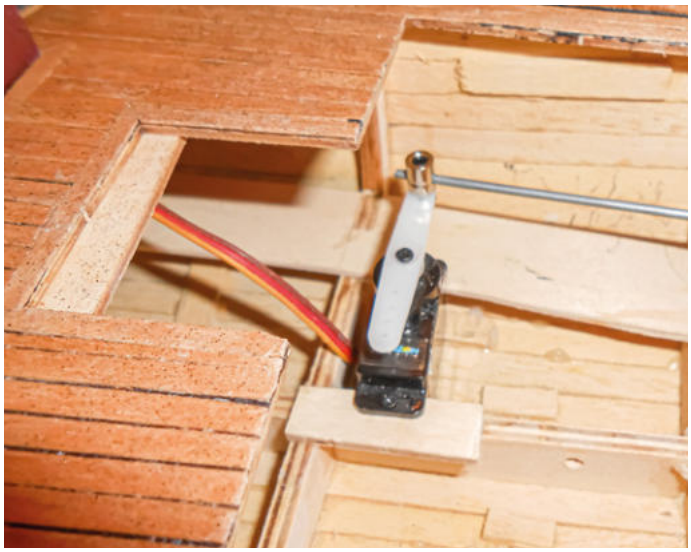
Ruderhaus, Maschinenraum & Co

Das Ruderhaus entsteht aus verwechslungssicheren Steckteilen und hat sogar eine einfache Innenausstattung inklusive eines Maschinentelegraphen. Die Holzteile sollen in Mahagoni gebeizt werden. Es finden sich Bilder und Videos vom Original im Netz, aber der Farbton der Hölzer lässt sich kaum bestimmen. Ich habe mich gegen Mahagoni und für Eiche entschieden und danach mit Eze-Kote versiegelt. Ein Besuch des Originals im Juni dieses Jahres schaffte Klarheit: Ich lag richtig mit Eiche. Und auch den rotbraunen Farbton vom Ruderhaus hatte ich überraschend gut getroffen: Kakao von Molotow war hierfür eine gute Wahl.

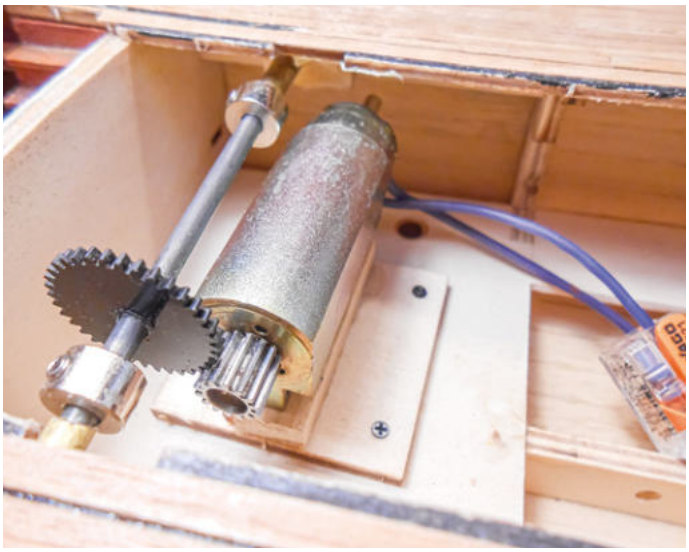
Das Ruderhaus steht auf vier Stelzen aus Messingdraht über dem Oberlicht des Maschinenraums. Weil später der Längsspant des Daches im Ruderhaus einrastet, hat die Länge dieser Stelzen unmittelbare Auswirkung auf die Höhe des Daches. Aus dem



Kohlefaserstäbe ersetzen den vorgesehenen 2-mm-Messingdraht für die Dachstützen. Auf der Küchenwaage bleibt die Anzeige bei null – rund 16 Gramm gespart, hoch über dem Schwerpunkt



Das Ruderservo passt problemlos in den Salon



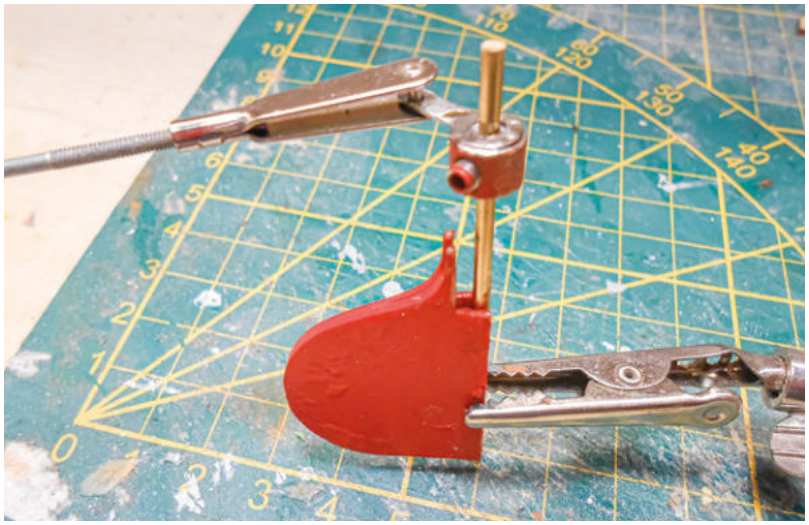
Ein kleiner Bühler-Motor, einst für eine Modellbahn-Lokomotive gedacht, treibt über eine Zahnraduntersetzung die Schaufelradwelle an

Plan ist der Wert schwer auszulesen und die Anleitung macht keine Vorgabe. Mein Tipp: Ich habe mir beholfen, indem ich das fertig ausgerüstete Ruderhaus mit dem Längsbalken des Daches (Teil 215) verklebt habe. Die Y-förmige Stütze vor dem Ruderhaus stützt sich auf das Dach des Maschinenraums und gibt so automatisch den richtigen Abstand zwischen Ruderhaus und Aufbau vor.

Testweise habe ich den dickwandigen Messingschornstein und die Lüfter aus dem Bausatz montiert und das Modell einem Schwimmtest unterzogen. Tatsächlich kentert der kleine Dampfer nicht, beginnt aber sofort zu rollen und das aufrichtende Moment wird kleiner. Mein Weg in Richtung Idealgewicht der *Hjejlen* war ein neuer Schornstein aus einem Stück PVC-Rohr, wie es für Elektroinstallationen verwendet wird. Ergänzt durch ein dünnes Abdampfrohr aus Messing wiegt der neue Schornstein knapp 10 Gramm. Die zwei Lüfter aus Messing ersetzte ich durch Bauteile aus meinem Drucker und sparte damit weitere 15 Gramm ein.

Wintergarten

So nenne ich die Verglasung des vorderen Salons, der vermutlich in den Anfangszeiten eine offene Mehrzweckfläche für Fracht und Passagiere war. Aus zwei Rahmen mit dazwischenliegender Verglasung entstehen Front- und Seitenflächen. Die Rahmen aus Holz wurden im ersten Schritt weiß lackiert. Dann heißt es genau prüfen, was man zusammenklebt: Die Teile sind minimal windschief, um sich dem Deckssprung anzupassen. Verklebt habe ich mit „Tacky Glue", der glasklar austrocknet.



Meine Konstruktion der Ruderanlenkung: Welle aus 2-mm-Messingdraht, Ruderhebel aus einer auf einen Stellring gelöteten Kabelöse, Ansteuerung per Gabelkopf

Backdeck

Eine Ankerkette führt über eine Winde in einen Kettenkasten, Punkt. Nein, hier ist es tatsächlich anders und die *Hjejlen* hat eine Kettenkiste an Deck statt eines Kettenkastens im Rumpf. Der Anker liegt auf dem Backdeck neben diesem Kasten, der ein paar Meter Ankerkette aufnimmt. Darüber wurde eine Sitzbank aufgestellt und das legt die Vermutung nahe, dass der Anker nur für Notfälle gedacht ist. Billing Boats hat das detailgetreu nachgebildet.

Reling

Für die Relingabschnitte sind Stützen aus Messing sowie Messingdraht beigelegt. Die Position der Stützen ist in die Holzteile eingelasert und somit eindeutig. Die Relingabschnitte rund um die Kästen der Schaufelräder haben zusätzliche Querverstrebungen. Ich habe hierfür meinen Lötkolben angeheizt und alle Verbindungsstellen gelötet, mit Brennspiritus gereinigt und danach verputzt. Diese Verstrebungen sind an der Verbindungsstelle mit runden Scheiben dekoriert. Im Bausatz liegen dafür kleine Holzscheiben bei. Weil sich die Streben kreuzen, ist die Stelle schon plastisch genug und ich habe auf diesen Zierrat verzichtet, um die Reling nicht optisch zu überfrachten. Durch das Verlöten entstanden stabile Bauteile, die als komplette Teile abgenommen und lackiert werden konnten.

Heck

Vom Dach des Salons führt eine Treppe zum Heck, die einer aufwändigen Showtreppe im Fernsehstudio zur Ehre gereichen würde. Darin sind rechts und links die Umlenkungen der Steuerketten zum Ruderkoker integriert. Auch das hat Billing Boats detailliert umgesetzt. Die breite Treppe führt zu einer halbkreisförmigen Bank im Heck.

Überdachung

Vom Ruderhaus bis zum Heck spannt sich im Original eine hoch aufgestelzte Überdachung. Mir gefällt sie nicht wirklich und sie nimmt dem Dampfer viel von seiner eleganten Silhouette. Der Besuch beim Original überzeugte mich aber, dieses Dach als charakteristisch für den Dampfer zu akzeptieren und auch im Modell nachzubilden.

Zu den Dachflächen liefert der Bausatz gelaserte Spanten, die an die Unterseite der Dächer geklebt werden und den Dachflächen die Wölbung geben. Die Stützen für dieses Dach sollen aus 2-mm-Messingdraht erstellt werden. Weil ich die *Hjejlen* so gut es geht auf Diät setzen wollte, habe ich mir Kohlefaserstäbe gleichen Durchmessers besorgt und weiß lackiert. Schnell mal alle abgelängten Stäbe auf die Küchenwaage gelegt – die Anzeige blieb bei 0 stehen und ich habe gegenüber dem Messingdraht schon wieder rund 16 Gramm weit oberhalb des Schwerpunkts gespart.

Billing Boats liefert zwei dünne Sperrholzflächen für das Dach, sie sollen dicht aneinandergerückt werden, um dann untergehakt zu werden. Das ist mir in zweifacher Hinsicht nicht gelungen:

- Mit Wässern und Vorbiegen ist eine Wölbung gut hinzubekommen – aber bei mir nicht exakt gleich. Die dünnen Spanten der Dachkonstruktion sind zu zierlich, um diese Rundung für beide Dachflächen exakt gleich zu erzwingen. Und als Zugeständnis an den RC-Betrieb müssen beide Dachflächen abnehmbar sein, um ins Rumpfinnere zu gelangen – es ist so schon fummelig genug.
- Zum zweiten wollten bei mir die Dachflächen nicht bündig anstoßen. Das vordere Dach nach hinten versetzen geht nicht, weil die Zapfen des Ruderhauses und der Schornstein die Position genau definieren. Das hintere Dach nach vorne zu verschieben, scheitert bei mir an den Sitzbänken im Heck, denn die beiden letzten Dachsäulen stehen hinter den Bänken und vor der Reling und geben damit für mich auch die Position der hinteren Dachfläche vor.

Um ins Rumpfinnere zu gelangen, habe ich an wenigen Stellen weitere Kompromisse bezüglich Handläufe und Streben machen müssen. Billing Boats hat wirklich jedes Detail minutiös nachgebildet und in der Fotoanleitung dokumentiert und wer die *Hjejlen* als Standmodell baut, findet in der Fotoanleitung jedes Detail wieder.

Fährt sie oder nicht?

Für Antrieb und Ruderanlenkung ist im Bausatz nichts vorgesehen, weder konstruktiv vorbereitet noch mit entsprechenden Teilen. Aber es sollte funktionieren. Also los: Auf die Schaufelradwelle aus 3-mm-Stahl habe ich ein Zahnrad aus dem Fundus und zwei Stellringe aufgeschoben. In dieses Zahnrad greift das kleinere Zahnrad, das auf die Welle eines kleinen Bühler-Motors aufgepresst ist. Dieser Motor war wohl mal für eine Modelleisenbahn-Lokomotive vorgesehen. Ich habe ihm ein kleines Podest angefertigt und es so verschraubt, dass die Zähne mit minimalem Spiel ineinandergreifen. Im Original dreht so ein Rad mit 60 bis 100 U/min. Im Modell braucht es etwas mehr. Der Motor leistet trotz Untersetzung viel mehr.

Die Anlenkung des Ruders ist sehr heikel: Den entsprechenden Spant hatte ich schon etwas weiter ausgenommen, um für die Ruderanlenkung Platz zu schaffen – eng bleibt es trotzdem. Die Ruderwelle ist ein 2-mm-Messingdraht. Als Ruderhebel habe ich auf einen passenden Stellring eine in der Elektrotechnik übliche Kabelöse gelötet. Die Ansteuerung des Hebels übernimmt ein Gabelkopf. Um einen großen Ruderausschlag zu bekommen, sitzt der Gabelkopf dicht an der Ruderachse, während ich beim Servo eine der äußeren Bohrungen belege. Temperamentvolle Schaukelbewegungen beim Ruderlegen sind sowieso nicht zu erwarten. Die Ruderwelle wurde dann von unten eingeschoben, der Ruderhebel aufgefädelt und mit der Madenschraube des Stellrings fixiert. Ohne Pinzette und einer ruhigen Hand geht es aber nicht.

Das Ruder ist klein, wird aber durch die Rumpfform gut angeströmt – mal sehen, ob mich die *Hjejlen* mit einer guten Ruderwirkung überraschen wird.

Im Mai hatte der SMC Nürnberg zum Schaufahren im Freibad in Feucht eingeladen. Eine gute Gelegenheit für eine erste Testfahrt des noch unfertigen Modells. Zunächst im Kinderplanschbecken, damit sie im Falle einer Kenterung schnell geborgen werden kann. Sie lag stabil im Wasser, kam aber mit der Strömung im Becken nicht zurecht. Das Sprungturmbecken war frei von Strömung, aber fast fünf Meter tief. Wenn die *Hjejlen* nun kentern würde... sie tat es nicht. Zwei Erkenntnisse: Mehr Drehzahl der Räder bedeutet nicht mehr Geschwindigkeit, sondern nur mehr Spritzwasser. Rennen sind mit dem Original und mit dem Modell nicht zu gewinnen. Die Ruderwirkung



ist schwach – etwa 8 bis 10 Meter betrug der Wendekreis und ich konnte im Becken gerade einmal im Kreis fahren. Hier besteht aber noch eine Optimierungsmöglichkeit.

Besuch beim Original

Im Juni 2026 konnte ich gemeinsam mit Jürgen Behrendt das Original in Silkeborg besuchen. Der Dampfer lag kalt an seinem Liegeplatz, der nahegelegene Verkaufskiosk war besetzt und wir bekamen ganz unbürokratisch die Genehmigung, an Bord gehen zu dürfen. Die *Hjejlen* ist kein imposanter, sondern ein eher zierlicher Dampfer mit einer altehrwürdigen Ausstrahlung und viel Charme aus einer vergangenen Zeit.
Mein Modell sollte vor dem Original stehen – das war mein Ziel. Dafür hatte ich auf die Schnelle eine Art Transportwanne für das Modell gebaut. Es war darin sichtbar und zog schon auf dem Weg vom Parkplatz zum Liegeplatz interessierte Blicke auf sich. Die Fotos belegen, dass sich Billing Boats viel Mühe bei der Modellumsetzung gegeben hat. Mit neuer Inspiration ging es weiter mit der Fertigstellung.
Wochen später führte mich der Besuch des „Dampf Rundum" in Flensburg auch ins dortige Schifffahrtsmuseum. Siehe da: Mir fiel ein 1:10-Modell von Kessel, Maschine und Schaufelrädern der *Hjejlen* ins Auge. Die 165 Jahre alte Technik erhält also auch über die Landesgrenze von Dänemark hinaus Aufmerksamkeit.

Details ohne Ende

Ein paar Beispiele für die Detailverliebtheit bei der Ausstattung des Bausatzes möchte ich erwähnen: Am Ruderhaus ist eine Tafel an der Stirnwand nachgebildet, die das Schiff als technisches Denkmal ausweist – sie ist als 3D-gedrucktes Beschlagteil beigelegt. Ebenso aus Resinharz sind die Verzierungen an den Außenseiten der Schaufelradhauben detailgetreu wiedergegeben. Aus Sperrholzteilen entsteht eine kleine Werkzeugkiste, die ich auf das Dach des Maschinenraums gestellt habe. Die Schraubenschlüssel sind mit Liquid-Chrome von Molotow eingefärbt.
Am Zugang zum Schiff steht ein kleiner Tritt, der das Übersteigen erleichtern soll – er fehlt auch im Modell nicht. Als verstecktes Detail hat Billing Boats eine kleine Last unter der Treppe in den Wintergarten nachgebildet. Darin steht ein Fass und damit es da bleibt, ist der Raum mit einem Eisengitter verschlossen. Als eine Art Galionsfigur fährt am Bug ein stilisierter Regenbogenpfeifer, also ein Hjejlen, am Original mit. Dem Bausatz liegt dafür ein massives Messingteil bei. Die Ruderanlenkung an Deck über Stangen, Ketten und Umlenkrollen ist ebenfalls vorgesehen. Allerdings erklärt die Bauanleitung diesen Schritt und das dafür vorgesehene Material nicht. Auf einem Foto in der Anleitung ist sie aber gut zu erkennen.

Fazit

Billing Boats liefert einen Bausatz, aus dem man ein hochdetailliertes Schmuckstück erstellen kann – wenn man viel Zeit und Geduld mitbringt. In meinem Fall sind bis zur Fertigstellung rund zehn Monate ins Land gegangen. Vom Schnellbaukasten nach dem Motto „Kleber einfüllen, dreimal schütteln, fertig" ist der Bausatz weit entfernt. Dafür ist er mit hochwertigem Sperrholz in guter Passgenauigkeit gefertigt und die Konstruktion insgesamt gut durchdacht. Dazu liegen ausreichend Material wie Leisten und Drähte, tolle Beschlagteile aus Messing und aus Harz gedruckte Beschlagteile im Bausatz. Aus meiner Sicht ist Sperrholz aber nicht für alle Bauteile das beste Material. Teilweise kann allein das Heraustrennen der filigranen Teile aus dem Träger schon zu Beschädigungen führen – auch deshalb, weil viele Schnitte gegen die Faserrichtung des Holzes geführt werden müssen. Und jedes benötigte Teil ist nur in genau der notwendigen Menge auf den Trägern ausgelasert. Gerade bei den Speichen der Schaufelräder wäre eine kleine Zugabe wünschenswert – diesen Wunsch wird Billing Boats möglicherweise in der nächsten Auflage erfüllen. Ich habe manche Teile noch vor dem Heraustrennen im Träger mit Eze-Kote oder Parkettlack gehärtet, um sie beschädigungsfrei herauszulösen und würde das an dieser Stelle als Tipp weitergeben. Wichtig ist auch, in einem ersten Schritt die Teilenummern mit Bleistift auf die Sperrholzträger zu übertragen, damit die Suche nach den Bauteilen nicht zu einem Puzzle-Spiel ausartet.
Wer rund 400 Euro für den Baukasten investiert, sich Zeit nimmt und über einen entsprechend ausgestatteten Arbeitsplatz und ausreichend Erfahrung verfügt, wird an dem Bausatz Freude haben. Ein interessanter Exot ist die *Hjejlen* im Original allemal – und auch als Modell eines Schaufelrad-Passagierdampfers außergewöhnlich und deshalb ein echter Eyecatcher. Ein Dankeschön an dieser Stelle an Jürgen Behrendt, der mich nicht nur zwischendrin motiviert hat, sondern auch mit mir gemeinsam das Original besucht hat und die Bilder des Modells auf dem Wasser beigesteuert hat.

Info & Bezug
Krick Modelltechnik
Internet: www.krickshop.de



Willkommen an Bord! Ein ausführliches Schiffsporträt folgt in einer der nächsten Ausgaben

Private Kleinanzeigen

20000

Verkaufe: Graupner Original Premium Line SRK „Theodor Heuss“ (2013) – Baukästen Segelschiffe Kyosho „Seawind“, Thunder Tiger Triamaran „Volans“, Robbe 1m Segler „Sirius RS 32“ – ab@iphh.de

Verkaufe: Graupner SRK „Adolph Bermpohl“ u. Grp. Segelboot „Optimist“, Robbe Schlepper „Qdin“ mit vielen Funktionen + FS Futaba FC 16 an Selbstabholer Raum HH – ab@iphh.de





UHLIG
Designmodellbau
Herstellung und Verkauf
eigener Schiffsmodelle, Zubehör
und Figuren in1:10/1:8
www.dsd-uhlig.de



Anzeigenannahme und Beratung
Sinem Isbeceren
Tel.: 07221/5087-90

Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe:

22.09.2026

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!

- 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: 0 72 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:

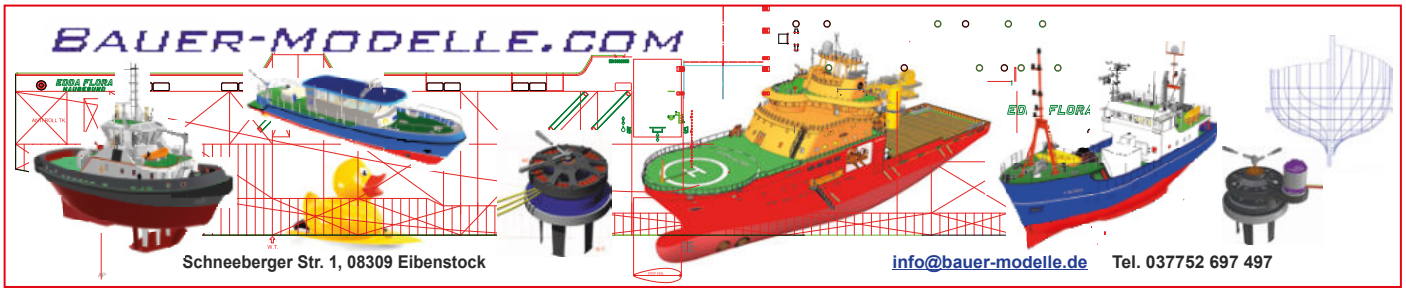
☐ bequem und bargeldlos durch Bankeinzug (nur in Deutschland möglich)

Geldinstitut

BLZ / BIC

Kontonummer / IBAN

☐ Rechnung



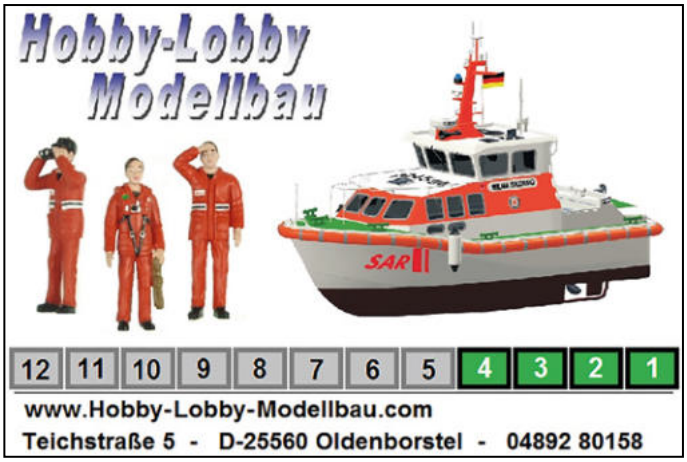


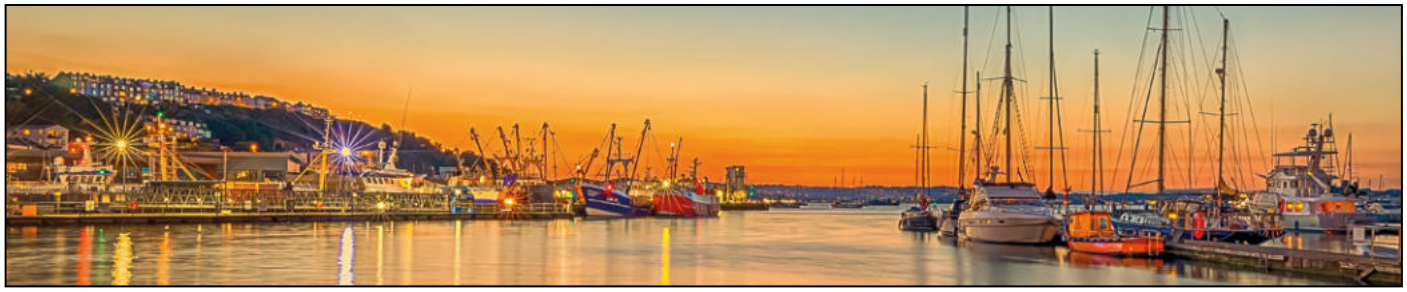












PRIVATE KLEINANZEIGEN

10 Euro für alle Das führende Fachmagazin für Schiffsmodellbauer 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 http://www.vth.de/Kleinanzeigen Anzeigen mit Foto (Bild als jpg-Datei anhängen) mit Nennung der kompletten Bankverbindung oder als E-Mail: kleinanzeigen@vth.de

Oder per QR-Code direkt eingeben:

Renn- und Sportboot »Comet« von 1926

Es gibt Begegnungen, nach denen man nicht mehr sicher sagen kann, ob sie Zufall oder Vorsehung waren. Rückblickend erscheint es mir als Mischung beider Kräfte. So war es im Sommer 2024, als ich als Builder in Residence im Antique Boat Museum in Clayton (abm.org) am St. Lawrence River arbeiten durfte. In der historischen Werkstatt des Museums, umgeben von Werkzeugen und Materialien vergangener Bootsbaugenerationen, erhielt ich die seltene Gelegenheit, in unmittelbarer Nähe originaler Rennyachten und Mahagoni-Klassiker tätig zu sein.

Mehrmals in dieser Zeit führte mich der Weg in das etwa drei Kilometer entfernte Außenlager des Museums – das sogenannte Döbler Building. Dort reihen sich in hohen Regalen und gestaffelten Ebenen Wooden-Runabouts aus nahezu allen Entwicklungsphasen des motorisierten Holzbootes aneinander. Manche von der Zeit gezeichnet und im Dornröschenschlaf, andere nahezu vollständig, aber dennoch still und wartend. In dieser Halle fiel mein Blick immer wieder auf ein Boot, das trotz fehlendem Lack, Witterungsspuren und deutlicher Alterung eine unverkennbare Eleganz ausstrahlte: die *Comet*, 26 Fuß lang, einst ein Rennboot, später mehrfach umgebaut und schließlich dem Verfall überlassen. Gerade in ihrem Zustand der Vergänglichkeit lag etwas Unwiderstehliches.

Ohne Absicht, ohne Projektidee, nahm ich diese Eindrücke mit zurück nach Hause. Erst Monate später, beim Durchsehen des digitalen Archivs des Museums, stellte ich fest, dass neben historischen Fotos auch vollständige Konstruktionszeichnungen der ursprünglichen *Comet* verfügbar waren. Die Zeichnungen ließen mich nicht mehr los. Aus Neugier wurde Überlegung, und aus Überlegung schließlich ein Entschluss.

ZU SCHÖN zum Ve



Vom Plan zum Halbmodell

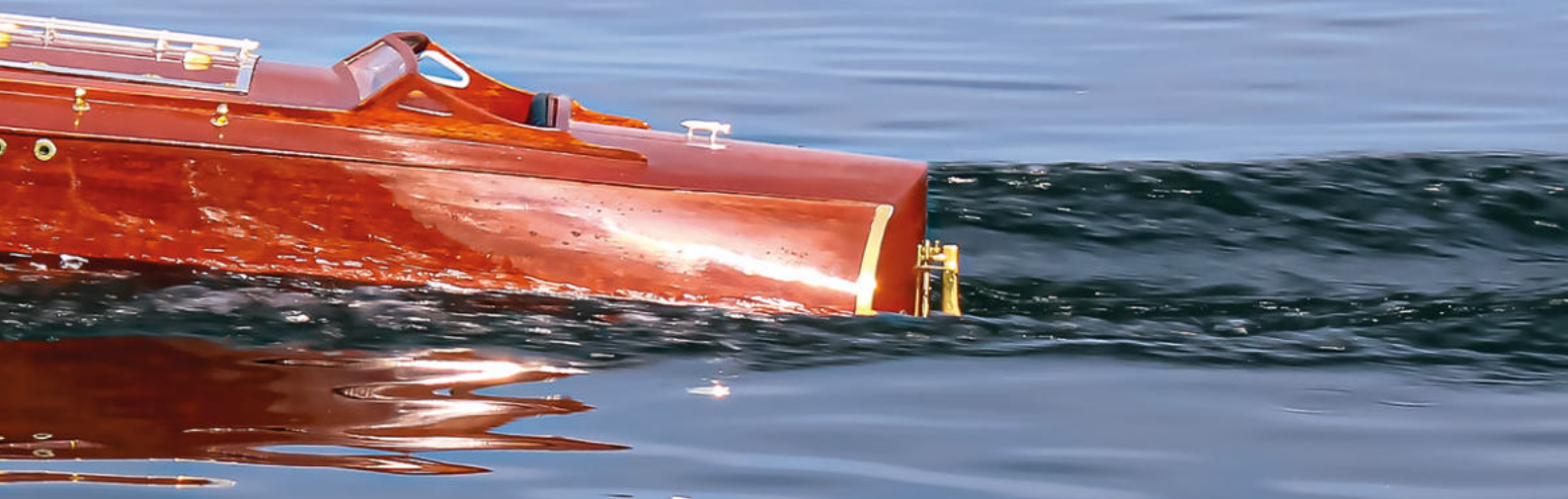
Nachdem die Modelllänge auf 122 cm festgelegt worden war, begann ich mit der Übertragung der Spantenrisse in das Grafikprogramm Inkscape. Anfängliche Freude kippte in Ernüchterung, als sich herausstellte, dass nur jede ungerade Spantnummer in den Archiv-PDFs enthalten war. Alle geraden Spanten mussten also interpoliert werden – ein präziser, zeitintensiver Prozess. Zwei Monate später war das Halbmodell aus 1-mm-Karton vollständig gelasert und aufgebaut. Eine dünne Mahagonileiste diente zur Überprüfung des Linienlaufs. Gleichzeitig wurden Positionen für die Stringer ermittelt und ins CAD übertragen. Nun konnte der Prototyp des Modells entstehen.



