



7 Juli 2024

8,50 EUR

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

SchiffsModell

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN SCHIFFSMODELLBAU



TEIL 2

**CGN-9
LONG BEACH**

Eine neue Ära



Schwedische Variante

Naval Rescue Boat
von aero-naut

MAVERICK

RTR-Rennboote von D-Power

DEGERSEE CLASSIC

Ansegeln im Föhn

ROYAL FLUSH

9,4-m-RIB der KNRM



TEST



DREI NEUE



GEDRUCKT

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
- Anteilig Geld zurück bei vorzeitiger Abo-Kündigung





Alterungsspuren

Liebe SchiffsModell-Leserinnen und -Leser

Beim Schreiben des Textes für das Bild des Monats und dem daraus resultierenden Nachdenken über das manchmal sehr kurze Leben von Schiffen kam mir ein Erlebnis aus meinem letzten Urlaub in den Sinn. In Kyrkö Mosse in Südschweden existiert ein großer Autofriedhof mitten im Wald. Hier wohnte Åke Danielsson, der damals im umliegenden Moor Torf gestochen hat. In den 1950er-Jahren fing er an, Schrottautos auszuschlachten und mit den daraus gewonnenen Ersatzteilen einen schwunghaften Handel aufzuziehen. Das, was von den Wagen übrig blieb, hat er einfach rund um sein kleines Haus im Wald abgestellt. Als er 1992 in ein Altersheim umzog, hat er alles so zurückgelassen, wie es sich nach und nach angesammelt hatte.

Ob werftneu oder dezent gealtert: Hauptsache, Ihr Modell macht Spaß

Heute ist das Gelände ein idyllisches Ausflugsziel geworden. Hier kann man rund um die Uhr, ohne Zaun und Eintrittsgeld, den Lauf der Zeit auf sich einwirken lassen und den einstigen

Statussymbolen beim Verschwinden zusehen. In Deutschland ist das nicht so einfach. In Neandertal gibt es ebenfalls einen Schrottplatz im Wald. Dort muss man 10,- Euro Eintritt zahlen, wer fotografieren will, darf noch einen Zehner drauflegen. Da stört die Gegenwart die Meditation über die Vergangenheit.

Die Darstellung von Rost, den es in Kyrkö Mosse in allen Schattierungen zu sehen gibt, wird im Schiffsmodellbau gern vermieden. Dabei wären gerade Arbeitsschiffe gut geeignet, das Anbringen dezenter Alterung zu üben. Vielleicht nicht jedermanns Sache, aber anderen gefällt's. Beim Offshore-Treffen Anfang Juni in Hamburg zum Beispiel herrschte der Erhaltungszustand „werftneu“ vor. Olle Seelenverkäufer suchte man vergebens. Im Gegenteil, das Bauniveau war durchgehend hoch. Ab Seite 40 gibt es einen Bericht über diesen tollen Tag.

Egal, ob Sie für den Hochglanzeffekt Ihres Yachtmodells einen Autolackierer engagieren oder Ihren Schlepper mit einem getupften Pinsel für ein authentisches Aussehen streichen: Hauptsache, Sie haben Spaß am Ergebnis. Genauso viel Vergnügen wünsche ich Ihnen jetzt mit der neuen **SchiffsModell**-Ausgabe.

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

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

Bewegte Bilder: Eingebundene Videos für crossmediales Entertainment

Bonus-Material: Neue Perspektiven dank zusätzlicher Bildergalerien

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

Weitere Informa ter

www.schiffsmodell-magazin.de/kiosk

Eine neue Ära

Der Lenkwaffenkreuzer CGN-9 LONG BEACH, Teil 2

18

Gut getrimmt
Die perfekte Wasserlinie

Hoch im Norden
Flottentreffen in Wanderup

34

Einsatzbereit
Offshore-Treffen beim
SMC Hamburg

40

Inhalt Heft 7/2024

MOTORSCHIFFE	10	Naval Rescue Boat Titel
		Die Neuheit von aero-naut in schwedischen Farben
	50	ROYAL FLUSH Titel
		Das selbstgedruckte 9,4-m-RIB von der KNRM
	60	CGN-9 LONG BEACH Titel
		Baubericht des amerikanischen Lenkwaffenkreuzers, Teil 2
	70	VEGESACK
		Ein neues, passendes Tochterboot für die renovierte ADOLPH BERMPOHL
SEGELBOOTE	30	It's Steam Punk, Baby!
		Zwei durchgeknallte Schiffsmodelle in der Flasche
	44	Ruhe vor dem Sturm Titel
		Drei Taufen auf der 17. Minisail Classic am Degersee
RENNBOOTE	22	MAVERICK Titel
		Zwei Temperamente von D-Power im gleichen Design
	54	Powerboattreffen
		Eine Woche Rennspaß in Seebad Edderitz
BAUTECHNIK	18	Gut angezeichnet
		Die neue Grundlagenserie, Teil 2: die Wasserlinie
SZENE	6	Bild des Monats
		Offshore-Schlepper MÆRSK WINNER
	16	Saisonstart
		Schau fahren in der Roland Oase in Bad Bramstedt
	34	Gut ausgegangen
		Das 2. Flottentreffen Nord in Wanderup
	37	Zurück in die Zukunft
		Frachtsegler AVONTUUR
	40	Ein wunderschöner Tag
		Offshore-Treffen beim SMC Hamburg
	56	Hochkarätige Sehenswürdigkeit Titel
		Besuch im Rendsburger Schifffahrtsarchiv
	66	Vollendetes und Langzeitprojekte
		Zehn Jahre historischer Schiffsmodellbau in Augsburg
RUBRIKEN	8	Logbuch – Markt & Szene
	28	SchiffsModell-Shop
	74	Vorschau/Impressum

Schon wieder Vergangenheit

Die MÆRSK WINNER ist seit vielen Jahren Gast beim Offshore-Treffen des SMC Hamburg in Planten un Blomen. Andreas Wulf hat das Modell im Maßstab 1:75 nach Originalplänen der Reederei Mærsk gebaut. Es wurde 2006 fertiggestellt und auf den Tag genau auf der Volkswerft in Stralsund, wo drei Jahre zuvor das Original vom Stapel lief, mit großer Anteilnahme getauft. Seitdem hat sich im Offshore-Geschäft vieles verändert. Das Vorbild mit großem Kran, der im Modell voll funktionsfähig und in der **SchiffsModell** 10/2016 beschrieben ist, war in der Realität nicht mehr rentabel. Deshalb wurde die MÆRSK WINNER inzwischen schon wieder verschrottet, vorbildlich in Dänemark und nicht wie so oft in Indien. Aber das ist ja auch eine schöne Aufgabe des Schiffsmodellbaus: Zu zeigen, was alles schon auf der Höhe der Zeit gebaut wurde, egal, ob vor 120 oder 20 Jahren.







LOGBUCH Markt und Szene



QR-CODES SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE
SCHIFFSMODELL-APP INSTALLIEREN



Land in Sicht

Neues aus dem Modellbau-Kaufhaus

Ab sofort ist der bewegliche Kapitän auch im Maßstab 1:10 erhältlich. Die Bewegung der Arme mit dem Fernglas ist ohne Schwierigkeiten mit einer Rudermaschine durch die offenen Schuhsohlen zu realisieren. Somit ist er bei vielen Schaufahrten ein beweglicher Punkt auf jedem Deck und wird die Aufmerksamkeit der Betrachter auf sich ziehen. Er misst 179 mm in der Höhe, bringt 68 Gramm auf die Waage und kostet 33,95 Euro. www.modellbau-kaufhaus.de



„Vater & Sohn“

Schaufahren in Planten un Blumen

Der SMC Hamburg lädt am 14. und am 15. September 2024 zu seinem traditionellen „Vater & Sohn“-Schaufahren ein, wie immer am großen Parksee in Planten un Blumen bei der Wasserorgel. Beginn ist an beiden Tagen um 10 Uhr. Am Samstagabend ist um 22.30 Uhr eine Lichterfahrt geplant. Das Ende der Veranstaltung ist am Sonntag um 16 Uhr. Die Anzahl der Parkplätze ist begrenzt. Es wird gebeten, sich rechtzeitig unter veranstaltung@smc-hamburg.de mit der Anzahl der Personen und Pkw mit Kennzeichen anzumelden. Tische für Modelle sind in begrenzter Anzahl vorhanden. Es wird empfohlen, eigene Tische mitzubringen. Anfahrt ist über die St. Petersburger Str. 26, 20355 Hamburg.

Polizeiboot W3

Wieder aufgelegt

Auf der diesjährigen Intermodellbau in Dortmund hat Krick das Polizeiboot W3 vorgestellt. Das Modell war lange Zeit erfolgreich bei robbe im Programm und wird jetzt unter dem Label „Romarin by Krick“ wieder aufgelegt. Es wird noch einige Monate dauern, bis der fertige Bausatz im Handel erhältlich ist. Er wird neben tiefgezogenem Rumpf und Deck mit Süllrand, Windabweiser sowie Kamin aus ABS den transparenten Aufbau mit markierten Fenstern und Türen mit lasergeschnittenen Fenstermasken enthalten. Hinzukommen gelaserte Holz- und Kunststoffteile für den Motoreinbau sowie alle Aufbauteile. Eine komplette Zweiblattruderanlage, zwei gegenläufige Dreiblatt-Schiffsschrauben, der gespritzte Mast mit angeformten Details und Platz zur Verkabelung im Inneren. Lasergeschnittene Relingstützen und Bullaugen werden durch eine detailgetreue Ankerwinde sowie weitere Beschlagteile aus Resin-3D-Druck, Beschlag- und Zubehörteile, das Beiboot aus geblasenem ABS und eine ausführliche Bauanleitung mit Plan ergänzt. Das Modell hat einen Maßstab von 1:25, ist 900 mm lang, 175 mm breit und 70 mm tief. Die Verdrängung beträgt 3,5 kg. www.krickshop.de





QR-CODES SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE
SCHIFFSMODELL-APP INSTALLIEREN



**FÜR PRINT-ABONNENTEN
INKLUSIVE**

OLOF TRÄTÄLJA

Kümo von Rex-Schiffsmodelle

Das Original wurde 1879 von Thorskogs Mekaniska Verkstad in Torskog am Götaälv gebaut und nach einem Wikingerhäuptling aus Värmland benannt. Seit 2020 ist es in Kalmar beheimatet und dürfte mittlerweile das älteste noch in Betrieb befindliche schwedische Frachtschiff sein. Der Baukasten für das Modell enthält den verschliffenen und grundierten GFK-Rumpf aus drei Lagen Glasgelege/Epoxi und Planmaterial in 1:50 – Seitenansicht und Decksplan. Daneben werden eine bebilderte Bauanleitung, Deck und Aufbauten aus 1-mm- und 1,5-mm-Polystyrol, in Acrylglas gefräste Fenster, Messinggrundstäbe, Polystyrolprofile, Teakfurnierleisten für Decks, Aufbau sowie Türen geliefert. Außerdem sind Lüfter, Poller, Laternen, Winden, Anker, Beiboot, Davits, Schornstein und diverse Beschlagteile sowie

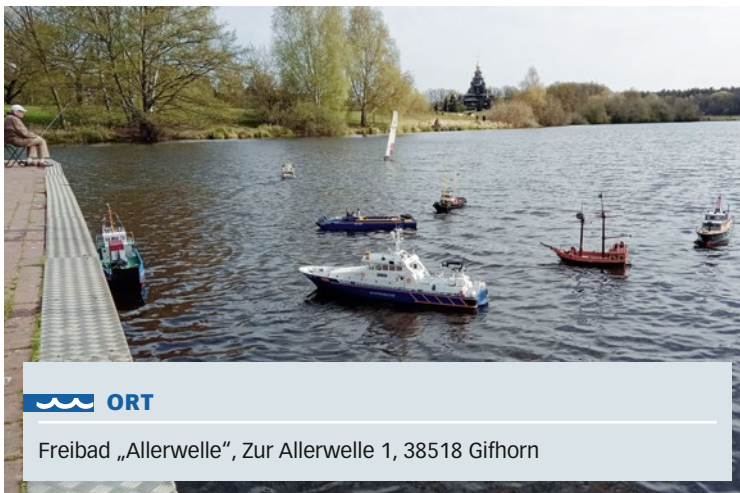


Decals, eine Wellenanlage und Messingpropeller mit dabei. Im Maßstab 1:50 hat das Modell eine Länge von 630 mm, eine Breite von 130 mm, einen Tiefgang von 64 mm und 2,4 kg Verdrängung. Der Preis beträgt 360,- Euro plus Versand- sowie Verpackungskosten. www.rex-schiffsmodelle.de

Der 50. Geburtstag

Der SMC Gifhorn lädt ein

Am 1. Oktober 1974 wurde der SchiffsmodeLLbauclub Gifhorn gegründet. Zum 50. Vereinsjubiläum veranstaltet der SMC am Samstag, 28. September 2024, ein großes Schaufahren im Gifhorner Freibad „Allerwelle“, zu dem auch eine Hafenanlage aufgebaut wird. Die Dauer der Veranstaltung richtet sich nach den Öffnungszeiten des Freibads. Daher beginnt der Aufbau ab 8 Uhr; Beginn des Schaufahrens ist 10 Uhr, voraussichtliches Ende zirka 19 Uhr. Es wird gebeten, Tische und Pavillons selbst mitzubringen. Die Verpflegung übernimmt das Bistro im Freibad. Anmeldungen bitte an: kontakt@smc-gifhorn.de



ORT

Freibad „Allerwelle“, Zur Allerwelle 1, 38518 Gifhorn



Schlachtschiff Bismarck

Schlachtschiff BISMARCK

Gemälde von Lukas Wirp

Im Januar hatte Helmut Harhaus eine neue Idee in der maritimen Kunst vorgestellt. Der Marinemaler Lukas Wirp hat den Plan der Fregatte BADEN-WÜRTTEMBERG, der bei Harhaus vertrieben wird, in ein Kunstwerk verwandelt, das einen sanften Übergang vom Plan zu einem Gemälde zeigt. Nun hat sich Lukas Wirp den ebenfalls bei Harhaus erschienenen Plan der BISMARCK vorgenommen und wieder künstlerisch bearbeitet. Das neue Werk kann man auf den Webseiten der beiden in verschiedenen Ausführungen bestellen. www.marinemaler.net www.harhaus.de

Im Test: Naval Rescue Boat von aero-naut

Text: Nico Peter,
Fotos: Leonie Peter, Nico Peter

Das universelle Rettungsboot



Die Firma aero-naut hat ein neues Schiffsmodell im Programm. Das Naval Rescue Boat hat kein konkretes Vorbild, sieht aber von seinem Design her so aus, als ob es durchaus irgendwo auf der Welt im Einsatz sein könnte. Schick ist es auf jeden Fall. **SchiffsModell**-Autor Nico Peter ließ aus dem Bausatz das fiktive schwedische Rettungsboot ERIK ANDERSSON entstehen.

Bislang galten die Internationale Spielwarenmesse in Nürnberg oder die Intermodellbau in Dortmund als die Messen, auf denen die Neuheiten vorgestellt wurden. Die Firma aero-naut aus Reutlingen nutzte nun zum zweiten

Mal die Faszination Modellbau Anfang November in Friedrichshafen für die Neuvorstellung ihrer Produkte. Im Jahr 2023 war es das Naval Rescue Boat. Dabei handelt es sich um den vorbildähnlichen Nachbau eines Seenotrettungsboots, wie es weltweit eingesetzt werden könnte. Die

Ähnlichkeit zu den bekannten 9,5- beziehungsweise 10,1-m-Booten der DGzRS ist deutlich zu erkennen. Optisch ist das Modell mit seiner weißen Farbe jedoch eher an die norwegischen Rettungsboote angelehnt. Daher auch der Name des Modells als allgemeines Rettungsboot.



Neuer Karton

Geliefert wird der Bausatz des Modells im Maßstab 1:20 in einem Karton mit bedrucktem Deckel mit den Maßen 580 x 220 x 150 mm. Dabei fällt auf, dass der Druck auf dem Deckel ein Standarddruck für mehrere Modelle ist. Die modellspezifischen Informationen, wie das Modellfoto mit genauer Bezeichnung und Maßen, sind Aufkleber. Das lässt vermuten, dass diese Kartongröße in Zukunft auch für andere Modelle genutzt werden soll. Der Bausatz

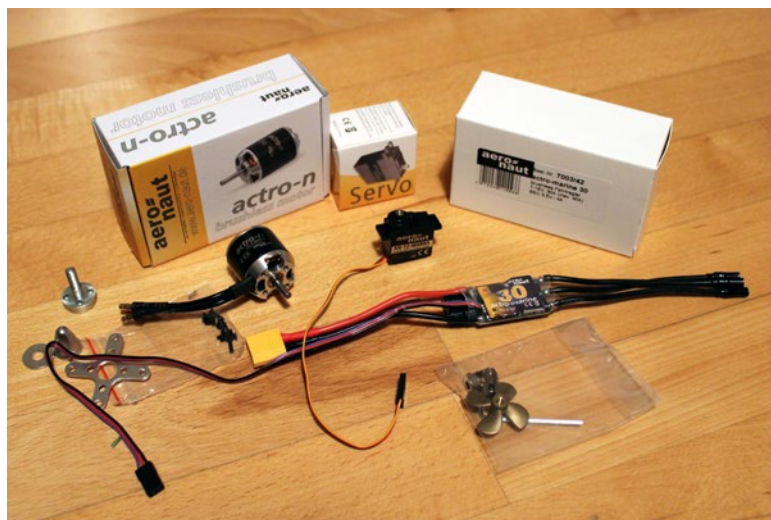
enthält neben dem sehr sauber gefrästen ABS-Rumpf ein Paket mit neun gelaserten ABS-Platten, Material für den Handlauf sowie diverse Kleinteile. Zusätzlich gab es das von aero-naut empfohlene Antriebsset. Doch dazu später mehr. Selbstverständlich gehört auch die mehrfarbig gedruckte Bauanleitung in der bekannten aero-naut-Qualität zum Bausatz.

Nach dem Studium der Bauanleitung geht es ans Werk. Zuerst wird der Boots-

ständer aus sechs ABS-Teilen zusammengesetzt. Sechs Teile, da die Längsstreben zwischen den Pallungen innen aufgedoppelt werden. Somit steht der Rumpf erst einmal sicher und es kann mit dem Aufbau des Kiels weitergehen. Dieser wird ebenfalls aus zwei Lagen 2-mm-ABS zusammengeklebt und in die bereits vorgefrästen Schlitzte des Rumpfs eingepasst. Hier fällt schon auf, dass bei der Fertigung sehr sorgfältig gearbeitet wurde, denn es ist fast keine Nacharbeit notwendig.



Der Baukasten enthält den Rumpf und gelaserte Bauplatten verschiedener Stärken



Beim separaten Antriebsset fehlt nur ein Empfänger

Grundaufbau des Rumpfs

Die Basis des Modells bildet ein tiefgezogener ABS-Rumpf von gut 4 mm Wandstärke. So etwas hatte ich bisher bei Tiefziehrümpfen noch nicht gesehen. Normalerweise war ich bisher eher eine maximale Wandstärke von 2 mm gewöhnt. Das bedeutet natürlich, dass der Rumpf sehr stabil wird. Er ist bereits

mit allen Durchbrüchen für den Kiel, die Schiffswelle und den Ruderkoer versehen. Letztere müssen etwas nachgearbeitet werden, sodass das Stevenrohr zur Motorachse fluchtet. Mit einer passenden Rundfeile oder Reibahle ist das recht schnell erledigt.

Für den Einbau von Motor und Schiffswelle sowie den notwendigen Technikkomponenten steht ein Innenrahmen zur Verfügung. Dieser wird aus acht Teilen zusammengesetzt, wobei die Verstärkung der Servoaufnahme nicht mitgerechnet ist. Das ganze Teil richtet sich aufgrund der Verzahnungen praktisch selbst aus und passt ebenfalls fast ohne Nacharbeit in die Rumpfschale. Alle ABS-Platten wurden vor dem Ausschneiden der Teile – was sich auf das Durchtrennen der sehr gut positionierten Haltestege beschränkt – mit 180er-Schleifstein übergeschliffen. Dadurch

wurde der ganz leicht überquellende Rand, welcher beim Laserschneiden entsteht, entfernt.

Wie in der Bauanleitung beschrieben, sollte man nun den Motor probeweise einbauen, um die Schiffswelle entlang des ebenfalls probeweise fixierten Kiels einzupassen. Erst jetzt kann alles mit Stabil Express dauerhaft verklebt werden. Mit dem Einbau des Ruders und dem Anbringen des Propellers ist der Grundaufbau des Rumpfs praktisch schon abgeschlossen.

Deutlicher Deckssprung

Es folgt das Deck. Auffallend beim Naval Rescue Boat ist der deutliche Deckssprung. Das bedeutet, dass das Deck im vorderen Bereich des Schiffs höher ist als im hinteren Bereich. Da das Deck aus 1,5-mm-ABS besteht, ist dieses biegsam. An den Innenseiten

TECHNISCHE DATEN

Naval Rescue Boat

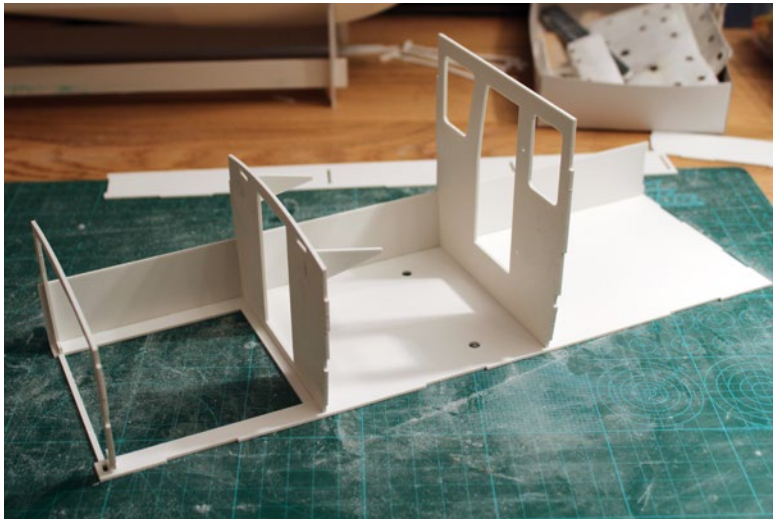
Maßstab:	1:20 mm
Länge:	540 mm
Breite:	175 mm
Höhe:	340 mm
Preis:	129,- Euro
Internet:	www.aero-naut.de



Vor dem Heraustrennen der Bauteile werden die Platten beidseitig übergeschliffen



Beim Einsetzen des Innenrahmens in den Rumpf ist kaum Nacharbeit erforderlich



Für den Aufbau werden zuerst die Innenwände aufgeklebt

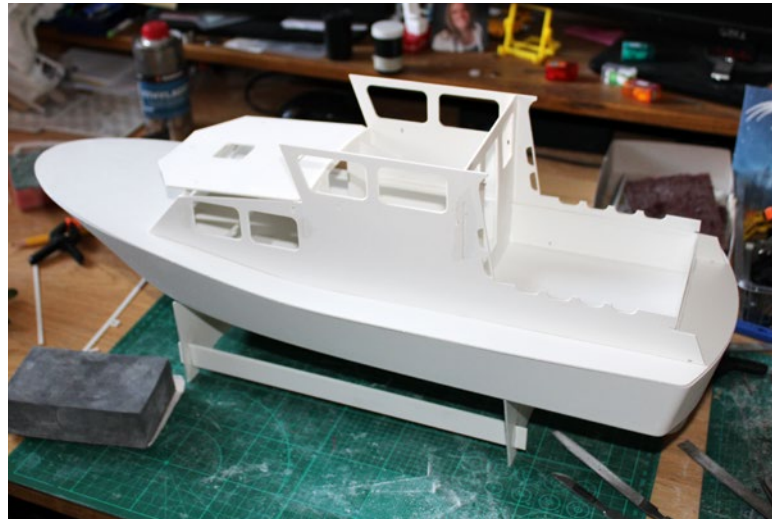
des Deckschnitts sind bereits Verzahnungen vorhanden, in die der Süllrand geklebt wird. Damit entsteht der genannte Deckssprung. Bei meinem Modell aus der sogenannten Nullserie endeten die Seitenteile des Süllrads direkt an der Wand des hinteren Süllrandteils. Damit war das Deck praktisch auf dem Rumpf verschiebbar und es bestand die Möglichkeit, dass beim Aufkleben des Decks zu weit hinten ein Spalt zum Rumpf entsteht. Das hatte man jedoch bei aero-naut schon bemerkt und unverzüglich geändert.

Nun verläuft der seitliche Süllrand unter Deck weiter bis zur Innenkante des Hecks, womit das Deck jetzt punktgenau an der richtigen Stelle sitzt und es keine Überraschungen geben kann. Ich finde gut, dass der Hersteller reagiert und das Produkt dahingehend anpasst oder ändert. Als Kunde bekommt man

dann ein Modell oder Baukasten an die Hand, das zweifelsfrei funktioniert und sich problemlos zusammenbauen lässt.

Bau der Kajüte

Weiter geht es mit dem Aufbau der Kajüte. Hier ist ein ebenes Baubrett von Vorteil, denn das Deckshaus wird vom Boden her aufgebaut. Auf die Bodenplatte kommen zuerst senkrecht alle Querwände, welche im Anschluss mit den inneren Seitenteilen fixiert werden. Anschließend wird das Ganze mit den Außenwänden verkleidet. Interessant dabei ist auch die Kabinentür, denn diese ist beweglich ausgeführt und kann in Eigenregie mit einem Schließmechanismus versehen werden. Ob man hier Magneten oder einen Riegel benutzt, bleibt jedem selbst überlassen. Gegebenenfalls kann man die Tür auch fest einkleben. Die Scharniere sind gelaserte Teile und ermöglichen beide Varianten.



