

Hinter der Grenze Modellbauausstellung in Reichshoffen

SchiffsModell



6 Juni 2024

8,50 EUR

A: 9,50 EUR · CH: 16,50 CHF
Benelux: 9,90 EUR

SchiffsModell

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN SCHIFFSMODELLBAU

SchiffsModell
**WERK
STATT
TIPP**



SAU(G)STARK

Proxxon
Tischbandschleifer
TB 50



**JETSTREAM von
Horizon Hobby im Test**

Krasse Kiste

VEGESACK

Tochterboot reloaded



RESTAURIERUNG

DOWNLOADPLAN



**CGN-9
LONG BEACH**

Atombetriebener
Lenkwaffenkreuzer

EINE KLASSE FÜR SICH

SHANNON-Boote
der RNLI



GUTE VORLAGE

Die Modellbauzeitschrift für Nutzfahrzeug-Freunde



TRUCKS & DETAILS

Kennenlernen für 8,50 Euro



JETZT BESTELLEN

www.trucks-and-details.de/kiosk

Service-Hotline: 040/42 91 77-110

ABO-VORTEILE IM ÜBERBLICK

- 8,50 Euro sparen
- Keine Versandkosten
- Jederzeit kündbar
- Vor Kiosk-Veröffentlichung im Briefkasten
- Digitalmagazin mit vielen Extras inklusive
- urück bei vorzeitiger Abo-Kündigung





Das erste Mal vor Publikum

Liebe SchiffsModell-Leserinnen und -Leser

Im April hatte ich zwei Termine im Kalender: Die Intermodellbau in Dortmund und das Schaufahren in Bad Bramstedt. Beide Veranstaltungen sind ähnlich, aber auch mit praktischen Unterschieden. Nach Dortmund fahre ich seit 12 Jahren mit dem Zug, der mich trotz der sonst teilweise haarsträubenden Verspätungen immer pünktlich hin und zurück gebracht hat. Die Dichte der Modellbauneuigkeiten hält sich hier in Grenzen. Dafür lerne ich bei solchen Messen immer wieder Menschen kennen, entweder komplett neu oder, weil ich schon länger mit ihnen per Mail Kontakt hatte und sie nun endlich live sehe. Ab Seite 68 gibt es einen kleinen Bericht davon.

**Ob drinnen oder draußen,
Schiffsmodellbau macht
immer Spaß**

Bei Schaufahren nördlich der Elbe ist vor allem die Anreise ein Problem. Egal ob Bad Bramstedt, Aukrug oder Hamburg, alles, was ich von Hannover aus mit dem Auto ansteuere, dauert grundsätzlich eine Stunde länger als geplant, inklusive quälenden Staus oder Sperrung des Elbtunnels. Wenn ich dann endlich angekommen bin, treffe ich auf viele, aber bekannte Gesichter. Der Reiz des Neuen liegt hier eindeutig auf den Modellen. Was während des Winters in der Werkstatt entstanden ist, wird nun zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorgestellt.

Und da gibt es eine Menge zu sehen. Karsten Linder zum Beispiel, mittlerweile auf gedruckte RIBs mit Jetantrieb von Seenotrettungsdiensten spezialisiert, hatte verschiedene Exemplare mit unterschiedlichen Fertigungsgrad, aber durchgehend hohem Fahrspaß dabei. Auf der anderen Seite des Beckens wartete die TIGER auf mich. Martin Schulte hat den Dampfschlepper klassisch und wunderschön auf Spant gebaut. Das Entstehen des Modells hatte ich schon länger in einem Forum mitverfolgt. Das fertige Schiff habe ich dann spontan im Bild des Monats verewigt.

Im Winter drinnen, bei schönem Wetter draußen, und im Sommer drei Wochen Urlaub. Dieses Lebensprinzip hat auch im Schiffsmodellbau seine Berechtigung. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel Spaß mit Ihrem Modell am Teich und beim Lesen Ihrer neuen **SchiffsModell**.

Herzlichst, Ihr

Jürgen Voss
Redaktion **SchiffsModell**



MEHR INFOS. MEHR SERVICE. MEHR ERLEBEN. DAS DIGITALE MAGAZIN.



QR-CODES SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE
SCHIFFSMODELL-APP INSTALLIEREN.


Volltext-Suche: Schnell und einfach die Themen finden, die einen am meisten interessieren


Bewegte Bilder: Eingebundene Videos für crossmediales Entertainment


Bonus-Material: Neue Perspektiven dank zusätzlicher Bildergalerien


Schnäppchen-Jäger: Online-Shopping mit direkter eCommerce-Anbindung


Textbox-Option: Text anklicken, Lese-Komfort erhöhen – auch auf dem Smartphone


Digitaler Stadtplan: Verknüpfung von Adressen, Landkarten und Wegbeschreibungen

**FÜR PRINT-ABONNENTEN
INKLUSIVE**

Lesen Sie uns wie **SIE** wollen.



Einzelausgabe
SchiffsModell Digital
5,99 Euro



11 Ausgaben
SchiffsModell Digital

Digital-Abo

pro Jahr
49,- Euro



+



Print-Abo

pro Jahr
84,- Euro

11 x SchiffsModell Print
11 x SchiffsModell Digital inklusive

Weit ationen unter

www.schiffsmodell-magazin.de/kiosk



CGN-9 LONG BEACH

Amerikanischer Lenkwaffenkreuzer mit Downloadplan



66

Schlepper ANNA

Das erste Mal nach Bauplan



Gut gelagert

Konstruktion eines Bootsständers

18



62

Maritimes Museum Hamburg

Museumsrundgang, Teil 2

Inhalt Heft 6/2024

MOTORSCHIFFE	10	VEGESACK Titel	Das Tochterboot der ADOLPH BERMPOHL wird erwachsen
	34	CGN-9 LONG BEACH Titel	Der erste atombetriebene Lenkwaffenkreuzer der US-Navy
	66	ANNA ohne „H“	Gebaut nach dem Plan des brasilianischen Schleppers JAIME von 1967
	70	Flexibler Launch Titel	Die Klasse der SHANNON-Boote der RNLI für jede Küste
RENNBOOTE	22	Gefährlich gut Titel	JETSTREAM von Horizon Hobby als neues RTR-Rennboot
BAUTECHNIK	18	Solide Basis	Die neue Grundlagenserie, Teil 1: Der Bootsständer
	54	Auf die Arme geschaut	Mechanik für den Antrieb eines offenen Ruderboots
TECHNIK	50	Vom Winde verweht Titel	Der Tischbandschleifer TB 50 von Proxxon
SCENE	6	Bild des Monats	Dampfschlepper TIGER
	28	Einmal im Leben	Frank Mulder und seine Verleihung des Lifetime Achievement Award 2024
	44	Luxus auf dem Polarmeer	Expeditionsschiff CAPE RACE
	48	Kurz hinter der Grenze Titel	Modellbauausstellung im französischen Reichshofen
	62	Über Hamburgs Dächern	Das oberste Deck im Maritimen Museum Hamburg und ein Blick ins Magazin
	68	Die alljährliche Konstante	Schiffsmodelle auf der Intermodellbau 2024 in Dortmund
RUBRIKEN	8	Logbuch – Markt & Szene	
	32	SchiffsModell-Shop	
	74	Vorschau/Impressum	

Kaum zu unterscheiden

Der Dampfschlepper TIGER wurde 1910 gebaut. Die Ewerführerei Jürgen Hinrich Steffen setzte ihn bis 1966 im Hafen und auf der Unterelbe ein. 1978 rettete ihn dann der Museumshafen Oevelgönne mit Hilfe des Hamburger Abendblatts und privaten Sponsoren vor dem Verschrotten. Als erstes Schiff des Museumshafens wurde er restauriert und ehrenamtlich weiter betrieben. Martin Schulte saß dann direkt an der Quelle. Als Besatzungsmitglied der TIGER bekam er den Bauplan und konnte jederzeit hinfahren, um Fotos zu machen und den Zollstock anzulegen. Das sieht man dem Modell auch wirklich an. Am Bug steht als Matrose sein Freund Wolfgang, ebenso passionierter Modellbauer, in 3D lebensgroß gescannt und zu Hause ausgedruckt.







DAS DIGITALE MAGAZIN

Weitere Informationen unter www.schiffsmodell-magazin.de/kiosk

LOGBUCH Markt und Szene



QR-CODES SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE
SCHIFFSMODELL-APP INSTALLIEREN

BLIZZARD

Crackerbox von b-boats

Die BLIZZARD ist die Nachbildung einer typischen Crackerbox. Dieser Bootstyp ist in den USA sehr populär und es werden inzwischen sehr professionell Rennen auf speziell für Rennboote gebauten Binnenteichen gefahren. Das Konzept ist einfach, ein Big-Block-V8-Motor, ein möglichst kleines Boot drumrum und hinten Platz für zwei Piloten. Der Throttleman kümmert sich nur um den Gashebel, sodass der Steuermann sich darauf konzentrieren kann, den Ovalkurs sauber zu fahren. Im Maßstab 1:6 kann man mit der BLIZZARD den Rennspaß nun auf unsere Modellteiche bringen und die Faszination, die von diesen kleinen, halb fliegenden Kisten ausgeht, auf sich wirken lassen. Aus Sperrholz aufgebaut entspricht die Konstruktion annähernd den Originalen, nur der V8 wurde durch einen umweltfreundlichen BL-Motor ersetzt. www.b-boats.de



Fein geschliffen

Sandpapier-Feile von JOJO-Modellbau

Sandpapier-Halter mit 25 mm Breite und perfekter Schnellwechsel-Klemmung für Schleifleinen und Sandpapiere gibt es bei JOJO. Kleine Flächen bearbeiten und Winkel schleifen ist mit diesem Werkzeug exakt erledigt. Haltestege oder Brennkanten von Laser-Bauteilen lassen sich auch an kleinsten Teilen sauber entfernen. Das Schleifmaterial muss selbst zugeschnitten werden. Über die Rändelschraube ist Schleifmaterial schnell gewechselt oder erneuert. Die benötigte Länge des Streifens ist in den Klotz graviert. Besonders dünnes Schleifpapier muss für besseren Halt in der Nut gefaltet werden. Schleifklötze mit Schnellwechsel System sind auch in anderen Breiten und Winkeln lieferbar. Preis: 5,90 Euro. www.schiffsmodelle-shop.de



Badweiherhock

Schaufahren der Modell- Schiff-Kapitäne in St. Peter

Am zweiten Wochenende im August findet wieder der 31. Badweiherhock in St. Peter im Schwarzwald statt. Natürlich ist auch wieder die große Hafenanlage aufgebaut. Der Förderverein kümmert sich um die Bewirtung der Gäste und Besucher. Am Samstag ist ab 22 Uhr ein Feuerwerk geplant. Anmelden kann man sich unter office@msk-st-peter.de oder mail@shipmodtec-burger.de. Die offizielle Adresse ist Kapellenweg 7, 79271 St. Peter.
10. August 2024, 10 bis 24 Uhr
11. August 2024, 10 bis 16 Uhr



ANDROID APP ON
Google play

Erhältlich im
App Store



QR-CODES SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE
SCHIFFSMODELL-APP INSTALLIEREN



FÜR PRINT-ABONNENTEN
INKLUSIVE

Großes Schaufahren

40 Jahre Drochterser Modellbauclub

Am 15. und 16. Juni 2024 lädt der Drochtersen Modellbauclub zu seinem 40. Geburtstag ein. Das Schaufahren findet wie immer am Modellbootsee auf Krautsand statt und beginnt jeweils um 10 Uhr. Für Verpflegung ist ebenfalls gesorgt. Weitere Infos gibt es unter dmc-drochtersen.de, Anmeldung ist bei post@dmc-drochtersen.de möglich. Das Vereinsgewässer befindet sich in der Süderstraße in 21706 Drochtersen.



In Erinnerung

Manfred Sievers verstorben

Als er 16 Jahre alt war, hat er angefangen, Schiffsmodelle zu bauen. Zuerst Baukastenmodelle, danach Modelle nach Planvorlagen. Im Anschluss hat der langjährige Schiedsrichter von Nauticus und Naviga damit begonnen, Pläne und Baukästen nach eigenen Ideen zu entwerfen. Das entstehende Sortiment war beachtlich und enthielt viele, teilweise ungewöhnliche Modelle. Dadurch war er als Hersteller von soliden Schiffsmodellbaukästen bei sehr vielen Modellbauern bekannt. Am 21. April ist Manfred Sievers im Alter von 84 Jahren verstorben. Mit der LIVETIME CARE der MERSEY-Klasse, Titelbild der **SchiffsModell** 08/2023 und ein typisches Modell aus seinem Programm, erinnern wir an ihn.



Neuer Kraftprotz

VSP-Tug ASHDOD von Bauer

Der neue und innovative VectRA 3000 Class Tug ist ein Hochleistungs-VSP-Traktorschlepper, der auf maximale Effizienz beim Schleppen und Begleiten großer Schiffe ausgelegt ist. Das Modell entstand mit Unterstützung von Robert Alan Ltd., Sanmar und

Voith Turbo Propulsion. Der Modellbaukasten enthält: Rumpf, Schanzkleid, Skeg und VSP-Schutzplatte aus GFK; sechs lasergeschnittene Platten aus ABS, Sperrholz und Vivak für Schanzkleidstützen, Ständer, lasergeschnittene Fensterscheiben, Fensterrahmen und Deckshaus; einen Ätzteilebogen mit Reling, Lampenträger, Gitter für Speigatt, Ablaufgestelle für Rettungsring, Scheibenwischer, Fensterrahmen, Gitter; sehr viele 3D-Druckteile für

weitere Beschlagteile sowie Drähte, Rohre, Profile aus Kunststoff und Metall und natürlich Zeichnungen für den Decksausbau. Die Länge beträgt 605 mm und der Preis 643,- Euro. www.bauer-modelle.com



Volle Power

RTR-Rennboot von Traxxas

Das SPARTAN ist auf Geschwindigkeit und Leistung ausgelegt und die Art von Boot, die man von Traxxas erwartet. Das saubere, moderne Rumpfdesign ist schichtweise aufgebaut, um maximale Steifigkeit zu gewährleisten. Das Boot ist in vier Farbvarianten erhältlich. Das integrierte Selbstaufrichtsystem bringt die SPARTAN in Sekundenschnelle wieder in Position, wenn eine Welle das Rennboot einmal aufs Dach legt. Das eingebaute Akkufach bietet Platz für eine Vielzahl unterschiedlicher Akkus. Als Antrieb ist ein wassergekühlter Brushless-Motor eingebaut. Die Länge beträgt 1.037 mm und der Preis 499,- Euro. www.traxxas.com



Restaurierung der VEGESACK, Teil 1

Die Tochter wird erwachsen

Text und Fotos:
Hermann Veith

Ein großer Traum junger Modellbauer war damals die ADOLPH BERMPOHL von Graupner. Wenn dann das Modell im Lauf seiner Karriere wie das Original bei einem Unglück beschädigt wird, kann man die Gelegenheit nutzen, das Boot mit geschlossenem Fahrstand wieder aufzubauen und das Tochterboot ebenfalls anzupassen. **SchiffsModell**-Autor Hermann Veith hat sich dazu entschlossen und mit der VEGESACK angefangen. Selbstverständlich so naturgetreu wie möglich.

Vor etwas mehr als einem halben Jahrhundert habe ich das allseits bekannte Modell des Seenotkreuzers ADOLPH BERMPOHL der Firma Graupner gebaut und damit etliche Jahre Schaufahren und Wettbewerbe bestritten. Mit dem sich intensivierenden Berufs- und Familienleben wurden diese Aktivitäten weitgehend zurückgestellt, der Kontakt zum Modellbauhobby aber immer gehalten. Und als sich dann der

dritte Lebensabschnitt abzeichnete, bin ich wieder umfänglich in das für mich schönste Hobby der Welt eingestiegen, einschließlich der Vereins-Mitgliedschaft bei der Schiffs-Modellbau-Arbeitsgemeinschaft Mörfelden-Walldorf.

Auf deren Vereinsgewässer wurde auch die ADOLPH BERMPOHL wieder in Fahrt gebracht, bis zu einem folgeschweren „Unfall“ in meiner Werkstatt, bei dem ein im Deckenregal gelagertes

Teil von dort auf das Modell herabfiel. Die ADOLPH BERMPOHL wurde dabei so schwer beschädigt, dass sie fast so aussah wie das Original nach dem Unglück 1967. Nach einigem Ärgern und Haderen entschloss ich mich, die ADOLPH BERMPOHL wieder instand zu setzen und dabei so nah wie möglich am Original zu restaurieren. Glückliche Umstände bescherten mir sehr viele gute Fotos des Seenotkreuzers in dem Bauzustand Ende der 1980er-Jahre.



Und so startete ich mit der Restaurierung des Tochterboots VEGESACK in der Erwartung, es nach Abschluss der Restaurierung des Mutterschiffs mit diesem wieder gemeinsam fahren lassen zu können. Aber es sollte ganz anders kommen. Ziel war, ausgehend vom Ausgangszustand das Tochterboot mit der Erhöhung des Vorschiffs sowie der verlängerten und geschlossenen Kajüte möglichst detailliert so darzustellen, wie auf dem damaligen Foto zu sehen ist.

Rumpf und Deck

Der Rumpf wurde von der alten Technik befreit und mit Schweißnähten und Schlingerkielen detailliert. Eine kleine Gewindespindelmechanik wurde eingebaut, die einen ausfahr- und einziehbaren Haken betätigt. Dieser soll später in Verbindung mit der Aufholmechanik der ADOLPH BERMPOHL die Aufnahme der VEGESACK in die Heckwanne ermöglichen.

Das ursprüngliche Deck wurde in seiner angestammten Position auf der Rumpfoberseite verklebt und die Vorschifferhöhung mit Formteilen aus Polystyrol erstellt. Aus dem Architekturmodellbau stammt die ebenfalls aus

dünne Polystyrol bestehende, neue Decksbeplankung, die maßstäblich passendes Fünffach-Rautenblech imitiert. Bug- und Heckpoller, die beiden Mannlochdeckel und die Haken, an denen das Tochterboot in der Heckwanne sicher vertäut werden kann, wurden als Decks-Beschlagteile gefertigt. Unter anderem an diesem Haken wird deutlich, wie sehr sich die VEGESACK in vielen Details von den beiden anderen Tochterbooten der Seenotkreuzer der 26-m-Klasse unterscheidet. Bei ENGELKE und ALTE LIEBE sehen diese Haken, vermutlich als Weiterentwicklung, gänzlich anders aus.

Je intensiver ich mich mit dem Bau der VEGESACK und der dafür erforderlichen Fotoauswertung befasste, umso mehr kam ich zu der Ansicht, dass an VEGESACK (und ADOLPH BERMPOHL) im Zuge von Reparatur und Umbau nach dem Unglück vieles erprobt und dann in optimierter Form auf die Schwesterschiffe übertragen wurde. Das macht den Nachbau durchaus nicht einfacher, aber auch als Spurensuche interessant. Mit dem Einbringen der Bohrungen in die Fußreling am Bug und dem Darstellen der Verschraubung am Kiel wurde die Detaillierung des Rumpfs abgeschlossen.

Kajüte

Bei der Graupner-Version der VEGESACK ist das Bauteil, woraus Kajüte, Plicht und umgebender Laufrost bestehen, nur mäßig auf dem Rumpf fixiert und nicht abgedichtet, sodass leicht Wasser eindringen kann. Hier galt es, Abhilfe zu schaffen. Dazu habe ich einen Rahmen erstellt, der mit einer 0,5 mm dünnen Polystyrolplatte als „Einlegeboden“ verschlossen wird. Der Boden wird gegen den Rahmen mit Vakuumfett perfekt abgedichtet und kann so bei Bedarf als Zugang zum Rumpfinneren herausgenommen werden. In dieser Wanne sitzt dann die Kajüte.

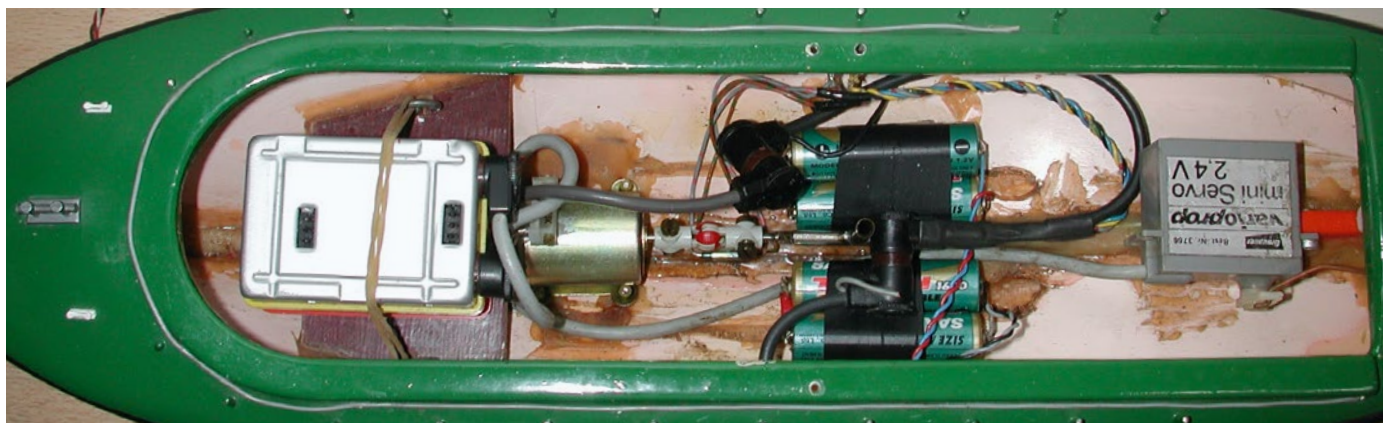
Als Folge dieses Umbaus war der Ruderker kaum noch zu erreichen, was im Schadensfall ja durchaus notwendig werden kann. Also habe ich ihn 10 mm Richtung Heck versetzt und das Ruder entsprechend angepasst. So ist der Koker über den aufklappbaren, aber dennoch dicht sitzenden, achteren Mannlochdeckel wieder gut erreichbar. Das damit entstandene Vorruder ist nicht ganz vorbildgetreu, aber nur in Betrieb unter Wasser wahrnehmbar. Das ist akzeptabel und kommt auch der Manövrierfähigkeit zugute. Der Aufbau-Rohling wurde aus



So sah die VEGESACK in der Baukastenversion von Graupner aus



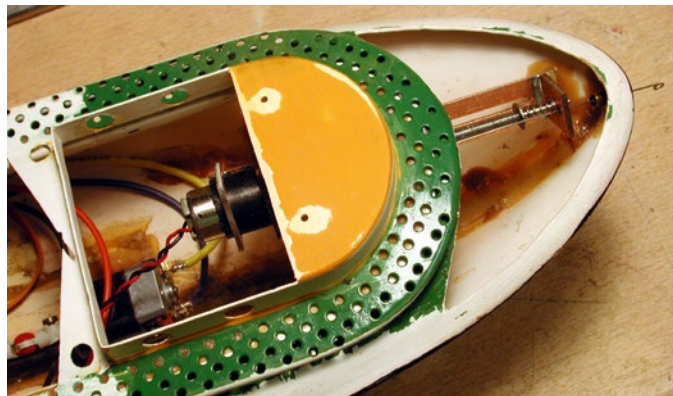
So sollte es aussehen: Die VEGESACK im Original Ende der 1980er-Jahre



Im Rumpf war noch die originale Technik von damals eingebaut



Am Rumpf wurden Schlingerkeile und Schweißnahtimitate angebracht



Das alte Vorschiff mit der neuen Fanghakenmechanik



Das neue Vorschiff wurde aus Polystyrol-Formteilen erstellt



Haken, Poller und Mannlochdeckel wurden selbst gebaut

Polystyrolplatten erstellt und in den Rumpf eingepasst. Er sitzt passgenau und ist auch gut herausnehmbar.

Inneneinrichtung

Als nächster und einigermaßen aufwändiger Bauabschnitt folgte die Inneneinrichtung der Kajüte. Ich weiß, da habe ich gebaut, wo man kaum etwas davon sieht. Aber meines Erachtens vervollständigt diese Detaillierung die Gesamtdarstellung doch erheblich, und es macht Spaß, die Grenzen des handwerklich Machbaren auszuloten. Der Steuerstand ist soweit ausgestaltet wie es anhand der zur Verfügung stehenden Fotos möglich war. Kleiner Wermutstropfen: Die mir zu diesem Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Fotos vom Steuerstand des Tochterboots zeigten überwiegend den der ALTE LIEBE, dem Tochterboot des SK GEORG BREUSING. Und die ALTE LIEBE ist an der Stelle deutlich anders und aufwendiger ausgestattet als die VEGESACK.

Die in zahlreichen Details oft gravierenden Unterschiede zwischen den drei Schwestern GEORG BREUSING, ADOLPH BERMPOHL und ARWED EMMINGHAUS sowie deren Tochterbooten fielen bei der Restaurierung der VEGESACK und später der ADOLPH BERMPOHL immer wieder auf und verhindern oft, dass man Aussehen und Abmessungen eines Bauteils einfach zum Beispiel von der GEORG BREUSING auf die ADOLPH BERMPOHL übertragen kann.

Nun denn, der Steuerstand meiner VEGESACK ist somit reichlich ALTE LIEBE-like geraten und neben Steuerrad und Gashebel mit Funkgerät, Kompass, umfänglichen Motorkontrollinstrumenten, Schleuderscheibenmotor an der Backbord-seitigen Frontscheibe, Darstellung von Verkabelung und Nietreihen,

hölzernen Bodengrätings und Sitzrosten sowie Innenbeleuchtung ausgestattet. Unter den Sitzrosten ist ein Lautsprecher (20 x 40 mm, 2 W, 9 g) zur Wiedergabe des Signalhornsounds montiert. Das Steuerrad wurde übrigens gleich in doppelter Ausfertigung erstellt, da die VEGESACK mit dem Umbau zum Selbstaufrichter auch einen äußeren Fahrstand erhalten hat.

Damit man das Ganze nicht nur eingeschränkt durch die Fenster, sondern auch durch das Schott der Kajüte einsehen kann, habe ich das Schott beweglich und mit detaillierter Innenseite gebaut. Der auf dem Foto durch die Scharniere laufende Kupferdraht diente lediglich als Montagehilfe und wurde später durch ordentliche Scharnierbolzen ersetzt. Die Fensterscheiben und -rahmen einschließlich Schleuderscheibe wurden mit Hilfe des Schneidplotters hergestellt und einbaufertig vorbereitet, um sie nach dem Lackieren der Kajüte montieren zu können.

An das Unterteil des Mastes wurden die Schlepphakenaufnahme mit Schlepphaken und die darüber angeordnete Lampe angebracht, ebenso das Bord mit den Kabeldurchführungen für die Verkabelung der Mastlampen. Es erscheint schon etwas ungewöhnlich, dass die Kabel, einfach mit Kabelbindern zusammengefasst, aus der Rückwand des Aufbaus kommend frei in einer Schlaufe in den Mast geführt sind. Aber die Fotos belegen, dass das bei dieser Version des Vorbildes tatsächlich so war. Und bei der Baukastenversion macht man sich Gedanken, wie man Kabel im Mast unsichtbar unterbringt.

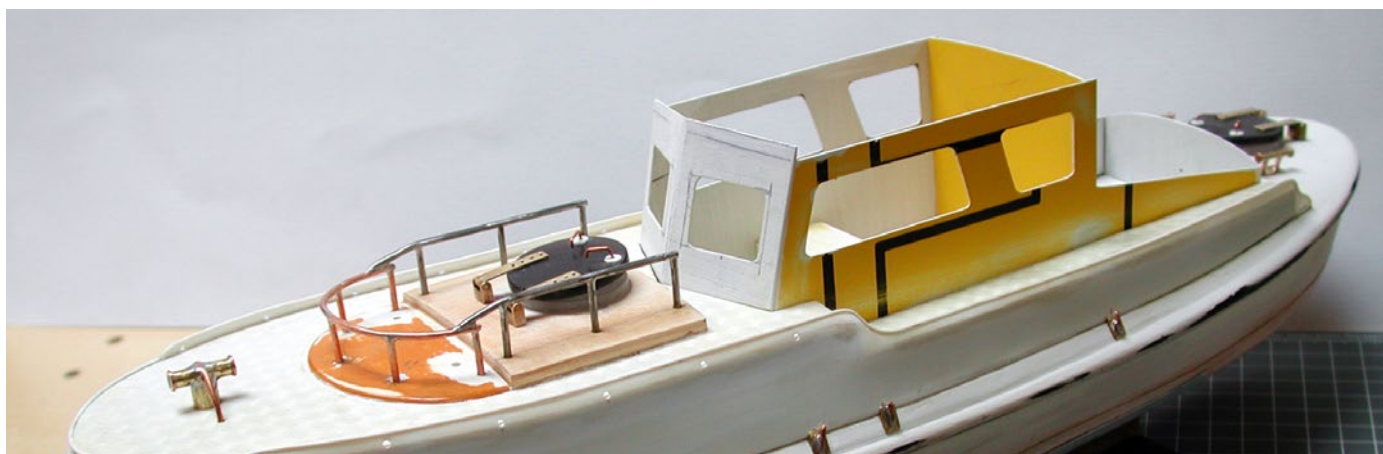
Im nächsten Bauabschnitt wurde das Kajütdach erstellt, dazu die Dachluke und die Handläufe. Zum Darstellen der Nieten an den Lukenscharnieren (0,8 mm) und an den Handlaufstützen



Nun ist der Rumpf fertig und mit den Beschlagteilen ausgerüstet



Der Ruderkoer ist 10 mm nach achtern versetzt, um erreichbar zu bleiben



Der Rohling des Aufbaus aus Polystyrol wird in den Rumpf eingepasst

(0,6 mm) wurden entsprechend kleine Scheibchen aus selbstklebender Outdoor-Folie mit dem Schneidplotter angefertigt.

Mast

Ein wenig Nachdenken und Abwägen war angezeigt bezüglich der Frage, ob der Mast der VEGESACK tatsächlich abklappbar war. Mir ist kein Foto bekannt, mit dem dies belegt wäre. Und die ursprüngliche Graupner-Variante der VEGESACK wurde wahrscheinlich deshalb mit dem hinlänglich bekannten Klappmast ausgestattet, weil der hintere Schleppbügel der ADOLPH BERMPOHL in der Baukastenvariante fälschlicherweise zu weit achtern sitzt und VEGESACK mit starrem Mast daher nicht vollständig in die Heckwanne aufgeholt werden könnte.

Einige Originalfotos belegen hingegen schon, dass sich am Mast der VEGESACK ein Scharnier in ähnlicher Bauweise wie bei den beiden anderen Tochterbooten befand. Außerdem ist kaum vorstellbar, dass die ADOLPH BERMPOHL bei jedem Schleppmanöver – die sicherlich häufiger vorkamen als das Erfordernis, das Tochterboot zu verwenden – das Tochterboot aufwendig ausgesetzt und wieder aufgenommen hat, um dessen starren Mast nicht durch die Schlepptrosse zu gefährden oder zu beschädigen.

Insofern bin ich mir sicher, dass der Mast abklappbar war und habe ihn auch so gebaut. Und auch der Zweck des mir ursprünglich erst mal rätselhaften Bügels wurde erklärlich. Er schützte offenkundig bei abgeklapptem Mast dessen über das Aufbaudach hinausragendes Teil zusätzlich zu der Schutzwirkung der Schleppbügel des Mutterschiffs. Bei den anderen beiden Tochterbooten hat man das besser gelöst und das Mastscharnier gleich

ausreichend weit unterhalb der Dachkante angeordnet. Das Mastscharnier ist mit zwei Neodym-Magneten versehen, die das Ober- und Unterteil des Masts im aufrechten Zustand fixieren.

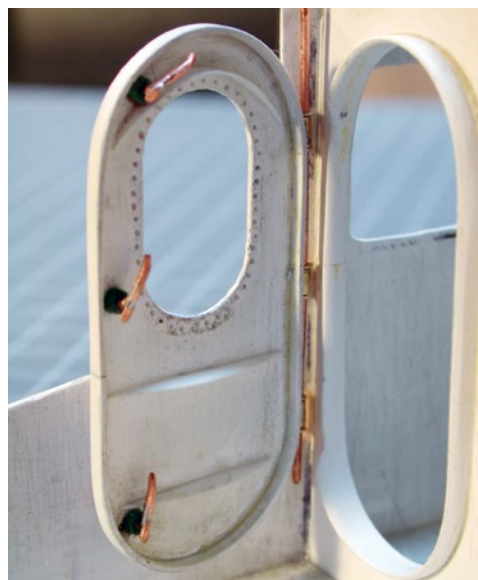
Beleuchtung

Der Mastscheinwerfer ist Bestandteil eines Bausatz-Sets, das Herbundsab eigentlich für die Paul Denker anbietet. Aber es enthält den definitiv identischen und maßstäblich passenden Scheinwerfer, wie er auch auf der VEGESACK verwendet wurde. Alle Lampen an und im Aufbau sowie am Mast meiner VEGESACK sind mit LEDs bestückt. Und es war wirklich praktisch, dass die Verkabelung am Original relativ einfach und robust mit Kabelbindern an und in den Mast geführt wurde. Letztere wurden nachgebildet, indem ich kurze Stücke aus etwas stärkerem Nylonfaden – sogenanntes unsichtbares Nähgarn – an einem Ende erwärmt, plattgedrückt, die entstandene Fläche mittig mit einem Loch versehen, das Kabelbündel mit dem Fadenstück umschlungen, das andere Ende dann durch das Loch gezogen und das Ganze mit einem Tröpfchen Sekundenkleber fixiert habe.