Ein Originalfoto der *Comet*. Quelle: Archiv des ABM

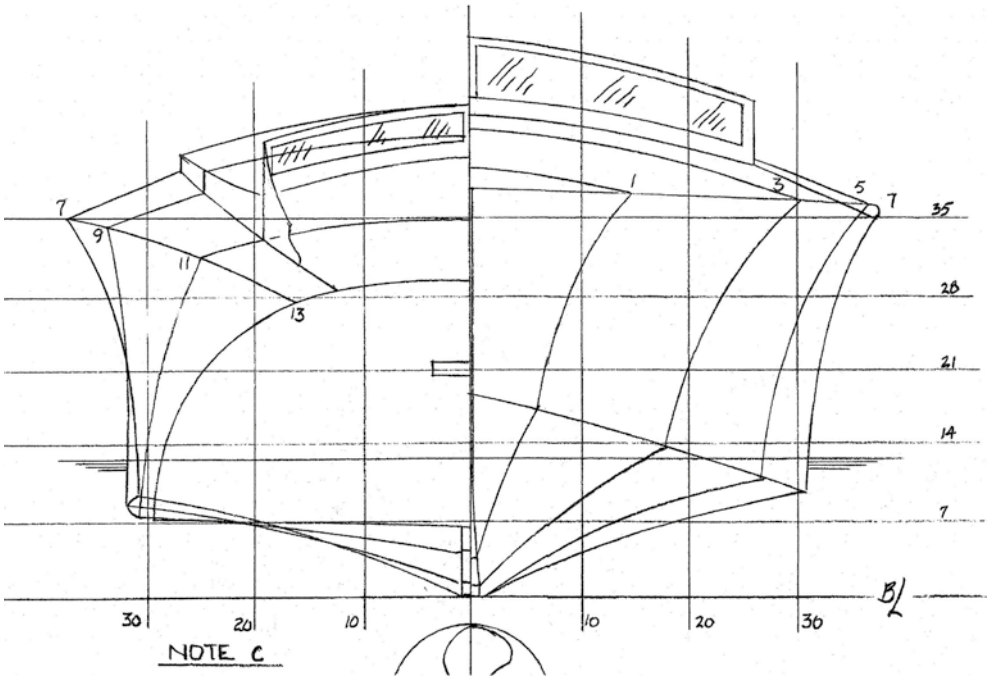
rgessen

Über diesen QR-Code finden sich die Zeichnungen der *Comet*





Die *Comet* im Außenlager des Museums



Ausschnitt der Zeichnung, die für den Nachbau der *Comet* genutzt wurde. Quelle: Archiv des ABM



Die Spanten mit dem montierten Kiel und einer Stringerleiste auf der Montageplatte

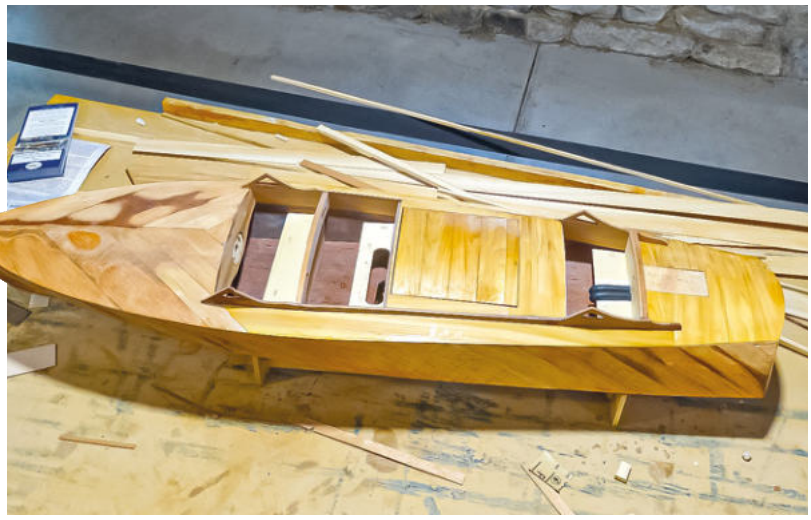


Sowohl die Motorhalterung als auch das Stevenrohr werden schon in einem frühen Baustadium eingeklebt. Der Motor wird wieder entnommen und erst zum Ende des Baus wieder eingesetzt

In einer kurzen E-Mail berichtete ich der Museumsdirektorin zu Weihnachten von meinem Fortschritt und bot an, Ende Januar erste Fotos zu schicken. Nur wenige Stunden später kam die Antwort: Ob ich das Modell im Sommer 2025 im Museum bauen wolle? Es war eines der schönsten Weihnachtsgeschenke, das zugleich für Schlaflosigkeit aus reinem Glück sorgte.



Das 2-mm-Ceiba wird als Unterbeplankung aufgeklebt



Man kann deutlich sehen, an welchen Stellen das Ceiba durch gleich dickes Zedernholz ersetzt wurde. Die dunklen Stellen am verschliffenen Ceiba-Sperrholz lassen die Korrekturen am Strack erkenne



Ohne diese kleinformatigen Japansägen und dem Hobel wäre es schwierig gewesen, feine Arbeiten am Modell auszuführen

Ursprungszustand und spätere Umbauten

Beim Vergleich der Archivunterlagen mit dem Museumsboot wurde deutlich: Die Zeichnungen zeigten den Urzustand der *Comet* – als reines Rennboot mit zwei Cockpits und großem Mittelmotor. Die im Museum ausgestellte Version hingegen war eine spätere Umbauvariante: Nach dem Ende ihrer aktiven Rennsaison erhielt sie einen kleineren Motor, wodurch Raum für ein drittes Cockpit entstand. In dieser Form wurde sie in *The Fox* umbenannt und weiter genutzt, später aber von den Erben dem Verfall überlassen. Bemer-



Schraubzwingen in jeder Größe und zum Teil schon historisch wertvoll gibt es in großer Anzahl in der Werkstatt. Viele dieser Werkzeuge werden gespendet



Jede Planke wird maßgerecht mit dem Skalpell zugeschnitten. Als Kurvenlineal dient eine unbehandelte Planke



Um die unterschiedlichen Schattierungen beim verbauten Mahagoni farblich auszugleichen, verwendeten die großen Firmen wie z.B. CrisCraft oder Garwood pastöse Beizen auf Terpentinbasis. Mit dem Lappen auftragen und warten, bis der Glanz auf der Oberfläche weicht, dann wieder schnell alles überschüssige Material mit einem Baumwolllappen entfernen

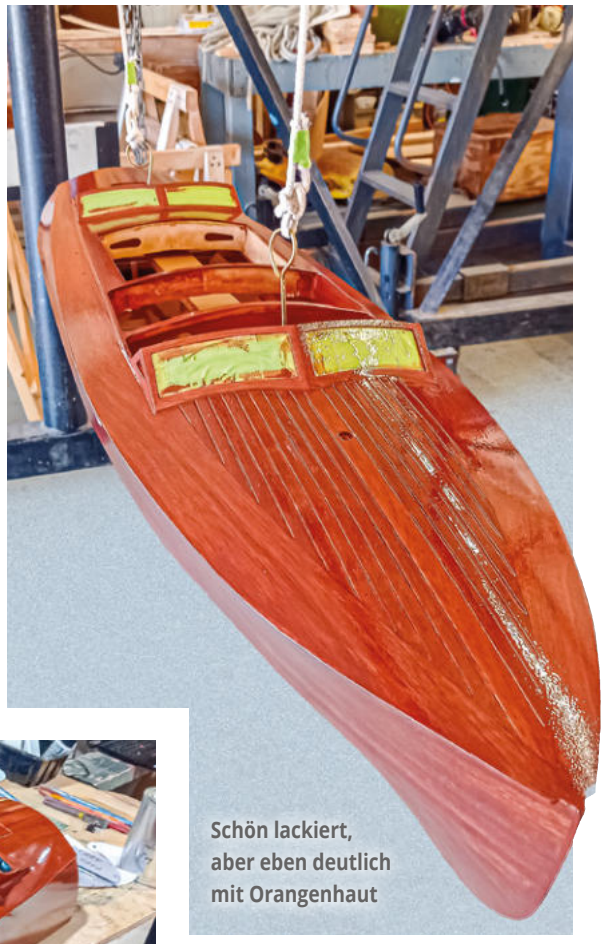


Die Eleganz der *Comet* kann man bereits erahnen. Die mitgebrachte Beschriftung wird aufgebracht, die Position auf der gegenüberliegenden Rumpfseite wurde mittels zweier Schnüre übertragen

kenswert ist ihr damals neuartiger V-förmiger Bug, der dazu beitrug, Spritzwasser vom Vordeck fernzuhalten und den Wasserwiderstand zu reduzieren – eine Bauform, die sich später unter anderem bei John Hacker durchsetzte.

Vorbereitung und Ankunft

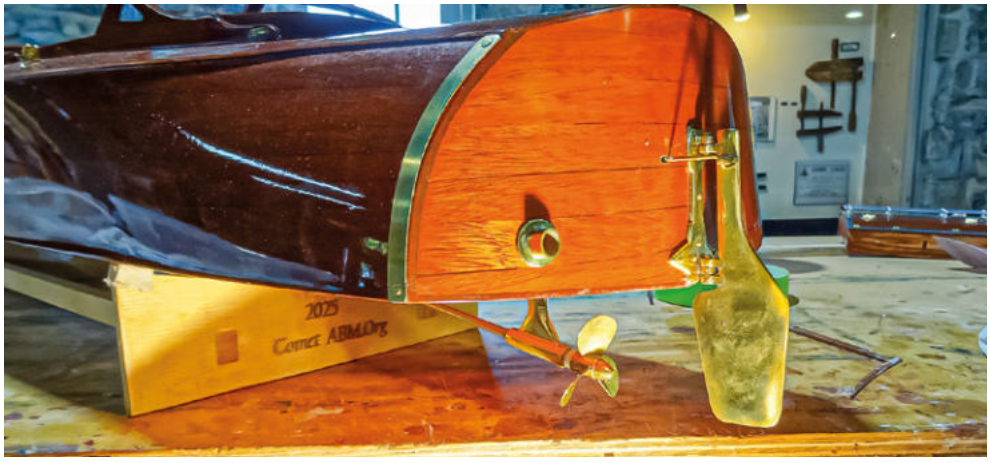
Anfang April 2025 wurden alle vorbereiteten Holz- und Metallteile an das Museum versandt. Kurz darauf folgte meine Anreise. Dass die Original-*Comet* während meiner Bauphase in die Werkstatt gebracht wurde, empfand ich als große Ehre – der direkte Vergleich war unschätzbar wertvoll. Bereits nach wenigen Tagen stand das Gerippe des Modells, und erste Planken aus 2-mm-Ceibasperrholz wurden aufgebracht. Für Besucher war unmittelbar erkennbar, welches Boot hier in verkleinertem Maßstab wiedererstand. Viele Besucher fragten, warum das Museum das Origi-



Schön lackiert, aber eben deutlich mit Orangenhaut



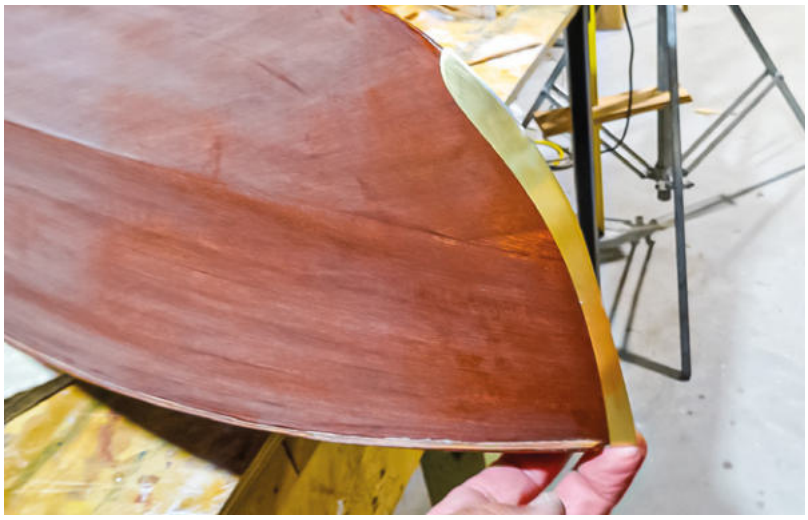
Die Sitzflächen und Rückenlehnen wurden aus Balsaholz gefertigt. Darauf wurde echtes Leder geklebt – mit einem amerikanischen Klebstoff, vergleichbar mit Pattex



Der Strut und das komplette Ruder wurden aus 3-mm-Messing gefräst und mit der Feile und Schleifpapier bearbeitet. „Was du schleifst, musst du nicht polieren" – dieser Spruch hilft zeitmäßig nur bedingt weiter



Jedes kleine Metallteil wurde mit der Fräse angefertigt, mit Schlüsselfeilen zu Ende gearbeitet und mit dem Dremel auf Hochglanz poliert. Dazwischen liegen mehrere Durchgänge mit unterschiedlicher Schleifpapierkörnung. Ohne Fingerschraubstock fast unmöglich



Zweiteiliger Bugschutz aus 0,5-mm-Messing, am Modell zunächst punktuell verlötet, anschließend abgenommen und die Übergänge mit Lot geschlossen. Das Sonderweichlot TZ-40/2MM (4% Silber, 230 °C) schmiert beim Schleifen und Polieren nicht



Die Positionslampe aus Messingvollmaterial wurde auf der kleinen Emco gedreht und poliert. Das rote und grüne „Glas" wurde auf einem 3D-Drucker hergestellt

nal nicht restauriert, um es wieder zu Wasser zu lassen. Die Antwort ist klar und wichtig: Die Aufgabe eines Museums ist nicht die Wiederherstellung von Betriebsfähigkeit, sondern die Erhaltung von Geschichte und Authentizität.

Lehrstunden in der Werkstatt

Nachdem das Ceiba zur Neige ging, führte mich der Schiffsbauer Adam in die Arbeit an der großen Kreissäge ein. Nur mit einem frisch geschärften Vielzahnsägeblatt und einer speziell angepassten Nullspalt-Einsatzplatte gelang es, aus einem massiven Stück weißer Zeder makellose 2-mm-Planken zu gewinnen. Mehr als Technik blieb mir dabei eine Lektion in Erinnerung: „Greife niemals hinter das laufende Sägeblatt. Verwende immer den Schiebestock, um das Holz zum Sägeblatt zu schieben und auf der Arbeitsplatte zu halten." Modellbau lehrt Demut.

Der Duft der weißen Zeder, der sich in der Werkstatt ausbreitete, ist bis heute unvergessen. Ebenso entscheidend war das Einpassen der Motorachse. Noch vor dem Auftrag des Mahagoni-Decks wurde der BL-Außenläufer, ein Pichler Boost 80 (320 kV), samt Stevenrohr exakt ausgerichtet und eingeharzt – eine Arbeit, die höchste Sorgfalt erfordert. Der schnelle Härter des Epoxys bei Sommertemperaturen im Bundesstaat New York an der Grenze zu Kanada bescherte mir einen „Lerneffekt". Der verbliebene Rest im Mischgefäß begann zu qualmen. Ab sofort kamen nur noch kleinere angesetzte Mengen Epoxy mit langsamen Härtern zur Anwendung.

Das Museum wird von renommierten Herstellern wie Mirka, Epifanes und WEST System Epoxy unterstützt. Mit diesen hochwertigen Materialien ohne Restriktionen arbeiten zu dürfen, ist ein Privileg – und eine Freude, die man mit jedem Schleifzug und jedem Schichtauftrag spürt. Denn: Modellbootbau besteht zum größten Teil aus Schleifen, nicht aus Bauen.



Diesen fischförmigen symmetrischen Klampen von einem historischen Rennboot habe ich in Bronze nachgegossen. Mit der mühevoll anfertigten Miniaturvariante wollte ich meinem *Comet*-Modell ein äußeres Markenzeichen aufsetzen

Schluss

Die Monate am Fluss waren warm, arbeitsreich und voller handwerklicher Zufriedenheit. Die *Comet* entstand Schritt für Schritt neu – aus Holz, aus Erinnerungen, aus Respekt vor einem Boot, das einst für Geschwindigkeit ge-



Das Steuerrad, gefräst und nach der ersten Bearbeitung



Das Modell kommt aufs Wasser, das passende T-Shirt hat mein Sommerprojekt im Besonderen geehrt



Der enge und freundschaftliche Kontakt zum lokalen Verein des ACBS bescherte mir bei der Saisonabschlussparty den „River Rat Award". Eine liebevolle Bezeichnung für mich, weil man mich oft draußen auf dem Fluss getroffen hatte und wir uns wirklich gut über alte Holzmotorboote austauschen konnten

baut wurde und nun als Modell weiterlebt. Der Bau dieses Modells war nicht nur eine technische Aufgabe, sondern eine Reise: zu den Ursprüngen des Mahagoni-Rennboots, zur Handwerkskultur Nordamerikas und zur Freude am Entstehen von Form aus Material.
Nur geringe Wehmut begleitete meine Heimreise. Die Gewissheit, dass ich auch den Sommer 2026 in der Werkstatt in Clayton mit den mir liebgewordenen Kollegen und Freunden der Antique and Classic Boat Society verbringen durfte, ließ den Aufwand der Vorbereitungen für das neue, große Projekt in den Hintergrund treten.

Steckbrief Original

Name:	*Comet* (später: *The Fox*)
Typ:	Renn- und Sportboot aus Holz
Baujahr:	1926
Länge:	7,92 m
Rumpfform:	V-förmiger Bug, klassischer Holzspantbau
Ursprüngliche Motorisierung:	Hispano Suiza Aero
Spätere Ausführung:	Freizeitboot mit drittem Cockpit

Steckbrief Modell

Maßstab:	1:6,5
Modelllänge:	122 cm
Bauweise:	Klassischer Spantenbau mit Streifenbeplankung
Hauptmaterialien:	Ceiba-Sperrholz 2 mm, Weißzeder, Mahagoni
Antrieb:	Brushless-Außenläufer Pichler Boost 80 320 kV
Welle:	Stevenrohr mit starrem Antriebssystem
Propeller:	50 mm
Besonderheit:	Bau in der Werkstatt des Antique Boat Museum



Ein Modellboot muss auch dem Wasser als Motorboot erkennbar sein. Da am Ufer des St. Lawrence viel angetriebenes Gras lag, fanden die Fahrten mit der *Comet* in der Fahrrinne der großen Frachtschiffe statt

DAS ZUKUNFTSABO
DEINER MODELLWERFT

Kiosk ade

- 3 Ausgaben geschenkt
- Viel günstiger
- Früher lesen
- Gratis-Downloadplan
- Exklusive Shop-Vorteile
- Zusätzlich immer und überall digital lesen



JETZT ABONNIEREN!

ModellWerft

AI GENERATED

Mit Liebe gemacht — VTH-SHOP — 07221 - 5087-22 — shop.vth.de — service@vth.de

GIGANT der Nordsee

Das Offshore-Installationsschiff »Victoria Mathias« im Maßstab 1:50 – Teil 1

Auf verschiedenen Modellbauausstellungen stieß ich auf das riesige Kranschiff *Victoria Mathias*. Ich konnte nicht anders als den Erbauer Arie Penning zu überreden, gemeinsam einen Artikel über den Bau dieses eindrucksvollen Modells zu verfassen.

Hier findet sich das Video von der Intermodellbau in Dortmund bei YouTube



Das fertige Modell der *Victoria Mathias* im Maßstab 1:50 im Einsatz. 230 kg schwer – ein echtes Monster. Foto: Max Berg

Es war sofort klar, dass man über dieses Modell ein dickes Buch schreiben könnte, aber das war nicht die Absicht. Arie ist kein Autor (er ist unter Modellbauern da keine Ausnahme) und daher handelt es sich um eine Co-Produktion. Wir entschieden uns für einen zweigeteilten Aufbau: zunächst eine allgemeine Beschreibung des Modells, dann vertiefte Einblicke in einzelne Baugruppen wie Kran und Antrieb. Ich werde Arie so viel wie möglich sprechen lassen. Hier ist seine Geschichte.

Das Schiff

Das Kranschiff *Victoria Mathias* wurde im Jahr 2011 in Dienst gestellt und fuhr unter diesem Namen bis Januar 2015. Hauptaufgabe war die Errichtung des Windparks „Nordsee Ost". Danach wechselte es den Besitzer. Das Schiff fährt nun unter dem Namen *Wind Enterprise* für das Unternehmen ZITON A/S (ziton.eu) in Dänemark.
Die *Victoria Mathias* ist eigentlich ein riesiger schwimmender Ponton mit einem großen Kran, einem Aufbau für das Steuerhaus und die Mannschaftsquartiere sowie einem Helikopterdeck. Es kann vier Offshore-Windturbinen gleichzeitig transportieren und in Tiefen von bis zu 40 m installieren. Nachdem das Schiff satellitengesteuert mit sechs Ruderpropellern zentimetergenau positioniert wurde, wird es durch vier ausfahrbare Stahlstützen verankert. Insgesamt können so fast 4.500 Tonnen Masse angehoben werden. So wird aus einem Schiffskoloss eine Arbeitsinsel. Der Kran hat eine Tragfähigkeit von 1.000 Tonnen. Damit ist es eines der leistungsstärksten Schiffe seiner Art.

Das Projekt

Ich bin der Meinung, dass man sich in ein Schiff verlieben sollte, bevor man es baut, denn sonst besteht die Gefahr, dass man das Modell nach einer Weile beiseitelegt. Meine Liebe wuchs, als ich zum ersten Mal auf die Idee kam, ein Modell der *Victoria Mathias* anzufertigen. Ich habe das Projekt 2015 gestartet und zunächst möglichst viele Informationen gesucht. Glücklicherweise wurde ich in Bremerhaven eingeladen, an Bord zu kommen, um dort zu fotografieren. Am Ende ging ich mit etwa 450 Bildern nach Hause. Ich habe dann Kontakt zum damaligen Eigentümer OLC, Offshore Logistics Company, aufgenommen. Nachdem ich ihnen meinen Plan geschildert hatte, stellten sie mir alle erforderlichen Zeichnungen zur Verfügung. Darüber hinaus hatte ich per E-Mail Kontakt zum Kapitän, der mich großartig unterstützt hat. Gemeinsam haben wir das Schiff in Abschnitte unterteilt, und wenn ich auf der Zeichnung etwas nicht deutlich erkennen konnte, habe ich ihn gefragt, ob er von dem Teil in dem jeweiligen Abschnitt ein Foto machen könnte. Mit diesen Informationen begann ich zu arbeiten.
Neun Jahre sind vergangen und das Modell ist fertig – und es ist wirklich ein Monster geworden **(Bild 1)**: Es wiegt 230 kg, steht auf einem Fahrgestell und muss mit einem Anhänger transportiert werden. Der Stapellauf fand 2023 in Friedrichshafen statt. Das Modell war bereits auf der Messe Intermodellbau in Dortmund in Fahrt zu sehen.



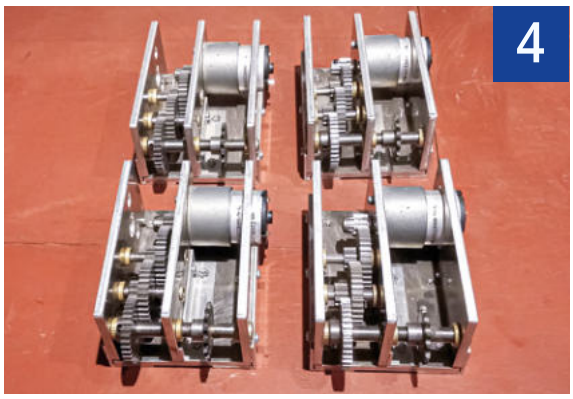
Der Rumpf aus wasserfestem 5-mm-Sperrholz: ein allseitig geschlossener Kasten mit vier Öffnungen für die Säulen, überzogen mit Polyesterharz und Glasmatte

2



Die Beine des Modells entstanden aus dem Oberbalken einer Markise – eine kreative Lösung für eine tragende Konstruktion

3



4

▲ Die Hubantriebe für die Beine: Ein Untersetzungsmotor liefert eine Kraft von 480 N (48 kg)

Materialien

Für den Bau wurden verschiedenste Materialien verwendet, darunter Sperrholz, Styrol (ABS und ASA) und Messingdraht. Auch PVC-Rohre, Wasserrohrverbinder und Ähnliches wurden eingesetzt. Elektromotoren, LED-Beleuchtung usw. wurden zugekauft. Details wurden, soweit möglich, selbst entworfen und hergestellt. So habe ich beispielsweise die Lager der Hubmotoren für die vier Säulen selbst gedreht.

Grunddesign

Der Rumpf besteht aus 5 mm dickem, wasserfestem Sperrholz und ist mit



5

Detailansicht des Hubantriebs: Im Schlitz des Beins läuft eine Art Fahrradkette, die auf Spannung gehalten wird



6

Die vier Beine in gestreckter Position – bereit, den Ponton als Arbeitsinsel zu verankern



7

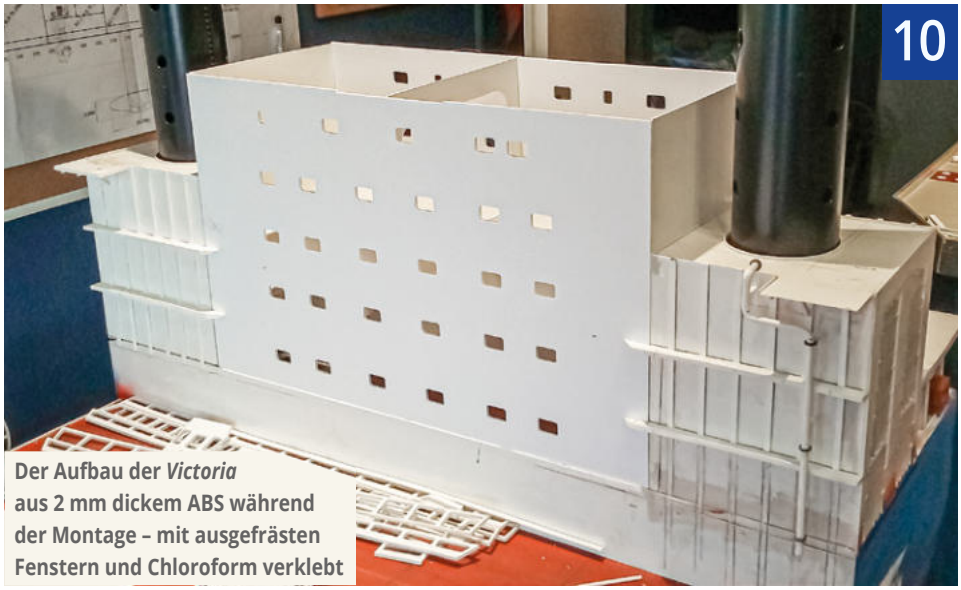
Der Rumpf mit ersten Aufbauten und Details, die nach dem Grundbau schrittweise hinzugefügt wurden



Der Rumpf mit vier angehobenen Beinen im Rohbau auf einer Messe – zu diesem Zeitpunkt bereits lackiert **8**



Eines der sechs Azimutstrahlruder: Basis ist ein Wasserrohr-T-Stück mit Ø15 mm; die Propellergondeln sind aus einem Aluminiumblock gedreht **9**



10 Der Aufbau der *Victoria* aus 2 mm dickem ABS während der Montage – mit ausgefrästen Fenstern und Chloroform verklebt

Polyesterharz und Glasmatte überzogen. Es handelt sich dabei um einen großen, allseitig geschlossenen Kasten mit vier Öffnungen, durch die die Säulen ragen **(Bild 2)**.

Diese Öffnungen werden mit Kunststoffrohren versehen, die mit dem restlichen Tank verklebt werden, wodurch eine absolut wasserdichte und schwimmfähige Konstruktion entsteht. Die Beine bestehen aus dem Oberbalken einer Markise **(Bild 3)**.

In Schlitzen in den Beinen befindet sich eine Art Fahrradkette, die durch Spanner oben und unten auf Spannung gehalten wird. Der Hubantrieb besteht jeweils aus einem Untersetzungsmotor, der eine Kraft von 480 N (48 kg) pro Bein liefern kann **(Bilder 4,5)**. Die Lagerung der Motoren besteht aus selbstgedrehten Bronzebuchsen. **Bild 6** zeigt die gestreckten Beine.

Die Aufbauten und Details wurden dann später hinzugefügt **(Bild 7)**. **Bild 8** zeigt den Rumpf mit den vier angehobenen Beinen im Rohbau auf einer Messe. Zu diesem Zeitpunkt war der Rumpf bereits lackiert.

Der Antrieb

Unter dem Ponton hängen sechs Azimutstrahlruder. Grundlage bildet hier jeweils ein Wasserrohr-T-Stück mit Ø15 mm **(Bild 9).** Der Antrieb wird von der Antriebswelle über ein Kegelradgetriebe auf die Gelenkwelle übertragen. Die Achsen sind in gedrehten Aluminiumrohren mit selbstschmierenden Lagern montiert. Die 55-mm-Propeller stammen von Raboesch. Die Propellergondeln wurden aus einem Aluminiumblock gedreht. Um die Propellerwelle bei der Montage immer in der Mitte des Strahlrohres zu halten, habe ich eine Schablone angefertigt, die in die Gondel passt.

Der Aufbau

Der Aufbau der *Victoria Mathias* ist aus 2 mm dickem ABS gefertigt und mit Chloroform verklebt. Aufgrund seiner Festigkeit eignet sich dieses Material optimal für diesen Zweck. Ein Kollege hat mir die Fenster etc. ausgefräst, danach konnte ich das Ganze zusammenbauen **(Bild 10)**. Nachdem der Bau des Grundaufbaus so weit abgeschlossen war, habe ich die notwendigen Details hinzugefügt. Die verschiedenen Rohre sind aus ABS gefertigt, ebenso die Kabelrollen. Hier waren Messen, Schneiden, Schnitzen, Biegen und Zu-



Die selbstgefertigte Reling aus verlötetem Messingdraht mit einem dickeren Profil als oberem Abschluss – originalgetreu wie beim echten Schiff

sammenkleben angesagt. Eine besondere Aufgabe war die Herstellung der Reling. Diese habe ich aus Messingdraht verlötet, mit einem dickeren Profil als oberem Abschluss, so wie es auch in Wirklichkeit aussieht **(Bild 11)**.