Zwischendurch erfolgt eine erste Stellprobe des Aufbaus auf dem Rumpf

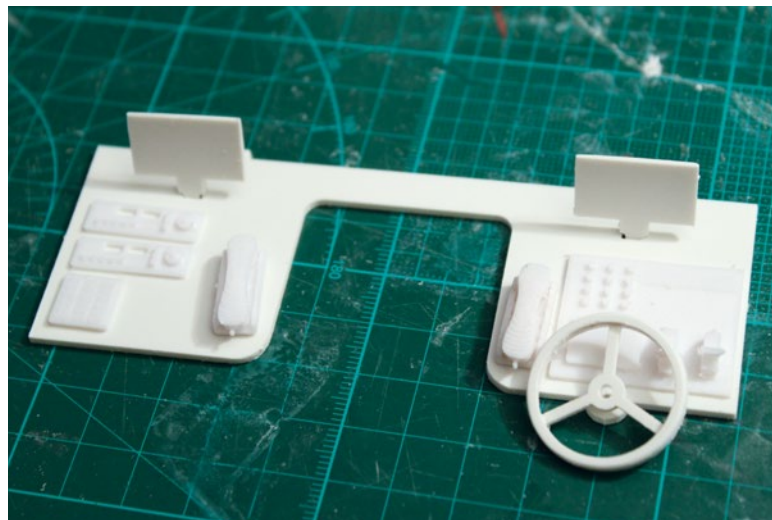
Die weiteren Abschnitte beim Bau der Kajüte sind mit wenigen Worten und guten Zeichnungen eindeutig beschrieben. Lediglich die vorderen Fenster sollten mit dem Laser nur angeritzt sein, sodass man sie hätte biegen können. Diese waren leider auch komplett durchgeschnitten, sodass jeweils alle drei Teile einzeln eingeklebt werden mussten. Aber da die entsprechenden Anschläge durch die Dächer und das Deck gegeben waren, stellte dies kein Problem dar. Sicherheitshalber hatte ich beim mittleren Fenster begonnen und vorher dessen Mitte sowohl auf dem Bauteil als auch auf dem Deck und dem Dach angezeichnet.

Steuerstand, Mast und Beleuchtung

Etwas knifflig wurde es noch einmal beim Verkleiden des hinteren Auftriebskörpers, da das Bauteil (45) ziemlich unter Spannung stand. Doch schrittweise verklebt und mit Klebeband gesichert



Der Motor, das Stevenrohr und der Ruderkoer werden ausgerichtet und eingeharzt



Der Steuerstand wurde mit selbstgedrucktem Zubehör aufgewertet

funktioniert das. Das Dach ist so gestaltet, dass man es später auch wieder abnehmen kann. Hilfreich ist dies bei eventuellen Problemen der Beleuchtung am Mast. Der ist innen hohl ausgeführt und ermöglicht so eine komplett verdeckte Kabelführung. Damit die Kabel im Steuerstand nicht einfach vom Dach fallen,

habe ich hier ein Stück Kunststoffrohr angeklebt, welches zu einem weiteren Kabelrohr an der Innenseite der hinteren Aufbauwand zwischen der Scharnierseite der Tür und dem Fenster führt. Dieses zweite Rohr führt unten aus dem Aufbau heraus, womit die Kabelführung innen im Steuerstand nicht mehr zu sehen ist.

eine umfangreiche Bildersammlung auf dem PC gespeichert. Schön wäre es vielleicht, wenn man die Bauanleitung eben um die zwei Monitorbilder oder auch um ein paar aufzuklebende Armaturen zum Ausschneiden ergänzen würde. Beim Schlepper SÜDERSAND (siehe **SchiffsModell** 05/2024) klappte das mit der Beschriftung für den Maschinentelegraphen wunderbar. Die Stühle im Steuerstand erhielten Armlehnen aus einem Stück ABS-Winkelprofil und Sitzauflagen. Die Sitzauflagen entstanden aus den Ausschnitten der Fenster im Dach, ohne dass es einer größeren Nacharbeit bedarf.

Weiter oben habe ich von der Beleuchtung des Modells gesprochen. Sehr lobenswert ist neben der Ausführung des Masts auch die Beschreibung der einzelnen Lampen in der Bauanleitung mit den jeweiligen Abstrahlwinkeln gemäß den

INFO

Antriebsset Bestell-Nr. 7126/10, bestehend aus Motor, Regler, Propeller, Wellenkupplung, Servo

Das Set enthält folgende Komponenten:

- Motor: actro-n 28-4-880 Best.-Nr. 7003/04
- Regler: actro-marine 30 Best.-Nr. 7003/42
- Wellenkupplung: 4/4 mm Best.-Nr. 7034/22
- Servo: AN-12-MGBBA Best.-Nr. 7003/74
- Propeller: 30 mm



Die Verzahnungen mit den Innenwänden werden später verspachtelt



Ein Lineal hilft dabei, die Fensterrahmen passend aufzukleben



Aus Restabschnitten entstanden verschiedene Klappen am Steuerstand



Die nautische Beleuchtung und die Arbeitsscheinwerfer werden auf das Dach montiert

Kollisionsverhütungsvorschriften. Für das blaue Funkellicht liegt dem Bausatz bereits eine blaue Blink-LED bei. Schade dagegen, dass das Hecklicht komplett fehlt. Hier half der Griff in die Restekiste, in der sich auch der Suchscheinwerfer und die Arbeitsscheinwerfer, welche das Arbeitsdeck ausleuchten, fanden.

Freie Farbwahl

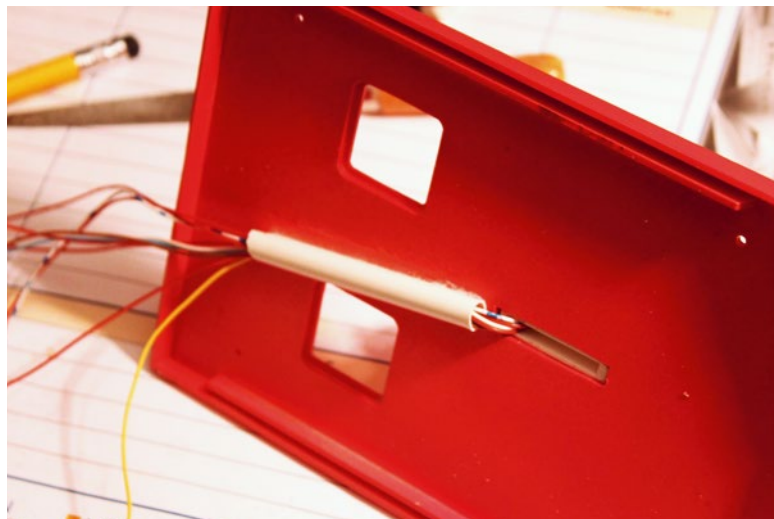
Für den Antrieb des Boots stand das Antriebsset (Best.-Nr.: 7126/10) zur Verfügung. Dieses enthält neben dem Brushlessmotor und einem entsprechenden Regler die Wellenkuppelung und auch den Schiffspropeller. Der Einbau funktioniert recht einfach. In dem inneren Rahmen sind an den Auflageflächen bereits Haken eingearbeitet, sodass hier Gummibänder zur Akkubefestigung eingehängt werden können. Ob das Modell mit einem 2s- oder 3s-Akku betrieben wird, ist eine

eigene Entscheidung. Da man jedoch weiß, dass die Motorrettungsboote der verschiedenen Regionen recht zügig unterwegs sein können, ist ein 3s-Akku eher zu empfehlen.

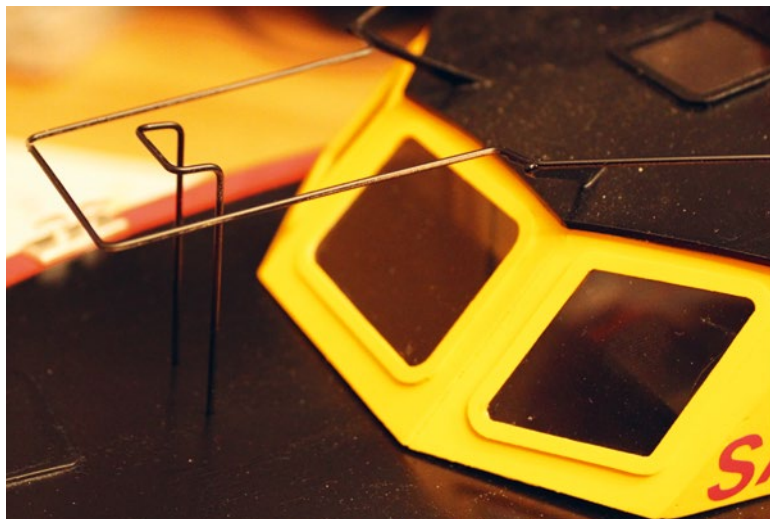
Da das Naval Rescue Boat keinem direkten Vorbild entspricht, ist man auch bei der Wahl der Farbgebung recht frei. Dabei kann das Modell auch gern als Polizeiboot durchgehen. Ich entschied mich farblich für ein Boot der schwedischen VICTORIA-Klasse. Der leuchtend gelbe Aufbau mit dem schwarzen Fensterband und dem roten Dach steht dabei über dem weißen Rumpf bei einem schwarzen Deck. Das leuchtrote Band ist im Original ein umlaufendes Fendersystem, bei meinem Modell ist es nur lackiert. Der Schiffsname ERIK ANDERSSON ist frei erfunden, könnte aber durchaus ein alter und verdienter Seenotretter Schwedens sein.

Auch für Einsteiger

Mit dem Naval Rescue Boat ist aero-naut ein wunderbares Modell eines kleinen Rettungsboots gelungen. Der Bausatz ist eigentlich eher für den fortgeschrittenen Modellbauer bestimmt. Doch mit der Passgenauigkeit und der Logik des Aufbaus ist es durchaus auch von einem Einsteiger baubar. Notwendige zusätzliche Ausstattung – wie das Antriebs- oder das Lichtset – ist bequem als Set erhältlich. Der Hersteller hat ganz bewusst kein vorbildgetreues Modell auf den Markt gebracht. So kann sich jeder Modellbauer austoben und das Modell nach seinen Wünschen und Vorstellungen selbst gestalten. Als modernes Halbgleiterboot sind die verschiedensten Ausstattungen möglich. Das Fahrverhalten ist gutmütig, wobei die Welle am Vorschiff doch recht hoch über das Deck kommt. Vielleicht bietet sich hier noch eine weitere Leiste an, um das Wasser etwas nach unten zu drücken. ■



Mit einem Rohr werden die Kabel unsichtbar aus dem Aufbau geführt



Die durchtrennte vordere Fensterfront ließ sich trotzdem gut einbauen



Das fertige Dach mit der passenden Beflaggung



Die schwedische Lackierung steht dem Boot sehr gut

Saisonauftritt in Schleswig-Holstein

Von Greifen und Tigern

Text: Jürgen Voss
Fotos: Dr. Jörg M. Harms,
Jürgen Voss

Es war wieder so weit. Die Modellshippers Neumünster hatten am 27. und 28. April zur Eröffnung der Fahrsaison in die Roland Oase in Bad Bramstedt eingeladen. Obwohl das Fahrwasser diesmal begrenzt war, hat es trotzdem Spaß gemacht.

Das große Nichtschwimmerbecken war noch nicht in Betrieb. Es war kein Wasser drin, und dadurch konnten natürlich keine Hafenanlagen und Stege aufgebaut werden und auch der traditionelle Leuchtturm Roter Sand fehlte. Das war etwas schade, denn diese Wasserfläche ist fast doppelt so groß wie die beiden anderen Becken und war sonst die Hauptattraktion. Das war nun nicht zu ändern, hat der Stimmung aber keinen Abbruch getan.

Schwimmkran GREIF

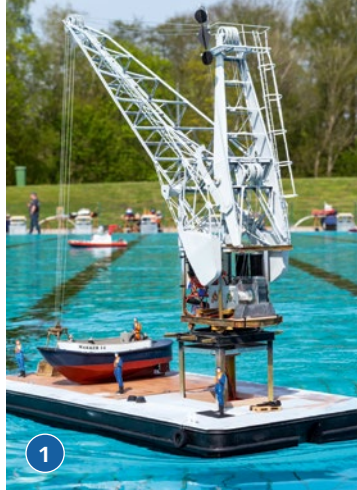
Ich hatte wie jedes Jahr wieder mit der Anfahrt zu kämpfen. Sie dauerte eine Stunde länger und so habe ich knapp Ralph Willamowski und seinen Schwimmkran GREIF verpasst. Er hat sich eine schöne Flotte zusammengestellt. Der Kampnagel-Kran ist wie der Schlepper SÜDEROOG, die Schute und das

Arbeitsboot im Maßstab 1:20 und steht mittlerweile auf einem passenden Ponton. Obwohl er die ganze Mechanik des Krans aus Messing fachkundig zusammengelötet hat und der hohe Aufbau dadurch nicht sehr leicht ist, liegt der Ponton sehr stabil im Wasser, fährt wendig umher und ist ein wunderbarer Anblick, wie mir berichtet wurde.

Schwimmnudelboot

Das Nudelboot von Jörg Harms hatte ich schon auf der Intermodellbau gesehen. Ich finde das Konzept als Kinderboot nach wie vor genial. Diesmal durfte ich auch das Innenleben fotografieren. Und wenn ich mal vorgreifen darf: Ende Mai war ich auf dem User-Treffen von SchiffsModell.net, und es hatte sich noch mehr getan. Da hatte das Boot schon einen Härtetest mit vielen kleinen Kindern auf dem Museumstag im Feuerwehr-





1



2



3

1) Der Schwimmkran GREIF von Ralph Willamowski hat inzwischen einen eigenen Ponton. 2) Ein Blick ins Innere des Nudelboots HUAKIWI von Jörg Harms. 3) Der Kran des Tonnenlegers funktioniert und kann später Bojen aussetzen

museum Norderstedt gut überstanden. Eine Kamerahalterung war montiert, und für das Forumstreffen hat Jörg eine wirklich helle Arbeitsbeleuchtung installiert.

Tonnenleger

Den Museumsschlepper TIGER von Martin Schulze habe ich Ihnen schon im letzten Heft vorgestellt. Sein Freund und Modellbaukollege Wolfgang Meyer hatte das Modell eines amerikanischen Tonnenlegers dabei. Das war ursprünglich als Boot für seinen Enkel gedacht, das dann sein Schwiegersohn übernommen hat. Und es kam, wie es kommen musste: Wolfgang wollte ein eigenes, größeres Modell haben und hat sich von Martin einen Spantensatz in 1:15 skalieren lassen. Dafür, dass er erst im Januar angefangen hat, war der Bau schon weit fortgeschritten. Mit dem Bordkran, der schon fertig ist, hat er

Übung. Die kleinere Version des Vorgängermodells hat er als modellbauerische Hilfeleistung auch schon gelötet.

Binnenschiffe

Detlef Burmeister vom SMC Gudow hatte sein Binnenschiff PAULA dabei. Das Modell, das er vor 35 Jahren gebaut hat, sieht mit den geöffneten Ladeluken, der arbeitenden Besatzung und der trocknenden Wäsche nach wie vor sehr schön aus. Ebenso gemächlich glitt der andere Frachtkahn LORELEY durch das Wasser. Es war insgesamt wieder ein entspannter und gleichzeitig spannender Tag. Aber ich habe auch etwas gelernt. Nächstes Mal werde ich einen Tag vorher anreisen, in Bad Bramstedt übernachten und dann ausgeruht um 11 Uhr in der Roland Oase vor Ort sein. Und dann werde ich auch den fertigen GREIF sehen können. ■



Das Binnenschiff PAULA von Detlef Burmeister ist stimmig ausgeschmückt



Einer von drei Stan Tug 1606, jeder mit einem eigenen Hundemotiv



Das Modell des französischen Lastkahn LORELEY



Zwischendurch gab es ordentlich Schleppbetrieb im Maßstab 1:50



Die WILMA SIKORSKI durfte zeigen, was sie kann



Die perfekte Wasserlinie

Gut getrimmt

Text und Fotos:
Hinrik Schulte

Bei einem rechteckigen Ponton ist die Wasserlinie schnell angezeichnet. Schon schwieriger wird es bei einem Schiffsrumpf mit seinen mehr oder weniger ausgeprägten Rundungen. In unserem Grundlagenkurs erklärt **SchiffsModell**-Autor Hinrik Schulte, welche Gedanken man sich vorher über die Wasserlinie machen sollte und wie sie dann mit einem kleinen Hilfsmittel korrekt auf den Rumpf übertragen wird.

Jeder Schiffsmodellbauer kennt natürlich den Begriff „Wasserlinie“ und weiß auch so ungefähr die Bedeutung. Aber was bei einem Schiffsmodell alles damit zusammenhängt, das macht man sich eher selten bewusst. Gehen wir einmal ganz profan an die Sache heran. Die Wasserlinie bezeichnet die Marke, bis zu der ein Schiff im Ruhezustand ins Wasser eintaucht. Wenn es auf dieser Linie schwimmt, verdrängt ein Schiff also so viel Wasser, wie es wiegt. Damit ist schon einmal klar, dass die Wasserlinie beziehungsweise ihre Position etwas mit dem Gewicht des Modells zu tun hat. Je weiter das Modell ins Wasser eintaucht, desto schwerer darf oder muss es also sein.

Die Trimmung

Aber sie hat natürlich auch mit der Trimmung des Schiffs in der Ruhelage zu tun. Einerseits sollte wohl jedes Schiff um die Längsachse ausgewogen sein, sprich ohne Fahrt auch keine Schlagseite haben. Spannender wird es um die Querachse. Da sollten natürlich die Decks der Aufbauten waagerecht sein.

Beim Hauptdeck des Rumpfs kann es aber sinnvoll sein, wenn es etwas ansteigt oder abfällt. Das ist bei vielen Originalen eher der Regelfall als die Ausnahme.

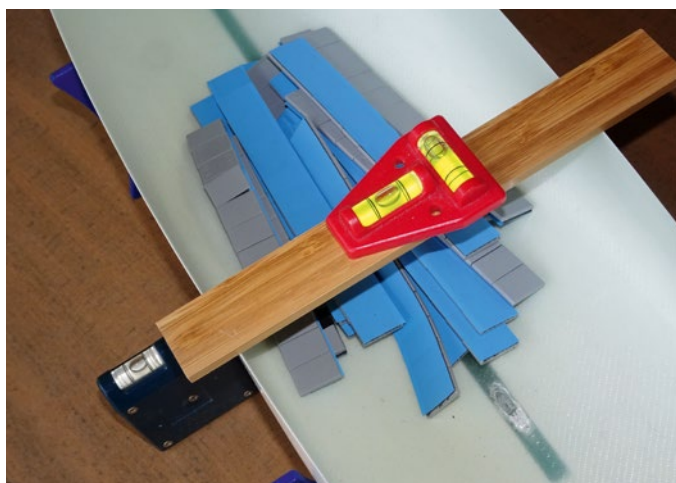
Kauft man ein Bausatzmodell, ist die Lage der Wasserlinie vom Bausatz vorgegeben. Wenn man ein Modell nach einem genauen Vorbild baut, soll das natürlich auch so tief wie das Original im Wasser liegen. Will man sich allerdings nur grob an einem Schiffstyp orientieren, ist das schon eine Überlegung wert. Mein Projekt hat mit einem GFK-Rumpf begonnen, den ich bei Ebay erstanden habe. Dieser Rumpf gehört zu einer 8,2 m langen Motorbarkasse im Maßstab 1:15. Für diesen Rundspanter haben wir ja schon in **SchiffsModell** 06/24 einen Ständer gebaut. Ursprünglich sollte auch wirklich eine offene Barkasse in diesem Maßstab daraus entstehen. Da das Bauvorhaben aber schon seit einigen Monaten läuft, hat sich gezeigt, dass sich der Rumpf auch für einen kleinen Flussschlepper im Maßstab 1:20 bis 1:24 eignen würde.



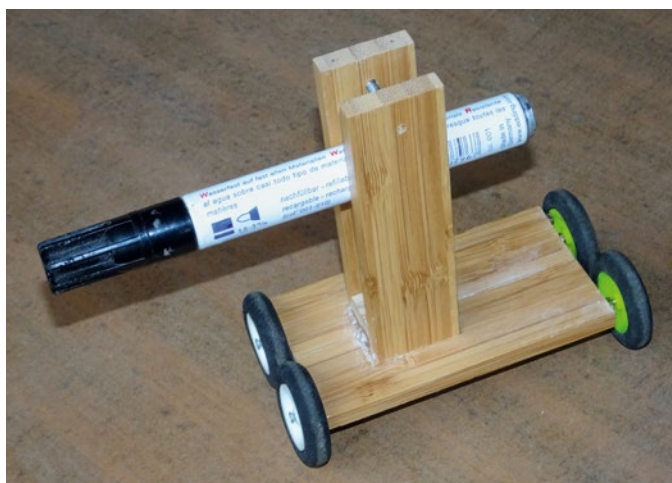
Für das Anzeichnen der Wasserlinie muss das Modell sicher stehen. Man sollte sich noch einmal genau ansehen, ob es in Längsrichtung passend auf dem Ständer steht



Um später Schlagseite auszuschließen, muss das Modell quer zur Fahrtrichtung natürlich genau waagrecht auf dem Ständer stehen. Eine kleine Wasserwaagenlibelle leistet da gute Dienste



Um den Rumpf noch fester stehen zu lassen, habe ich ihn mit Gewichten stabilisiert. Auswuchtgewichte aus der Autowerkstatt sind da eine gute Option



Dieser kleine Wagen fixiert den Filzstift so, dass er immer auf der gleichen Höhe bleibt, wenn man am Rumpf entlangfährt

Welches Vorbild?

Bei der offenen Barkasse wären der Bug und der Heckspiegel ungefähr auf gleicher Höhe. Für den Schlepper könnte der Heckspiegel durchaus etwas tiefer als der Steven liegen, was dem Modell einen bulligen Look verleihen würde. Damit stand eine durchaus schwierige Entscheidung an, für die ich mir auch einige Tage, eigentlich sogar Wochen Zeit gelassen habe. In der Zeit war quasi Baustopp, denn auch der Bootsständer sollte ja passen, damit das zukünftige Modell später mit waagerechter Wasserlinie im Regal steht. Außerdem ist der Bootsständer die Grundlage für das nun folgende Anzeichnen der Wasserlinie, denn beim Anzeichnen muss das Modell natürlich gerade und fest stehen.

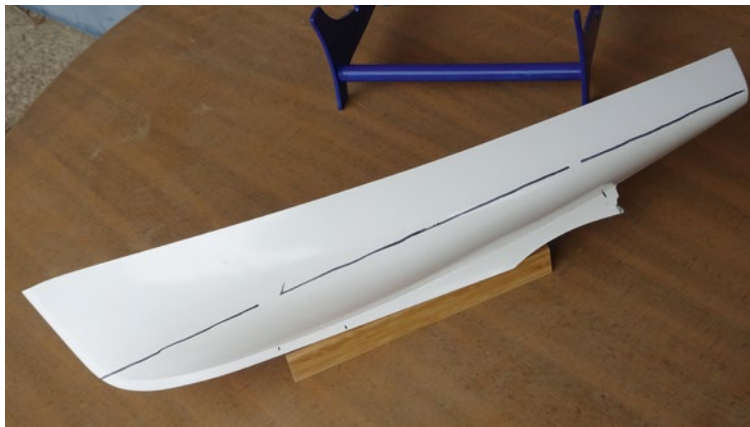
Welche Höhe der Wasserlinie wir nun festlegen, hängt auch damit zusammen, wie schwer das Modell wird beziehungsweise wie schwer die vorgesehenen Einbauten sind, denn die muss der Rumpf ja tragen. Da kann ein Badewannentest, bei dem man die RC-Einbauteile, also Akku, Lenkservo, Empfänger, Motor und Fahrtregler, ungefähr so platziert, wie man sie gern einbauen möchte. Möglicherweise kann das problematisch werden. Meine Erfahrung der letzten Jahre hat aber gezeigt, dass im Zeitalter von preiswerten LiPo-Akkus deren Gewicht weniger kritisch geworden ist, denn die Akkus sind ja doch recht leicht. Da muss man später eventuell mit Trimmgewichten noch ein bisschen jonglieren. Aber das finde ich gut, denn dieses Gewicht kann man sehr gut weit unten im Rumpf unterbringen, was der Fahrstabilität des Modells sehr dienlich ist.



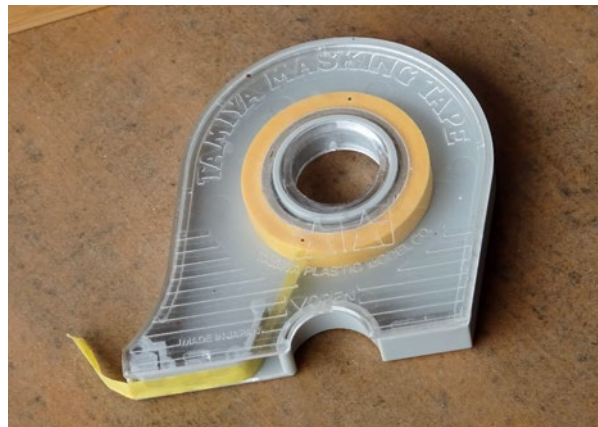
Mit dem Anzeichnen der Wasserlinie beginne ich immer am Heckspiegel, denn dessen Unterkante sollte bei den meisten Schiffstypen immer im Wasser liegen



Danach einfach mit dem am Wagen befestigten Filzstift die Wasserlinie rund um den Rumpf anzeichnen



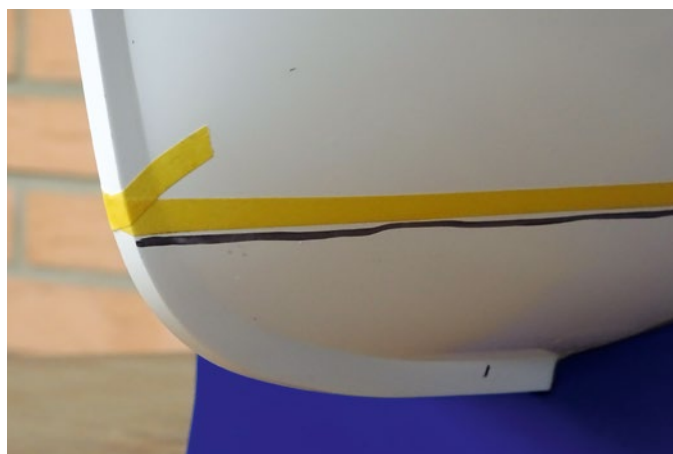
Zum Bug hin zieht sich die Wasserlinie unerwartet weit nach unten. Deswegen darf man bei diesen Job nicht dem Augenmaß trauen



Das 5 mm breite Masking Tape von Tamiya hat sich zum Abkleben von Linien bei mir bewährt



Das Maskierband vom Heckspiegel ziehe ich nach oben, um sicherzustellen, dass es an der Ecke garantiert stramm sitzt. Genauso wird das Band für die Rumpfseite nach oben gezogen



Wenn sich die Maskierbänder der beiden Rumpfseiten mittig auf dem Steven treffen, hat man alles richtig gemacht

Für das Anzeichnen der Wasserlinie ist ein korrekter und fester Stand des Modells die Grundvoraussetzung. Dazu beschwere ich das Modell auf dem Ständer mit allem, was schwer ist, denn so bewegt sich das Modell dann im Ständer auch nicht mehr, wenn man einmal an den waagrecht ausgerichteten Tisch stößt. Um die Wasserlinie auf beiden Schiffsseiten auf der gleichen Höhe zu haben und damit das Modell keine Schlagseite hat, lege ich ein Brettchen mit einer Wasserwaagenlibelle quer über den Rumpf und richte Modell und Ständer so aus, dass die beiden oberen Rumpfkanten wirklich absolut in der Waage sind. Genauso wichtig ist es natürlich, auch darauf zu achten, dass der Rumpf in Längsrichtung genau die Ausrichtung hat, die das Modell später im Ruhezustand im Wasser haben soll.