Wie eingangs erwähnt, basiert die Restaurierung meiner VEGESACK auf Fotos aus der zweiten Hälfte der 1980er-Jahre. Darauf ist zwischen Topplicht und Scheinwerfer am Mast eine Lampe zu sehen, deren Zweck sich nicht unmittelbar erschließt. Handelte es sich um ein Rundumlicht, weiß oder orange, dauerleuchtend oder blinkend, signalisierte sie einen bestimmten Fahrzustand oder handelte es sich um ein Ankerlicht – und falls ja, fuhr VEGESACK überhaupt einen Anker und hat damit irgendwann irgendwo einmal geankert? Wieder einmal war umfangreiche Recherche angezeigt, die in nachstehende Erkenntnisse und Aussagen aus der Community mündete:



Das hinterher kaum sichtbare, aber trotzdem detaillierte Innere des Steuerstands



Damit man auch durch das Schott blicken kann, ist es beweglich konstruiert

A: Beim Boot ALTE LIEBE handelte es sich um eine orangefarbene Rundumleuchte, die bei Betätigung des Horns mitleuchtete (sogenannte Typhonlampe). Es könnte sein, dass bei der VEGESACK die mit dem Signalhorn gekoppelte Lampe als Weißlicht ausgeführt war.

B: Ein Ankerlicht ist ein weißes Rundumlicht, das vor Anker liegend an der Fahrwasserseite geführt wird. Bei der VEGESACK schließt die Montageposition so dicht vor dem Mast eine Verwendung als Ankerlicht aus, da ein Großteil des achteren Sektors der Lampe vom Mast verdeckt wäre und sie somit eben nicht rundum leuchtet. Bei Schiffen, die selten ankern – so selten, dass sie keinen fallbereiten Anker führen –, wird das Ankerlicht dann häufig auch als fliegende Laterne bei Bedarf auf der Fahrwasserseite gesetzt, backbords, steuerbords, voraus oder achterauf, je nach Situation.

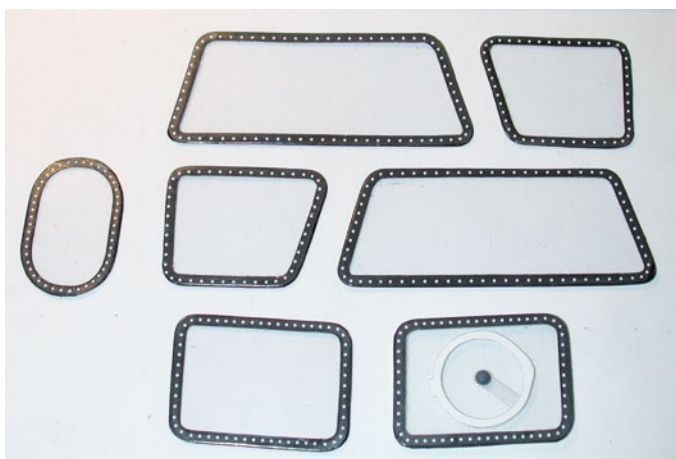
Ein lediglich voraus wirkendes Licht kann nur ein Topplicht (weiß, Strahlwinkel $2 \times 112,5$ Grad von der Mittschiffslinie) oder irgendein Signallicht sein, das ausschließlich aus dem vorlichen Sektor wahrgenommen werden soll.

C: Fakt ist – das zeigen mehrere Fotos eindeutig –, dass es sich um ein weißes Rundumlicht handelte, das sich unterhalb des Topplichts befand.

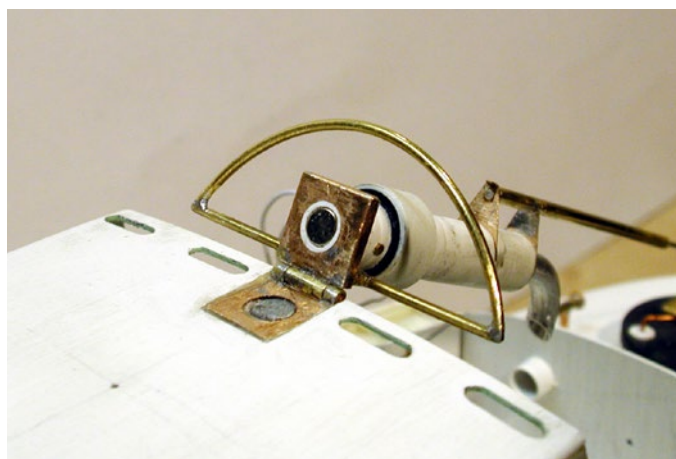
Also war wieder einmal trefflich zu spekulieren, warum, weshalb und für wie lange VEGESACK so und ALTE LIEBE und ENGELKE wieder anders gebaut beziehungsweise ausgestattet waren. An der VEGESACK wurde als erstem Umbau sicherlich vieles ausprobiert, was eventuell später oder bei den anderen Tochterbooten gar nicht mehr zum Tragen kam. Letztlich habe ich mich für die Variante „weiße Typhonlampe“ ent-

schieden, was ja auch eine schöne Funktion darstellt. Ein Radarreflektor und eine Signalhupe komplettieren die Ausstattung des Masts.

Vielleicht erscheinen die vorstehend dargelegten Gedanken und Erörterungen einem Teil der geeigneten Leserschaft überzogen; aber ich gehe deshalb so umfänglich darauf ein, weil derartige Recherchieren und Schlussfolgern für mich mithin das „Salz in der Suppe“ unseres Modellbauhobbys darstellen. Es erscheint ja sowohl schwierig als gleichzeitig auch hilfreich, dass die Tochterboote über die Jahre so vielfältig ausgestattet waren. Damit kann man nämlich schon mal kleine Unschärfen, die aufgrund der oft mageren Quellen und Infos gerade auch bei der VEGESACK – und bei vielen anderen Vorbildern – bestehen, durchaus erklären und nach eigenem Verständnis und Gusto sinnvoll darstellen.



Fensterscheiben, Rahmen und Schleuderscheibe stammen aus dem Schneidplotter



Der Mast wird von zwei Neodym-Magneten im aufrechten Zustand fixiert



Der komplette Mast mit Suchscheinwerfer, Radarreflektor und offener Verkabelung



An der Rückseite der Kajüte ist der Schlepphaken befestigt

Details und Lackierung

Zahlreiche Beschlagteile, die teils vor, teils nach dem Lackieren ihren Platz an der Kajütrückwand oder in der Plicht fanden, wurden angefertigt, als da wären: CEE-Steckdose, Außenlautsprecher, Kantenschutz für die Plicht, Schlepphaken,

Flaggenstockhalter und Flaggenstock, Bootshaken und Hakenleiter mit den zugehörigen Halterungen, Namensschilder, Lüftungshutzen, Tampen, Fender (aus Balsaholz) und Rettungswesten mit Halterungen – eine für VEGESACK und gleich eine weitere für ADOLPH BERMPOHL.

Im Internet waren Fotos von exakt dem Typ Feststoffschwimmweste zu finden, wie er Ende der 1980er-Jahre auf ADOLPH BERMPOHL und VEGESACK verwendet wurde, was deren Nachbildung sehr erleichtert hat. Ich wollte sie aus Hartschaum herstellen, das Material

Anzeige



Videos



Shop



Handsender HS12 & HS16

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

- leichtes und kompaktes Kunststoffgehäuse, handelsüblicher Akku
- ein bzw. zwei integrierte Multiswitch-Encoder, damit 8 bzw. 16 zusätzliche Kanäle mit Trimmung (insgesamt bis zu 19 Kanäle HS12 bzw. 30 Kanäle HS16, Kanal = Servo)
- ein flexibles Mischerkonzept, für Funktionsmodelle optimiert
- Akku-Überwachung über Telemetrie bei vier Modellen gleichzeitig (!)
- freie Bezeichnung aller Geber und Kanäle für bessere Übersicht
- Steuerknüppel 2fach verwendbar - z.B. zum Fahren und Ladekran schwenken (beim HS16 3fach) - auch als 3D-Knüppel

Multibus-Decoder MD12

- universeller Multiswitch-Prop-Decoder mit 10 Schalt- und 5 Servoausgängen
- kompatibel mit Graupner Nautic, Robbe Multiswitch und Servonaut MultiBus. Format wird automatisch erkannt!
- wahlweise: 10 Schalt- & 3 Propfunktionen, 8 Schalt- & 4 Propfunktionen oder 6 Schalt- & 5 Propfunktionen
- sauberes Servo-Laufverhalten
- 10 Schaltausgänge je 700mA kurzschlussfest, wahlweise mit Memory-Funktion; schalten die Fahrakku-Spannung
- geeignet für Glühlampen und LEDs mit Vorwiderständen
- für Akkuspannungen 4,8 bis 18 V

Servonaut

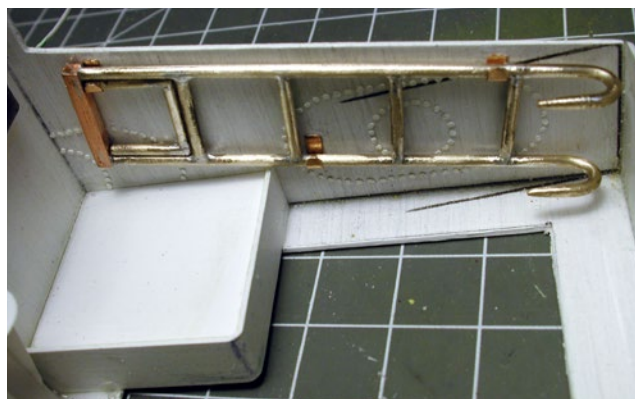
Komm nach Dortmund, lass dich beraten: Halle 6, Stand 6.C02

Das komplette Lieferprogramm für den Funktionsmodellbau gibt es direkt vom Hersteller im
Servonaut Online-Shop unter www.servonaut.de
 tematik GmbH • Feldstraße 143 • D-22880 Wedel • Service-Telefon: 04103 / 808989 0





Die beiden Namensschilder sind mit Schraubenimitaten versehen



Die Hakenleiter ist mit Halterungen an der Innenseite der Plicht aufgehängt

hat sich aber als zu bröselig für derart kleine Teile erwiesen. Also kam auch hier das gute alte Balsaholz zum Einsatz. Die Oberfläche habe ich mit Sekundenkleber verfestigt, dann orange lackiert und noch Typenschilder ergänzt.

Zum Lackieren mittels Airbrush verwende ich keine speziellen Airbrush-Farben, sondern herkömmliche PU-Acryllacke (und zugehörige Grundierung), deren Viskosität ich passend einstelle. So erhalte ich eine sehr widerstandsfähige Lackoberfläche und vermeide das abschließende Aufbringen von Klarlack – schließlich erhalten die Originale ja auch keinen weiten Schutzüberzug, nachdem sie gepönt worden sind. Außerdem sind Lackschäden ohne Klarlacküberzug einfach nach ein wenig Anschleifen mit Airbrush auszubessern. Mit Klarlack wird das deutlich aufwändiger.

Abgesehen von Yachten lackieren wir ja unsere Modelle meist viel zu sauber,

wie man bei Besuchen in Schifffahrts-museen leicht erkennen kann. Auf Altern oder Supern habe ich dennoch bei der VEGESACK verzichtet, da die DGZRS-Originale im Regelfall einen hohen Pflegegrad aufweisen und eigentlich immer sehr ordentlich aussehen.

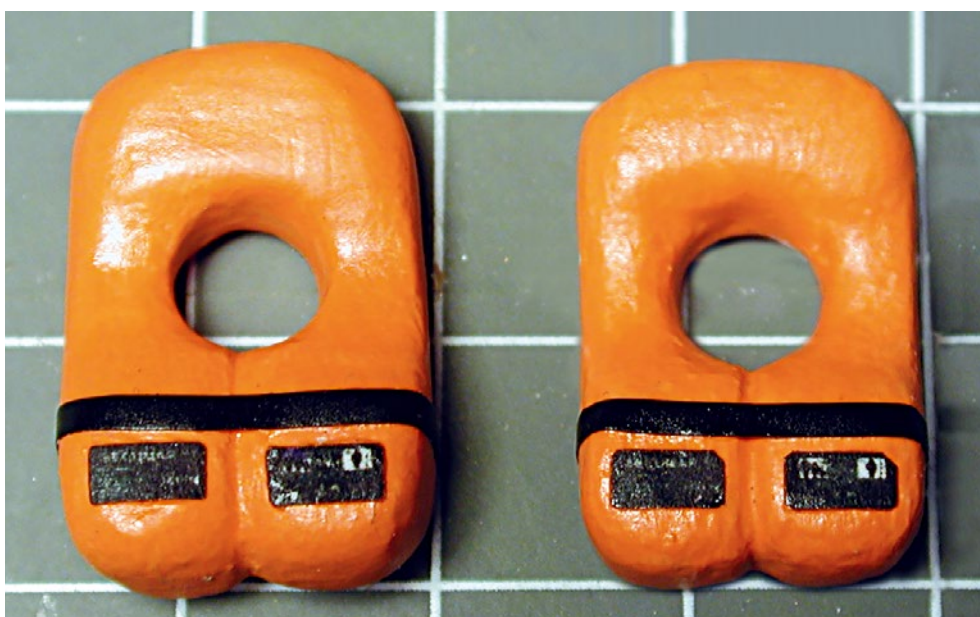
Nun musste selbstverständlich noch ein Rettungsmann als Besatzung an Bord platziert werden, denn ich mag keine Geisterschiffe. Die Wahl fiel auf den Ranger aus dem Sortiment der Firma Schleich. Er wurde entwaffnet, der Stetson zur Mütze umfunktioniert, die Beine ein wenig gekürzt – ansonsten wäre das im Maßstab 1:22,5 ein 1,90-m-Mann geworden – und umlackiert. Die etwas kurzen Beine fallen im Fahrbetrieb nicht wirklich auf.

Technik

Antriebsstrang und Ruderkomponenten wurden montiert, ebenso die Schaltelektronik für Beleuchtungsfunktionen

und Horn. Gegenüber der ursprünglichen Graupner-Technikausstattung bestanden noch Gewichtsreserven. Mittels Probeschwimmen im Handwaschbecken wurde die Lage des Rumpfs bezüglich der Wasserlinie und der noch möglichen (Akku-)Zuladung überprüft. Als ich das komplette Modell so in der Hand hielt, kamen mir zwar kurz Zweifel, ob es nicht doch zu schwer geworden ist, aber siehe da – noch etwa 100 g Reserve bis zur Wasserlinie.

Damit konnte jetzt auch die Akkubestückung festgelegt und bestellt werden – zwei Turnigy nano-tech-2S-LiPos mit 95 g Gesamtgewicht und mit 950 mAh, in Parallelschaltung also 1.900 mAh. Früher fuhr ich 7,2-V-NiMH mit 2.300 mAh und 175 g Gewicht, also auch hier eine deutliche Erleichterung. Dementsprechend musste der bisherige, konventionelle Motorsteller durch einen LiPo-fähigen ersetzt werden, aber auch der war zügig zu beschaffen. Alle Beschlagteile



Die beiden Feststoffschwimmwesten sind aus Balsa geschnitzt



Der Ranger von Schleich wurde mit gekürzten Beinen zum echten Seenotretter



Der Blick auf den fertigen äußeren Fahrstand und in die Plicht



Der Fanghaken am Bug sorgt für die Aufholung auf die ADOLPH BERMPOHL

waren nun angebracht, die Technik eingebaut und funktionsfähig wie folgt:

- Motor über LiPo-fähigen CTI-Thor-Motorsteller stufenlos vorwärts/rückwärts steuerbar
- Ruder steuerbord / backbord
- Beleuchtung bestehend aus grün-roter Positionslampe, Heck- und Topplicht, Innen- und Pflichtbeleuchtung (die Lampe am Mast über dem Schlepphaken) an/aus. Die Beleuchtung am Mast ist dank LED auch am Tag gut wahrnehmbar. Richtig stimmungsvoll wird es natürlich erst in der Dämmerung oder Dunkelheit
- Mastscheinwerfer an/aus
- Horn-Sound an/aus – so lange das Horn ertönt, leuchtet die weiße Rundumlampe unterhalb des Toplights als optische Ergänzung zu dem akustischen Signal. Der Lautsprecher erzeugt bei geöffneter Tür und Luke erstaunlich gut hörbaren Sound
- Aus- und Einfahren des Hakens zum Ein- und Aushaken der Fangschlaufe, mit der die VEGESACK später in die Heckwanne der ADOLPH BERMPOHL gezogen werden wird

Eine Testfahrt auf dem Gartenteich zur Trimm-Kontrolle zeigte eine wirklich gute Wasserlage, jedoch auch, dass der kleine Bühler-Motor in Verbindung mit den 2s-LiPos die VEGESACK recht schnell werden lässt – viel zu schnell bei voller Kraft voraus. Aber Leistung ist ja durch nichts zu ersetzen, Reserven sind immer gut und für permanentes Vollgas besteht kein Zwang.

Damit die VEGESACK nicht einstaubt oder anderweitig leidet, bis meine ADOLPH BERMPOHL fertig ist – was noch dauern wird – habe ich für die Kleine eine Transportvitrine gebaut – mit Innenbeleuchtung mittels LED-Streifen. Als Bootsständer habe ich ein quaderförmiges Kissen aus Nesselstoff genäht und locker mit Hirsespelz gefüllt. Darauf ruht die VEGESACK stabil und absolut sicher vor Kratzern. Ich habe mir auch schon mal Gedanken gemacht, wie das für größere Modelle funktionieren kann.

Damit hätte die Restaurierung der VEGESACK eigentlich vollendet sein können, wenn aus der Community

nicht der Hinweis gekommen wäre, das Echolot am Rumpf noch nachzurüsten. Das würde zusammen mit den Nieten und Schweißnähten das Unterwasserschiff stimmig komplettieren. Da ich das Echolot-Anzeigegerät im Fahrstand dargestellt habe, bin ich dieser Anregung gefolgt und habe den Geber/Empfänger des Echolots an der Steuerbord-Seite des Rumpfs ergänzt. Damit war die Restaurierung meiner VEGESACK aber endgültig abgeschlossen – oder doch nicht?

Neubeginn

Bei der Restaurierung der ADOLPH BERMPOHL habe ich auch die Heckwanne zum Beispiel bezüglich der Führungsrollen deutlich detaillierter ausgestattet, als dies bei der Baukastenvariante vorgesehen ist. Es kam, wie es kommen musste: Die VEGESACK passte nicht mehr zwischen die neuen Führungsrollen. Der VEGESACK-Rumpf von Graupner ist zu breit und zu völlig, um dem Maßstab 1:22,5 zu entsprechen. Im nächsten Heft beschreibe ich also, wie ich eine neue, maßstäblich passende VEGESACK gebaut habe. ■



Die VEGESACK ruht in ihrer Transportkiste auf einem Kissen aus Nesselstoff



Das Echolot wurde als letztes Beschlagteil angebracht



Bootsständer selbstgebaut

Gut gelagert

Text und Fotos: Hinrik Schulte

Wie macht man das eigentlich am besten? Und was genau steckt dahinter? Auch bei den Grundlagen des Schiffsmodellbaus kann man immer noch etwas lernen. Mit jeder Frage, die man sich stellt, entwickelt man sich weiter. In loser Folge wird uns **SchiffsModell**-Autor Hinrik Schulte anhand des Baus seiner Motorbarkasse verschiedene Aspekte genauer erklären. Im ersten Teil geht es darum, wie man einen stabilen Ständer für sein Modell baut.

Ein fester Stand ist Gold wert. Das gilt eigentlich immer im Leben, aber für uns Schiffsmodellbauer ist es auch wichtig, dass unsere Modelle einen festen Stand haben. Nur ganz selten ist dabei die Rumpfform allein so geeignet, dass man ohne einen stabilen Ständer für das Modell auskommt. Bei Bausatzmodellen kann man mit Recht davon

ausgehen, dass der Hersteller vorgesorgt hat und die Teile für einen Ständer mitliefert oder wenigstens eine entsprechende Zeichnung für den Ständer beigelegt hat. Aber wenn man einen eigenen Rumpf gebaut hat, oder einen Fertigrumpf verwenden möchte, zu dem es solch eine Zeichnung nicht gibt? Dann sind wir als Modellbauer gefordert. Wie das gehen kann, soll an dieser Stelle gezeigt werden.

Vorüberlegungen

Vorher sollte man sich aber auch im Klaren sein, wozu der Modellständer bei einem Schiffsmodell dienen soll und was er leisten muss. An sich ist das ganz einfach. Das Modell soll auf dem Ständer möglichst fest und sicher stehen, sowohl beim Bau, als auch später beim Transport zum Gewässer. Und natürlich soll der Ständer auch einen guten Eindruck



Mit Hilfe einer Konturenlehre lassen sich auch gerundete Rumpfformen abnehmen



Auch mit etwas dickerem Lötzinn lassen sich runde Konturen erfassen



1) Man sollte die erfassten Konturen erst einmal auf Pappe oder auf Depron übertragen und probelhalber ausschneiden.
2) Auf den ersten Blick erscheint der Ständer dieses Eigenbaumodells etwas zu groß, aber so kann man sicher sein, dass das Modell bestimmt nicht vom Ständer fallen wird



machen, wenn das Modell einfach nur in der Vitrine oder bei einer Ausstellung darauf steht. Machen wir uns nichts vor, die meiste Zeit seines Lebens verbringt unser Schiffsmodell auf dem Ständer und nicht im Wasser.

Also soll der Ständer dem Charakter des Modells angepasst sein und optisch ansprechend sein. Aber den Transportaspekt sollten wir auch nicht außer Acht lassen und hier ist besonders die Sicherheit gefragt. Ein kleiner zierlicher Ständer sieht bestimmt gut aus, aber wenn das Modell schon in der ersten Kurve vom Ständer fällt und womöglich Schäden am Rumpf, dem Ruder oder den Schrauben davonträgt, hat der Ständer seinen Job nicht gut gemacht. Daher sollte ein funktionaler Ständer mindestens Auflagen in der Breite des Rumpfes haben und die beiden Auflagebretter sollten auch so weit auseinander sein, dass der Rumpf nicht nach vorn oder hinten kippen kann. Die halbe Rumpflänge sollte die Auflage schon auseinander sein.

Bodenfreiheit

Außerdem muss der Ständer so hoch sein, dass der Rumpf am Ruder und den Schrauben beziehungsweise bei einem Segelschiff am Kiel genug Bodenfreiheit

hat, dass diese Teile keine Bodenberührung bekommen können. Außerdem spielt natürlich das Modellgewicht eine große Rolle, denn der Ständer soll das ja aushalten können. Sowohl im Stand, als auch beim Tragen, denn da ist der Ständer ja oft der sicherste Punkt, um das Modell anzuheben. Ist all das gegeben, geht es noch darum, zu ermitteln, welche Konturen die Auflagebretter brauchen, damit der Rumpf möglichst vollflächig auf den Auflagen liegt und der Ständer keine Schäden verursacht.

Rumpfkonturen

Wohl dem, der einen Rumpf nach einem Spantenriss gebaut hat, denn er kann sich nun zwei Spanten aus dem Riss herausuchen, die weit genug auseinander liegen und deren Kontur, zuzüglich der Beplankung und eventuell einer schützenden Schaumstoffschicht, auf die Auflagebretter übertragen. Ebenfalls relativ einfach ist es, die Konturen bei einem Knickspantrumpf festzulegen. Ich benutzte dazu zwei etwa 10 x 5 mm starke Kiefernleisten, die ich an einem Ende mit einer Schraube drehbar verbunden habe. Die werden am Drehpunkt auf dem Kiel aufgelegt und so fixiert, dass der Winkel dem Winkel der beiden Teile des Rumpfbodens entspricht. Danach wird noch der

Übergang zu den Seitenwänden markiert. Das reicht, um die Kontur des Rumpfs auf das Auflagebrett zu übertragen.

Richtig schwierig wird es natürlich bei Rundspantrümpfen, deren Spantenriss nicht vorliegt. Entweder man kauft sich eine Konturschablone im Baumarkt und nimmt damit die Kontur der Rumpfunterseite ab oder man besorgt sich relativ dickes Lötzinn. Das wird erst sorgfältig gestreckt, und danach kann man es so lange an die Kontur des Rumpfs andrücken und anschmiegen, bis der Draht möglichst genau anliegt. Danach kann man die ermittelte Kontur vorsichtig weiterverwenden. Es reicht übrigens, wenn man die Kontur einer Seite des Rumpfs von der Mitte des Kiels bis zum Übergang auf die Seitenwand aufnimmt. Anschließend kann man die zweite Hälfte durch Übertragen festlegen.

Konstruktion

Egal wie man die Kontur aufnimmt, man muss sich natürlich die geplanten Auflagenstellen des Ständers auf dem Rumpf markieren und sich den vorgesehenen Abstand notieren. In jedem Fall rate ich dringend dazu, die Kontur zuerst auf eine stabile Pappe zu übertragen und diese Pappe so lange anzupassen, bis sie



1) Die CAPRI von aero-naut hat ab Werk einen sehr sicheren Ständer. 2) Der Ständer der VICTORIA ist sicher nicht sehr dekorativ, erfüllt aber alle Anforderungen an die Standsicherheit sowohl im Regal als auch im Auto

wirklich passt. Erst dieses Profil wird dann auf das endgültige Material übertragen. Dabei sollte man sich auch noch etwas Höhe als Reserve einplanen, weil es ja sein kann, dass man später noch auf eine größere Schiffsschraube oder ein größeres Ruder wechseln will oder muss.

Die Auflagebretter an sich sollten aus einem möglichst starken Material sein, das man eventuell auch noch einmal mit weichem Holz aufdoppeln kann. Einerseits, damit der Ständer stabil ist, aber auch damit die Auflagefläche möglichst breit wird und keine Druckstellen am Rumpf entstehen. Man kann natürlich die Auflagen auch noch polstern, zum Beispiel mit Moosgummi. Dann brauchen wir ja auch noch eine Verbindung zwischen den beiden Auflagen. Das können entweder weitere Bretter sein, aber es gehen auch Vierkanteleisten entsprechender Länge. Persönlich bevorzuge ich allerdings großzügig bemessene

Rundhölzer, da diese beim Transport angenehmer zu handhaben sind.

Für die Bauphase sollte man großen Wert auf die Stabilität und Standsicherheit des Modells auf dem Ständer legen. Eventuell muss man in dieser Phase auch noch das eine oder andere Detail am Ständer korrigieren, damit das Deck dann genau die richtige Höhe oder Neigung bekommt. Das mag dann zum Ende optisch nicht mehr ganz perfekt wirken. Aber erst wenn das Modell wirklich komplett fertig ist, sollte man darüber nachdenken, ob man noch einen dekorativen Ständer für das Modell bauen will. Vorher lohnt sich diese doppelte Arbeit ganz sicher nicht.

Das ideale Material für einen Bootsständer, gerade, wenn man ihn selber bauen muss, ist natürlich Sperrholz, das leicht und stabil ist, aber es muss natürlich später noch gegen Wasser geschützt

werden, schließlich wollen wir nach dem Fahren ja auch das feuchte Schiffsmodell wieder auf den Ständer stellen. Sorgfältiges Grundieren ist Pflicht, und da ist es jedem selbst überlassen, ob der Ständer in Holzoptik bleibt oder einen farbigen Überzug bekommen soll. Da sind der Fantasie keine Grenzen gesetzt.

Der Bootsständer wird häufig unterschätzt und stiefmütterlich behandelt, aber es lohnt sich immer, auf dieses scheinbar unwichtige Teil etwas Sorgfalt zu verwenden. Nicht nur, weil ein Schiffsmodell einen sicheren Stand benötigt, sondern auch, weil ein Schiffsmodell die meiste Zeit auf seinem Ständer steht und auch im Zusammenhang damit gesehen wird.

In der nächsten Folge unserer Grundlagenreihe geht es darum, wie man die Wasserlinie am besten am Rumpf anzeichnen kann. ■



Dieser Ständer der Diva von Aeronaut ist leider zu klein, um einen sicheren Transport des Modells zu gewährleisten



Die Ständer dieser RTR-Rennboote sind relativ klein und eignen sich nur für die Aufbewahrung der Modelle



Auch der Ständer des Downloadplanmodells ESTRELLJA ist relativ knapp ausgefallen



Für den Rumpf der Motorbarkasse ist der Ständer endlich fertig



Mehr als 30 Rezepte
für jeden Tag
kreativ · erprobt · gelingsicher

KOMPROMISSLOS
Sebastian Düll
und seine Bäckerei

PRAKTISCHES
TRIEBMITTEL
Alles übers Backen
mit Hefewasser

TIERISCHER ÄRGER IM V
So wird man Schädli
wieder los

Hefew
und
selb



OSTER-SPEZIAL
Traditionelle und
moderne Rezepte
für die Osterzeit

CHAMPAGNER,
WALDSTAUDE,
LICHTKORN
Alles über
besondere
Roggensorten

WICHTIGES TRIEBMITTEL
Wie man mit Hefe
bekömmlich backt

RICHTIG LAGERN
So bleibt Brot lange frisch

Von wegen dick und dumm
**Weizen-Vollkorn
Brot des Jahres**



6,90 EUR

A: 7,60 Euro, CH: 13,-

BeNeLu Euro

Jetzt bestellen!

www.brot-magazin.de/einkaufen

service@wm-medien.de – 040/42 91 77-110



JETSTREAM von Proboat

Krasse Kiste

**Text und Fotos:
Klaus Bartholomä**

Wie krass ist das denn? Ein Jetboot, das dafür gemacht ist, Wildwasserflüsse bergauf zu jagen, doppelt so lang wie breit und mit jeder Menge Power bestückt ist. Typisch amerikanisch halt, aber dank Proboat ist dieser Wahnsinns-Kick nun auch im Maßstab 1:6 verkleinert auf deutschen Gewässern möglich. **SchiffsModell**-Autor Klaus Bartholomä hat endlich seine JETSTREAM bekommen.

Nein, sowas ist in Deutschland absolut undenkbar! Wir kennen Rafting mit Schlauchbooten oder auch Kajak-Fahrer, die sich mit ihrem kleinen Boot in die Fluten stürzen und Wildwasserflüsse bergab jagen, gerne auch mal in unwegsamen Gegenden. Aber mit einem Alu-Jetboot einen Wildwasserfluss bergauf zu fahren, das kann man nur noch als krass bezeichnen. Selbstverständlich ist so etwas nur im Land der unbegrenzten Möglichkeiten drin. In der Tat kommt das Vorbild der JETSTREAM 24" von Proboat auch von dort, denn Jetstream Adventure Boats bietet es mit seiner HEADWATER 10' und der etwas größeren BUCCANEER 12' als Bausatz und auch als fertig geschweißte

Alukonstruktion an, die jedoch vom Kunden noch selbst mit einem geeigneten Jet-Antrieb ausgestattet werden muss.

Die Jetstream-Boote lassen die Nackenhaare strammstehen. Getoppt wird das noch von dem Exemplar, das Blake Wilkey, ein amerikanischer Extrem-Motorsportler, aufgebaut hat. Ausgestattet mit einem Maximum an Power, mit Überrollkäfig und LED-Lightbar, wird aus der kleinen HEADWATER ein Monster. Blake macht mit seinen Freunden, die auch die BUCCANEER umgebaut haben, Lake Powell, den größten Stausee der USA, unsicher. Spaß haben sie alle dabei, das sieht man seinen Videos an und Spaß soll die auf den Maßstab 1:6 verkleinerte Version, die von

Proboat in zwei Farbvarianten angeboten wird, auch uns Modellbauern bieten.

Sofort bestellt

Als ich die JETSTREAM das erste Mal in **SchiffsModell** 10/2023 entdeckt habe, war ich elektrisiert. Noch am selben Abend wurden alle im Internet verfügbaren Videos inhaliert und selbstverständlich umgehend danach der Bestellknopf auf der Seite von Horizon Hobby, die das Boot in Deutschland vertreiben, gedrückt. Leider dauerte es dann noch bis zum April 2024, bis mit der Auslieferung begonnen werden konnte und der Postmann mit einem recht stattlichen Karton vor der Tür stand. Nach Aussage von Horizon Hobby waren Zulieferprobleme dafür verantwortlich, bei all den Unwäg-



Es gibt nicht viel Lieferumfang, aber trotzdem ist alles dabei, was man braucht



Der einfache Dreikanal-Sender liegt gut in der Hand und ist robust



Die bewegliche Figur des Steuermanns ist von Blake Wilkey inspiriert



Der Elefantenrüssel ist die Umsteueranlage, hier hochgeklappt für Vorwärtsfahrt

barkeiten, die derzeit weltweit die Schifffahrtsrouten und die Lieferketten durcheinanderwirbeln, durchaus verständlich.

Verpackt ist das gute Stück mit reichlich EPP-Formteilen in einem dicken Karton. Das Modell ist aber schnell aus dem Verpackungsmaterial befreit. Viel Zubehör ist nicht dabei, ein Sender, zwei Akkurutschen, Klettbander, eine US-Flagge und eine gut gemachte Anleitung in verschiedenen Sprachen. Selbst an die Batterien für den Sender wurde gedacht. Nur einen geeigneten Akku muss man sich noch zusätzlich besorgen. Auch den gibt es im Programm von Horizon Hobby. Ein vierzelliger LiPo-Akku mit 5.000 Ah Kapazität und einer Entladerate von sage und schreibe 50 C wird empfohlen. Der Preis dafür ist beträchtlich, so darf man zusätzlich zum Kaufpreis von stattlichen 620,- Euro nochmal knapp 100,- Euro für den Akku ausgeben. Allerdings sind derartige Kraftprot-

ze bei anderen Lieferanten auch nicht preiswerter. Qualität kostet halt, das gilt für das Boot wie für den Akku.

Es ist zwar wenig Zubehör dabei, aber es wird auch wenig Zubehör benötigt, denn die JETSTREAM kommt fertig aufgebaut zum Kunden. Akku rein und los geht's. Genauso habe ich es gemacht, schnell noch ein paar Standbilder knipsen und ab an den See. Mit den Kleinigkeiten können wir uns später noch befassen. Kurz zusammengefasst: Die JETSTREAM ist der Hammer, nein sie ist sogar der Mega-Hammer! Wendig, robust, schnell und Adrenalin-fördernder Fahrspaß, so kann man das Fahrverhalten wohl am Besten zusammenfassend beschreiben.