Der Kran

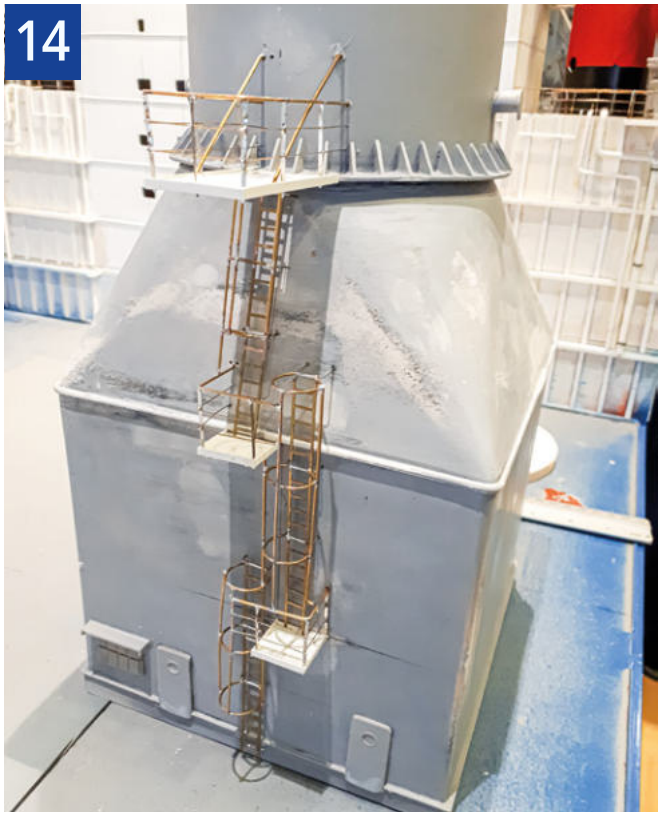
Der Kran besteht aus drei Hauptteilen: der Basis, der Kranstütze und dem Arm bzw. Ausleger. Jedes Teil ist aus einem anderen Material gefertigt, um einerseits ausreichend Festigkeit zu bie-



Der Kranbau in der frühen Phase: Der Fuß aus 5-mm-Sperrholz mit eingeklebtem PVC-Rohr, ausgefüllt mit Polyurethanschaum



Der Kranfuß nach dem Aushärten, Formen und Schleifen – Spachtelmasse verleiht ihm die charakteristische runde Oberseite



Der fertig detaillierte Kranfuß wird nach Abschluss aller Arbeiten mit 6-mm-Gewindestangen am Rumpf befestigt



Das Nadellager im Kranfuß – Teil der Drehlagerung für den rotierenden Kran

ten, andererseits aber auch zusätzliche Details darstellen zu können. Es begann mit dem Fuß. Dieser ist aus 5 mm dickem Sperrholz gefertigt. Ich habe die geraden Hauptformen auf die richtige Größe zugeschnitten, ein Stück 100-mm-PVC-Rohr in die Mitte gelegt und alles zusammengeklebt. Anschließend habe ich es mit Polyurethanschaum ausgefüllt und nach dem Aushärten in Form geschnitten und geschliffen. Die Endbearbeitung erfolgte mit Spachtelmasse. Dadurch entstand die schöne, runde Form der Oberseite **(Bilder 12 und 13)**.

Nachdem die Grundform fertig war, begann ich mit der Detaillierung. Die



Der 12-V-Drehantriebsmotor mit Untersetzungsgetriebe im PVC-Rohr, inklusive Verkabelung für Stromversorgung, Kranwinde und LED-Beleuchtung



Die montierte Buchse mit großem Kugellager als Basis der Drehplattform



Die Rundplattform, noch ohne Metalldrahtgeflecht



Die verfeinerte Rundplattform mit Metalldrahtgeflecht und nach unten gerichteten Strahlern aus ABS mit 19-V-LED-Beleuchtung

Plattformen wurden aus ABS gefertigt und mit hartgelöteten Messinggeländern ausgestattet. Insbesondere die Treppe mit Sicherheitskäfig erforderte präzise Arbeit. Die verschiedenen Türen, Klappen und Kanten sind aus ABS gefertigt und wurden einfach aufgeklebt. Abschließend, nachdem alles fertiggestellt und die Kransteuerung montiert war, wurde der Fuß mit 6-mm-Gewindestangen am Rumpf befestigt **(Bild 14)**.

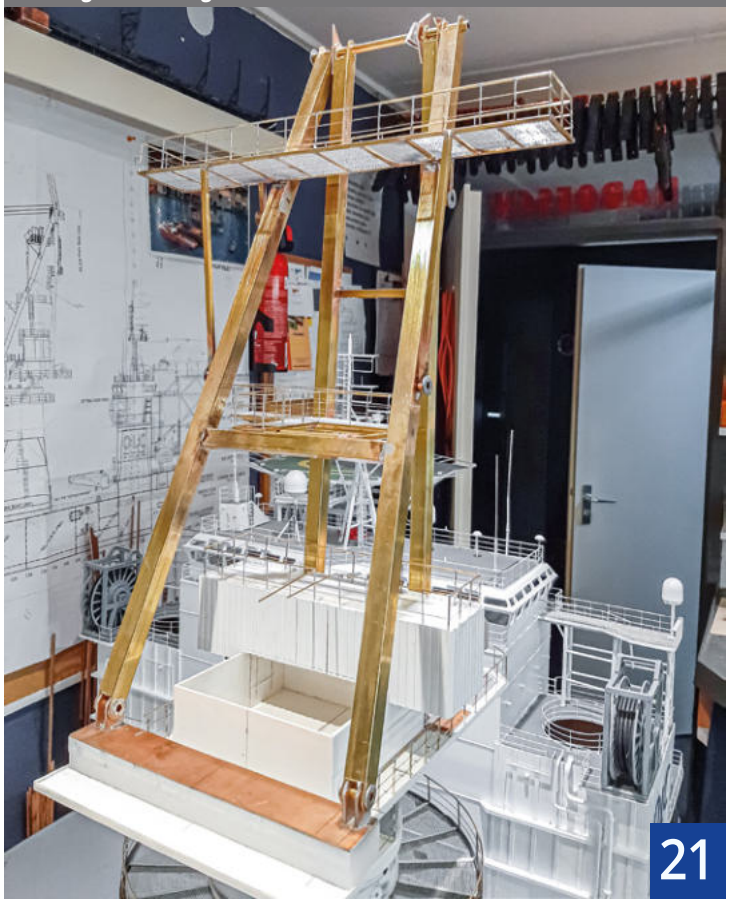
Natürlich muss sich der Kran drehen lassen. Im Kranfuß ist eine Welle mit Untersetzung gelagert. Auf dieser ist ein Nadellager **(Bild 15)** aufgesetzt.

Der Drehantrieb erfolgt über einen 12-V-Motor mit Untersetzungsgetriebe. Diese Einheit

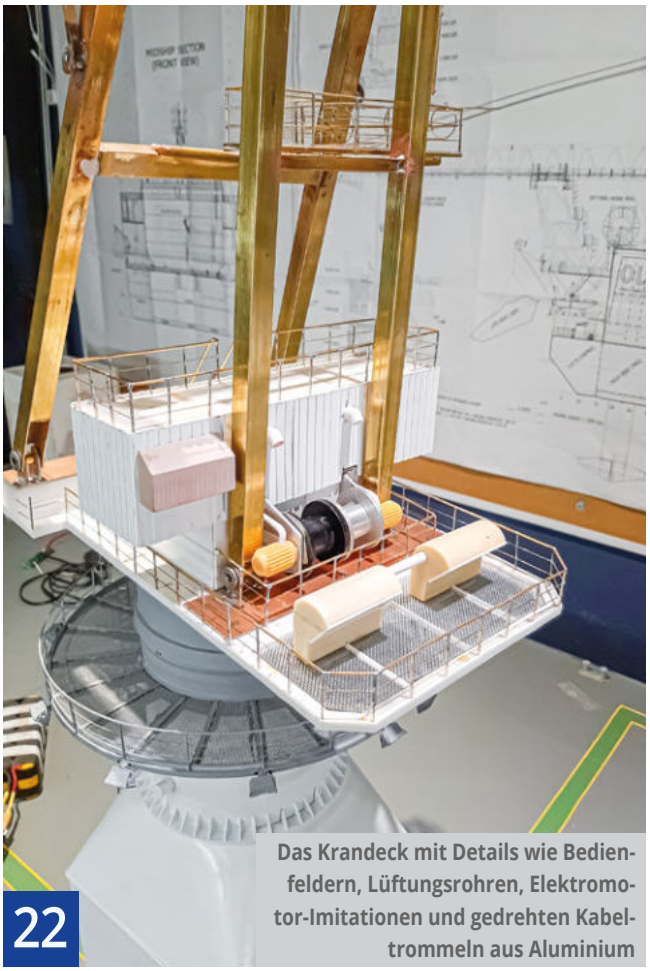


Das Krandeck aus 5 mm starkem ABS mit den verschiedenen Kabinen für den Kranbetrieb entsteht

Die Kranstütze aus hartverlöteten Messingprofilen mit Plattformen aus Messing und Metallgittern



21



22

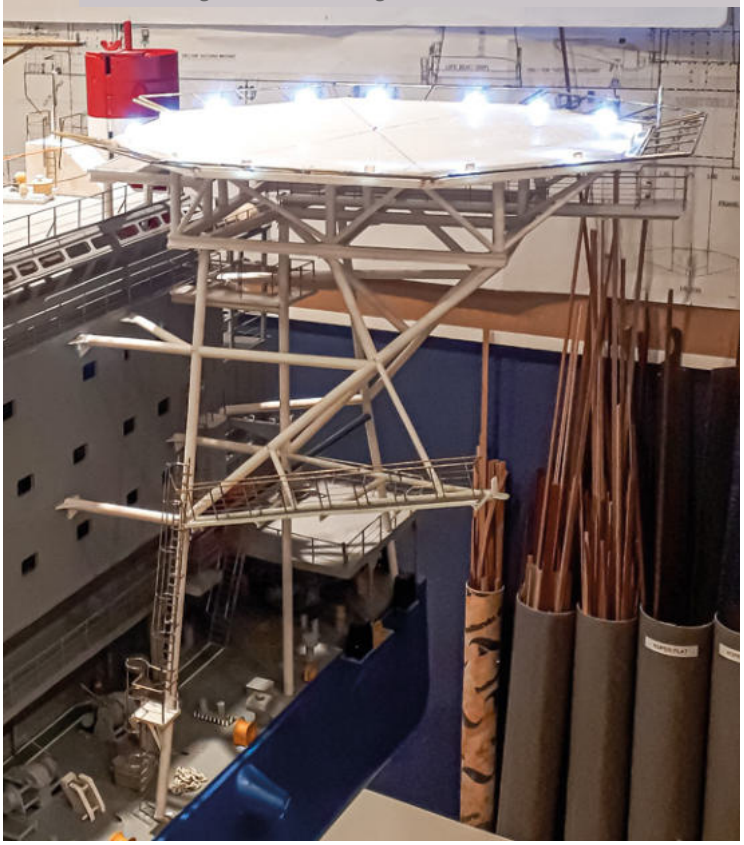
Das Krandeck mit Details wie Bedienfeldern, Lüftungsrohren, Elektromotor-Imitationen und gedrehten Kabeltrommeln aus Aluminium



23

Der komplette Kranunterbau, montiert auf dem Deck mit dem dahinterliegenden Aufbau – eine imposante Konstruktion

24 Das Hubschrauber-Landedeck im Bau: Träger aus dickwandigem Kunststoffrohr (Ø5 mm), Deck aus 2-mm-ABS, ausgestattet mit Beleuchtung für Nachtlandungen



passte problemlos in das PVC-Rohr, ebenso wie die Verkabelung für die Stromversorgung, die Steuerung der Kranwinde und die LED-Beleuchtung auf dem Kran **(Bild 16)**.
Auf der Oberseite ist eine Buchse montiert, in der sich ein großes Kugellager befindet. Auf der Messingbuchse ist eine runde Messingplatte als Drehplattform montiert, die als Basis für die weitere Konstruktion dient **(Bilder 17, 18)**.
Anschließend wurde die Rundplattform mit Metalldrahtgeflecht versehen und verfeinert. Zum Abschluss wurden rund um das Hauptpodest nach unten gerichtete Strahler installiert. Diese sind aus ABS-Platten gefertigt und mit einer 19-V-LED-Beleuchtung ausgestattet **(Bild 19)**.
Bevor die Kranhalterung montiert werden konnte, galt es zunächst, das Krandeck aus 5 mm starkem ABS zu montieren, auf dem sich die verschiedenen Kabinen für den Kranbetrieb befinden **(Bild 20)**.

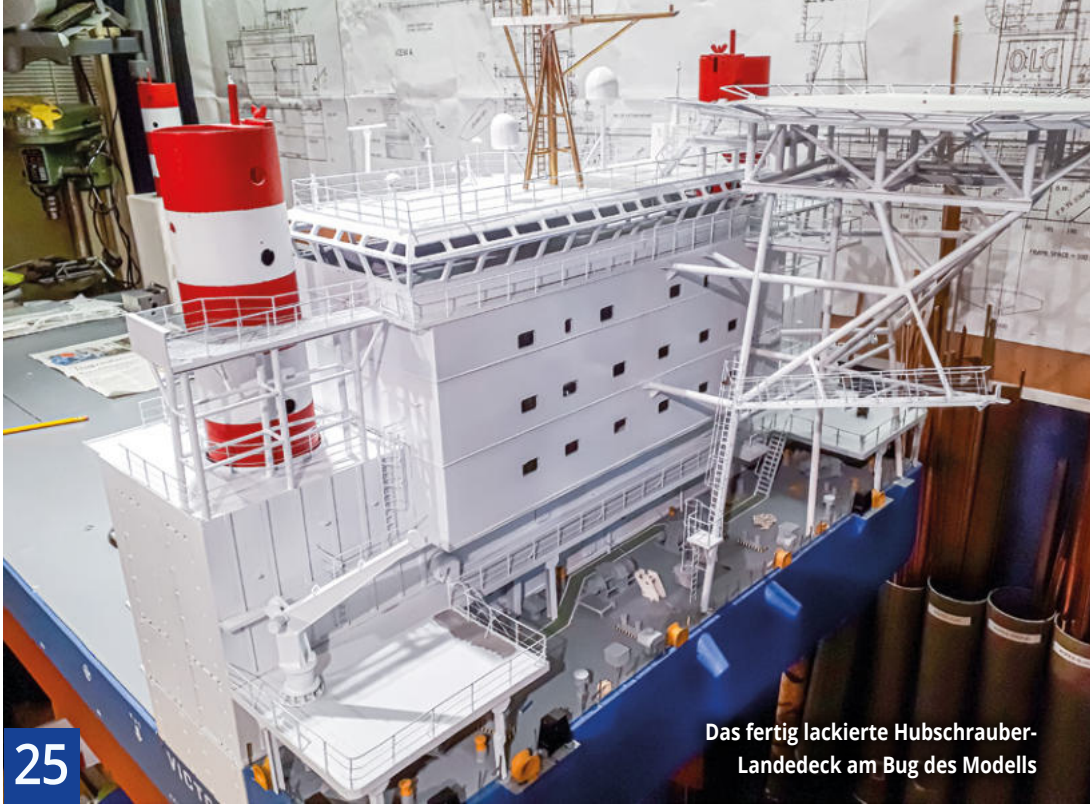
Die Kranstütze

Die Kranstütze ist aus hartverlöteten Messingprofilen aufgebaut. Die Plattformen sind aus Messing mit Metallgittern **(Bild 21)**.
Das Krandeck ist mit den nötigen Details wie Bedienfeldern, Lüftungsrohren, Elektromotor-Imitationen usw. ausgestattet. Die Kabeltrommeln sind aus Aluminium gedreht **(Bild 22)**.
Bild 23 zeigt den kompletten Unterbau des Krans, montiert auf dem Deck mit dem dahinterliegenden Aufbau.

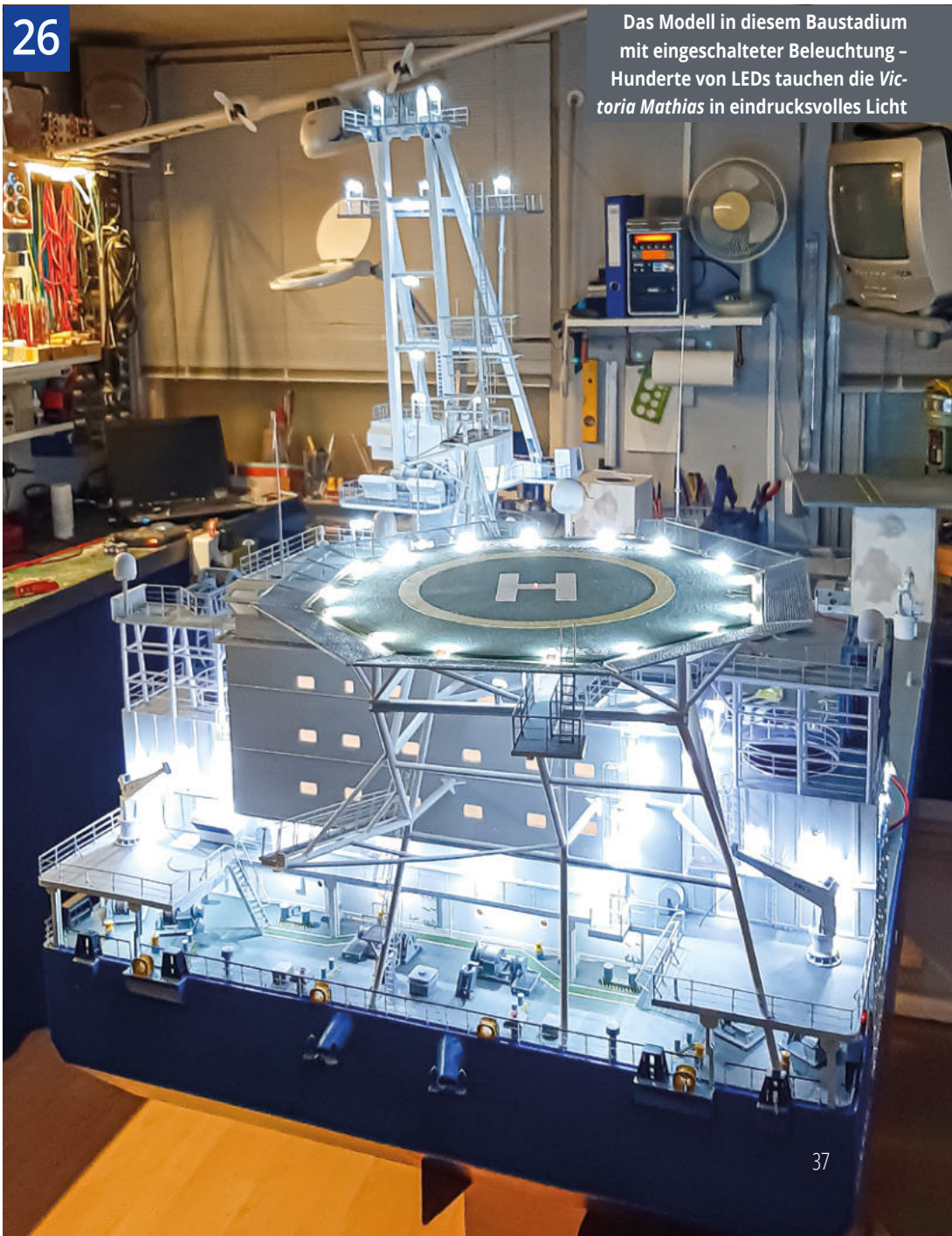
Das Hubschrauber-Landedeck

Bevor ich mit dem Kranarm begann, vervollständigte ich den Bug des Schiffes mit dem Bau des Helikopterdecks. Der Träger des Decks besteht aus dickwandigem Kunststoffrohr mit einem Durchmesser von 5 mm (von Maquett), das Deck selbst ist aus 2 mm starkem ABS gefertigt. Das Deck wird mit der notwendigen Beleuchtung ausgestattet, um Landungen auch nachts zu ermöglichen **(Bild 24)**.
Bild 25 zeigt das Hubschrauber-Landedeck nach der Lackierung, **Bild 26** das Modell in diesem Stadium mit der Beleuchtung durch Hunderte von LEDs.

Fortsetzung folgt



25 Das fertig lackierte Hubschrauber-Landedeck am Bug des Modells



26 Das Modell in diesem Baustadium mit eingeschalteter Beleuchtung – Hunderte von LEDs tauchen die *Victoria Mathias* in eindrucksvolles Licht



Der Countdown läuft

Faszination Modellbau Friedrichshafen, 30.10. bis 1.11.2026

Es ist das größte Ereignis seiner Art auf der Welt: Auf sagenhaften 70.000 m² versammelt sich vom 30. Oktober bis 1. November 2026 die gesamte Welt des Funktionsmodellbaus, der Modellbahnen und der Dampfmaschinen im Dreiländereck am Bodensee. Drei Tage lang taucht das Publikum ein in ein hochkarätiges Programm aus atemberaubenden Vorführungen, detailverliebten Anlagen und packenden Events – und kann bei zahllosen Mitmachaktionen sogar selbst mittendrin sein.

Treffpunkt für alle Schiffsmodellbauer ist wieder die Halle A5 – und hier ist immer was los! Auf dem großen Indoor-Wasserbecken tummeln sich elegante RC-Segler, detaillierte Funktionsmodelle und sogar Seenotretter im Einsatz. Auch angehende Kapitäne kommen auf ihre Kosten und können sich beim Kinderfahren das begehrte Patent verdienen. Ein Muss ist zudem die große Ausstellung mit unzähligen Schiffsmodellen sowie der faszinierend detaillierte Plastik- und Kartonmodellbau – Handarbeit auf allerhöchstem Niveau, bei der nicht selten die Lupe zum Einsatz kommt. Wer noch mehr will: Draußen auf dem Messe-See geben die schnellen Rennboote Vollgas – mit heulenden Motoren und hohen Fontänen ein Spektakel für sich.

Fachsimpeln am ModellWerft-Autorenstand

Die ModellWerft präsentiert sich wieder mit einem großen Stand in der Schiffshalle. Autoren der Zeitschrift zeigen dort ausgewählte Modelle – darunter bereits im Heft veröffentlichte Bauprojekte sowie neue Modelle, die gerade erst fertiggestellt wurden. Ein Teil davon wird zudem auf dem Wasserbecken vorgeführt. Die ModellWerft-Autoren stehen allen Interessierten gerne Rede und Antwort – ob zu Bauweise, Technik oder Gestaltung. Nutzen Sie die Gelegenheit für spannende Gespräche direkt mit den Machern hinter den Modellen. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Mit den Autorinnen und Autoren der ModellWerft persönlich ins Gespräch kommen – das gibt es in dieser Form nur hier



Auf dem Wasserbecken in Halle A5 gehen die Modelle auf große Fahrt



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 faszination.modellbau FaszinationModellbau

VERANSTALTER: Messe Sinsheim GmbH . Gustav-Werner-Straße 6 . D-72636 Frickenhausen . T +49 (0)7025 9206-100 . F +49 (0)7025 9206-88100 . modellbau@messe-sinsheim.de . www.messe-sinsheim.de



Gratis-Downloadplan
für Abonnenten

Projekt Boxautoboot

Inspiriert von einer Szene aus dem Computerspiel „Monkey Island 3“ entstand bei Jürgen Behrendt dieses ungewöhnliche Modell: ein boxautoähnliches Wasserfahrzeug, dessen Schwimmkörper aus einem aufgepumpten 14-Zoll-Fahrradschlauch besteht.

Der Anstoß kam nicht nur aus dem Spiel, sondern auch aus dem Vereinsalltag – gesucht wurde ein robustes, wendiges und leicht zu bauendes Jugendboot, das Remplern standhält. Der Schlauch wird über ein Sperrholzskelett gezogen und mit einer Gummihaut aus dem Maschinenbau versiegelt. Die Elektronik sitzt wasserfest in einem zentralen Kasten, der Schwimmkörper ist in sechs Kammern unterteilt. Angetrieben wird das Modell über eine Kortdüse, die für überraschende Wendigkeit sorgt – inklusive Rückwärtsfahrt und Drehen auf der Stelle.

Das Modell entstand aus Kiefernsperrholz und Balsa, sorgfältig gespachtelt, geschliffen und in den Farben des Spielvorbilds lackiert. Als Fahrer nimmt eine passende Puppe Platz, die wie die Figur Guybrush Threepwood aus dem Computerspiel eingekleidet wurde. Das fertige Modell liegt stabil im Wasser, ist nicht kippgefährdet und verträgt Zusammenstöße klaglos.

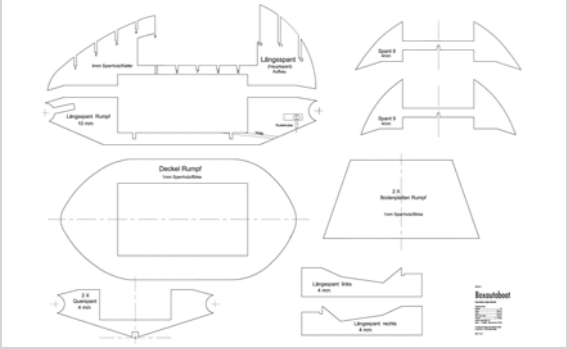
Technische Daten

Maßstab: 1:8
Länge: 490 mm
Breite: 310 mm
Höhe (ohne Figur): 240 mm
Gewicht: ca. 2.400 g

Downloadplan
für Abonnenten
kostenlos
bis 16.10.2026

Bauplan Boxautoboot

Der Bauplan des Boxautobootes auf zwei DIN-A1-Bogen ist für 21,95 Euro unter der Artikelnummer 3204161 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. 7, 76532 Baden-Baden. Den Bauplan für das Boxautoboot erhalten Sie ebenfalls als PDF-Datei für 21,95 Euro unter der Artikelnummer 9144 im Online-Shop des VTH unter http://shop.vth.de.



Kreuzfahrtsegler »Sea Cloud Spirit«

Kreuzfahrten auf Schiffen unterschiedlicher Größen liegen nach wie vor voll im Trend. Passagierschiffe mit Kapazitäten von 1.000 bis über 6.000 Passagieren machen Kreuzfahrten auch für preisbewusste Reisende erschwinglich. Eine ganz andere Liga sind dagegen Expeditions-Kreuzfahrtschiffe – und noch exklusiver, aber entsprechend teurer, sind Reisen auf Kreuzfahrtseglern. Eine Vertreterin dieser besonderen Kategorie ist die hier vorgestellte *Sea Cloud Spirit*.

Mit dem Bau des Schiffes als Baunummer 158 wurde im März 2007 die spanische Werft Factoria Naval de Marin S.A. in Vigo beauftragt. Die Kiellegung fand am 18. Juli 2008 statt. Doch während der Bauphase musste die Werft im Sommer 2008 Konkurs anmelden, so dass der Weiterbau zunächst eingestellt wurde. Erst im Herbst 2018, zehn Jahre nach Konkurs der ursprünglichen Bauwerft, erhielt die ebenfalls in Vigo ansässige Metalships & Docks den Auftrag, das Schiff als Baunummer 299 für den Auftraggeber fertigzustellen. Aber auch hier kam es durch die zwischenzeitliche COVID-19-Pandemie zu drastischen Verzögerungen beim Weiterbau. Nach mehrfach verschobenen Terminen konnte schließlich am 29. April 2021 die *Sea Cloud Spirit* zur Ablieferung kommen.

Der als Dreimast-Vollschiff getakelte Kreuzfahrtsegler der Luxusklasse, welcher von der Hamburger Sea Cloud Cruises GmbH in Auftrag gegeben wurde, ist in jedem Hafen, welchen das schmucke Schiff anläuft, immer der absolute Hingucker. Auf einer Schiffslänge von 125,70 Meter und 17,59 Meter Breite sind 69 Luxuskabinen für 136 Passagiere angeordnet, welche von einer aus 90 Personen bestehenden Crew betreut werden. Mit zahlreichen Einrichtungen wie Pool, Wellness- und Spa-Bereich, Bars, Bibliothek, Fitnessbereich und mehr bleiben keine Wünsche offen.

Die *Sea Cloud Spirit* ist mit 5.431 BRZ vermessen und kommt mit 904 Tonnen Tragfähigkeit auf 5,56 Meter Tiefgang. Vier dieselelektrische MAN-Motoren vom Typ 8L23/39H mit zusammen 5.120 kW Leistung treiben zwei Festpropeller an und sorgen für 12 Knoten Geschwindigkeit. 28 Einzelsegel mit zusammen 4.100 Quadratmetern Fläche werden in traditioneller Handarbeit gesetzt und wieder eingeholt. Der Großmast hat eine Höhe von 57,90 Meter über Wasserlinie. Die *Sea Cloud Spirit* ist von der Gesellschaft Det Norske Veritas klassifiziert und unter der Nummer 9483712 im Internationalen Schiffsregister eingetragen. Die Aufnahme zeigt das formschöne Schiff am 9. August 2023 auf der Elbe bei der Einreise in den Hamburger Hafen.

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

Anschriften

Werft

Factoria Naval de Marin S.A.,
Vigo / Spanien
-Werft existiert nicht mehr-

Reederei

Sea Cloud Cruises GmbH, Hamburg
Mail: info@seacloud.com
Web: www.seacloud.com

MeyerWerft

Das finale Testmagazin für Schiffsmodellbauer

Das führende Fachmagazin für Schiffsmodellbauer
ModellWerft



Öltanker »Seascout«

Die im griechischen Athen ansässige Großreederei Thenamaris konnte im Rahmen ihrer Flottenerneuerung im Januar 2025 von der chinesischen Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding den unter der Baunummer H1572 erstellten Öl- und Produktentanker *Seascout* in Dienst stellen. Das 249,94 Meter lange und 44,03 Meter breite Schiff ist Bestandteil einer großen Serie, welche an Thenamaris und andere Reedereien bereits geliefert wurde. Weitere Einheiten dieses mit 62.716 BRZ vermessenen und bei 113.814 Tonnen Tragfähigkeit auf 15,02 Meter Tiefgang kommenden Tankertyps stehen in den Auftragsbüchern.