Das Anzeichnen

Die beste Methode, eine gerade Wasserlinie an einem gewölbten Rumpf anzuzeichnen, ist die, dass man den richtigen Abstand der Wasserlinie zu der Standfläche des Ständers bestimmt.

Dazu habe ich mir eine Hilfskonstruktion gebaut, in der ein wasserfester Filzstift waagrecht eingespannt wird, dessen Spitze die festgelegte Höhe hat. Diese Hilfskonstruktion rolle ich dann über den Tisch am Rumpf entlang, damit der Stift eine Linie in der gewünschten Höhe anzeichnet. Diese Höhe habe ich am Heckspiegel festgelegt. Die Wasserlinie sollte dem Ursprungsgedanken des Modells folgend 8 bis 10 mm oberhalb der Unterkante des Heckspiegels verlaufen. Im gegebenen Fall ergaben sich daraus 80 mm oberhalb der Tischplatte, wobei dieses Maß natürlich von der Höhe des Ständers bestimmt wird.

Als Stift benutze ich zum Anzeichnen immer einen wasserfesten Filzschreiber, landläufig auch Edding genannt. Der übersteht den anschließenden Badewannentest und eventuelle Werftprobefahrten, bevor der Rumpf zum Bauende hin dann endgültig lackiert wird. Außerdem lässt er sich, wenn doch noch Korrekturen notwendig werden, einfach mit Spiritus entfernen. Das sollte man nach dem Abkleben unbedingt tun, denn sonst

läuft man Gefahr, dass die Filzstiftlinie nachher durch den Lack zu sehen ist.

Abkleben

Zum Abkleben selber benutze ich sehr gern das 5 mm breite Abklebeband von Tamiya, das sich nach meiner Erfahrung am besten um die runden Formen eines Schiffsrumpfs ziehen lässt. Soll das Unterwasserschiff mit dem Pinsel lackiert werden, reichen die 5 mm Breite absolut aus. Ist eine Sprühlackierung geplant, muss natürlich der komplette Rumpf abgeklebt werden. Da wir aber schon eine scharfe Kante durch das schmale Klebeband haben, reicht für die Fläche einfaches und billiges Kreppband aus. Aber das gehört eigentlich schon nicht mehr zu dem Thema Wasserlinie und deshalb möchte ich darauf erst später genauer eingehen.

Der nächste Schritt ist der Einbau von Motor, Welle und Stevenrohr, deren Position nicht variabel ist. Damit bestimmen diese Teile die spätere Platzierung der anderen Komponenten. Mehr dazu lesen Sie im nächsten Heft. ■

Das Schnupper-Abo

3 FÜR 1

Drei Hefte zum
Preis von einem



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



Zwei neue Rennboote von D-Power

So gleich und doch so unterschiedlich

Seit einiger Zeit hat die Firma D-Power unter anderem zwei RTR-Rennboote im Angebot, die MAVERICK und die MAVERICK PRO mit Brushless-Antrieb. Klein, günstig und schon fertig, das hört sich ideal für Anfänger im Modellsport an. Aber auch für Fortgeschrittene ist etwas dabei, wie **SchiffsModell**-Autor Hinrik Schulte beim Testen der Boote herausgefunden hat.

Ein kleines Rennboot mit Elektroantrieb und einer handlichen Länge von 420 mm, das klingt doch nach einem „Immer-dabei-Modell“, mit dem man eben einmal zum Teich fahren kann und viel Spaß hat. Die MAVERICK von D-Power ist so ein Rennboot und spricht eigentlich Einsteiger an. Besonders die Version ohne Pro geht genau in diese Richtung und man bekommt ein komplettes Rundum-Sorglos-Paket, denn in dem handlichen Karton, der sich zur Not auch auf dem Fahrrad transportieren ließe, ist wirklich alles drin, was man zum Betrieb des Modells benötigt.

Alles dabei

Was bedeutet „alles“? Natürlich zuerst das fertig aufgebaute Modell, mit eingebautem Bürstenmotor, fertiger Wellen- und Ruderanlage und komplett verdrahteter Empfänger-Regler-Elektronikeinheit, die auch noch wasserdicht zu sein scheint. Dazu gibt es auch noch einen 2,4-GHz-Pistolensender sowie Batterien, die für den Betrieb des Senders notwendig sind und einen 2s-LiIon-Akku mit 900 mAh Kapazität. Zusätzlich noch ein passendes USB-Ladegerät sowie zwei Inbusschlüssel, einen Ersatzpropeller und einen anschraubbaren Aufhänger für den Sender. In der Anleitung, die

sehr übersichtlich in ausschließlich deutscher Sprache auf wirklich alles eingeht, heißt es dann sehr schön in dem Abschnitt „Wird benötigt“: Wellenfett. Das ist alles. Gut so!

Die Pro-Variante des MAVERICK bietet für rund 40,- Euro mehr eigentlich eher weniger. Einen Akku und ein Ladegerät sucht man vergebens und auch die Batterien für den Sender sind nicht im Lieferumfang enthalten. Hier geht D-Power davon aus, dass das Modell doch eher für fortgeschrittene Modellbauer gedacht ist, die schon einen Lader besitzen und eventuell auch schon einen



Die MAVERICK in blau und die rote MAVERICK PRO jeweils vor ihren Versandkartons



Beide Modelle werden gut geschützt in einem Styropor-Inlay geliefert. So kann man sie auch zum Gewässer transportieren



Links die Akkus für die MAVERICK mit Bürstenmotor, rechts die Akkus für die MAVERICK PRO

oder mehrere 3S-LiPos mit einer Kapazität von 1.300 bis 2.200 mAh ihr Eigen nennen. Mit dem Brushless-Antrieb und drei LiPos soll die Pro-Version stolze 45 km/h auf dem Wasser erreichen. Das will geprüft werden.

Auch hier finden wir den gleichen Sender, der für diese Preisklasse einen wirklich wertigen Eindruck macht. Es gibt ein sehr griffiges, mit Moosgummi umzogenes Lenkrad und einige Einstellmöglichkeiten wie das separate Justieren der maximalen Lenkausschläge nach rechts und links sowie eine Trimmung für die Lenkung und die Mittelstellung des Abzugs für den Motor. Das Modell selbst ist genauso komplett vorgefertigt wie das Modell mit Büstenmotor, allerdings sind hier Regler und Empfänger zwei separate Teile, die aber auch schon miteinander verkabelt sind.

Auf der Backbordseite des Modells gibt es hier eine Auflageplatte für den Akku mit einer Klettbandlasche, damit der nicht verrutscht.

Sehr gut gelöst ist übrigens bei beiden Modellen die Wasserkühlung, die sowohl den Motor als auch den Regler kühlt. Das ist in dieser Preisklasse absolut kein Standard. Die Ruderanlenkung ist außen am Gestängeanschluss einstellbar und auch die Turnfins aus dünnem Edelstahl lassen sich in ihrer Neigung verstellen. Wenn nötig, kann man auch noch die beiden Trimmklappen mit sanfter Gewalt verbiegen, aber das sollte man erst nach einigen Fahrten ins Auge fassen, wenn das Modell mit anderen Maßnahmen nicht in den Griff zu bekommen ist. Erst einmal gehe ich davon aus, dass ich die Trimmklappen in der Werkseinstellung belassen kann.

Schnell einsatzbereit

Wenn beide Bauanleitungen schon auf das Fetten der Welle hinweisen, sollte man das auch auf keinen Fall unterlassen. Wobei ich aber gestehen muss, dass ich nicht sagen kann, was passiert, wenn man die Welle nicht fettet. Diese Wissenslücke habe ich gern in Kauf genommen. Der nächste Schritt ist der Trockentest. Die Sender sind jedenfalls schon mal an die Empfänger gebunden. Also einfach nur vier AA-Batterien in die Sender einlegen und einschalten. Dann die Akkus im Boot anstecken und los geht's. Die Lenkungen funktionieren und die Motoren nehmen auch gut Gas an. Rennboot-typisch gibt es keinen Rückwärtsgang. Das ergibt einerseits Sinn, macht es aber für Einsteiger etwas schwierig. Man darf sich nicht in eine Position bringen, aus der man sich vorwärts nicht retten kann.



Der einfache Ständer erleichtert den Betrieb des Modells ungemein



Das Bedienfeld des Senders ist aufgeräumt und übersichtlich



Der Sender ist wirklich hochwertig und könnte auch zu einem weitaus höherpreisigen Modell gehören



In der gut gemachten Bedienungsanleitung wird auf das Wellenfett hingewiesen



Die ausgebaute Flexwelle habe ich mit reichlich Fett gegen Korrosion und Wassereintrich geschützt



Viel Platz ist in der MAVERICK PRO nicht, aber es reicht, um den Motorhalter und den Regler zu kühlen

Mit voll geladenen Akkus ging es nun zu zweit an den Teich. Als Erstes war die Pro-Version startbereit und wurde mit einem sanften Wurf über die Mauer ins Wasser befördert. Mit dem 3S-1.300-mAh-Akku hat die MAVERICK PRO leichte Schlagseite nach Backbord, also zur Akkuseite, aber das wird das Motordrehmoment schon richten. Beim sehr sanften Gas geben kommt das Modell sehr tief liegend in Verdrängerfahrt und man merkt schnell: So soll das nicht sein! Daher etwas mehr am Gashebel gezogen und schon kommt das Boot ins Gleiten und wird richtig schnell. Bei Vollgas so schnell, dass man das Gefühl hat, kaum noch Kontrolle zu haben. Außerdem muss der Geradeauslauf noch getrimmt werden. Kaum ist das erledigt, geht in einer Passage mit Dreiviertel-Gas ein leichter Schlag durch das Modell und das sehr tief gehende Ruder ist mit seiner Halterung abgerissen. Offensichtlich haben wir da ein kleines Hindernis knapp unter der Wasseroberfläche getroffen. Schade, aber das war's für heute für die Pro-Variante, denn eine Reparatur am Teich ist ausgeschlossen.

Wir haben ja noch die Normal-MAVERICK mit dem Bürstenmotor, aber ob das Spaß macht? Ich kenne nur eine Methode, das herauszufinden. Ab ins Wasser mit dem Modell. Bei nahezu gleichem Gewicht liegt das Modell genauso tief im Wasser und hat im Ruhezustand auch die gleiche leichte Schlagseite nach Backbord. Fast sofort wird klar, dass man sich hier mit dem Gashebel nicht so sehr in Acht nehmen muss. Im Gegenteil, selbst beim flotten Beschleunigen braucht die MAVERICK ohne Pro einige Meter, um so schnell zu werden, dass sie in Gleitfahrt kommt. Aber einmal im Gleiten ist das Modell gar nicht mal so langsam und einen spektakulären Roostertail, also eine Gischtfontäne, produziert er auch. Ehrlich gesagt, zum schnellen Cruisen reicht das mehr als aus. Je nachdem, wie stark man den Lenkeinschlag am Sender einstellt, werden die Kurven doch recht eng und das Modell neigt sich dramatisch zur Seite. Aber keine Sorge, das verträgt das Boot sehr gut. Sicherlich ist das Fahren mit dem Bürstenmotor und dem 2S-LiIon-Akku so viel entspannter als in der heißen Variante. Und Spaß macht auch das einfache Exemplar schon.

Reparatur und zweiter Versuch

Wieder zuhause wird der Schaden am Ruder der MAVERICK PRO noch einmal analysiert. Eine Halteschraube für die Rudereinheit sitzt noch im Rumpf, also

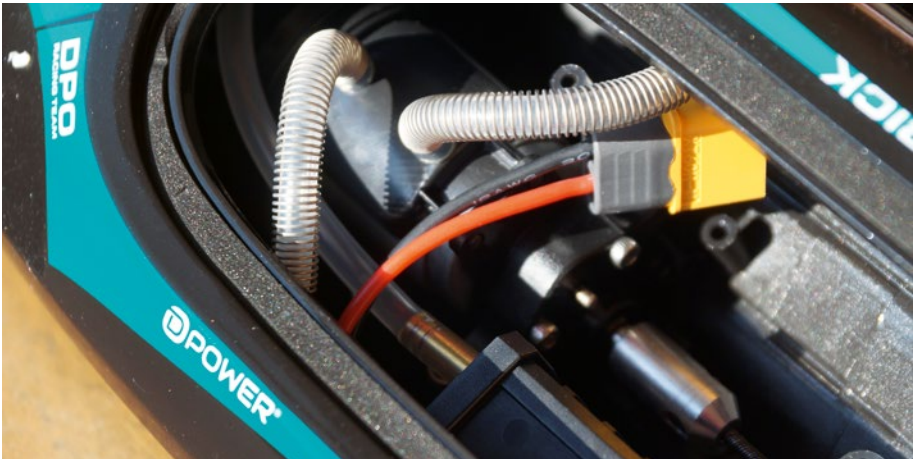
wurde der Schraubenkopf durch den Schlag unter Wasser durch die Platte der Halterung gezogen. Die andere Schraube dagegen ist komplett aus dem Rumpf gerissen. Da waren rohe Kräfte am Werk, das ist sicher. Aber wenn das Modell 45 km/h laufen soll, was der Hersteller ja verspricht, dann kann das passieren. Neue, längere Schrauben und Unterlegscheiben sollen nun zusätzlich zur Verklebung der Ruderhalterung dafür sorgen, dass das nicht wieder vorkommt.

Der nächste Einsatz findet am Mittel-landkanal statt. Da hat man einfach mehr Platz als auf dem doch begrenzten Teich des Stadtparks. Zuerst wieder mit dem Bürstenmotor und es bestätigt sich sofort der erste Eindruck. Nach etwas Anlauf kommt die MAVERICK gut in die Gleitfahrt und ist dann auch so schnell, dass es durchaus Spaß macht, seine Runden zu drehen. Ein Arbeitskollege, der noch nie vorher ein Rennboot gesteuert hat, findet sich mit der MAVERICK, nachdem die Lenkausschläge am Sender auf zirka 70 % reduziert sind, bestens zurecht. 8 bis 10 Minuten Fahrzeit sind mit dem 2s-900-mAh-LiIon-Akku drin. Der nächste Akku ist dann ein 2s-LiPo mit 1.250 mAh, der das gleiche Gewicht hat. Das bedeutet dann noch 2 bis 3 Minuten mehr. Das Fahrverhalten der MAVERICK ist in dieser Konfiguration fast narrensicher, und das ist gut so, denn das Drehmoment des Bürstenmotors reicht nicht wirklich aus, um das gekenterte Modell wieder in die Normal-lage zu drehen. Aber die Kentergefahr ist sehr überschaubar. Die Wellen eines vorbeigefahrenen Binnenschiffs machen dem Boot absolut nichts aus. Souverän geht es entweder durch die Wellen oder springt auch mal drüber.

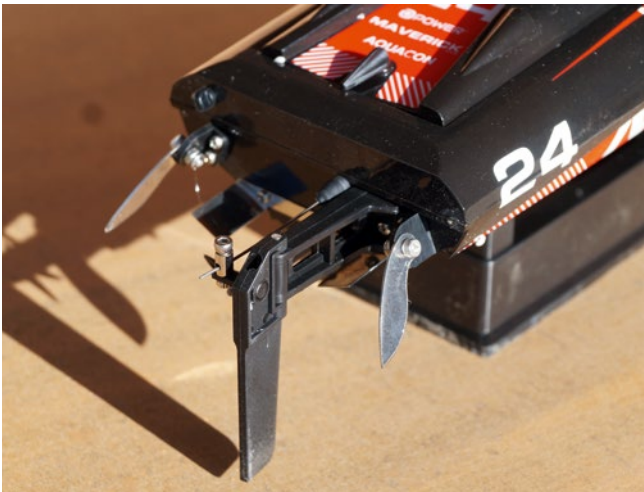
Extreme Power

Die MAVERICK PRO ist mit einem 3s-1.300-mAh-LiPo da schon eine ganz andere Nummer. Kurz gesagt: Das Modell ist übermotorisiert! Bei Vollgas ist es nur noch schwer kontrollierbar und ich habe es noch nicht geschafft, den Gashebel mehr als 10 bis 15 Sekunden voll durchgezogen zu halten, ohne dass es in einem Abflug geendet hätte. Gut, wer das nicht mag, muss ja nicht Vollgas geben und freut sich, wenn der PRO schon mal deutlich schneller in die Gleitfahrt kommt und bereits bei Halb-gas merklich schneller als die Version mit dem Bürstenmotor ist.

Solange man sich mit dem Gashebel also zurückhält, ist die MAVERICK PRO auch gut kontrollierbar und angenehm



Auch bei der MAVERICK ohne Pro sind sowohl der Motor als auch der Regler wassergekühlt



Der Propeller, das Ruder, die beiden Trimmbleche und die beiden Turnfins teilen sich den Platz am Spiegel



Die beiden Boote warten am Ufer auf ihren Einsatz

	MAVERICK	MAVERICK PRO
Länge:	420 mm	420 mm
Breite:	115 mm	115 mm
Höhe:	125 mm	125 mm
Gewicht o. Akku:	530 g	450 g
Akku:	2s-LiIon-900-mAh	3s-LiPo-1300-1700-2200-mAh
Akkugewicht:	70 g	105 / 125 / 160 g
Propellerdurchmesser:	35 mm	30 mm
Preis:	89,- Euro	129,- Euro
Internet:	www.d-power-modellbau.com	



Die leichte Schlagseite ist gewollt und wird durch das Motordrehmoment ausgeglichen



Beim Beschleunigen aus dem Stillstand wirkt das Modell mit Bürstenmotor etwas behäbig

zu fahren. Manchmal hätte ich mir hier eine Wegreduzierung auf dem Gaskanal gewünscht, die dem Fahrer das Maßhalten etwas erleichtern würde, denn irgendwann juckt es doch im Gasfinger und man zieht unweigerlich den Abzug durch. Dann brennt das Wasser! Das Boot schießt buchstäblich vorwärts, aber meistens nicht lange. Relativ schnell ist das Modell so weit aus dem Wasser, dass es mit dem Geradeausfahren ein Ende hat und das Boot einen Haken schlägt. Dann wird es spannend, in welche Richtung es weitergeht. Oder es kommt eine kleine Welle und die MAVERICK PRO hebt ab und landet irgendwie wieder auf dem Wasser. Möglicherweise hat sie in der Flugphase eine Drehung um die Längsachse um 180 oder gar 360° gemacht, aber vielleicht ist das Modell auch mit der Nase zuerst durch die Wasseroberfläche gestoßen

und von der Bildfläche verschwunden. Dann enden am Teich abrupt die Gespräche und jeder hält die Luft an, ob das Boot wiederkommt.

Wasserdicht

Keine Sorge, beide MAVERICKS sind komplett dicht und kommen sicher nach einer gefühlten endlosen Sekunde wieder an die Wasseroberfläche zurück. Aber dieser Moment kann sich ganz schön lang anfühlen. Es bleibt auch immer noch die Frage, wie weit von der Eintauchstelle entfernt das Modell wieder hoch kommt. Experimente mit der Reduktion der Lenkausschläge, was übrigens pro Seite separat geht, der Einstellung der Turnfins oder der Verlagerung des Schwerpunkts durch Verschieben des Akkus haben leider nicht dazu geführt, dass sich die MAVERICK PRO bei Vollgas sanft wie ein Lamm fahren lässt.

Die gute Nachricht ist aber, auch wenn die MAVERICK PRO mal kopfüber auf dem Wasser treibt, mit einem Gasstoß lässt sie sich gesichert wieder in die Normallage drehen, das haben die Fahrttests zweifelsfrei ergeben! Die Anleitung empfiehlt für die MAVERICK PRO 3s-LiPos mit Kapazitäten von 1.300 bis 2.100 mAh, also sehr gängige Größen. Anfangs bin ich bei den kleinen Größen geblieben, denn ein 2.100-mAh-Akku erschien mir für das kleine Modell übertrieben. Ein 1.300-mAh-LiPo hat reichlich Platz im Modell und reicht locker für etwa 10 Minuten Fahrspaß. Damit neigt sich das Boot schon leicht nach Backbord, was das Motordrehmoment in Fahrt dann gut ausgleicht. Trotz gewisser Bedenken muss natürlich auch ein 2.100-mAh-Akku probiert werden. Der füllt den Rumpf natürlich voll aus, aber die Schlagseite im Ruhezustand nimmt



Das ändert sich aber sofort, wenn das Boot erst einmal gleitet



Bei der MAVERICK PRO muss man den Gashebel sehr vorsichtig bedienen



Ein treibender Ast hat das Ruder aus der Verankerung gerissen



Nach der Reparatur war die MAVERICK PRO wieder einsatzbereit

kaum zu. Dafür steigt die mögliche Fahrzeit auf fast das Doppelte und gefühlt klappt das Aufrichten noch etwas besser. So gesehen ein Gewinn, den ich so nicht erwartet hatte.

Was bleibt als Fazit? Das kleine Boot hat mich, genau wie alle Freunde, die es gefahren haben, positiv überrascht. Bei 420 mm Länge wirkt es eher wie ein Spielzeug, ist aber eine absolut ausgereifte Konstruktion. Sehr robust, absolut wasserdicht und ideal für „immer dabei“. Das kann man von anderen RTR-Modellen nicht unbedingt sagen. Den Unterschied machen die Antriebe. Im Vorfeld habe ich von der Normal-Version mit Bürstenantrieb nicht viel erwartet und in den ersten zwei Sekunden des Fahrbetriebs wurde diese Erwartung auch bestätigt. Denn diesen Zeitraum braucht der Bürstenmotor, um die MAVERICK

aus dem Stand in die Gleitfahrt zu bringen. Das kann sich ganz schön lang anfühlen, aber einmal im Gleiten ist das Modell ein angenehm zu fahrendes, sehr gut kontrollierbares und gar nicht mal so langsames Rennboot, das man bedenkenlos jedem in die Hand geben kann. Das alles in einem RTR-Paket mit Sender, Akku und Ladegerät, das mich absolut überzeugt hat.

Unterschiedliche Temperamente

Ist das scheinbar bessere Pro-Boot nun wirklich der Feind des Guten? Da bin ich mir gar nicht mal so sicher. Natürlich macht es Spaß, wenn man einfach viel zu viel Leistung zur Verfügung hat und natürlich könnte man sich als Fahrer durchaus zügeln und die MAVERICK PRO nur so fahren, dass sie jederzeit kontrollierbar ist. Aber die Selbstbeherrschung haben die wenigsten. Daher sehe

ich nicht wirklich die Konkurrenz beider Modelle. Jedes hat eine andere Aufgabe. Die RC-Car-Fahrer haben neben den Rennern, die man möglichst schnell und kontrolliert über den Kurs bringen will, auch die Klasse der „Basher“, die dafür konstruiert sind, brutal durchs Gelände geprügelt zu werden und jeglichen Missbrauch möglichst unbeschadet zu überstehen. Solch ein Basher ist die MAVERICK PRO in meinen Augen. Ganz schnell wird damit klar, dass es nicht unbedingt Sinn der Übung ist, einen Kurs möglichst schnell abzufahren. Hier geht es darum, dass man sehr spektakulär unterwegs ist und ein Modell hat, dem der Fahrbetrieb nichts ausmacht. Macht man sich diese Unterschiede zwischen den scheinbar gleichen Booten bewusst, konkurrieren sie gar nicht mehr miteinander und es gibt eigentlich keinen Sieger bei diesem Vergleich. ■

Gleiches Outfit, unterschiedliche Temperamente: Die MAVERICKS von D-Power



Anzeigen

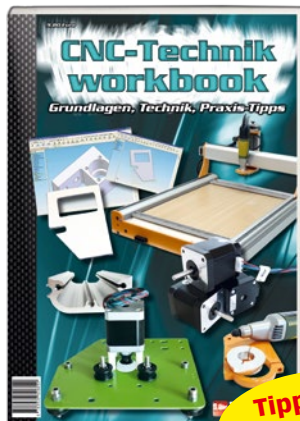
UHLIG
Designmodellbau
Herstellung und Verkauf
eigener Schiffsmodelle, Zubehör
und Figuren in 1:10
Telefon 02454 - 2658
www.ds

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

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

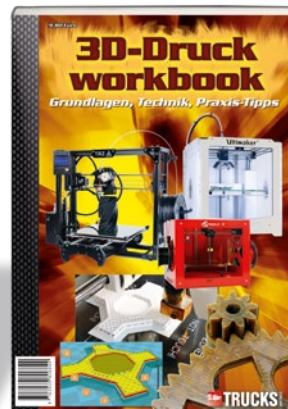
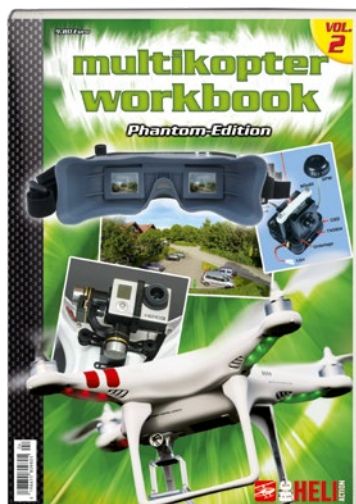


**KEINE
VERSANDKOSTEN**
ab einem Bestellwert
von 49,- Euro

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

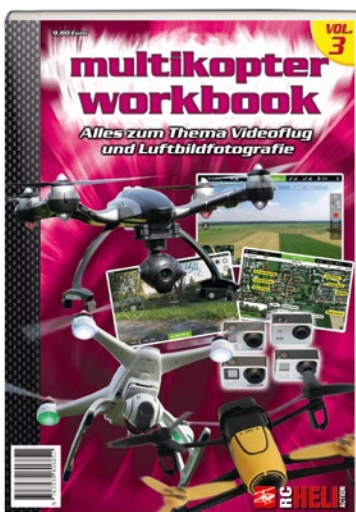
Das Multikopter Workbook Volume 2 – Phantom-Edition stellt die Flaggschiffe von DJI, den Phantom 2 und den Phantom 2 Vision, ausführlich vor, erklärt worauf beim Fliegen zu achten ist, wie man auftretende Probleme erkennt und sie lösen kann. Darüber hinaus werden verschiedene Brushless-Gimbals vorgestellt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



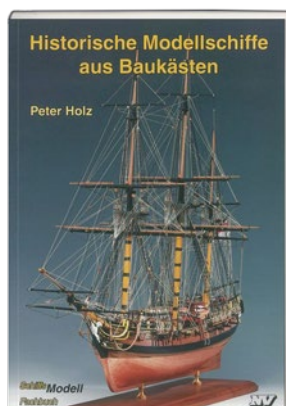
So können Sie bestellen

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 MODELLSCHIFFE 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

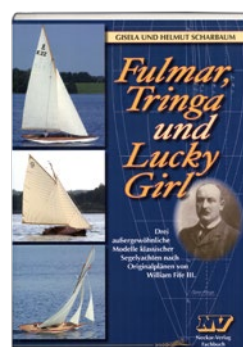
Jeder Anhänger der SAR- und Küstenwachboote braucht dieses Buch. Es zeigt, welche Möglichkeiten Bausatzmodelle bieten und wie man diese aufbaut.