Sehr erstaunt hat mich die Tatsache, dass der Rumpf trotz des stattlichen Gesamtgewichts von gut 4,2 kg gar nicht so tief eintaucht. Mit dem B-Knopf am Sender wird die Umkehrdüse abgesenkt

und mit einem kurzen Gasstoß vom Ufer abgelegt. Wir haben ein Jetboot, da ist Lenken beim Rückwärtsfahren sowie beim Vorwärtsfahren nur mit Gas möglich, ansonsten treibt das Modell dahin, wo der Wind es hinbläst, denn der Aufbau bietet ihm gute Angriffsfläche. Oder es schießt einfach geradeaus, wenn man genug Fahrt drauf hat. Nochmal den B-Knopf am Sender betätigen und die Umkehrdüse klappt wieder hoch. Bei der nun folgenden Kraftexplosion brauchen wir keinen Rückwärtsgang mehr, denn wer bremst, verliert.

Es geht los

Den sprichwörtlichen Hebel auf den Tisch gelegt und die JETSTREAM springt aus dem Wasser, um gleich darauf hüpfend und mit stoßweise jaulendem Geräusch über den See zu hoppeln. Wenn der Impeller Luft saugt, jault er hoch, treibt aber nicht mehr an, bis er wieder Wasser bekommt und sofort das



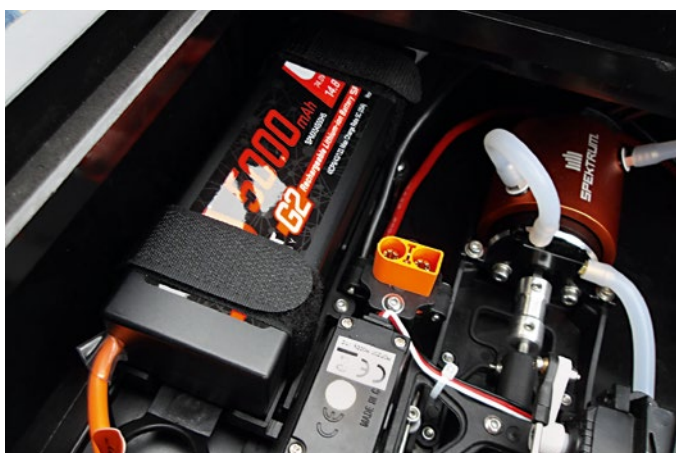
Die Lightbar am Kajütdach ist auch tagsüber sehr gut sichtbar



Der Maschinenraum macht einen sauberen und aufgeräumten Eindruck



Der extra gekaufte Fahrakku wird mittels Klettschlaufen auf der Akkurutsche fixiert



Das ganze Paket findet auf der linken Maschinenraumseite seinen Platz

Boot wieder aus dem Wasser katapultiert. Alles klar, wir haben gelernt, wenn wir flott unterwegs sein wollen, dann müssen wir behutsam Gas geben. Mit Vollgas läuft unsere JETSTREAM dann sauber geradeaus, wie ein normales Proboat-Rennboot, wobei die Geschwindigkeit geschätzt deutlich über 40 km/h liegt. Wenn das Ruder sachte bewegt wird, lässt sich das Boot in weit gezogenen Kurven über den See jagen.

Soweit etwas langweilig, das kann jedes Rennboot auch. Beim ersten herzhaften Einlenken merkt man, wofür das Boot gemacht ist. Eine 180°-Wende aus voller Fahrt ist kein Problem. Dabei hat man den Eindruck, das kleine Boot will sich im Wasser verbeißen, um kurz darauf wieder mit einem Gasstoß aus dem Wasser zu springen. Ja, genau das macht das Original unserer MOJO 2 auch und das ist verrückt, aber es macht riesig Spaß, auch wenn man durch dieses Fahrverhalten vermutlich keine Regatta gewinnen wird.

Robust und komplett

Die verbaute Technik ist mindestens genauso aufregend wie das Fahrverhalten unserer MOJO 2. Besonders gefällt mir der extrem robust aufgebaute und dennoch sehr schön gemachte Rumpf aus Hartkunststoff. Auf den Laufflächen ist eine demontierbare Armierungsschicht aus einem zähen Kunststoff aufgeschraubt, die gewechselt werden kann. Die JETSTREAM ist also nicht für den Kuschelkurs gedacht, sondern für den harten Einsatz in rauem Gewässer oder in Ufernähe, bei dem ein Kontakt mit Steinen oder anderen harten Gegenständen nicht vermeidbar ist. Auch der Impeller hat einen Schutz, bestehend aus Stahldrähten, die dafür sorgen, dass nichts angesaugt werden kann, das der Impeller nicht zerhackt bekommt. Zudem gibt es die Taste A am Sender, mit der der Regler zum Rückwärtslauf überredet werden kann, damit der Impeller sich von eventuellen Verschmutzungen selbst befreien kann. Details, die praxistauglich sind und sehr gefallen.

Innenleben

Weiter geht es mit dem Maschinenraum, der einen sehr sauber aufgeräumten und geräumigen Eindruck macht. Das offenbart sich, wenn man die mit Magneten gehaltene Maschinenraumabdeckung nach hinten abzieht. In der Mitte ein fetter, in aggressivem Rot lackierter und wassergekühlter BL-Motor 4068 von Spektrum mit 1.750 kV, dem man seine Power sofort ansieht. Rechts daneben ein Spektrum 100-A-Marine-Regler, natürlich ebenfalls rot lackiert und dahinter der Spektrum SLT-3-Kanalempfänger, der in einem wasserdichten Gehäuse untergebracht ist. Die beiden SPMS603-Servos sind wasserdicht, eines bedient die Umkehrdüse und das andere steuert die Schubdüse. Beide sind mit spielfreien und über Gummibälge abgedichteten Schubstangen mit Kugelköpfen mit ihren Düsen verbunden.

Links findet der Akku auf einer Rutsche seinen Platz. Das ist sehr praktisch, denn er wird außerhalb vom Boot mit den beiliegenden Klettbandschlaufen auf der Rutsche befestigt und dann nur noch an seinen Platz geschoben. Die Rutsche verriegelt sich dabei selbsttätig über einen kleinen Magneten. Das hält bombig und der Akku ist dennoch schnell gewechselt. Dem Modell liegen übrigens zwei Rutschen bei, wodurch der Wechsel am See noch schneller geht, sofern man sich einen zweiten Fahrakku geleistet hat. Die Kabel liegen nicht frei rum und die Buchse, in die der Akku eingesteckt wird, ist fest im Boot verschraubt. Das sieht nicht nur gut aus, es bietet auch ein Höchstmaß an Betriebssicherheit, weil sich im Betrieb nichts lösen und in der Welle verfangen kann.

Sehr praktisch ist auch, dass das Kühlwasser, das an der Schubdüse abgezweigt wird und durch Motor und Regler fließt, am Heck nach oben austritt. Dadurch fließt es am Ende des Fahrspaßes wieder komplett aus den Leitungen und im Betrieb kann man jederzeit die Funktion überprüfen. Zudem sieht die kleine Wasserfontäne am Heck witzig aus.

Vor dem Maschinenraum findet Blake seinen Platz. Das Vordeck, die Maschinenraumabdeckung und die Badeplattform sind mit einem farbig bedruckten Antirutschbelag bezogen, der sich wie Neopren anfühlt. Da kann keiner abrutschen und auch zum Greifen des Bootes ist das sehr nützlich und angenehm. Natürlich darf auch die amerikanische Flagge nicht fehlen, die lose beiliegt und in eine Halterung am Aufbau gesteckt wird. Über der nicht vorhandenen Windschutzscheibe prangt eine Lightbar, die ihrem Namen alle Ehre macht und das sogar bei Tag sichtbar ist. Nach hinten gibt es blinkende LED-Lampen, wie man sie von der Formel 1 kennt. Die LEDs werden über einen wasserdichten Schalter im Maschinenraum eingeschaltet. Vor ihm liegt der Schalter für die RC-Anlage, die nach dem Einschalten mit dezenten vier Pieptönen signalisiert, dass der vierzellige Akku erkannt ist und es losgehen kann.

Haube zu

Los geht's. Am meisten Spaß macht unsere MOJO 2 in Ufernähe. Einfach die Kontur des Ufers mit engen Schwüngen abfahren, oder Rumtoben auf dem Wasser, so macht das Modell schon bei glattem Wasser riesig Spaß. Glatz bleibt das Wasser dabei absolut nicht, denn unsere MOJO 2 wirbelt es ganz schön durcheinander. Kreise von einer Rumpflänge und weniger Durchmesser sind kein Problem. Geradeaus jagen, Gas weg, hart Ruder legen, Vollgas und das Boot macht eine 180°-Wende und taucht kurz ab. Gibt man in diesem Moment Vollgas, springt sie aus dem Wasser über ihre eigenen Wellen und jagt wieder davon. Auch enge Powerslides sind kein Problem und sehen spektakulär aus. Angst haben zu kentern muss man dabei in keiner Sekunde, der Schwerpunkt liegt tief genug, dass zumindest bei glattem Wasser nichts passieren kann.

Anders sieht das aus, wenn man über Steine schanzen möchte, das verträgt das kleine Boot zwar auch, aber dann kann es kentern und es wird sich garantiert nicht selbst aufrichten. Untergehen wird es wegen der Auftriebskörper im voluminösen Bug zwar nicht, aber eine Rettungsaktion ist dann auf jeden Fall angesagt. Besonders spektakulär sind auch S-Schläge. Man kann mit der JETSTREAM direkt wedeln wie beim Skifahren und dabei jede Menge Wellen erzeugen, über die man dann wieder drüber schanzen kann. Den eigenen Ideen des Spieltriebs sind durch das Modell keine Grenzen gesetzt, es kann mehr als der Pilot, das wird sehr schnell klar und es ist auch sehr hart im Nehmen.

In meinem See ist ein kleiner Betonklotz von einem ehemaligen Anglersteg, um den ich natürlich Kreise ziehen muss. Etwas verschätzt, etwas zu viel Gas, meine MOJO 2 dreht in der Kurve das Heck weg und kracht mit einem lauten Knall seitwärts an den Beton. Keine Schramme! Zu viel getobt, zu schnell gefahren, vergessen, dass Jetboote nicht bremsen, wenn man das Gas wegnimmt und schon liegt mir meine MOJO 2 zu meinen Füßen auf dem Kies. Immerhin hat sie es einen guten Meter auf den Strand geschafft. Zwei Kiesel haben sich im Gitter des Jets verfangen, der eine geht durch den Impeller raus und der andere lässt sich so entfernen. Ab ins Wasser und weiter geht die Jagd.



Das Kabel des Akkus ist sehr kurz, es wird in eine fest installierte Buchse eingesteckt



Was durch das enge Einlaufgitter des Jets durchfindet, wird einfach geschreddert



Durch den Jetantrieb kann die MOJO 2 auch in sehr flachem Wasser operieren



Die kleine Fontäne rechts hinten zeigt an, dass die Wasserkühlung funktioniert



Durch die Armierung am Rumpfboden kann man auch auf den Strand fahren



Enge Kurven sind für die MOJO 2 kein Problem

Mehr als 70 m sollte man allerdings nicht wegfahren, denn weiter reicht die Reichweite des Senders nicht. Das Modell zeigt das dadurch an, dass es kurz stehen bleibt. Ein eindeutiges Signal, das man deuten lernen muss oder in der sehr gut gemachten Anleitung nachliest. Dort steht auch, dass es einen Unterspannungsschutz gibt. Den habe ich natürlich auch ausprobiert, denn nach 12 Minuten heftigster Rumturnerei ist der Akku leer und das wird wiederum durch Abschaltung des Motors signalisiert. Hört man darauf nicht, dreht der Regler dem Piloten einfach den Saft runter. Mehr als Verdrängerfahrt ist dann nicht mehr drin. Man kommt aber noch sicher ans Ufer und braucht keine Sorge um sein Modell zu haben. Jedenfalls nicht im stehenden Gewässer. Schnell den Akku wechseln und weiter geht die Sause. Jetzt wird klar, warum die Akkurutsche notwendig ist. Für langwieriges Gefummel ist einfach keine Zeit, wenn die Jetstream-Sucht erst zugeschlagen hat.

Fahrwasser

Im fließenden Gewässer bin ich dann aber doch nicht mit meiner MOJO unterwegs gewesen. Ich habe nur einen sehr großen, sehr wilden Fluss verfügbar, dessen Ufer schwer zugänglich sind und dem ich mein neues Modell nicht gleich anvertrauen wollte. Alternativen wären auch ein paar kleine, ebenfalls wilde Bäche gewesen. Aber es war noch Schonzeit und ich wollte die Fische nicht beim Laichen stören. Der Hinweis, sich mit den örtlichen Gegebenheiten und gesetzlichen Regelungen vertraut zu machen, bevor man das entsprechende Gewässer mit seinem Modell befährt, steht übrigens auch in der Anleitung. Sehr löblich, wie ich finde!

Die JETSTREAM 24" von Proboat ist kein Schnäppchen, aber jeden Cent wert. Mehr Spaß kann man kaum mit einem RTR-Modell haben. Es ist dabei auch noch schön anzusehen, fein detailliert und dennoch extrem robust. Die Kompo-

nenten sind alle von sehr guter Qualität und wenn man mag, dann kann man sich mit dem Jetantrieb auch ordentlich selbst anspritzen und dabei abkühlen. Was will man mehr? ■

TECHNISCHE DATEN

MOJO 2

Maßstab:	1:6
Länge:	609 mm
Breite:	305 mm
Tiefgang:	35 mm
Verdrängung:	4.241 g (fahrfertig mit 4S1P-5.000-mAh-Akku)
RC-Funktionen:	Ruder, Gas, Umsteuerung
Erforderliches Zubehör:	Akku
Preis:	619,99 Euro
Bezug:	direkt, Fachhandel
Internet:	www.horizonhobby.de



Das Schnupper-Abo

3 FÜR 1

Drei Hefte zum
Preis von einem

SchiffsModell

Hinter der Grenze Modellbauausstellung in

6 Juni 2024

SchiffsMo

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN SCHIFFSMO

SchiffsModell
**WERK
STATT
TIPP**

SAU(G)STARK
Proxxon
Tischbandschleifer
TB 50



JETSTREAM von
Horizon Hobby im Test

Krasse Kiste

VEGESACK
Tochterboot reloaded



DOWNLOADPLAN



EINE KLASSE FÜR SICH
SHANNON-Boote
der RNLI



Jetzt bestellen!

www.schiffsmodell-magazin.de/kiosk
040/42 91 77-110

**ABO-VORTEILE
IM ÜBERBLICK**

- 17,- Euro sparen
- Keine Versandkosten
- Jederzeit kündbar
- Vor Kiosk-Veröffentlichung im Briefkasten
- Anteilig Geld zurück bei vorzeitiger Abo-Kündigung
- Digitalmagazin mit vielen Extras inklusive

Einmal im Leben

Wenn man von „Boat International“ mit der Auszeichnung für sein Lebenswerk geehrt wird, dann hat man es wirklich geschafft. Dieses Jahr bekam Frank Mulder den Preis völlig zu Recht überreicht. Er hat in der Vergangenheit nicht nur die schnellsten Yachten der Welt gezeichnet, sondern 1995 auch der Firma Graupner eine wunderbare Neuheit ermöglicht: die unvergessene MOONRAKER. **SchiffsModell-**Autor Bert Elbel berichtet über seinen Freund Frank Mulder.

Am Anfang jedes Jahres veranstaltet der renommierte englische Verlag „Boat International“ die „Design & Innovation Awards“. Während die zweiten Auszeichnungen dieser Art, die „World Superyacht Awards“, Superyachten in ihrer Gesamtheit auszeichnen, konzentrieren sich die Design & Innovation Awards direkt auf die grundlegenden Aspekte des Superyacht-Designs wie Marinearchitektur, Außendesign, Deck- und Innenarchitektur sowie Ästhetik, Lifestyle-Features und Ausschreibun-

gen. Diese Auszeichnungen würdigen und feiern die Designteams hinter den Aspekten der eindrucksvollsten Yachten, welche im vorangegangenen Kalenderjahr durch eine Jury von Design-Experten nominiert wurden.

Die Gewinner der diesjährigen Design & Innovation Awards, die im österreichischen Kitzbühel stattfanden, wurden in einer glamourösen Zeremonie vorgestellt, an der die bekanntesten Designer, Schiffsarchitekten und Werften der Branche teilnahmen.

Ausgezeichnet werden die Kategorien:

1. Outstanding Exterior Design (Außergewöhnlichstes Außendesign)
2. Best Interior Design (Bestes Innendesign)
3. Best Naval Architecture (Bestes Rumpfdesign im Sinne der Strömungstechnik)

Diese drei Kategorien werden jeweils in Motor- und Segelyachten, sowie in je drei unterschiedliche Längen-Formate unterteilt. Weiterhin gibt es noch je einen Award für:



4. Best New Series (für die beste neue Modellserie einer Werft des Jahres)
5. Eco Award (für die umweltfreundlichste Yacht)
6. Innovation of the Year (für die beste Innovation des Jahres im Yachtbau)
7. Tender of the Year (für den besten Tender des Jahres)
8. Lifetime Achievement Award (die Auszeichnung für ein Lebenswerk)

Um diese letzte Auszeichnung geht es in meinem Bericht, denn kein Geringerer als Frank Mulder hat die Auszeichnung in diesem Jahr erhalten. Frank Mulder ist nicht nur in der Yacht-Szene bekannt, sondern auch bei uns Modell-Yachties sowie sicher auch bei etlichen anderen Schiffsmodellbauern. Er zeichnete die für lange Zeit schnellste Mega-Yacht der Welt, die 36 m lange MOONRAKER. Doch schauen wir zunächst kurz auf sein bewegtes Leben als Yacht-Designer.

Wie bei so vielen Yacht-Designern begann Frank Mulders Karriere in einer Werft, in diesem Fall bei der niederländischen Werft Amels als Assistant Yard Manager. Zwei Jahre später wurde er

von Damen Yachting abgeworben, um dort Leiter für das Hochgeschwindigkeits-Schiffdesign zu werden. So fachlich perfekt vorgebildet, gründete er im Alter von 28 Jahren das Designbüro Mulder Design, mit dem er sich erfolgreich auf kommerzielle Marine-Projekte im High-Speed-Segment spezialisierte. Schnelle Boote faszinierten Mulder von jung an, und so baute die in der Nähe liegende Heesen-Werft in Oss 1981 seine erste schnelle Yacht. Er hatte bereits sechs Yachten für Heesen entworfen, als er einen Anruf vom Vertriebsdirektor der Motorenschmiede MTU aus Friedrichshafen erhielt, welcher ihn vorwarnte, von einem Amerikaner namens John Staluppi angerufen zu werden. „Dieser hatte bei MTU drei Motoren gekauft, und sei nun auf der Suche nach einem Designer, der eine Yacht um sie herum bauen könne“, erzählte Frank Mulder in seiner Dankesrede nach dem Erhalt des Awards.

„Er fragte mich, ob ich eine Yacht entwerfen könne, die 50 kn und mehr laufen würde. Ich habe mich theoretisch für ein Ja entschieden. Aber wenn es

sich als unmöglich erweisen sollte, würde er mir nur eine Designgebühr schulden. Wenn wir es als machbar erachten, würde ich dem Bau des Bootes zustimmen“, erinnert sich Mulder. Nun, mit diesem Telefonat war die erste Yacht der Welt geboren, die eine Geschwindigkeit jenseits von 50 kn erreichte. Bei ihrer Rekordfahrt im Jahr 1989 erreichte die 40,2 m lange OCTOPUSSY eine Höchstgeschwindigkeit von 54 kn.

Das war der Beginn einer langen Zusammenarbeit zwischen Frank Mulder und John Staluppi, denn der Amerikaner hatte in diesen Jahren einen regelrechten Geschwindigkeitsrausch. Nachdem Staluppi die OCTOPUSSY verkauft hatte, wurde die Yacht verlängert und der Rumpf in einem blauen Farbton lackiert. So wurde aus dem Renner in ihrem zweiten Leben eine edle Yacht. Doch Staluppi strebte nach Schnellerem, nachdem er mit OCTOPUSSY sein Ziel erreicht hatte. So entstanden nacheinander die Projekte MOONRAKER, und die bis heute schnellste Yacht der Welt über 40 m Länge: THE WORLD IS NOT ENOUGH.



Frank Mulder bei der Preis-Verleihung



Die Rekordfahrt der Motoryacht OCTOPUSSY im Jahr 1989



Die Motoryacht OCTOPUSSY II nach ihrer Verlängerung und Neulackierung



Die Motoryacht MOONRAKER bei Testfahrten in Norwegen



Das Modell der MOONRAKER als Graupners Messeneuheit 1995 in Nürnberg



Foto: Mulder Design B.V.

Immer noch die schnellste Mega-Yacht der Welt über 40 m Länge: THE WORLD IS NOT ENOUGH



Foto: Benetti Yachts S.p.A.

Die Motoryacht SPECTRE vor ihrer Wasserung bei Benetti



Foto: Mulder Design B.V.

Die Motoryacht PUK III auf Probefahrt in der Nordsee

Da die Bauzeit durch die immer größer und komplexer werdenden Yachten auch immer länger wurde, gab es dazwischen auch noch die Yachten DILLINGER und GOLDEN EYE. Bei der GOLDEN EYE konnte ich bei der Präsentation auf der Messe „boot 2000“ zur abendlichen und offiziellen Vorstellung nach Messeschluss bei einem Empfang dabei sein. Wie bereits erwähnt, gab es für alle diese Yachten nur einen Auftraggeber, eben John Staluppi, und so sagte Frank Mulder weiter, dass er ihm durch die immer neuen Herausforderungen und technischen Innovationen sehr viel zu verdanken habe. „Ohne ihn wäre Mulder Design nicht so, wie es heute da steht“, sagt Frank rückblickend.

Mit einem der letzten Yacht-Projekte bricht John Staluppi dann mit seinem „Immer schneller“, und gab mit der 69,3 m langen SPECTRE eine Verdränger-Yacht bei Frank Mulder in Auftrag, welche von der italienischen Benetti-Werft 2018 abgeliefert wurde. Trotz der Tatsache, dass es sich für Staluppi erstmals um eine Verdränger-Yacht han-

delte, ist und bleibt Mulders Design-Handschrift unverwechselbar. Natürlich bleiben die Erfolge der niederländischen Designschmiede in der Yacht-Szene nicht unbemerkt, und so sind Staluppis Aufträge nicht die Einzigen. Damit wird Frank Mulders Karriere beispilllos.

Viele seiner großen Yachten und Boote wurden in GFK- und Komposit-Bauweise auf Werften in der ganzen Welt gebaut, darunter Norship, Gulf Craft, Moonen, Cheoy Lee, Benetti und Vicem. Daneben gab es auch weitere kundenspezifische beziehungsweise werfteigene Projekte, wie die Motoryacht PUK III, die Yacht BLUE VELVET für Codecasa, und die BLOWZY für Heesen, die unter einem neuen Eigner heute den Namen LUISA trägt. Neben so spektakulären Sportbooten wie der Van Dutch-Serie und den Einstieg Aston Martins ins Bootsbusiness mit AM37 entwarf Mulder auch rund 200 Handelsschiffe und auch Militärboote.

Im Jahr 2022 übergab Frank Mulder dann die Führung von Mulder Design an seinen Sohn Bas, der die gleiche

Schule für Marinearchitektur wie Frank absolviert hat und das Familienunternehmen nun mit dem gleichen Geschick und Elan in die Zukunft führt. Für genau dieses Lebenswerk erhielt Frank Mulder nach Aussage der Jury nun den Lifetime Achievement Award, den er unter begeistertem Applaus beim Superyacht Design Festival in Kitzbühel entgegennahm.

Gehen wir nun noch einmal kurz zurück ins Jahr 1994. In diesem Jahr wandte sich der Entwickler für Modellschiffe bei der Firma Graupner, Peter Schmidt, mit der Frage an mich, ob ich nicht ein Vorbild für ein schickes Yachtmodell wisse. Nach dem erfolgreichen Graupner-Debüt unseres gemeinsamen Modellprojekts AZIMUT ATLANTIC CHALLENGER im gleichen Jahr hatte Schmidt ganz klare Vorstellungen von solch einem Modell, am besten mit dem sich gerade neu etablierenden Modell-Jetantrieb. Dieses Modell sollte ein Gegenpol zum Yachtmodell SAN DIEGO werden, das die Firma robbe gerade auf den Markt gebracht hatte.



**Das Original der Motoryacht BLUE VELVET
in der italienischen Riviera**



**Im Vergleich dazu die Yacht BLUE VELVET
als Modell meines Kollegen Frank Bindke**



**Ebenso von Frank Mulder stammt der
Entwurf der Offshore-Yacht VAN DUTCH 40**



**Die VAN DUTCH 40 meines Kollegen Timo Weber
im Maßstab 1:10 ist noch nicht ganz fertig**

Zu diesem Zeitpunkt waren die Eindrücke von Frank Mulders MOONRAKER mit ihrem Geschwindigkeitsrekord von 67,6 kn noch ganz frisch und so sagte ich etwas voreilig zu, bei Frank nach MOONRAKER-Unterlagen zu fragen. Da ich seit ein paar Jahren bei Frank Mulder in dessen Büro als guter Bekannter regelmäßig ein- und ausging, wollte ich bei meinem nächsten anstehenden Besuch mit ihm über ein mögliches MOONRAKER-Modell sprechen. Wie erhofft, war Frank sehr angetan von dieser Idee, und so wurde ein Termin mit ihm und Peter Schmidt vereinbart. Auch diese beiden wurden sich einig und die Firma Graupner erhielt exklusiv originale Unterlagen von Mulder Design, was mich natürlich sehr stolz machte.

Ein Jahr später präsentierte Graupner dann das erste fertige Modell der MOONRAKER im Maßstab 1:25 auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1995, welches ich dann auf dem Messebecken der Intermodellbau 1995 vorführen durfte. So wurde das niederländi-

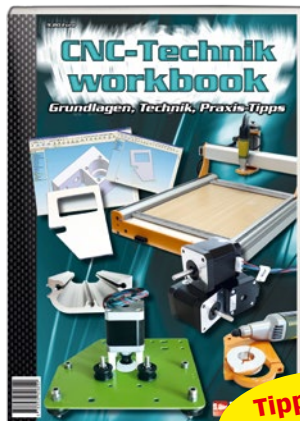
sche Designbüro Mulder Design auch in Schiffsmodellbauer-Kreisen bekannt. Frank wurde nach der Gründung der I.G. Yacht-Modellbau im Jahre 1996 zum Ehrenmitglied ernannt, da er vielen meiner I.G.-Kollegen bis zum heutigen Tag immer wieder mit Unterlagen für die unterschiedlichsten Yachtmodelle geholfen hat. Wenige Modellbauer wissen, dass es von der MOONRAKER auch drei Schwesterschiffe gibt, die nach dem Erfolg der Baunummer 1 bei Heesen in den Niederlanden gebaut wurden.

Diese MOONI-Varianten, wie wir Yachties die Baunummern 2 bis 4 nennen, sind und waren natürlich auch Favoriten für den Umbau aus Graupner-Baukästen. Am auffälligsten ist die BONITA mit ihrem blauen Rumpf, welche auch das Logo unserer I.G. Yacht-Modellbau ziert. Neben kleineren Differenzen der unterschiedlichen Yachten, wie dem fehlenden Geräteträger auf dem Dach, anderen Fensterteilungen, oder einer kürzeren Badeplattform, hat die IMPULSIVE (ex. VICTORIA ONE²) die größte bauliche Differenz zur MOONRAKER: Sie

besitzt zwei freilaufende Wellen-Anlagen in Tunneln, statt der typischen KaMeWa-Jetantriebe. Die Dritte im Bunde wurde schneeweiß lackiert und hat einen roten umlaufenden Streifen in der oberen Hälfte des Rumpfs. Drei dieser Modelle, nämlich MOONRAKER, BONITA und VICTORIA ONE², wurden 2004 nebeneinander auf dem Messestand unserer I.G. während der Dortmunder Intermodellbau präsentiert.

Auch zur Zeit arbeiten drei meiner Kollegen an unterschiedlichen und neuen Modellen von Frank Mulder. Während das Modell einer MOONRAKER von Rudi Filipp und das einer BLUE VELVET von Frank Bindke im Maßstab 1:20 entstehen, hat sich mein Kollege Timo Weber beim Bau seiner VAN DUTCH 40 für den Maßstab 1:10 entschieden, was ein 2.000 mm langes Modell bedeutet. So pflege ich bis heute einen regelmäßigen Kontakt mit Frank, weshalb ich sowie die Mitglieder der I.G. Yacht-Modellbau uns vor dem Lebenswerk unseres Ehrenmitglieds und meinem Freund Frank Mulder verneigen. ■

SchiffsModell -Shop



CNC-TECHNIK WORKBOOK

Um unverwechselbare Modelle mit individuellen Teilen fertigen zu können, benötigt man eine CNC-Fräse. Das neue TRUCKS & Details CNC-Technik workbook ist ein übersichtlich gegliedertes Kompendium, in dem unter anderem die Basics der Technik kleinschrittig und reich illustriert erläutert werden. Doch nicht nur für Hobbyeinsteiger ist das Buch ein Must-Have. Auch erfahrene Modellbauer bekommen viele Anregungen und Tipps, wie zukünftige Projekte noch schneller und präziser gelingen.

9,80 € 68 Seiten, Artikel-Nr. HASW0013

Tipp der Redaktion

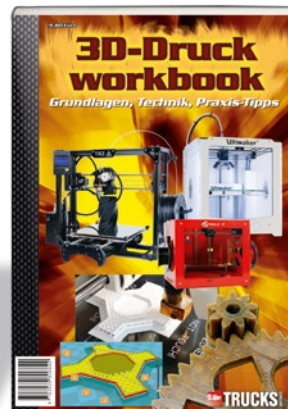
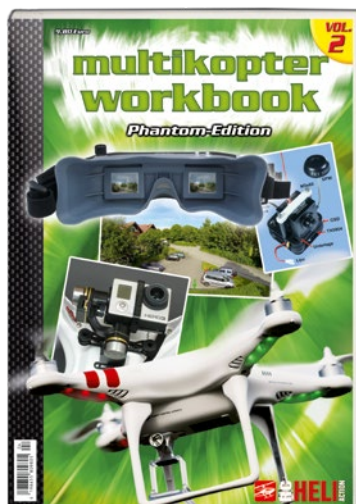


**KEINE
VERSANDKOSTEN**
ab einem Bestellwert
von 49,- Euro

U-BOOT-MODELLBAU

Dieses Buch liefert theoretische Grundlagen sowie praktische Bautipps und ist somit der perfekte Begleiter für Neulinge und erfahrene Modellbauer.

4 € 234 Seiten, Artikel-Nr. 13275



3D-DRUCK WORKBOOK

Noch vor gar nicht so langer Zeit schien es sich um Science Fiction zu handeln, wenn man darüber nachdachte, dass wie aus dem Nichts dreidimensionale Körper erschaffen werden könnten. Die 3D-Druck-Technologie gehört zu den bemerkenswertesten technischen Innovationen, die in den letzten Jahren Einzug in den Modellbau gehalten haben.

9,80 € 68 Seiten, Artikel-Nr. 12100

MULTIKOPTER-WORKBOOKS

Diese Workbook-Reihe widmet sich allen Facetten des Multikopter-Fliegens. Einsteiger, Fortgeschrittene und Profis finden darin detaillierte Hilfestellungen – von der Wahl des richtigen Modells bis zum Thema Foto- und Videoflug. Zahlreiche Tipps und Beispiele aus der Praxis vermitteln das Wissen dabei spannend und leicht nachvollziehbar.

MULTIKOPTER WORKBOOK

VOLUME 1 – GRUNDLAGEN, TECHNIK, PROFI-TIPPS

Ob vier, sechs oder acht Arme: Multikopter erfreuen sich großer Beliebtheit. Wie ein solches Fluggerät funktioniert, welche Komponenten benötigt werden und wozu man die vielarmigen Allrounder einsetzen kann, erklärt das reich bebilderte Multikopter Workbook.

9,80 € 68 Seiten, Artikel-Nr. 12039

MULTIKOPTER WORKBOOK

VOLUME 2 – PHANTOM-EDITION

Das Multikopter Workbook Volume 2 – Phantom-Edition stellt die Flaggschiffe von DJI, den Phantom 2 und den Phantom 2 Vision, ausführlich vor, erklärt worauf beim Fliegen zu achten ist, wie man auftretende Probleme erkennt und sie lösen kann. Darüber hinaus werden verschiedene Brushless-Gimbals vorgestellt und es wird erläutert, wie man eine effektive FPV-Funkstrecke aufbaut.

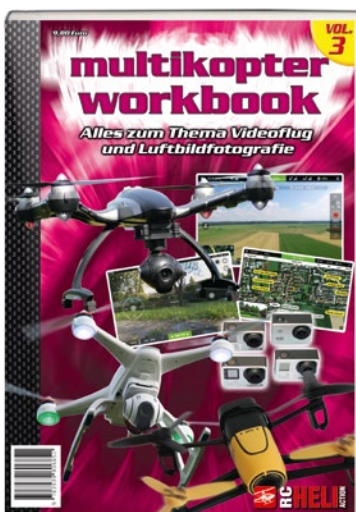
9,80 € 68 Seiten, Artikel-Nr. 12049

MULTIKOPTER WORKBOOK

VOLUME 3 – LUFTBILDFOTOGRAPHIE

Noch nie war es so einfach, mit einem Multikopter hervorragende Luftaufnahmen zu erstellen. Möglich machen dies neben der rasant fortschreitenden Kopter- und Kamera-Technik vor allem die günstigen Preise – auch im semiprofessionellen Bereich. Der neue, mittlerweile dritte Band des RC-Heli-Action Multikopter Workbook widmet sich genau dieser Thematik.

9,80 € 68 Seiten, Artikel-Nr. 12070



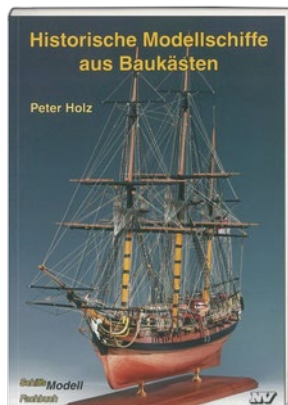
So können Sie bestellen

Alle Bücher, Nachschlagewerke, Magazine und Abos gibt es direkt im **SchiffsModell-Shop**

Telefonischer Bestellservice: 040/42 91 77-110,

E-Mail-Bestellservice: service@wm-medien.de, oder im Internet unter www.alles-rund-ums-hobby.de

alles-rund-ums-hobby.de
www.alles-rund-ums-hobby.de



HISTORISCHE MODELSCHIFFE AUS BAUKÄSTEN

Der Bau eines perfekten Modells ist kein undurchschaubares Zauberkunststück, sondern verlangt lediglich Geduld, Ausdauer und die Bereitschaft, sich umfassend zu informieren. Als erstes Modell wird man natürlich kein sehr anspruchsvolles oder zeitraubendes Modell wie eine WASA oder eine VICTORY perfekt nachbauen können, doch wenn man mit einem kleinen, relativ einfach zu bauenden Schiff aus einem qualitativ guten Baukasten beginnt und sorgfältig arbeitet, kommt man zu einem Modell, das noch nach vielen Jahren erfreut.