Jeweils sechs an Steuerbord und Backbord angeordnete Ladetanks aus Stahl sowie zwei beidseitig vorhandene Slop-Tanks für Schmutzwasser mit Rückständen aus der Tankreinigung und anderen ölhaltigen Flüssigkeiten befinden sich unter dem großen Hauptdeck. Die sechs Ladetanks fassen 124.879 Kubikmeter Öl oder Ölprodukte und die zwei Slop-Tanks kommen auf ein Fassungsvermögen von 4.592 Kubikmeter.

Die in der weltweiten Fahrt eingesetzte *Seascout* wird über einen 11.000 kW erzeugenden und mit nur 85 Umdrehungen in der Minute langsam laufenden MAN-B&W Motor vom Typ 6G60ME-C10-HPSCR angetrieben, welcher das Schiff bei einem Treibstoff-Tagesverbrauch von 46,5 Tonnen auf 14,5 Knoten Geschwindigkeit bringt.

Der moderne in Doppelhülle gebaute Tanker ist von Lloyds Register klassifiziert und im Schiffsregister der Internationalen Maritimen Organisation unter der Nummer 9997957 eingetragen. Die Aufnahme zeigt die unter der Flagge von Malta mit Heimathafen Valletta betriebene *Seascout* am 1. November 2025 auf der Elbe mit Kurs auf den Hamburger Hafen.

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

Anschriften

Werft

Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co. Ltd.,
Shanghai / China
E-Mail: office@chinaws.com
Web: www.chinaws.com

Reederei

Thenamaris Ship Management Inc.,
Athen / Griechenland
Mail: op@thenamaris.com
Web: www.thenamaris.com

SEI PREMIUM!

statt Durchschnitt

... unsere begehrtesten Prämien



24 x ModellWerft genießen

Stingray Speedboot
335mm RTR Carbon-Optik



24 x ModellWerft genießen

SNIG Rescue Rettungsboot
320mm RTR schwarz/rot



24 x ModellWerft genießen

Fairplay Schlepper Boot
1:72 rot/schwarz RTR



Buch Karton-
modellbau &
Segel-Schute Erna



OBI Gutschein 40,-€



BAUHAUS Gutschein 40,-€



amazon Gutschein 40,-€



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



Grundlagen moderner
Fernsteuerungen



Chronik des Schiffsmodell-
baus: 2019-2023 (DVD)



Wassermelder +
20,- € Gutschein



ModellWerft
Jahrgangs-CD 2025



ModellWerft Jahrgangs-
Stick 2025



2 DVDs
in einer
Box

Chronik des Schiffsmodell-
baus: 1977-2019 (DVD)



40,- € Gutschein
für den VTH-Shop

Dein Link zu den Prämien

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

Ein Traum in Weiß

Meine Cytra-Yacht »Pueblo«, Teil 2

Auf der Faszination Modellbau in Friedrichshafen war Christian Eder die Cytra Sealord aufgefallen – und hatte ihn nicht mehr losgelassen. Nach langer Suche fand er Rumpf- und Deckschale der *Seestern* von Rüdiger Schink als Basis für den Bau seiner eigenen Cytra-Yacht. In Teil 1 in der Ausgabe 09/2026 entstanden unter anderem Flybridge, Targabügel und Badeplattform. Antriebe, Wellen und Ruder wurden eingebaut. Nun geht es an Holzdeck, Lackierung und Innenausstattung – bis die stolze Yacht schließlich zu ihrer ersten Fahrt auf dem See aufbricht.



Als Nächstes – ein etwas umfangreicheres Vorhaben – stand die Anfertigung der Holzdecks auf der To-do-Liste. Geplant war ein Stabdeck mit Leibhölzern. Meine Wahl fiel auf die Fertigdecks, die Krick Modelltechnik im Angebot hat. Waren die Decksplatten früher nur in Ahorn und Mahagoni erhältlich, gibt es jetzt auch weitere Holzarten, wie etwa Birnenholz. Ich entschied mich für Platten mit 7-mm-Birne und schwarzer 0,5-mm-Kalfaterung. Birne kommt dem Farbton von Teak, wie es auf echten Yachten verlegt wird, sehr nahe. Die Platten haben eine Breite von knapp 10 cm und eine Länge von etwa einem Meter.

Geplant war, das Deck auf einer 0,4-mm-Flugzeugsperrholzplatte zusammenzubauen und es dann als komplette Einheit auf dem GFK-Deck des Modells zu verkleben. Dazu habe ich eine Papierschablone des Decks angefertigt. Das Papier deckte das komplette Deck ab. Für die Leibhölzer mussten außen herum etwa 8 mm abgezogen werden. Um Ausfransungen zu vermeidne, fertigte ich anhand der Papierschablone eine Frässchablone aus 8-mm-MDF an.

Das Deck entsteht

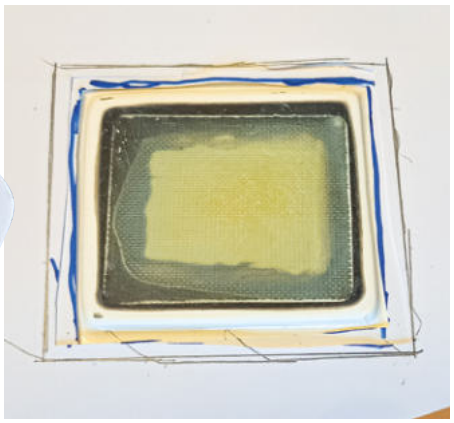
Zunächst habe ich die Stabdeckplatten mit Furnierklebestreifen zu einer Fläche zusammengesetzt, die die Frässchablone in der Größe überragte. Anschließend wurde die Stabdeckplatte zwischen der Frässchablone und einer MDF-Unterlage eingespannt und anschließend mit dem Kopierfräser in der Oberfräse ausgefräst. Die fein zulaufenden Stäbe an den Kanten des Decks wurden damit perfekt ausgeschnitten – ohne Ausfransungen oder Ausbrüche. Diese so entstandene Platte habe ich abschließend auf der 0,4-mm-Sperrholzplatte verklebt.

Nun konnte die Umbauung mit den Leibhölzern beginnen. Dazu trennte ich eine Leiste der Stabdeckplatten so ab, dass zu den 7-mm-Birne auch die 0,5-mm-Kalfaterung stehenblieb. Die Holzsägearbeiten führte ich wieder auf der Proxxon-Minikreissäge aus. So habe ich das Deck nach und nach mit den Leibhölzern komplettiert.

Das Leibholz, das den Rumpfkanten folgt, ist allerdings so stark gerundet, dass es im trockenen Zustand nicht ausreichend gebogen werden konnte. Um es formbar zu machen, habe ich es unter dem Deckel eines großen Wassertopfes für eine gute halbe Stunde bedampft. Dadurch wurde das Birnenholz so flexibel, dass ich es um die Kontur der 8-mm-Frässchablone biegen konnte. Mit Nadeln und Klammern fixiert, kühlte die Leiste ab und trocknete. Nach dieser Behandlung hatte die Holzleiste jegliche Spannung verloren und ließ sich problemlos an die Stabdeck-



Die Schablone für die Herstellung des Stabdecks mit Leibhölzern wird angefertigt



Die nachträglich angesetzten Leibhölzer müssen an jeder Seite abgezogen werden

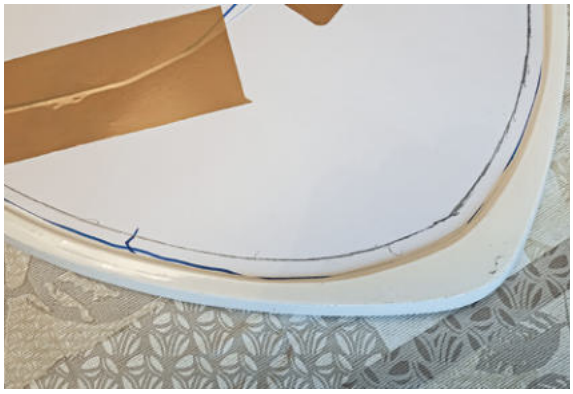
platte bzw. das 0,4-mm-Sperrholz verleimen. Nun musste die Sperrholzplatte an den Kanten des kompletten Holzdecks ausgeschnitten werden. Bei der ersten Anprobe zeigte sich, dass ich gut gerechnet und sauber gearbeitet hatte: Das Deck passte exakt auf das Modell. Noch vor dem Zusammenkleben von Rumpf und Deck wurde die fertige Stabdeckplatte mit Epoxidharz auf das Modell aufgeklebt. Zu diesem Zeitpunkt konnte das Holzdeck an den Außenkanten noch mit Federklemmen fixiert werden. In gleicher Weise entstanden auch das Deck für die Flybridge und die Sitzgruppe achtern.

Hochzeit & Lackierung

Nun erfolgte – wie man es im Schiffsbau bezeichnet – die „Hochzeit". Rumpf und Deck wurden miteinander verklebt. Dazu fügte ich beide Teile zusammen und spannte sie mit zwei Zurrgurten. Am Übergang von Rumpf und Deck hebelte ich die beiden Teile mit einem Schraubendreher alle paar Zentimeter vorsichtig so weit auseinander, dass ich den Ber-Fix-Kleber in die Trennstelle einspritzen konnte.

Nun war die Modellyacht so weit fertiggestellt, dass sie bereit für die Lackierung war.

Das Lackfinish ist für das Erscheinungsbild eines Yachtmodells essenziell. Hier stoßen meine Lackierfähigkeiten mit der Spraydose – insbesondere angesichts der Größe des Modells – an ihre Grenzen. Darum habe ich mich entschlossen, diese für das Aussehen des Modells so wichtige Arbeit in die Hände von Fachleuten zu geben und das Modell in einer Autolackiererei professionell mit 2K-Autolack lackieren zu lassen. Nach gut zwei Wochen konnte ich mein Modell wieder abholen. Jetzt erstrahlte das Schiff in der RAL-Farbe 9010, hochglänzend und mit perfektem Lackfinish.



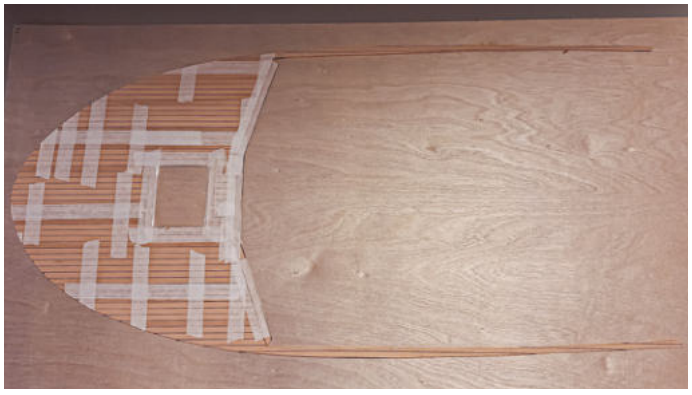
Auch an der Rumpfkante muss die Stärke für das Leibholz berücksichtigt werden



Anhand der Pappschablone mit den abgezogenen Leibholzstärken wird eine Frässchablone aus MDF hergestellt



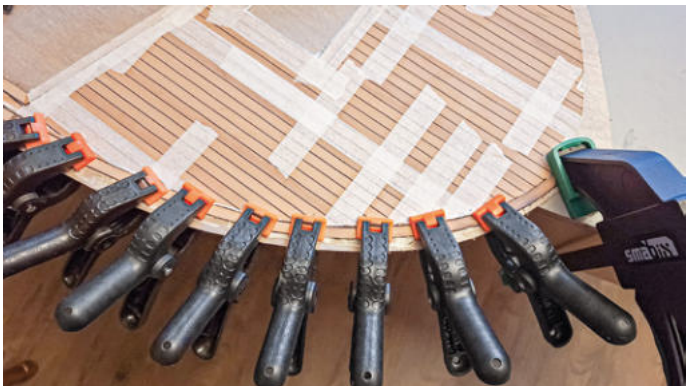
Mit der MDF-Schablone wird mit einem Kopierfräser in der Oberfräse das Stabdeck ausgeschnitten



Das ausgeschnittene Stabdeck wird auf einer 0,4 mm dicken Flugzeugsperrholzplatte verleimt



Die durch Bedampfen biegsam gemachten Leisten werden an die MDF-Schablone geschmiegt und mit Klemmen und Nadeln auf Position gehalten, bis das Holz trocken ist

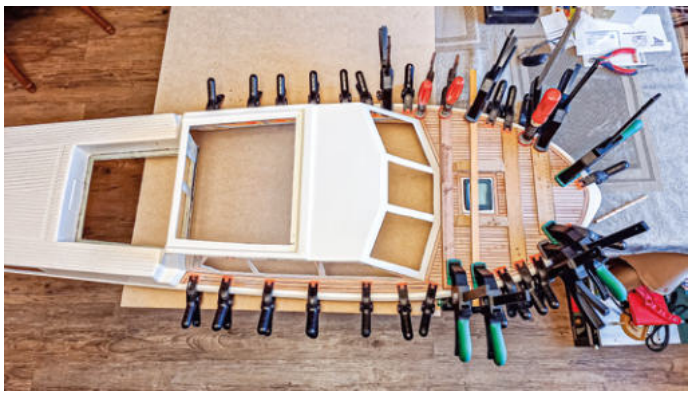


Anschließend kann die Leiste an das Stabdeck auf dem Flugzeugsperrholz verleimt werden

Weiter ging es mit dem Einsetzen der Fensterelemente. Das Material Polycarbonat ist einfach zu bearbeiten und eigentlich mein Wunschmaterial für diesen Einsatz. Allerdings gelingt es mir nicht, getönte Polycarbonat-Platten in einer Stärke unter 3 mm zu finden. Klare Scheiben möchte ich nicht verwenden – das Boot soll nicht den Eindruck eines Gewächshauses vermitteln. Aus Gewichtsgründen, schließlich sind die Fensterflächen dieses Modells relativ groß, kommt dieses Material also nicht infrage. Im Online-Shop von Modulor, einem Fachhändler für Architekturbedarf, fand ich eine 1-mm-Platte in Anthrazit getönt – allerdings aus Plexiglas. Das Material ist sehr spröde und neigt beim Bearbeiten zum Splittern. Dennoch habe ich mich aus Gewichtsgründen für das 1-mm-Material entschieden. Auf meiner Kreissäge, mit einem Felder-Vielzahn-Hartmetall-Feinschnittsägeblatt und sehr langsamem Vorschub, konnten die einzelnen Platten für die Fenster ohne größere Ausbrüche auf Maß gesägt werden. Auf die Frage an Google, wie man Plexiglas mit GFK am besten verbindet, antwortete die KI: „mit Montageklebstoff“. Dieser greife das Material nicht an und klebe auch ohne Anschleifen zuverlässig. So wurden die Fensterelemente eingesetzt und mit einem Montagekleber von My Green Home verklebt.

Entscheidende Details

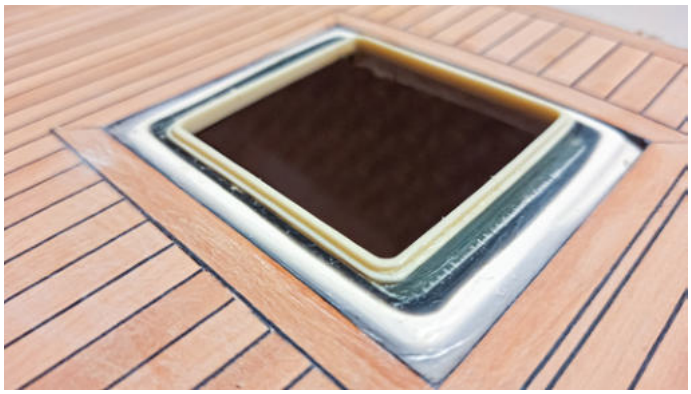
Nun konnte ich nach und nach die edlen Beschlagteile von Marinetic Yachtmodellbau, alias Timo Stracke, montieren. Bei Instrumenten, Ankergeschirr, Winde, Klüsen und Pollern handelt es sich nicht um silberfarben lackierte Kunststoffdruckteile, sondern um massiv in Messing gegossene und exzellent vernickelte Komponenten. Diese Teile sind jeden Cent wert. Positionslichter, Scheinwer-



Das mit den Leibhölzern komplettierte Deck wird mit Epoxidkleber auf dem Boot verklebt



Die Passgenauigkeit des fertigen Decks lässt keine Wünsche offen



Alle Decksabschlüsse passen perfekt an die Bootsteile



Die Kabinenfenster werden mit anthrazit-getöntem 1-mm-Plexiglas verglast





▲ Wie schon der Targabügel in Teil 1, wurde auch die feste Reling im Heckbereich von einer U-Schale zu einem Körper umgebaut. ▲ Die Reling steht auf 3-mm-Edelstahlstiften

fer und Radar wurden installiert und elektrisch angeschlossen. Die Spannung für diese Ausrüstungsgegenstände wird mit einer einstellbaren DC-DC-Konstantspannungsquelle aus dem Antriebsakku erzeugt. So wurde aus dem anfangs leeren Kasko immer mehr ein stolzes Schiffsmodell.

Was jetzt noch fehlte, waren die Polster für die Sitze und Liegen. Als Bezugsmaterial habe ich mich für Ziegen-Handschuhleder in der Stärke 0,6 mm und in der Farbe Weinrot entschieden. Es sieht edel aus und bringt etwas Farbe in das ansonsten weiß lackierte Modell. Auf Segelbooten sind eher Blautöne gefragt, auf Motoryachten hingegen Rottöne. Das Leder stammt von Lederiet.de aus Dänemark. Für die Polster wurden Auflagen aus 4-mm-Sperrholz zugeschnitten, die passgenau zu den Sitzbänken hergestellt wurden. Auf die 4-mm-Sperrholzplatten kam ein 8-mm-Polstervlies. Anschließend habe ich die Teile mit dem Ziegenleder überzogen. Der Tisch auf dem Hauptdeck, hinter der Kabine, entstand aus Mahagoni-Wurzelholzfurnier, verleimt auf einer 1-mm-Carbonplatte. Die Tischplatte wurde hochglänzend klarlackiert. Zur Dekoration kam ein Kaffeeservice aus der Thüringer Glasmanufaktur, vertrieben von Miniaturenworld, auf den Tisch – ebenso drei handgefertigte Sektflöten aus Glas.

Die Reling

Auch nach intensiver Suche im Internet ließen sich keine Stützen mit einer Höhe von mehr als 50 mm finden. Dies ergäbe bei einem Maßstab von 1:10 eine reale Höhe von 50 cm. Natürlich gibt es kleine Boote, bei denen die Reling nicht höher ist. Bei einem Schiff dieser Größenordnung wäre eine Reling in dieser Höhe jedoch völlig unpassend und würde eher einem Stolperdraht gleichen. Für Eigenbau-Stützen wären folgende Arbeiten nötig: 4-mm-Messing unten abdrehen, oben eine Kugel formen und Löcher für die Relingsdurchzüge bohren – 2,2 mm für den oberen



Ruderanlage mit Hitec-Servo



Die Steuerkonsole mit Rundinstrumenten, Radar-Monitor, Doppelgashebel und Steuerrad von Marinetic Yachtmodellbau ist fertiggestellt



Sat-Empfang, funktionierendes Radar und Suchscheinwerfer sind montiert



Zum Beziehen mit Leder kommt ein Tacker mit 4-mm-Nadellänge, extra für Bezugstätigkeiten, zum Einsatz



Die Sitzauflagen sind an die entsprechenden Stellen geklebt und die Damen nehmen schon einmal Platz



Die Stufen für den Niedergang der Flybridge werden mit Hilfe einer Bohrschablone identisch gebohrt. Der Niedergang wird mit zwei 3-mm-Edelstahlwellen zusammengesetzt



Der Tisch aus Mahagoni-Wurzelholzfurnier, verklebt auf einer 1-mm-Carbonplatte, fertig lackiert. Der Sitzbereich ist mit einem Kaffeeservice von der Thüringer Glasmanufaktur geschmückt



Die Beschlagteile von Marinetic Yachtmodellbau werden montiert. Bruce-Anker, Lewmar-Winde, Poller und Klüsen, alles aus vernickeltem Messing

und 1,2 mm für den mittleren. Dafür fehlt mir jedoch die passende feinmechanische Ausrüstung. Timo Stracke erklärte sich bereit, mir die gewünschten Relingstützen in einer nutzbaren Höhe von 75 mm entsprechend abzudrehen und zu bohren. Angefertigt wurden sie aus 4-mm-Messing und anschließend vernickelt.

Die Besatzung

Nach der Montage der Reling stand eine komplette Modellyacht vor mir. Nur noch eines fehlte: die Personen an Bord. Mehrere Damen und Herren, überwiegend von OBEST als Actionfiguren im Maßstab 1:12, bevölkern nun die Decks des Modells. Als letzte Aktion vor der ersten Fahrt stand noch der Einbau der RC-Technik an. Ein Servo vom Typ Hitec HS-5645 MG steuert die Ruder. Als Fahrtenregler ka-

Anzeige





Das 3D-gedruckte Beiboot ist mit allerlei Details und mit Ösen für die Aufhängung versehen

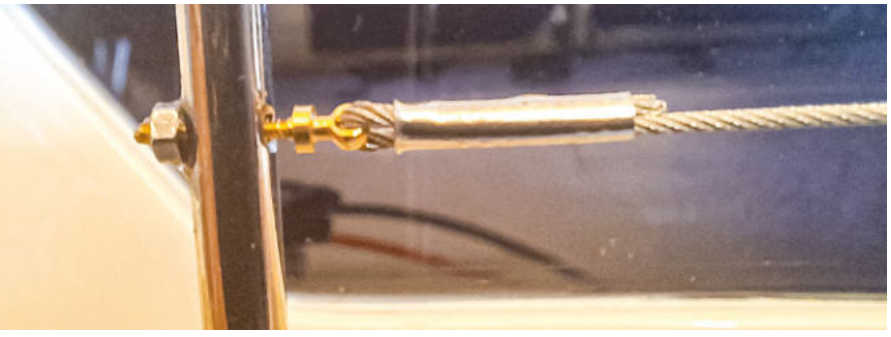
men zwei Quicrun WP10 BL120 G2 unter Deck. Zusätzlich fanden die schon genannte Konstantspannungsquelle sowie einen RC-Relaisbaustein für Beleuchtung und Radar ihren Weg an Bord.

Als Innenballast kommen zwei Edelstahlwellen zum Einsatz. Im hinteren Bereich eine 25-mm-Welle, 250 mm lang, Gewicht 1 kg, und im mittleren Bereich eine Welle mit 40 mm Durchmesser und gleicher Länge mit einem Gewicht von 2,5 kg. Beide Ballastgewichte sind herausnehmbar und werden erst im Wasser eingelegt. Mit einem Gesamtballast von 3,5 kg hat das Modell genügend aufrichtendes Moment.

Abschließend noch ein paar Worte zur Namensgebung der RC-Modellyacht. Irgendwann hatte ich in einer Yachtzeitschrift einen Artikel über die Wahl des richtigen Schiffsnamens gelesen. Die wichtigsten Empfehlungen: Der Name sollte gefällig sein und zum Schiff passen – außerdem kurz, gut



Für den oberen Relingsdurchzug wurde ein Edelstahlrundstab mit 2 mm Durchmesser benutzt. Für den mittleren wird noch ein Edelstahlseil mit 0,8 mm Durchmesser eingezogen



Gespannt wird das Seil mit M1-Augschrauben von Krick



Ohne Besatzung kein Leben an Bord

lesbar und für jeden leicht auszusprechen und zu betonen, ob Jung oder Alt. Dies lässt sich eins zu eins auf Modellboote übertragen. So taufte ich mein Modell auf den Namen *Pueblo*. Die Motivation für diesen Namen kommt nicht von der gleichnamigen Marke eines Tabakherstellers, sondern von der spanischen Herkunft des Wortes, das so viel bedeutet wie „Dorf" oder „Volk".

Bei der ersten Fahrt über den See stellten sich keine negativen Überraschungen ein. Die erreichte Geschwindigkeit ist für mich vollkommen ausreichend. Da beide Motoren getrennt geregelt werden, zeigt das Modell eine hervorragende Manövrierbarkeit. Mithilfe des eingebauten Bugstrahlruders ist sogar seitliches Traversieren möglich.





Hier findet sich ein Fahrvideo der Pueblo bei YouTube



JÖRG GEBHARDT

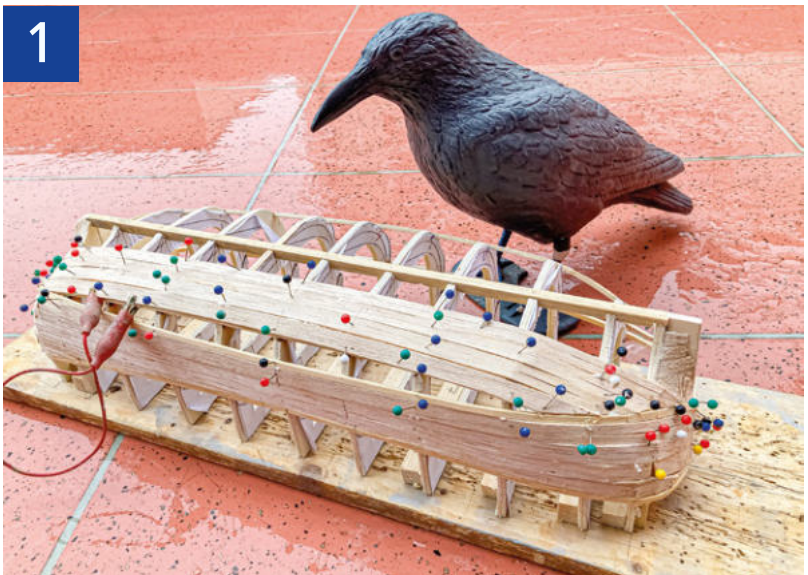
Das Ende einer Ära

Die Segelschaluppe AY 18 »Freundschaft«

Im frühen 19. Jahrhundert setzten die Ostfriesen zunächst offene Boote zum Fischfang und Transport ein. Nach dem Einbau eines Decks waren die Fahrzeuge kentersicherer, die Ladung blieb trocken und die Besatzung fand Schutz unter Deck. Vorbild waren niederländische Plattbodenschiffe mit runden Abschlüssen vorn und hinten.

Diese brauchten Seitenschwerter, um die Abdrift zu vermindern. Niederländische Fischer brachten von Zeeland ihre Schaluppen ins Fürstentum Ostfriesland, um den napoleonischen Einschränkungen zu entgehen. Dieser Schiffstyp wurde fortan weitergebaut. Es handelte sich um kleine Schiffe von maximal 8 Meter Länge, da die Inseln (Norderney, Baltrum, Langeoog u.a.) sowie die Siedlungen auf dem Festland noch nicht über Häfen verfügten. Die Boote mussten weit auf den Strand gezogen werden. Erst nach 1890 entstanden mit dem Bau von Hafenanlagen größere Schaluppen.

Die ostfriesischen Fischer fingen Schellfisch und Kabeljau mit Langleinen. Jede Langleine ging in vier Leinen über, an denen jeweils 80 Haken befestigt waren. Als Köder wurden Sandwürmer verwendet. Die Langleinen, Haken und





Köder waren beim Transport auf rechteckigen Brettern aufgewickelt. Diese Einheit nannte man Want. Die Vorbereitung und Bestückung der Haken wurde zumeist von Frauen ausgeführt.



An Bord der Schaluppen waren drei bis vier Mann, Partsmänner genannt. Diese brachten bei einer Wassertiefe von 8 bis 10 Metern ihre Langleinen aus. Gefangen wurde im Frühjahr und Herbst, denn die Fische mieden warmes Wasser.

Motoren ersetzen den Wind

Der Schellfischfang brach um 1890 zusammen, da die Fischschwärme ausblieben. Als Folge mussten die Fischer teure Grundschleppnetze für den Fang von Plattfischen erwerben, stellten sich ganz auf den Transport von Waren und Personen um oder heuerten auf Seeschiffen an. Die Kühlung des Fangs blieb ein großes Problem, besonders auf den vorgelagerten Inseln. Die Fischer auf dem Festland hatten mit dem Anschluss an das Eisenbahnnetz Absatzmöglichkeiten, wohingegen die Inselfischer nur für den Eigenbedarf tätig waren. Der Staat unterstützte noch vor dem Ersten Weltkrieg die heimischen Fischer mit Darlehen bei der Anschaffung von Schleppnetzen, Eiskisten oder motorbetriebenen Winden. Es floss nämlich viel Geld ab, da große Mengen von Fisch aus Norwegen und England importiert werden mussten.

Nach dem Ersten Weltkrieg verschwand mit der Entwicklung kleiner Bootsmotoren (Glühkopfmotor) das segelbetriebene Fischerboot. Zahlreiche Fischer fanden in den Sommermonaten die Möglichkeit, Badegäste zu den Inseln oder Seehundbänken zu fahren.

Zur ostfriesischen Schaluppe haben um 1930 Hans Symanski, um 1960 Werner Jäger und nach 1990 Siegfried Borgschulze geforscht. Die Recherchen setzten ein, als keine Schaluppen mehr gebaut wurden und auch in Ostfriesland motorisierte Fischkutter Verwendung fanden. Die Pläne meines Modells sind dem Buch „Schaluppen aus Ostfriesland, ein vergessener Schiffstyp und sein Verbleib“ entnommen. Das Buch stammt von S. Borgschulze und erschien 2014 in Aurich. Das von mir gebaute Modell stammt aus der Endzeit der besegelten Schaluppen. Es hatte im Original eine Länge von 15,6 Metern, führte den Namen *Freundschaft* sowie die Kennung AY 18 und war in Norddeich registriert.





Baubericht

Im ersten Bild entsteht gerade der Rumpf. Es wird wieder über Kopf gebaut. Die Mallenkonstruktion wurde gestrakt und die ersten Planken wurden aufgebracht. Den Abschluss bilden gewässerte und vorgebogene Hartholzleisten. Auch beim Übergang von Schiffsseite zum Schiffsboden wurde eine Hartholzleiste eingefügt, um ein Dünnschleifen zu vermeiden. Hier wurde auch ein Richtungswechsel der Planken vorgenommen. Sie sollen ohne




6


7


8


9

Zwang verlegt werden. Mein Adlatus Hansi begutachtet kritisch die Bauausführung.