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.

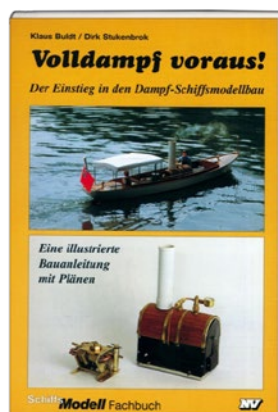
9,99 € 152 Seiten, Artikel-Nr. 13270



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 & Main Konto gezogenen SEPA-Lastschriften einzeln

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.

SL2407

It's Steam Punk, Baby!

Normalerweise versucht ein Schiffsmodellbauer möglichst authentische Miniaturen zu erstellen. Wenn allerdings in der eigenen Sammlung etwas fehlt, wofür es kein existierendes Vorbild gibt, muss man sich mit seiner Fantasie zu helfen wissen. **SchiffsModell**-Autor Matthias Schultze hat sich bei der Kunstform „Steam Punk“ bedient.

Ich habe schon alles Mögliche eingebuddelt. Vom Einmaster bis zum legendären Schatzschiff aus Kaiser Zheng Hes Flotte mit angeblich neun Masten. Manche Quellen sprechen gar von 16 Stück. Da es aber mit der THOMAS W. LAWSON gesichert lediglich einen einzigen Siebenmaster in der Schifffahrtsgeschichte gegeben hat, klaffte in meiner mittlerweile auf über 50 Schiffe angewachsenen Kollektion eine Lücke, für die sich beim besten Willen kein Achtmaster als Vorlage auftreiben ließ. Und da ich noch zwei zwar sehr hübsche, mit ihrer abgeflachten Form aber für konventionelle Schiffsmodelle eher ungeeignete 0,5-l-Flaschen in meinem Fundus hatte, reifte schließlich der Entschluss, ausnahmsweise einmal zwei völlig durchgedrehte Schiffe einzubuddeln.

Retro-Look der Technik

Als Erstes wurde der Entwurf für einen fantastischen Achtmaster mit völlig überzeichneten Rumpfproportionen gemacht. Denn schließlich sollten nicht nur die Segel, sondern auch der Schiffskörper die Fläche gut und optisch ansprechend füllen. Beim „Antrieb“ wurde zunächst noch alles hinzugefügt, was es jemals gab: Segel, Propeller, Düsen, Riemen. Letztere fielen allerdings später wieder aus Platzgründen weg. Um das schlanke Konstrukt durch den lediglich 18 mm messenden Flaschenhals quetschen zu können, wurde es in fünf Einzelteile zerlegt, die dann mit Bambusstricknadeln als Verbindungselemente wieder in der Flasche zusammengesetzt wurden. Dem einem Rammsporn ähnelnden Bug verpasste ich noch ein paar martialische



Zacken und dem Ruder ein paar grätenähnliche Rippen mit Schwimmhäuten dazwischen. Solche Details entstanden eher einer spontanen Eingebung folgend. Ein erfrischender Prozess, den ich bisher beim Modellbau so nicht kannte. Die eher dezente Farbgebung in Sepiabraun mit ein paar goldenen Akzenten resultiert aus meiner zeitweisen Auseinandersetzung mit dem Stil des sogenannten „Steam Punk“. Hierbei handelt es sich um ein Phänomen, das in den 1980er-Jahren zunächst nur als literarische Strömung auftrat, dann sich aber zu einem eigenen Kunstgenre entwickelt hat. Dabei werden einerseits moderne und futuristische technische Funktionen mit Mitteln und Materialien des viktorianischen Zeitalters verknüpft. Dadurch entsteht eine Art Retro-Look der Technik, eine Vorstellung der Zukunft aus der Perspektive früherer Zeiten. In der Art, wie sie Jules Verne in seinen Romanen wie „20.000 Meilen unter dem Meer“ beschrieben hat.

Echtes Gold und falsche Edelsteine

Zutaten wie Schornsteine und Uhrzahnräder durften dementsprechend auf dem Minischiff nicht fehlen. Ferner kamen kuriose Fundstücke aus dem Rinnstein zum Einsatz, wie ein zerrissenes, echtgoldenes Armbandkettchen. Aber auch bei anderen Buddelschiffen nicht mehr eingesetzte, aber bereits vorproduzierte Elemente wie Oberlichter. Stück für Stück wanderte dann erst der Rumpf dieses auch mit einigen kleinen Kanöchen ausgestatteten Schlachtschiffs auf das Erbsenbett in der Flasche.



Die in ihre Einzelteile zerlegte OCTAVIA wartet auf das Einbuddeln

Dann kamen die acht Masten mit ihrer doch recht reduzierten Takelage hinterher. Immer abwechselnd von außen nach innen, sodass zum Schluss erst die beiden mittleren Masten unter dem Flaschenhals gesetzt wurden. An einem dünnen Nylonfaden als „Luftschiff“ aufgehängt, pendelt es nun in seinem beengten Heimathafen hin und her. Meine Frau fand dieses schräge Schiffchen übrigens so gut, dass sie mich glatt gefragt hat, ob ich es nicht nach ihr benennen könne. Diese Bitte musste ich ihr leider abschlagen, da für mich von vornherein feststand, dass dieses Schiff nur den Namen OCTAVIA tragen durfte.

Kampfstarkes Luftschiff

Kaum war ich damit fertig, nahm ich mir auch sogleich die zweite, identische Flasche vor. Die wie ein von der Decke hängendes Kirchenschiff-Schiffsmodell und damit schwebende OCTAVIA hatte mich nämlich auf die Idee gebracht, auch noch ein richtiges Luftschiff zu bauen. Zumal der Grundriss der beiden Flaschen an eine Zigarrenform erinnert. Weil aber ein Zepelin, der die Flasche auch vertikal in der Fläche gut ausfüllt, viel zu dick hätte werden müssen, habe ich beim Entwurf unten als Gondel noch ein weiteres fantastisches Kampfschiff im Stil von Steam Punk drangehängt. Ganz klassisch wurde mit dem Schweizer Taschenmesser dann des Nachts der dreifach geteilte Rumpf aus dem weichen Abachiholz herausgeschnitzt. Lediglich der Bereich des Überwasserschiffs wurde, um zumindest eine Schnittkante besser verdecken zu können, mit zunächst



Der Rumpf ist schon einmal drinnen, jetzt folgen die Masten



Von außen nach innen werden die acht Masten in das Deck gesteckt



Geschafft, die OCTAVIA ist in ihrem beengten Heimathafen angekommen



Mit dem Schweizer Taschenmesser wird der Rumpf des Luftschiffs in Form gebracht

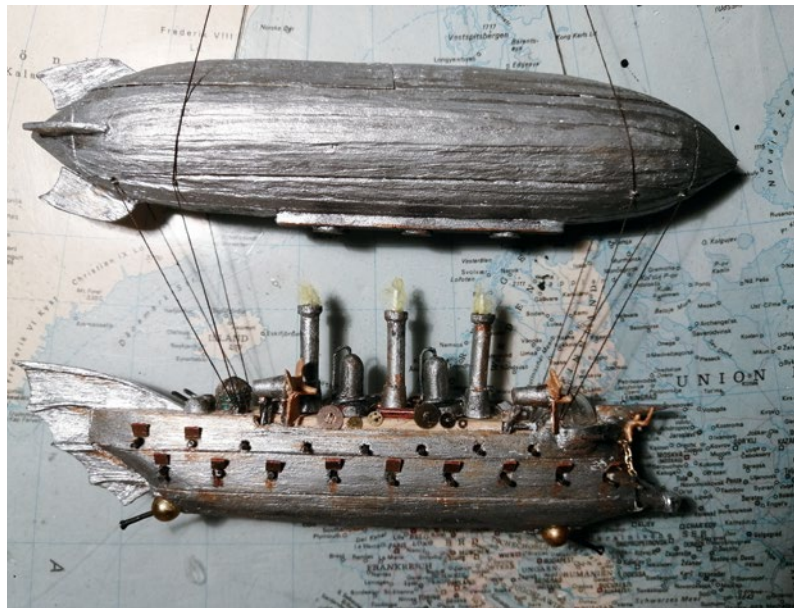
noch dunklem Furnier überklebt. Später dann wurde alles mit eigentlich von Restauratoren verwendetem und in Acrylgel eingerührtem Metallpulver komplett silbrig gefasst.

Resteverwertung der besonderen Art

Auch dieses wehrhafte Schiff bekam eine ganze Reihe von Kanönchen verpasst, die allerdings wie zuvor bei der OCTAVIA wegen der Enge des Flaschenhalses erst in der Buddel ausgegarnet wurden. Die beiden in goldenen Schmuckperlen gelagerten Geschütze unter dem Rumpf konnten hingegen gleich festgeklebt werden. So wie auch die sechs Kunstedelsteine unter einer kleinen Plexiglaskuppel, die einmal das Ende einer Art Reagenzglas war. Die Beobachtungskanzel am Ende des ebenfalls rammsportähnlichen Bugs war hingegen einmal die gläserne Spitze einer Spritze. Auch dieses kuriose Schiff mit seiner fischähnlichen Heckflosse, zwei hochkant stehenden Kesseln, drei Schornsteinen und vier Propellern wanderte dann Stück für Stück in den gläsernen Behälter. Bei der Montage des aus sieben Einzelteilen zusammengesteckten Zeppelins wurde es jedoch mehr als eng, da die Bambusstiftchen doch bei der Montage ein paar zusätzliche Millimeter beansprucht haben. Es war richtiges Quetschen und viel Ausprobieren nötig, bis endlich alles zueinander und ineinander gefunden hatte. Als dann beim Durchtrennen der Fäden gleich mehrere Verbindungen zwischen Gondel und Luftschiff mit dem Skalpell gekappt wurden, war die Freude groß. Mit viel Geduld ließen sich aber die Reste noch einmal mit Sekundenkleber gehärtet durch die Mini-Ösen fädeln und strammziehen, sodass nun der vielleicht einzige fantastische Zeppelin der Welt in einer Buddel gelandet ist. ■



Noch ohne Farbe: Die Gondel des Zeppelins passt locker in eine Hand



Das Duo aus Zeppelin und Schlachtschiff als Gondel ist bereit zum Einbuddeln



Mit das Schwierigste ist das Zusammensetzen des Zeppelins in der Flasche



Silbrig glänzt das Luftschiff in seinem gläsernen Behälter

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

Gut ausgegangen

Letztendlich war es wieder so schön wie im letzten Jahr. Schlechtes Wetter und Behördenauflagen im Vorfeld und die daraus resultierenden Absagen einiger Modellbauer hatten vorab für eine gewisse Unsicherheit gesorgt. Aber mit dem nahegelegenen neuen Veranstaltungsort war auch SchiffsModell-Autor Kai Rangnau sehr zufrieden.

Trotz der schwierigen Vorbedingungen, die wir in diesem Jahr hatten, haben wir es doch rechtzeitig geschafft, das 2. Flottentreffen Nord stattfinden zu lassen. Leider war durch die vielen langanhaltenden Regenfälle der letzten Monate das Gelände komplett unbrauchbar geworden. Auch wären die Auflagen für die Veranstaltung durch die Gemeinde und der Unteren Naturschutzbehörde Schleswig-Holstein für uns nicht ohne erhebliche Kosten umsetzbar gewesen. So hat uns die Gemeinde Wanderup die Möglichkeit eröffnet, unser Schaufahren an den neuen Badensee zu verlegen. Nach kurzer Besichtigung

und Besprechung innerhalb der IG-RC-Wanderup haben alle zugestimmt.

Nicht weit weg

So begannen wir mit der schnellen Umplanung für den neuen Veranstaltungsort. Aufgrund der Unsicherheit der Vergangenheit hatten schon verschiedene Modellfreunde frühzeitig abgesagt und sich bei anderen Veranstaltungen angemeldet. Die Einladungen und Rückmeldungen für die „Alte Badestelle“ waren schon erfolgt und so mussten wir jetzt eine kurze Info bezüglich des Ortswechsels an die „Neue Badestelle“ hinterherschicken. Der Zeitraum vom 08. bis zum 12. Mai 2024 blieb jedoch bestehen.

Wie auch schon im vergangenen Jahr war Samstag, der 11. Mai der Tag, der von den meisten genutzt wurde.

Der harte Kern unserer Veranstaltung war pünktlich angereist und hatte seine Zelte und Wohnwagen aufgebaut. Hierzu gehörten Dirk Pankau und seine RC-Jungs, Sylvia und Thomas Oelkers, Claus Oetgen und die Seefalken sowie Sven Hansen und die IG-Stör Piraten, um nur einige zu nennen. Auch waren Bilge und Holger Dreysel, das eingespielte „Subwater-Team“, wieder mit von der Partie. Holger produzierte mit seinem Tauch-Rover abermals spektakuläre Aufnahmen. Seine Frau war für die Aufnah-



men vom Land und auch auf dem Wasser mit der Videokamera im Einsatz. Auf das Filmmaterial von den beiden sind wir wieder sehr gespannt.

Alle zufrieden ohne Programm

Über den gesamten Zeitraum waren 25 Modellbauer mit zirka 35 Modellen angereist. Da in diesem Jahr kaum Großmodelle vertreten waren, zählten die GRAF SPEE von Heiner und Udo Weber, der Einsatzgruppenversorger FRANKFURT AM MAIN von Dennis Harder und das U-Boot U 995 Typ VII-C/41 von Bernd Bundtzen, dessen Vorbild in Laboe an Land steht, zu den größten Einheiten auf dem Wasser. So war mehr Platz für Schnellboote, Minensucher und andere Modelle. Es wurde an allen Tagen gefahren, denn das Wetter tat sein Bestes und hat uns nicht im

Stich gelassen. Es wurden unter anderem Formationsfahrten mit Schnellbooten und Minensuchern durchgeführt. Auch das An- und Ablegen am fahrenden Versorger und viele andere interessante Manöver wurden geübt und immer wieder durchgeführt.

Am Abend hatten wir dann auch ausreichend Gesprächsstoff, um den Tag früher oder gern auch später ausklingen zu lassen. Der nächste Morgen begann immer mit einem gemeinsamen Frühstück, bei dem der folgende Tag grob besprochen wurde. Da wir kein Programm für dieses Treffen festgelegt hatten, war ein freies Fahren während des gesamten Zeitraums möglich, das von allen Teilnehmern ausgiebig genutzt wurde. Für die eigene Verpflegung hatte jeder selber zu sorgen, was auch gut geklappt hat. Am

Abend wurde das Pizza-Taxi aus Wanderup in Anspruch genommen, oder es wurde gemeinsam gegrillt. So verflogen die Veranstaltungstage wie im Fluge und jeder war am Ende der Flottenparade davon überzeugt, im nächsten Jahr wieder dabei zu sein.

Ideale Location

Wenn die Gemeinde uns den neuen Platz zu diesem Zeitraum weiterhin zur Verfügung stellt, werden wir unser nächstes Schaufahren wieder über Himmelfahrt stattfinden lassen. Das Gelände und das Gebäude der neuen Badestelle am Wanderuper See wurden erst 2023 fertiggestellt. Dementsprechend sind die sanitären Einrichtungen in einem akkuraten Zustand. Der See bietet durch seine Tiefe und seine flachen Ufer die Möglichkeit, größere Einheiten schnell



Der Einsatzgruppenversorger FRANKFURT AM MAIN war diesmal eins der größten Modelle



Das U-Boot U 995 von Bernd Bundtzen ist im Vereinszelt aufgebockt



Holger Dreysel von „Subwaterfilm“ dirigiert wieder seinen Tauch-Rover



Flottenbesuch aus dem Ausland: Das dänische Patrouillenboot P550 FLYVEFISKEN

ins Wasser zu bekommen, ohne lange laufen zu müssen. Ebenso ist der Strand breit genug, um Amphibienfahrzeuge zu nutzen oder mit dem Pionierpanzer der IG-Stör Piraten ordentliche Erdverschiebungen durchzuführen.

Wir als Veranstalter waren wie auch schon im letzten Jahr vollauf zufrieden. Sollten wir bei dem einen oder anderen Interesse geweckt haben, möge er bitte über unsere Mailadresse mit uns Verbindung aufnehmen. Noch eine Information in eigener Sache: Auf dem YouTube-Kanal „Seaconger71“ von Arne Jürgens gibt es Filme von den Treffen der RC-Jungs und bald auch vom diesjährigen Flottentreffen zu sehen. Einfach mal reinschauen und eintauchen in die Welt des Schiffsmodellbaus. ■



Das Küstenminensuchboot M 1057 REGULUS, von 1962 bis 1990 bei der Bundesmarine



Die P 6099 HYÄNE, ein Torpedoschnellboot der ZOBEL-Klasse



Genug Platz auf dem See, um die Schnellboote auf Höchstgeschwindigkeit zu bringen

Zwei eigenwillige Umbauten des Fischkutters ELKE von Graupner zu unterschiedlichen Marineeinheiten



TERMIN

3. Flottentreffen Nord

28. Mai bis 1. Juni 2025

Kontakt: ig-rc-wanderup@web.de

Ansprechpartner: Heiner Weber, Kai Rangnau

Zurück in die Zukunft

Zugegeben, die Zeit lässt sich im globalen Warenverkehr über See nicht mehr zurückdrehen. Aber es zeigt sich auch, dass in gewissen Nischen mit Segelschiffen wie der AVONTUUR durchaus Produkte wie Kaffee, Kakao oder Olivenöl fair und nahezu emissionsfrei verschifft werden können.

Am 15. Oktober 2020 startete der 31,37 m lange und 5,88 m breite Gaffelschoner von Hamburg aus zu seiner sechsten Reise. Kapitän Cornelius Bockermann hatte das Schiff zuvor knapp zwei Monate lang überholen lassen. Als erster Zwischenstopp wurde nach vier Wochen die Hafenstadt Trapani auf der Insel Sizili-

en erreicht, wo 3 t Kaffee sowie einige Kunstobjekte angeliefert wurden.

Danach nahm das 100 Jahre alte Schiff Kurs auf Griechenland, um hier für Mexiko Olivenöl zu laden. Vollbeladen mit Kaffee und Kakao aus Nicaragua, Honduras und Mexiko traf die AVONTUUR nach acht Monaten und rund 14.000 zurückgelegten Seemeilen am 16. Juni 2021 wieder in Hamburg ein, wo sie im Museumshafen Harburg die Leinen festmachte. Mit Hilfe eines historischen Liebherr-Portaldrehkrans wurden hier 60 t Sackgut entladen und mit 30 Helfern ins Lager transportiert.

Deutschlands größter Frachtsegler wurde 1920 in den Niederlanden bei der zwischenzeitlich geschlossenen Scheepswerf Otto Smit in Stadskanaal in

den Niederlanden gebaut. Seit der umfangreichen Überholung von 2014 bis 2015 bei der Elsflether Schiffswerft fährt die AVONTUUR nun für den Eigner Cornelius Bockermann und sein Unternehmen Timbercoast. Dafür können an zwei Masten acht Segel mit einer Gesamtfläche von 612 m² gesetzt werden. Das mit 124 BRZ vermessene Segelschiff verfügt für Fahrten im Hafenbereich über einen John Deere 6081-AFM-Motor, welcher bei 224 kW Leistung für eine Geschwindigkeit von 6 kn sorgt.

Neben der Stammbesatzung von sechs Personen können noch zehn Trainees an Bord mitfahren. Unter der IMO-Nummer 5336600 wird der Oldtimer im Schiffsregister geführt und von der Registro Italiano Navale RINA klassifiziert. www.hasenpusch-photo.de

AUF EINEN BLICK

AVONTUUR

Schiffstyp:	Gaffelschoner
IMO-Nummer:	5336600
Reederei:	Timbercoast – cargo under sail
Bauwerft/Baunummer:	Scheepswerf Otto Smit, Stadskanaal, Niederlande
Baujahr:	1920
Vermessung:	124 BRZ
Tragfähigkeit:	114 tdw
Länge:	31,37 m
Breite:	5,88 m
Tiefgang:	2,49 m
Maschine:	John Deere 6081-AFM
Gesamtleistung:	224 kW
Geschwindigkeit:	6 kn
Klassifizierung:	Registro Italiano Navale RINA
Internet:	www.timbercoast.com







Ein wunderschöner Tag

An zwei Wochenenden im Jahr veranstaltet der SMC Hamburg auf dem See der beliebten, mitten in der Stadt gelegenen öffentlichen Grünanlage Planten un Blomen seine Schaufahren. Am 1. Juni fand das traditionelle Offshore-Treffen statt. Noch rechtzeitig, um vor der Heftabgabe einen Bericht zu schreiben.

Wie immer, wenn ich in Hamburg auf Schaufahren bin, war das Wetter trotz gemischter Vorhersage hervorragend. Im Park war entsprechend jede Menge los. Und obwohl die Modellbaukollegen aus den Niederlanden kurzfristig abgesagt hatten, war die Veranstaltung des Schiffmodellbauclubs ebenfalls gut besucht.

Fastmoker

Björn Esser hatte sich eine besondere Überraschung ausgedacht. Pünktlich zum Offshore-Treffen hat er sein neues Modell eines Festmacherboots fertiggestellt. Das Original der LÜTT DEERN wurde 2016 als erster Neubau eines Fastmokers seit 30 Jahren feierlich getauft und gehört der Firma Hafen Service Hamburg. Der Bausatz für das Modell ist komplett aus Holz, was

man zuerst nicht ganz glauben will. Aber beim Blick ins Innere des Boots wird klar, wie akkurat er hier gebaut hat. Da die Kleine außer in der Badewanne noch kein Wasser gesehen hatte, war das Treffen ihre Jungfernfahrt, die sie bravours gemeistert hat. Björn brauchte noch Fahrfotos für seinen Artikel in **SchiffsModell**, der demnächst erscheinen wird. Das habe ich natürlich gern erledigt.



Zweite Hand

Die SMIT ZWEDEN hat Peter Böttcher einem Kollegen abgekauft. Das ist für ihn eigentlich ungewöhnlich, aber er wollte gern ein Schiff, bei dem es relativ egal ist, wenn es auf Schaufahren mal angerempelt wird. Also quasi ein Gegenstück zu seinem Hochseeminensuchboot (**SchiffsModell** 08-II/23), aus dem ja letztendlich ein Standmodell geworden ist. So ganz konnte er es aber doch nicht lassen und hat noch einiges am Modell optimiert. Messingpropeller wurden montiert, die Farbgebung aktualisiert, die Elektrik modernisiert und vor allem die Aufhängung der Reifenfender geändert. Mit diesem Zustand kann Peter jetzt gut leben.

Abschlepper

Einen etwas ungewöhnlichen Schleppzug hatte David Batschi am Start. Der kleine Schlepper im Maßstab 1:50 war ursprünglich ein RTR-Modell aus China, das wohl komplett mit Fernsteuerung 35,- Euro gekostet hat. Das hört sich sehr billig an, sieht erstmal auch so aus. Immerhin fährt das Schiffchen, wenn man es aus der Schachtel nimmt, bereits ganz ordentlich. David hat das Boot passend zu seinem großen Schlepper lackiert, was die Optik schon wesentlich verbessert hat.



Die LÜTT DEERN von Björn Esser auf ihrer ersten Ausfahrt



Der Bausatz besteht als Holz, was man nicht auf Anhieb sieht



Die SMIT ZWEDEN von Peter Böttcher kann man sich auch unter den Arm klemmen



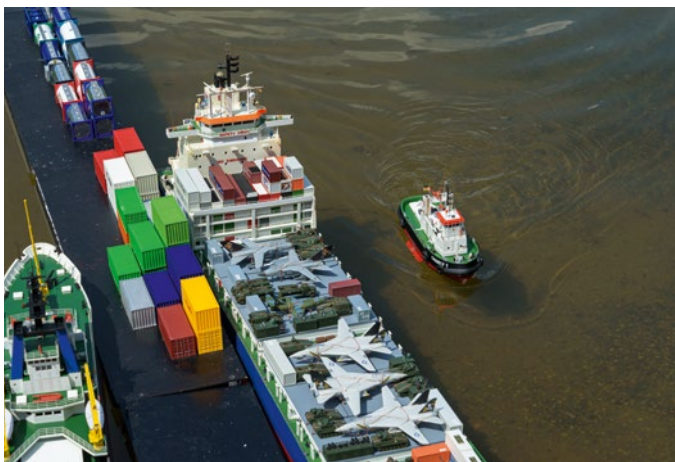
Der China-Schlepper von David Batschi legt sich mächtig ins Zeug



Das Modell eines Fast Crew
Supplier wartet vor dem Hafen



Das Modell der 1978 gebauten HAPPY HUNTER ist
immer noch bei der Firma Krick im Programm



Der Schlepper CHARLY 1 kommt, um
die CONSHIP MAX abzuholen



Das sehr gut gebaute Modell des Schleppers
PRIMUS von Wolfgang Stümges

Vorn angespannt zieht dann der Kleine den Großen relativ zügig über den See. Den Schleppdraht sieht man kaum, aber an dem aufgewühlten Heckwasser kann man erahnen, wie sich der kleine Schlepper abmüht. Mir wurde übrigens glaubhaft versichert, dass er auch schon ein Schlauchboot mit Besatzung abgeschleppt hat. Nur das Absetzen des Modells mit Hilfe eines ferngesteuerten Krans von der ehemaligen HAPPY HUNTER klappt noch nicht problemlos. Das Gewicht des Boots bringt das Mutterschiff fast zum Kentern. Es wird aber schon über die Verwendung eines verschiebbaren Trimmgewichts nachgedacht.