14,99 € Artikel-Nr. 13277



MARINESCHIFFE SAR- UND KÜSTENWACHBOOTE

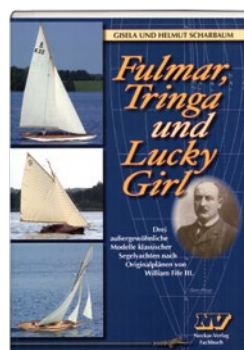
Jeder Anhänger der SAR- und Küstenwachboote braucht dieses Buch. Es zeigt, welche Möglichkeiten Bausatzmodelle bieten und wie man diese aufbaut.

4,99 € Artikel-Nr. 13267

FULMAR, TRINGA UND LUCKY GIRL

Dieses Buch beschreibt die Entstehungsgeschichte der drei Modelle Fulmar, Tringa und Lucky Girl und was sich in deren Kielwasser so alles ereignet hat. Nicht nur der Bau der Modelle, sondern auch die Suche nach Unterlagen und die Kontakte im Bereich der großen Vorbilder werden ausführlich beschrieben. Dadurch kommen bei der Lektüre nicht nur Schiffsmodellbauer, sondern auch alle Freunde klassischer Yachten auf ihre Kosten.

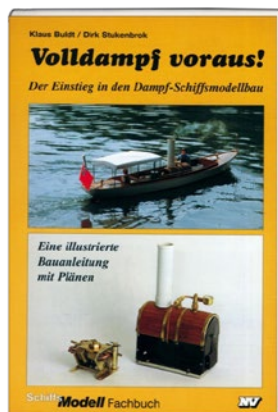
9,99 € 152 Seiten, Artikel-Nr. 13270



VOLLDAMPF VORAUS!

Dieses Fachbuch richtet sich an diejenigen, die erste Gehversuche im Dampfmodellbau machen möchten, aber vorerst keine großen Summen investieren möchten. Um die im Buch beschriebene Dampfmaschinenanlage zu erstellen, sind kaum Vorkenntnisse der Metallverarbeitung nötig. Eine um wenige Werkzeuge »aufgerüstete« Modellbauer-Werkstatt genügt, um das vorgestellte Projekt zu verwirklichen.

9,99 € Artikel-Nr. 13271



HOCHSEESCHLEPPER FAIRPLAY IX

Dieses Fachbuch dokumentiert im ersten Teil auf über 150 Farbfotos das große Vorbild und bietet Hintergrundinformationen zu Einsatz und technischen Details. Im zweiten Teil wird der Bau eines Modells im Maßstab 1:50 ausführlich dokumentiert. Als Besonderheit liegen dem Buch Baupläne für einen Modellnachbau im Maßstab 1:100 bei.

4,99 € Artikel-Nr. 13276



alles-rund-ums-hobby.de
www.alles-rund-ums-hobby.de

Die Suche hat ein Ende. Täglich nach hohen Maßstäben aktualisiert und von kompetenten Redakteuren ausgebaut, findet man unter www.alles-rund-ums-hobby.de Literatur und Produkte rund um Modellbau-Themen.

Problemlos bestellen

Einfach die gewünschten Produkte in den ausgeschnittenen oder kopierten Coupon eintragen und abschicken an:

SchiffsModell-Shop
65341 Eltville
Telefon: 040/42 91 77-110
Telefax: 040/42 91 77-120
E-Mail: service@wm-medien.de

SchiffsModell-Shop-BESTELLKARTE

- ☐ Ja, ich will die nächste Ausgabe auf keinen Fall verpassen und bestelle schon jetzt die nächsterreichbare Ausgabe für € 8,50. Diese bekomme ich versandkostenfrei und ohne weitere Verpflichtung.
☐ Ja, ich will zukünftig den **SchiffsModell**-E-Mail-Newsletter erhalten.

Artikel-Nr.	Menge	Titel	Einzelpreis	Gesamtpreis
			€	
			€	
			€	

Vorname, Name _____
 Straße, Haus-Nr. _____
 Postleitzahl _____ Wohnort _____ Land _____
 Geburtsdatum _____ Telefon _____
 E-Mail _____

Kontoinhaber _____
 Kreditinstitut (Name und BIC) _____
 IBAN _____
 Datum, Ort und Unterschrift _____

Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

☐ SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die vertriebsunion meynen im Auftrag von Wellhausen & Marquardt Medien Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der vertriebsunion meynen im Auftrag von Wellhausen & Marquardt to gezogenen SEPA-Lastschriften einzulösen.

Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

vertriebsunion meynen GmbH & Co. KG, Große Hub 10, 65344 Eltville
 Gläubiger-Identifikationsnummer DE54ZZ00000009570

Die Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Ihrer Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte.

SL2406

Der Lenkwaffenkreuzer CGN-9 LONG BEACH

Kriegsschiff mit Atomantrieb

In den letzten Jahren hatte **SchiffsModell**-Autor Dirk Lübbesmeyer nur die modernsten Einheiten der US-Navy als Modell gebaut. Nun hat er sich wieder einem Klassiker aus dem Ende der 1950er-Jahre zugewendet, der besonders durch sein ungewöhnliches Erscheinungsbild auffällt. Natürlich wieder in 1:200, seinem bevorzugten Maßstab für Schiffe der US-Flotte.

Text und Fotos: Dirk Lübbesmeyer





Das Original des Lenkwaffenkreuzers CGN-9 LONG BEACH hat einige „Firsts“ zu bieten, war er doch das erste Schiff, das als Lenkwaffenkreuzer entworfen wurde und das erste Überwasser-Kriegsschiff mit Atomtrieb und nach dem sowjetischen Eisbrecher LENIN das zweite Überwasserschiff überhaupt; atomgetriebene U-Boote gab es schon etwas eher. Die LONG BEACH war auch das erste Schiff, das zur Luft- und Seeraumüberwachung mit Flächenantennen für die großen Radaranlagen ausgerüstet war, den sogenannten „phased array radars“. Wenden wir uns also zunächst diesem Original zu.

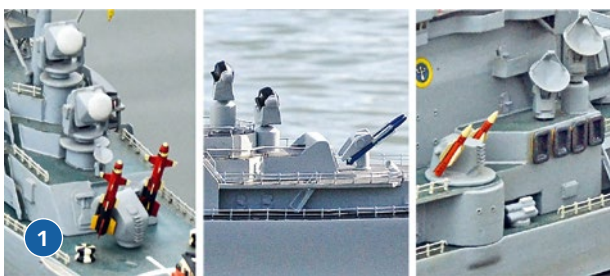
Das Original

Bis Mitte der 1950er-Jahre waren für Schiffe die Gefahren aus der Luft noch mit FLA-Kanonen gut beherrschbar. Doch dann kamen schnellere Flugzeuge mit Jetantrieb auf, die aus größerer Entfernung gelenkte Gleitbomben abwerfen konnten. In den USA machten sie es unter anderem notwendig, ein zunächst nur auf Sparflamme köchelndes Flugabwehr-Lenkwaffenprogramm (Surface-to-air missile, SAM) anzukurbeln, das sich schließlich zur T-Serie, den drei Lenkwaffentypen TALOS, TERRIER und TARTAR mit unterschiedlicher Reichweite mauserte. Alle schiffgestützten SAMs sind „beam rider“, das heißt, das Ziel wird von einem Radarbeleuchter angestrahlt und der vom Ziel reflektierte Radarstrahl dann zur SAM-Lenkung ins Ziel verwendet. Zunächst mussten sie schon beim Start auf das Ziel gerichtet werden, damit sie sofort auf ihrem individuellen Radarleitstrahl mit mehr als doppelter Schallgeschwindigkeit „reiten“ konnten und benötigten daher einen horizontal und vertikal schwenkbaren Starter. Heute können sie auch senkrecht aus einem Silo starten und schwenken erst dann autonom auf den Radarstrahl ein, den sie auch nur noch kurzfristig benötigen; in Zielnähe benutzen sie darüber hinaus auch noch einen eigenen Infrarot-Suchkopf.

Die zweistufige TALOS (Reichweite > 100 km) war mit 11,6 m Länge und einem Gewicht von 3,5 t schon recht groß. Die erste Stufe war ein Feststoffbooster, der die von einem Staustrahltriebwerk (RAMJET) angetriebene zweite Stufe auf die zu deren Betrieb nötige Geschwindigkeit brachte. Auch ihre Handhabung war eine aufwendige und zeitraubende Prozedur, da sie vor dem Start im Magazin mit Flügeln versehen, betankt und dann von dort auf die Starterarme geschoben werden musste. TERRIER (Reichweite 20-70 km) war eine zweistufige Feststoffrakete von 8,2 m Länge. Sie konnte startbereit im Magazin gelagert werden. TARTAR (Reichweite 20 km) ist die zweite Stufe von TERRIER und damit ihre Kurzstreckenversion. Auch sie steckt fertig konfektioniert im Magazin.

Die heute noch verwendeten Lenkwaffen der STANDARD-Serie sind direkte Nachfahren von TERRIER und TARTAR und ihnen auch

Das fertige Modell der
CGN-9 LONG BEACH



1) TALOS, TERRIER und TARTAR mit ihren Beleuchtern auf meinen Modellen CG-10 ALBANY und CGN-9 LONG BEACH.
2) Die CGN-9 LONG BEACH nach dem Umbau 1979

äußerlich recht ähnlich. Dagegen hat sich TALOS in der Handhabung als zu kompliziert erwiesen. Die T-Lenk Waffen waren Ende der 1950er-Jahre mehr oder weniger einsatzbereit. Was fehlte, waren die Einsatzplattformen. Aus Kostengründen kamen zunächst nur Umbauten der aus dem Weltkrieg noch zahlreich vorhandenen Kreuzer in Betracht. Die ersten Kandidaten waren die BALTIMORE-Kreuzer BOSTON und CANBERRA, die anstelle der achteren schweren Artillerie zwei Doppelarmstarter für TERRIER erhielten – nebst der für die Lenkung notwendigen Radarausrüstung. Ihre Rümpfe waren hoch genug, um zwei trommelförmige Raketenmagazine direkt unter den Startern platzieren zu können, wo die einsatzbereiten TERRIER vertikal gelagert und bei Bedarf auf die Schienen der Starterarme geschoben werden konnten. Für TALOS war das nicht möglich. Sie mussten auf anderen ehemaligen Kreuzern bei Beibehaltung der Artillerie auf dem Vorschiff im achteren Schiffsbereich horizontal in nur leicht gepanzerten Magazinen über Deck gelagert werden, die direkt vor dem Doppelstarter eingebaut waren. Bei drei weiteren Kreuzern (ALBANY-Klasse) dagegen wurden die Aufbauten völlig entfernt und sie erhielten stattdessen vorne und achtern je eine TALOS-

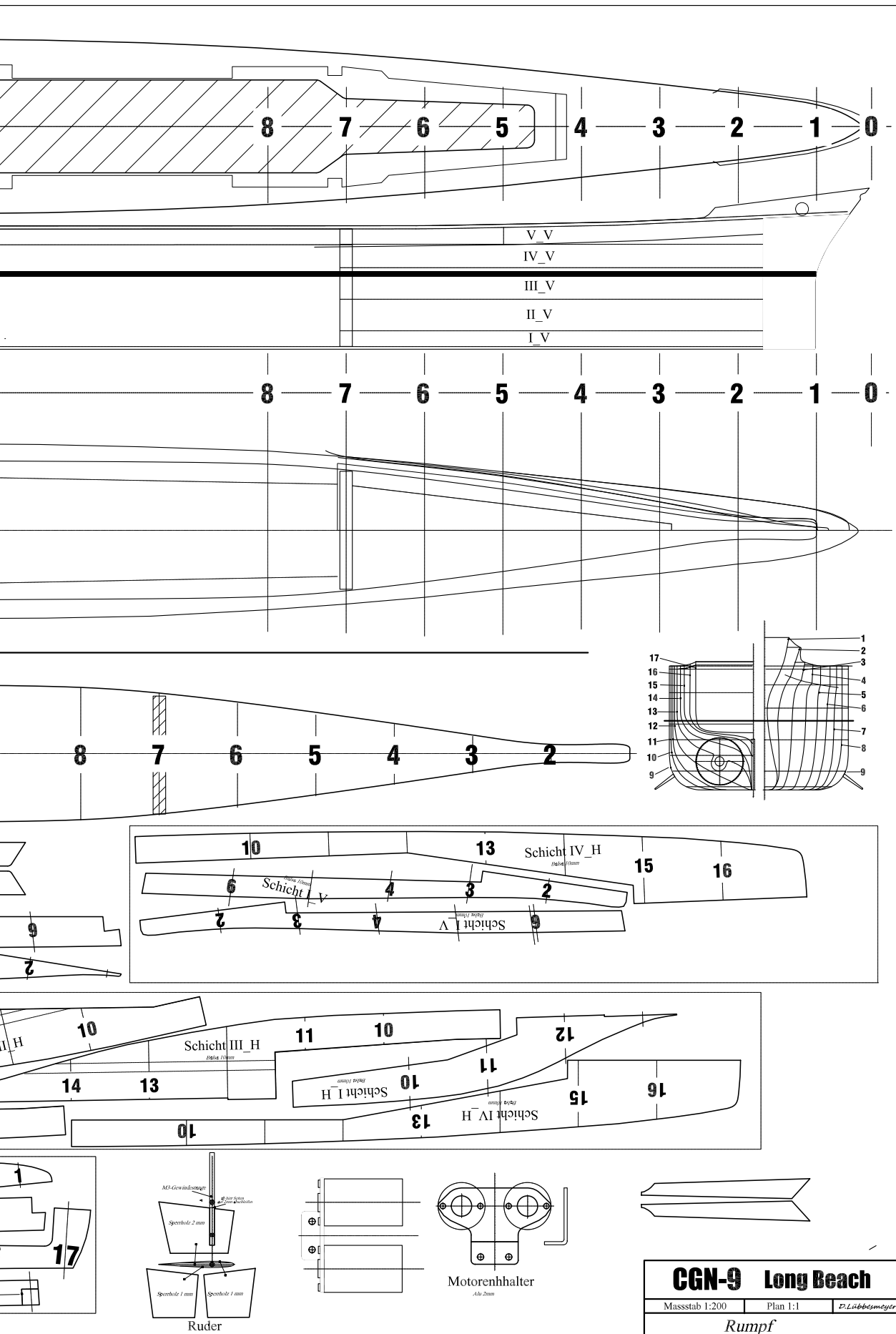
Batterie und seitlich des Brückenhauses je einen TARTAR-Doppelstarter.

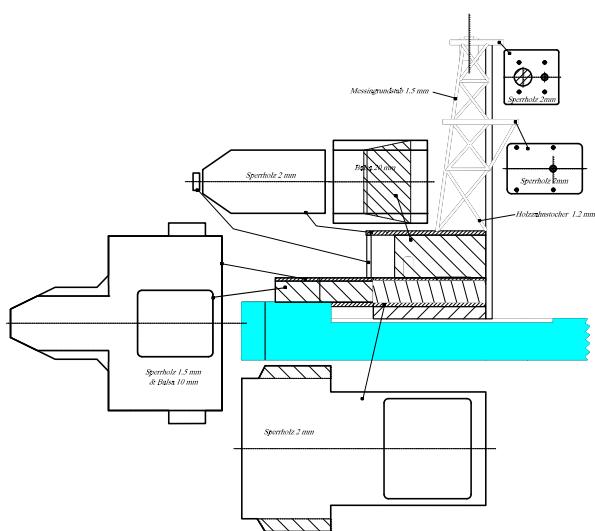
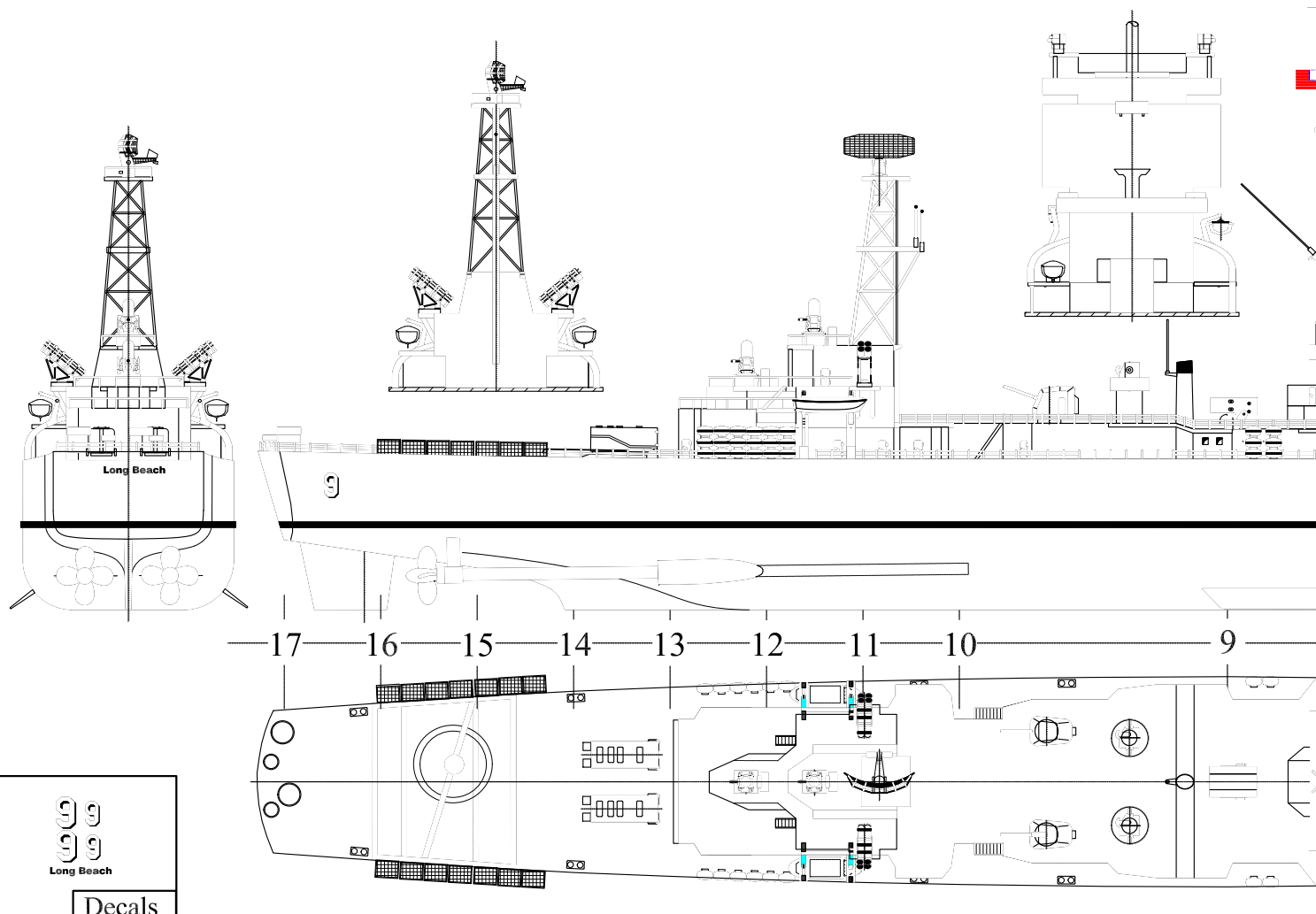
Mitte der 1950er-Jahre begann man dann auch mit Planungen eines nur mit SAMs ausgerüsteten Schiffs, das darüber hinaus dank der guten Erfahrungen (hohe Geschwindigkeit über fast unbegrenzte Zeit), die man mit dem Atom-U-Boot SSB-571 NAUTILUS seit 1954 gemacht hatte, von zwei Kernreaktoren angetrieben werden sollte. Ursprünglich war nur eine Fregatte von etwa 6.000 t geplant, doch nahmen Reaktoren mit ausreichender Leistung weit mehr Volumen und Gewicht in Anspruch, sodass es schließlich ein Kreuzer von 17.350 t wurde. Allerdings erreichten die ersten Entwürfe mit der Leistung der beiden vorgesehenen Reaktoren nicht die geforderte Geschwindigkeit von über 30 kn, weswegen man auf das bewährte „Längelauf“ zurückgriff und einen langen und schmalen Rumpf vorsah.

Neben dem Atomtrieb waren die beiden sehr weitreichenden Radaranlagen SPS32 (2D) und SPS33 (3D) eine weitere Neuerung, bei welcher der Radarstrahl von Flächenantennen abgestrahlt wird, in denen sich eine größere Zahl elektronischer Strahlformer befinden, die von

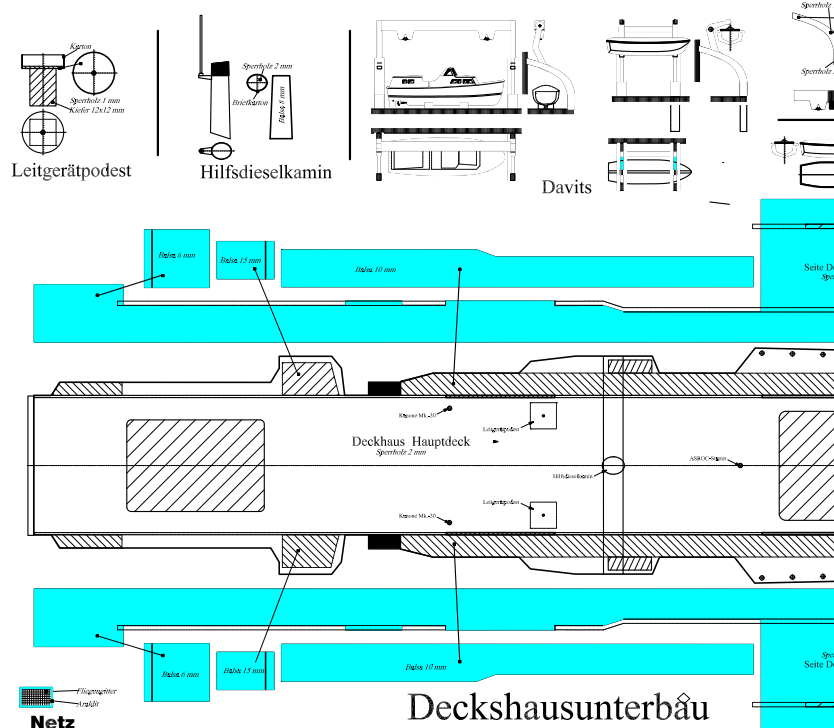
Computern gesteuert werden. Die plattenförmigen Antennen waren an den vier Seiten des massiven, kubischen und sieben Decks hohen Brückenhausaufbaus montiert; eine gleiche Anlage an seiner ebenfalls kubischen Insel erhielt auch der Flugzeugträger CVN-65 ENTERPRISE.

Viele Entwürfe beschäftigten sich mit der Auswahl und Aufstellung der Flugabwehr-Lenk Waffen. Schließlich wurde die LONG BEACH nach dem Entwurf SCB-169 vom 7. Dezember 1957 bis zum 1. September 1961 von der Fall River Werft in Massachusetts gebaut und am 9. September 1961 in Dienst gestellt. In der Erstausrüstung verfügte sie als Luftabwehr-Kreuzer über zwei TERRIER-Doppelstarter auf dem Vorschiff (zusammen 120 TERRIER in den beiden Magazinen) und einen TALOS-Doppelstarter achtern (40 Lenk Waffen). Obwohl dies als die Hauptbewaffnung des Schiffs angesehen werden muss, wurde auch die Abwehr von U-Booten und kleineren Seezielen nicht ganz vergessen. Neben einem Rumpfsonar zur U-Boot-Detektion sind ein ASROC-Boxstarter sowie zwei Drillingssätze für Leichtgewicht-Torpedos vorhanden. Mit der Rakete ASROC (AntiSubmarineROCet) können Leichtgewichttorpedos bis zu 16 km

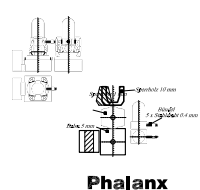




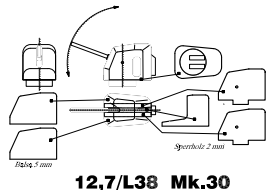
hinterer Aufbau



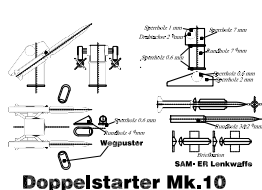
Deckshäuser



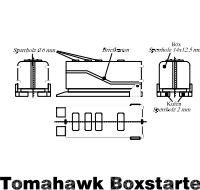
Phalanx



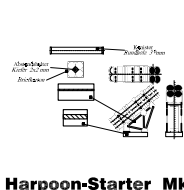
12,7/L38 Mk.30



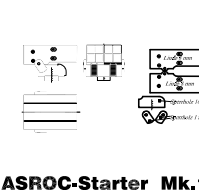
Doppelstarter Mk.10



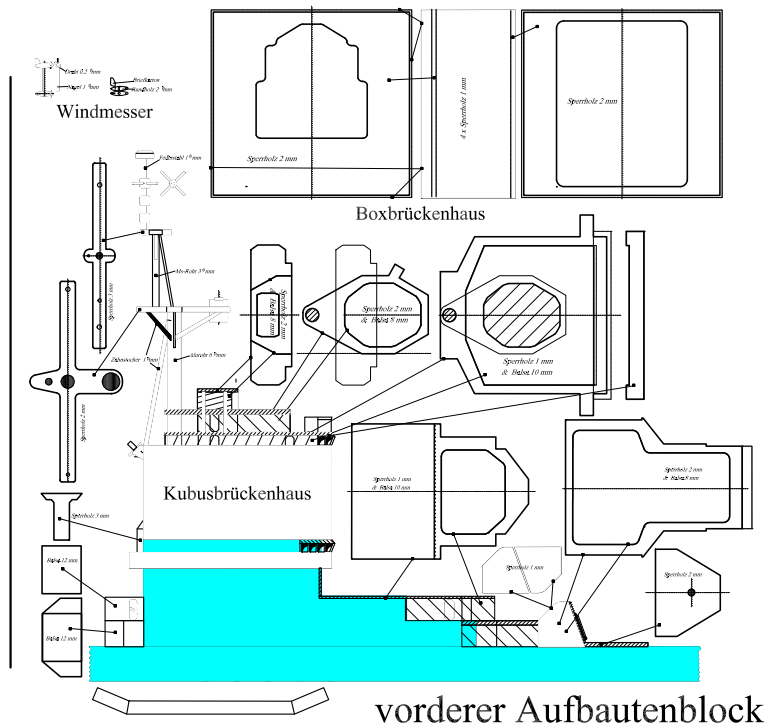
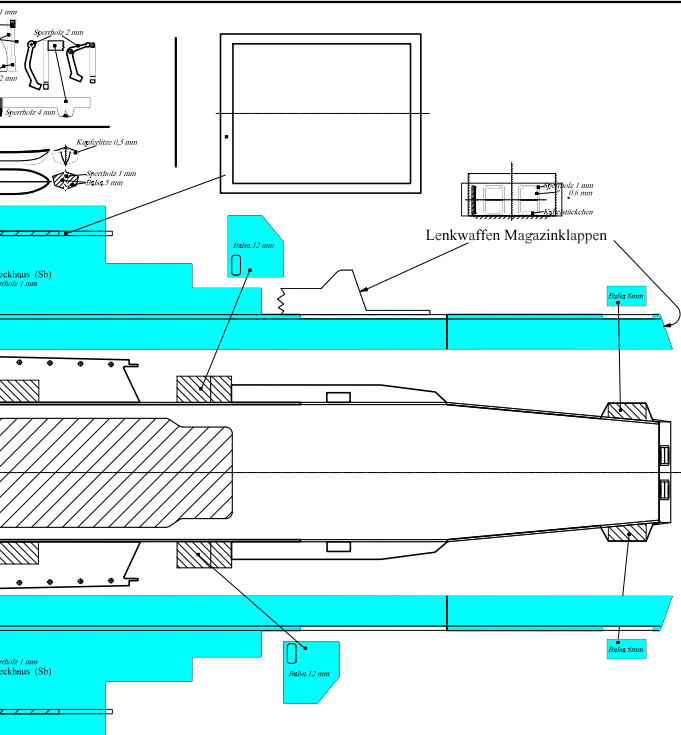
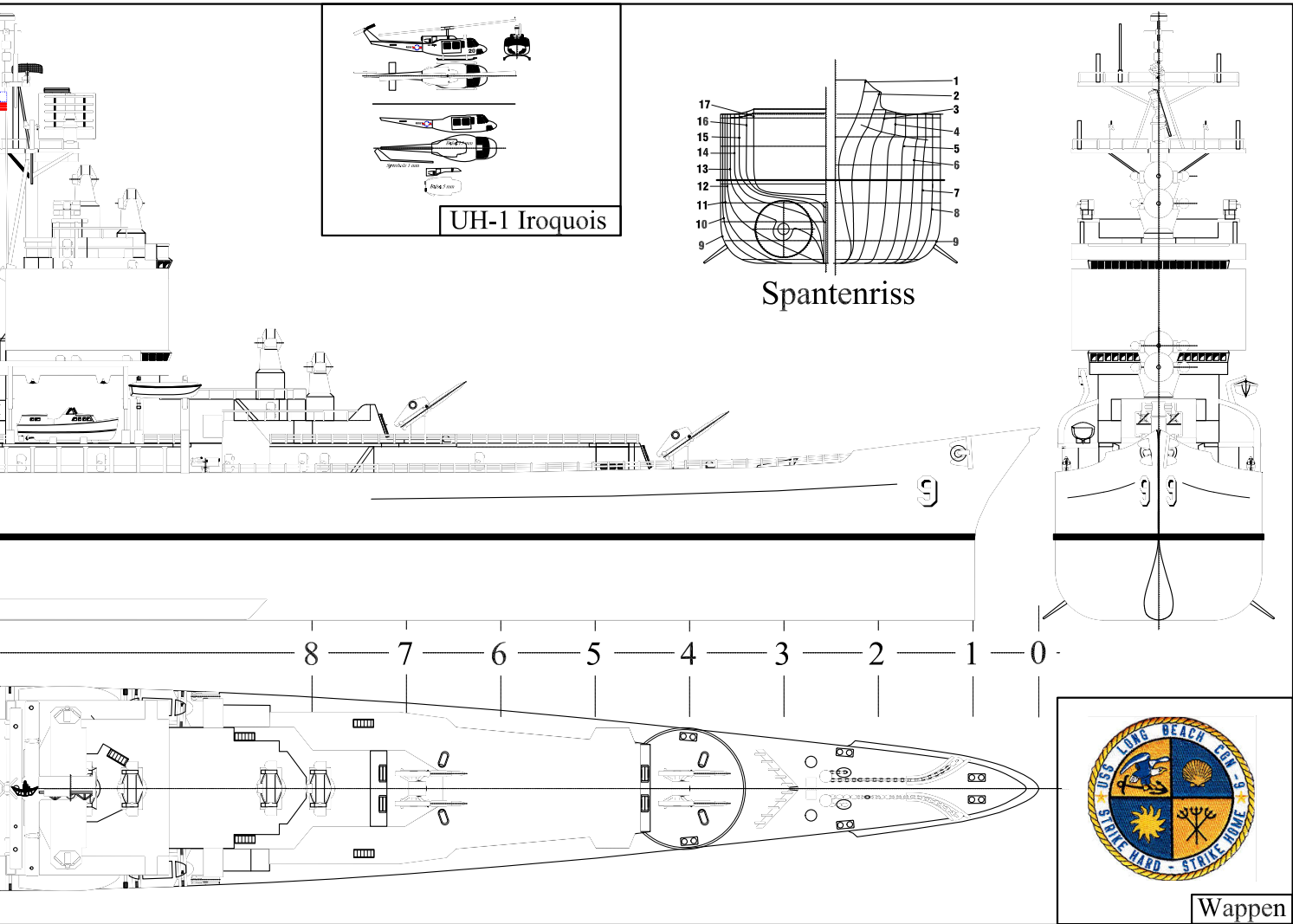
Tomahawk Boxstarter



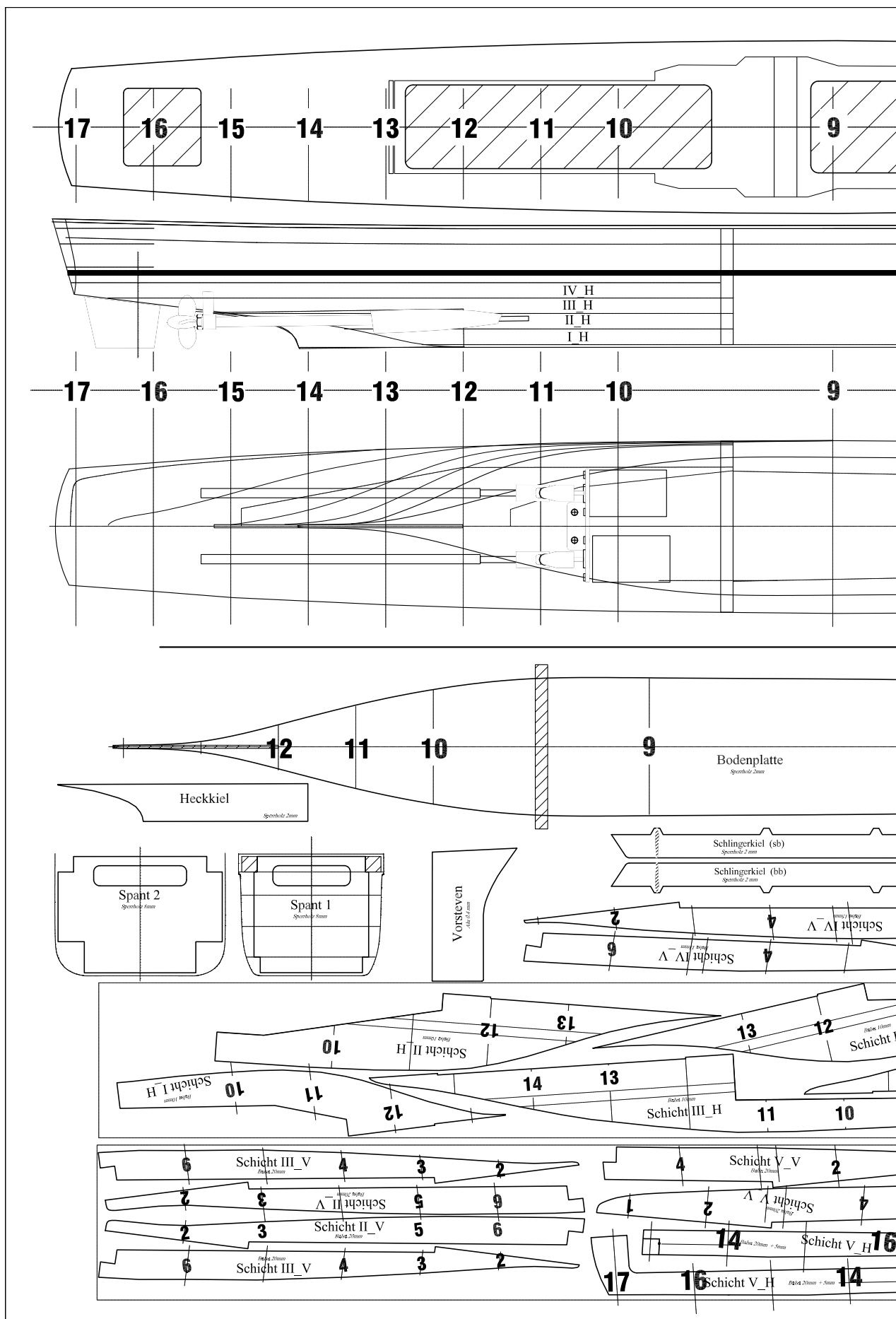
Harpoon-Starter Mk.141



ASROC-Starter Mk.141



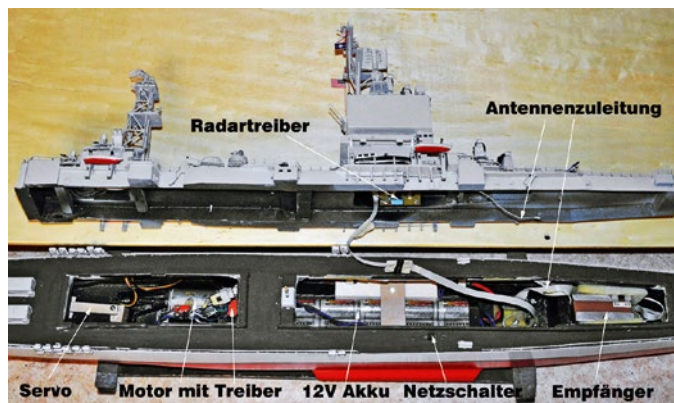
 ASW-Torpedowerfer	 SPG-55	 SPS-10	 SPS-48	 SPS-49	 Feuerleittgerät Mk.56	 SLQ-32
CGN-9 Long Beach						
Maststab 1:200		Plan 1:1		D. Löttschmeyer		
Baubeginn : 01.10.2023						
Bauende : 29.02.2024						
Erstfahrt : 07.03.2024 (Grün80, Basel)						
Waffen					Elektronik	





Der Rumpf im Rohbau vor der Seitenbeplankung. Zu erkennen sind auch der Alu-Vorsteven und die Dreiteilung des Innenraums

Das Innere des Modells mit den einzelnen elektrischen Komponenten



transportiert werden, wo sie dann am Fallschirm ins Wasser fallen und mit ihrem Sonar ein U-Boot aufspüren können. Vom Drillingssatz werden die gleichen Torpedos mit Dampf ausgestoßen und können so im Nahbereich des Schiffs eingesetzt werden. Auf Anordnung des damaligen Präsidenten J. F. Kennedy wurden für die Seezielbekämpfung noch zwei schon damals ältere 12.7/L38 cm Einzeltürme nachgerüstet, die von zwei Feuerleitgeräten dirigiert werden. Sie dienen der zuvor nicht vorhandenen Abwehrmöglichkeit gegen kleinere Schnellboote. Eine ursprünglich auf dem Mittelteil des Schiffs vorgesehene Startanlage für die strategische Lenkwaffe REGULUS-II beziehungsweise etwas später acht Startrohre für die strategische Rakete POLARIS wurde nicht realisiert.