In Bild 2 ist die Rumpfbeplankung ausgeführt. Das Unterwasserteil wurde mit Epoxidharz und Glasseide laminiert. Markierungen helfen, die Seide deckend aufzulegen. Der Überwasserteil erhielt eine zweite Beplankung aus schmalen Abachiholzleisten. Es ist ein typisch niederländischer Rumpf eines Plattbodenschiffes. Schaluppen waren im Wattenmeer unterwegs und konnten bei Ebbe trockenfallen.

In Bild 3 habe ich mit dem Innenausbau begonnen. Der Segelverstellservo wurde an seinen Träger geklebt. Hierbei raue ich die entsprechende Servofläche auf und verwende Sekundenkleber. Diesen träufele ich auf das Brettchen, nicht auf den Servo. Dieser besteht nämlich aus mehreren Teilen und Sekundenkleber im Servo ist von Übel. Die Schaluppe wird drei Funktionen erhalten: Ruder, Segelverstellung und Anheben der Seitenschwerter.

In Bild 4 wurde das „falsche Deck" geschlossen. Zahlreiche 3 mm starke Sperrholzplättchen wurden zwischen den gebogenen Decksbalken eingeleimt. Im Heckbereich befindet sich die Plicht, der vertiefte Steuerstand des Rudergängers. Die große Öffnung davor wird mit dem Deckshaus abgedeckt, dann folgt die Luke. Vor dem Großmast ist eine weitere kleinere Luke. Die Bordwand im Bugbereich wurde nachgearbeitet, hier stimmte die Rundung nicht.

In Bild 5 werden die Seitenschwerter hergestellt. Die äußeren Partien bestehen aus Hartholz und die Schwerter sind mit Furnierholz überzogen. Im unteren Bereich ist Walzblei eingearbeitet. So wird verhindert, dass die Schwerter aufschwimmen.

In Bild 6 ist die Schaluppe mit Farbe versehen. Die Seitenschwerter sind angebracht und werden durch Seile angehoben. Über dem Dollbord befinden sich Zepter, in denen die Riemen gelagert werden. Eine Besonderheit der Anderthalbmastschaluppe war die Befestigung des Besanmastes. Dieser stand auf einem Querbalken, um die Ruderpinne nicht zu behindern. Mit T-förmigen Eisenplatten, Winkeleisen und Stangen war der Mast abgestützt. Ich habe die Konstruktion wie im Original ausgeführt und sie ist tatsächlich recht stabil.


10



Bild 7 zeigt uns die fünf Segel der Schaluppe. Zwei Segel habe ich mit Textilfarbe getönt, damit sie wie gelohte Segel wirken. Auf dem Großsegel ist die Kennung AY 18 angebracht. Dafür habe ich Kupferschablonen eingesetzt, die einst meine Großmutter zum Kennzeichnen von Wäschestücken verwendete.

In Bild 8 ist das Dach des Deckshauses abgenommen und wir können in das Innere der Schaluppe schauen. An der Wand ist ein briefmarkengroßer Lageregler angebracht. Dieser wird von Norbert Brüggen für U-Bootmodelle angeboten und ist mit einem Servo verbunden. Er hebt und senkt die Seitenschwerter entsprechend der Krängung des Schiffes. Dieses Bauteil verwende ich auch bei anderen Modellen mit Seitenschwertern. An Deck kann man auch



11

das Grundschleppnetz erblicken. Da die Engländer die Schellfische weggefangen hatten – das wurde behauptet – mussten die Ostfriesen fortan Plattfische fangen.

In Bild 9 liegt die Schaluppe segelfertig im Gartenteich. Neben ihr hat ein Ewer festgemacht. Es handelt sich hierbei um die aus dem Münchner Museum bekannte *Maria*, Kennung HF 31. Auch sie fischte mit der Baumkurre.

Fahrbericht & Beurteilung

Durch die Bugform ist die Schaluppe kein schneller Segler. Während andere Modelle durchs Wasser gleiten, „schaufelt" sie sich voran (Bild 10). Das eine oder andere Fahrbild zeigt aber, dass sie bei genügend Wind flott unterwegs ist (Bild 11). Die Ruderwirkung ist gut, die Segelanlenkung arbeitet zuverlässig, die selbsttätige Bewegung der Seitenschwerter verblüfft immer wieder. Diese Segelschaluppen waren Fahrzeuge von armen und sehr hart arbeitenden Fischern, vor denen wir großen Respekt haben sollten.

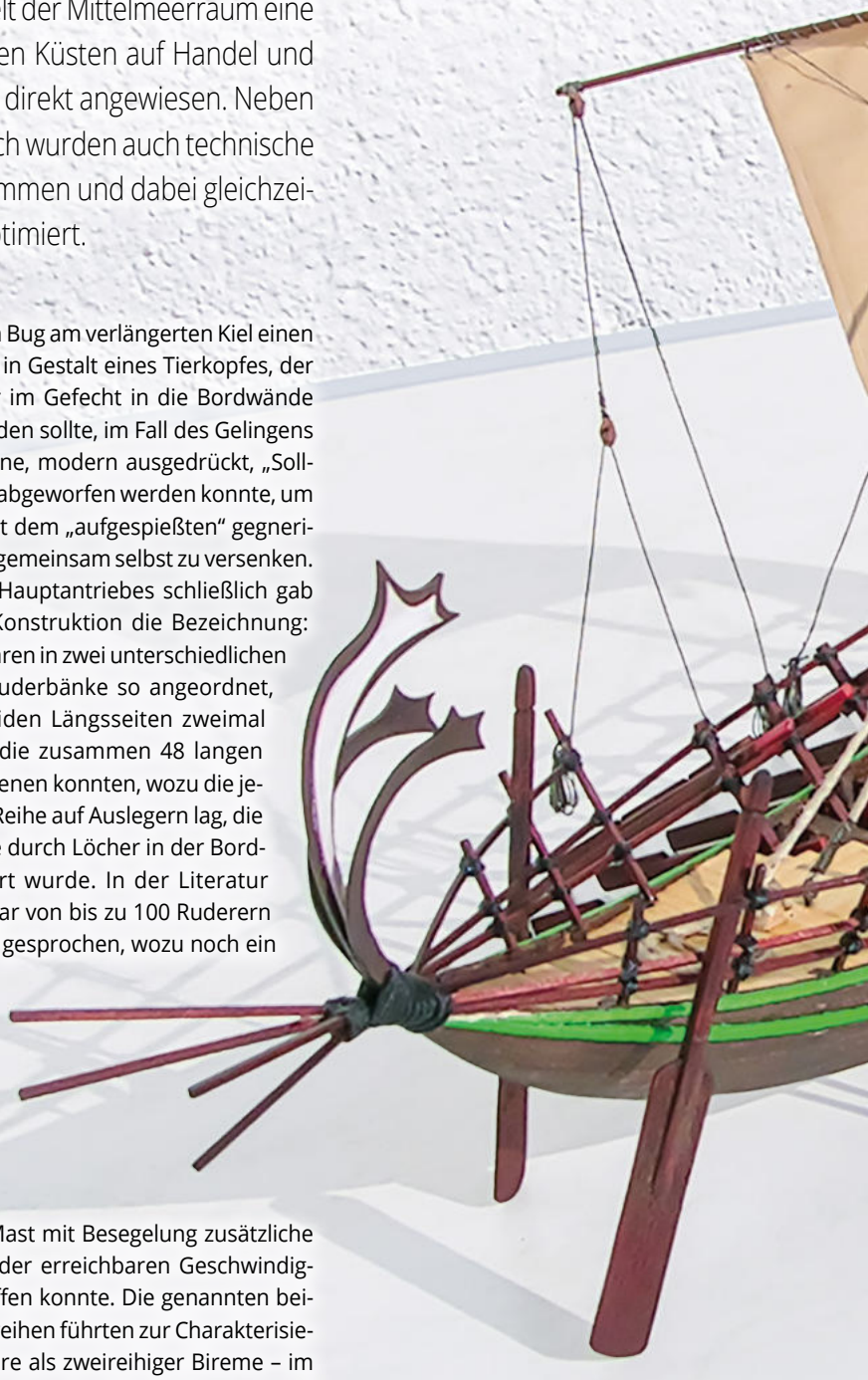
Anzeige



REVOLUTION auf

Eine griechische Diere um 500 v. u. Z.

In der Entwicklung der europäischen Schifffahrt spielt der Mittelmeerraum eine bedeutende Rolle, waren doch die Völker an seinen Küsten auf Handel und Kommunikation miteinander aus Existenzgründen direkt angewiesen. Neben dem stattfindenden intensiven kulturellen Austausch wurden auch technische Entwicklungen relativ schnell voneinander übernommen und dabei gleichzeitig im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten optimiert.



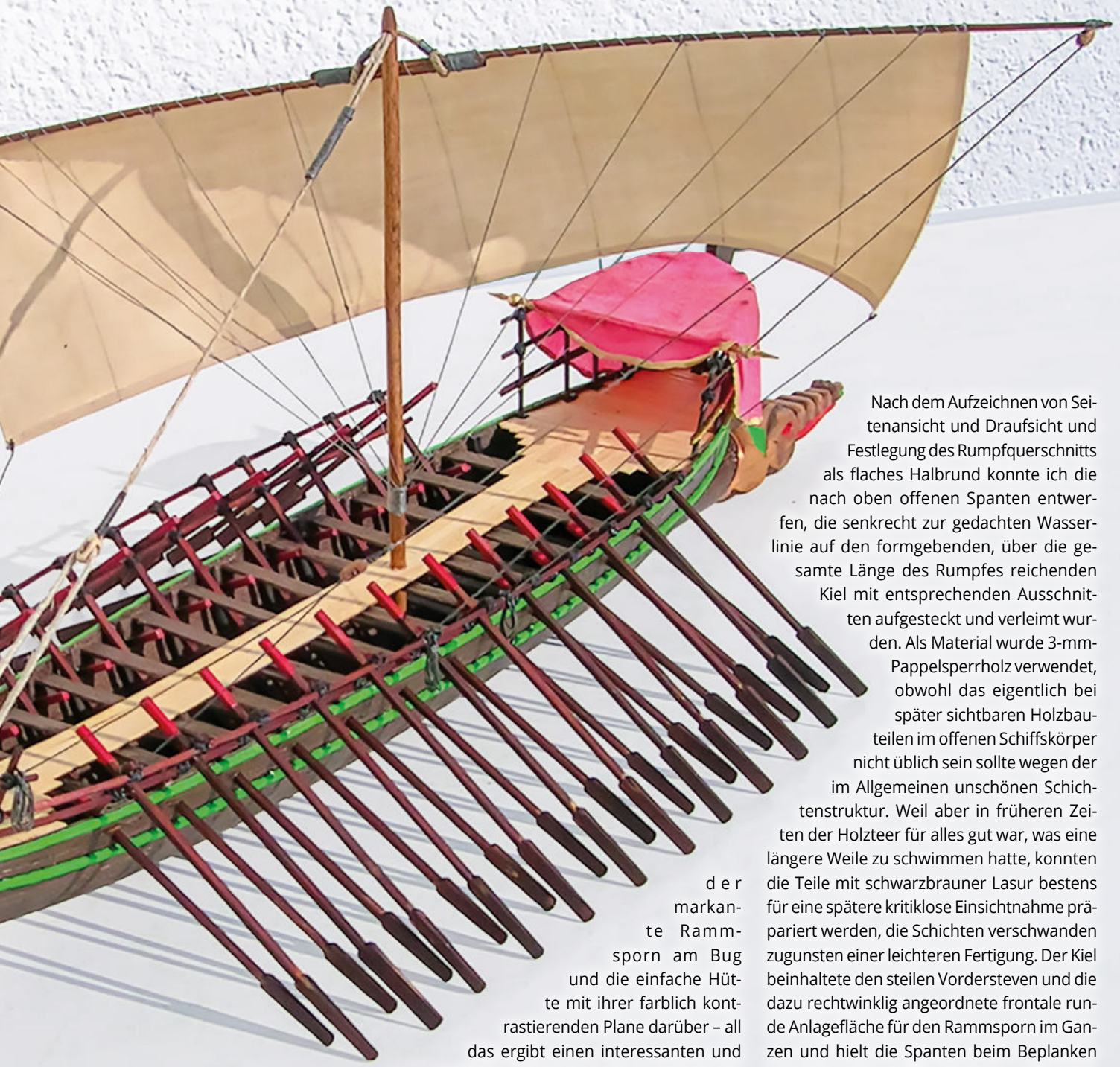
Ein Ergebnis dieses grenzüberschreitenden Austauschs von Neuerungen war im Schiffbau die Erfindung und Perfektionierung des beplankten, am Kiel befestigten Spantgerippes für den Schiffsrumpf. Damit wurde die Entwicklung vom Einbaum, einem ausgehöhlten Baumstamm, über das einfache Plankenboot mit am Einbaum seitlich befestigten Seitenwänden und das altägyptische gedübelte Balkenboot zu einem technischen Stand gebracht, der grundsätzlich noch heute die allgemeine Basis des Schiffsbaus darstellt.

Wahrscheinlich waren es die Korinther, die um 500 v.u.Z. erstmalig solche schnittigen, in der Form den Fischen nachempfundenen leichten Wasserfahrzeuge bauten. Bezüglich Geschwindigkeit und Seetüchtigkeit waren sie allen anderen Konstruktionen überlegen. Ihr Gebrauchswert zeigte sich auf mehreren Ebenen: Sie konnten, wie damals üblich, am Abend nach der Seefahrt mit ständiger Küstensicht bequem über Heck an Land gezogen werden – eine wichtige Eigenschaft in einer Zeit ohne nennenswerte Navigationshilfen. Die hohe Steifigkeit des Schiffskörpers erlaubte eine hohe Nutzlast. Dank ihrer Länge boten sie Platz für besonders viele Ruderer und erreichten so beachtliche Geschwindigkeit – ergänzt durch die Besegelung, die den Wind als zusätzlichen Antrieb nutzte.

Charakteristische Merkmale

Wie zu späteren Zeiten ausgeprägt, stand die konsequente Trennung von Kriegs- zu Handelsschiff gerade in der Entwicklung, der neue Schiffstyp hatte zunächst noch beiden Belangen gerecht zu werden (Bild 1). Deshalb besaß er unter dem Bug am verlängerten Kiel einen Rammsporn in Gestalt eines Tierkopfes, der dem Gegner im Gefecht in die Bordwände gebohrt werden sollte, im Fall des Gelingens aber über eine, modern ausgedrückt, „Sollbruchstelle“ abgeworfen werden konnte, um sich nicht mit dem „aufgespießten“ gegnerischen Schiff gemeinsam selbst zu versenken. Die Art des Hauptantriebes schließlich gab der neuen Konstruktion die Bezeichnung: Im Rumpf waren in zwei unterschiedlichen Höhen 24 Ruderbänke so angeordnet, dass auf beiden Längsseiten zweimal 12 Ruderer die zusammen 48 langen Riemen bedienen konnten, wozu die jeweils obere Reihe auf Auslegern lag, die untere Reihe durch Löcher in der Bordwand geführt wurde. In der Literatur hat man sogar von bis zu 100 Ruderern als „Antrieb“ gesprochen, wozu noch ein steckbarer Mast mit Besegelung zusätzliche Vorteile bei der erreichbaren Geschwindigkeit verschaffen konnte. Die genannten beiden Riemenreihen führten zur Charakterisierung der Diere als zweireihiger Bireme – im Gegensatz zu den einreihigen Moneren und späteren, aus der Bireme sich entwickelnden dreireihigen Triremen. Bildliche Überlieferungen von Dieren stammen fast ausschließlich von den sogenannten „rotfigurigen“ griechischen Bildvasen, die recht genaue Darstellungen dieses Schiffstyps enthalten und deshalb gut als Anhaltspunkt für eine Rekonstruktion zu gebrauchen sind (Bild 2).

dem Mittelmeer



Vom Vorbild zum Modell

Hier kommt jetzt mein Anliegen zum Tragen, ein Modell einer solchen griechischen zweireihigen Diere, also Bireme, im von mir bevorzugten Maßstab 1:50 zu bauen. Der elegante Schiffsrumpf mit seinen geschwungenen Planken, die sich aufschwingenden Heckzier, der markante Rammsporn am Bug und die einfache Hütte mit ihrer farblich kontrastierenden Plane darüber – all das ergibt einen interessanten und zugleich archaischen Gesamteindruck, der Modellbauer anspricht, die sich für historische Schiffe begeistern. Als technische Größe sollte eine Länge ohne Heck- und Rammsporn von 21 m und eine Breite von etwa 4,5 m gelten. Eine gute Hilfestellung gab eine Bauskizze in einer über 30 Jahre alten Zeitschrift, die sich mit der ähnlichen Problematik befasste (Bild 3).

Nach dem Aufzeichnen von Seitenansicht und Draufsicht und Festlegung des Rumpfquerschnitts als flaches Halbrund konnte ich die nach oben offenen Spanten entwerfen, die senkrecht zur gedachten Wasserlinie auf den formgebenden, über die gesamte Länge des Rumpfes reichenden Kiel mit entsprechenden Ausschnitten aufgesteckt und verleimt wurden. Als Material wurde 3-mm-Pappelsperrholz verwendet, obwohl das eigentlich bei später sichtbaren Holzbauteilen im offenen Schiffskörper nicht üblich sein sollte wegen der im Allgemeinen unschönen Schichtenstruktur. Weil aber in früheren Zeiten der Holzteer für alles gut war, was eine längere Weile zu schwimmen hatte, konnten die Teile mit schwarzbrauner Lasur bestens für eine spätere kritiklose Einsichtnahme präpariert werden, die Schichten verschwanden zugunsten einer leichteren Fertigung. Der Kiel beinhaltete den steilen Vordersteven und die dazu rechtwinklig angeordnete frontale runde Anlagefläche für den Rammsporn im Ganzen und hielt die Spanten beim Beplanken ausreichend in stabiler Stellung, sodass keine Helling notwendig wurde. Als Beplankung habe ich weiches 1,5-mm-Balsa gewählt, weil im Heckbereich, aber besonders am Bug mit dem Übergang vom Vorsteven zur kreisförmigen Anlagefläche des Rammsporns, eine knifflige Übergangszone zu erwarten war (Bild 5). Die Entscheidung war richtig; mit 2 mm breiten Streifen, zum Teil nass gebogen, habe

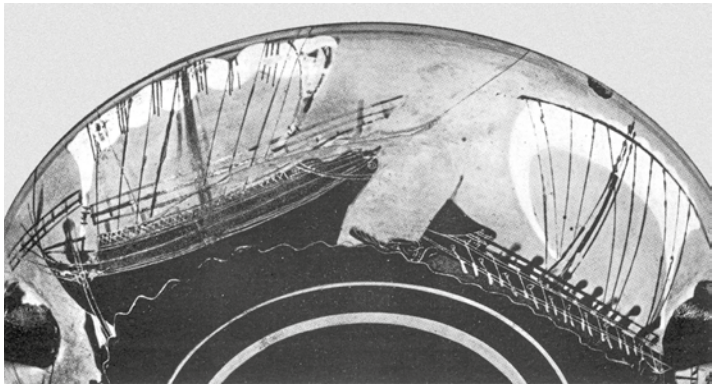


Bild 1: Griechischer Handelssegler und Diere, Vasenbild

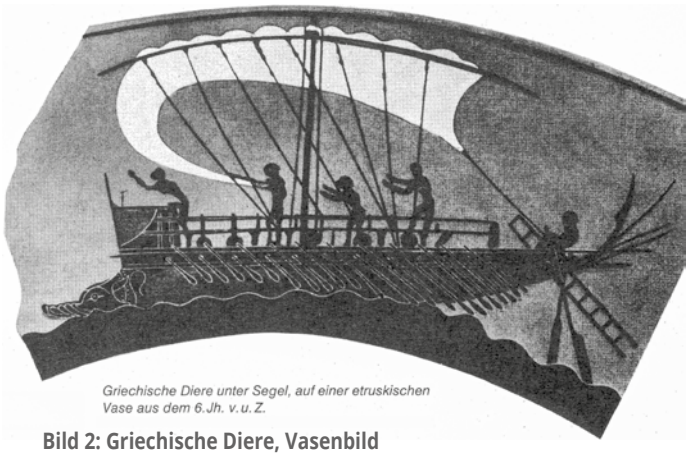


Bild 2: Griechische Diere, Vasenbild

ich die räumlichen Flächen recht passabel in den Griff bekommen. Bei einem solchen kleinen Modell lohnt eine zweischichtige Außenhaut nicht, aber dann sollte das Plankenmaterial auch weich und biegsam sein, wie eben das feuchte Balsa, bei dem man nur darauf achten muss, dass es nicht plötzlich innerhalb einer geplanten Rundung zum Abknicken kommt. Diese Planke muss dann unbedingt durch eine neue ersetzt werden. Dass auf eine symmetrische Lage der Balsastreifen, insbesondere unter dem Heck an der Nahtstelle auf dem Kiel, aber auch an den Übergängen unter dem Bug, zu achten ist, sollte selbstverständlich sein, ist mit dem weichen Balsamaterial aber auch gut zu verwirklichen.

Schutz und Stabilität

Nach Abschluss des Beplankens war ein Verschleifen und Säubern des sehr empfindlichen Rumpfs innen und außen angesagt sowie das sofortige tief schwarzbraune Einfärben der gesamten Rumpfschale, die nach dem Durchtrocknen dann gleich im Anschluss daran mit farblosem Zaponlack in mehreren Schichten behandelt und somit gleichsam gehärtet wurde. Das weiche Balsaholz wäre sonst zu empfindlich beim weiteren Ausbau des Modells. Um diesem Tatbestand zusätzlich gerecht zu werden, habe ich als nächstes gleich die Berghölzer an der Rumpfaußenhaut und die Stoßleisten als Stabilisierung der Rumpfschalenkante aus 1,5×2-mm-Streifen aus Linde angebracht (Bild 6). Die habe ich vorher im Rumpfbereich grün gefärbt, aber die wie ein Stabbündel am Heck überstehenden Enden wurden wieder teerfarbig behandelt. Mit diesem Bündel hatte ich etwas Schwierigkeiten, da dieses, gemeinsam mit der im Kiel eingelassenen und der Rumpfform zügig folgenden dreifachen Heckzier aus 2 mm dickem stabileren Sperrholz, nur schwer ordentlich und einigermaßen symmetrisch zusammenzuführen war. Die Lösung: Leisten und Achtersteven erhielten Einkerbungen und Ausnehmungen – ähnlich einem gefügten Fachwerk – und wurden so zu einem „Büschel“ geformt, das den Originalabbildungen entspricht (Bild 7). Weil aber durch diese Maßnahme die Stabilität dieses Büschels aus dünnen weichen Holzleisten verlorengegangen war, habe ich aus der Not eine Tugend

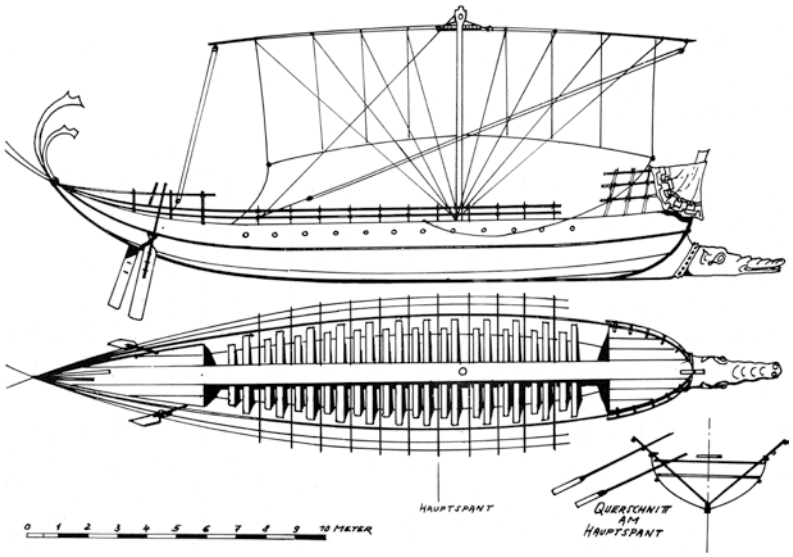


Bild 3: Bauskizze einer zweireihigen Diere, also Bireme

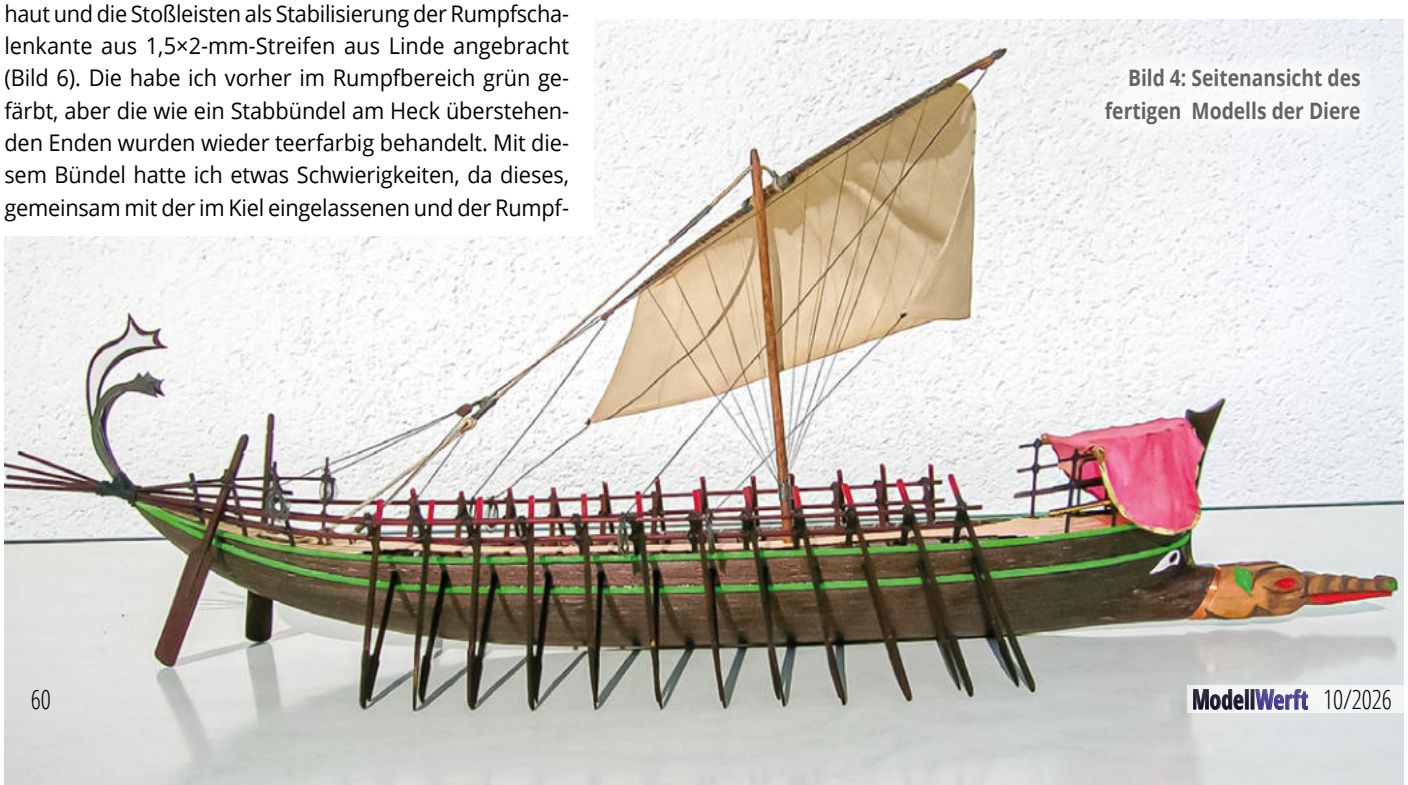


Bild 4: Seitenansicht des fertigen Modells der Diere

gemacht und den für später vorgesehenen Tauwickel gleich angebracht. Das Ziel war, dass diese Tauschlingen, mit Sekundenkleber stabilisiert, die verlorene Haltbarkeit der Konstruktion im Heckbereich wieder herstellen könnten, was dann auch gelungen ist (Bild 8).

Ruderbänke und Deck

Meine nächsten Bemühungen galten den Ruderbänken. Aus teerbraunen Furnierstreifen von etwa 0,8 mm Dicke und 7 mm Breite zugeschnitten, habe ich sie in zwei Ebenen und jeweils gleichen Abständen in die Rumpfschale eingepasst sowie ohne Spannung zwischen den beiden Bordwänden, die damit gleichzeitig zusätzliche Stabilität erhielten (Bild 9), sauber verleimt.

Jetzt war das Deck dran. Mit der mittschiffs zwischen Vor- und Achterdeck verlaufenden Sturm- oder Laufbrücke und den beiden kurzen Plattformen in Bug- und Heckbereich gab es kaum Schwierigkeiten. Mittels eines Stücks Pappe, auf die Oberkante der Rumpfschale aufgelegt, mit Bleistift die Kontur umrissen und die Bordwandstärke davon abgezogen, war die Deckskontur schnell festgelegt und konnte mit der gewonnenen Schablone aus 1-mm-Sperrholz ausgeschnitten werden. Dieses Deck im Ganzen habe ich dann, mit einem Abstand von 1,5 mm nach innen vom oberen Rumpfrand entfernt, eingepasst, festgeklebt und mit hellen 0,5×50-mm-Furnierstreifen als Decksplanken, 4 mm breit und jeweils auf der halben Länge versetzt, beplankt (Bild 10).

Die Lage der Planken verläuft auf der Laufbrücke in Längsrichtung, auf den Plattformen vorn und hinten quer dazu. Ihre Fugen mittels Schwärzung der Plankenseitenflächen o.ä. zu imitieren, habe ich aus Gründen schlechter Erfahrungen in Verbindung mit dem abschließenden Imprägnierlackaufbau unterlassen, sondern dafür die Kanten der Furnierstreifen am Ende und an beiden Längsseiten leicht mit Schleifpapier gerundet, wodurch ein guter Gesamteindruck der Deckslage mit ihrem Fugenbild entsteht (Bilder 11 und 12).