Abschlepper II

Hendrik Wesel hatte wieder sein Containerschiff CONSHIP MAX (**SchiffsModell** 11/23) dabei. Außerdem hatte er in diesem Jahr den dazu passenden Schlepper CHARLY 1 (**SchiffsModell** 12/23) eingepackt. Damit konnte er ein vorbildgetreues Schleppmanöver vorführen, das ich endlich mal live erleben durfte. Die CHARLY 1 kam vorgefahren, während die CONSHIP MAX noch am Kai lag. Die Schleppleine wurde am Bug befestigt, das Schiff legte mit Schlepperhilfe ab und wurde dann aus dem Hafen gezogen. Ein schöner Anblick. Und wer weiß, wo die Ladung aus Panzern und Kampfjets wohl hingeht.

Super gebaut

Das extrem gut gebaute Modell der MÆRSK WINNER habe ich Ihnen schon vorn im Heft beim Bild des Monats vorgestellt. Andreas Wulf hat mir auch noch die spannende Geschichte seiner NORDIC erzählt. Aufgrund guter Verbindungen zu Werft



Zwei Farbvarianten des 1982 vercharterten und
in SMIT HUNTER umbenannten Schleppers



Der Versorger SAVEIROS GAIVOTA
fährt augenscheinlich ohne Ladung

und Auftraggeber hat er sich überreden lassen, das Modell des Hochsee-Bergungsschleppers in exakt derselben Zeit wie das Original fertigzustellen. Parallel wohlgerückt, mit sämtlichen Änderungen während des Baus und der gleichzeitigen Taufe von beiden Schiffen als Höhepunkt. Klingt nach einer Herausforderung, war es wohl auch. Er meinte, dass man so etwas einmal im Leben durchaus machen kann. Aber dann nie wieder.

Ein genauso perfektes Exemplar hatte sein Kollege Wolfgang Stümges dabei. Sein Modell des 2004 auf der Mützelfeldwerft in Cuxhaven gebauten Hochseeschleppers PRIMUS könnte locker als Werftmodell durchgehen. Und man fragt sich auch, ob das Schiff überhaupt aufs Wasser darf: Ich konnte es nicht miterleben, aber ich habe schon Fotos davon gesehen.

Der Samstag war wieder prima. Viel gesehen und viel gehört. Vor allem die Aukruger Hafenmodule von Ralf Gehring steigern jedes Mal den Spielwert für alle Beteiligten enorm. Am Sonntag folgte dann noch ein allgemeines Schaufahren. Da aber gleichzeitig der Ironman in der Innenstadt stattfand, bin ich als Ortsfremder lieber vorher abgereist. Am 14. und 15. September findet übrigens die zweite Veranstaltung des Jahres statt: das „Vater & Sohn“-Schaufahren, wieder am gewohnten Platz. ■



Alle im gleichen Maßstab: Die OSA-Flotte liegt im Hafen



Kein Offshore, aber trotzdem ein Klassiker: die MÖNCKEBERG, deren Vorbild 1910 gebaut wurde

Anzeigen

ARKWOOD O.C. König

Holzleisten und Brettchen für den anspruchsvollen Modellbauer

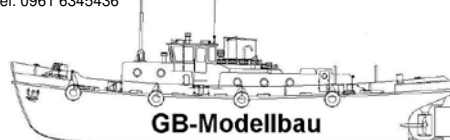
Schlossring 12, D-72290 Lossburg
Tel: 074 46-36 19, Fax: 91 62 70
arkowood@t-online.de



Besuchen Sie uns auf unserer Shopseite www.arkowood-lossburg.de

Hauptstr. 37
92718 Schirmitz
Tel. 0961 6345436

www.GB-Modellbau.de



GB-Modellbau

- 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 !!

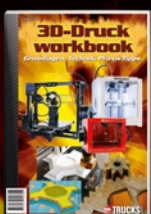
Jetzt bestellen

Grundlagen, Technik, Praxis-Tipps

Im Internet unter

www.alles-rund-ums-hobby.de

oder telefonisch unter 040 / 42 91 77-110



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

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

schiffsmodell.ch

Funkfernsteuerungen – Modellbauartikel –

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



- 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

Ulmeweg 18, 32339 Espelkamp
Telefon 05772/8129 Fax 05772/7514
<http://www.faber-modellbau.de>
E-Mail: info@faber-modellbau.de



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

Exzellente Pläne MARINE

• Echtpantbausätze aus eigener Fertigung

• Bausätze und Zubehör europäischer Hersteller

• Werkzeuge, Hilfsmittel und Beschlagteile

• PROXXON-Elektrowerkzeuge und Zubehör

• Edelhölzer, Leisten und Furniere

• Farben, Lacke und Lasuren

• Eigene Laserschneidanlage und 3D-Drucker

G.K. Modellbau HISTORISCHER MODELLBAU

Kataloganforderung an:

Elsestr. 37 • 32278 Kirchlgern

www.gk-modellbau.de • info@gk-modellbau.de
Tel. 052 23 / 87 97 96 • Fax 052 23 / 87 97 49

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

Bausätze und Produkte der Firmen:

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.





Die 17. Minisail Classic am Degersee

Die Ruhe vor dem Sturm

Text und Fotos:
Peter Burgmann

Wenn das Event zum Beginn der Segelsaison schon zum 17. Mal stattfindet, sollte die Durchführung eigentlich Routine sein. Dass das Wetter um diese Zeit immer wechselhaft ist, gehört schon dazu. Aber in diesem Jahr stand die Wiedereröffnung des beliebten „Vereinsheims“ auf der Kippe. **SchiffsModell-**Autor Peter Burgmann berichtet vom Ansegeln.

Lange mussten wir von der Minisail Classic bangen, ob die Saison wie gewohnt starten könnte. Im Herbst hatte es im Restaurant Degerseestube gebrannt. Ob es gelingen würde, die Reparatur- und Renovierungsarbeiten bis zum 26. April 2024 so weit abzuschließen, dass das Restaurant wieder Gäste empfangen könnte? Ja, das gelang ausgezeichnet! Deshalb auch von meiner Seite ein Lob an alle Beteiligten.

Der zweite Unsicherheitsfaktor war das Wetter. Dieser Frühling machte dem Aprilwetter alle Ehre. 14 Tage vor dem Treffen hatte ich im Pfälzer Wald bis zu 28°C. Danach fiel die Temperatur auf einstellige Werte als Tageshöchsttemperatur. Nachtfröste gesellten sich dazu. Sogar am Donnerstag vor dem Treffen meldete der Wetterdienst im Allgäu Schnee bis in die Tallagen. Aber wieder hatten wir Glück. Während meiner Anreise am Freitag wandelte sich der Himmel von tristem Grau in ein wolkenloses Blau. Wärmend stieg die Temperatur am Bodensee Richtung 20°C. Imposant wirkten die Alpengipfel, auf denen bis weit hinunter noch Schnee lag.

Alles wie immer

Am Freitag traf die Mehrzahl der über 30 Teilnehmer am Degersee ein. Allen war die Erleichterung anzusehen, denn die Kollegen hatten trotz der Unsicherheiten weite Anreisen auf sich genommen. Das Einzugsgebiet reichte von den Niederlanden über die Nordseeküste bis in die Schweiz. Jeder freute sich über den angenehmen Wind. Das große Auftakeln begann. In der strahlenden Frühlingssonne glitten die Schiffe dann, getrieben vom warmen Südwind, durch die glitzernden Wellen.



Der Schärenkreuzer AGNETA auf dem funkelnden Degersee



Die POPPY hart am Wind, eine Herreshoff 12 ½ von Thomas Müller

Am Samstag waren viele früh am Morgen mit den Schiffen auf dem Wasser. Der Schweizer Wetterdienst hatte heftigen Föhn angekündigt. Noch war alles im normalen Rahmen. Durch die volle Besegelung setzten sich die Schiffe wunderschön in Szene. Punkt 13 Uhr waren alle Schiffe aus dem Wasser und die Gruppe fand sich vor dem Pavillon zur offiziellen Begrüßung durch die Gastgeber Klaus Prystaz und Felix Wehrli ein. Im Hintergrund warteten die Neubauten mit flatternden Segeln auf die Taufzeremonie. Sie begann mit der Bark NÜRNBERG. Georg Reinbold baute das Modell im Maßstab 1:43. Er berichtete, wie sein Leben mit der NÜRNBERG verknüpft ist.

Drei Taufen

Im Alter von 13 Jahren fiel ihm das kleine Buch „Wasser, Wind und weite Welt“ von Carl Kircheiss in die Hände. Darin wird die Schiffsjungenzeit auf der Bark NÜRNBERG fesselnd beschrieben. So fesselnd, dass in Georg Reinbold der Entschluss reifte, zur See zu fahren. Nach dem Abitur erwarb er das Kapitänspatent und fuhr zehn Jahre zur See.

Fachkundig berichtete er weiter, dass die NÜRNBERG beim Stapellauf im Jahr 1867 auf den Namen CARNARVON CASTLE getauft wurde. Sie besaß einen Eisenrumpf und wurde als Vollschiß in Schottland am Clyde gebaut. Nach Jah-

ren in der Indienfahrt erfolgte ihr Umbau zur Bark 1888 mit einem Reedereiwechsel. Sie wurde in den folgenden Jahren in weltweiter Trampfahrt eingesetzt. 1897 kaufte sie die Reederei Flüge, Johannesen & Lubinius in Hamburg und benannte sie in NÜRNBERG um. 1905 erfolgte ihr Verkauf nach Norwegen. Ein Sturm entmastete 1910 das Schiff, worauf es von der Besatzung aufgegeben wurde.

Die berühmte Yacht AMERICA im Maßstab 1:24 war der nächste Täufling. Felix Wehrli hatte sich beim Bau entschieden, das Modell mit gerefften Segeln zu realisieren. Bei der Taufe erwies sich dies als gute Idee bei dem



Die LIV, ein norwegischer Seenotretter unter Vollzeug von Hansheiri Helfenstein



Die erste Taufkandidatin, die Bark NÜRNBERG von Georg Reinbold



Die AMERICA wird von der Taufpatin Julia fachkundig mit Sekt begossen



Die BUZZARDS BAY, Klaus Bartholomä's neues Catboat von seiner Firma „b-boats“

zunehmenden Wind. Das Bugspriet zeigte er in der langen Version. Beim Original brach es während eines Rennens ab. Während in der NÜRNBERG eine Menge Technik verbaut ist, ging es Felix Wehrli ganz minimalistisch an. Es gibt zwar einen Zusatzkiel, aber mit der Fernsteuerung wird lediglich das Ruder angesteuert. Das Schmuckstück mit seinem filigran mit Kupferplatten beplankten Unterwasserschiff wird einmal das Treppenhaus bei Felix Wehrli schmücken.

Die knuffige BUZZARDS BAY von Klaus Bartholomä hat auf jeden Fall das gewisse Etwas. Wie auch ein Fiat 500, strahlt sie Freude und Sympathie

aus. Gleich nach der Taufzeremonie war sie von den begeisterten Modellseglern umringt. Das Boot ist seiner kleineren CAT WEAZLE nachempfunden, für Klaus Bartholomä ein besonderes Boot. Es entstand vor 25 Jahren im Maßstab 1:10. Auf der Millenium-Ausgabe von **SchiffsModell** zierte sie das Titelbild. Nun ist die große Schwester BUZZARDS BAY am Start. Im Maßstab 1:6 ist sie bei 960 mm Länge lediglich 8,4 kg schwer. Das Design der Catboats erwies sich als praktisch für den Hummerfang, zum Beispiel in der namensgebenden Bucht an der Ostküste der USA. Aus den Fischerbooten entwickelte sich ein weit verbreitetes Freizeitboot, das aufgrund seiner Breite tauglich für

Wind und Welle ist. Mit seiner Firma „b-boats“ vertreibt Klaus Bartholomä einen Frästeilesatz des sympathischen Modellboots, das sich im zunehmenden Wind am Degersee bestens bewährte.

Ein Sturm zieht auf

Als wir mit den Schiffen wieder auf den See zurückkehrten, machte sich der Föhn deutlich am Himmel bemerkbar. Wie ein Fächer strahlten feine Wolkenbänder von den Alpen herüber. Die Einheimischen wussten schon, was uns bevorstand: Föhnsturm! Wind und Welle nahmen zu. Wer konnte, barg seine Segel. Ich begann an meinem großen 10 Pieds mit dem Toppsegel. Das half für die nächste Stunde.



Auch das Boot von Klaus Bartholomä wurde von seiner Ehefrau angemessen getauft



Danach war angeregtes Fachsimpeln über das neue Modell angesagt

Harald Kossack konnte an seiner RICHARD VON TOLKEMIT die Segel reffen, um sie dem zunehmenden Sturm anzupassen. Die Wellenhöhe machte dem 2.100 mm langen und 500 mm breiten Schiff wenig aus. Mit 25 kg hatte die Galeasslomme genügend Masse, um sich den Elementen entgegenzustellen. Sie segelte problemlos ohne Zusatzkiel oder Rudervergrößerung. Noch viel mehr, nämlich „Größe ist Alles“, ist das Motto von Raimund Steil. Gerefft fühlte sich sein riesiger Huker in seinem Element. Er kreuzte mit fast 100 kg Gewicht durch die Wellen, bis es hieß, er solle sich auch zum Abendessen in der Degerseestube einfinden.

Immer wieder gingen unsere Blicke nach draußen. Die Baumwipfel wankten

bedrohlich im Wind. Draußen heulte der Fönsturm. Thomas Müller und ich hielten es schließlich nicht mehr aus. Wir mussten zur Kontrolle raus zu den Modellschiffen. Diese standen mit flappenden Segeln in dem großen Pavillon, der in den Windböen zitterte. Die klat-schenden Planen des Pavillons ließen uns bangen. Immer wieder trafen sie auch die Takelagen der Modellschiffe. Kurzerhand stellten wir alle gefährdeten Kandidaten von den Tischen hinunter auf den Boden.

Kurze Flaute

Nach der unruhigen Nacht herrschte am frühen Sonntagmorgen Flaute auf dem spiegelglatten Degersee. Das war die Chance, stimmungsvolle Bilder der AMERICA zu schießen. Einige frühe Segler gesellten sich dazu, unter ande-

rem auch die großen Schärenkreuzer. Die Windpause währte aber nur kurz. Gegen Mittag war der Wind wieder so stark, dass sich niemand mehr traute, mit einem Modellschiff aufs Wasser zu gehen. Die Schärenkreuzer der Kollegen aus Bremen, die eigentlich Starkwind gewohnt waren, wurden aus den Bootsständen genommen und zur Sicherheit auf den Boden gelegt. Das half aber nur kurzfristig. Schließlich mussten auch an ihnen die schlagenden Segel geborgen werden. Das war das Signal zum allgemeinen Zusammenpacken.

Spaß hatten wir an diesem Wochenende alle. Neue Ideen wuchsen in unseren Köpfen und einige davon werden sicherlich bis zum nächsten Treffen realisiert sein. Ich freue mich auf unser Wiedersehen! ■



Der Huker SABINE VAN VLAARDINGEN von Raimund Steil auf Augenhöhe am Kai



Sturmfahrt des Lotsenkutters HESPER von Klaus Prystaz



Kurze Kaffeepause unter der Schiffsglocke an Deck der NÜRNBERG



Trotz heftigem Fön zwischendurch hatten wir wieder genug gutes Wetter zum ausgiebigen Ansegeln



Jetzt bestellen!

www.brot-magazin.de/einkaufen

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

Rettungsboot ROYAL FLUSH der KNRM

Text und Fotos: Karsten Linder

Urlaubssouvenir

Manchmal stolpert man als Schiffsmodellbauer im Urlaub unverhofft über etwas, das perfekt in das eigene Beuteschema passt. Genau das ist **SchiffsModell**-Autor Karsten Linder passiert. In Lelystad wurde er fachkundig mit der BERT EN ANNEKE KNAPE von der Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij bekannt gemacht. Da war gutes Wetter gar nicht mehr so wichtig.

Der Urlaub in den Niederlanden sollte neben der Erholung auch dazu dienen, alte Bekannte wiederzusehen und ein deutsches Seenotrettungsboot (die MERV I der 10,1-m-Klasse) in den Gewässern der Nachbarn einzusetzen. Doch es kam alles anders. Schlechtes Wetter und die Suche nach einem Ausflugsziel führte uns nach Lelystad am Markermeer. Auf dem Rückweg durfte der obligatorische Besuch der Rettungsbootstation nicht fehlen. So machten wir einen Spaziergang hin zum dortigen schwimmenden Ponton mit dem Rettungsschuppen.

Einblicke

Wie es der Zufall so wollte, ließ uns ein Rettungsmann einen Blick in das Boots-

haus werfen. Wir durften als Familie die „heiligen Hallen“ von Lelystad begutachten. Innen lag auf einem Bootslift eine 9,4 m lange Einheit der NIKOLAAS-Klasse, die ich bislang noch nicht auf dem Zettel hatte. Aktuell ist bei mir eigentlich eine Einheit der VALENTIJN-2000-Klasse in Planung und Bau, doch interessant war die BERT EN ANNEKE KNAPE schon. Nach vielen Infos zum Boot und grinsenden Gesichtern bei Sohnmann und mir fuhren wir wieder in unsere Ferienwohnung in Enkhuizen.

Aufgrund des weiterhin bescheidenen Wetters schaute man dann doch immer mal wieder auf das Handy und die Recherche zur NIKOLAAS-Klasse begann. Auf der Website der Habbeké-Werft wurde ich fündig und konnte ein Datenblatt

mit Seiten- und Draufsichten downloaden. Das Schicksal nahm seinen Lauf und ich setzte mich, Zuhause wieder angekommen, an den PC und kreierte ein erstes Modell des Boots. Die Linien stimmten, die Größe schien auch okay, doch war es auch möglich, zwei von den für die VALENTIJN von meinem Bastelbruder Andreas designten 10-mm-Jets einzubauen? Der Datensatz wurde übermittelt und keine drei Tage später kam die freudige Nachricht: Es passt! Also legten wir los.

Das Original

Die NIKOLAAS-Klasse ist eine Serie von offenen RIB-Rettungsbooten der niederländischen Seenotrettungsgesellschaft KNRM, welche 2008 als neue Bootsklasse für den Einsatz auf großen Binnengewässern wie dem IJsselmeer



oder dem Rhein-Maas-Delta geplant war. Die neuen Boote sollten Platz für 20 Personen bieten, per Jetantrieb eine Geschwindigkeit von 35 kn erreichen und eine hohe Schleppkraft aufweisen, da viele Hilfeleistungen aus dem Frei- und Abschleppen von Havaristen bestehen.

Die ursprünglichen Boote der NIKOLAAS-Klasse stammen von der Mare Safety AS in Ulsteinvik in Norwegen und gingen auf den Entwurf eines Offshore-Beiboats zurück. Die Weiterentwicklungen zu den NIKOLAAS-II-Booten wurden bei der Habbeké-Schiffsverft in Hoorn gebaut. Sie haben einen stabileren Rumpf mit einem dickeren Boden und der doppelten Anzahl von Spanten. Der Bügel für die Antennen ist vor den Steuerstand gerückt und auf der

Motorabdeckung ist ein Luftsack befestigt, der sich bei Wasserkontakt selbständig aufbläst sowie die Selbstaufrichtung nach einer Kenterung sichergestellt. Die Rettungsboote, die an Binnengewässern stationiert sind, sind in schwimmenden Bootshäusern mit Rolltor untergebracht und werden mit einem Bootslift zu Wasser gebracht. Die Besatzung besteht aus zwei bis vier Seenotrettern.

Das Modell

Nachdem die Antriebsfrage geklärt war, ging das Design am eigentlichen Modell weiter. Der Rumpf erhielt mittels Sweeping seinen Fender und die Motorabdeckung mit dem Fahrpult entstand. Der Rumpf wurde auf eine Wandstärke von 1 mm ausgehöhlt und konnte somit bestückt werden. Die Sitze wurden entwickelt, Details entstanden und der Mast sollte eine Beleuchtung bekommen, sodass auch im Dunkeln gefahren werden kann. Hierzu kam, wie immer, das bekannte Schaltmodul von Momo-Sauerland zum Einsatz.

Die größte Herausforderung am Modell waren die technischen Einbauten, da der Rumpf im Inneren nur 30 mm Höhe bot. Die Motoren inklusive der beiden Jets sollten als ganze Einheit herausgenommen werden können, sollte es doch einmal nötig sein, einen der aus Resin

gedruckten Jets wegen eines Defekts austauschen zu müssen. Als Motoren kamen kleine Brushless-Außenläufer mit 10 mm Durchmesser und 4.200 kv aus dem Drohnenbereich zum Einsatz. Den Gedanken, dass die Motoren an 2s-Akkus zu wenig Leistung bringen würden, konnten wir beim ersten Test mit der größeren GEORGE DIJKSTRA gleich wieder verwerfen. Die kleinen Jets haben mit den dreiflügeligen Impellern so massiv Schub, dass auch mit einem Jet genug Leistung vorhanden sein sollte, um die NIKOLAAS voranzutreiben.

Kein Rückwärtsgang

Einziger Wermutstropfen war der geringe Platz achtern unter der Plattform, sodass es nicht möglich war, eine Umkehrvorrichtung einzubauen. Folglich lässt sich das Boot nicht 100% so fahren wie das Original, aber wenigstens war der Jet als solcher funktionsfähig. Ein 8-g-Servo wurde stehend in einer Tasche in den Rumpf gebaut, sodass von oben jederzeit eine Wartung möglich ist. Für die Anlenkung verwenden wir ein Stück Angelsehne, das beidseitig zwischen Servo und der Lenkdüse angebracht wurde. So erreichen wir je nach Richtung einen Zug mit der Sehne auf die Düse.

Die Durchführung im Rumpf dichteten wir mit einem Tropfen Silikon ab

TECHNISCHE DATEN	
Rettungsboot der NIKOLAAS-Klasse	
Länge:	9,3 m
Breite:	3,3 m
Tiefgang:	0,6 m
Verdrängung:	3,4 t
Höchstgeschwindigkeit:	34 kn



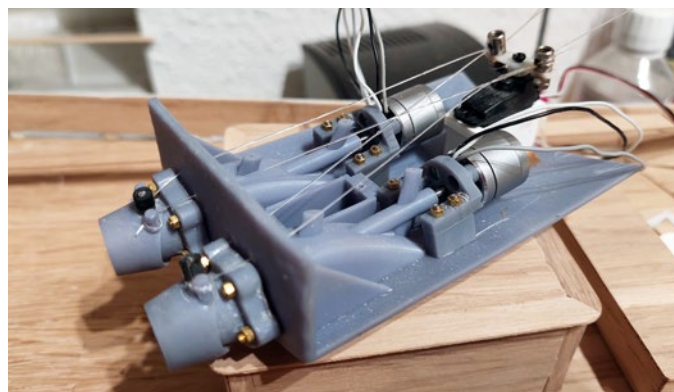
Nachdem das Modell fertig konstruiert war, ging das Ausdrucken schnell von der Hand



Das Boot im Rohbau, dahinter die deutsche Variante mit Außenbordmotoren



Die gedruckten Einzelteile der Jets müssen noch zusammengesetzt werden



Die Jetantriebe, die Motoren und das Ruderservo können als komplette Einheit ausgebaut werden



Schon nach zwei Wochen war das Boot bereit für die erste Testfahrt



Nach der erfolgreichen Probefahrt wurden selbstgedruckte Folien aufgebracht



Zum ersten Mal darf die ROYAL FLUSH ins Freibad von Burg in Dithmarschen



Die ROYAL FLUSH mit der GEORGE DIJKSTRA, von der wir demnächst mehr lesen werden

und steckten die Angelsehne, nachdem wir das Silikon mit einer dünnen Nadel punktiert hatten, hindurch. Das Boot war dicht und die Lenkung funktionierte einwandfrei. Nur an die ungewöhnlich kleinen M1,5-Schrauben musste ich mich gewöhnen, welche gerne mal den Weg auf den Teppich und somit in die ewigen Jagdgründe fanden.

Flott gedruckt

Dank des 3D-Druckers (FDM für die Rumpfsegmente und Resin für die Beschlagteile) ging die Produktion des Modells recht schnell vonstatten. Innerhalb einer Woche lagen alle Teile vor mir und wurden zeitnah mit Spachtel und Schleifpapier bearbeitet. Nach zwei Wochen stand dann ein fast fertig lackiertes Boot vor mir. Hierfür verwende ich immer noch Aerosol-Art-Farben von Dupli-Color aus der Sprühdose. Als Akku kam ein kleiner 550-mAh-2s-LiPo an Bord.

Dann erfolgte der erste Test, Steueranlage an und „go“. Die kleine superleichte Einheit nahm innerhalb der ersten zwei Meter so rasant Fahrt auf, dass wir alle nur staunten. Entwurf geglückt, würde ich sagen! Doch welche Einheit sollte es werden? Ein wenig recherchiert und der Name ROYAL FLUSH sprang mich an. Das Boot war 2013 ein Geschenk von Oranje Casino an die KNRM. So ein Kartenglück beim Pokern spiegelte sich in den Gesichtern bei der Testfahrt wieder. Ein wenig mit dem Grafikprogramm am PC beschäftigt, den Laserdrucker die Aufkleber auf eine selbstklebende Etiketten-Folie drucken lassen, angebracht und fertig war die ROYAL FLUSH!