LONG BEACH wurde sowohl im Mittelmeer als auch vor Vietnam eingesetzt, wo sie unter anderem am 23. Mai 1968 erstmals mit TALOS in einer Entfernung von über 100 km zwei vietnamesische MIG-21 abschoß. Von Januar bis April 1979 erhielt sie ihren dritten Reaktorkern (Brennstoff), was wie immer mit einem längeren Werftaufenthalt verbunden war, den man auch nutzte, um das Schiff umfangreich zu modernisieren. Das bedeutete insbesondere auch, inzwischen veraltete Systeme durch modernere zu

ersetzen. Vor allem die Computer-gesteuerten Radaranlagen SPS-32 und -33, ursprünglich mit Röhren bestückt und in den 1970er-Jahren noch sehr voluminös, hatten sich als reparaturanfällig erwiesen, wozu auf dem Schiff dann auch noch die Spezialisten fehlten. Die Radars wurden stattdessen durch den 3D-Drehschirm SPS-48 auf dem Mast des vorderen Brückenhauses und den 2D-Drehschirm SPS-49 auf einem neu errichteten Gittermast des achteren Aufbautenblocks ersetzt; die Antennenplatten wurden vom Brückenhaus entfernt. Auch das TALOS-System wurde als veraltet ausgebaut, dessen Magazintore zugeschweißt und hinter ihnen zwei gepanzerte Quad-Boxstarter für TOMAHAWK-Marschflugkörper aufgestellt. Für ihren Start wird der obere Teil der Box angehoben und gibt so die vier in der Box vorhandenen Lagerrohre für den Start frei. Auf beiden Seiten des Gittermasts findet man jetzt je ein Quad-Startgestell für HARPOON-Seezielenk Waffen mit Reichweiten um die 100 km und auf den ehemaligen Podesten der TALOS-Beleuchter jetzt zwei PHALANX-Schnellfeuergeschütze gegen einfliegende Flugzeugkörper, die im Nahbereich unter 5 km mit einem Hartkerngeschosshagel zerstört werden sollen.

Die beiden TERRIER-Systeme wurden modernisiert und durch sehr ähn-

lich aussehende, aber leistungsstärkere STANDARD-ER-Lenk Waffen ersetzt, was auch elektronische Änderungen an den SPG-55-Beleuchtern notwendig machte. Im Laufe ihrer Dienstzeit gab es dann noch verschiedene Vorschläge, LONG BEACH zum AEGIS-Lenk Waffenkreuzer umzubauen und sie, wie die moderneren TICONDEROGA-Kreuzer, mit der neuen Radaranlage SPY-1 (Plattenantennen) auszurüsten. Doch war die Euphorie bezüglich Atomtrieb von Nicht-Flugzeugträgern, vor allem wegen ihrer hohen Kosten, inzwischen verflogen. Auch das gewichtige Argument für den Atomtrieb, hohe Geschwindigkeiten über lange Zeit halten zu können, zog bei den neuen Flugzeugträgerbegleitern mit ihrem Gasturbinenantrieb nicht mehr so richtig, weil man sie im Notfall vom Träger mit seinem reichlich vorhandenen Flugzeugtreibstoff versorgen kann. Als dann die nächste Brennstofferneuerung anstand, verzichtete man auf den Umbau, da der Kampfwert nur dem eines bezüglich Betriebs- und Baukosten sehr viel günstigeren ARLEIGH BURKE-Zerstörers entsprach und stellte LONG BEACH am 1. Mai 1995 außer Dienst. Außer für die Flugzeugträger der US-Navy und des französischen Trägers sowie den Eisbrechern Russlands konnte sich der Atomtrieb von Überwasserschiffen auch weltweit nicht durchsetzen.



Das Modell der CGM-9 LONG BEACH in voller Fahrt

Mein Modell

Kompatibel mit meiner übrigen Modellflotte ist auch meine CGN-9 LONG BEACH im Maßstab 1:200 gehalten. Es ist eine Holzkonstruktion mit den Abmessungen 1.100 x 109 x 330 mm und einem Gewicht von 3,7 kg voll ausgerüstet. Der Plan basiert auf einer Zwei-seitenansicht (ohne Unterwasserteil) im Buch Seemacht USA, Band 1, (Bernard & Graefe Verlag, München 1982, ISBN 3-8033-0327-3) von S. Terzibaschitsch und einigen Bildern aus dem Internet, aber natürlich ist er nicht genauer als die zugrunde liegenden Quellen. Mein Modell entspricht weitgehend der letzten Version der LONG BEACH.

Angetrieben wird es von zwei älteren 12-V-MONOPERM-Super-Bürstenmotoren aus meinem Fundus, die über Kardangelenke direkt an zwei Wellen (3 mm, 200 mm lang) mit 34-mm-Dreiblattpropeller gekuppelt sind. Es ist mir bewusst, dass das wohl nur begrenzt originalgetreu ist, sind doch sowohl die Stevenrohre etwas dicklich als auch die Propeller nicht nur etwas zu groß geraten, sondern haben auch zu wenig Blätter; original sind sie eher vier-, wenn nicht gar fünfblättrig. Das Ruder ist mittig angeordnet und wird von einem auf seiner Seite liegenden Standardservo angesteuert. Die Energie bezieht das Modell aus einem 12-V-

NiMH-Akku mit 4 Ah, der über einen 5-V-Spannungsregler auch die RC-Anlage versorgt. Der Akku kann von einem Schiebeschalter eingeschaltet werden, der sich auf Steuerbord unter dem Kajütboot befindet; als Einschaltkontrolle gilt das Drehen der beiden großen Radarschirme.

Zur Steuerung des Modells kommt meine 27-MHz-Selbstbau-Fernsteuerung zum Einsatz, die über zweimal zwei Analogkanäle und zweimal 15 Digitalschalter verfügt, mit der zwei Modelle simultan gefahren werden können. Im Empfänger sind neben der Signalauswertung auch eine Modellüberwachung sowie ein Doppeldrehzahlsteller integriert, mit dem eine durch eine Schalterstellung aktivierbare ruderstellungsabhängige Motorbeeinflussung (Kettenfahrzeug-Steuerung) möglich ist; das alles erledigt ein 8-Bit-Microprozessor (µP). Der Drehzahlsteller erzeugt übrigens nur die entsprechenden Fahrsignale, die dann noch durch direkt auf den Anschlüssen der Bürstenmotoren aufgesteckten FET-Motortreibern in Leistung verstärkt werden müssen; die Umpolung für die Rückwärtsfahrt erfolgt über Relais.

Die Modellüberwachung (RC-Störung, Leckdetektor und Akkuspannungsprüfung) blinkt bei Grenzwertüberschreitungen mit den auf beiden Brückenseiten

aufgestellten Signalscheinwerfern (weiße 4-mm-LEDs) verschiedene Morsesignale; bei RC-Störung zum Beispiel S-O-S. Der Lecksensor besteht aus zwei parallel im Abstand von etwa 3 mm am Modellboden im Motorraum verlegten kurzen blanken Drähten, die bei Wasserkontakt leitend werden. Die Änderung des Signalpegels wird dann vom Empfänger-µP ausgewertet. Die beiden großen Radarschirme von SPS-48 und -49 werden individuell von je einem 8-mm-Mini-Schrittmotor angetrieben, die sich als Sockel direkt unter den Schirmen befinden. Die zugehörige Treiberelektronik ist im Brückenhaukubus untergebracht.

Rumpf und Deckshaus

Wie zu erwarten ist, gibt es in meinen Quellen keinen Spantenriss, weswegen ich diesen angemessen „erfinden“ musste, wozu nur einige wenige Bilder aus dem Baustadium verfügbar sind. Um den Auftrieb für zusätzlichen Ballast (hohe Aufbauten) zur erhöhen und aus weiteren modelltechnischen Gründen (größere Breite im unteren Rumpfbereich) ist mein Rumpfquerschnitt rechteckiger konstruiert als die Bilder des Originals vermuten lassen, das schon wenig unter der Wasserlinie mit einer deutlichen Rundung beginnt; im Modelleinsatz fällt diese Abweichung aber nicht auf. Der Rumpf entstand in Gemischtbau-



Der Rohbau des Modells mit der Sperrholzbeplankung im Rumpfmittelteil



Das Deckshaus ist im Rohbau schon mit den meisten Ausrüstungsteilen bestückt, aber ohne Relings, Türen und Niedergänge



Die fertige CGN-9 LONG BEACH (links) und CG-10 ALBANY (rechts)

weise mit Schichtbauteilen für Bug- und Heckbereich aus Balsa sowie einer Seitenbeplankung aus Sperrholz in Schiffsmitte. Die beiden Spanten unterteilen das Modell dabei in drei wasserdichte Abteilungen, wobei Aussparungen an ihrer Oberkante für notwendige Kabeldurchführungen sorgen. Im Bugbereich ist ein Alublech eingeklebt, das ohne Festigkeitseinbußen für einen originalgetreuen, messerscharfen Vorsteven sorgt. Stringer aus Balsaleisten unterstützen die Sperrholz-Seitenbeplankung des Rumpfmittelteils und dienen auch als Auflage für das Hauptdeck, das die Öffnungen für die zwei Zugänge ins Modellinnere enthält. Der Steg in der Modellmitte wurde aus Festigkeitsgründen belassen.

Das Vorschiff ist von einem Schanzkleid aus 0,6-m-Sperrholz gesäumt, das mit Kartonstützen verstärkt wurde. Im Heckbereich verlassen die beiden Wellen den Rumpf in Wellenhosen und werden auf der Propellerseite jeweils durch einen Wellenbock, bestehend aus einem Alurohrstück mit angeklebtem Sperrholzstreifen, abgestützt. Im Gegensatz dazu laufen die Wellen beim Original zwischen Wellenhose und -bock frei. Das mittig angebrachte Ruder ist ein Sperrholzsandwich (1-2-1 mm), in dessen mittlerer Schicht der Ruderschaft als eine im Bereich des Ruderblatts abgeschliffene M3-Gewindestan-

ge eingeklebt ist. Das Ruderblatt wurde dann in Profilform geschliffen, was Dank der Sperrholzschichtmaserung nicht allzu schwierig war. Es steckt in einem Messingrohr-Ruderkoker, der im Modellinneren bis weit über die Wasserlinie reicht und so als dicht betrachtet werden kann; Fett tut dann ein Übriges. Für Servicearbeiten an der Ruderanlage ist eine Öffnung im hinteren Teil des Flugdecks vorhanden. Die Befestigung der Antriebsmotoren erfolgt bei mir heute immer mittels eines L-Trägers aus 2-mm-Aluminium, an dessen längerem Arm die Motoren angeschraubt werden. Der kürzere Arm des L-Trägers wird an zwei aus dem Modellboden ragenden M4-Schrauben befestigt, die fest in den Boden eingeschraubt und auch noch verklebt sind.

Das Deckshaus ist ein durchgehendes Bauteil, das auf einem auf das Hauptdeck geklebten, etwa 6 mm hohen Süllrahmen aufsitzt. Zusätzlich kann es mit einer M3-Schraube hinter dem Kamin auf dem Modell fixiert werden. Auf diesem ein Deck hohen Sockel sind der vordere Aufbautenblock mit seinem alles überragenden, typischen Kubusbrückenhaus und die Podeststufen für die vier Zielbeleuchter (SPG-55) der beiden SAM-ER-Systeme zu finden. Hinten sieht man den achteren Aufbautenblock mit dem ehemaligen, etwas höheren TALOS-Magazin

und den beiden Podesten für dessen Zielbeleuchter, wo sich jetzt PHALANX-Nahbereichgeschütze befinden. Überragt wird er vom hohen Gittermast für das SPS-49-Radargerät, seitlich des Gittermastunterbaus ist jeweils ein HARPOON-Startgestell aufgestellt.

Der Deckshaussockel ist ein Schachtelbau aus 2-mm-Sperrholz für sein Dach und 1-mm-Sperrholz für die Seiten, die am Brückenhaus bis zum Brückenkubus hochgezogen sind. Innen verstärken wenige Balsawinkel den Bau und als seitliche Erweiterungen des Sockels wurden an den entsprechenden Stellen Balsaklötze angeklebt. Vorne wird der Sockel durch die schräge Wand des TERRIER-Magazins mit seinen Austrittsklappen abgeschlossen, hinten von der Rückwand des etwas höheren, ehemaligen TALOS-Magazins. Die verschiedenen Niedergänge vom Sockel zum Hauptdeck, aber auch von den verschiedenen Ebenen auf beiden Aufbautenblocks wurden aus 0,6-mm-Sperrholzstreifen mittels Sekundenkleber zusammengesetzt und abschließend noch etwas verschliffen.

Der nächste Teil des Bauberichts schildert den Bau der beiden Gittermaste, die diversen Waffensysteme, die sonstige Ausrüstung und die Farbgebung bis hin zum fertigen Modell. ■







Luxus auf dem Polarmeer

Deutschlands kleinstes Traumschiff ist gern in nordischen Gewässern unterwegs. Der ehemalige Fischtrawler fährt immer noch unter seinem Taufnamen und ist hervorragend in Schuss.

Die CAPE RACE wurde 1963 als erster kanadischer Fischtrawler aus Stahl auf der Werft George T. Davie & Sons Ltd. Lauzon in Quebec für die National Sea Products Ltd. Lunenburg in Kanada gebaut. Das 38,10 m lange und 7,60 m breite Schiff war bis 2005 in der Fischerei tätig. Danach folgten mehrfache Umbauten und Eignerwechsel.

Seit 2017 gehört die CAPE RACE dem Meeresbiologen und Verleger Nikolaus Gelpke, Inhaber des mareverlags in Hamburg. Unter der Flagge der Cook Islands betrieben, bietet das Schiff zwölf Passagieren an Bord Unterkünfte für die Reisen in vornehmlich kühleren Regionen der Erde. Hierfür müssen die Passagiere für einen sieben- bis 14-tägigen Törn zwischen 4.000,- und 15.000,- Euro auf den Tisch legen. Leider ohne Garantie, dass die Reise in die Polarmeere bei ruhigem Wellengang stattfinden wird – aber es ist auf jeden Fall ein Erlebnis.

Angetrieben wird die CAPE RACE über einen Caterpillar-Motor vom Typ 3512, welcher eine Leistung von 890 kW erzeugt und über einen Festpropeller für eine Marschgeschwindigkeit von 8 kn sorgt. Mit vollen Tanks reicht der Treibstoff für eine Distanz von 4.000 Seemei-

len. Das bei der britischen Gesellschaft Lloyds Register klassifizierte und eisverstärkte Schiff ist im Schiffsregister der Internationalen Maritimen Organisation unter der Nummer 5402198 registriert und über dem Rufzeichen E5U3212 per Seefunk auf allen Weltmeeren erreichbar.

Die Crew besteht aus sieben Personen und zwei Expeditionsführern bei den Sommerreisen oder einem Guide bei den Winterreisen. Da die Passagiere mit diesem kleinen Schiff die Natur hautnah miterleben können, kann es passieren, dass ihnen plötzlich Eisbären sehr nahe kommen. Ab Spitzbergen wird ein Gewehr mitgeführt, um zu ihrer Abwehr Warningschüsse abzugeben. Die Aufnahmen zeigen das Schiff am 23. März 2022 auf der Elbe mit Kurs auf Hamburg. www.hasenpusch-photo.de

AUF EINEN BLICK

CAPE RACE

Schiffstyp:	Expeditionsschiff
IMO-Nummer:	5402198
Reederei:	Cape Race Corporation, Neuseeland
Bauwerft/Baunummer:	Davie & Sons Ltd., Lauzon Quebec, Kanada / 80
Baujahr:	1963
Vermessung:	316 BRZ
Länge:	38,10 m
Breite:	7,47 m
Tiefgang:	3,89 m
Passagiere:	12
Maschine:	Caterpillar 3512
Gesamtleistung:	890 kW
Geschwindigkeit:	9,5 kn
Klassifizierung:	Lloyds Register
Internet:	www.msccaperace.com



Nichts zu Essen auf dem Tisch?



JETZT TESTEN

**2 Ausgaben
für 6,90 Euro**
Im Schnupper-Abo
testen

- 10% sparen
- Keine Versandkosten
- Jederzeit kündbar
- Anteilig Geld zurück bei vorzeitiger Abo-Kündigung

www.1fachpizza.de | 040/42 91 77-110

Blick über die Grenze

Manchmal macht es auch Spaß, sich im näheren Ausland umzusehen. Von Pirmasens sind es nur etwas mehr als 50 km nach Reichshoffen in Frankreich. **SchiffsModell**-Autor Peter Burgmann ist mit seiner IGS Pirmasens sehr gern der Einladung ins örtliche Gemeindezentrum gefolgt.

Über die Osterfeiertage veranstaltete die französische Gemeinde Reichshoffen eine Modellbauausstellung. Der für deutsche Verhältnisse ungewöhnliche Veranstalter lud die Bevölkerung bei kostenfreiem Eintritt von Samstag bis Ostermontag in die Räume des Espace Cuirassiers ein. Reichshoffen liegt am Nordrand der Vogesen. Direkt anschließend beginnt der Pfälzer Wald, in dem wir von der Interessengemeinschaft Schiffsmodellbau Pirmasens heimisch sind.

Neben uns stellten 17 weitere französische Vereine oder Einzelpersonen aus. Schnell füllten sich die Halle und der großzügige Vorraum. Die Eisenbahnmodellbauer „Les Amis du Rail 67“ installierten eine großräumige Modulanlage mit Landschaftsausschnitten des Elsass. Lkw der namhaften Hersteller, Fahrzeuge aus Lego und zunehmend 3D-gedruckte Modelle erweiterten die Bandbreite der

Ausstellung. Selten zu sehen sind die Modelle aus den Bauteilen des französischen Metallbaukasten-Herstellers „Meccano“. Jean-Marie Jacquel ist der Regionalverantwortliche des „Club des Amis du Meccano“. Er stellte das Wasserflugzeug „Dornier Do X“ mit laufenden Motoren aus. Daneben glänzte der Hochseeschlepper MARCEL von Marcel Rebischung.

Schiffe aus dem 3D-Druck

Unterstützt durch den 3D-Druck entstehen mittlerweile ganze Schiffe bei uns im Verein. Achim Wölfels Schlepper W3 mit gelbem Aufbau und rotem Rumpf ist ein Schiff in ansehnlicher Größe. Jungfräulich in Weiß wartet das ebenfalls gedruckte Boom-Boot von Konrad Heimsott auf die restliche Lackierung. Als Vereinsschiffe haben wir auch eine kleine Flotte von Footys, die im Drucker geboren wurden. In handwerklicher Arbeit sind wiederum der Sardinier MANAWA und das rote Fischerboot aus Holz entstanden.

Filigrane Holzarbeiten, fachmännische Takelung und kunstfertige Führung der Pinsel waren an den meisterlich gebauten historischen Schiffen zu sehen. L' ALSACE ist sicherlich ein wenig bekannter Vertreter der Schiffsgattung. Pierre Waag berichtete mir, dass die L' ALSACE ein Schiff des 3. Rangs mit 64 Kanonen war. Gebaut wurde es 1669 bis 1670 in Rochefort. Schon kurz darauf im Jahr 1671 wurde es in FIER umbenannt, dann 1678 in FERME. 1700 wurde es abgewrackt. Das Modell mit den markanten roten Hecklaternen wurde 2023 im Maßstab 1:100 von Jean-Pierre Waag gebaut.

Klassische Schiffstypen

Den Umbruch vom Segelschiff zum Dampfschiff dokumentiert sein 2020 gebautes Modell der L' EUMENIDE. Im Jahr 1846 wurde mit dem Bau begonnen. Sie nahm am Krimkrieg 1854/55 teil. Erst 1907, über 60 Jahre später, wurde sie außer Dienst gestellt. An eine Hansekog-





Der Schlepper W3 von Achim Wölfel ist komplett gedruckt



Der reich verzierte Heckspiegel der L' ALSACE von Pierre Waag



Die Caraque Atlantique von Alfred Hagelberger erinnert an eine Hansekogge

ge erinnert die ungewöhnliche Caraque Atlantique von Alfred Hagelberger. Im 16. Jahrhundert wurden mit diesem Typ hauptsächlich Frachttransporte zwischen Spanien und Portugal durchgeführt. Sie erreichten aber auch die Küsten Westindiens. Zusammen mit der Karavelle war sie das am meisten eingesetzte Schiff für die großen Erkundungen dieser Länder.

Die Berufsschifffahrt unserer Tage lieferte die Vorlagen für weitere Modelle. Die Bömmel-Werft aus der Schweiz brachte eine Auswahl aus dem Binnen- und Flachwasserbereich auf den Stand der IGS Pirmasens. Die Peniche GERTRUDA ASSEN aus der Kanalschifffahrt besaß als Innovation eine seitliche Schiffschraube. So musste sie nicht getreidelt werden. Unglücklicherweise verunglückten in einer Schleuse Kinder. Daraufhin wurde das System erst in Deutschland und dann auch in Frankreich und den Niederlanden verboten.

Die Weiterentwicklung der Binnenschifffahrt in den letzten vier bis fünf Jahren stellt das graugrüne Modell eines

Schubschiffs aus Russland dar. Zur Erprobung wurden vom Original lediglich vier Stück gebaut. Das System mit einem ausfahrbaren Rad im Bug und dem schwenkbaren Schaufelantrieb am Heck ermöglichen es, Sandbänke zu überfahren. Es hat sich so gut bewährt, dass vier weitere Schiffe gebaut wurden.

Einen gewohnten traditionellen Schaufelradantrieb konnten die Besucher direkt daneben entdecken. Der Raddampfer STADT LUZERN gehört ebenfalls der Bömmel-Werft. Einen anderen Klassiker, das elegante Hamburger Museumsschiff CAP SAN DIEGO, hatte Gerhard Tenhaken dabei. Das Modell des Rhein-Schleppers NEUF-BRISACH, der 1950 in Dienst gestellt wurde und vom Navi Modèle Club aus dem französischen Holtzheim bei Straßburg gebaut wurde, zog die Fotografen mit ihren Details um den Fahrstand an.

Hauptdarsteller

Der Club Aysse Modélisme schipert mit den Schiffsmodellen auf einem

Weiler bei Brumath, etwa 25 km von Straßburg entfernt. In der lichtdurchfluteten Eingangshalle stellten sie einen breiten Querschnitt durch den Schiffsmodellbau aus. Gleich neben dem bulligen Schubschiff P BROUSSE konnte ich die detailreiche Besatzung an Bord des Schleppers SMIT FRANKRIJK bewundern. Sehenswert fand ich ebenfalls die rote DEEP OCEAN mit ihrer vielfältigen Ausrüstung und das weiße Kanonenboot USS SAN PABLO, das 1966 in dem Film „Kanonenboot am Yangtse-Kiang“ eine Hauptrolle spielte.

Aus einem anderen Film, „20.000 Meilen unter dem Meer“, ist das U-Boot NAUTILUS bekannt. Der stark mit 3D-Druck vertretene Marc Favre drapierte den angriffslustigen Kraken passend daneben. Neben den Schiffsmodellen zeigten die Modellbaukollegen den vielen Besucherinnen und Besuchern Schmuckstücke aus den gesamten Modellbausparten. Ich freue mich schon auf die Einladung durch Reichshoffen zum Wiedersehen im Jahr 2026. ■



Die Peniche GERTRUDA ASSEN mit ihrem damals neuartigen Seitenantrieb



Die CAP SAN DIEGO vermittelt die Anmut eines Stückgutfrachters der 1960er-Jahre



Die NEUF-BRISACH ist wiederum ein typischer Dieselschlepper der 1950er-Jahre



Mehr geht nicht: Die komplette Decks-ausrüstung der DEEP OCEAN



Das Kanonenboot USS SAN PABLO, maritimer Hauptdarsteller aus einem Film von 1966



Das Design der NAUTILUS basiert auf dem Film von Walt Disney von 1954



Warum Proxxons Tischbandschleifer TB 50 überzeugt

Sau(g)stark

Text und Fotos: Mario Bicher



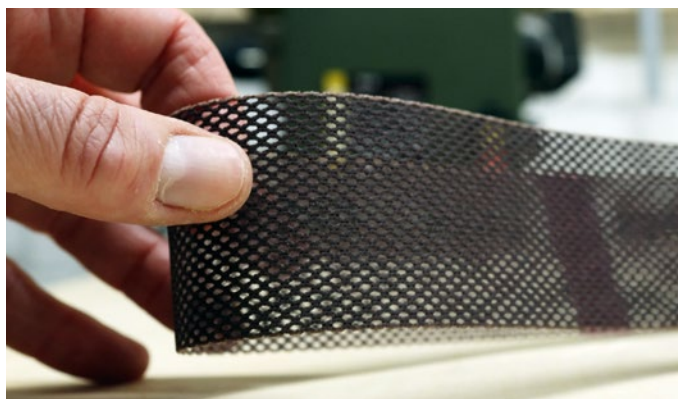
Der aktuelle Tischbandschleifer TB 50 von Proxxon macht eine Sache total anders als seine Mitbewerber und könnte deshalb das Tischwerkzeug sein, das in jede gut sortierte Modellbauwerkstatt gehört. Es schleift effektiv und saugt Staub einfach weg. **SchiffsModell**-Chefredakteur Mario Bicher hat den TB 50 getestet und zeigt, was diesen so besonders macht.

Werkzeuge von Proxxon setze ich gerne in meiner Werkstatt ein. Sie machen vieles – nicht alles – richtig gut und führen zum gewünschten Ergebnis. Der neue Tischbandschleifer hat das Zeug, mich wieder einmal zu überzeugen. Und das hat zwei Gründe. Erstens kann ich ihn flexibel einsetzen. Aber zweitens finde ich die Verwendung des Netzschleifbands Abranet von Mirka, das löchrig ist wie ein Nudel- oder Mehlsieb, einfach genial. Warum, darauf komme ich gleich zurück, doch zunächst ein paar Worte zur Ausstattung des TB 50.

Ausstattung

Zum Lieferumfang gehören das Tischwerkzeug selbst, ein Winkelanschlag, eine Bedienungsanleitung, ein Gummistutzen zum Anschluss eines Werkstattsaugers und drei verschiedene Netzschleifbänder der Körnung 100, 180 und 240. Der Aufbau des Tischbandschleifers ist klassisch gehalten. So kennt man das auch von Geräten anderer Hersteller. Es gibt einen 210 x 145 mm großen Auflagebereich aus plangefrästem Alu-Druckguss. An dessen rechter Seite lässt sich der beiliegende Winkelanschlag befestigen, der von 0 bis 90° einstellbar ist, um beispielsweise Gehrungen zu schleifen.

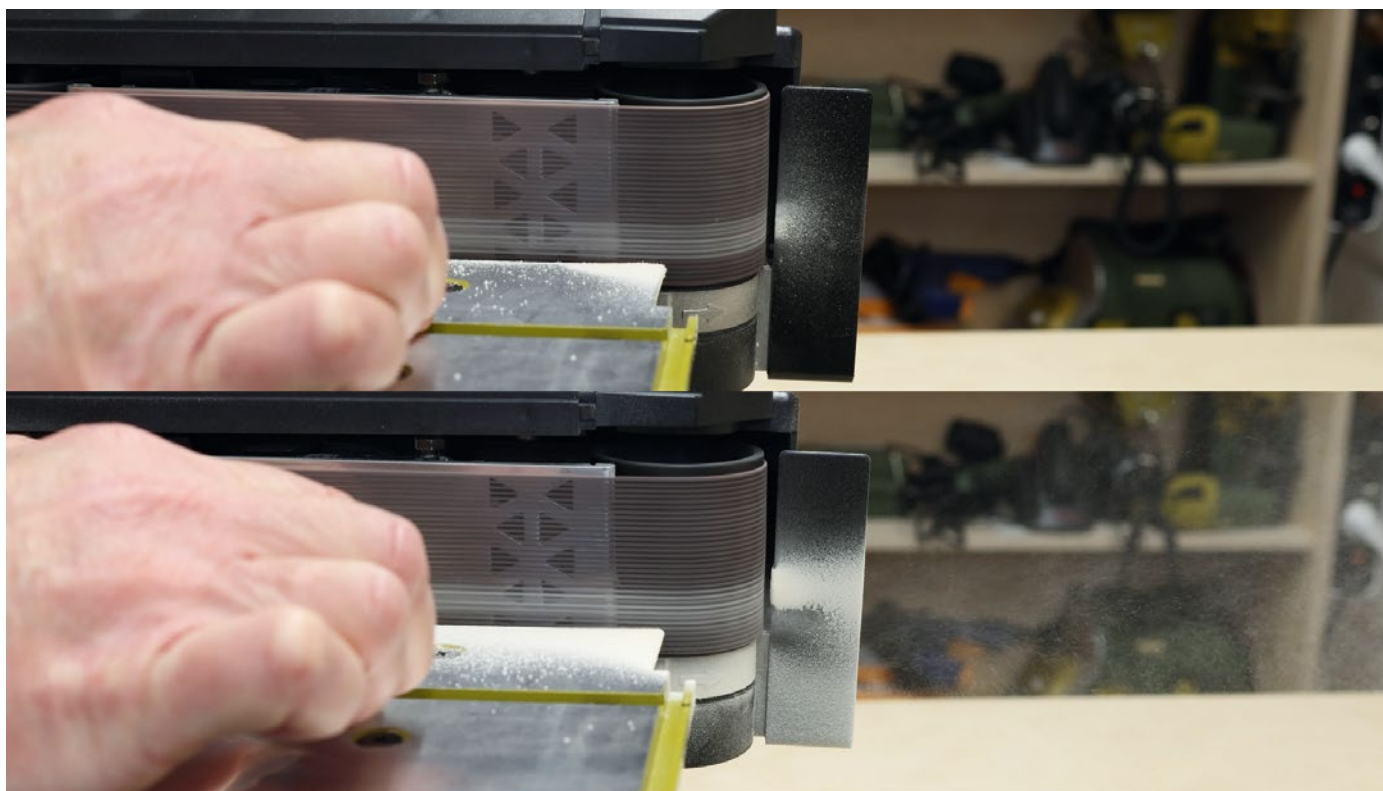
Im Gehäuse eingelassen sind ein Ein- und ein Aus-Schalter – beides getrennt statt eines gemeinsamen Wippschalters. An der linken Seite ist der Anschluss zur Montage eines Absaugschlauchs angebracht, um Schleifstaub mit einer Absauganlage oder einem Werkstattsauger abzusaugen. Der Rollentisch ist ebenfalls in einem Bereich von 0 bis 90° schwenkbar. Mit dem TB50 kann man also in der Ebene, aber auch in jedem beliebigen Winkel größere Teile schleifen – im Prinzip dreidimensional. Praktisch finde ich, dass man an der großen Winkelskala den gewünschten Winkel ganz einfach ablesen und damit einstellen kann.