Die charakteristischen Ausleger

War der Rumpf mit seiner schnittigen Form, dem Bündel von Heckzier und Balken achtern und dem die Ruderbänke überspannenden Deck schon recht imposant, so fehlte dem Modell doch etwas ganz Typisches: Neben dem Rammsporn waren das Ausleger, die Hütte am Bug und das hohe Geländer im Heck. Die Konstruktion der Ausleger stellte sich als nicht so aufwendig dar, wie zunächst angenommen, denn die Auslegerbalken, im Modell aus 2×2-mm-Leisten aus Linde, stützen sich zwischen den Ruderbänkenpaaren hindurch auf der Mitte des Kiels ab, liegen auf dem Rand des Schiffskörpers auf und ragen über diesen ca. 20 mm hinaus. Ist der Rumpfverband verzugsfrei und symmetrisch aufgebaut und werden die Enden der Ausleger durch zwei 1×1-mm-Leisten im 10-mm-Abstand zueinander in Schiffslängsrichtung verbunden, dann entsteht wie von selbst der komplette gitterartige Auslegeraufbau (Bild 13).

Wie nur im Modell möglich, werden die Ausleger-Längsleisten natürlich verklebt, aber im Nachhinein an jeder Kreuzungsstelle von Längsleisten und Auslegerbalken mit einer Imitation einer Vertäuung versehen, d.h. mit einem kreuzweisen Wickel von schwarzem Zwirn. Die so entstandene Gitterkonstruktion der Ausleger erstreckt sich längs der Bordwände bis zum Tauwickel des Balkenbüschels hinein und ist dort mit ihrer beizubehaltenden Überlänge eigentlich mit „einzuwickeln“, doch ein geschicktes Kaschieren an dieser Stelle lässt den unerfahrenen Beobachter davon nichts merken, wenn ganz einfach ein Stück von der Längsbalkenleiste zusätzlich von hinten in den Tauwickel geschickt eingeschoben und verklebt wird (Bild 14).

Das heckseitige Geländer liegt mit seinen Stützen, die in Bohrungen des Decks stecken, an den Längsbalken der Ausleger an, bekommt aber über diesen einen weiteren Längszug darüber, ragt also über die Auslegerkonstruktion hinaus und bekommt ebenfalls wieder an den Kreuzungspunkten der Hölzer Vertäuungen aus Zwirn.



Bild 5: Bugpartie mit Rammsporn unter dem Vorsteven

Bild 6: Ansicht von vorn steuerbords; Stoßleisten und Berghölzer am Rumpf



Bild 7: Heck des Modells mit Rudern und Leistenbüschel



Bild 8: Tauwickel am Heck

Sonnenschutz für den Schiffsführer

Der Aufbau der Hütte, die ja eigentlich gar keine ist, entspricht etwa dem des Geländers am Heck, denn auch hier stecken Stützen aus 1,5×1,5-mm-Leisten im Deck und werden durch Querleisten parallel zum Deck in 10-mm-Abständen verbunden, auch wieder mit Tauwickeln an den Kreuzungspunkten. Dabei ist zu beachten: Die Stützen neigen sich leicht nach vorn – Richtung Vorsteven – und minimal nach außen. Die Querleisten verlaufen jeweils in einem Stück von Back- zu Steuerbord und folgen dabei der runden Form des Vordecks. Sie müssen also in einem engen Bogen gebogen werden. Wichtig dabei: Die Biegung muss exakt gehalten werden, damit die Querleisten die Hüttenwand später nicht durch ihre Eigenspannung auseinanderdrücken (Bilder 3 und 15).

Der entstandene, nach oben offene halbrunde Gitterkäfig, der mit seiner nach vorn orientierten Form dem Bug etwas Dynamisches verleiht, trägt als Sonnenschutz für den Schiffsführer eine aufgelegte Plane. Mit solchen ergänzenden Kleinigkeiten kann man ein Modell ganz schnell verderben, wenn es nicht zu einer wirklich echt wirkenden Miniatur des Originals kommt, weshalb ich erst einmal ausprobiert habe, wie solche Miniplane mit Faltenwurf und dekorativer Farbgebung herzustellen sei. Nach verschiedenen Versuchen endlich funktioniert meine Methode so, dass ich zunächst ein Zellstofftaschentuch zu einem halbrunden Stück mit der Basis von 100 mm Länge zerschnitten, dann in einer Tasse



Bild 9: Ruderbänke; Riemenanordnung am Ausleger und im Rumpf

Bild 10: Draufsicht; Verlauf des Decks

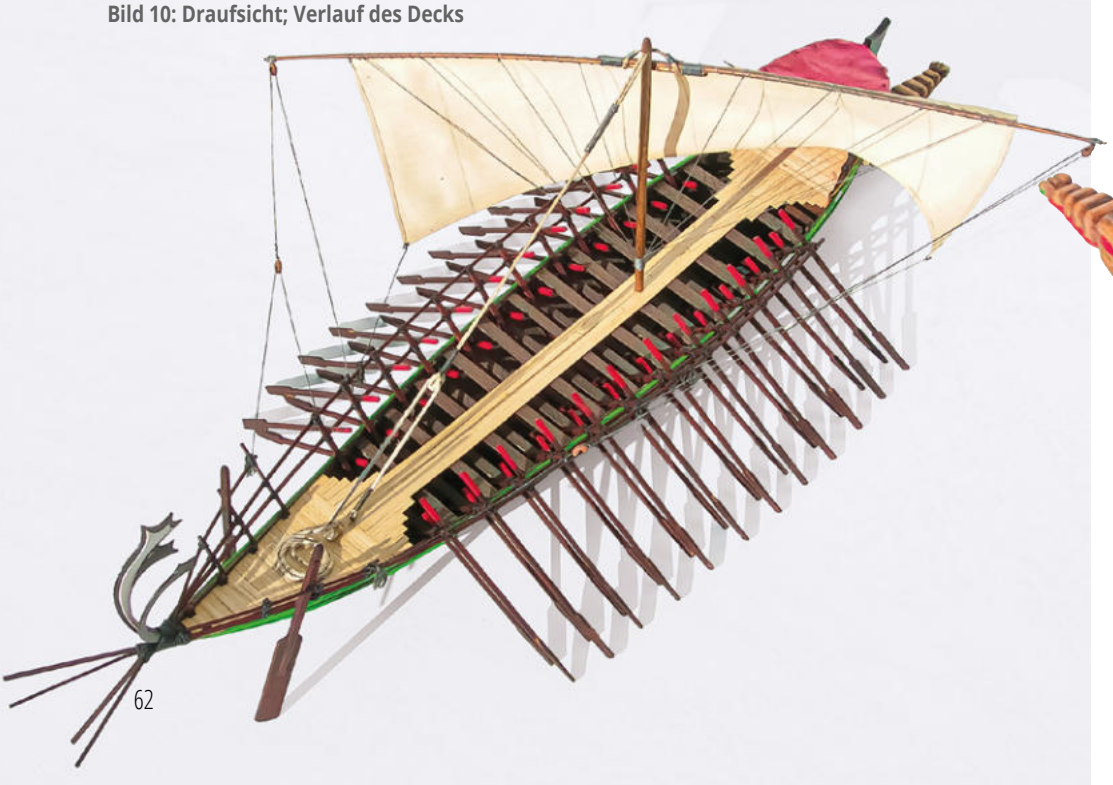




Bild 11: Vordeck mit Hütte



Bild 12: Heckplattform mit Steuerriemen am Geländer



Bild 13: Ausleger mit Anordnung der Riemen

mit verdünnter „Purpur"-Wasserfarbe getränkt und ausgedrückt und schließlich ganz vorsichtig auf dem Hüttengestell in original „antikem" Faltenwurf drapiert habe. Vorher kam natürlich noch eine Querstange mit Verzierungen an ihren beiden Enden auf den hinteren Teil des Hüttengestells zu liegen, um einen zu großen Durchhang der Plane zu verhindern (Bild 16).

Die Handhabung dieses im Schiffsmodellbau recht abnormen Materials muss sehr, sehr vorsichtig geschehen, denn so ein nasser Zellstofflappen hält praktisch gar nichts aus im Gegensatz zu seinem Zustand später, wenn er auf dem Gestell in Form getrocknet ist, wo er erstaunlich steif und akkurat die vorher gestalteten Falten beibehält. Zum endgültigen Fixieren der getrockneten faltigen Plane ist der auch für das gesamte Schiff zu verwendende Zaponlack anzuwenden, indem man mit dickem Pinsel den gesamten gefärbten Zellstoff reichlich damit tränkt, aber ohne dass Tropfen entstehen. Wenn der Lack die Plane nicht am Gestell festgeklebt hätte, könnte man diese bestimmt im Ganzen abheben, so steif wird das Gebilde. Zur Verfeinerung des Aussehens bekam die Plane mit dem feinen Pinsel noch einen Goldrand verpasst, und schon sah die ganze Hütte regelrecht vornehm aus, wie für reiche Schiffseigner eben.



Bild 14: Fertiges Leistenbüschel am Heck; Steuerruder

Martialischer Blickfang

Der Rammsporn unter dem Bug war mein nächstes Vorhaben. Dazu habe ich eine 20-mm-Vierkantleiste aus Buche, 90 mm lang, an einem Ende so abgeschrägt, dass sie an der runden Platte am vorderen Kielende, auf der die Rumpfplanken unter dem Bug enden, satt anliegt und dabei exakt kielparallel nach vorn zeigt. Dann habe ich einen Krokodilkopf entworfen, auf dem Leistenabschnitt aufgezeichnet und mit der Laubsäge die Konturen ausge-



Bild 15: Hütte am Vordersteven mit Sonnenschutzplane



Bild 16: Hütte mit Sonnenschutzplane; Rammsporn und Auge am Bug

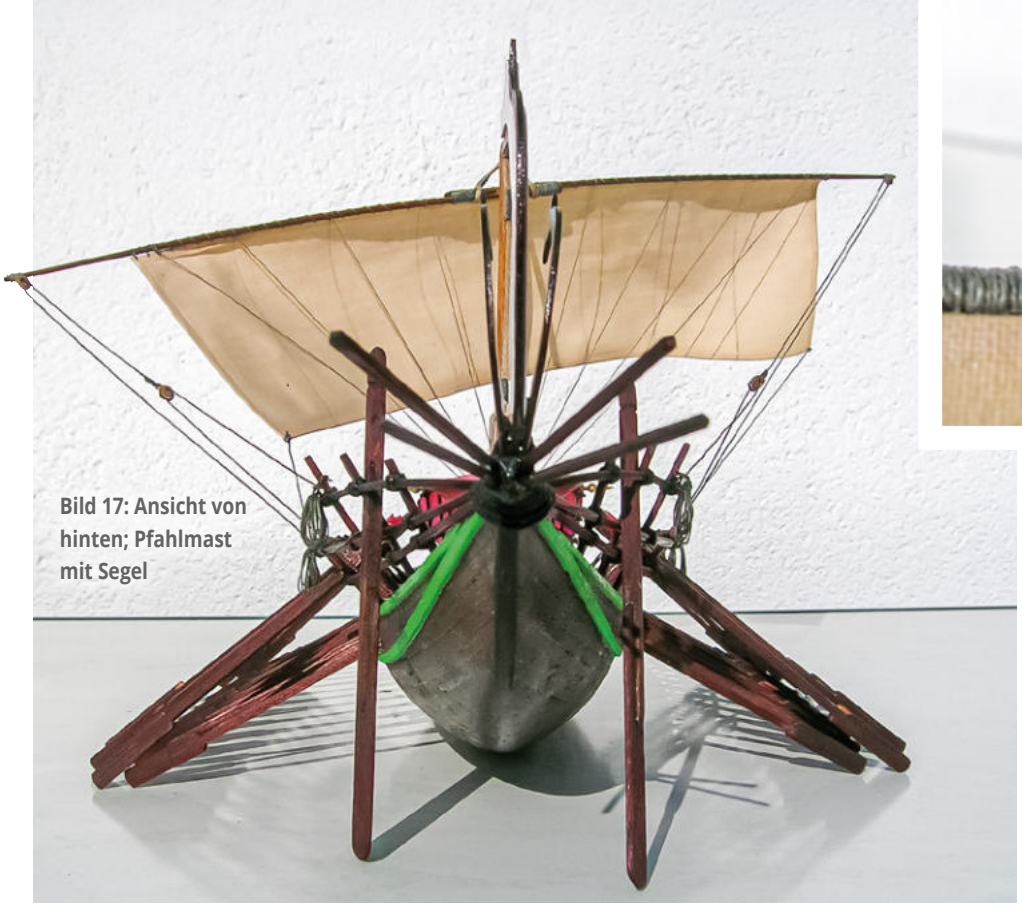


Bild 17: Ansicht von hinten; Pfahlmast mit Segel



Bild 18: Masttop mit Rackdurchführung

sägt, einmal in Draufsicht, dann von der Seitenansicht her. Den Rest erledigte das Schnitzmesser (Bilder 5, 6 und 16). Schleifen oder feilen sollte man solche Gebilde nicht, die scharfen Kanten an den kleinen Schnittflächen nach dem Schnitt mit dem Messer wirken authentischer an solchen antiken Skulpturen, wenn man mein Krokodil denn so nennen darf. Wieder mit Teerbraun behandelt, zur Abwechslung mit Rot und Grün ganz sparsam abgesetzt und an der runden Kielplatte mit Ponal wegen des zu verklebenden Stirnholzes befestigt, erhielt es noch einen 2,5 mm breiten Messingstreifen um die Nahtstelle mit dem Rumpf, genau dort, wo beim Original der Rammsporn im Bedarfsfalle abgebrochen werden konnte. Dieser Tierkopf wirkt an seiner Stelle recht martialisch und bildet einen schönen bugseitigen Abschluss des Modells.

Besegelung und Tauwerk

Das Anfertigen der Besegelung gestaltete sich relativ einfach (Bild 17). Der einfache Pfahlmast mit einer Bohrung für das durchlaufende Rack am Top zur einzigen Rah war steckbar im Deck befestigt und bei widrigem Wind umzulegen. Im Modell war der Mast von Durchmesser 4 mm und 154 mm über Deck aus einem Buchenrundstab gefertigt. Das kurze, aber breite Segel aus mit Tee gefärbtem alten Betttuch hat eine Größe von 275×80 mm und ist an einer aus zwei Teilen zusammengelaschten Rah von 350 mm Länge und 3 mm Durchmesser angeschlagen, die an den Enden von je einer Halse mit Block an den Wind gedreht werden kann. Die unteren Ecken des rechteckigen Segels, auf dem mit weichem Bleistift die Segelbahnen von 30 mm Breite aufgezeichnet sind, werden mit Schoten steifgesetzt (Bilder 4 und 6).

Alles Tauwerk ist an der Auslegerkonstruktion angeschlagen und mit losen Schlingen dort belegt. Eine Mehrzahl von Leinen nach Art der Geitaue, in regelmäßigem Abstand zueinander an der Rah befestigt, führt von dort zum Mast und ist kurz über dem Deck daran fest belegt. Wahrscheinlich sollte so die recht schwache und sehr lange Rah vor einem zu hohen Winddruck bewahrt werden. Ein sehr kräftiges Rack, vor dem Mastdurchlass geteilt, hält die Rah mit Segel in Stellung und kann diese über einen ebenfalls recht stabilen Block und über eine Talje niederholen (Bilder 12 und 18).

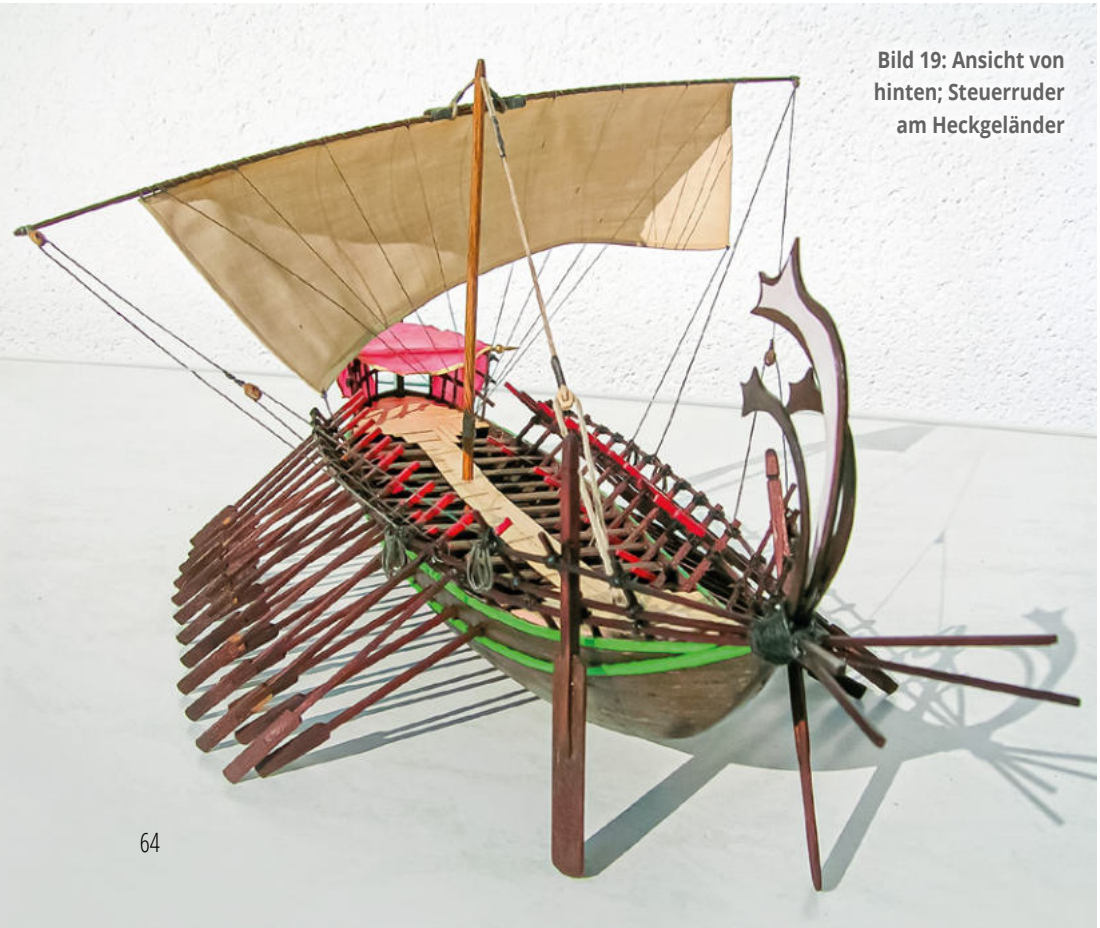


Bild 19: Ansicht von hinten; Steuerruder am Heckgeländer

Der eigentliche Antrieb: die Riemen

Der Hauptantrieb war nicht die Windkraft im Segel, das nur Unterstützung bei entsprechend günstiger Windrichtung geben konnte, sondern die Gesamtheit der Riemen. Unser Modellvorbild war für 48 Riemen ausgelegt, für beiderseits je zwei Reihen zu jeweils 12 Ruderern, wenn ein Riemen von je einem Ruderer bedient wurde, was sich später ändern sollte, als bekanntlich bis



Bild 20: Mythologische Augen am Bug

zu sieben Mann einen Riemen gemeinsam bewegten. Unser Modell erhält 100 mm lange Riemen aus 2-mm-Vierkantleisten mit einem Riemenblatt aus 1,5×5-mm-Flachleiste, leicht gefügt und am Ende an der Schleifscheibe stark beigeschliffen. Gerudert wurden sie im Stehen von der oberen Ruderbank aus, wobei der Riemen auf dem mittleren Längsbalken auf- und am Auslegerbalken wie an einer Dolle anlag, sowie im Sitzen von der unteren Ruderbank aus, wobei der Riemen durch ein Loch in der Bordwand gesteckt wurde, im Modell 7 mm unterhalb der oberen Bordwandbegrenzung und kurz vor der unteren Ruderbank (Bilder 9 und 13).

Die letzten Handgriffe

Die noch fehlenden beiden Steuerruder waren, wie damals und auch noch lange Zeit später üblich, Riemen mit besonders großen Abmessungen. Unsere sind zwar auch nur 100 mm lang, haben aber einen 3×3-mm-Schaft und ein Blatt von 12×50 mm Größe; sie sind beidseitig am Heck mit Tauen im dafür besonders hoch ausgeführten Geländer dreh- und schwenkbar befestigt und sollen noch keinen seitlichen Hebelarm für ein kraftsparendes Lenken des Schiffes gehabt haben. Diese Art des Steuerns muss daher Schwerarbeit und gleichzeitig Strafe gewesen sein (Bilder 7 und 19)!

Als letzte Arbeit am Modell gilt es, am Schiffsbug die glücksbringenden Gottesaugen anzumalen, die Gewähr für sichere Heimkehr nach schwieriger Seefahrt (Bilder 5, 16 und 20) boten.

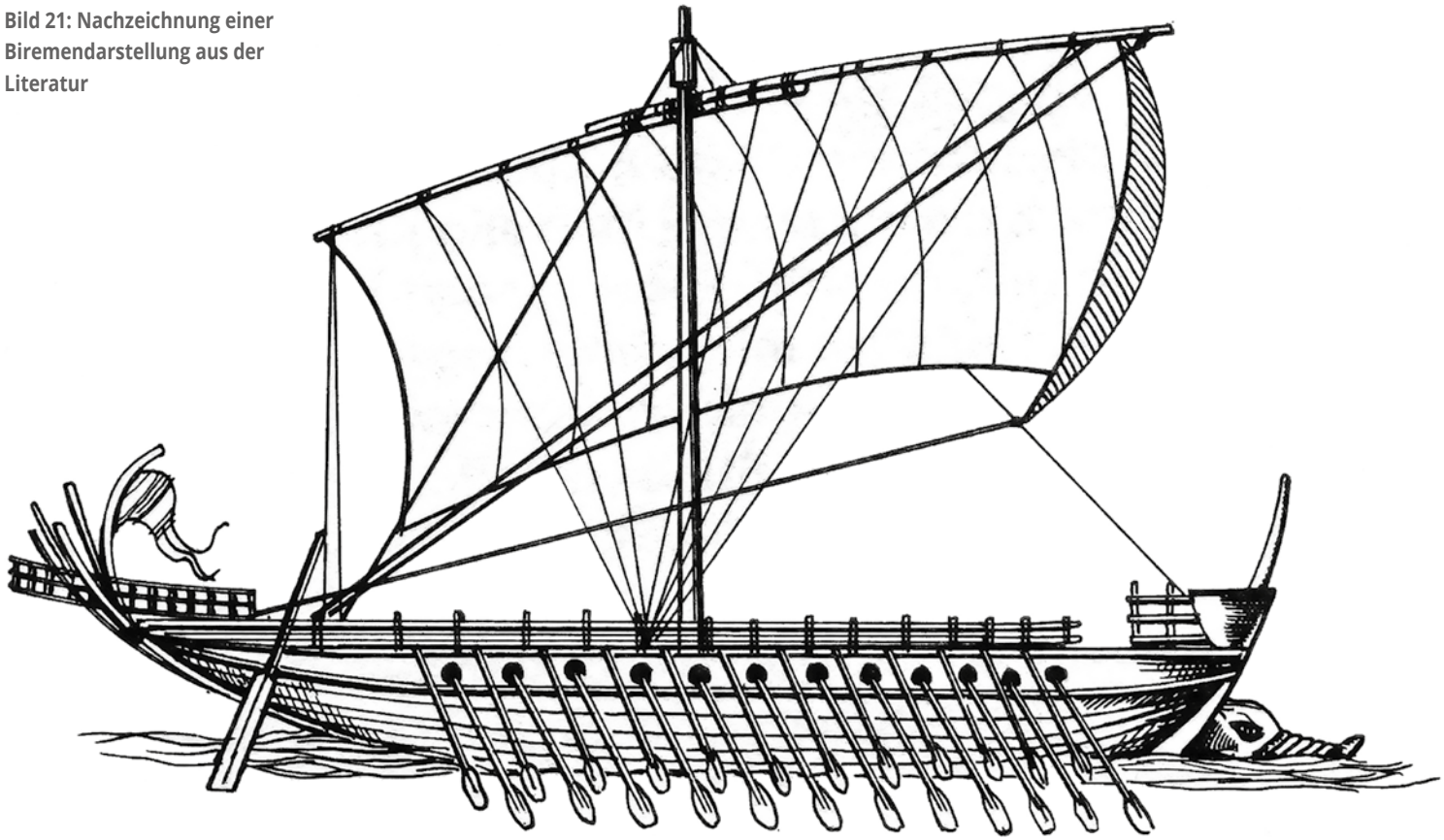
Wer möchte, kann noch einen passenden Ständer für das Modell bauen. Ich selbst werde das noch nachholen, weil ich der Meinung bin, dass ein geeigneter und dem Stil des Modells angepasster Tisch- oder Wandständer den Gesamteindruck nur verbessern kann. Außerdem müssen die empfindlich freistehenden Reihen der Riemen gegen mechanische Einflüsse geschützt werden.

Jetzt sind wir aber wirklich fertig mit unserem kleinen, aber wenigstens für mich sehr interessanten Schiffsmodell einer griechischen Bireme aus dem Altertum (Bild 21).

Literaturhinweise:

- zu Mondfeld, W.: Historische Schiffsmodelle; Das Handbuch für Modellbauer; Mosaik Verlag GmbH München, 1990
- Johansson, D.: Griechische Bireme; Zeitschrift „Modellbau heute“, Ausgabe 5/73; Militärverlag der DDR, Berlin, 1973
- Dudszus, A., Henriot, E., Krumrey, F.: Das große Schiffstypenbuch; Transpress-Verlag Berlin, 1983

Bild 21: Nachzeichnung einer Biremendarstellung aus der Literatur





DR. WOLFGANG SCHÄPER

Kleine Verbesserung, große Wirkung

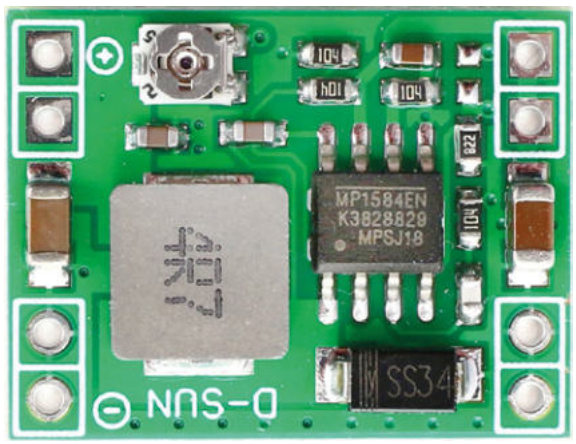
Alte Motorregler mit einem S-BEC nachrüsten

Viele ältere Motorregler fristen ein kümmerliches Dasein im Bastelkeller, oftmals aussortiert wegen eines zu schwachen BEC (Batterie Eliminator Circuit) zur Versorgung der Fernsteuerkomponenten an Bord. Mit geringem Aufwand kann jedoch ein kleiner Spannungswandler nachgerüstet werden, der den Reglern ein zweites Leben ermöglicht.

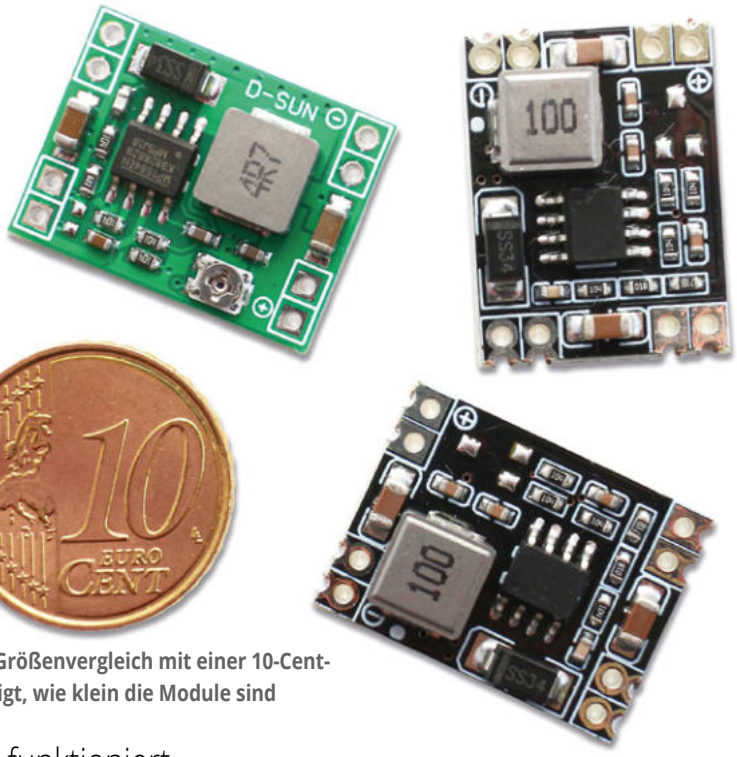
Der Umstieg auf S-BEC

Nahezu alle Motorregler verwenden eine interne Spannung von 5 V für die Ansteuerung der Leistungstransistoren und der sonstigen Elektronik. So lag es schon zu frühen Zeiten nahe, diese Spannung für die Versorgung von Empfänger und Servos zu nutzen. Erzeugt wird diese Spannung aus dem Flugakku meist über einen linearen Spannungsregler.

Mit der zunehmenden Anzahl eingebauter Servos wird die vom Hersteller zulässige Belastung von 1 bis 2 A schnell erreicht. Aus einem Akku von 4s oder mehr sollte man linear geregelte BECs besser gar nicht verwenden. Die Lösung sind getaktete (Switch Mode) S-BECs, wie sie heute in teureren Reglern Standard sind. Dabei lassen sich unsere guten alten Stücke jedoch ohne großen Aufwand mit einem S-BEC auf den aktuellen Stand bringen.



Das einstellbare Modul mit dem Potentiometer befindet sich am oberen Rand. Das größte Bauteil ist die Induktivität



▲ Dieser Größenvergleich mit einer 10-Cent-Münze zeigt, wie klein die Module sind

Wie es funktioniert

Im Falle der linearen BEC-Regelung „verheizt" ein Leistungstransistor innerhalb des BEC-Regler-ICs die Spannungsdifferenz zwischen Flugakku, zum Beispiel 11,5 V bei 3s, und der BEC-Spannung von zum Beispiel 5 V. Das sind 6,5 V. Bei einem Strom von 1 A, der am Eingang wie am Ausgang des BECs fließt, entsteht also eine Verlustleistung von 6,5 W. Für ein einzelnes Regler-IC ohne Kühlkörper ist das schon mehr als grenzwertig. Folglich schalten einige Hersteller mehrere dieser ICs parallel. Trotzdem kann es unter dem Schrumpfschlauch des Motorreglers mehr als mollig warm werden.