Im Nachhinein stellten wir fest, dass nicht alle Einheiten der NIKOLAAS-Klasse mit zwei Jets ausgestattet waren, sondern lediglich diejenigen, welche in der offenen Nordsee ihren Dienst verrichten. In Binnengewässern scheint man wohl einen Jet für ausreichend zu halten. Scheinbar ist es auf der rauen Nordsee notwendig, einen Zweittrieb zu haben, sollte einer der Jets ausfallen. Es wäre also bei Zeiten vielleicht doch einmal möglich, die einmotorige Version zu bauen.

Und falls Sie sich gewundert haben: Auf dem zweiten Baufoto ist hinter dem Modell der ROYAL FLUSH ein weiteres RIB im Rohbau zu sehen. Das ist wie das Original, das ebenfalls auf der Habbeké-Werft gebaut wird, das gleiche Boot. Es wird nur nicht mit zwei Jets, sondern mit den bekannten Außenbordmotoren der 8,9-m-Klasse angetrieben. Die DLRG in Drochtersen stellte dieses Rettungsboot am 01. Juni 2024 in Dienst. Da ich ja auch Drochtersener Modellbauer bin, haben wir die vorhandenen Daten angepasst und zwei Modelle der deutschen Variante gebaut. Mein Exemplar ist im gleichen Maßstab 1:25 und das von Timo Haack, dem Pressebeauftragten des Drochterser Modellbaoclubs, in 1:10. Beide waren bei der Taufe natürlich auch mit dabei. ■



Rechtzeitig zur Taufe des Vorbilds sind auch die deutschen Modelle fertig geworden

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


Rennboottreffen im Edderitzer Seebad

Urlaub unter Gleichgesinnten

Jedes Jahr erwachen im Frühling nicht nur die Natur, sondern auch die Modellbausportler zu neuem Leben. Unter anderem bei der heiß ersehnten Woche der Powerboat-Gemeinde vom 31. März 2024 bis zum 07. April 2024 in Edderitz. **SchiffsModell**-Autor Dieter Jaufmann genoss die Gelegenheit, wieder seine Leidenschaft für das Fahren und das gesellige Beisammensein auszuleben.

Für viele Modellbauenthusiasten ist diese Veranstaltung die erste der Saison, was die Vorfreude noch größer macht. Seit Jahrzehnten gehört das Treffen im sachsen-anhaltischen Edderitz fest zum Kalender der Modellbau-Community, insbesondere für Elektroboote. Das Seebad liegt günstig gelegen in der Nähe der Autobahn A14 und bietet ausgezeichnete Sanitäreinrichtungen, einen großen Campingplatz und ein langes, wunderschönes Gewässer. So konnten die Teilnehmer ihre Zelte direkt neben dem See aufschlagen, was die Wege zwischen Wasser und Unterkunft angenehm kurz hielt.

Eine Woche Leidenschaft

Pünktlich zum Ostersonntag füllte sich der Campingplatz nach und nach mit immer mehr Teilnehmenden. Jeder Neuankömmling wurde herzlich von seinen Modellbaukollegen begrüßt. Nach dem langen Winter gab es schließlich viel zu erzählen. Die Freude über das Wiedersehen war allen ins Gesicht geschrieben, denn die Teilnehmerinnen und Teilnehmer verbindet ihre gemeinsame Leidenschaft. Das gesamte Equipment wurde aufgebaut und viele Boote wurden vor den Zelten ausgestellt, sodass zahlreiche neue Rennboote bestaunt werden konnten.

Besonders schön war aber auch das Wetter am ersten Aprilwochenende, denn bei Temperaturen über der 20-Grad-Marke herrschten ideale Bedingungen auf dem Wasser. Es gab keine strikten Regeln für das Fahren, alle Elektroboote durften ins Wasser, unabhängig von Größe oder Typ. So konnten die mitgebrachten Rennboote getestet und die Modelle der anderen bewundert werden. Ein fester Zeitplan war nicht vorgeschrieben. Jede und jeder durfte zu jeder Tageszeit mit dem Modell aufs Wasser und seiner Leidenschaft nachgehen. So herrschte eigentlich den ganzen Tag kein Stillstand auf dem Wasser. Zugleich nahmen aber



Das Camel-Hydro mit einer schöne Fluglage über dem Wasser



Im Fahrerlager gab es vielfältige Rumpftypen zu sehen



Das Hydro im Circus-Design hat eine erstaunliche Größe



Das RSV-Raptor zeigt die Detailverliebtheit der Powerboat-Enthusiasten



Das 2.460 mm lang Mono-Rennboot wird von zwei kraftvollen Plettberg-Motoren angetrieben

auch alle gegenseitig Rücksicht. Einige Powerboote beeindruckten besonders durch ihre Leistung und erreichten problemlos Geschwindigkeiten von weit über 160 km/h. Bis zum Sonnenuntergang wurde das spiegelglatte Wasser ausgenutzt, bis die letzten Energiereserven der Akkus aufgebraucht waren.

Mit Einbruch der Dunkelheit wurden die Boote schließlich aus dem Wasser geholt, um die Nachtruhe nicht zu stören. Der Abend startete mit köstlichem Grillduft, der sich über den großen Campingplatz ausbreitete und eine wunderbare Atmosphäre schuf. Bei leckeren Steaks, kühlem Bier und netter Gesellschaft von

Modellbaufreunden war alles für einen perfekten Abend gegeben. Das hielt über die gesamte Woche an und sorgte für eine unvergessliche Urlaubsstimmung. Zum Schluss bleibt mir noch, den Organisatoren ein herzliches Dankeschön auszurichten. Ich hoffe, bald alle auf dem nächsten Treffen wiederzusehen. ■

Das Circus-Hydro brachte den See mit seinem großen Wasserschweif ordentlich zum Kochen



Die unverhoffte Perle

Rendsburg kennt man eigentlich nur aus der Urlaubszeit, wenn man über die Rader Hochbrücke auf der A7 Richtung Dänemark unterwegs ist. Da ahnt man nicht unbedingt, dass sich hinter dem dortigen Schifffahrtsarchiv eine hochkarätige Sehenswürdigkeit verbirgt. **SchiffsModell**-Autor Helmut Harhaus hat bei einem persönlichen Besuch seine Vorbehalte erfreut über Bord geworfen.

Wer mal ein Auge auf die Landkarte von Norddeutschland wirft und Rendsburg sucht, wird wohl kaum auf die Idee kommen, dass diese Stadt, tief im Binnenland und zwischen den Meeren gelegen, eine Hafenstadt und ein Seehafen ist. Bekannt ist Rendsburg für seine militärische Geschichte als bedeutende Garnisonsstadt und namhafter Verwaltungssitz. Zu Kaisers Zeiten waren hier Tausende von Soldaten stationiert, die das Reich im Norden gegen die Dänen und die Schweden abschirmen sollten. Wasser gab es auch immer hier, denn Rendsburg war einst eine Insel inner-

halb des Eider-Flusssystems. Nach der Einweihung des 1785 vom dänischen König von Kiel-Holtenau bis Rendsburg und über die Eider bis Tönning gebauten „Eider-Kanals“ und hundert Jahre danach die Eröffnung des 98 km langen „Kaiser-Wilhelm-Kanals“ (heute „Nord-Ostsee-Kanal“) im Jahre 1895 gab es dann auch die direkte und große Anbindung an Nord- und Ostsee und den Rest der Weltmeere. Und dennoch: Rendsburg liegt im Grünen.

Hier in Rendsburg lockt nun seit knapp 20 Jahren das „Schifffahrtsarchiv“ Interessierte an. Ich hatte mir vorher ein Bild zurechtgezimmert und bin dann

damit zum Museum gekommen, um zu schauen, was dort gezeigt wird. Und mit dieser Vorstellung einer etwas maritim gestalteten Heimatstube im Kopf stand ich dann in einer Sammlung, die mich schier erschlagen und überwältigt hat. Was hier präsentiert wird, hatte ich mir in meinen kühnsten Träumen nicht vorgestellt. So wurde aus einem „mal schauen“ ein „Versinken in einer maritimen Welt“.

Ursprung

In Rendsburg waren Werften und viele Reedereien beheimatet. Eine der Namhaften war die Reederei Karl Schlüter, die 1950 gegründet wurde. Man begann klein mit einem Schiff. Mit dem damit



erwirtschafteten Geld konnte bald ein nächstes und größeres angeschafft werden. So steigerte die Reederei in erster Generation die Tonnage unablässig. 1975 stieg der Sohn Jens-Peter Schlüter in den Betrieb ein. In dieser Epoche wandelte sich die Schifffahrt, besonders die Küstenschifffahrt, gravierend. So wurden auch bei Schlüter die Zeichen der Zeit erkannt. Jens-Peter Schlüter setzte folglich nicht mehr nur auf das eigene Reeder-Geschäft. Er führte, nachdem dieses Geschäftsmodell steuerrechtlich möglich geworden war, auch das Charter-Geschäft ein. Schlüter ließ große Frachter bauen: Massengutfrachter und Containerschiffe mit 5.000 TEU gehörten zur Flotte. Diese wurden jedoch direkt nach Fertigstellung an andere Reedereien und Befrachter verchartert. Man verlieh sie und überließ die Nutzung anderen. Natürlich führen die Schiffe auch so Gewinn für Schlüter ein.

Und, wie das so in alten Schifffahrtsfamilien ist, das maritime Drumherum wurde immer umfangreicher. Zu jedem in Auftrag gegebenen neuen Schiff gab es von der Werft auch das dazugehörige Werftmodell. So wuchs die Sammlung

im Hause Schlüter ständig. Irgendwann kam der Punkt, an dem es „Land unter“ hieß. Die Anzahl der Exponate überstieg den Lagerraum.

Ein neues Gebäude

Jens-Peter Schlüter suchte also nach neuen Möglichkeiten, diese Sammlung zu präsentieren. Zu der Zeit, um die Jahrtausendwende, rottete das alte historische Gebäude an der Königstraße 5 vor sich hin. Es war 1697 gebaut und seitdem als „Spann an“ genutzt worden. Es war also eine Pferde-Wechselstation, eine Herberge, eine Kneipe – also die Autobahnraststätte von einst. Später erfuhr das Haus andere Nutzungen, jedoch zumeist im gastronomischen Gewerbe. Inzwischen war es jedoch in derart desolaten Zustand, dass selbst der Denkmalschutz nur noch den Abriss empfehlen konnte.

Das wollte Jens-Peter Schlüter aber nicht. Der Plan des Lokalpatrioten war der Erhalt des historischen Gebäudes. Mit Hilfe eines in Altbausanierung erfahrenen Architekten, passenden Handwerkern und natürlich des Denkmalschutzes, wurde aus dem hässlichen Entlein ein stolzer, weißer Schwan. Das an sich

war schon eine großartige Leistung des Reeders. Davon könnte mancher sich heute eine Scheibe abschneiden, wenn man sich bei einem Stadtbummel die Häuser und Leerstände in der Rendsburger Altstadt ansieht.

Die Renovierung dauerte von 2003 bis 2006. Dann konnte der große Umzug beginnen. Das Haus wurde mit maritimem Inhalt gefüllt und seiner Bestimmung übergeben. Es sollte nicht nur ein Museum sein, sondern ein Ort der Begegnung. Es wurde eine Stiftung, ein Geschenk an die Stadt Rendsburg.

Präsentation

Drei Etagen beziehungsweise Decks stehen an der Königstraße dafür auf über 550 m² Fläche zur Verfügung. Auf dem unteren Deck dreht sich alles um die Rendsburger Schifffahrt im Allgemeinen. Es gibt hier den Teil einer Brücke und einen Kartentisch, selbstverständlich mit allen notwendigen Ausrüstungsgegenständen. An den Wänden hängen Bilder und erzählen von alten Zeiten in Rendsburger Gestaden und drumherum. Viele Originale vom Marinemaler Hans-Wilhelm Spitzmann (1920 bis 1989)



Das Museumsgebäude von 1697 wurde von Jens-Peter Schlüter renoviert und in eine Stiftung überführt



Zur besseren Orientierung hängen an der Garderobe bereits einige Jacken



In der großen Eingangshalle dreht sich alles um die Rendsburger Schifffahrt



Neben Schiffsmodellen und vielen Bildern befinden sich hier auch Teile der Bibliothek



**Steuerrad, Kompass und
Maschinentelegraph fürs Brückenfeeling**



**Neben der Brückenausrüstung befinden sich der
Kartentisch und die etwas ältere Funkanlage**



**Der erste Stock ist der Reederei Karl Schlüter
gewidmet, auf die das Museum zurückgeht**



**Das wundervoll gebaute Modell des
Forschungsschiffs POLARSTERN**

verströmen maritimes Flair. Hier befindet sich auch ein großer Teil der Bibliothek.

Die ganze Etage ist Rendsburger Reedereien gewidmet, wie Zerssen & Co, H.Schuldt (heute Hamburg) und vielen weiteren. Natürlich fehlt dazu nicht eine Vielzahl wunderschöner Modelle in Glasvitrinen. Aber auch Raritäten findet man überall: Hier steht zum Beispiel noch eine Thomsson'sche Lot-Maschine nach Lord Kelvin. Mit der wurde mit Hilfe von Glasröhrchen die Wassertiefe gemessen. Von diesem Gerät gibt es weltweit nur noch drei Exemplare. Auch eine seltene Holzplatte in Dreieckform für die Geschwindigkeitsmessung, ein sogenanntes Log-Scheit, ist als Original vorhanden. Exponate und seltene Liebhaberstücke aus den Sammlungen verschiedener Rendsburger Schiffahrtfamilien haben hier ein neues Zuhause gefunden.

Zwei weitere Decks

Steigen wir nun ein Deck höher. Dafür steht auch ein Aufzug zur Verfügung, denn das Haus ist weitgehend barrierefrei. Diese Etage ist nun der Reederei Schlüter, also dem Eigner und Stifter, gewidmet. Die geschichtliche Ab-

folge von den Gründungsjahren bis in die Neuzeit wird mit unzähligen Fotos und Dokumenten dargestellt. Nicht zuletzt bleibt man an den Modellen kleben, vielen wunderschönen Kunstwerken unter Glas. Ein weiterer Teil beherbergt Modelle interessanter Spezialschiffe und die Geschichten dazu. Man findet Modelle von Saugbaggern, von Kabellegern und gigantischen Eisbrechern. Die Offshore- und Forschungsschiffe fehlen ebenfalls nicht. Selten habe ich so tolle Modelle von der METEOR und der POLARSTERN gesehen.

All diese Schiffe, so bunt auch das Gezeigte erscheint, haben immer etwas mit Rendsburg zu tun. Entweder wurden sie auf Rendsburger Werften gebaut oder von Rendsburgern bereedert, ausgerüstet oder betrieben. Auf der anderen Seite des Decks steht ein großzügiger Tagungsraum zur Verfügung. Hier, natürlich in maritimer Umgebung, können sich Marinekameradschaften, Heimatforscher oder Meeting-Teilnehmer von Unternehmen treffen. Man kann den Raum aber auch für zünftige Geburtstage oder Hochzeiten privat anmieten. Sogar eine kleine Pantry für die Bewirtung steht zur Verfügung.

Entern wir das dritte Deck: Hier finden wir einen geschichtlichen Rückblick in die Zeit vor dem Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals, als in der Region noch fleißig Holzschiffbau betrieben wurde. In Modellen wird dargestellt, wie eine Werft am Schleswig-Holstein-Kanal (Eiderkanal) damals ausgesehen hat. Allein in dem winzigen Dorf Nübbel (südwestlich von Rendsburg) gab es acht Werften und vier Schmieden als Zulieferer. Danach kommt der Kanalbau. Mit ihm auch die Brücken und Fähren, für die laut Dekret von Kaiser Wilhelm I. bis heute keine Gebühren erhoben werden. Die einstige Drehbrücke rüber nach Westerrönfeld ist als Modell zu sehen, wie auch vieles um die gigantische Rendsburger Hochbrücke, eine Eisenbahnbrücke mit Schwebefähre.

Den Werften Lürssen (die Inhaber waren Rendsburger), Kröger und Nobiskrug wird Platz zur Präsentation gewidmet. Alte Linienrisse, Schiffszeichnungen, Fotos und Gemälde zeugen von der einstigen wirtschaftlichen Größe der Region. Und natürlich die schier unendliche Sammlung hervorragender Modelle. Insgesamt zeigt die Sammlung 124 Modelle in verschiedenen Maßstäben unter Glas. Wir fanden auch alte Bekannte: Zum



Links neben dem Eingang zum Tagungsraum hängt ein Porträt des Reeders Karl Schlüter



Der maritim ausgestattete Tagungsraum kann für Veranstaltungen gemietet werden



Diorama einer zeitgenössischen kleinen Werft für den Bau von Holzschiffen



Das Original der 1963 gebauten HELGOLAND hat eine abwechslungsreiche Geschichte hinter sich

Beispiel den Trawler RENDSBURG, das Fahrgastschiff HELGOLAND, das Schulschiff DEUTSCHLAND A-59 oder die Schnellboote von Lürssen – dazu haben wir vor Jahren ausführlich recherchiert und Schiffsmodellbaupläne und -Porträts gemacht.

Neu bespieltes Außengelände

Und dann gibt es noch die Außenfläche, natürlich ebenfalls passend dekoriert. Hier stehen nun, quasi im alten Pferdehof, ein beflaggter Signalmast, einige Anker und der Kompass des Marineschiffs DEUTSCHLAND. Diese

Fläche wird im Sommer auch gerne für Veranstaltungen, Konzerte und Vorträge genutzt und wird von den Rendsburgern sehr geschätzt. Oft ließe sich die dreifache Anzahl an Eintrittskarten verkaufen, als es platzbedingt möglich ist. Insgesamt eine gelungene Umnutzung des ehemaligen Pferdehofs.

Man sieht, meine ersten Vorstellungen aus der Ferne waren völlig falsch und wurden durch eine enorme Menge an Exponaten und der sehr stimmigen Präsentation korrigiert. Mit mal kurz vorbeischaun war das nicht erledigt, es

wurde fast ein ganzer Tag daraus. Und sicherlich würde ich beim nächsten Mal noch einmal so viel Neues sehen, denn man kann gar nicht alles mit einem Besuch erfassen. Der wird natürlich auch dadurch so lebendig, dass der derzeitige Kurator Peter Carstensen zu jedem Exponat etwas weiß und das auch gerne zum Besten gibt. So bietet er auch Führungen außerhalb der normalen Öffnungszeiten an, wenn sich interessierte Gruppen intensiv mit dem Museum und dessen Inhalt beschäftigen wollen. Ich werde auf jeden Fall bald wieder dort sein – ganz sicher! ■



Die Quintessenz des Museums: Schiffsmodelle, Gemälde, Fotos, Bücher und allerlei Maritimes

KONTAKT

Rendsburger Schifffahrtsarchiv
 Königstraße 5, 24768 Rendsburg
 Telefon: 043 31/437 93 76, Mobil: 01 76/54 38 73 00
 Internet: www.rendsburger-schifffahrtsarchiv.de
 E-Mail: carstensen@rendsburger-schifffahrtsarchiv.de
 Kurator: Peter Carstensen

Öffnungszeiten:
 November bis März: Mittwochs 13-17 Uhr, Samstags 10-13 Uhr
 April bis Oktober: Mittwochs 10-17 Uhr, Samstags 10-13 Uhr
 Gruppenführungen nach Vereinbarung

Der Lenkwaffenkreuzer CGN-9 LONG BEACH, Teil 2

Eine neue Ära

Text und Fotos:
Dirk Lübbesmeyer

Im letzten Heft hat uns **SchiffsModell**-Autor Dirk Lübbesmeyer das Original der LONG BEACH vorgestellt und einen Downloadplan veröffentlicht. In diesem Teil geht es vor allem um die Darstellung der verschiedenen Waffensysteme sowie die Mastkonstruktion im Modell. Nach der finalen Lackierung gab es dann am Ende eine glückliche Jungfernfahrt als Belohnung.

Alle Zugänge zum Decks-
haus sind geschlossen
dargestellt, wobei die Tü-
ren aus 0,6-mm-Sperrholz
durch das Anbringen von
zwei Türangeln aus Litzenstückchen
sowie einer Klinke (Kartonschnitzel) op-
tisch verfeinert wurden. Während das
Hauptdeck und das Deck des Decks-
haussockels von einer Reling aus Re-
lingstreifen (zehn Streifen, Höhe 5 mm,
zweizügig von aero-naut) gesäumt ist,
besteht die Reling auf den höheren
Aufbauten aus aneinander gereihten
Heftklammern mit einem oben aufge-
klebten, verbindenden Handlauf aus
einem 0,6 mm dicken und 1,5 mm
breiten Sperrholzstreifen. Das Flugfeld
im Heckbereich ist beim Original mit
abklappbaren Netzen abgesichert. Am
Modell wurden diese Netze aus Fliegen-
gitter mit Rahmen aus Epoxidkleber her-
gestellt. Sie wurden angeklebt und mit
einigen Nägeln gesichert.

Der vordere Aufbautenblock wird
vom Brückenkubus beherrscht. Er ist,
wie schon der Deckshaussockel, eine
Schachtelkonstruktion aus 1-mm-Sperr-
holz für die Wände und 2-mm-Sperrholz
für die Decken, wogegen die Podeste
des vorderen als auch des achteren Auf-
bautenblocks aus einem Sandwich von
Sperrholz (Dach) und Balsa (Unterbau)
ausgesägt wurden. Die Fensterfronten
der beiden Brückenebenen wurden mit
Klarsichtfolie verglast, wobei das Fin-
den eines geeigneten Folie-Holz-Kleb-
stoffs für die vorhandene Folie etwas
problematisch war.

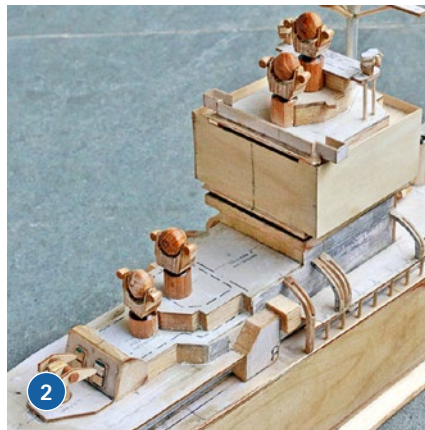
Mastkonstruktion

Der vordere Mast ist ein 6-mm-Alu-
rohr mit zwei Podeststrahlen aus 2-mm-
Sperrholz. Auf der unteren Rahe ist vorne
ein 8-mm-Minischrittmotor eingelassen,
der den Plattenschirm des SPS-48-Ra-
dars (3D-Luftraumüberwachung) dreht,
wobei die vier dünnen Anschlussleitun-

gen durch das Mastrohr in die Aufbau-
ten geführt werden. Ein 3-mm-Rohrmast
trägt dann die zweite Podestrahe, wo der
kleine, bei mir antriebslose Gitterradar-
schirm vom SPS-10 (Seeraumsuchradar)
aufgestellt ist und über dem sich noch
ein Federstahlmast mit TACAN-Scheibe
an der Spitze erhebt. Die Verstrebungen
für Mast und Rahen wurden alle aus
auf etwa 1 mm abgeschliffenen Zahn-
stochern hergestellt und mit Sekunden-
kleber fixiert.

Auf den Mastrahen sind noch einige
Stabantennen (Zahnstocher) und auf der
unteren Rahe noch zwei Windmesser
aufgestellt. An der oberen Mastrahen-
Hinterkante sind darüber hinaus beidsei-
tig horizontal jeweils zwei 1-mm-Nägel
eingesetzt, an denen, aus den Flaggenbe-
hältern kommend, die Signalleinen be-
festigt sind. Auf meinem Modell ist dies
eine durchgehende Leine aus vier Bahnen
verzwirntem 0,15-mm-Kupferlackdraht,





1) Der Rohbau des vorderen Masts besteht überwiegend aus Holz. 2) Die SAM-Anlage im Rohbau. Links unten der Starter, dann die vier Beleuchter SPG-55 und seitlich des obersten Geräts das SLQ-32. 3) Die Mitte des Modells mit ASROC-Boxstarter, Kamin, Feuerleitgeräten und 12,7/L38-Kanonen

die über alle vier Befestigungspunkte gezogen wurde und als RC-Antenne dient. Obwohl die SPS-48-3D-Radar-Antenne eigentlich aus einer größeren Zahl kleiner elektronischer Elemente zur vertikalen Strahlenkung besteht, sieht sie schon aus kurzer Entfernung wie eine glatte Platte aus, weswegen sich die modelltechnische Darstellung als T-Platte mit schmaler Seitenplatte, aufgeklebt auf einen einseitig abgeflachten Holzrundstab, rechtfertigen lässt. Hinten wird dann noch eine Verstärkung aus Heftklammern angebracht und oben ein IFF-Balken angeklebt. Der kleine SPS-10-Gitterschirm wird aus Fliegengitter gebogen und erhält einen Fuß aus dünnem Sperrholz sowie rückwärtige Verstärkungen aus Heftklammern.

Der hintere Gittermast trägt die große Gitterantenne von SPS-49 (2D-Lufttraumüberwachung) und wurde aus einem 3-mm-Messingrohr in der Mitte der Vorderkante sowie vier 1-mm-Messingstäben aufgebaut, wobei zwei Plattformen zur Stabilität der Konstruktion beitragen. Das Gitterwerk wurde dann aus auf etwa 1 mm abgeschliffenen Zahnstochern zusammengeklebt. Auf der oberen Plattform ist ein weiterer 8-mm-Minischrittmotor eingelassen, der den Radarschirm dreht. Seine vier sehr dünnen Anschlüsse – aus sechs Bahnen verzwirbeltem sehr dünnen Kupferlackdraht – werden an der hinteren Backbordstütze ins Modellinnere geführt. Auf allen Plattformen sorgen einfache Relings aus Heftklammern für Sicherheit.

Die große Antenne des 2D-Radargeräts SPS-49 wurde aus Fliegengitter ausgeschnitten, dessen Knoten zunächst durch Bestreichen mit Sekundenkleber fixiert wurden. Dieser Rohschirm wurde dann in eine gewölbte und gekrümmte Form gebogen und an den beiden am Antennenfuß geklebten Halter aus 1-mm-Sperrholz fixiert. Auch der Hornausleger klebt am Antennenfuß und wird von einem Stück Fliegengitter abgestützt. Die Rückseite des Schirms wird schließlich mit einigen Stützen aus Messingdraht und Heftklammern verstärkt.