Das Netzschleifband Abranet der Marke Mirka – in 100er-, 180er- und 240er-Körnung – ist durchlässig für Schleifstaub



Um Schleifstaub durch das Netzschleifband zu saugen, sind im massiven Rollentisch Löcher eingelassen



Bei aktiver Staubabsaugung (oben) wird feiner Schleifstaub effektiv durchs Netzschleifband und die Tischlöcher abgesaugt, wie der Vergleich gegenüber deaktivierter Absaugung (unten) zeigt

Zum Wechseln eines Schleifbands winkelt man den Rollentisch etwas an, um zwei Kunststoffwannen zu demontieren. Beide sind an zwei Stellen mit Rändelschrauben fixiert. Beide Wannenelemente sind Teil des Absaugsystems und nach einem Bandwechsel auf jeden Fall wieder zu montieren. Die Spannung des Schleifbands auf dem Rollentisch wird über einen Spannhebel sichergestellt. Löst man diesen, lässt sich das Schleifband ganz einfach entfernen. Nach dem Tausch einfach den Spannhebel wieder umlegen. In welche Richtung man das Schleifband einlegt, spielt übrigens keine Rolle – es gibt keine Vorzugsrichtung. Zur Feineinstellung des Rollentischs gibt es noch eine weitere Rändelschraube. Dreht man daran, erhöht sich erstens die

Spannung des Schleifbands und zweitens kann man damit auch den exakten Rollenlauf einstellen. Das funktioniert, ist aber ein bisschen tricky. Da muss man wirklich in sehr, sehr feinen Nuancen drehen. Eine winzige Veränderung hat bereits deutliche Änderungen des Rollenlaufs zur Folge. Das hätte Proxxon gerne etwas differenzierter beziehungsweise grobmotorischer abstimmen können.

An der rechten Kopfseite des Rollentischs, quasi der rechten Rolle, ist eine kleine Metallaufklappung zum Schleifen integriert. Die ist praktisch, wenn man beispielsweise mal schnell einen Carbon- oder Holzstab entgraten möchte. Wer sie nicht benötigt, löst zwei Befestigungsschrauben und entfernt sie einfach.

Anti-Staub-Technik

Das Besondere am TB 50 ist das geniale Anti-Staub-Absaugsystem. Meines Wissens nach ist es einzigartig. Bei einigen Profi-Geräten mag das Standard sein, aber bei klassischen Baumarkt- und Hobby-Produkten ist mir das neu. Gemeint ist die Absaugung von Schleifstaub durch das Netzband namens Abranet der Firma Mirka. Der Hersteller Mirka ist im Profi- und Industriebereich aktiv und dort für seine besonderen Schleifmittel bekannt. Mit Proxxon kommt eine Produkttechnologie aus dem Highend-Bereich jetzt auch dem Hobby-Modellbauer zugute.

Das 50 x 533 mm große Schleifband ist so löchrig wie ein Nudel- oder Mehlsieb. Schaut man genauer hin, erkennt man

ein feinmaschiges Gitter im Rautenmuster. Durch diese Maschen kann auch der Staub dringen, der beim Schleifen entsteht. Der Clou ist aber, dass im vorderen Drittel des Rollentischs ebenfalls Löcher eingebracht sind, und zwar dreieckige. Durch diese wird der Staub einfach von innen abgesaugt. Darum ist der Rollentisch auch im unteren Bereich von zwei Kunststoffelementen Gehäuse-artig umschlossen. Schließt man eine Absauganlage an, entsteht ein Saugdruck, der den Staub gezielt absaugt. Und das funktioniert in der Praxis sehr gut.

Im Einsatz

Beim intensiven Schleifen verschiedener Hölzer mit dem Netzschleifband setzte dieses nie zu, sondern blieb weitgehend frei von Rückständen. Bei einem normalen Schleifband kann man Pech haben und das Band ist nach wenigen Einsätzen so zugesetzt, dass man es austauschen muss. Das hängt natürlich auch davon ab, welches Material man

schleift. Weiches Holz wie Balsa ist da eher unproblematisch, aber hartes Holz oder schichtverleimtes beziehungsweise behandeltes Holz kann ein Schleifband in Windeseile zusetzen. Ich habe Kiefer, Buche, Eiche und Abachi in verschiedenen Ausführungen getestet – was halt verfügbar war – und konnte keine Probleme mit Rückständen feststellen.

Beim Schleifen fiel zwar auf, dass bei sehr großen Holzstücken, beispielsweise 60 x 44-mm-Kiefer, und bei höherem Druck auf das Schleifband Partikelklumpen entstehen können, die vom Band mitgerissen und dann weggeschleudert werden. Verringert man aber den Druck, reduzieren sich auch die Partikelklumpen. Bei kleineren Holzstücken wird der Holzabtrag gut vom Absaugsystem erfasst und es entstehen erwartungsgemäß viel weniger Klumpen. Der typische feine Holzstaub wird jedenfalls immer sehr zuverlässig abgesaugt. Schaltet man die Absauganlage zum Vergleich

mal aus, lässt sich direkt sehen, dass eine große Staubwolke entsteht. Genau dieser feine Staub würde sich ohne die pfiffige Anti-Staub-Technologie ungehindert in der Werkstatt verbreiten. In Bezug auf den feinen Staub funktioniert das Absaugen sehr gut. Das Foto auf dieser Seite vermittelt einen Eindruck von der Wirkungsweise.

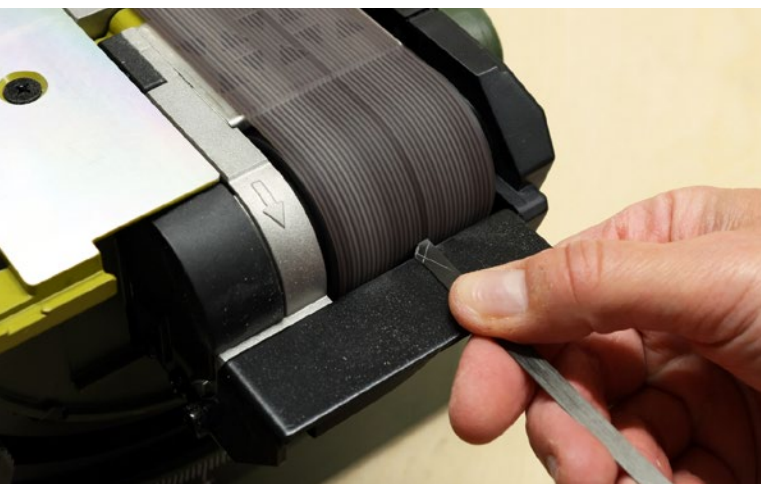
Was im Praxiseinsatz auffiel, ist der etwas ungenaue Anschlagwinkel. Der rechte Winkel beträgt keine 90°, sondern minimal mehr, so etwa 90,5 bis 91°. Tatsächlich liegt es am Winkel, der aus Alu- und Kunststoffteilen besteht, wie sich bei der Gegenkontrolle mit einem Winkelmesser zeigte. Wer im exakten Winkel schleifen möchte, sollte entweder den mitgelieferten Anschlagwinkel mit Hilfe eines einstellbaren (digitalen) Winkelmessers ausrichten oder statt des Anschlagwinkels eine separate Schleifhilfe am Arbeitstisch befestigen. Kleiner Tipp an dieser Stelle: Der Alu-Arbeitstisch ist



Zum einfachen Schleifbandwechsel sind zwei Kunststoffschwämme zu demontieren und ein Spannhebel zu lösen. In welche Richtung man das Band einspannt, spielt keine Rolle



Mit dem Winkelanschlag lassen sich Gehrungen schleifen. Allerdings sollte man den eingestellten Wert ergänzend kontrollieren



An der seitlichen Auflage kann man sehr gut Stirnkanten schleifen, bevorzugt von schmalen Leisten, denn mit zunehmender Stärke wird das Schliffbild sonst konkav



50 mm ist das Schleifband breit, sodass auch größere Holzstücke gut zu bearbeiten sind

an vier Punkten mit dem Gehäuse befestigt. Man könnte also auch eine zweite Auflage, beispielsweise eine dünne MDF-Opferplatte, auf der Markierungen für Maße oder Winkel eingetragen sind, über die Schraubpunkte befestigen. So eine Platte kann auch den Spalt zwischen Arbeitstisch und Schleifband reduzieren, der beispielsweise beim Schäften von Leisten möglichst klein sein sollte.

Zudem fiel auf, dass der TB 50 im Zusammenspiel mit einem Werkstattsauger richtig viel Lärm verursacht. Einen Gehörschutz zu tragen, kann ich jedem nur empfehlen. Und Schutzbrille sowie Staubschutzmaske sind eigentlich auch nie verkehrt. Vor allem wenn man behandelte Hölzer, Kunststoffe oder Metalle schleift, denn deren Staub oder Partikelklumpen stellen nochmals eine andere Gefahrenquelle dar als beispielsweise Balsaholz. Apropos Metall. Ich wurde gefragt, wie gut sich Alu mit dem TB 50 schleifen lässt. Ein 20 x 5-mm-

Vierkant war das größte Alu-Stück, das sich in meiner Werkstatt fand. Es ließ sich sehr gut verarbeiten und auch hier setzte das Netzschleifband nicht zu. Allerdings wird Alu beim Schleifen heiß, da muss man immer wieder mal unterbrechen, um sich die Finger nicht zu verbrennen. Zudem entstehen mehr feine Materialklumpen, die auf dem Werkstatztisch landen und hinterher extra abgesaugt werden müssen. CFK-Profile ließen sich ebenfalls problemlos sauber schleifen. Ein PVC-Rohr musste auch noch für einen Test erhalten. Wieder zeigte sich ein sauberes Schliffbild. Das Spektrum schleifbarer Materialien ist – in Bezug auf Anwendungen im Modellbau – groß.

Effektiv abgesaugt

Staub in der Werkstatt lässt sich bei Einsatz von Schleifgeräten kaum vermeiden, aber merklich reduzieren. Der Tischbandschleifer TB 50 von Proxxon saugt Staub sehr effektiv ab. Das Mirka-Netz-

schleifband, die Löcher im Rollentisch und das unten geschlossene Absauggehäuse funktionieren zusammen richtig gut. Und die Schleifleistung sowie das Schliffbild sind ebenfalls sehr gut. Kurz gesagt: Der TB 50 ist ein empfehlenswertes Tischwerkzeug im Modellbau. ■

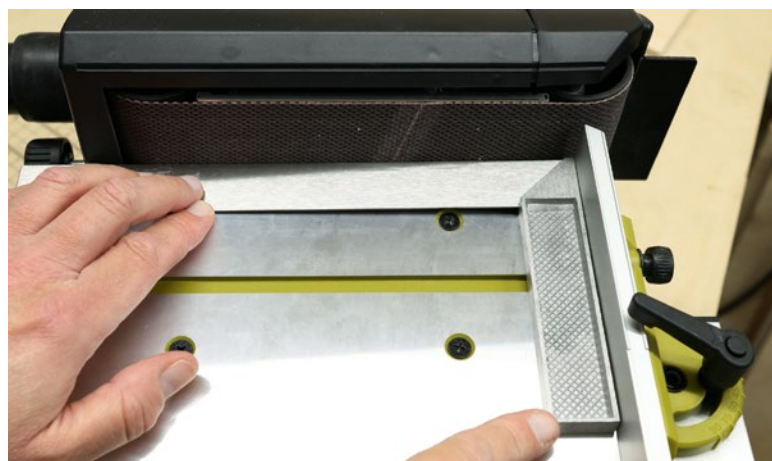
TECHNISCHE DATEN

TB 50 von Proxxon

Abmessungen:	250 x 200 x 250 mm (BHT)
Gewicht:	zirka 5 kg
Spannung:	230 V
Drehzahl:	400 U/min
Netzschleifband:	Abranet, 50 x 533 mm
Körnung:	100, 180 und 240
Preis:	zirka 400,- Euro
Bezug:	Fachhandel und Baumärkte
Internet:	www.proxxon.com/de



Nicht erfasster Staub kann unten durch die Gehäuseplatte fallen. An vier Punkten lässt sich das sicher stehende Gehäuse zudem mit Schrauben fixieren



Der Winkelmesser offenbart, dass der auf 90° eingestellte, mitgelieferte Winkelanschlag nicht exakt, sondern um 0,5 bis 1° zu groß ist



Der Rollentisch ist fein und exakt im Bereich von 0 bis 90° schwenkbar. Dabei geht keine Auflagefläche des Schleifbands verloren



Alu lässt sich genauso gut und mit feinem Schliffbild bearbeiten wie andere Materialien

Musik auf dem See

In **SchiffsModell** 11/23 hat Roland Lüthi die Klinkerbauweise eines wunderbaren Ruderbootes beschrieben. Aus dem Baubericht und vom letzten Foto konnte man schon erahnen, dass es bereits eine Besatzung dafür gibt. Nun stellt er seine Rudermechanik und die passenden Personen vor, die auch noch den Kopf bewegen und Akkordeon spielen können.

Ein Modell eines offenen Ruderboots braucht nun einmal jemand, der es mit vermeintlicher Muskelkraft vorwärts bewegt. Im Idealfall ist die Begleitung des Ruderers auch noch musikalisch. In meinem Fall hat diese Konstruktion den Maßstab 1:4, was bedeutet, dass für einen Nachbau die Maße und Dimensionen nur Vorschläge sind und individuell selber berechnet werden müssen.

Das Getriebe

Im Prinzip sind es zwei Getriebe, eins für das linke und eins für das rech-

te Ruder. Für den Synchronlauf können sie gegenseitig gekuppelt werden. Das Gehäuse besteht aus 5-mm-Aluminiumplatten, die mit M3-Gewindeschrauben verschraubt werden. Kugellager werden passend gebohrt, eingesetzt und auf beiden Seiten mit drei Körnerschlägen ins Aluminium gesichert.

Die Motoren bekommen je ein kleines Ritzel, an denen ein kleiner Flansch mit Hartlot verlötet und auf der Drehbank sauber abgedreht wird. Bei der Montage auf die Motorenachse darauf achten, dass bei der Madenschraube die Achse etwas

abgeschliffen wird, um das Durchdrehen zu verhindern. Dies gilt natürlich für alle Achsverbindungen. Die Kupplung besteht aus einem Alu-Drehteil mit aufgeklebtem Gummiring, der auf das Ritzel angepasst und verschraubt wird.

Die zwei Motoren werden parallel auf ein Winkelblech verschraubt. Die unteren Befestigungslöcher sind etwas größer gebohrt als die Schrauben, damit die Position auf der Grundplatte genau ausgerichtet werden kann. Das Achsmaß kann jetzt auf das Getriebegehäuse übertragen werden. Die errechnete



Position des großen Zahnrades wird mit einem Körner an der Frontplatte angezeichnet. Die Front- und Rückwand des Getriebes werden mit Doppelklebeband zusammengeklebt, damit die Kugellager genau parallel gebohrt werden können. Das gilt auch für die Querwände. Nach dem Bohren können die Kugellager dann eingesetzt werden.

Die Kupplung

Aus einem Stück 5-mm-Aluplate wird die Aufnahme des Kupplungsrades erstellt. Die genauen Maße müssen selber errechnet und ausprobiert werden. Der Drehpunkt ist die linke Eingangsachse, hier kann ein Kugellager oder einfach nur den Achsdurchmesser gebohrt werden. Das mittlere Maß zu den beiden Achsen ergibt die Befestigung des nach oben pendelnden Kupplungsrades. Das Rad ist eine Rolle aus einem Schubkastenauszug, das auf einem Messingstück drehbar verschraubt ist. Etwa 10 mm weiter unten ist die drehbare Fixierung auf der Aluplate. Um das Überkippen in die Zahnräder zu verhindern, wurde noch ein Schutzblech montiert. Mit einer Feder wird nun

das Kupplungselement nach unten auf den Einrückhebel gedrückt. Zum Einkuppeln wird nun über Servo und Einrückhebel das Rad zwischen die beiden Motorantriebe gepresst und verhindert ungleiche Motordrehzahlen.

Die Größe des Schneckengetriebes bestimmt auch die Breite der Zwischenwände, die nun zugeschnitten und entsprechend gebohrt werden können. Provisorisch können nun das Gehäuse zusammengeschaubt und die Achsen eingeschoben, ausgerichtet und die Mitte der Schnecken angezeichnet werden. Die Länge der Querachsen bis zur Ellipse ist je nach Rumpfbreite wählbar. Ich habe das Getriebe schon gehabt und den Rumpf am Getriebe angepasst, das geht auch.

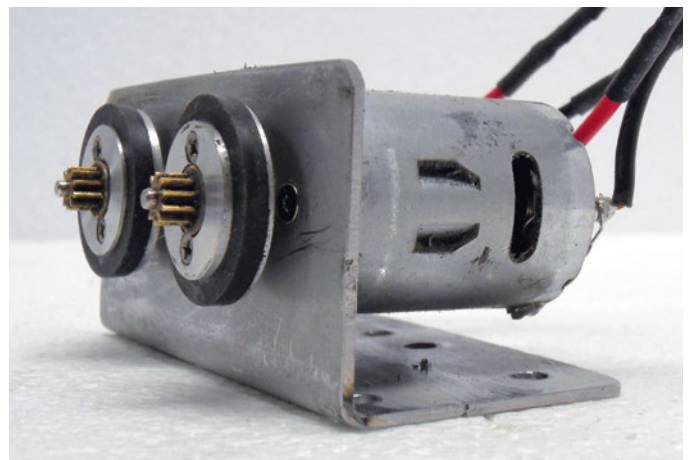
Sind die Schnecken angezeichnet, wird die Rückwand wieder abgeschraubt. Die Achsen werden wieder ausgebaut und im Bereich der Schnecken leicht angeraut. Nach dem Prüfen, ob die Schnecken passen, wird sie entfettet, Sekundenkleber sehr sparsam aufgetragen und die Schnecke wieder zügig positioniert.

Alles wieder zusammenbauen und darauf achten, dass die Schneckenachsen genau in der Mitte mit Stellringen gut gesichert werden. Auch die Motoren können nun auf die Grundplatte montiert und ausgerichtet werden.

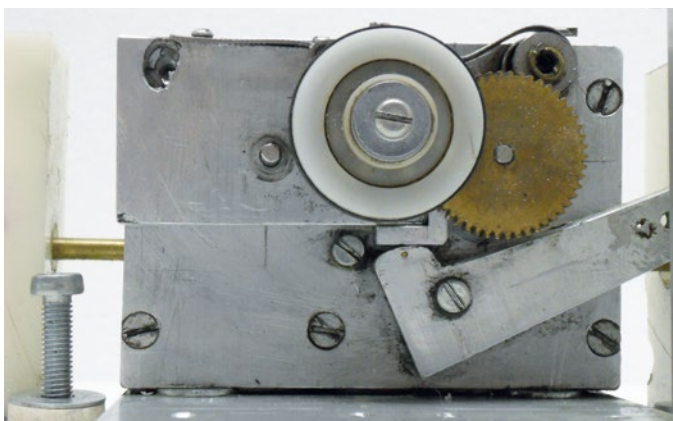
Die Ellipsen sind 1:250 untersetzt und bestimmen den Bewegungsablauf der Ruder. Zwei Aluminiumscheiben mit 60 mm Durchmesser und 5 mm Dicke mit Flansch für die Achsbefestigung habe ich mangels Drehbank anfertigen lassen. Mit Säge und Feile wurden beide Scheiben genau spiegelbildlich, wie auf dem Bild zu sehen ist, erstellt. Auch hier lässt es sich mit Doppelklebeband und durchgesteckter Achse sehr gut bearbeiten. Die Außenkonturen der Ellipsen bestimmen das Heben und Senken der Ruder. Ein Loch in der Hälfte vom Radius, rechtwinklig zur Achse, bestimmt das Vor und Zurück der Ruder. Die Länge zwischen den beiden Ellipsenflanschen ergibt auch die Länge der Bodenplatte und Deckel. Bündig dazu kommt die letzte Achsstütze mit Kugellagern. Hier bestehen sie aus Kunststoff, sie kann aber auch aus Alu sein.



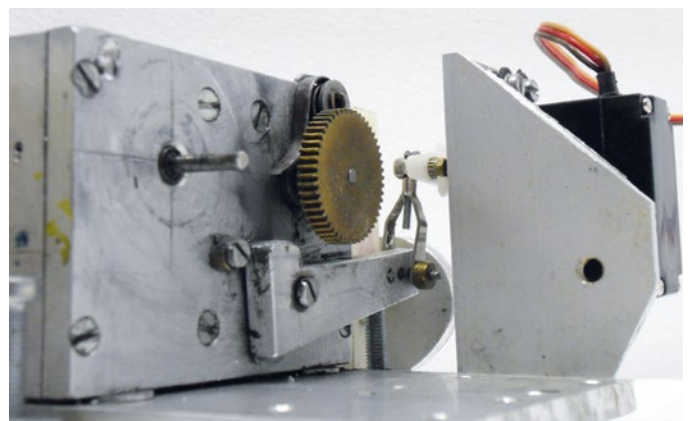
Einer der Motoren mit Ritzel und Alu-Drehteil mit aufgeklebtem Gummiring



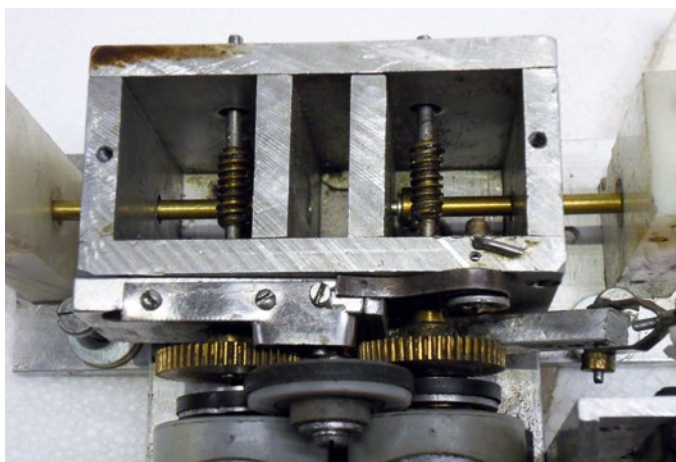
Die beiden Motoren sitzen nebeneinander auf dem Aluwinkel



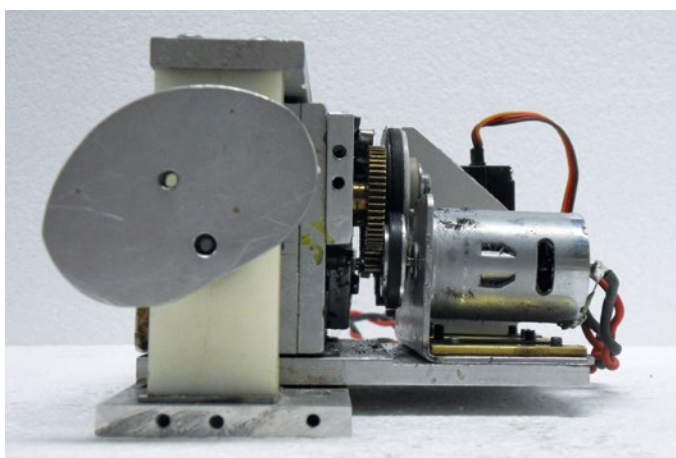
Am Getriebe ist bereits ein großes Zahnrad und das Kupplungsrad montiert



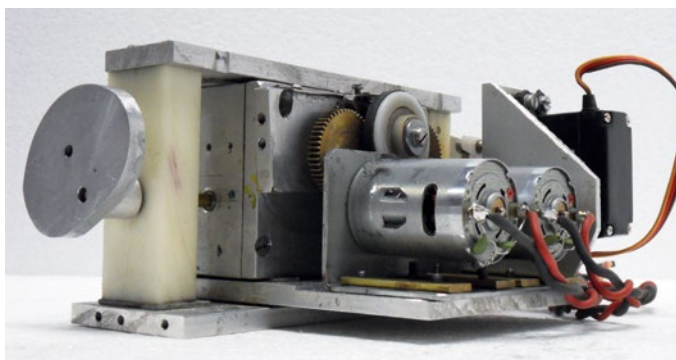
Das Kupplungsrad wird mit einem Servo mit Einrückhebel betätigt



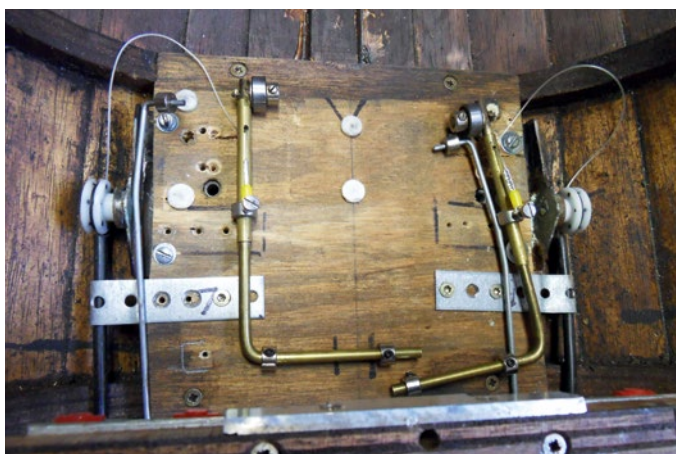
Blick in das offenen Getriebe mit Kippschutzblech und Druckfeder



Ellipse mit Achse und Loch für die Schubstange



Das fertige Getriebe vor dem Einbau



Die Bodenplatte mit Auf/Ab-Hebel, Seilführung und Schubstange

Jetzt kann schon mal der erste Funktionstest gemacht werden. Das Kupplungsservo wird mit einem Schaltkanal bedient. An der RC-Steuerung nutze ich die zwei mittig nebeneinander liegenden Schieberegler, um die zwei Regler unabhängig voneinander zu steuern. Zwei parallel geschaltete 7,4-V-LiPo-Akkus liefern die Energie.

Der Einbau

Eine Bodenplatte aus Sperrholz, idealerweise so breit wie die Getriebebodenplatte, wird in den Rumpfboden eingepasst und provisorisch mit vier Schrauben befestigt. Das komplette Getriebe kann nun eingepasst und angezeichnet werden. Nachdem alles wieder aus dem Rumpf raus ist, können an passender Stelle zwei Befestigungslöcher durch Getriebeboden und Rumpfboden gebohrt und von unten Einschlagmuttern eingesteckt werden. Küchenmöbel-Dämpfer zwischen den Böden verhindern übermäßigen Lärm.

Der Auf/Ab-Hebel besteht aus einer 4 mm starken und um 90° gebogenen Messingstange, die auf Höhe des vorderen Spants drehbar auf einem Verstärkungswinkel aus Alu gelagert ist. Ein Messingrohr dient getriebeseitig noch als Verstärkung. Ein Kugellager wird genau auf Achshöhe und fluchtend mit der Ellipse an der Messingstange verschraubt. Etwas zurück kommt ein Loch im Durchmesser des Drahtseils, dessen Kante gut gerundet sein soll. Das Drahtseil wird verschiebbar an einem Stellingring befestigt und führt nach unten zu einer Umlenkrolle, die aus einer modifizierten Schubkastenrolle besteht.

Ein Metallwinkel mit angeschraubter Rolle ist unter dem Bodenbrett angeschlagen und von oben verschraubt. Kurz davor ist der Bowdenzug, der genau bis zur Mitte der Rolle führt, durch eine Halterung aus Lochblech befestigt. Die Schubstange besteht aus 2,5-mm-Draht, der umgebogen in das Ellipsenloch gesteckt und mit einem Stellingring gesichert wird. Das Getriebe kann nun definitiv eingeschraubt und justiert werden.

Wie im letzten Rumpfbau-Bericht erwähnt, wird auf Höhe der Ruderrollen eine gerade, 18 mm breite Holzleiste an den Rumpf angepasst. Darüber kommt nun eine gleich breite, mit einer 5-mm-Nut versehene Abdeckleiste, die zirka 5 mm über das Dollbord reichen soll. Dies ergibt dann den Dreh und Auflagepunkt der Ruderrollen. Unten und oben werden je zwei M3-Schrauben im Abstand von 5 mm zwischen den Schrauben gebohrt. Danach werden die auf einem kleinen Blech verlöteten Einschlagmuttern von der Rückseite her bündig eingepresst. Nun können die Ruderrollenaufnahmen gut am Rumpf angeklebt werden. Dazu die Schrauben gut fetten und bis hinten bündig eindrehen. So bleibt die Aufnahme jederzeit wartungsfreundlich.

Die Ruderrolle besteht aus 1-mm-Blech, das so gebogen wird, dass das Ruder mit wenig Spiel dazwischen passt. Ein 2 mm starker umgebogener Draht wird mit einem Stellingring gesichert und bildet eine lösbare Halterung der Riemen. Am Riemen selbst wird an entsprechender Stelle, rechtwinklig zum Ruderblatt, ein Loch für ein Messingrohr mit 2 mm Innendurchmesser gebohrt.

Die Drehachse ist eine 4-mm-Eisenstange, die glühend gemacht und unten, je nach Neigung der Bordwand, um zirka 100° gebogen und am Ende flach geklopft wird. Außen, in 30 mm Abstand, wird ein 2-mm-Loch gebohrt und mit einer kleinen Rundfeile so bearbeitet, dass die Zugstange sich mindestens um 90° bewegen kann. Ein 5-mm-Messingrohr, in gleicher Länge wie die Abdeckleiste, bekommt auf der

Höhe der unteren Schrauben ein kleines Blech zur Fixierung angelötet und wird in die Abdeckleiste eingepasst.

Die Drehachse kommt nun in das Messingrohr und das Ganze wird provisorisch montiert. Unten muss die Drehachse frei drehen können. Dann kann oben die Höhe der Ruderrollen angezeichnet, wieder abmontiert und gekürzt werden. Die Verbindung Drehachse-Ruderrollen wird viereckig gefeilt und zusammen gepasst. Nun kommt erst eine Unterlegscheibe über die Achse, dann kann mit Hartlot verlötet, verputzt und eingebaut werden.

Die Schubstange wird in der senkrecht stehenden Ellipse eingehängt und durch den rechtwinklig stehenden Drehachsenhebel geführt. Als Schutzdämpfer kommt erst ein Stelling, dann werden Feder, Unterlegscheibe, Hebel, Unterlegscheibe, Feder und Stelling montiert. Die Schubstange ein Stück länger abschneiden, damit nachgerichtet werden kann.

Die Hebeseilführung

Die Hebeseilführung ist aus einem Stück 5-mm-Aluplatte mit stirnseitig angeschraubter Umlenkrolle. Die aus Blech geformte Bowdenzug- und Seilführung wird angepasst und durch das Alustück in die Sperrholzaufnahme verschraubt. Wie schon bei den Ruderrollenleisten, werden auch hier zwei Sperrholzstücke am Rumpf angepasst und entsprechend der Seilführung gebohrt und mit Einschlagmutter bestückt eingeklebt. Der Bowdenzug reicht bis zur Umlenkrolle, damit das Seil genau auf die Mitte der Rolle durch den Führungsschlitz direkt zum Ruderriemen geführt wird.

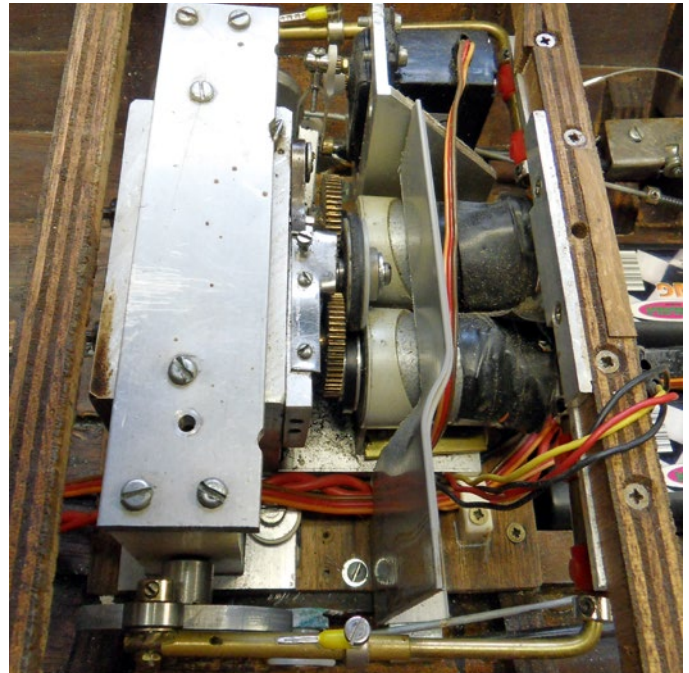
Durch Austesten kann der Befestigungspunkt des Hebedrahtseils zum Ruderriemen ermittelt werden. Dort wird ein Loch in Dicke des Drahtseils gebohrt und kurz daneben eins mit Größe eines Bowdenzugs. An einem Stück Drahtseil wird eine Schlaufe mit eingehängten Haken aus dem Fischereizubehör erstellt. Dieses wird von unten durch das kleine Loch gesteckt und beim großen Loch wieder nach unten, danach wird ein Stück Bowdenzug oder Ähnliches in das Loch gesteckt und mit einer Schraube festgeklemt.