S-BECs basieren auf dem Prinzip des Abwärtswandlers, wie wir ihn auch von den Reglern für Bürstenmotoren kennen. Wie es das Prinzipschaltbild zeigt, werden hierzu vier Bauteile plus einen Regler benötigt: Ein **Leistungstransistor T** am Eingang, meist im gemeinsamen Gehäuse mit dem Regler. Er wird vom Regler mit einer Taktfrequenz von vielen zehn bis einige hundert kHz ein- und ausgeschaltet. Eine **Induktivität (Spule) L**, die während der Einschaltzeit des Transistors aufmagnetisiert wird und somit Energie einspeichert. Während der Ausschaltzeit des Transistors gibt sie diese Energie an den Ausgangskondensator C wieder ab. Eine **Diode D**, die den mehr oder weniger konstanten Strom in der Induktivität L während der Ausschaltzeit des Transistors T übernimmt. Ein **Kondensator C** am Ausgang, der für eine konstante BEC-Spannung mit geringer Welligkeit sorgt. Der Regler sensiert die Ausgangsspannung und steuert den Transistor nach dem Prinzip der Pulsweitenmodulation (PWM) an. Das Tastverhältnis d ist das Verhältnis von Einschalt- zu Perioden-

zeit der Taktfrequenz und bestimmt direkt den Wert der Ausgangsspannung:

$$U_{aus} = d \cdot U_{ein}$$

Ein kleines Zahlenbeispiel

Hierzu ein kleines Beispiel: Unser 3s-Akku hat nach einem Drittel Entladung und bei ausgeschaltetem Motor eine Spannung von 3× 3,9 V = 11,7 V. Die Fernsteuerung benötigt 5 V. Der Regler hat also das folgende Tastverhältnis einzustellen:

$$d = U_{aus} / U_{ein} = 5 / 11,7 = 0,427$$

Bei einer Taktfrequenz von 100 kHz – entsprechend einer Periodendauer von 10 µs – wird der Transistor für 4,27 µs ein und für die restlichen 5,73 µs ausgeschaltet. Dies gilt für den Fall idealer Bauteile, in dem es keine Verluste gibt. Diese entstehen im Wesentlichen als Durchlassverluste im Transistor und in der Diode mitsamt ihren Schaltverlusten. Trotzdem sind Wirkungsgrade von 85 bis 90% möglich.
Kommen wir auf unseren BEC-Bedarf von 1 A bei 5 V, also 5 W zurück, so benötigt der S-BEC aus dem Akku nur etwa 5,5 bis 6 W. Die S-BEC-Verlustleistung beträgt nur noch 0,5 bis 1 W, die leicht abzuführen ist. Dies ist also der große Vorteil des S-BEC gegenüber dem linearen BEC.
Ein willkommenes Bonbon des S-BECs ist zudem, dass er nicht nur die Spannung vom Eingang zum Ausgang reduziert, sondern dasselbe auch mit dem Strom von Ausgang zum Eingang macht, denn hier gilt für den Strom:

$$I_{ein} = d \cdot I_{aus}$$

und somit für unser Beispiel:

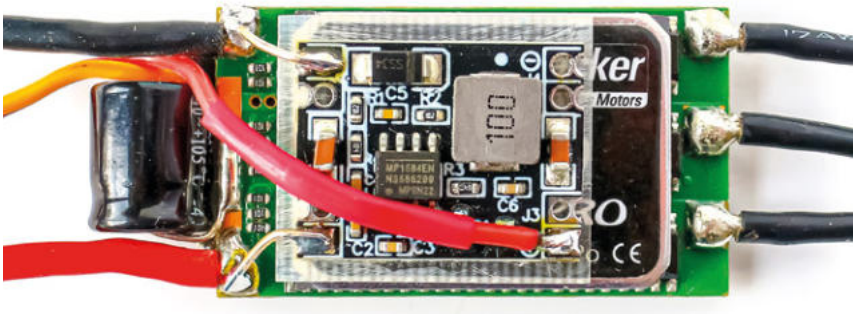
$$I_{ein} = 0,427\ I_{aus} = 0,427\ A$$

Der Akku wird also durch den Verbrauch der Empfangsanlage weniger stark belastet. Soweit zur Theorie – wer mehr über den Abwärtswandler erfahren möchte, sollte mal bei Wikipedia reinschauen.

Die Umsetzung in der Praxis

Miniaturisierte Abwärtswandler für unseren Einsatzbereich entdeckte ich zufällig im Internet. Sie basieren auf dem Schaltregler-IC MP1584EN, das sich zusammen mit wenigen externen Komponenten auf einer nur 22×17 mm großen Leiterplatte bei einem Gewicht von 2,3 g befindet. Das Modul wird in Versionen mit unterschiedlichen festen Ausgangsspannungen von 3,3, 5, 9 und 12 V angeboten. Dazu eine Ausführung mit einer über ein Potentiometer einstellbaren Spannung. Am Eingang vertragen sie maximal 28 V, sind somit an bis zu 6s-Akkus verwendbar.
Als Ausgangsstrom gibt der Hersteller 3 A an, was für sechs Servos der 22-g-Klasse gut ausreichend ist. Kurzfristig darf es auch ein wenig mehr sein. Und der Stückpreis von etwa drei Euro sollte für uns auch kein Problem sein.
Aber bekommt man für so wenig Geld eine verlässliche Qualität? Schließlich hängt das Wohlbefinden unseres geliebten Modells unmittelbar von der korrekten Funktion des S-BECs ab. Qualität erreicht man auf verschiedene Art und Weise. Im mir vertrauten Bereich der Raumfahrtelektronik ist es die hundertprozentige Kontrolle aller Fertigungs- und Testschritte an jedem einzelnen Exemplar. Auf der anderen Seite liefert die vollständige Automatisierung aller Vorgänge eine mindestens ebenso hohe Qualität, die sich in Fehlerraten von einigen ppm (Parts per Million) oder weniger misst. Schließlich werden in den S-BECs moderner Motorregler sehr ähnliche Bauteile verwendet, und auf diese Regler vertrauen wir ja auch.
Wählt man die Version mit der einstellbaren Ausgangsspannung, so lassen sich die maximal zulässigen Betriebsspannungen

Zu sehen ist die Verkabelung auf einem kleinen 30-A-Regler vor dem Einschrumpfen



Anzeige

Adventskalender jetzt bestellen!



NEU

VW Bulli Adventskalender

Das Komplettpaket für alle Bulli-Fans: In 24 Schritten zum orangefarbenen VW Bulli unterm Weihnachtsbaum.

Art.Nr.: 6109447
Preis: statt ~~69,95 €~~ **56,90 €**



NEU

Ford Mustang Adventskalender 1:43

Mit integriertem Soundmodul: Auf Knopfdruck ertönt der kraftvolle V8-Sound des Ford Mustang Fastback von 1967.

Art.Nr.: 6109448
Preis: statt ~~79,95 €~~ **67,90 €**



NEU

Magische Klänge Theremin zum Selberbauen

Hinter 24 Türchen warten alle Bauteile, die Sie für Ihr spielbares Theremin benötigen.

Art.Nr.: 6109446
Preis: statt ~~34,95 €~~ **28,90 €**

Mit Liebe gemacht

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

der Servos für eine höhere Stellgeschwindigkeit beziehungsweise -kraft ausnutzen. Auch 8,0 bis 8,4 V entsprechend zwei Lithium-Zellen sind möglich. Daneben kann ein Pufferakku parallel zum Ausgang geschaltet werden. Für vier NiMh-Zellen wählt man 5,5 V, für zwei LiIon 8 V. Damit werden die Pufferakkus stets im oberen Ladezustand gehalten. Perfektionisten, die dem Potentiometer im S-BEC nicht vertrauen, sollten dies durch eine Kombination aus SMD-Festwiderständen ersetzen.

Bleibt ein Blick auf die Funktion: Mein Oszilloskop verrät mir eine Schaltfrequenz von circa 950 kHz bei der 5-V-Version. Die Welligkeit der Ausgangsspannung ist erstaunlich gering, nur wenige 10 mV. Spannungsspitzen aufgrund der sehr hohen Schaltgeschwindigkeiten von Transistor und Diode sind ebenfalls im zulässigen Bereich. Dies führe ich auf ein sorgfältiges Layout der Leiterplatte zurück, auf der alle Bauteile über einer großen Massefläche platziert sind. Auch der von mir gemessene Wirkungsgrad von knapp 90% in unserem obigen Beispielbetrieb entspricht dem Wert im Datenblatt.

Huckepack auf dem Regler

Bei einer Dicke von nur 4,5 mm bietet sich eine Huckepack-Montage auf dem Motorregler an. Hier wählt man am besten die ebene Seite des Reglers, unter der sich meist das Kühlblech für die Leistungstransistoren befindet. Den Original-Schrumpfschlauch des Reglers braucht man nicht unbedingt zu entfernen. Nimmt man ihn trotzdem weg, dann sollte man zwischen Regler und BEC-Modul eine isolierende Zwischenlage einlegen. Hierfür fand ich in meinem Bestand ein 0,2-mm-GFK-Plättchen.

Angeschlossen wird das S-BEC-Modul über drei Leitungen: Die Plus- und Minus-Leitungen des Eingangs werden direkt mit den Anschlüssen des Akkus verlötet, entweder über Litzen von 0,25 mm² oder Ag-Cu-Massivdraht von circa 0,7 mm. Vor dem Anschließen des Ausgangs wird die rote Plus-Leitung des Kabels zum Empfänger aufgetrennt und das nicht mehr benötigte Ende isoliert. Danach wird diese Leitung – gegebenenfalls ein wenig verlängert – auf den Plus-Ausgang des S-BEC-Moduls umgelegt.

Da der S-BEC nun einen höheren Strom liefern kann, sollte eventuell auch das Kabel zum Empfänger getauscht werden. Ein Querschnitt von 0,25 mm² wäre das Minimum; 0,14 mm² würde ich nur bei sehr kurzen Zuleitungen (unter 10 cm) verwenden. Schließlich sollte die präzise geregelte S-BEC-Spannung ohne nennenswerte Verluste am Empfänger ankommen. Zum Schluss sollte das Modul mit ein wenig Klebstoff in seiner Lage fixiert werden, bevor es zusammen mit dem Motorregler eingeschrumpft wird.



Trotz der größeren Dicke passt der Regler noch neben den Akku in diesem Flugmodell

Erprobung im Flug

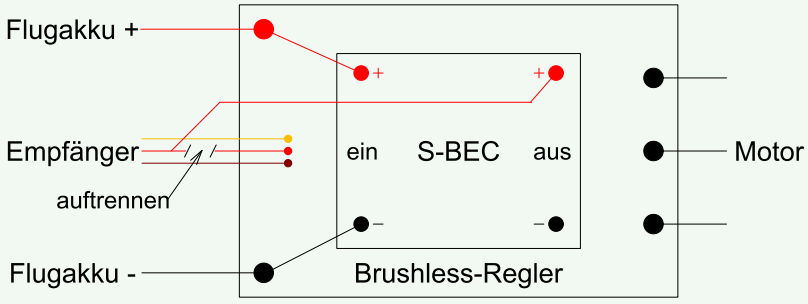
Nach einem kurzen Funktionstest ging es mit dem Einbau ins Modell weiter. Zur Absicherung kann hier gern noch ein Reichweitentest durchgeführt werden. Spannend war dann der erste Flug, denn schließlich befindet sich mit dem Modul eine neue Hochfrequenzstörquelle an Bord. Für solche Experimente muss bei mir immer ein billiger, robuster E-Segler herhalten. Als Fernsteuerung leistet meine FrSky wertvolle Dienste bei der Beurteilung des eventuell gestörten Empfangs. Über die Sprachausgabe im Sender werden mir schwache und im Ernstfall auch kritische Empfangssituationen sofort mitgeteilt. Bei einem CFK-freien Rumpf und großräumigen Fliegen kommt die erste Warnstufe etwa viermal pro Flugstunde. Dies bezieht sich auf die alte Version des Empfänger Archer GR8. Die verbesserte neue Version GR8 plus würde nichts melden.

Also ging es in die Luft: Immer wieder auf Höhen von 250 bis 300 m, Landung nach 75 Minuten. Und was hatte mir die nette Dame an Bord über die Telemetrie berichtet? Ganze fünf Vorwarnungen eines schwachen Empfangs. Vor allem aber keine kritischen. Auch der anschließende Blick auf die während des Fluges aufgezeichneten Logger-Daten zur Empfangsfeldstärke und Datenfehlerrate zeigte keine Auffälligkeiten. Mein erstes Modul befindet sich inzwischen in einem Segler mit einem Vier-Klappen-Flügel und hat beim Hangfliegen in Frankreich zuverlässig seinen Dienst verrichtet. Weitere Regler werden ergänzt und warten auf ihr zweites Leben.

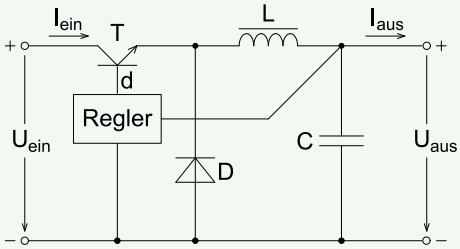
Sicheres Löten ist Voraussetzung

Es sind zwar nur drei Verbindungen, aber diese müssen absolut zuverlässig ausgeführt werden. Bricht eine Lötstelle und ist kein Pufferakku angeschlossen, dann geht der Flieger seinem irdischen Ende entgegen. Also bitte sorgfältig löten und dreimal prüfen.

Auch mechanische Belastungen der Lötstellen sind zu vermeiden. Deshalb das Modul mit Klebstoff fixieren oder die Verbindungen mit einer weichen Litze ausführen. Wer es sich nicht zutraut, der findet sicherlich einen Kollegen, der es perfekt kann.



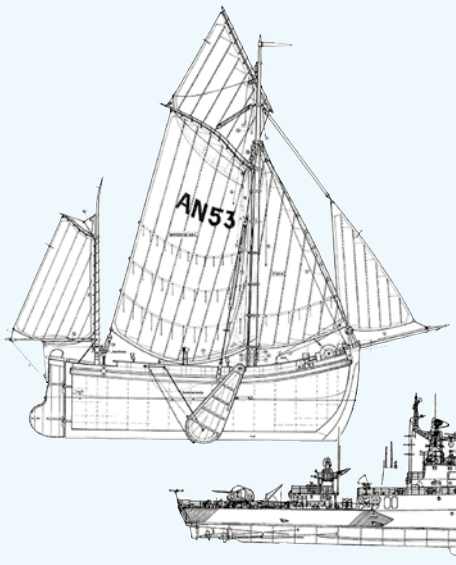
▲ Elektrische Verbindung des S-BEC-Moduls mit dem Regler

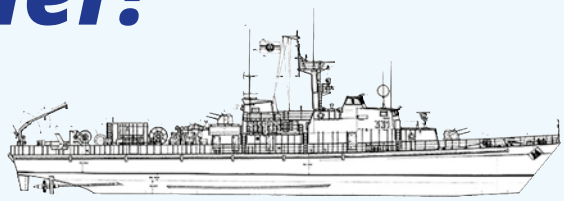


◀ Prinzip des Abwärtswandlers

Jedes Modell ein neues Abenteuer!

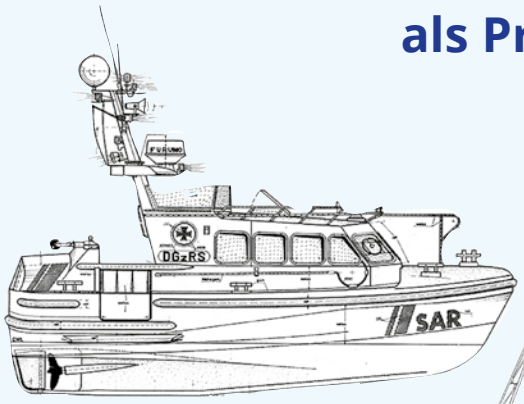
80 JAHRE VTH

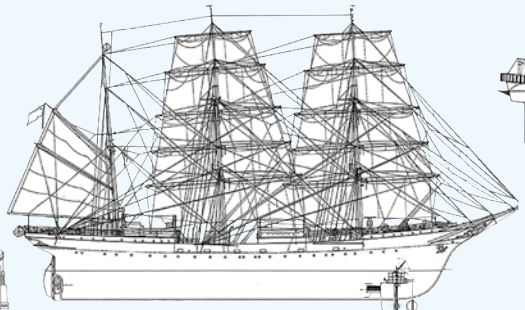




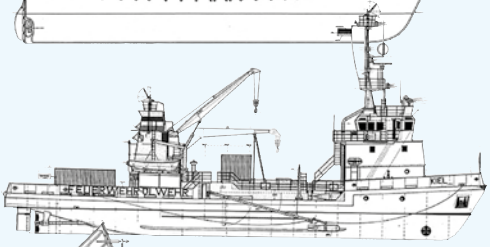
92 Sievers-Baupläne

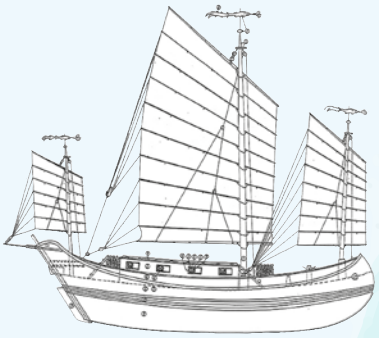
als Print und digital als PDF

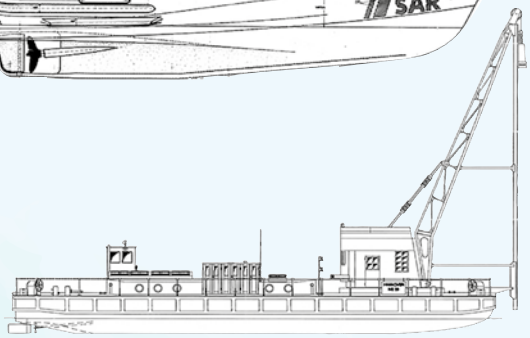


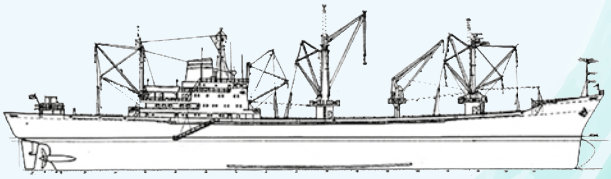


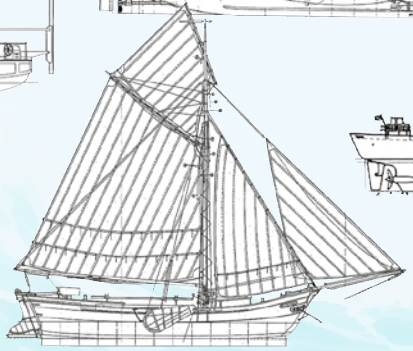


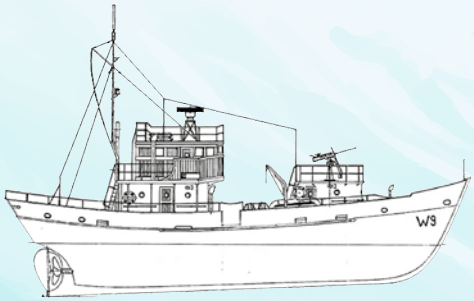






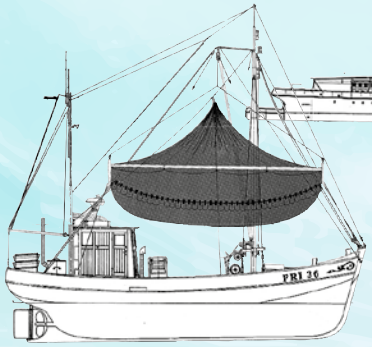






Über 230 neue Baupläne
aus dem Graupner- & Sievers-Archiv







Erweiterung Modellbaupläne 2026

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





WIKINGERTOUR

Zwei Modellbauer auf Entdeckungstour in Dänemark

Diese Reise war das Ergebnis eines Gesprächs auf der Faszination Modellbau 2025 in Friedrichshafen. Mit dem kleinen Modell der *Emile Robin* wollte ich zur großen nach Hvide Sande fahren und auf dem Weg auch bei Billing Boats in Viborg vorbeischauen. Mein Freund und Autorenkollege Stefan Schmischke war sofort Feuer und Flamme und mit dabei. Später erweiterten wir die Etappenziele und planten die Reise für Anfang Juni 2026.

Aufbruch in den Norden

Wir starteten dienstags gemeinsam von meinem Wohnort Altenstadt in der Oberpfalz. Unser erstes Etappenziel war das Hotel „Zwei Linden" in Balje bei Cuxhaven. Dieses Hotel war bereits bei früheren Reisen eine Top-Adresse. Von dort aus ging es dann am Mittwoch weiter in den hohen Norden. Wir nahmen stilecht für solch einen Ausflug die Elbfähre von Wischhafen nach Glückstadt und fuhren dann entlang der Küste hoch bis zum Grenzübergang auf der A7 nach Dänemark. Über Kolding erreichten wir schließlich unser zweites Etappenziel: Esbjerg an der Nordseeküste.

Unser Motto war: Schnell das Hotel beziehen und ab in den Hafen – wir wollen Schiffe sehen! Neben einem Feuerschiff (Museumsschiff) lagen vor allem Schlepper, Fischkutter und Offshore-Fahrzeuge im Hafen. Esbjerg ist als größter Hafen Dänemarks an der Nordseeküste dafür bekannt. Während unserer Jagd mit den Fotoapparaten legten plötzlich die beiden Schlepper *Fenja* und *Sigyn* der Reederei Svitzer ab und verließen den Hafen. Grund war das hereinkommende Frachtschiff *Kmax Vision*, welches Windflügel an Deck gelagert hatte. Der Lotse/Pilot kam in den Hafen und die beiden Schlepper übernahmen zusammen mit einem dritten „Kollegen" die Aufgabe, dem Frachtschiff zu assistieren. Einer wurde als Bremsschlepper hinten angehängt, die anderen beiden liefen wie Hunde um eine Herde, bereit, dann einzugreifen, wenn es nötig wäre.

Ein besonderer Termin

Für den Donnerstag hatten wir über die ModellWerft-Redaktion ein Date mit Billing Boats vereinbart. Der Besuch bei diesem Hersteller in Viborg sollte einer der Höhepunkte der Reise sein, wobei wir nicht wussten, wie er ausgehen wird. Was wir dabei erlebten, berichten wir in einem separaten Bericht in der kommenden ModellWerft-Ausgabe. Als wir nach dem Besuch bei Billing Boats wieder ins Auto stiegen, weinte der Himmel heftig. Das war aber dann schon der einzige Regen auf dieser Reise, der Wettergott meinte es gut mit uns.

Von Viborg aus fuhren wir wieder zurück nach Esbjerg, nahmen aber einen Umweg über Silkeborg. In der Stadt angekommen, suchten wir den Liegeplatz eines besonderen Schiffes. Hier irgendwo sollte der Raddampfer *Hjejlen* liegen, dessen Modellbausatz von Billing Boats Stefan in dieser Ausgabe vorstellt. Das damals noch unfertige Modell war mit auf die Reise gekommen. Wir glaubten schon daran, nur die Büroadresse anzusteuern, als sich plötzlich nach einer Brücke links der Blick auf einen See öffnete und wir erleichtert das Objekt der Begierde an der Pier liegen sahen. Nun hatte Stefan seinen Glücksmoment.

Wir konnten nicht nur das kleine Modell vor dem großen Schiff ablichten, sondern durften auch an Bord gehen, um Detailfotos für den Weiterbau von Stefan zu schießen. Direkt bei dem Schiff gibt es einen Kiosk, an dem man Fahr-



Mit der Fähre ging es zunächst über die Elbe und weiter Richtung Norden



Einsatz im Hafen von Esbjerg: *Fenja* und *Sigyn* laufen aus, um dem Frachtschiff *Kmax Vision* mit Windflügeln an Deck zu assistieren



2026

Mein begehrtes Wunschbild: Klein vor Groß

ten buchen kann, sowie ein Café, um sich zu stärken. Apfelkuchen wird hier mit einem Klecks Vanilleeis serviert. Wir sind dann noch über die Brücke auf die Gegenseite gegangen, um gute Fotos zu bekommen und fanden dabei noch das eine oder andere besondere Motiv.

Freitag - in Dänemark ein halber Feiertag

Wettertechnisch sollte der Freitag nicht nur Wind, sondern auch Sonnenschein am Nachmittag bringen. Optimale Bedingungen also für den nächsten Höhepunkt der Reise: Hvide Sande. Wir erlebten auf der Fahrt dorthin den besonderen Moment, wenn man den Ort Nymindegab Richtung Westen verlässt und zum ersten Mal die Dünenlandschaft sieht. Hvide Sande selbst liegt mittig auf einer Landzunge, dem Holmsland Klit, genau zwischen dem Ringkøbing Fjord und der Nordsee. Bei der Einfahrt in den Ort ging es mir wie Stefan am Tag zuvor. Dann der erlösende Moment: Beim Passieren der Schleusenbrücke konnten wir links ins Hafenbecken schauen und erblickten den Rettungskreuzer *Emile Robin*. Wir suchten uns einen Parkplatz direkt vor dem Schiff und packten unser Equipment aus. Ich hatte meine kleine *Emile Robin* dabei. Ein Testbau, der in der ModellWerft-Ausgabe 01/2024 vorge-



Der Lotse kehrt in den Hafen von Esbjerg zurück





Der Raddampfer *Hjejlen* an seinem Liegeplatz in Silkeborg

stellt wurde. Kaum hatte ich das kleine Modell vor dem Original platziert, standen auch sofort interessierte Touristen und Einheimische um mich herum und fotografierten die Szene. Einer davon war der Wirt vom benachbarten Lokal Café Gaflen, der uns anschließend auf ein Getränk und Danish Hot Dogs einlud. Vorher aber setzte ich die *Emile Robin* über einen Schwimmsteg ins Schleusenbecken und fuhr direkt vor dem Kreuzer auf und ab. Stefan hatte auf der anderen Seite die beste Sicht, um Fotos zu schießen. Wind und Wellen hielten sich erstaunlich ruhig. So konnte ich nach meinen Glücksmomenten und einer dreiviertel Stunde Fahrt das Modell wieder unversehrt auswassern und im Auto verstauen. Im nachfolgenden interessanten Gespräch mit den Wirtsleuten Anders und Carsten erkundigten wir uns nach einer Modellbauszene in Dänemark und erhielten auch eine ganz besondere Einladung für nächstes Jahr.



Das Modell der *Emile Robin* dreht seine Runden direkt vor seinem Vorbild

Noch lange nicht genug

Doch das war noch nicht alles. Hvide Sande ist ja auch ein großer Fischereihafen, von dem ich mir so manche Örtlichkeit abgeschaut, im Modell umgesetzt und auch Berichte darüber geschrieben habe (Klappbrücke, Nordmole, Fischhalle usw.). Wir erkundeten gemeinsam den Ort und wanderten bis an die Spitze der Nordmole. Erst dort bemerkten wir die doch recht steife Brise und die Schaumkronen auf den Wellen. Mit denen hatte auch ein einlaufender Kutter deutlich sichtbar zu kämpfen. Der Rückweg wurde zum Sammeln von Dekomaterial und Strandgut für ein aktuelles Projekt genutzt. Hungrig durch die vorangegangenen Ereignisse, stärkten wir uns mit einer gebratenen Scholle im Restaurant bei der örtlichen Räucherei im Nordhafen.

Im Anschluss wollten wir dann beide noch einmal die Gunst der Stunde nutzen. Stefan hatte seine *Bunte Kuh* dabei, die zusammen mit meiner *Emile Robin* nun im Hafenbecken hinter der Schleusenbrücke ihre Runden drehen durfte. Die Modelle kreuzten damit genau vor den Schiffen, die als Vorlage für den Nachbau dienten. Gleichzeitig war das auch für uns das nördlichste und zugleich attraktivste Fahrgewässer, welches man sich als Modellbauer wünschen kann. Was für ein tolles Gefühl! Nach dem Fahren wurden die Modelle gleich mit Süßwasser gespült und die Wellen wieder gefettet.

Die Speicherkarten voll mit Fotos, glücklich über das Erreichen aller gesteckten Ziele und mit den Köpfen voller Eindrücke und neuer Ideen machten wir uns

Vorbild und Nachbau Seite an Seite: Stefan Schmischke mit dem Billing-Boats-Modell der *Hjejlen* am Liegeplatz des Raddampfers in Silkeborg





Der erlösende Moment: Beim Passieren der Schleusenbrücke gibt der Blick links den Rettungskreuzer *Emile Robin* im Hafenbecken von Hvide Sande frei



Schippern im Hafenbecken von Hvide Sande – eine großartige Kulisse!