Ausrüstung

Obwohl man heute auch einige der weiter unten beschriebenen Ausrüstungsgegenstände als 3D-Druck oder zumindest als Programm zum Selbstdruck aus dem Internet beziehen kann – letzteres vermutlich auch auf beliebigen Maßstab skalierbar –, sind sie auf meinem Modell überwiegend aus Holz selbst hergestellt. Sehen wir sie uns daher, vom Bug zum Heck gehend, nach-

einander näher an. Die beiden Doppelarmstarter Mk. 10 dienen zum Start von STANDARD-Flugabwehr-Lenk Waffen und sind eine Konstruktion aus Rundholz (Sockel), Sperrholz (Kopf) und den beiden Sperrholz-Schwenkarmen, die mittels einer durch den Kopf führender Drahtachse schwenkbar sind. Auf beiden Seiten der Starter sind auf Deck noch zwei Düsen vorhanden, mit denen nicht funktionierende Lenk Waffen von den Schwenkarmen vermutlich mit Wasser gepustet werden können.

Die Lenk Waffen bleiben normalerweise im Magazin, aber in Paradeaufstellung hängen blau gepönte Übungsraketen an den Schwenkarmen, bei mir hergestellt aus 3-mm-Rundholz, das in den vorderen zwei Dritteln auf 2 mm abgedreht wurde. Das Anbringen der kleinen Leitwerke aus Briefkarton ist etwas fummelig, wird aber erleichtert, wenn man zusätzliche Fahnen bis zur Aushärtung der Klebung belässt und erst dann abschneidet. Die Öffnungsklappen auf der Magazinwand werden mit Scharnieren aus Litzen (wie bei den Türen) modelliert. Der Zielbeleuchter SPG-55 ist vierfach vorhanden. Der U-förmige Gerätefuß ist aus einem Stück Sperrholz zweiseitig ausgesägt. Der eigentliche Beleuchter ist ein Drechselstück aus Rundholz und steckt zusammen mit den beiden seitlich angebrachten Rundholzohren in einer Nagelachse, sodass sie im Gerätefuß geschwenkt werden können.

Seitlich neben dem obersten Zielbeleuchter ist die backbordseitige Antenne des elektronischen Detektions- und Abwehrsystems SLQ-32 angebracht. Es nimmt breitbandig das gesamte Spektrum der gegnerischen elektronischen Emissionen auf, die von den angeschlossenen Computern analysiert werden



und dann gegebenenfalls deren Störung veranlassen. Für mein Modell werden beide SLQ-32-Antennen aus einem Holzstück maßstäblicher Höhe ausgesägt, an den entsprechenden Stellen mit Briefkartonstreifen und Rundholzstücken beklebt und schließlich auf ihr ebenfalls aus Sperrholz bestehendes Podest gesetzt.

Der ASROC-Achtfach-Boxstarter ist direkt hinter dem vorderen Aufbau-Block zu finden. Er besteht auf dem Modell aus einem 16 mm breiten Sperrholzsockel und einer zweigeteilten Box aus 8 x 8 mm starken Kieferleisten, in die in der Mitte jeweils noch ein Schlitz eingefräst ist und die dann mit einem Briefkarton-Abstandshalter zwischen ihnen zusammengeklebt wurden. Briefkartonquadrate (3,9 x 3,9 mm) stellen die Deckel für die acht Einzelkammern dar. Obwohl auf dem Original jeweils zwei übereinander liegende Kammern zum ASROC-Start nach oben geschwenkt werden können, ist bei mir die gesamte Box in horizontaler Stellung auf dem Fuß

fixiert. Über die Bedeutung des kleinen Schornsteins hinter dem ASROC-Starter gibt es unterschiedliche Angaben. Ich halte ihn für den Kamin eines Hilfskessels, der im Notfall genug Dampf erzeugen kann, um das Schiff bei Ausfall der Reaktoren noch mit geringer Geschwindigkeit zu manövrieren.

Die beiden 12,7/L38-Türme wurden, damit die Rohre vertikal bewegt werden können, im Vertikalschichtbau aus drei Schichten Sperrholz und zwei Außenschichten aus Balsa gebaut. Der hintere Teil des Rohres aus 2 mm Messing erhielt eine Querbohrung für die Achse des Schwenkmechanismus. Im kurzen Messingrohr steckt dann ein 1,2-mm-Nagel, der den vorderen Teil des Kanonenrohrs darstellt. Die dazugehörigen Mk-56-Entfernungsmesser auf ihren kleinen Podesten dienen ihrer Feuerleitung. Sie wurden aus 10-mm-Linde hergestellt, mit 2-mm-Rundholz für die optischen und eine abgerundete 4-mm-Scheibe für die Radar-basierte Entfernungsmessung.

An den flachen Mittelteil schließt der hintere Aufbau-Block mit seinem Gittermast an. Seitlich seines Unterbaus mit schrägen Wänden befindet sich je ein HARPOON-Startgestell, auf dem jeweils vier Start- und Transportkanister der Lenkwaffe festgezurr sind. Für meine etwas vereinfachte Darstellung des Starters verwende ich 3-mm-Rundholzstücke, die zusammen mit einem internen Abstandshalter aus 2 x 2 mm Streichholz zu Viererpacks zusammengeklebt wurden. Das Viererpack erhält dann noch drei Rahmen aus Briefkartonstreifen und wird dann auf der schrägen Platte des Startgestells fixiert. Streben aus dünnen Sperrholzstreifen vervollständigen den Starter.

Winzige Kanonen

Auf den ehemaligen Podesten für die Beleuchter des TALOS-Systems sind jetzt zwei PHALANX-Schnellfeuerkanonen zu finden. Modelltechnisch ist PHALANX selbst in größeren Maßstäben ein kleines Geschütz und daher eine ziemliche Fummelei. Der Ring aus den



Der hintere Aufbau-Block mit HARPOON-Quadstartgestell und den beiden PHALANX-Schnellfeuergeschützen



Hinter dem Aufbau stehen zwei gepanzerte Quad-Starter für TOMAHAWK-Marschflugkörper



Mit der Montage der Waffensysteme und der Masten ist der Rohbau der LONG BEACH komplett

sechs Gatlingrohren wurde aus dünnen Drahtstückchen mit einem Plastikring als Bündelung modelliert und steckt in einem rechteckigen Rohrhalter aus Vierkantholz, dessen rohrseitige Fläche um das Rohr noch etwas ausgefräst wurde. Der Rohrhalter steckt in einem Geschützkörper aus Sperrholz und kann zusammen mit dem oben angebrachten Radom des Feuerleitradars aus Rundholz sowie dem unter der Rohrhalterung hängenden Munitionsbehälter, ebenfalls aus Rundholz, manuell geschwenkt werden. Als Achse dient ein Nagel, der den Geschützkörper durchsticht.

Vor der Rückwand des ehemaligen TALOS-Magazins sind noch zwei gepanzerte Quad-Starter für TOMAHAWK-Marschflugkörper großer Reichweite aufgestellt. Meine Starter sind geschlossen dargestellt und aus einem dicken

Sperrholzstück ausgesägt und bearbeitet. Sie stehen auf zwei Kufen aus demselben Material. Die Abdeckungen auf dem Dach und auch die Trennlinie des Oberteils sind aus Briefkartonkarton.

Auf beiden Seiten des vorderen und hinteren Aufbautenblocks sind Davits vorhanden, die aus 1-mm-Sperrholz zusammengesetzt wurden und in denen die Arme aus 2-mm-Sperrholz jeweils an den entsprechenden Stellen eingeklebt wurden. Die in den Davits an 0,5-mm-Federstahldraht hängenden Beiboote bestehen aus einem Sandwich aus zweimal 5-mm-Balsa sowie einer Seele von 1-mm-Sperrholz und sind mit einer Persenning abgedeckt dargestellt. Unter den beiden großen Davits neben dem Brückenhaus sind zwei Verkehrsboote aufgebockt. Das sind Fertigprodukte, bei denen der hintere Aufbau mit Balsaholz vergrößert wurde.



Der lackierte vordere Mast mit dem SPS-48 Radar, dem Störgerät SLQ-32 und den oberen Zielbeleuchtern

LESETIPP

Die Ausgabe 06/24 mit dem ersten Teil des Bauberichts kann im **SchiffsModell-Shop** nachbestellt werden: www.alles-rund-ums-hobby.de/schiffsmodell. Der Downloadplan steht kostenlos auf www.schiffsmodell-magazin.de/downloads zur Verfügung.

Anzeige

7 Dinge, die es so nur bei uns gibt



Handsender
HS12 & HS16

1. Softkeys

Die heißen nicht etwa so, weil sie aus Gummi sind - Soft steht hier für Software und Flexibilität. Über **10 Geber-Varianten** stehen zur Auswahl, von Taster über Schalter und „Schiebereglern“ bis hin zum 5-Schritt-Sequenzler (HS16) kannst du für jedes Tastenpaar, jede Ebene und jedes Modell die Funktionsweise anpassen. Der Sender merkt sich die Stellung der Schalter beim Modellwechsel!

2. Zugeordnete Mischer

Gerade bei den Mischer geht immer schnell die Übersicht verloren. Deshalb sind hier jedem Geber gleich drei (HS16: vier) Mischer fest zugeordnet, jeder Geber kann also auf drei bzw. vier Kanäle/Servos wirken. Langes Durchsuchen einer Mischertabelle entfällt: Die **Menüfunktion Geberinfo** zeigt dir die zugeordneten Servos an, von da sind die Servo-Einstellungen nur einen Knopfdruck entfernt.

3. Doppelbindung

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

4. Multimetrie

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

5. Automatische Modellauswahl

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

6. Multikanäle

Unsere Sender unterstützen weiterhin Multiswitch- und Multiprop-Protokolle von Robbe™ und Graupner™ und alles, was dazu kompatibel ist. Mit deutlich verbesserter Zuverlässigkeit im Vergleich zu 40MHz-Anlagen. Die Multikanäle sind **vollwertig**: Sie können justiert werden und können Bestandteil eines Mischers sein.

7. Ringbegrenzer für Voith-Schneider-Antriebe (HS16)

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



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

Servonaut





Der Gittermast mit dem SPS-49 Radar ist ebenfalls fertig gestrichen

TECHNISCHE DATEN

CGN-9 LONG-BEACH

Maßstab:	1:200
Länge:	1.100 mm
Breite:	109 mm
Höhe:	330 mm
Verdrängung:	3,6 kg
Tiefgang:	49 mm
Geschwindigkeit:	≈ 1,25 m/sec
Antrieb:	2 × Monoperm-Super (12 V) direkt auf Welle mit 34-mm-Dreiblattpropeller
Akku:	NiMH-Akku, 12V, 4 Ah

Die LONG BEACH ist auch mit in Tonnen verpackten Rettungsinseln ausgerüstet, die sich, wenn sie im Wasser aufschlagen, automatisch aufblasen. Sie hängen in Triple-Aufhängungen, die an der Reling überwiegend in Höhe des achteren Aufbautenblocks festgemacht sind. Sie wurden von mir am Stück aus Sperrholz hergestellt und erst abschließend zu Einzelstücken zersägt. Die Tonnen selbst sind von 4-mm-Rundholz abgelängt und mussten dann jeweils an beiden Enden auf der Bohrmaschine etwas abgerundet werden. Die Tonnen wurden weiß gepönt und erhielten dann noch einen schwarzen Strich für die Trennlinie zwischen den Tonnenhälften, bevor sie in die Aufhängungen geklebt wurden.

Ein bordeigener Hubschrauber samt Bedienungsmannschaft ist auf LONG BEACH nicht vorhanden. Allerdings kann das Flugdeck von Hubschraubern als Landeplatz für den Waren- und Personaltransfer sowie als Stützpunkt benutzt werden – sie können dort auch betankt werden. Bei der Jungfernfahrt meines Modells war ein Hubschrauber noch nicht an Bord, der dann aber in Form eines UH-1 IROQUOIS aus dem Bestand meiner LPH-10 TRIPOLI nachgerüstet wurde. Das Hubschraubermodell ist eine Holzkonstruktion aus Balsa und dünnem Sperrholz mit ein wenig Alublech für die Propeller sowie Heftklammern für die Kufen, an die zur Verbreiterung der Lauffläche Briefkartonstreifen angeklebt wurden.

Pönung

Nach den ersten groben Schleifarbeiten erfolgte die für meine Holzrümpfe unabdingbare intensive Imprägnierung mit verdünntem Bootslack. Dazu wurde die Farbe für eine längere Einwirkzeit in den Innenraum gegossen, außen dagegen mehrmals gepinselt, bis die Farbe wirklich tief ins Holz eingedrungen war. Danach erfolgte der Feinschliff und ein erster Probeanstrich mit der Sprühdose in schwarz für den Rumpf sowie in grau für das Deckshaus, um noch eventuell vorhandene Fehlstellen besser sehen und gegebenenfalls überarbeiten und spachteln zu können. Zur Fertigstellung des Modells erfolgte die Abschlusslackierung mit seidenglänzenden Farben in Rot für den Unterwasser- und Hellgrau für den Überwasserbereich.

Um komplizierte Abdeckarbeiten zu vermeiden, wurde das Anthrazit für die Decks mit dem Pinsel aufgetragen und Kanten wurden, wenn möglich, mit der Reißnadel nachgezogen. Für die weißen Markierungen auf dem Flugdeck wurde ebenfalls die Reißnadel eingesetzt. Abschließend werden die Decks noch mit klarem Hartmattlack überzogen, was den rutschfesten Belag der Decks gut imitiert. Die unrealistischen schwarzen Kunststoff-Schiffsschrauben wurden mit Goldbronze nachgepönt und machen jetzt, zumindest für einige Zeit, den Eindruck von Messingpropellern. Die Stege auf der Klarsichtfolien-Verglasung der



Nach dem Feinschliff erhielt das Modell einen Probeanstrich



Es ist soweit: CGN-9 LONG BEACH
in voller Fahrt voraus



Im Nachhinein bekam das Schiff noch
einen Hubschrauber spendiert

Brückenfenster wurden mit der Reißnadel gezogen. Schließlich wurden die Kennnummern „9“ auf Klebefolie ausgedruckt, ausgeschnitten und dann am Rumpf angebracht. Ihre ursprünglich weißen Partien einschließlich ihrer schwarzen Begrenzungen mussten dann noch mit Weiß ausgemalt werden, da Weiß auf meinem Drucker farblos wiedergegeben wird. Auch der Schiffsname auf dem Heckspiegel ist eine Klebefolie.

Fahrverhalten

Die Trimmung in der Badewanne verlangte nach ein paar dünnen Bleiplatten am Rumpfboden, die das Modellgewicht schließlich auf 3,7 kg brachten, was deutlich über dem maßstäblichen Mo-

dellgewicht liegt und dem rechteckigen Rumpfquerschnitt meines Modells geschuldet sein dürfte. Krängungsversuche bestätigten allerdings dann auch eine gute Schwimmstabilität. Nun stand einem Einsatz nichts mehr im Weg. An einem trüben Vormittag Anfang März ging es dann zu meinem Fahrgewässer. Das Modell fuhr selbst bei der zeitweise herrschenden leichten Brise sehr stabil. Seitenwind führte nur zu geringer Krängung. Die LONG BEACH erreicht leicht die maßstäbliche Geschwindigkeit von 1,1 m/s. Allerdings fährt das Modell bei „Volle Fahrt voraus“-Stellung am Sender nur mit 70 % Motorleistung, erst nach dem Setzen eines Speedschalters wird die volle Geschwindigkeit erreicht.

Bei der Jungfernfahrt mit von der Partie war zum Vergleich auch mein altes Modell der CG-10 ALBANY, dessen konventionell angetriebenes Original etwa zeitgleich zur LONG BEACH, durch den radikalen Umbau eines mit Kanonen bestückten Kriegsschiffs in einen reinen Lenkwaffenkreuzer, entstand und das mit je einem Doppelstarter für TALOS-Lenkwaffen vorne und achtern sowie zwei Doppelstartern für TARTAR seitlich des Brückenhauses ausgerüstet war. Eine Beschreibung dieses Modells findet man in **SchiffsModell** 2/79. Die ALBANY hat eine vergleichbare Größe, ging aber wegen der obsoleten TALOS-Bewaffnung lange vor LONG BEACH außer Dienst, die stattdessen umgebaut wurde. ■

CG-10 ALBANY (links), LPH-10 TRIPOLI (Mitte)
und CGN-9 LONG BEACH (rechts),
drei Vertreter aus den 1970er-Jahren





Zehn Jahre historischer Schiffsmodellbau in Augsburg

Text und Fotos: Matthias Schultz

Vollendetes und Langzeitprojekte

Seit einer Dekade treffen sich die Mitglieder des am 15. November 2011 von Kay Wunder gegründeten Forums für historischen Schiffsmodellbau und Geschichte regelmäßig. Am 11. Mai 2024 war es in Augsburg bereits zum sechsten Mal so weit. Es wurde sich über aktuelle Projekte ausgetauscht, fertig Gebautes vorgestellt und natürlich wurden die zum Teil langjährigen Freundschaften gepflegt. Auch **SchiffsModell**-Autor Matthias Schultz hatte etwas mitgebracht.

Rund 70 Schiffsenthusiasten kamen dieses Jahr zusammen. Der Militärhistoriker Dr. Heinrich Walle aus Bonn, seit 1966 Mitglied des Arbeitskreises Historischer Schiffbau, hatte einen begleitenden Vortrag angeboten – Thema: „Das Schiffsmodell, eine Geschichtsquelle. Vom maritimen Nippes bis zur exakten Nachbildung“. In rund 45 Minuten schilderte der Fregattenkapitän a. D. die Ent-

wicklung und Höhepunkte des Schiffsmodellbaus, von der schematischen Darstellung als Steinrelief aus der Antike bis zur Miniaturausgabe eines modernen Kreuzfahrtschiffs für Werbezwecke.

Langzeitprojekt ROYAL CAROLINE

Organisator der Augsburger Treffen ist Robert Volk. Der 1954 geborene Modellbauer ist früher einmal selbst zur See gefahren. Dann hat er allerdings der

Liebe wegen abgemustert und ist später wieder in seine Heimatstadt zurückgekehrt. Doch die See hat ihn nicht mehr losgelassen, bis heute baut er Schiffsmodelle. Seit 1989 interessiert ihn dabei eine ganz besondere Modellbauvariante, nämlich die der Knochenmodelle. Der gelernte Maschinist konnte damals zwar schon auf sehr viel Erfahrung im Modellbau zurückgreifen, aber Knochen sind eben eine Kategorie für sich. Als Vorla-



Rund 70 Modellbauer plus Begleitung kamen nach Augsburg in den Polzeisportverein



Günther Hibelts Modell der S.M.Y. HOHENZOLLERN (II) von 1882



Seit mehr als 30 Jahren baut Robert Volk schon an seinem Knochenschiff ROYAL CAROLINE



Neben Überwasserfahrzeugen baut Günther Hibelt auch U-Boote der kaiserlichen Flotte

ge für sein 1993 auf Kiel gelegtes, jedoch bis heute immer noch nicht vollendetes Langzeitprojekt hat er sich die ROYAL CAROLINE ausgesucht.

Dieses Schiff wurde 1749 in der Werft von Deptford gebaut und lief im Januar 1750 vom Stapel. Sie war König Georgs II. von England meist genutzte Yacht, ein glanzvoll verziertes und prächtig geschmücktes Schiff. Darüber hinaus war es eines der schnellsten Fahrzeuge der Royal Navy in jener Zeit. Sie wurde von der königlichen Familie bis 1805 immer wieder genutzt, bis schließlich 1820 mit dem Abwracken ihr Ende besiegelt war. Wundervolle Details wie die filigranen Schnitzereien am Heckspiegel und an den Seitentaschen benötigen bei Robert Volks Nachbau einfach ihre Zeit. Wann oder ob sein Langzeitprojekt überhaupt einmal fertig sein wird, weiß er hingegen nicht zu sagen.

To Victory and beyond

Auch Daniel Fischer, einer der Administratoren des Forums für historischen Schiffmodellbau, wird sicherlich für seine HMS VICTORY noch ein wenig brauchen. Denn bei dem Ludwigsburger

steht bei seinem Kunststoffmodell nicht die reine Darstellung des Schiffs im Vordergrund, sondern die intensive Erforschung des Lebens an Bord. Sein bereits am 24. November 2011 begonnener und mittlerweile auf fast 3.000 Einträge angewachsener Baubericht heißt nicht umsonst „...to Victory and beyond!“ Auf sämtlichen, auch auf den mittlerweile nicht mehr sichtbaren, Decks tummelt sich ein schier unüberschaubares Gewimmel von Seeleuten, die Kanonen laden, am Galion herumlungern oder das Spill bedienen. Im Moment takelt er die Rahen auf und ermittelt dabei zum Beispiel akribisch die Höhe der Fußpferde, damit seine Männer nicht vornüberfallen und gleichzeitig mit ihren Armen zum Reffen an die Segel gelangen können.

Faszination Kaiserliche Flotte

Günther Hibelts S.M.Y. HOHENZOLLERN (II) von 1882 hingegen ist gerade vollendet. Das im Original 122 m lange und damit zum Zeitpunkt seiner Indienstellung längste Schiff der kaiserlichen Flotte wurde auf der AG Vulcan in Stettin gebaut und verfügte über eine Maschinenleistung von 9.588 PS. Von 1893 bis 1914 als kaiserliche Yacht und



Auf der HMS VICTORY von Daniel Fischer wimmelt es von Matrosen und Soldaten

INFO

Internet:
www.segelschiffsmodellbau.com
www.arbeitskreis-historischer-schiffbau.de



Die NORDERNEY stammt von Günther Hibelt, im Hintergrund steht die S.M.S. AUGSBURG von Gerhard Amann



Die Korvette S.M.S. BAYERN mit ihren charakteristischen Schornsteinen stammt ebenfalls von Gerhard Amann



Nach neun Jahren Bauzeit ist die HMS ROYAL WILLIAM von Frank Ehlert nun fertig



Hermann Steiners LA VOYAGE wird nicht mehr von ihm vollendet werden können

Aviso eingesetzt, nutzte sie Kaiser Wilhelm II. für seine ausgedehnten Nordlandfahrten nach Norwegen. 1895 war die HOHENZOLLERN zudem das erste Schiff, das den neu erbauten Kaiser-Wilhelm-Kanal passieren durfte. Insgesamt verbrachte der Monarch zusammen gerechnet über vier Jahre an Bord. Begleitet wurde die Yacht dabei immer von einem Kriegsschiff sowie dem Depechenboot SLEIPNER.

Die Lustfahrzeuge gekrönter Häupter, so auch die ROYAL CAROLINE mit ihrer eher leichten Bewaffnung, durften aus Sicherheitsgründen stets nur in schlagkräftiger Begleitung unterwegs sein. Ende Juli 1914 außer Dienst gestellt, ging die HOHENZOLLERN 1918 in den Besitz der Weimarer Republik über, bevor sie 1923 in Wilhelmshaven abgewrackt wurde. Ergänzend zu ihr hat Günther Hibelt zudem die kleine KAISERGIG als Beiboot der Yacht gebaut. Zehn Minimatrosen pullen immer jeweils diagonal versetzt an den Riemen, während der Steuermann unter der Reichskriegsflagge Kurs hält. Überhaupt hat es ihm

die Kaiserliche Marine angetan, vom kleinen U-Boot wie dem Versuchsfahrzeug FORELLE bis zum großen Kreuzer S.M.S. VON DER TANN, alle im Maßstab 1:100.

Vermächtnis des Vaters

Gerhard Amanns auf Balsaspanten gebaute und im Original 1874 in Kiel vom Stapel gelaufene S.M.S. FRIEDRICH DER GROSSE stammt ebenfalls aus dieser Zeit. Denn wie Günther Hibelt schwärmt er schon seit längerem für die Schiffe der Kaiserlichen Marine. Dabei stieß Amann erst spät zum Modellbau. Eines Tages kam sein Vater, der im Zweiten Weltkrieg leitender Ingenieur auf einem U-Boot des Typs VII C war, auf ihn zu, gab ihm all sein Werkzeug und fragte, ob er ihm nicht sein altes Boot als Modell bauen könne. Aus der Bitte des Seniors wurde eine Passion des Juniors. Bis heute baut er stets im Maßstab 1:200.

Unter seinen Händen entstanden Miniaturausgaben wie die ausgestellte S.M.S. AUGSBURG. Nach der S.M.S. FÜRST BISMARCK wird seine lange,

in durchaus beeindruckender Geschwindigkeit entstandene Reihe nun mit der jüngst komplettierten S.M.S. FRIEDRICH DER GROSSE fortgesetzt und mit der wegen ihren vier im Quadrat angeordneten Schornsteinen scherzhaft „Zementfabrik“ genannten Ausfallkorvette S.M.S. BAYERN von 1878. Ein Ende seiner Modellbautätigkeit ist bei dem rüstigen Rentner noch nicht abzusehen.

Admiralitätsmodell

Nach neun Jahren Bauzeit konnte Frank Ehlert seine HMS ROYAL WILLIAM von 1719 seinen Modellbaukollegen endlich vollendet vorstellen. Ursprünglich als 100-Kanonen-Schiff Erster Klasse bereits 1670 als HMS PRINCE vom Stapel gelaufen, wurde es 1692 umgebaut und in HMS ROYAL WILLIAM umbenannt. 1813 wurde das betagte Schiff schließlich abgewrackt. Ehlerts naturholzsichtiges Modell mit gerefften Segeln ist als sogenanntes Admiralitätsmodell angelegt. Das heißt, Aussparungen im Deck und Rumpf gewähren Einblick in das Innere und offenbaren damals den Entscheidungsträgern



Das Original der MARIE von Anton Happach befuhr ab 1878 den Ammersee



Die CONFEDERACY, eine US-Fregatte von 1748, wurde im Maßstab 1:64 von Johann Endris gebaut



Helmut Tanke hat zwei Monate lang gebraucht, um den Rumpf seiner REVENGE zu bemalen



Rekordverdächtig: Das größte freischwebende Buddelschiff der Welt von Matthias Schultze

wichtige Informationen über Aufbau und Stabilität des Kriegsschiffs.

Hermann Steiners LA VOYAGE von 1693 hingegen wird sicherlich nicht mehr von ihm vollendet werden können. Der gelernte Tischlermeister hat nämlich mittlerweile das hohe Alter von 92 Jahren erreicht und war, zusammen mit dem 96-jährigen Anton Happach, der mit Abstand älteste Modellbauer in Augsburg. Wenn auch nachlassende Sehkraft und Fingerfertigkeit ihm Arbeiten wie das filigrane Auftakeln eines Schiffs mittlerweile unmöglich machen, so arbeitet er dennoch weiterhin an den Rümpfen seiner Modelle weiter, drehselt Kanonen und schnitzt Verzierungen.