Zum Schluss wird das Getriebe so gestellt, dass das Ruder ganz oben ist. Das Ruder wird auf genau waagrechter Position fixiert und das kommende Drahtseil, mittels Schlaufe, am Fischerhaken eingehängt. Endgültiges Ausrichten kann nun beim Ruder oder am Auf/Ab-Hebel bei der Ellipse geschehen. Nun ist es so weit für den nächsten trockenen Test.

Die Sitzbänke

Die Sitzbankverkleidung wird an Rumpf und Mechanik angepasst und oben mit zwei Schrauben angeschraubt. Die Schubstangen müssen sich frei bewegen können. Akkus, Fahrregler, Wassermelder und diverse Verbindungskabel werden verlegt und fixiert. Die Einbauhöhe vom Bodenrost wird ermittelt und auf die Verkleidung angezeichnet, woraufhin eine Auflageleiste geklebt wird.

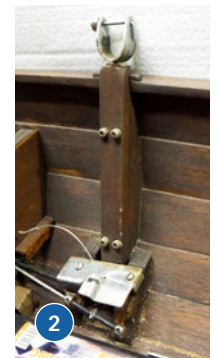
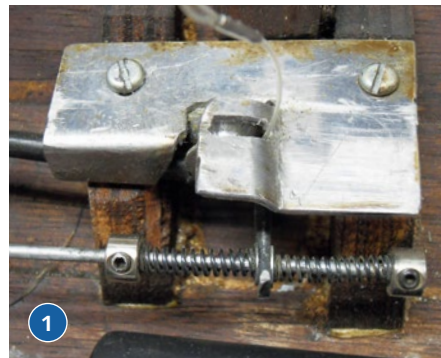
Die Hecksitzbank bekommt ebenfalls eine Verkleidung, allerdings ohne Auflageleiste für den Bodenrost. Dieser wird direkt an den Rumpfboden angepasst. Die Sitzbank selbst wird durch seitliche Führungsleisten einfach aufgeschoben und mit zwei Drahtstifte gesichert. In der Hecksitzbank befinden sich Relais und das Servo, welches das Steuerruder über Bowdenzüge steuert. Der Empfänger schaut ein Stück aus dem Sitzbrett raus, wobei die zwei Antennen durch das Dollbord geführt wer-



Das eingebaute Getriebe mit den auf den Ellipsen gelagerten Auf/Ab-Hebeln



Ruderrolle mit verlöteter Antriebsachse, Abdeckung und Schubstange



1) Die eingebaute Hebeseilführung und die Antriebsachse mit Schubstange. 2) Die Ruderrollen und die Seilaufnahmen sind fertig montiert

BELEGUNG DER FERNSTEUERUNG

Linker Kreuzknüppel:	Ja-Nein Ruderer
Rechter Kreuzknüppel:	Ja-Nein Madam
Tip-Schalter:	Musik Ein-Aus
Schalter:	Akkordeon Ein-Aus
Drehregler:	Steuerruder
Linker Schieberegler:	Ruderriemen Links
Rechter Schieberegler:	Ruderriemen Rechts
Schalter:	Kupplung Ein-Aus



So wird die Hebeseilbefestigung am Ruder angeschlagen



Die Sitzbankverkleidung mit Auflageleiste für den Bodenrost



Unter der Hecksitzbank steckt der MPX-Anschluss für den Ruderer



Der MP3-Player mit aufgesetztem Ein/Aus-Servo

den. An zwei Hakenschrauben wird die Puppe mit einem Gummizug befestigt.

In der Bugsitzbank werden der Hauptschalter und ein MP3-Player platziert. Die Sitzbankverkleidung ist wieder mit einer Aufnahmeleiste für den Bodenrost und entsprechend der Größe des Players mit Luftschlitzen versehen. Das Sitzbrett wird nur aufgelegt und mit einer innen angeklebten Leiste gehalten. Mit einem Blechwinkel, Doppelklebeband und Kabelbinder ist ein Miniservo an den MP3-Player fixiert. So kann mit einem Tip-Schalter an der Fernsteuerung die selbst aufgespielte Akkordeonmusik an- oder abgestellt werden.

Die Puppen

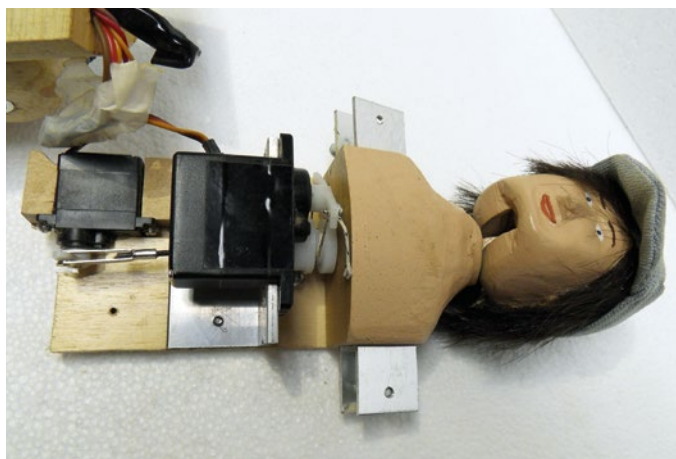
Die Puppen sind aus Limba und Lindenholz geschnitzt. Für ihre Größe kann man bei sich selbst maßnehmen und umgerechnet auf das Holz übertragen. Unsichtbare Körperteile müssen nicht so exakt sein, die sichtbaren allerdings schon. Da leisten Bandsäge und Dremel

gute Dienste. Ein Sperrholz, das mittels zwei Federn und einem Metallwinkel am Gesäß verschraubt ist, bildet den Rücken und nimmt die Technik auf. Über den Metallwinkel wird dann die Puppe auf der Sitzbank angeschraubt. Bei der Akkordeonspielerin entfallen die Federn und Metallwinkel, hier wird der Sperrholzrücken direkt am Gesäß angeschraubt und die Puppe selbst nur mit einem Gummiring gesichert. Servokabel und der Motor werden auf einem MPX-Stecker zusammengeführt, so kann die Puppe problemlos auf- und abgebaut werden. Die Hände werden locker mit einer durchgehenden Holzschraube am Ruderriemen befestigt.

Die Schultern und der Halsbereich sind wieder aus Holz. Die Oberarmaufnahme besteht aus einem Alu-U-Profil, mittig und drehbar in den Schultern verschraubt. Ein Rundholz, entsprechend dem Halsdurchmesser, wird mittels Sackloch zum drehbaren Hals. Der Kopf besteht aus drei den Kopfaussenkontu-

ren entlang gesägten Holzscheiben. Die mittlere Scheibe, die minimal dicker als die Nickmechanik ist, bildet die Aufnahme der Nick- und Drehmechanik.

Die Mechanik ist ein Messingrohr, mit einer leicht schräg angelöteten Aufnahme für den Nickhebel. Selbiger ist ein abgewinkelter Messinggrundstab, unten etwas flach geklopft und von oben mit einem M2-Gewinde versehen. Im Winkel wird es mit der Aufnahme verstiftet. Ein dünner Stahldraht mit angelötetem Gewinde mit Gabelkopf wird durch das Messingrohr zum Nickhebel geführt und in das entsprechende großzügig gebohrte Loch eingehängt. Die Mechanik wird in die mittlere Kopfscheibe eingepasst und von oben mit einer Schraube fixiert. Nach dem ersten erfolgreichen Funktionstest können die drei Kopfscheiben zusammengeleimt und zu einem Kopf geschnitzt werden. Darauf achten, dass vom Nickdrehpunkt zum Hals ein Radius besteht, an den der aufgesteckte Hals angepasst werden kann.



Zwei Servos sind für das Drehen und Nicken der Puppen verantwortlich



Ein langsam laufender Getriebemotor treibt das Akkordeon an



Mit Papier werden Faltenwürfe an den Balgecken geübt



Holzrahmen und Stoff mit aufgebügelten Verstärkungen

Aufgeklebte Haare aus einer alten Puppenperücke kaschieren elegant den Halsbereich. Das Messingstellrohr mit Halsstück wird passend mittels Sackloch auf den Oberkörper drehbar platziert. Ein Alu-Winkel dient als untere Stellrohr-Führung und Servohalterung. Ein aus Kunststoff gedrehter Stelling mit Seilführung wird von unten über das Stellrohr gesteckt und vom Servo direkt daneben mittels einer Schnur angelenkt. An dem darunterliegenden Servo wird der Gabelkopf für die Nickfunktion befestigt und ausgerichtet. Darauf achten, dass kein Teil irgendwo anstößt, dazu eventuell den Servoweg begrenzen.

Das Akkordeon

Zusätzlich zur Kopfmechanik benötigt die Akkordeonspielerin noch einen langsam laufenden Getriebemotor. Eine aus Blech gebogene Motorhalterung, mit Löcher für die Befestigung des Akkordeons, wird auf das Rückenbrett geschraubt. Die Antriebskurbel für das Akkordeon ist ein kurzes Stück Messing mit einem angelöteten Stelling für die Antriebsachse und eine M3-Mutter für die Kurbelstange mit Gabelkopf. Zum Schluss bekommen die Figuren noch maßgeschneiderte Kleider. Ich kann nur empfehlen, es selber zu versuchen. Das Muster entsteht aus Papier, Schere und

Klebeband, dann wird es auf den Stoff übertragen, mit Stecknadeln fixiert und mit der Maschine genäht.

Das vordere und hintere Akkordeon-Teil ist frei nach Schnauze aus dünnem Sperrholz gestaltet. Wichtig ist, dass die beiden Balgaufnahmen im Querschnitt genau gleich groß sind. Ein Bild für die Tastatur wurde im Netz gefunden und auf die gewünschte Größe ausgedruckt, aufgeklebt und überlackiert. Die hinteren Bassknöpfe sind nur aufgemalt. Für die bassseitige Kurbelstangenaufnahme ist oben und unten ein Verstärkungsholz mit mittlerer Kerbe eingeklebt. Ein

Anzeigen

UHLIG
Designmodellbau
Herstellung und Verkauf
eigener Schiffsmodelle, Zubehör
und Figuren in 1:10
Telefon 02454 - 2658
www.dsd-uhlig.de

Elde
Modellbau
Tel. 038755/20120
www.elde-modellbau.com

2002 - 2022
20 - Jahre
HHT
Howald
HOBBY - TECHNIK
Schiffs- & Funktionsmodellbau - Dampfshop
Fernsteuerungen - Rohmaterial - Zubehör
Lerchenfeldstrasse 54 - CH-3603 Thun
Tel. +41 33 345 08 71
www.hobby-technik.ch - info@hobby-technik.ch

www.JOJO-Modellbau.de
Der Bausatz-Spezialist

2-mm-Draht ist durch den mit einem Bowdenzugrohr fixierten Gabelkopf gesteckt und beidseitig in die Kerbe gelegt. Beim anschließenden Aufschrauben des Bodendeckels wird so die Kurbelstange sauber in Position gehalten. Es kann eventuell nötig sein, die Stange außerhalb der Mitte zu platzieren, je nach Resultat.

Der Blasebalg ist schon ein wenig schwierig. Nach einigem Üben, mit Papier falten und anpassen, wird es schon klappen. Zwei Holzrahmen, deren Innenmaß genauso groß wie die Balgaufnahme sein muss, dienen als Schablone. Auf einem Papier werden alle 8 mm, je nach Balgrösse 10- bis 12-mal, Linien mit dem Kugelschreiber, aufgezeichnet und entlang dieser abwechselnd vor und zurückgefaltet. Das Blatt wieder leicht auffalten und an entsprechender Stelle, im 90° Winkel, wiederum eine Linie ziehen und vorfalten. Entlang dieser Linie eine Falte nach der anderen mit Hilfe eines Zahnstochers sauber in Form bringen. Die Seitenlängen müssen so berechnet sein, dass sie in den Holzrahmen passen und in der Mitte unten zusammenstoßen.

Wenn alles so passt, wird das ganze auf ein Stück dünnem Stoff übertragen. Dazu den Stoff mit Klebestreifen auf ein Brett fixieren. Der Stoff wird durch 5 mm breite aufgebügelte Möbelkanten von innen verstärkt. Die Balgenden kommen in die mit Abdeckband geschützten Holzschablonen. Aus 8 mm breiten Sperrholzstreifen wird ein Innenrahmen geschnitten und innen auf den Stoff geklebt. Nach dem Trocknen wird der Balg aus dem Schablonenrahmen genommen, mit Farbe gespritzt, in die Akkordeonhälften gesteckt und von außen in die Sperrholzstreifen verschraubt.

Auf der Rückseite des Akkordeons wird eine Aussparung für den Motor gemacht. Die Befestigung vom Akkordeon geschieht über ein Aluwinkel, der mit dem Motorhalter verschraubt wird. Die Traggurte sind nur Dekoration. Der Motor samt Kurbelstange wird nun eingefädelt, angepasst und mit dem Akkordeon verschraubt. Für den Funktionstest müssen Akkordeon und Puppe fest miteinander verbunden werden. Je nachdem, kann es nötig sein, die Hand weiter oben oder unten zu montieren. Das Akkordeon sollte ebenfalls nirgends anstoßen.

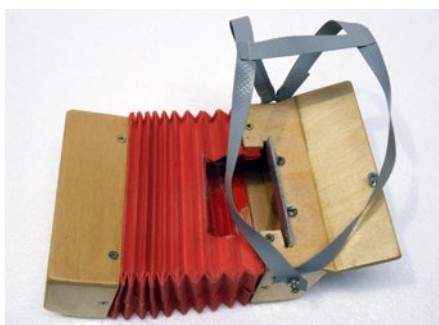
Das Fahren

Das Boot am besten zuerst auf dem Trockenen aufbauen und alles testen. Um die zwei Motorregler zu kalibrieren, müssen vor dem Einschalten der Fernsteuerung die zwei zugehörigen Schieberegler in der neutralen Positionen stehen. Bei ausgeschalteter Kupplung können sich die zwei Ruder ganz unabhängig voneinander bewegen. Für den Synchronlauf aber müssen beide in ungefähr dieselbe Stellung gebracht und die Kupplung eingeschaltet sein. Da wir eine Rutschkupplung verbaut haben, kann es aber gleichwohl Differenzen geben, darum ist immer am schneller laufenden Ruder das Tempo zu reduzieren, um die Kupplung zu entlasten. Eingekuppelt werden die Schieberegler immer parallel verschoben. Richtungskorrekturen können locker mit dem Steuerruder geschehen. Während dem Fahren, vor allem in Ufernähe, nicht vergessen, immer wieder mit den Handballen die Kreuzknüppel und somit die Köpfe der Figuren zu bewegen.

Ich hoffe, mich verständlich ausgedrückt zu haben und wünsche beim Nachbau viel Spaß und Erfolg. Wenn Sie noch Fragen haben oder als Bauinteressierter weitere Detailfotos benötigen, können Sie sich gern bei luethiroland@bluewin.ch melden. ■



Die Kurbelstangenaufnahme wird von Bowdenzugrohren in der Mitte gehalten



Die Befestigung des Akkordeons mit passender Aussparung



**Wenn der Trockentest
bestanden ist, kann das Boot
endlich auf den See**

Jetzt bestellen



Yachten sind von atemberaubender Eleganz. Sie laden zum Träumen ein. Zum Träumen von einem unbeschwerten Leben an den schönsten Küsten der Welt. Kein Wunder also, dass diese Sparte auch bei Schiffsmodellbauern zu den Highlights gehört. Schließlich geht es im Modellbau darum, Träume im Maßstab zu verwirklichen. Daher dreht sich im SchiffsModell-Workbook Yachten auch alles rund um das Bauen von Yachten namhafter Modellbauerhersteller, um selbstgebaute Modelle und um Tipps und Tricks zum Thema.

Im Internet unter
www.alles-rund-ums-hobby.de
oder telefonisch unter 040 / 42 91 77-110



Ein Rundgang im Maritimen Museum Hamburg, Teil 2

Text und Fotos: Jürgen Voss

Eine Hamburgensie

Im letzten Teil unseres Rundgangs durch das Maritime Museum haben wir schon die ersten acht Decks erlaufen. Über den Dächern von Hamburg, auf Deck 9, wartet auf uns der Anfang von allem. Und einen kleinen Blick hinter die Kulissen gibt es zum Schluss auch noch.

Auf dem 9. Deck, so werden hier die Etagen des ehemaligen Speichers genannt, kommen wir in die Abteilung, die dem Gründer Peter Tamm immer besonders wichtig war: Die große Welt der kleinen Schiffe. Darunter zählt alles bis zum Maßstab 1:700. Der Bestand liegt momentan bei etwa 52.000 Exemplaren, Tendenz leicht steigend. Dagegen hat das Museum an Großmodellen, also Maßstab 1:500 und größer, nur zirka 2.000 Schiffe im Besitz. Das klingt erstmal im Vergleich zu den kleinen Modellen wenig. Aber die winzigen Schiffchen lassen sich einfach besser verstauen, und bei 20 Modellen in 1:100 ist bei manchen auch schon das Reihenhaus voll.

Der Beginn von allem

Beim Betreten des Decks kommt man eigentlich automatisch zum Kernstück des gesamten Museums. Umringt von Tausenden von weiteren Schiffen thront unter dem Titel „Wie alles begann“ auf einem blauen Samtkissen das Modell eines Küstenmotorschiffs im Maßstab 1:1250. Das hat seine Mutter 1934 ihrem sechsjährigen Sohn geschenkt und damit eine Saite in ihm angeschlagen, die nie mehr verstummen sollte. Peter Tamm hat dadurch seinem Leben einen Sinn gegeben, der ihn nicht nur beruflich äußerst erfolgreich werden ließ, sondern vor allem Hamburg ein überbordendes Maritimes Museum bescherte.

Auf diesem Deck gibt es alles zu sehen, was mit den kleinen Schiffen zu tun hat. Zuerst natürlich die ungeheure Menge an Modellen in 1:1.250. Sie stehen in Vitrinen rund um das „erste Modell“ in mehreren Reihen hinter- und übereinander. Das kleinste Modell, ein Einbaum aus der Bronzezeit, ist 10 mm lang. Ansonsten ist wirklich die gesamte Bandbreite sowohl von militärischer als auch ziviler Schifffahrt vorhanden. Wenn man etwas Zeit hat, sollte man hier nicht nur oberflächlich durchziehen. Man kann sich wunderbar die Nase an den Vitrinen plattdrücken und die Sammlung ganz in Ruhe anschauen.

Alles in 1:1.250

Der Vorteil des kleinen Maßstabs ist einfach die Möglichkeit, einen kleinen Rettungskreuzer oder einen Hafenschlepper zusammen mit einem im Original 400 m langen Containerriesen in einer Vitrine unterzubringen und einen Größenvergleich quasi aus der Luft zu ermöglichen. Außerdem finde ich es faszinierend, die spezialisierten Erscheinungsformen der unterschiedlichen Schiffstypen in den letzten hundert Jahren zu beobachten. Während damals die Segler mal mit, mal ohne Kanonen auf eine gewisse Entfernung doch relativ gleich aussahen, hat sich vor allem in letzter Zeit eine beachtliche Bauvielfalt etabliert. Als Beispiel sei hier die Offshore-Branche erwähnt, die eine erstaunliche Wandlung durchgemacht hat. Das alles kann man sich hier im Kleinen ansehen.



**Damit ging es los: Peter Tamms
erstes Schiffsmodell**



**Umgeben ist das kleine Wiking-Modell von
tausenden Modellen im gleichen Maßstab**

In einer langen Vitrine wird gezeigt, wie aus einer Grund-idee für ein neues Schiff in 14 Wochen ein fertig bemaltes Serienmodell in 1:1.250 wird. Los geht es mit intensiver Recherche und dem Besorgen von passenden Bauplänen. Nach dem Bau eines Urmodells aus verschiedenen Kunststoffteilen wird von diesem eine Silikonform hergestellt, die mit Gips umgeben wird. Dann kann die 400° heiße Metalllegierung eingefüllt werden. Nach dem Abkühlen wird der Metallrohling aus der Form entnommen und von den Gussrückständen befreit. Reinigen, Bemalen, fertig. Was in der Ausstellung einigermaßen einfach aussieht, wäre für mich überhaupt nichts. Schon der Bau des Urmodells würde mich, meine Augen und vor allem meine voluminösen Finger komplett überfordern. Ich sehe mir so etwas gern an, bin aber froh, dass andere Spaß daran haben.

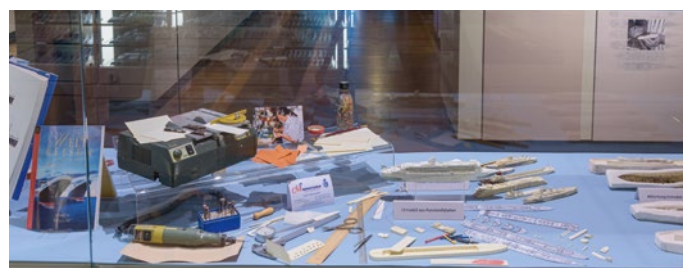
Dioramen

Neben zwei Vitrinen mit preisgekrönten Modellen sind vor allem die verschiedenen Dioramen interessant. Den Anfang macht die Darstellung von drei legendären und siegreichen Gefechten von Horatio Nelson, nämlich die Seeschlachten von Abukir, Kopenhagen und Trafalgar, bei der er den Tod fand. Die Insel Helgoland von 1890 ist aus Papier gebaut, mit exakt wiedergegebenen Straßenzügen und mit Schiffen, die damals auch die Insel ansteuerten. Außerdem der Containerterminal in Bremerhaven und als Krönung zirka ein Drittel des Hafengebiets von Hamburg mit der Köhlbrandbrücke und Containerterminals. Seit etwa sieben Jahren sitzen mehrere Modellbauer an diesem Mammutprojekt. Ich finde, es ist durchaus mit dem Miniaturwunderland zu vergleichen. Allein die Menge der gestapelten Container und die Rush-Hour auf der Autobahn inklusive Verkehrsunfall machen das Riesenset sehenswert.

Damit sich das Auge auf dieser Etage nicht zu leicht in Kleinigkeiten verliert, sind zwischendurch auch noch einige Werftmodelle in 1:100 eingestreut. Zum Schluß geht es in das tiefer gelegene Zwischengeschloß, wo es um das Thema Hafenfahrzeuge und Binnenschifffahrt geht. Feuerlöschboot, Polizei, Hafenbarkasse und verschiedene Schleppertypen sind als Schiffsmodelle ausgestellt. Hier findet man auch die BUGSIER 7 von Karl Möller, die unser Bild des Monats in der **SchiffsModell** 03/2012 war. Und darüber ein Modell, das, umringt von sprichwörtlicher Museumsqualität, als einziges so schlecht gebaut ist, dass es schon wieder interessant ist: die Schwimmramme RAMME IV. Das Modell hätte auch der Maschinist während seiner Freizeit an Bord gebaut haben können. Dafür erklärt es aber sehr schön seinen Einsatzmodus.



**In den Vitrinen kann man die Weiterentwicklung
einzelner Schiffstypen verfolgen**



**In einer großen Vitrine wird anschaulich der lange Prozess vom
ersten Sichten der Bauunterlagen über den Bau des Urmodells
und den Guss bis zum fertigen Modell nachgestellt**



Der Hamburger Hafen: Wie im Miniaturwunderland, nur noch kleiner und vorbildgetreu



Eine Vitrine mit einer Auswahl verschiedener Hafenfahrzeuge



Binnenschifffahrt

Bei der Binnenschifffahrt gibt es ebenfalls drei Dioramen aus Karton im Maßstab 1:500. Sie stammen von Jürgen Nowak, den wir Ihnen in der **SchiffsModell** 07/2023 vorstellten. Für sein Modell des Schiffshebewerks Henrichenburg brauchte er damals etwa 15 Monate. Auch wieder etwas, das ich mir fasziniert anschau, aber niemals so filigran bauen könnte.

Auf den letzten Metern gibt es noch einige interessante Modelle und Erläuterungen von Binnenschiffen zu sehen, unter anderem eine Vitrine mit Modellen aus 136 Jahren Geschichte der HADAG. Dann hat man aber auch wirklich alles gesehen. Wenn man nun als versierter Modellbauer anreist und ebenfalls alles sehen und lesen will, sollte man vielleicht überlegen, den nicht so interessierten Partner zum zwanglosen Shoppen in der City zu überreden. Damit wäre eventuell beiden geholfen, und danach kann man sich gern im Fischrestaurant im Erdgeschoss des Museums wiedertreffen. Das wäre ein schöner Tag.

Das Depot

Vom Magazin des Museums hatte ich schon auf der Zamma in Oberhausen munkeln gehört. Beherzt habe ich dann Damián Morán Dauchez gefragt, ob ich einen Blick reinwerfen könnte. Kein Problem, nur muss ich ausdrücklich dazusagen, dass das kein Programmpunkt ist, den man einfach dazubuchen kann. Das war sozusagen eine Privataudienz, die Herr Morán Dauchez mir als neugierigen Vertreter der **SchiffsModell** gewährt hat. Unter anderem, damit ich Ihnen darüber berichten kann.

Nach dem Durchschreiten einer unscheinbaren Tür landet man in einer vollgepackten Wunderwelt der Schiffsmodelle. Und der Marinemalerei, denn die Wände sind bis oben zuge-

hängt mit Ölgemälden. In den Räumen werden, wie im gesamten Museum auch, Temperatur und Feuchtigkeit konstant gehalten, denn da sind die Modelle und die Gemälde gleich empfindlich. Auch wenn auf den ersten Blick alles zugestellt und chaotisch wirkt, ist beim zweiten Blick alles wohlgeordnet. Man muss nur sehr aufpassen, nicht mit dem Stativ an einer Rahe hängenzubleiben, die sich in den Weg geschoben hat.

Wenn in anderen Museen 20% gezeigt werden und 80% im Lager schlummern, ist es hier genau andersherum: 80 % im Museum, 20% im Magazin. Das scheint immer noch sehr viel zu sein, weist aber auch auf die Größe der Ausstellungsfläche hin. Das Depot ist kein Langzeitlager, sondern eher eine Art Verschiebebahnhof. Wenn an einem Modell ein Objekttext klebt, dann war es auch schon mal in der Ausstellung zu sehen.

Manchmal sind es aber simple Platzprobleme und die Museumsmannschaft muss Entscheidungen treffen. Zum Beispiel steht hier das Werftmodell der HENRIETTE WILHELMINE SCHULTE, hervorragend gebaut in 1:100. Nun steht aber auf dem sechsten Deck bereits das Schwesterschiff ILSE SCHULTE, ebenfalls in 1:100, aus der selben Modellbauwerkstatt. Man könnte höchstens einmal im Jahr tauschen, das würde aber vermutlich niemand merken.

Ähnlich geht es in der Abteilung mit Kriegsmarine zu. Hier wurden während meines Besuchs zwei Exponate von Wolfgang Wurm zwischengelagert, als „oben“ die Vitrine umgebaut wurde. Und auch hier hatte Damián den Durchblick. Anhand der ganz leicht aufgebrachten Alterungsspuren konnte er sofort Helmut Schmidt als Erbauer identifizieren, einem Freund von Peter Tamm, der ihn mit einigen seltenen Modellen versorgt hatte.

 **INFO**

Internationales
Maritimes Museum Hamburg
Kaispeicher B
Koreastraße 1, 20457 Hamburg

Öffnungszeiten: täglich 10-18 Uhr

Eintrittspreise:
Erwachsene: 17,- Euro; Ermäßigt: 12,- Euro
Kleinfamilie: 20,- Euro; Familie: 36,- Euro

Internet: www.imm-hamburg.de



Das Schiffshebewerk Henrichenburg von Jürgen Nowak ist ein filigranes Kunstwerk



Ein Überblick über 136 Jahre Hafenschifffahrt mit der HADAG



Das hässliche Entlein des Museums: Die RAMME IV



Ein Blick in die heiligen Hallen: voll, wohlgeordnet und faszinierend



Auch in der Militärabteilung bleiben nur schmale Gänge

Das Papierarchiv

Eine Tür weiter befindet sich das Papierarchiv. Hier warten 55.000 Pläne darauf, digitalisiert zu werden. Es wird daran gearbeitet, letztendlich das gesamte Archiv einzuscannen und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Einen kleinen Teil davon kann man bereits selbst auf der Internetseite durchsuchen, kann aber auch eine Suchanfrage abgeben. Die Ergebnisse bekommt man dann für kleines Geld zugeschickt.

Zuletzt kommen noch die Regale mit den Pappschubern. Darin ist alles, was selbst geschrieben und mit Seefahrt zu tun hat. Oft sind es persönliche Erinnerungen, vom Matrosen auf Handelsschiffen bis hin zu Kommandanten von U-Booten. Al-

les mit Herzblut aus der eigenen Perspektive verfasst und dann zu guter Letzt als Nachlass im Museum angekommen. Das ist immer besser als weggeschmissen. Man hat jede Menge Anekdoten vor sich, vieles langweilig, aber ab und an sind echte Goldstücke dabei, die auch für die Nachwelt interessant sind. Man muss sie nur finden.

Das war es aber jetzt wirklich aus dem Hamburger Museum. Herzlichen Dank nochmal an Damián Morán Dauchez, das war eine wunderbare Extratour. Ihnen kann ich einen Rundgang durch das Museum nur empfehlen. Vielleicht, wenn das Wetter nicht so gut ist. Denn das Tageslicht werden Sie vermutlich erst abends wieder erblicken.

— Anzeigen

Hauptstr. 37
92718 Schirmnitz
Tel. 0961 6345436

www.GB-Modellbau.de

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

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

Wir haben keinen Katalog in gedruckter Form !!

RACING MODELLBAU Auto-, Schiffs- & Flug

Chirchgass 9
CH - 9475 Sevelen
Tel. 081 / 785 28 32

schiffsmodell.ch

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

Neu Katalog: **download als pdf unter** <http://www.harhaus.de/Katalog-HHP-2022.pdf> **der neue Besch-Plan**

Maßstab 1:100
6 Bögen
Best-Nr: HHP-0230

Fregatte Klasse 125

Harhaus Pläne * Bellevue 2a * 24848 Klein Bennebek
www.harhaus.de

Einführungspreis: 159,50

Funkfernsteuerungen – Modellbauartikel –

Ihr Fachgeschäft mit einer guten Beratung, promptem Service, umfassenden Zubehörsortiment u. lückenlosem Ersatzteilprogramm

Gruppenerreichte Firmen:
rebb, Futaba, SIMPROP, MULTIPLEX, krick, aeronaut

- Schiffsmodelle + Schiffs-Antriebe
- Fernlenkanlagen + RC-Zubehör
- elektr. Fahrtregler
- Elektroantriebe, Jet-Antriebe
- Speed-, Brushlessmotore
- Ladegeräte in großer Auswahl f. Netz u. 12 V
- Lipo- und NiMH-Akkupacks
- komplettes Zubehörprogramm

• WEDICO-Truck-Programm

Schnellversand

Ihr Fachmann für Fernlenktechnik und Modellbau
GERHARD FABER • MODELLBAU
Ulmenweg 18, 32339 Espelkamp
Telefon 05772/8129 Fax 05772/7514
<http://www.faber-modellbau.de>
E-Mail: info@faber-modellbau.de

GF.

G.K. Modellbau HISTORISCHER MODELLBAU

Kataloganforderung an:
Elsestr. 37 • 32278 Kirchlegern
www.gk-modellbau.de • info@gk-modellbau.de
Tel. 05223 / 879796 • Fax 05223 / 879749
Besuchen Sie uns, nach telefonischer Anmeldung, in unseren Verkaufs- und Ausstellungsräumen

Bausätze und Produkte der Firmen:

PROXXON, MICROMOT, System

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

Das erste Mal nach Bauplan

Schlepper ANNA ohne „H“

Text und Fotos: Karlheinz Trimborn

Für Modellbauer liegt die Würze nicht wirklich in der Kürze. Für viele ist der Weg schließlich das Ziel. Aber manche Projekte dauern dann doch noch etwas länger als erwartet. Bei **SchiffsModell**-Autor Karlheinz Trimborn ist sein erstes Bauprojekt nach Plan mit vielen Pausen etwa nach mehr als 10 Jahren fertig geworden. Oben drauf gab es eine kleine Namensänderung.

Eigentlich sollte das Schiff ja HANNAH heißen, wie mein Enkelkind, und ein Namenszug war auch schon irgendwann montiert. Zwischenzeitlich habe ich dann mit meiner Enkeltochter ein Fischerboot gebastelt, das auch HANNAH heißen sollte. Da ich kein zweites Boot mit gleichem Namen wollte, habe ich meinem Schlepper das doppelte „H“ an Anfang und Ende genommen. Also blieb ANNA übrig.