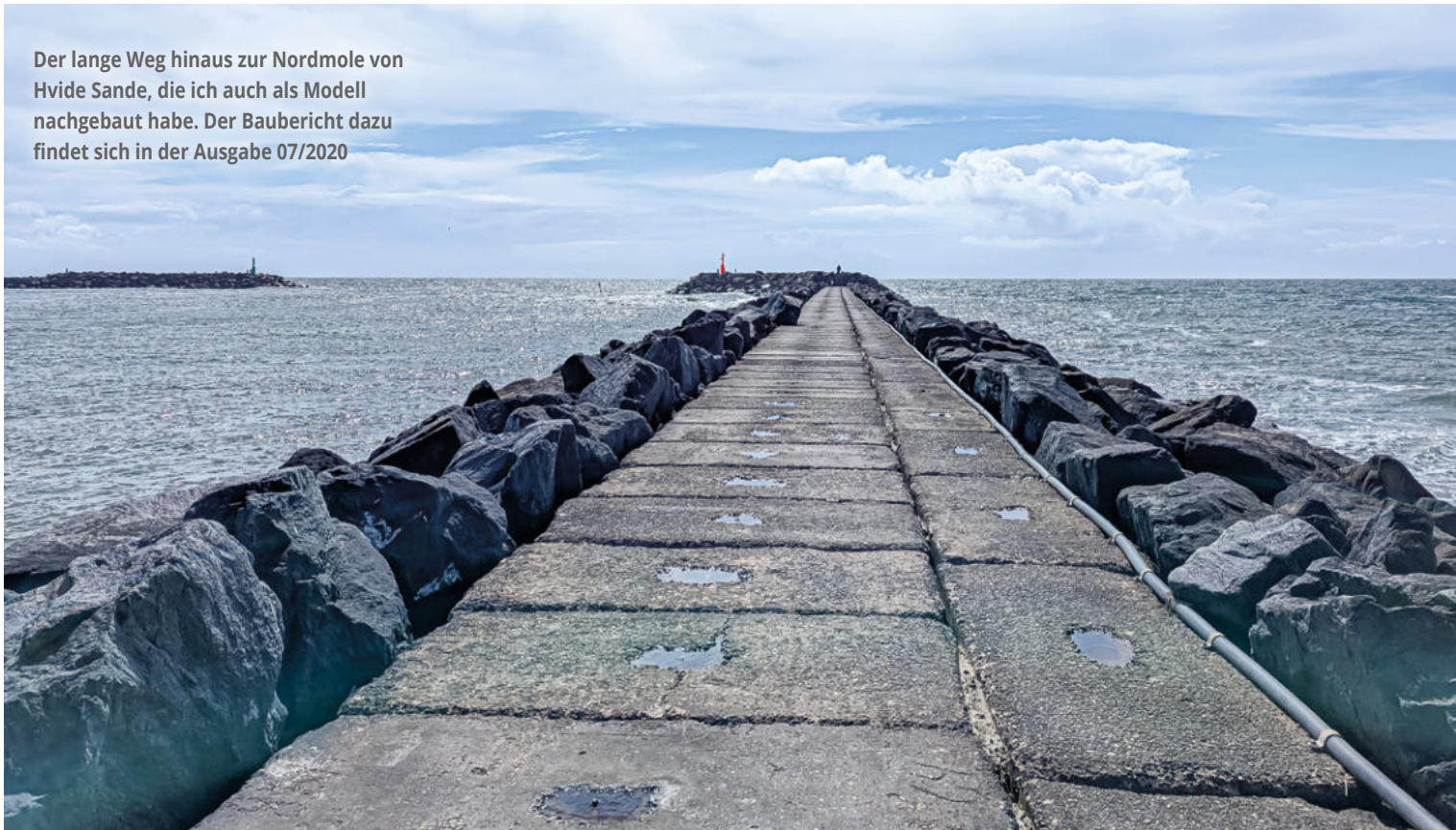


Ein Kutter kämpft sich bei Wind und Wellen in den Hafen von Hvide Sande

am Samstag auf den Weg nach Hause. Etappenziel war dabei noch unser Freund und Autorenkollege Christian in Stade, der sich über unseren Besuch freute, bevor es dann am Sonntag endgültig zurück in die Heimat in Bayern ging.

Fazit

Wenn einer eine Reise tut, dann kann er was berichten. In unserem Fall haben zwei Modellbauer mit ihren Modellen eine tolle Reise kreuz und quer durch Dänemark erlebt und sehr viel Spaß dabei gehabt. Wir haben interessante neue Kontakte geknüpft, viel gesehen und Neues entdeckt. Nicht nur schiffstechnisch, sondern auch kulinarisch. Das neu entdeckte „1664 Blanc Wheat Beer" hat uns genauso geschmeckt wie der Räucherlachs oder die Danish Hot Dog. Und wer Joghurt mag, der kommt nicht an den 1-Liter Beuteln vom Original Kløver-Joghurt vorbei, von dem ich mir einen großen Vorrat (als Beute) mit nach Hause genommen habe – typisch Wikinger halt.



Der lange Weg hinaus zur Nordmole von Hvide Sande, die ich auch als Modell nachgebaut habe. Der Baubericht dazu findet sich in der Ausgabe 07/2020



CHRISTIAN BRUNS

Volldampf an der F

Das Dampf Rundum 2026 in Flensburg

Eine Prise Schwefel, ein Schäufelchen Ruß und einmal wieder im Dampf stehen – und ein Oldie wie meinereiner ist glücklich. So ähnlich habe ich mich gleich gefühlt, als es wieder hieß: „Komm, wir fahren zum Dampf Rundum!“ Dieses Event findet alle zwei Jahre an der dänischen Grenze im Hafen von Flensburg statt.



Das dänische Postschiff *Skjelskør* reiste aus Frederikssund zum Dampf Rundum an. Ihre Zweizylinder-Verbundmaschine von 1914 leistet etwa 70 PS

Dabei waren die Rahmenbedingungen alles andere als gut. So war die Pier, an der die Dampfschiffe immer festgemacht hatten, durch das Hochwasser vor drei Jahren arg in Mitleidenschaft gezogen worden. Ein Anlegen war nicht möglich. Dann kam kurzfristig noch die Meldung: „*Stettin* ist in der Werft, eine Teilnahme in Flensburg ist nicht möglich.“ Das war ein herber Rückschlag, hatten wir

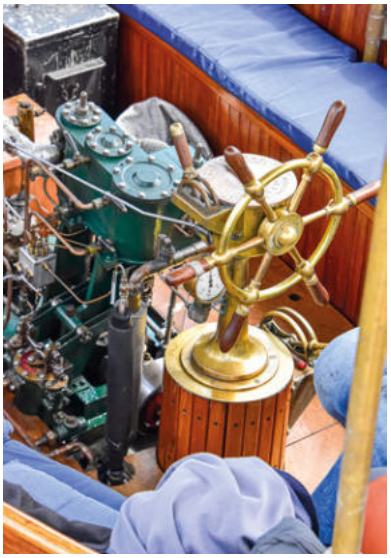


Die Flensburger Gastgeberin *Alexandra* lief 1908 vom Stapel und wird von einer Zweizylinder-Verbunddampfmaschine mit rund 400 PS angetrieben

örde



▲ Kleine Dampfbarkassen zogen mit erstaunlichem Tempo ihre Runden durch den Flensburger Hafen



◀ Details an einer Barkasse. Es sind liebevoll gepflegte Einzelstücke

doch eine Mitfahrt auf der *Stettin* für das traditionelle Rennen am Freitagabend gebucht. Hier fahren alle Dampfschiffe auf die Flensburger Förde raus und sammeln sich an einer gedachten Linie, um dann mit zischenden Sicherheitsventilen in Richtung Hafen loszufegen. Eigentlich ein ungleiches Rennen, da die Schiffe alle eine unterschiedliche Höchstgeschwindigkeit haben – und die ist allgemein bekannt. So könnte die *Stettin* mit ihren gut 2.000 PS und ihrer mächtigen, vier Meter messenden Schraube gemütlich immer als Erste über die Ziellinie laufen. Aus Gründen des Fair Play schnapsen sich die Kapitäne vor der Fahrt immer aus, wer denn dieses Jahr als Erste über die Ziellinie fahren darf. Ein Spektakel ist es allemal und hier ist der olympische Gedanke viel wichtiger als der Sieg.

Wo der Kessel zwickt

Aber zurück zum Dampf Rundum. Erst machte die *Bussard*, der Tonnenleger in Flensburg, schlapp, dann die *Stettin* in Hamburg, die *Scharhörn* kämpft mit einem altersschwachen Kessel und dann ist ja noch das Thema mit den lieben Kosten. Steinkohle und Zeit sind halt nicht zu unterschätzen. Da die Schiffe alle meist ehrenamtlich gefahren werden, sind hier auch einige Kollegen unterwegs. Oft ist nicht zu unterscheiden wer älter ist, die Mannschaft oder das Schiff. Nein, Ernst beiseite, leider finden sich nur wenige jüngere Personen, die sich die oft schmutzige Arbeit auf den alten Ladys antun wollen.

So waren es zusammen gerade mal drei Schiffe, die sich ein Stelldichein in Flensburg gaben. Klar, die *Alexandra* als Gastgeberin war natürlich dabei. Weiterhin haben sich über zehn Personen und das Postschiffchen *S/S Skjelskør* aus Frederikssund in 3-tägiger Reise nach Flensburg aufgemacht. Als letzte machte die *S/S Bjørn* aus Helsingør, ebenfalls nach 3-tägiger Reise, in Flensburg fest. Nachdem die *Stettin* nicht dabei war, haben sich meine Freunde und Autorenkollegen sowie meinereiner für alle drei Schiffe eine Kurzfahrt auf die Förde gebucht, die dann am Samstag stattfanden.

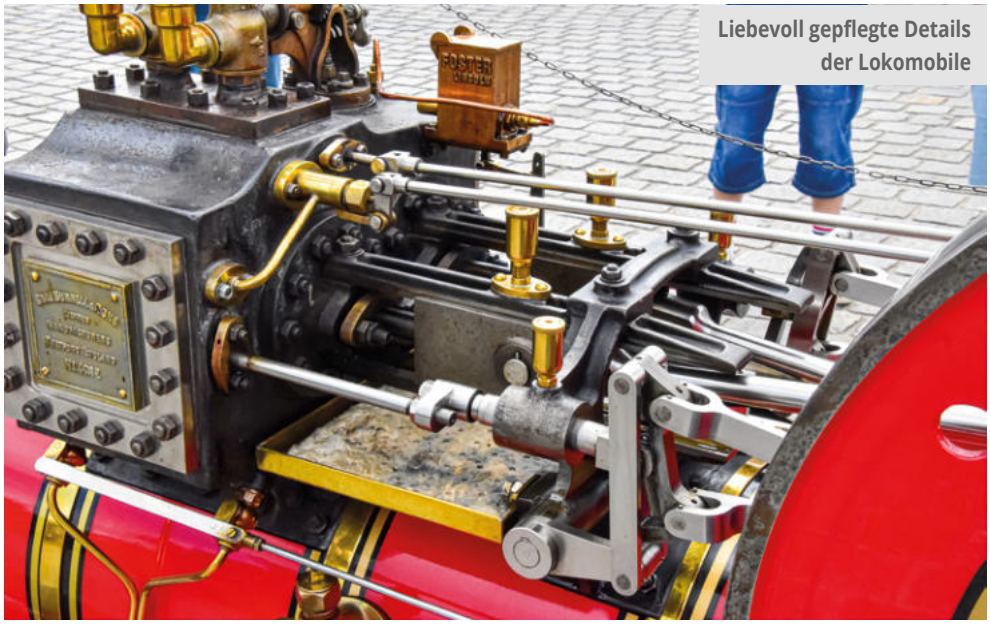
Am Freitagabend konnten wir nur sehnsüchtig mit ansehen, wie die drei anderen Dampfer sich mit rauchenden Schloten aufmachten, um den „Schnellsten“ am Abend auszuschnapsen. Wer gewonnen hat, wissen wir gar nicht, aber wie erwähnt, ist das gar nicht so wichtig.



Breit, bullig und kraftvoll: Der ehemalige Schlepper und Eisbrecher *Bjørn* von 1908 beeindruckt mit einer Dreizylinder-Verbunddampfmaschine



Auch an Land gab es viel zu entdecken: historische Lokomobile, rund 130 Jahre alt



Liebevoll gepflegte Details der Lokomobile



Buntes Treiben am Kai vor der *Alexandra*



Historische Dieselmotoranlage im Schifffahrtsmuseum, 45 PS und rund drei Tonnen schwer

Parallel zu den drei großen Dampfern hatten sich aber noch vier „kleine" Dampfer eingefunden. Meist Barkassen für rund 4-8 Personen, die mit einer kleinen dampfenden Anlage über den Hafen rutschten. Jedenfalls machte es hier auch Spaß, mit den Kapitänen zu schnacken und zu erfahren, wie lange sie gebraucht hatten, das Boot entweder selbst zu bauen oder aufzutreiben und wie es erhalten und betrieben wird. Auch wenn es fast schon Modelldampfmaschinen waren, haben sie die Barkassen mit oft erstaunlichen Geschwindigkeiten durch den Hafen gedrückt. Man sollte diese Dampfschiffchen nicht unterschätzen.

Wo die Kolben tanzen

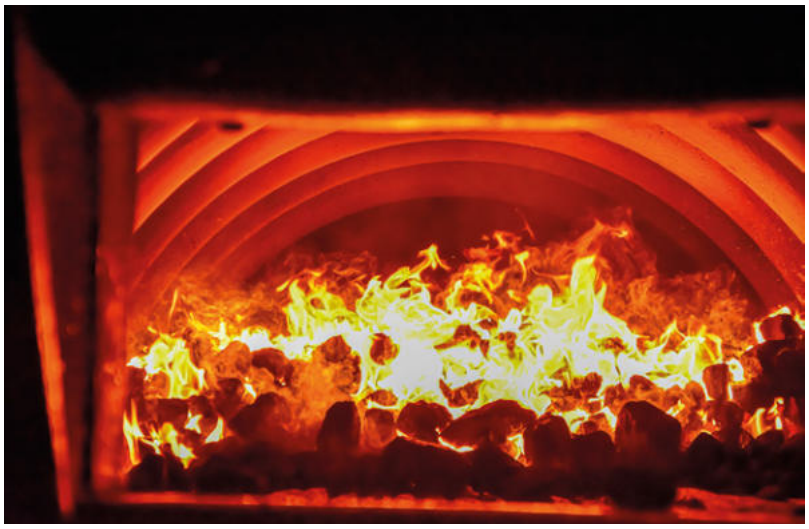
Samstag war dann unser Tag! Wir hatten Fahrkarten für alle drei Schiffe zum Mitfahren. Jeweils ca. 1-1,5 Stunden. Raus auf die Förde, langer Bogen und wieder zurück in den Hafen. Klar, dass ich als alter Maschinenbauer recht flott in die Maschine abgestiegen bin, um ausgiebig das alte Eisen zu begutachten. Für mich das Highlight des Wochenendes. Diese alten Maschinen in Bewegung zu sehen ist, zumindest für mich, etwas Besonderes. Gebaut meist Anfang des 20. Jahrhunderts, kein CNC-Kram, kein Computer, und doch in einer beeindruckenden Präzision. Diese Maschinen strahlen eine ganz besondere Aura aus. Leise und doch kraftvoll wird der auf ca. 9-10 Atü hochgespannte Dampf verarbeitet. Einzig die Pumpen, die das wieder heruntergekühlte Speisewasser zurück in den Kessel gedrückt haben, machen ein paar leise Klackergeräusche. Aber eine Unterhaltung ist problemlos möglich.

Vor dem Kessel zu stehen, die Hitze zu spüren, die von den Feuern ausgeht, welche vom Heizer regelmäßig mit Steinkohle gefüttert werden, das ist schon beeindruckend. Ein Blick in das Feuerloch zeigt deutlich, woher die Maschinenkraft kommt. Nicht umsonst wurde in der Dampfzeit die Feuerbüchse oft als Höllenfeuer bezeichnet. Für mich, der schwitzend in der Maschine den Jungs dort im Weg stand, war es aber das Erlebnis schlechthin.

Erst in der *Alexandra*, 2-Zyl.-Verbund (Hoch und Niederdruck), ca. 400 PS indizierte Leistung, Baujahr 1908. Anschließend in der *S/S Skjelskør*, auch hier eine



Die mächtige Maschine der *Bjørn*



Blick ins Höllenfeuer der *Alexandra*: Die glühende Kohle sorgt für den Dampf im Kessel, der die historische Maschine antreibt



Das Herz der *Alexandra*

2-Zyl.-Verbundmaschine, aber mit gerade mal 70 PS aus dem Jahre 1914 und zu guter Letzt in der *S/S Bjørn*, Baujahr 1908, meinem absoluten Favoriten. Die *Bjørn* ist ein Schlepper und Eisbrecher. Breit und bullig kommt sie daher und hat daher auch einen recht geräumigen Maschinenraum.

Beim Heruntersteigen in die Maschine war ich absolut geflasht von der mächtigen Maschine. Hier kämpfen drei Zylinder um Drehmoment auf der Welle. Hoch-, Mittel- und Niederdruckzylinder mit entsprechenden Kolbenschiebern tanzen hier um die Wette. Und wiederum machen sie die Arbeit still und leise. Kein offener Auspuff und Drehzahlen irgendwo um 10.000 U/min. Hat sie gar nicht nötig. Der Anblick zeigt schon: Hier komme ich, weg da... Ein Eindruck, der mir noch lange in Erinnerung bleiben wird. Hinten, wie immer, dann noch der Kessel. Die hier über 400 PS starke Maschine will entsprechend gefüttert werden. Um den Kessel zu schonen, wurde der Dampfdruck schon von 12 auf 10 Bar heruntergenommen. Damit ist auch die Leistung auf etwas über 200 PS gesunken, aber der Kessel will immer noch mit ca. 200 bis 240 kg Kohle pro Stunde gefüttert werden. Harte Arbeit für den Heizer. Es geht ja auch nicht nur darum, die Kohle einfach reinzuschaufeln, nein, die Kohleschicht sollte gleichmäßig auf dem Rost verteilt werden und so muss die Kohle auch ganz nach hinten geschubst werden. Brandlöcher müssen regelmäßig gefüllt werden, die Luftzufuhr muss je nach benötigter Leistung angepasst werden. Also immer was zu tun.

Was mir noch aufgefallen ist: In allen Maschinenräumen hängen noch Petroleumlampen. Auf meine Nachfrage hin erklärten die Maschinenjungs, eigentlich logisch,

Anzeige



dass zur Zeit der Erbauung auf dem Schiff ja kein elektrisches Licht vorhanden war. Das kam alles später. Und so sind im gesamten Maschinenraum keine fünf Meter Stromkabel verlegt. Zwei Lampen und gut ist. Stimmt nicht ganz, denn um Strom zu erhalten, sind mittlerweile auch Stromgeneratoren verbaut, die den benötigten Strom im Schiff erzeugen. Aber diese Generatoren sind klarerweise auch mit Dampf angetrieben und natürlich auch gefühlte 100 Jahre alt. Aber eben Technik, die scheinbar für die Ewigkeit gebaut wurde. Für mich ein Augenschmaus.

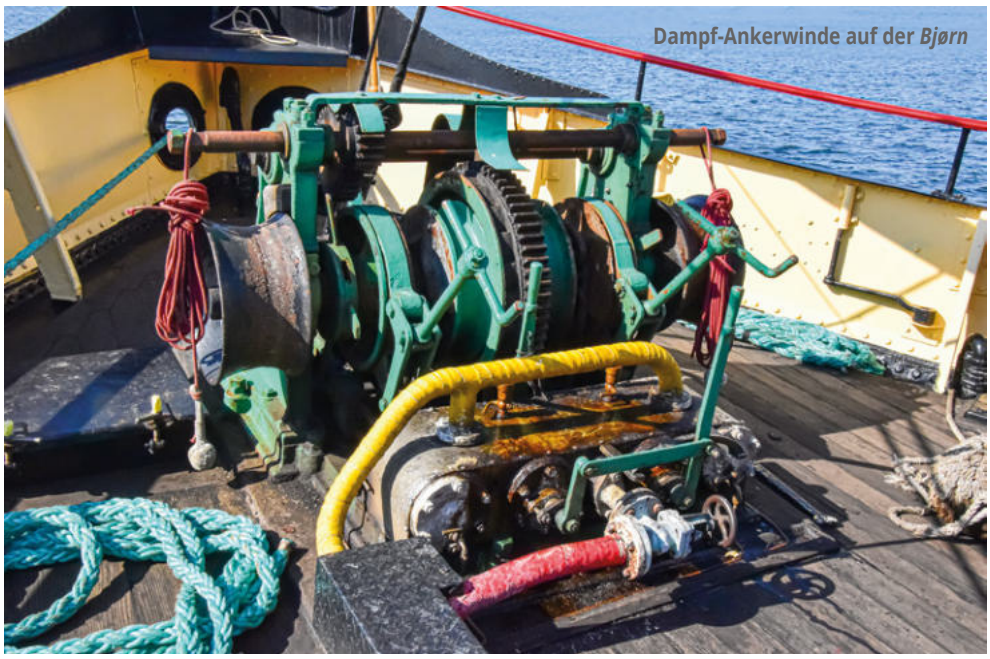
Grenzenlose Technikbegeisterung

Aber das Dampf Rundum bestand nicht nur aus Schiffchenfahren. An Land, am Norderkai, waren Buden aufgebaut, frei nach dem Motto: „Ohne Mampf kein Kampf“. Freitagabend wurde ein Feuerwerk abgebrannt und last but not least gab es im Schifffahrtsmuseum, bei freiem Eintritt, eine Modellbauausstellung. Hier wurden viele Objekte in Bewegung gesetzt. Richtig gut hat mir eine drei Tonnen schwere 1-Zyl.-Dieselmaschine gefallen, die mit 45 PS viele Fischerboote angetrieben hat. Allein der Startvorgang war eine Show: Vorglühen, dann mit Druckluft den Kolben in Bewegung setzen und hoffen, dass die Öko-Kollegen die schwarze Startrauchfahne nicht gesehen haben.



Steuerstand der *Alexandra*

Vor dem Museum wurden dann noch vier Dampflokomobile ausgepackt. Nicht die ganz großen, sondern alle etwa in halber Größe. Die älteste aus dem Jahre 1898 war wohl eine Dampfmaschine zum Vorführen bei potenziellen Käufern. Sie sollte wohl zeigen, was denn damit so alles machbar ist. Diese Maschinen brachten aber auch gut 3-3,5 Tonnen auf die Waage. So war dann auch klar, wieso die Besitzer mit LKW-Oldies mit großen Anhängern ankamen, um die „kleinen“ Dampfmaschinchen zu transportieren. Zwei der Kollegen kamen aus den Niederlanden. Auch nicht gerade um die Ecke.



Dampf-Ankerwinde auf der *Bjørn*



Dampfspill im Heck der *Bjørn*

Fazit zum Dampf Rundum

Unbedingt mal besuchen! Wer Spaß an alter Technik hat und sich einmal in die Zeit der alten Fördedampfer versetzen möchte, sollte hier vorbeischauen. Ich hoffe sehr, dass die Schiffe, die dieses Jahr nicht dabei waren, bald wieder fit sind und auch eine Mannschaft haben, die sich die Arbeit macht und nach Flensburg fährt. Zumindest die *Stettin* ist wieder aus der Werft.

Ein Dampf Rundum ist erst ein richtiges Dampf Rundum, wenn der gesamte Hafen im Rauchnebel liegt und die schöne Designerkleidung mit Ruß bekleckert ist. Am besten ein schwarzes Shirt und Jeans anziehen, da fällt es nicht so auf. Das nächste Dampf Rundum in Flensburg findet im Jahr 2028 statt.

Weitere Infos zum Event und den Schiffen gibt es unter:

- www.dampfrundum.de
- www.dampfer-alexandra.de
- www.ss-bjoern.dk
- www.dampskib.dk/dk

DIE WELT DES MODELLBAUS, IN DEINEN HÄNDEN

80 JAHRE VTH

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 €



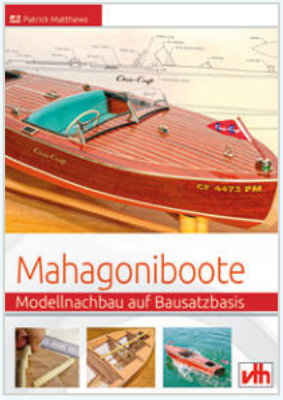
Binnenschiffe als Modell

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. Stukenbrokl

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 €



HANS JÜRGEN GÖTTE

Blick über den Tellerrand

Wasserflieger treffen Schiffsmodellbauer

Das RC-Wasserflug-Treffen am Bitburger Stausee hat sich in den letzten Jahren zu einem festen Termin in der Szene entwickelt. Jedes Jahr am Wochenende nach Christi Himmelfahrt kommen die Enthusiasten an dem idyllisch gelegenen See nahe Bitburg zusammen – bekannt nicht zuletzt als Heimat der gleichnamigen Brauerei.

Der See ist das Zuhause der Interessengemeinschaft „Flug und Schiff". Die IG versteht sich als Zusammenschluss von Schiffsmodellbauern und Wasserfliegern und kooperiert mit der Modelfluggruppe „Bit Falken". Das zweitägige Treffen mit dem Namen „MAYDAY" erlaubt dabei den Blick über den Tellerrand und sorgt für eine abwechslungsreiche Mischung von Vorführungen zu Wasser und in der Luft. Zugelassen sind Wasserflugzeuge mit Elektro-Antrieb bis maximal 12 Kilogramm Abfluggewicht und Schiffe aller Art, inklusive der sogenannten Powerboote mit Verbrennerantrieb.

Vor Ort und drumherum

Das Gastro-Team von Ferdis Bootshaus sorgt während der Veranstaltung für beste Verpflegung und für die erforderliche Logistik. Die Mitglieder der DLRG Oberweis helfen bei der Bergung von Havaristen. Und für die Zuschauer gibt es eine große Tribüne direkt am Wasser mit hervorragendem Blick auf das Geschehen. Wohnmobile können vor Ort parken oder auf dem wenige Fahrminuten entfernten 4-Sterne-Campingplatz in Oberweis. Und die Region hat auch abseits des Sees einiges zu bieten: Ein Ausflug nach Trier, der ältesten Stadt Deutschlands, ein Abstecher nach Luxemburg oder ein Besuch in der Bitburger Markenwelt lohnen sich allemal. Und wer die Natur liebt, besucht den „zweitschönsten Wanderweg Deutschlands" bei Bollendorf mit dem Namen „Grüne Hölle", die „Luxemburger Schweiz" oder die nahegelegenen Maare der Westeifel.
Weitere Informationen zum Event finden sich bei Facebook unter dem Link: www.facebook.com/GoetteBitburg.



Blick aus der Vogelperspektive auf das Veranstaltungsgelände am Bitburger Stausee



Auch die großen Powerboote dürfen hier fahren



Die Do X in ihrem Element – ein Highlight für alle Zuschauer auf der Tribüne



Vollgas auf dem Wasser: Die Rennboote liefern spektakuläre Fahrten

▾ Kontrast zum Rennboot: Die detailgetreu gebaute *USS Missouri* zeigt, was vorbildtreuer Schiffsmodellbau zu leisten vermag



Anzeige

Selbstklebendes
SCHLEIF-
PAPIER



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 €

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.



Mit Liebe gemacht

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



Seenotrettungsboot
Wilhelmine Wiese in 1:10

Vorschau auf die Ausgabe 11/2026



Dampfrennboot *Argo*

ModellWerft 11/2026 ab 16. Okt. 2026 im Handel!

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



Watercar Panther – ein modernes Amphibienfahrzeug in 1:7



Test: FrSky EX14 von Engel Modellbau & Technik

Impressum

Das führende Fachmagazin für Schiffsmodellbauer

ModellWerft

50. Jahrgang

Redaktion

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

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

E-Mail: ModellWerft@vth.de

Gestaltung
Uschi Klee

Anzeigen
Sinem Isbeceren 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: 11,45 €, CH: 15,30 SFr, EU: 12,60 €
Abonnement 120,50 € pro Jahr mit SEPA-Lastschrifteinzug
Abonnement 125,50 € auf Rechnung
(Im Ausland: zzgl. 24,95 € Versandkosten)

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

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

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

Die Veröffentlichung der Clubnachrichten erfolgt kostenlos und unverbindlich.

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

ISSN 0170-1819

© 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.

Billing Boats®

Seit 1958 - 70 Modellbausätze



NEU! Zusätzliche Fotoanleitung

430 EMILE ROBIN
Poly Rumpf 1:33
L. 60,5 B. 19 H. 35cm
(im Werksvorrat)

Die MRB 20 Emile Robin wurde im Jahre 1989 in der Werft North Sea Shipyard in Ringkobing/Dänemark gebaut. Der Pariser Kaufmann Emile Robin war Namensgeber dieses Rettungsbootes. Der Philanthropist Emile Robin, ein Cognac-Fabrikant und der Vizepräsident der französischen Gesellschaft für die Rettung von Schiffbrüchigen (La Société Centrale de Sauvetage des Naufragés) war einer der bekanntesten Wohltäter in der 150-jährigen Geschichte der dänischen Rettungsschifffahrt. Die Emile Robin hat ihren ständigen Liegeplatz bei der Rettungsstation in Hvide Sande, an der Westküste Dänemarks.

Werfen Sie einen Blick auf unsere 70 Kits auf billingboats.com



Kein Einzelverkauf
facebook.com/groups/billingboats
Kontaktiere uns unter service@BillingBoats.com
Treten Sie unserer Facebook-Gruppe mit 7000 Modellbauern bei.

Händlerliste hier:
BillingBoats.com/distributors

www.krick-modell.de

ro marin by krick

Funktionsmodellbau pur!

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



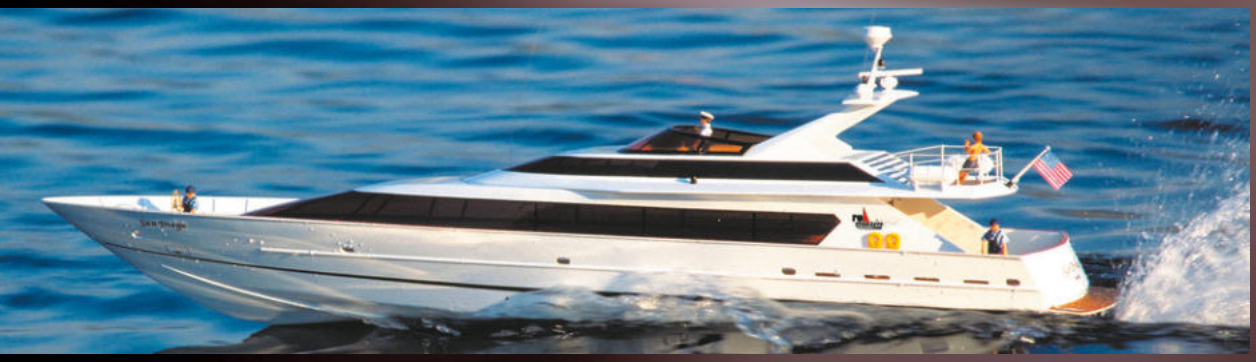


Happy Hunter
Bergungsschlepper
1:50, Länge ca. 1035 mm
Bestell- Nr. ro1106



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

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