Ungewohnte Einblicke

Letztes Jahr hat Anton Happach sein Modell vom ersten Ammersee-Raddampfer MARIE im Maßstab 1:100 fertiggestellt. Das Original befuhr das bayerische Binnengewässer zwischen 1878 und 1907. Um bei seinem schmucken Stück auch einen Einblick in den Radkasten auf Steuerbord zu gewähren, hat der

Modellbauer einen schräg gestellten Spiegel unter dem Antriebsrad positioniert. Statt einer Scheibenfront ziert ein winziges Schwarzweißfoto des Originals die Brücke.

Matthias Schönlein bevorzugt hingegen wegen der kleineren Dimensionen seiner Vorbilder etwas größere Maßstäbe. So ist sein ZEESBOOT, ein Fischereifahrzeug der südlichen Ostseeküste aus der Zeit um 1920, in 1:20 entstanden, der Gaffelschoner PHANTOM von 1868 hingegen in 1:50. Beide Modelle sind aus Birnen- und Ahornholz gefertigt. Bei Letzterem handelt es sich um ein Forumsprojekt, bei dem unter Online-Anleitung die Teilnehmer Schritt für Schritt das Schiff selbst erarbeiten und ihre Fragen an Leiter Robert Volk stellen.

Vom Buddelschiff zum Bausatz

Helmut Tanke hatte keinerlei sachkundige Anleitung, als er mit seinem Erstlingswerk, einem Buddelschiff aus dem Jahre 1981, in dieses Hobby eingestiegen ist. Damals ist ein ziemlich kleines, absolutes Fantasiegebilde mit Rie-

men und zwei rahgetakelten Masten in der recht voluminösen Flasche entstanden, die ihm damals seine Schwester aus einem Krankenhaus besorgt hatte. Heute haben es ihm eher die etwas älteren Vorbilder angetan. In Augsburg präsentierte er seine fast vollendete REVENGE von 1577. Für die farbliche Gestaltung hat er statt des von Bausatzhersteller mitgelieferten Papierstreifen lieber in zwei Monaten mühseliger Abklebearbeit den hölzernen Rumpf des Modells selbst bemalt.

Zeugen gesucht

Auch der Autor dieser Zeilen war mit ein paar Fläschchen in Augsburg am Start und hatte dieses Ereignis auserkoren, für einen Eintrag ins Guinness-Buch der Rekorde die dafür notwendigen Zeugenaussagen zusammen zu bekommen. Wo sonst hätte er ein fachkundigeres Publikum antreffen können, um seinen Antrag für das größte freischwebende Buddelschiff der Welt zu unterstützen? Wenn Guinness den Rekord bestätigen sollte, wird selbstverständlich in **SchiffsModell** über dieses Projekt berichtet. ■

Restaurierung der VEGESACK, Teil 2

Nochmal ganz von vorn

Text und Fotos:
Hermann Veith



Im letzten Heft hat Hermann Veith beschrieben, wie er seine VEGESACK renoviert hat. Als die Heckwanne der dazugehörigen ADOLPH BERMPOHL im Rohbau fertig war, stellte sich heraus, dass der Hersteller Graupner vor 50 Jahren beim Maßstab wohl etwas geschummelt hatte. Das Tochterboot war plötzlich zu breit. Der **SchiffsModell**-Autor nahm es sportlich und begann, eine neue, passende VEGESACK zu bauen.

Auf den ersten Blick hat der Restaurierungsaufwand bei der VEGESACK ein attraktives Ergebnis erbracht. Die dazu erforderliche detaillierte Befassung mit Vorbild und Modell förderte jedoch einige Inkonsistenzen zu Tage, die hier nicht ungenannt bleiben sollen:

- Da wäre zuallererst der am falschen Vorbild (ALTE LIEBE) orientierte Ausbau des Steuerstands.
- Der Verlauf der Schlingerkiele ist nicht, wie es vorbildgetreu sein sollte, parallel zum Kiel, sondern verjüngt sich zum Bug hin.
- Der Achtersteven beziehungsweise der Ruderschutz ist nicht, wie bei der Graupner-Version, eine achtern nach oben geführte Verlängerung des Kiels, sondern ein eigenständiges, vermutlich aus Wartungsgründen auch demontierbar ange-setztes, bogenförmiges Metallteil, deutlich schmäler als der Kiel. An der Stelle habe ich keine Änderung vorgenommen, da ich schon vor Jahren den Holz-Innenkiel gegen ein Kunststoffteil ausgetauscht habe und damit der Rumpf dicht und funktional war.

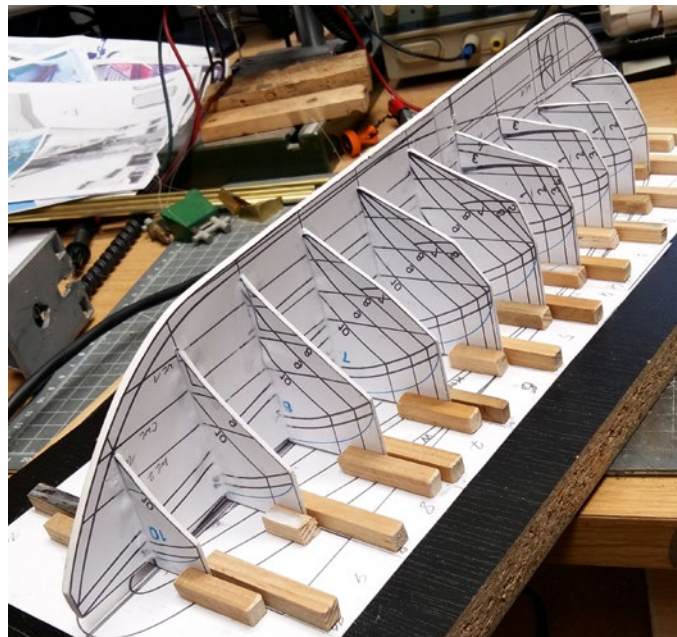
- Die Kajüt-Seitenwände steigen von achtern nach vorn etwas zu steil an, da ich mich beim Gestalten des neuen Aufbaus zu sehr an der ursprünglichen Form von Graupner orientiert und das aber auch erst beim Lackieren bemerkt habe. Da wollte ich nicht mehr grundlegend umbauen.

Leider zu breit

Nach der Restaurierung der VEGESACK startete ich mit der im letzten Teil mehrfach erwähnten Renovierung meiner ADOLPH BERMPOHL. Auch hierbei unter der Maßgabe, das Modell so nah wie möglich am Vorbild darzustellen. Als ich mit der deutlich detaillierteren Ausstattung der Heckwanne mit neuen Führungsrollen fertig war, kam die Frage auf, ob meine vor geraumer Zeit bereits fertiggestellte VEGESACK überhaupt zwischen die Führungsrollen passt. Rasch war das Tochterboot zur Hand und die Liegeprobe ergab, dass sie nicht passte. Wie schon oft unter BERMPOHL-Erbauern erörtert, wurde hier nun leider überdeutlich, dass der VEGESACK-Rumpf von Graupner für den Maßstab 1:22,5 einfach zu breit und zu völlig ist.



In die neue Heckwanne der ADOLPH BERMPOHL passte die VEGESACK nicht mehr rein



Für die Positivform des neuen Rumpfs wurden die Spanten und der Kiel aus Polystyrol ausgeschnitten

Ausgehend von der Breite der Original-VEGESACK von 2,45 m dürfte das Modell nur 109 mm breit sein, womit es auf der mittleren Höhe der Rollen mit 110 mm Abstand gut gestützt in der Wanne läge. Die VEGESACK von Graupner ist hingegen 123 mm breit, kann also in die Heckwanne meiner ADOLPH BERMPOHL auf keinen Fall aufgenommen werden. Ihre größere und völliger Gestaltung war sicherlich der damals voluminöseren und auch schwereren RC-Technik geschuldet und entspricht etwa einem Maßstab von 1:20.

Späte Erkenntnis, aber konsequenterweise musste ich eine neue, maßstäblich passende VEGESACK bauen. Als Vorteil konnte ich dabei die vorstehend genannten Fehler vermeiden, die sich bei meiner „alten“ VEGESACK eingeschlichen haben. Gleichzeitig konnte ich noch einige weitere konstruktive Aspekte wie zum Beispiel die Dichtigkeit des Tochterboots verbessern.

Da noch einige Details an der Heckwanne meiner ADOLPH BERMPOHL wie die Auflager für das Tochterboot und weitere Stützrollen nur dann funktional sinnvoll zu erstellen und zu platzieren waren, wenn ich sie mit Hilfe des korrekten Tochterboot-Rumpfs ausrichten konnte, habe ich an dieser Stelle die Restaurierung der ADOLPH BERMPOHL unterbrochen und einen maßstabsgerechten neuen VEGESACK-Rumpf anhand des entsprechenden Linien- und Spantenrisses aus dem DGzRS-Plan zur BREUSING-Klasse geplant.



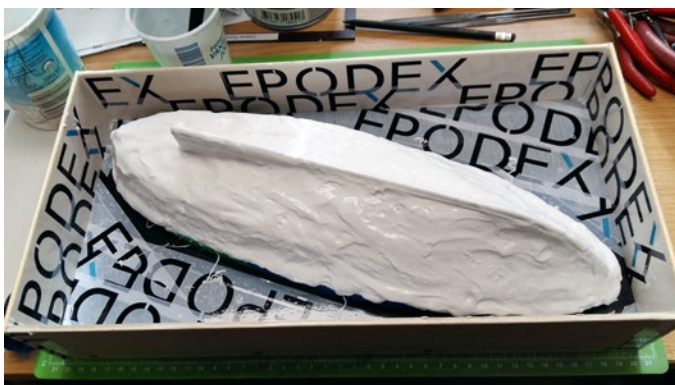
Die mit Hartschaumstücken gefüllte Rumpfform beim ersten Probeliegen



Danach wurde der Rohling wiederholt gespachtelt und geschliffen



An der Positivform kann man die schlankeren Proportionen schon gut erkennen



Die Silikon-Negativform im Formkasten, der noch mit Gips ausgegossen wird



Von rechts nach links: Die Urform des Rumpfs, die Silikonform und das Gipskorsett



Vor dem Laminieren wurde die Form mit Gelcoat ausgepinselt

Neuanfang

Dazu wurden die im Maßstab 1:25 mit dem DGzRS-Plan vorliegenden Risse auf den Maßstab 1:22,5 skaliert und in der für den Bau des Rumpfgerippes erforderlichen Anzahl kopiert. Es sollte ein GFK-laminierter Rumpf werden, also waren der Bau des Rumpf-Positivs und dann die Abnahme einer Negativform die Methode der Wahl.

Die maßstäblich angepassten Spanten sowie der Kiel wurden ausgedruckt, ausgeschnitten, auf 1,5 mm starkes Polystyrol für die Spanten und auf 3 mm starkes Polystyrol für den Kiel aufgeklebt, die Spanten auf dem Hellingbrett aufgestellt, ausgerichtet und mit dem Kiel verklebt. Dann habe ich die Zwischenräume mit Hartschaumstücken gefüllt. Ein allererstes Probeliegen in der Heckwanne bestätigte, dass ich auf dem richtigen Weg war. Anschließend wurde der Rumpfrohing mit lufttrocknender Modelliermasse grob geglättet und durch wiederholtes Schleifen und Spachteln in die endgültige Form gebracht. Die gegenüber der Graupner-Variante deutlich schlankere Rumpfform war jetzt gut erkennbar und nach dem Aufbringen von Spritzspachtel wurde abschließend lackiert.

Nun galt es, die Negativformen für Rumpf und Deck zu erstellen, worin dann der Tochterboot-Rumpf laminiert werden sollte. Dazu wurde das Rumpfpositiv in einem Formkasten mit Knete so fixiert, dass diese auch die Rumpfoberkante abgegrenzte. Es folgte der Auftrag von hochviskosem Silikonkautschuk in zwei Schichten und nach dessen Aushärten das Verfüllen des Formkastens mit Gips. Beim Ausformen nach dem Abbinden des Gipses wurde zuerst die Knete entfernt, dann der obere Rand der Gipsschale abgeschnitten und soweit abgetragen, dass die Silikonkautschukform frei kam. Das Bild zeigt die stützende Gipsschale, die Silikonkautschukform und das Rumpfpositiv.

Jetzt wurde die Scheuerleiste am Rumpfpositiv angebracht, die Kante, die sich aufgrund des Waldecks ergibt, angearbeitet und dann das Deck in ähnlicher Vorgehensweise wie der Rumpf abgeformt. Während die Teile der Decksform nacheinander aushärteten, wurden Stevenrohr, Welle, Kupplung und ein eventuell passender Motor zusammengestellt und schon mal Gelcoat (Epoxidharz gefüllt mit Aerosil) in die Rumpfform aufgetragen. Nach dem Aushärten des Gelcoats wurde 80-g-Glasmatte in zwei Lagen nass in nass laminiert.

Leichtbau

Die fertige Rumpfschale wog jetzt mit Stevenrohr 82 g, mit dem zuvor ausgewählten Motor, Federkupplung und Welle 130 g und rutschte auch schon ganz gut aus der Heckwanne. Mit noch etwas mehr Masse sollte das dann zukünftig problemlos funktionieren. Nachdem jedoch an der Rumpfschale die Wasserlinie markiert war und sie mit ersten Technikkomponenten versehen probeweise im Handwaschbecken schwamm, wurde überdeutlich, dass bei diesem Modell absoluter Leichtbau Pflicht ist. Das Gewicht des Decks wurde durch Beschleifen und großzügige Ausschnitte von ursprünglich 50 g auf 23 g reduziert und auch die Rumpfschale durch Beschleifen an der Innenseite so weit wie möglich erleichtert.

Die neue VEGESACK wird genauso wie meine alte im Bauzustand von Ende der 80er-Jahre dargestellt, die gewichtsreduzierenden Ausschnitte im Deck werden somit unter der Vorschieferhöhung verborgen. Ebenso ist die neue VEGESACK funktional mit der alten identisch, jedoch wurde bei allen verwendeten Komponenten auf möglichst geringes Gewicht geachtet und die Wasserlage immer wieder im Handwaschbecken überprüft.

Technikkomponenten

Als technisches Innenleben wurden ein kleiner leichter Motor inklusive Schlauchkupplung und einem Motorspant aus 0,7 mm Polystyrol, eine 2s-LiPo-Kombination mit 400 mAh Kapazität, ein Motorsteller von SolExpert, ein Step-down-Wandler zur Empfänger Versorgung und ein 5-Kanal-Power-Schalter von Momo Sauerland installiert. Zusammen wiegt dieser Einbau 42 g. Das Ruderservo und der Ruderantrieb sind zukünftig durch den achteren Mannlochdeckel gut erreichbar, falls das mal nötig werden sollte. Außerdem habe ich noch eine analoge Multivibratorschaltung für den Signalthornsound, die gewichtsminimierte Spindelmechanik zum Aus- und Einfahren des Fanghakens einschließlich Relaissteuerung und den Hauptschalter mit Lade-, Balancerbuchse sowie BID-Chip verbaut.

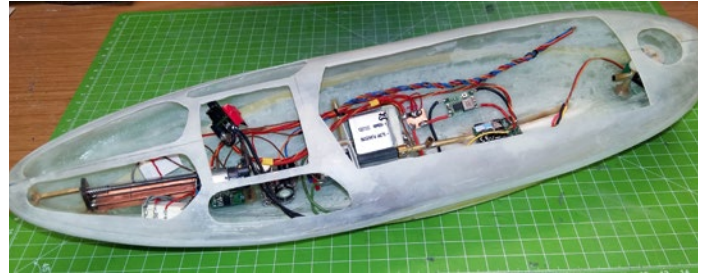
Ein vorgerüstetes 5-fach-Kabel für den Pluspol, Lautsprecher, Positionslampen, Innenbeleuchtung und Scheinwerfer ist auch schon da, das später in eine Steckverbindung zum Aufbau münden wird. Die Schiffsschraube von Raboesch (25 mm Durchmesser, M2, linksdrehend) wurden in Nabenlänge sowie Durchmesser angepasst und die Blätter nachprofiliert. Der Vortriebstest erschien ausreichend.

Nachdem der Technikeinbau abgeschlossen war, erfolgte die Hochzeit mit dem Deck. Das letzte Trimmschwimmen im Handwaschbecken zeigt eine gute Wasserlage des Rumpfs. Mit einem aktuellen Gewicht von 216 g sind es bis zur Wasserlinie noch etwa 5 mm. Das sollte eine ausreichende Reserve für Aufbau und Mast darstellen. Ob ich den Fahrstand ähnlich detailliert ausstatte wie bei meiner alten VEGESACK, wird davon abhängen, wie sich der Leichtbau des Aufbaus gestaltet. Die Kajüte plane ich aus 0,3 mm dünnem Polystyrol zu bauen – da wiegt die ausreichend große Platte (250 mm x 500 mm) gerade mal 40 g. Aus Stabilitätsgründen hätte ich gerne ABS verwendet, das ist jedoch deutlich schwerer.

Der Fanghaken mit allen Beschlägen wurde erstellt und angepasst, die Endmontage erfolgt nach der Lackierung. Die Stahlseile stammen von STEBA und haben eine Bruchlast von 7 kg, zusammen also 14 kg, genügend Sicherheit, um die voraussichtlich 250 g leichte, neue VEGESACK in die Heckwanne der ADOLPH BERMPOHL aufzuholen. Als vorläufig letztes Detail am Rumpf wurden noch die Schlingerkiele angebracht, diesmal korrekt parallel zum Kiel.

Die vorstehend beschriebenen Aktivitäten zur Massen- und damit Gewichtsminimierung zeigten, dass es selbst bei Verwendung moderner Komponenten aufwendig ist, die Masse für das Erreichen der korrekten Wasserlinie nicht zu überschreiten. Insofern ist nachvollziehbar, warum Graupner den Rumpf der VEGESACK seinerzeit so stark modifiziert hat und meine alte VEGESACK daher mit 675 g Gewicht – weit über der Graupner-Vorgabe und über der maßstäblich umgerechneten Masse sowieso – dennoch bestens auf Wasserlinie liegt.

Auf dem Titelbild erkennt man die deutlich bessere Proportionierung des Tochterboots gegenüber der Variante von Graupner. Die weitere Detaillierung sowie Fertigstellung der neuen VEGESACK wird aufgrund der laufenden grundlegenden Restaurierung meiner ADOLPH BERMPOHL noch etwas auf sich warten lassen. Zumindest muss ich keine modellbauerisch-konstruktiven Probleme mehr lösen. Das habe ich ja alles bei meiner alten VEGESACK schon mal gemacht. ■



Der fertige Rumpf mit den Einbauten und den gewichtsreduzierenden Decksausschnitten



Der Fanghaken mit den extrem bruchsicheren Stahlseilen wurde vorläufig montiert



Das Unterwasserschiff mit den diesmal korrekt angebrachten Schlingerkielen



Die erste Testfahrt. Bis zur Fertigstellung wird es noch etwas dauern

LESETIPP

Die Ausgabe 06/24 mit dem ersten Teil des Bauberichts kann im **SchiffsModell**-Shop nachbestellt werden:
www.alles-rund-ums-hobby.de/schiffsmodell

Das neue Heft erscheint am 26. Juli 2024

Früher informiert:
Digital-Magazin
erhältlich ab
12. JULI
2024



DRAGO

Für sein neues Segelboot hat sich Uwe Kreckel vom Logo einer Logistikfirma inspirieren lassen. Da es nichts zu kaufen gab, was seinen Vorstellungen entsprach, hat er selbst ein passendes Modell konstruiert und gebaut.



FOUR CSONS

Vor 60 Jahren wurde Hermann Veith mit einer CHRIS CRAFT CONSTELLATION von Graupner an den Schiffsmodellbau herangeführt. Nach einer umfassenden Renovierung ist es nicht nur sein ältestes, sondern auch wieder das schönste Modell.



EISFUCHS

Auf der Suche nach einem neuen Projekt stieß Erich Vinzenz auf den Bauplan des Eisbrechers EISFUCHS von 1957. Ein Planmodell und aus Holz, das war das perfekte Modell für die Bausaison im Winter.



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 recherchiert, testeten, bauten, schrieben und produzierten:

Leitung Redaktion/Grafik
Jan Schönberg

Chefredakteur
Mario Bicher
(verantwortlich)

Redaktion
Edda Klepp
Jan Schnare
Max-Constantin Stecker
Jürgen Voss

Autoren, Fotografen & Zeichner
Peter Burgmann
Karsten Linder
Dirk Lübbsmeyer
Helmut Harhaus
Dietmar Hasenpusch
Dieter Jaufmann
Nico Peter
Kai Rangnau
Hinrik Schulte
Matthias Schultz
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- oder Buchhandel.
Direktbezug über den Verlag

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

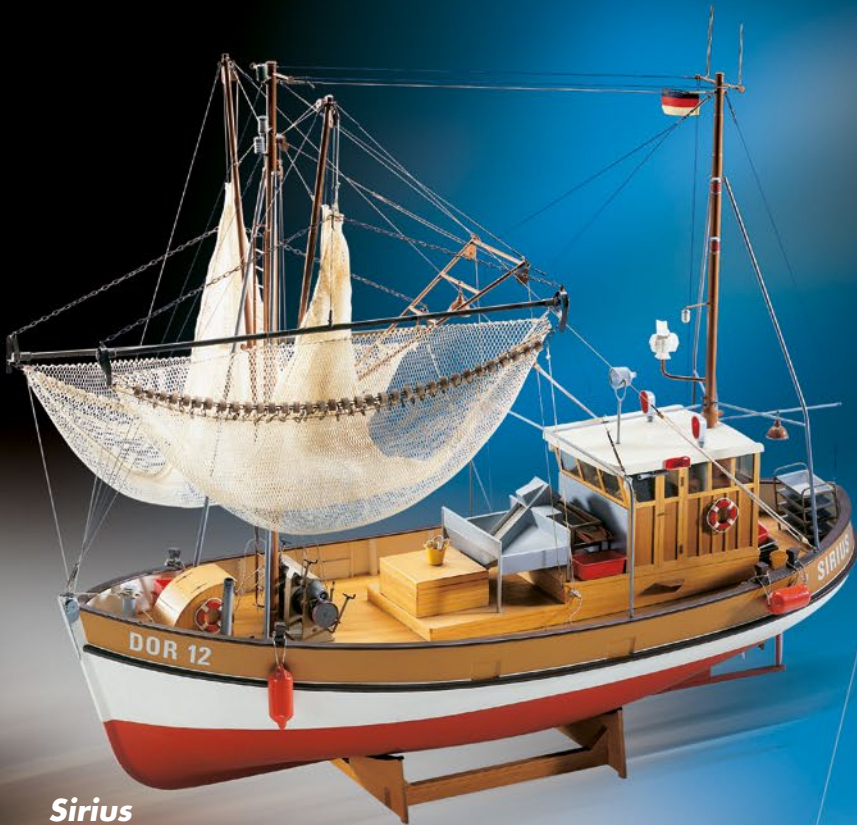
Für unverlangt eingesandte Beiträge kann keine Verantwortung übernommen werden. Mit der Übergabe von Manuskripten, Abbildungen, Dateien an den Verlag versichert der Verfasser, dass es sich um Erstveröffentlichungen handelt und keine weiteren Nutzungsrechte daran geltend gemacht werden können.

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

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.



<https://worldmags.net/de>

krick

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

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

Lotsenboot

PILOT

Funktionsmodell aus lasergeschnittenem ABS. Der Rumpf wird auf der bewährten aero-naut-Helling gebaut. Der Antrieb erfolgt über zwei E-Motoren. Das Steuerhaus ist komplett ausgebaut. Die Ätzteile der Armaturentafel erlauben eine Beleuchtung der vielen Armaturen. Alle Lampen des Modells können mit LED beleuchtet werden. Der Suchscheinwerfer wird aus Ätzteilen gebaut und ist voll beweglich. Der Reflektor und die LED sind aufeinander abgestimmt und haben eine enorme Leuchtkraft und Lichtbündelung.

Breite 200 mm
Gewicht 2400-3000 g
Länge 715 mm
Maßstab 1:20 / 1:25



Wir bringen Licht aufs Boot **EasyLight**

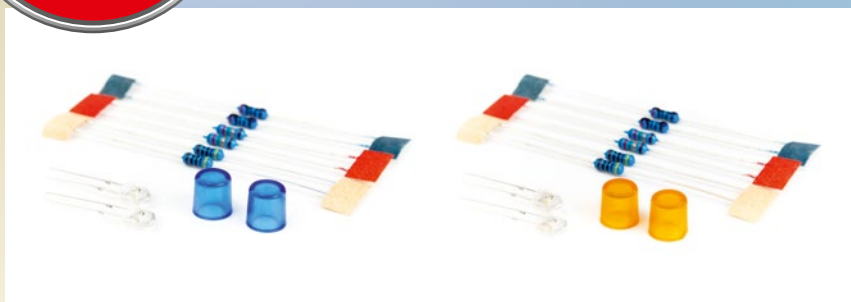


Das Lichtset besteht aus weißen, roten und grünen LED sowie einem Schaltmodul zum Betrieb an der RC-Anlage. Mit dem Schaltmodul können 5 Kanäle einzeln geschaltet werden. Das Set ermöglicht eine einfache, nautische Beleuchtung für Schiffsmodelle. Bestell-Nr. 7019/03



Blaulicht-Set (Bestell-Nr. 5677/65) und **Rundumleuchten-Set Orange** (Bestell-Nr. 5677/66).

Jeweils bestehend aus zwei eingefärbten, transparenten Lampengläsern, 2 LED mit Blinkmodus und den passenden Widerständen für Spannungsbereiche 3-14 Volt. Die Blink-LED können z.B. an unser Lichtmodul Easy-Light angeschlossen werden und so über einen Kanal der Fernsteuerung geschaltet werden.



aero=
naut

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

www.aero-naut.de



Direkt bestellen



Der neue
Schiffs-Katalog
ist da!

ca. 8.000 Beschlagteile für
alle Arten Schiffsmodelle -
ein unverzichtbares
Nachschlagewerk für
Modellbauer