Alles nach Plan

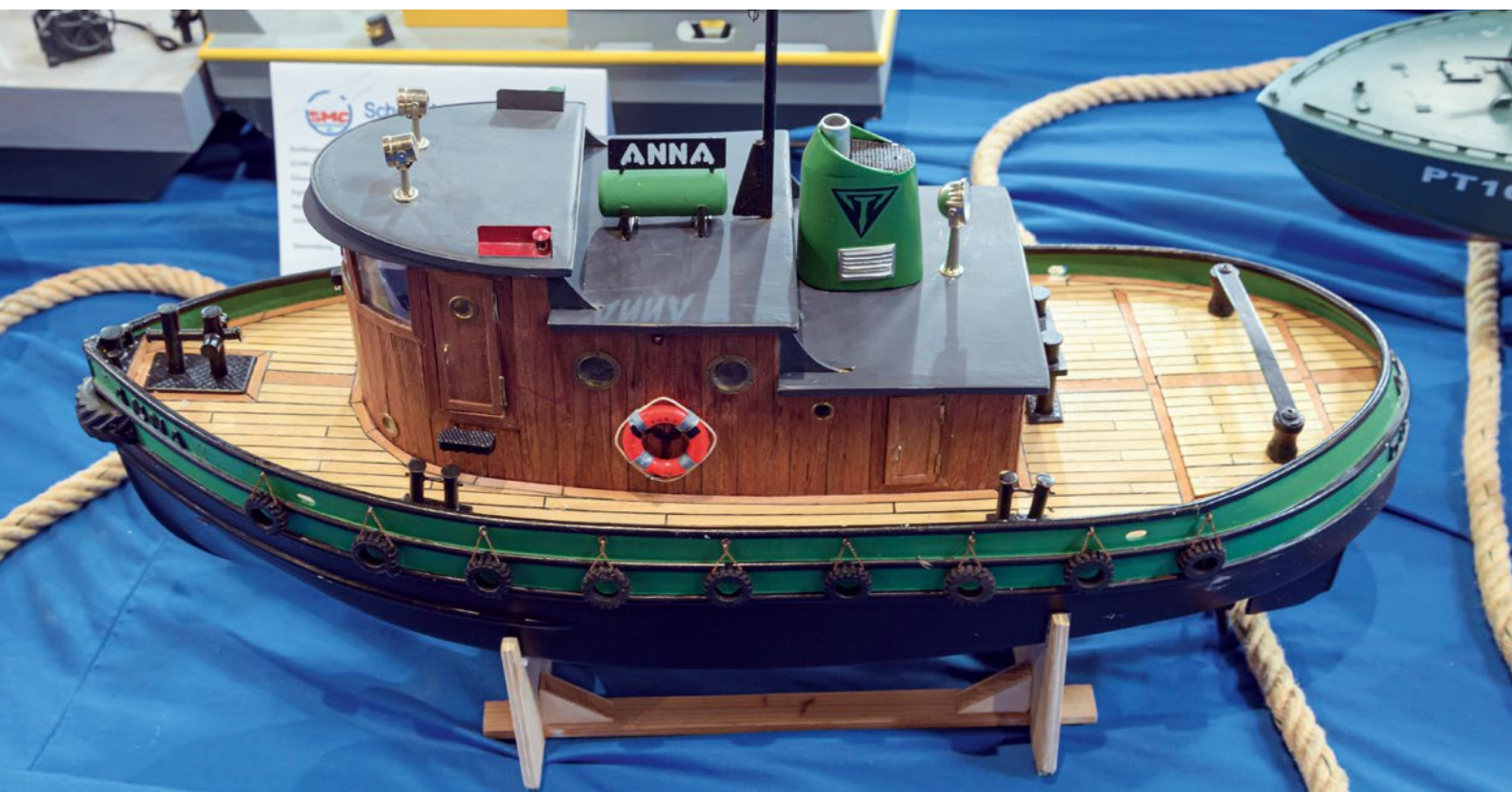
Mit dem Schlepper ANNA habe ich zum ersten Mal nach einem Bauplan gebaut. Nach vielen Modellen aus Baukästen sollte es ein Planmodell sein. Hierzu

suchte ich ein Schiff, das nicht auf jedem Teich zu sehen ist und wo nicht jeder Nietenzähler weiß, wo die Fehler im Detail stecken. So kam ich auf den Bauplan des Schlepper JAIME, der 1967 in Brasilien gebaut und später nach Italien verkauft wurde. Das Modell im Maßstab 1:25 ist 610 mm lang, 210 mm breit und wiegt jetzt mit Akku 6,8 kg.

Den Rumpf habe ich mit aus Sperrholz gesägten Spanten kopfüber auf einer Helling gebaut, mit Holzleisten beplankt und mit Glasfaserplatte und Epoxid überzogen. Beim Rumpfbau habe ich die Spanten, die später die Poller zum Schleppen aufnehmen sollen, entsprechend verstärkt, sodass sie eine Zugbelastung gut

im Boot verteilen. Die dann folgenden beliebten Schleif- und Spachtelarbeiten dürften allen Modellbauern bekannt sein.

Nach den Vorarbeiten konnte ich den Rumpf von der Helling nehmen und mich mit den Decksarbeiten befassen. Das Deck habe ich mit Furnierleisten beplankt. Zur Darstellung der Kalfaterung klebte ich 2 mm breite schwarze Tonpapierstreifen zwischen die Planken. Anschließend wurde das gesamte Deck abgezogen und versiegelt. Das Deckshaus wurde ebenfalls aus einem Sperrholzgerüst erstellt. Die Außenhaut wurde mit Kaffee-Rührstäbchen beklebt, lasiert und anschließend mit Stahlwolle mattiert. Außerdem habe ich hier einen Rauch-





Die auf der Helling befestigten Spanten werden mit Holzleiste beplankt



Teilweise werden die Spanten aus dem fertigen Rumpf rausgebrochen



Nachdem der Rumpf mit Glasfasermatte überzogen ist, geht es an Deck weiter

generator eingebaut, der den Eindruck eines Dampftriebs darstellen soll.

Elektronik und Antrieb

Für die Beleuchtung habe ich mich damals klassisch für 6-V-Minibirnen entschieden. Heute würde ich aber LEDs einsetzen. Die Anordnung der selbstgefertigten Mastbeleuchtung ist nach Bauplan, stimmt aber nicht mit der heute gültigen nautischen Beleuchtung überein. Alle Lampen können mit einer Carson Zwölfkanal-Fernsteuerung einzeln geschaltet werden. Als Akkus dienen mir zwei 7,2-V-NiMH-Akkus, die Beleuchtung wird über einen Spannungsregler auf 6 V geregelt.

Angetrieben wird das Modell mit zwei Propellern an Bürsten-Motoren mit je

einem Fahrtregler, die parallel über den gleichen Fahrkanal bedient werden. Gesteuert wird das Modell mit zwei Rudern, die von einem Servo angesteuert werden. Zur optischen Ergänzung wurden noch 18 Modell-Autoreifen als Fender an die Kette gelegt. Danach folgte eine erste Probefahrt im Freibad Eschbachtal. Anschließend wurden die Poller und der Abweiser eingesetzt und verschraubt. Im weiteren Baufortschritt wurden noch die Rettungsringe und der Kamin montiert und die Besatzung an ihren Arbeitsplatz gestellt.

Modellbau als Hobby

Bei der ersten Schaufahrt auf der Intermodellbau 2023 in Dortmund lag der Schlepper ANNA gut im Wasser und zeigte ein schönes Fahrbild. Es freute mich, nun endlich mit dem Modell fahren

zu können. Ein paar kleine Änderungen, zum Beispiel die Kabelführung, werde ich sicher noch vornehmen. Bei meinem ersten Modell nach Plan habe ich sicher nicht alles richtig oder perfekt gemacht. Aber es ist ja Modellbau als Hobby. Beim nächsten Boot wird es auf jeden Fall schon wesentlich besser gehen. ■

TECHNISCHE DATEN	
ANNA	
Maßstab:	1:25
Länge:	610 mm
Breite:	210 mm
Gewicht:	6,8 kg



Das Deck wird mit Funierleisten beplankt und mit Tonpapier kalfatert



Das Sperrholzgerüst des Deckshauses wurde mit Kaffee-Rührstäbchen beklebt und lasiert



Der Kapitän an seinem Arbeitsplatz im fertigen Ruderhaus



Im Freibad Eschbachtal fand die erste Probefahrt statt



Die Besatzung ist vollzählig an Bord, es kann losgehen



Die Intermodellbau 2024

Text und Fotos: Jürgen Voss

Messe Dortmund

Traditionell findet im April eines jeden Jahres die große Modellbaumesse in Dortmund statt: die Intermodellbau. Für viele ein Highlight und gefühlt so etwas wie der Auftakt zur neuen Saison. Wir haben uns vor Ort umgesehen.

Einige Teilnehmer der letzten Jahre waren auch 2024 wieder mit am Start, zum Beispiel die Aktiven rund ums Wasserbecken des SMC Gelsenkirchen wie Holger Neumann und Peter Rappolt mit dem Kreuzer FÜRST BISMARCK vom Vereinskollegen Heinrich Kollmer. Auch die belgischen Kollegen vom MBV Hofstade hatten ihr Becken mit einer leichten Variation ihres temporären Landungshafens in der Normandie wieder aufgestellt. Und im Wasserbecken der Messe gab es wie immer wechselnde Fahrvorführungen. Die Anzahl der Stände schien mir leicht rückläufig, aber fast alle Vereine hatten ihre Modelle wieder mitgebracht.

WASSERSCHUTZPOLIZEI 3

Am Stand der Firma Krick gab es eine Messeneuheit im Bereich des Schiffsmodellbaus zu entdecken. Mit den alten

Formen von robbe haben sie das Modell der WASSERSCHUTZPOLIZEI 3 unter ihrer Marke romarin by krick wieder neu aufgelegt. Das Schiff ist immer noch ein klassischer Baukasten und sieht nach wie vor super aus. Wenn es dann wirklich verfügbar ist, wird es, genau wie das Feuerlöschboot FLB-1 im letzten Jahr, eine Menge Freunde finden. Und Sie werden garantiert bei uns einen Baubericht lesen.

Nudelboot

Jörg Harms hatte auf dem Stand des Forums SchiffsModell.net sein neues Boot dabei, das gerade rechtzeitig zur Messe fertig geworden war. Er hat aus einer typischen Schwimmmudel einen kindertauglichen Rumpf geformt und daraus die HUAKIWI gebaut, ein Service- und Angelboot aus Auckland. Man kann es dank des flexiblen Rumpfs problemlos auch kleinen Nachwuchskapitänen an-

vertrauen, und dank des improvisierten und authentischen Zubehörs ist es auch noch sehr charmant geworden. Das wäre für Modellbauer eine gute Gelegenheit, die Kinder oder Enkelkinder an das eigene Hobby heranzuführen. Auch hier habe ich das Gefühl, dass wir demnächst mehr davon hören werden.

Nachwuchsprojekt II

Noch mehr Kinderboote hatten Ralf Möller und Klaus Alshut vor sich aufgebaut. Sie hatten es sich mit jeder Menge Baumaterial vor ihrem Stand des SMC Gelsenkirchen bequem gemacht. Aus gelaserten Sperrholzbrettchen entstanden die kleinen Motorschiffe in verschiedenen Baustadien. Die fertigen Boote werden dann bunt lackiert und mit lustigen, kindgerechten Piloten versehen. Sechs davon waren bereits fertig und wurden im Hallenbecken für das Kapitänspatent für Kinder eingesetzt. Schöne Aktion!



Das bekannte Modell des SRK VORMANN LEISS von Gaby Glücks vom SMC Oberhausen



Das Diorama des MBV Hemstade, diesmal als „Omaha Beach 1944“



1) Die neu aufgelegte WASSERSCHUTZPOLIZEI 3 am Stand von Krick. 2) Das aufgepöppelte Schimmudelboot HUAKIWI von Jörg Harms als neues Kinderprojekt. 3) Ralf Möller und Klaus Alshut bauen ebenfalls Boote zur Nachwuchsförderung



Hartmut Köbke zeigt, wie eine MICRO MAGIC aus Holz entsteht



Die DELPHIN von Guido Faust (SchiffsModell 24/04) am Stand von Sonar

MICRO MAGIC

Hartmut Köbke war am Stand der minisail ebenfalls am Bauen. Er hatte ein spezielles Projekt, nämlich die MICRO MAGIC nach dem Bauplan von Graupner, die ja einen ABS-Rumpf verwendet hatte, in Holz nachzubauen. Dazu hat er die Malle mit Plastikfolie überzogen. Dadurch kleben die Planken nicht auf den Spaten, sondern nur untereinander fest. Das hatte ich so auch noch nicht gesehen. Ein Boot hatte er bereits fertig gebaut, ein neues Exemplar entstand hier in Dortmund.

2025

Ohne Frage gab es früher Zeiten, zu denen man auf der Intermodellbau mehr entdecken konnte. Statt darüber zu jammern, kann man sich auch freuen, weiterhin mit Gleichgesinnten in Kontakt zu kommen und sich auszutauschen. Ich habe mich einmal mehr sehr gut mit vielen unterhalten. Und so bin ich schon gespannt darauf, im kommenden Jahr wieder dabei zu sein.



Der aufgebockte schottische Kohlefrachter RUBY im Schaubecken des SMC Gelsenkirchen

INFO

Die nächste Intermodellbau findet vom 10. bis 13. April 2025 in den Dortmunder Westfalenhallen statt. Internet: www.intermodellbau.de



Foto: Nicholas Leach

Text: Dr. Jörg M. Harms
Fotos: Dr. Jörg M. Harms, Nicholas Leach

Das SHANNON-Allzweckboot der RNLI

Flexibler Launch

Als **SchiffsModell**-Autor Jörg Harms seine Rundtour über die irischen RNLI-Stationen machte (siehe **SchiffsModell** 03/24), bekam er in Wicklow eine ausgiebige Führung auf der JOANNA AND HENRY WILLIAMS, einem Boot der SHANNON-Klasse. Das hat sich im Nachhinein doppelt ausgezahlt. Denn inzwischen steht in seiner Werkstatt ein stattliches Modell in 1:12, und er wartet außerdem noch auf den wesentlich kleineren Bausatz von Airfix in 1:72. Deren Vorbild stellt er hier vor.

Das durch zwei Wasserjets angetriebene, selbstaufrichtende All-Weather Lifeboat (ALB) ist die aktuellste der seegehenden Rettungseinheiten der RNLI. Von 2013 bis zum 200. Jubiläumsjahr der Institution sind bereits 55 Einheiten davon im Dienst oder im Bau. Weitere werden folgen und die letzten Boote der MERSEY-Klasse ersetzen. Auch die 14-m-TRENT-Klasse wird in Zukunft langsam ausgemustert.

2005 begannen die RNLI-Ingenieure und Konstrukteure mit der Entwicklung eines komplett neuen Rettungsboot-Typs. Dieser sollte vor allem die an Slipwagen gebundenen Schiffe der 11,4-m-MERSEY-Klasse und die im Wasser liegende 14,4-m-TRENT-Klasse am Ende ihrer vorgesehenen Laufzeit ersetzen. Das neue Boot sollte zusätzlich in Bootshäusern mit

fester Slipway einsetzbar sein (bisher nur eins) und die Höchstgeschwindigkeit von mindestens 25 kn der modernen ALBs erreichen. Dazu musste es flachwassertauglich und mit einem Transportwagen auch weite Wege über den Strand transportierbar sein. Also ein flexibel einsetzbares Boot für die extrem unterschiedlichen Küstenbereiche der britischen Inseln.

Die RNLI hatte Anfang der 1980er-Jahre mit den Prototypen der 12 m langen MEDINA-RIB-Klasse bereits Erfahrungen mit Jet-Antrieben gesammelt. Dieses Boot wurde aber dann zugunsten der Weiterentwicklung der ATLANTIC-RIBs verworfen. Aus der MEDINA-Klasse ging später zum Beispiel die JOHANNES-FREDERIK-Klasse der KNRM oder auch das aktuelle CAISTER-Lifeboat, eines der unabhängigen Rettungsboote der britischen Inseln, hervor.

In Zusammenarbeit mit verschiedenen Firmen wurden von den hausinternen Ingenieuren unterschiedliche Rumpfe entwickelt beziehungsweise weiterentwickelt, dieses Mal aber mit Vollrumpfen. Neben Tests im Versuchskanal wurden zusätzlich mit 1:10-RC-Modellen auf realer See Erfahrungen gesammelt, bevor man sich schließlich auf einen Rumpf festgelegt hatte. Technisch möglich wäre eine Geschwindigkeit von 29 bis 32 kn. Da zum einen Jetboote meist mit Volllast fahren und zum anderen die Belastung der Besatzung durch die Schläge bei Wellenfahrt zu groß wäre, wurde die Motorleistung auf 80% herunterreguliert, was den geforderten 25 kn entspricht und somit Mensch wie Material schont.

Eigene Werft

Die Boote werden vollständig aus mehreren Lagen faserverstärktem Ver-



Die Boote werden seit 2017 in Eigenregie in Pool gebaut



Die Schiffsführung beginnt auf dem Deck der JOANNA AND HENRY WILLIAMS



1) Die schockabsorbierenden Fahrersitze sind mit Rallye-Gurten ausgestattet. 2) Der Lenkhebel und die Jet-Kontrollen sind an den Armlehnen des Steuermanns befestigt. 3) Mit diesem grünen Buzzer wird das Boot hochgefahren

bundkunststoff gebaut, hoch belastete Bereiche wurden dabei mit Verbundfasern verstärkt. Rumpfschale und Aufbau werden separat gefertigt, semi-fertig ausgerüstet und die Hälften später zusammenlaminiert. Die Fertigung erfolgt seit Mitte 2017 ausschließlich beim All-Weather Lifeboat Centre in Pool, das der RNLI selbst gehört.

Das 2016 auf den 16-m-TAMAR-Booten eingeführte SIMS-System (Safety In My Seat) ist auch im SHANNON angewendet und verbaut. Dort können alle Daten auf fünf mit schockabsorbierenden Sitzen (bis 0,3 m Federweg) ausgerüsteten Plätzen sowie dem Außenfahrstand parallel abgerufen werden. Vor dem sechsten Sitz ist Platz für die Verletzten-trage, dieser hat daher keinen Monitor und keinen Zugriff auf das elektronische System. Für längere Strecken ist ein Autopilot integriert. Die Überwachung des Boots mit Kameras und Sensoren ist bei Bedarf von allen fünf Plätzen ersichtlich.

Für den Steuermann sind der Lenkhebel sowie die Jetkontrollen an den Armlehnen befestigt, was die optimale Kontrolle bei jedem Wetter ermöglicht. Das Bootssystem wird mit einem Druck

auf einen grünen Buzzer-Knopf am Eingang hochgefahren. Sollte die Elektronik ausfallen, sind analoge Backup-Systeme vorhanden, um das Boot zu fahren, unter anderem auch gedruckte Seekarten. Man hat im Prinzip also einen fahrenden Computer, was ich bei der Besichtigung auch gleich zu spüren bekam. Ein Sensor zeigte eine Abweichung an. Daraufhin wurde es mit dem bekannten Motto „Haben Sie es schonmal mit Aus- und wieder Einschalten versucht“ geprüft, ob wirklich ein Problem bestand.

Fahrstand

Das Innere des Fahrstands ist komplett in Mattschwarz gehalten, um Reflexionen auf den Scheiben zu minimieren und damit eine bessere Sicht nach draußen zu gewährleisten. Der hintere, äußere Fahrstand ist hauptsächlich zum Anlegen und Manövrieren am Notfall gedacht. Während im Deckshaus meistens der Steuermann das Boot fährt, tut dies draußen überwiegend der sogenannte Coxswain, der Vormann.

Eine SHANNON-Besatzung setzt sich zusammen aus Coxswain, Mechaniker (beides Pflichtbesatzung), Navigator, Steuermann, Funk- und Radar-Über-

wacher sowie Rettungsmännern oder -frauen. Das Alterslimit der Besatzung liegt bei 65 Jahren. Intensives Training bei der RNLI für den Umgang mit dem SHANNON sind Grundvoraussetzung, ebenso wie die Ausbildung für die entsprechenden Positionen und Aufgaben. Dazu kommen meist wöchentliche Übungen, die das Gelernte erweitern und vertiefen.

Das Innenleben

Zur Sicherheit ist das Boot unter Deck in sieben Bereiche mit wasserdichten Schotten unterteilt. Nach der Bugspitze folgt ein kleiner Lagerabschnitt, danach die Kabine für die Schiffbrüchigen. Von der geht es über eine Treppe nach oben in das Deckshaus. Klappt man die Treppe hoch, kommt man durch ein weiteres Schott in den Rest der Unterwelt. Tief gebückt in zirka 1,10 m Höhe geht es zwischen die beiden großen Tanks. Sie liefern Diesel zu den beiden Motoren, entweder separat oder zusammen. Interessanterweise gibt es aber keinen Tankausgleich, jeder Tank muss also separat befüllt werden. Dabei wird entweder der Tankschlauch einmal über das vordere Deckshaus gelegt oder das Boot muss umgedreht werden. Hinter dem nächsten



Im Maschinenraum befinden sich über dem Zulauf der Impeller Zugangsöffnungen



Am Heck sind die beiden Hamilton-Jets montiert

Schott warten die beiden orange leuchtenden, 650 PS starken SCANIA-Diesel. Diese können bis zu 20 Minuten ohne externe Wasserkühlung laufen. Fällt ein Motor aus, ist das Boot auch mit dem anderen voll manövrierbar.

Im Falle eines Brands kann der Motorraum nach dem Verschließen der Lüftungszugänge und Schotts („keep shut on sea“) manuell durch ein Aerosol geflutet werden. Auch bei extremer Schräglage oder Kentern werden die Lüftungszugänge der Motoren automatisch mechanisch geschlossen.

Im Heck liegen die beiden Hamilton-Jets, sie liefern zusammen maximal 1,5 t Wasser pro Sekunde. Für deren Wartung kommt ein Techniker extra aus Neuseeland und fährt dann für ein paar Wochen von Station zu Station. Die beiden „buckets“ (Eimer) genannten Schubumkehrklappen ermöglichen ein Stoppen des Boots aus Vollgas innerhalb von 2 Sekunden.

Am Zulauf vor dem Impeller befinden sich zusätzlich wie Eimer aussehende

de Aufsätze. Diese sind auf die unter der Wasserlinie liegenden Zugangsöffnungen montiert. Um etwas zu kontrollieren oder aus dem Zugang zu beseitigen, kommt man so durch die teils wassergefüllten Eimer heran, ohne das Boot extra aus dem Wasser heben zu müssen. Schließlich bietet eine Decksklappe Fluchtmöglichkeit an Deck. Deckshaus und Motorenraum sind meistens vorgewärmt, damit die Motoren nicht völlig kalt gestartet werden müssen.

An Deck

Neben Reling und breitem rutschfestem Laufweg fallen vor allem die unzähligen Klappen auf. Hier sind viele Werkzeuge, Seile und andere wichtige Dinge verstaut, auf die man sofort Zugriff hat, ohne unter Deck zu müssen. Natürlich gibt es umlaufende Sicherheitsleinen, an die sich die Rettungscrew einklinken kann. Außerdem Anker, Seilwinde, Rettungsinsel, Zugänge für Frischwasser und Diesel sowie viele durchnummerierte rote Klappen oder Schieber, mit denen die Crew im Falle eines Brands im Inneren oder bei extremem Seegang die Öffnungen verschlie-

ßen kann. Der Decksbereich im Heck ist groß genug gehalten für Winschvorgänge mit dem Hubschrauber.

Diese Boote sind so ausgelegt, dass sie selbst bei 16 m hohen Wellen und Orkan mit 118 km/h noch operationsfähig sind. Die finale Entscheidung rauszufahren liegt beim Lifeboat-Operations-Manager und dem Coxswain. Als Jetboot kann es nach einer Bootslänge zum Stehen kommen. Diese Notbremsung ergibt natürlich nur Sinn, wenn die Crew mit den Rallyegurten angeschnallt ist. Die enorme Wendigkeit macht das Drehen auf dem Teller und sogar seitwärts Fahren ohne Bugstrahl möglich.

Der Strandlaunch

Die langjährigen Erfahrungen mit der MERSEY-Klasse, die mittels eines relativ einfachen Slipwagens am Strand zu Wasser gelassen wurden, hat man ausgewertet. Daraufhin wurde der ideale Flachwasserantrieb Wasserjet verbessert und modernisiert. Herausgekommen ist eine etwas spacig anmutende mobile Slipeinheit, die sogenannten SLARS (SHANNON Launch and Recovery Sys-



Mit den roten Klappen können die Lüftungsöffnungen manuell geschlossen werden



Ebenfalls hinter Klappen sind zum Beispiel Taue verstaut



Auch für oft gebrauchtes Werkzeug muss man nicht extra unter Deck



Mit bis zu 16 m hohen Wellen und Orkan kommen die Boote gut zurecht

tem). Gut die Hälfte der SHANNON wird heute mit einem SLARS zu Wasser gelassen. Zum Aufslippen fährt das Boot dabei mit bis zu 20 kn auf den Strand, wobei die Besatzung mit bis zu 5G in ihre Sitze gedrückt werden kann.

Modellbausätze

Wie in meinem letzten Bericht erwähnt, ist die Produktion bei dem aktuellen Besitzer der Speedline-Urrümpfe im Maßstab 1:12 wieder angelaufen. Neu in diesem Frühjahr kommt ein Anfänger-Kit von Airfix in 1:72 auf den Markt. Dieses hat nur 51 Teile. Das klingt wenig, aber im Gegensatz zum SEVERN hat das SHANNON deutlich weniger Details. Inwieweit sich das Modell RC-tauglich umbauen lässt, ist noch unklar. Es gibt aber mindestens ein Modell der VERENA in 1:72 mit Jetantrieb. Außerdem kursieren erste Versuche mit Wasserpumpenantrieb eines dem SHANNON vergleichbar großen Rumpfs auf Facebook. Da schon das SEVERN nur durch viel Material abfräsen auf Wasserlinie zu bringen war, wird es beim SHANNON sicher eine sehr sportliche Aufgabe werden. Der werde ich mich aber auf jeden Fall stellen.

Im 3D-Druck-Bereich gibt es zwei Vorlagen, bei Thingiverse kostenfrei in zwei Teilen und bei Cults3d in entsprechend drei/drei/zwei Teilen (Rumpf/Deck/Deckshaus) – mit wechselnden Preis. Letztere habe ich auf 1/72 herunterskaliert und ausgedruckt, um es mit dem SEVERN zu vergleichen. Wenn die 25 kn auf den Teich umgerechnet werden, ergibt sich in allen Maßstäben ein wendiges und schnelles Boot, das Spaß bringen kann, ohne in Stress auszuarten.

Pläne und Berichte

Pläne für das SHANNON und den SLARS kursieren – direkt bei der RNLI gibt es schon länger nichts mehr. Die Lifeboat Enthusiasts wären eine Nachfragemöglichkeit, ebenso wie die Shannon Modeler Gruppe bei Facebook. Da wäre die Übersetzungshilfe vielleicht auch gleich dabei. Spanten sind bei meinen Plänen nicht dabei gewesen, die kann man sich aber aus dem 3D-Modell zurück generieren. Auch vom SLARS existieren Drauf- und Seitenansichten. Für das aktuelle Boot der RNLI sind die meisten Bauberichte in Englisch verfasst. Das macht aber nicht so viel aus,

die Shannon Facebook-Gruppe sowie das Mayhem-Forum haben Berichte mit sehr vielen Fotos, aus denen sich auch ohne Worte sehr viel erschließt. Und mindestens eine SLARS-Einheit im Maßstab 1:12 wird auch schon gebaut. ■

TECHNISCHE DATEN	
RNLI-Lifeboat der SHANNON-Klasse	
Länge:	13,6 m
Breite:	4,5 m
Tiefgang:	1 m
Gesamtgewicht:	18 t
Motoren:	2 × Scania DI13M, 650 PS (485 kW)
Antrieb:	2 × Hamilton HJ 364 Wasserjets
Höchstgeschwindigkeit:	25 kn
Einsatzradius bei Vollgas:	250 sm
Besatzung:	6
Aufnahmekapazität für Schiffbrüchige:	23 (selbstauffrichtend), 79 (nicht selbstauffrichtend)



Gut die Hälfte aller Shannons wird mit einer mobilen Slipeinheit zu Wasser gelassen



Ein im Maßstab 1:72 ausgedrucktes SHANNON (vorne) im Vergleich mit der SEVERN von Airfix

Das neue Heft erscheint am 28. Juni 2024

Früher informiert:
Digital-Magazin
erhältlich ab
14. JUNI 2024



Impressum

SchiffsModell

Service-Hotline: 040/42 91 77-110

Herausgeber
Tom Wellhausen

Redaktion
Mundsburger Damm 6
22087 Hamburg
Telefon: 040 / 42 91 77-300
redaktion@wm-medien.de
www.schiffsmodell-magazin.de

Für diese Ausgabe recherchierten, testeten, bauten, schrieben und produzierten:

Leitung Redaktion/Grafik
Jan Schönberg

Chefredakteur
Mario Bicher
(verantwortlich)

Redaktion
Edda Klepp
Jan Schnare
Max Stecker
Jürgen Voss

Autoren, Fotografen & Zeichner
Klaus Bartholomä
Peter Burgmann
Bert Elbel
Dr. Jörg M. Harms
Dietmar Hasenpusch
Dirk Lübbsmeyer
Roland Lüthi
Hinrik Schulte
Karheinz Trimborn
Hermann Veith

Grafik
Martina Gnaß
Sarah Thomas
Bianca Buchta
Jannis Fuhrmann
Kevin Klatt
grafik@wm-medien.de

Verlag
Wellhausen & Marquardt
Mediengesellschaft bR
Mundsburger Damm 6
22087 Hamburg

Telefon: 040 / 42 91 77-0
post@wm-medien.de
www.wm-medien.de

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Verlagsleitung
Christoph Bremer

Anzeigen
Sebastian Marquardt (Leitung)
Dennis Klippel
Telefon: 040 / 42 91 77-402
anzeigen@wm-medien.de

Abo- und Kundenservice
SchiffsModell
65341 Eltville
Telefon: 040 / 42 91 77-110
Telefax: 040 / 42 91 77-120
service@wm-medien.de
Abonnement
Deutschland: € 84,00
Ausland: € 94,00
Digital-Magazin: € 49,00

Das Abonnement verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr, kann aber jederzeit gekündigt werden. Das Geld für bereits bezahlte Ausgaben wird erstattet.

Druck
Grafisches Centrum Cuno
GmbH & Co. KG
Gewerbering West 27
39240 Calbe
Telefon: 03 92 91/42 80
Telefax: 03 92 91/428 28

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.
Printed in Germany.

Copyright
Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Verwertung, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages.

Haftung
Sämtliche Angaben wie Daten, Preise, Namen, Termine usw. ohne Gewähr.

Bezug
SchiffsModell erscheint elfmal im Jahr.

Einzelpreis
Deutschland: € 8,50
Österreich: € 9,50
Schweiz: CHF 16,50
Benelux: € 9,90

Bezug über den Fach-, Zeitschriften- und Buchhandelsbuchhandel. Direktbezug über den Verlag

Grosso-Vertrieb
DMV Der Medienvertrieb
GmbH & Co. KG
Meßberg 1
20086 Hamburg

Für unverlangt eingesandte Beiträge kann keine Verantwortung übernommen werden. Mit der Übergabe von Manuskripten, Abbildungen, Dateien an den Verlag versichert der Verfasser, dass es sich um Erstveröffentlichungen handelt und keine weiteren Nutzungsrechte daran geltend gemacht werden können.

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft



CGN-9 LONG BEACH, Teil 2

Rumpf und Aufbauten waren im ersten Teil fertig, aber die Masten und vor allem die Waffensysteme müssen noch gebaut werden. Danach hat Dirk Lübbsmeyer das ganze Schiff gepönt und zu Wasser gebracht.



ROYAL FLUSH

Schlechtes Wetter im Urlaub hat manchmal auch etwas Gutes. In den Niederlanden ist Karsten Linder in Lelystad über ein 9,4-m-Boot der NIKOLAAS-Klasse gestolpert. Wieder zu Hause, entstand daraus das RIB der KNRM.



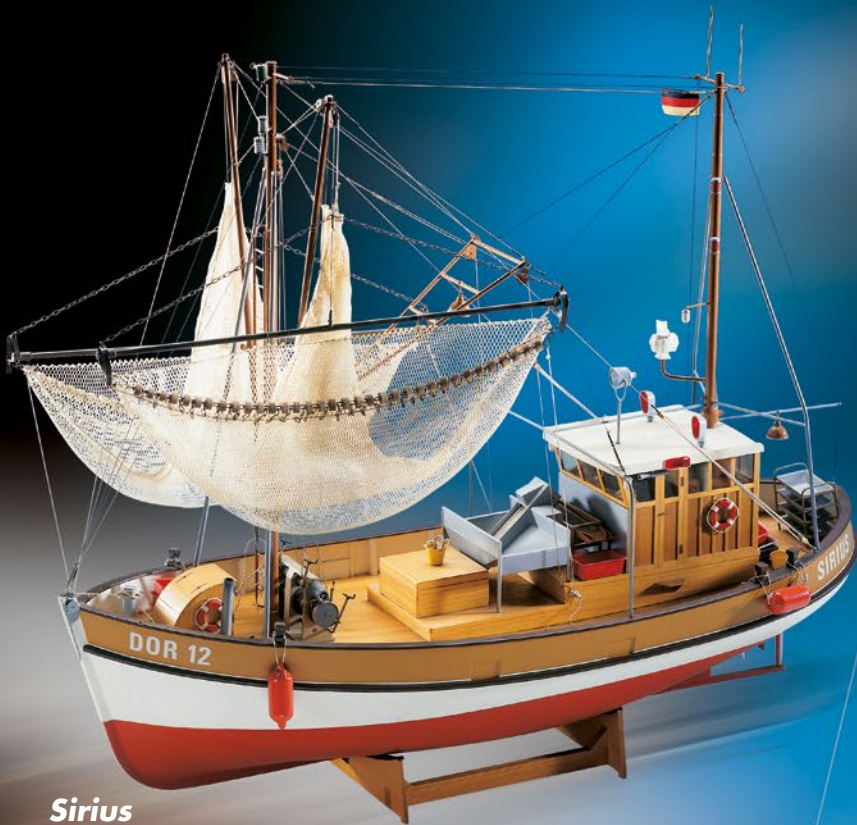
Mehr Power

Äußerlich gleich, aber doch sehr unterschiedlich, so kann man die neuen MAVERICKS von D-Power gut beschreiben. Hinrik Schulte hat die beiden RTR-Rennboote gründlich für uns getestet.

www.krick-modell.de

krick

Modellbau vom Besten



Sirius

Krabbenkutter
1:16, Länge 900 mm
Bestell- Nr. 21460



HE4

Polizeiboot
1:20, Länge 760 mm
Bestell- Nr. 20330



Felix

Hafenbarkasse
1:25, Länge 634 mm
Bestell- Nr. 20300



Ariadne

Klassische Segeljacht
1:10, Länge 1130 mm
Bestell- Nr. 20380

Made in
Germany

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

100 Jahre
Modellbau Made in Germany
1922 - 2022

Technische Daten

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

Tim

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



Dampfschlepper

Südersand

Technische Daten

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

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



Jonny

Techn. Daten

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

TOP
Ausstattung



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

aero= naut

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

www.aero-naut.de



Made in Germany