

Großes Finish Wie man ein neues Lobster-Boot geschickt auf Alt trimmt

SchiffsModell



7 Juli 2026

9,50 EUR

AT: 10,50 EUR · CH: 16,90 CHF
Benelux: 11,20 EUR

SchiffsModell

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN SCHIFFSMODELLBAU



SchiffsModell
**PRAXIS
TEST**

SAUBERE LUFT

Feinstaubsauger
von Proxxon

Sonnig & Heiter

Highlights der
19. Minisail Classic
am Degersee



IMMER NOCH GUT?
BANCKERT von Billing Boats

SEGLERTEST
b-seven M von b-boats

FUNKTIONSMODELL
Forschungsschiff LE SUROIT



Die Modellbauzeitschrift für Nutzfahrzeug-Freunde



TRUCKS & DETAILS

Kennenlernen für 9,50 Euro



JETZT BESTELLEN

www.trucks-and-details.de/kiosk

Service-Hotline: 040/42 91 77-110

ABO-VORTEILE IM ÜBERBLICK

- 9,50 Euro sparen
- Keine Versandkosten
- Jederzeit kündbar
- Vor Kiosk-Veröffentlichung im Briefkasten
- Digitalmagazin mit vielen Extras inklusive
- Anteilig Geld zurück bei vorzeitiger Abo-Kündigung





Lebhaft in Erinnerung

Liebe SchiffsModell-Leserinnen und -Leser

Geht Ihnen das manchmal auch so, dass Titelmotive Erinnerungen wecken? Beim aktuellen Cover kam mir der Sommer 1995 wieder in den Sinn. Nach ein paar Jahren Pause stieg ich damals erneut in den Schiffsmodellbau ein – das Arbeiten mit den Händen war eine willkommene Ablenkung zum verkopften Studentenalltag. Und trockene Fachliteratur wechselte ich mit spannenden Abenteuerromanen ab. Beim Stöbern im Uni-Antiquariat (!) hatte ich eine Ausgabe „Horatio Hornblower“ entdeckt – Teil 1, Fähnrich Hornblower. Nur eine Mark, ich schlug zu. Zuhause verschlang ich das Heldenepos von C.S. Forester an einem Wochenende. Mit Begeisterung folgten alle weiteren Teile, derer ich habhaft werden konnte. Mich hatte das Hornblower-Virus befallen. Es deckte sich mit meinem frisch wieder aufgeflammt Interesse am Schiffsmodellbau.

Neben Offshore- und Fischereifahrzeugen faszinierte mich damals alles rund um das Thema Minisail, vor allem Segelklassiker. Ein unerreichbarer Traum waren die ATLANTIS von robbe oder die ANTARES von Gröning. Berichte über Schoner oder Zollkutter in **SchiffsModell** las ich zwei, drei Mal nacheinander und vor meinem geistigen Auge entstanden fantastische Nachbauten. Typisch Student, war ich allerdings chronisch knapp bei Kasse, doch für den Erwerb des Baukastens ZEESCHOUW von Billing Boats reichte es. Hornblower hätte das Plattbodenschiff nicht mal schief angeschaut. Für mich war es ein wunderbares Projekt in meiner kleinen Studentenbude.

Mit SchiffsModell an Traditionen anknüpfen und zugleich top aktuell sein

In den 1990er-Jahren nahm das Thema Minisail richtig Fahrt auf. Zur ZEESCHOUW und ähnlichen Baukästen gab es regelmäßig Berichte in **SchiffsModell**, wie man diese ferngesteuert segelfähig machen konnte. Einige werden sich an diese Zeit des Aufbruchs erinnern. In gewisser Weise wurden hier die Weichen für später erfolgreiche Veranstaltungen wie beispielsweise das Minisail Classic Treffen gestellt. Das fand auch dieses Frühjahr wieder am Degersee statt und mit dabei war die EXCALIBUR, unser Titelmotiv. Ich glaube, hier hätte der junge Hornblower angeheuert, um große Abenteuer zu erleben.

Kleine Anekdote am Rande: **SchiffsModell**-Autor Peter Burgmann berichtete schon in den 1990ern über Minisail-Treffen – von mir damals verschlungen wie Foresters Romane – und war auch dieses Mal am Degersee dabei, um in der aktuellen Ausgabe über traumhaft schöne Minisailer berichten zu können. Ich wünsche viel Spaß beim Lesen und dem Schwelgen in Erinnerungen.

Herzlichst, Ihr

Mario Bicher
Chefredakteur **SchiffsModell**

PS: Sie fahren ein Minisail-Modell und möchten darüber berichten?
Dann schreiben Sie mir: m.bicher@wm-medien.de



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
8,49 Euro



11 Ausgaben
SchiffsModell Digital

Digital-Abo

pro Jahr
79,99 Euro



11 x SchiffsModell Print
11 x SchiffsModell Digital inklusive

Print-Abo

pro Jahr
94,- Euro

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

Lobster-Fischer

Ausrüstung und Fertigstellung
der MISS NOLA LILLY

20



Unter Strom
Frühjahrs-Action:
Powerboote in Edderitz

28



BEE BOX
Neuer Segler von b-boats

40



66



U-212A
Bausatz in 1:72 von Maximus

Inhalt Heft 7/2026

SEGELSCHIFFE	10	Degersee Titel 19. Treffen der Minisail Classic
	40	BEE BOX Titel Test: b-seven M von b-boats – Teil 1
MOTORSCHIFFE	16	Baukastenklassiker Titel BANCKERT von Billing Boats erneut gebaut
	20	MISS NOLA LILLY Titel Ein Maine Lobster Boat wird nach Plan gebaut und dezent gealtert – Teil 3
	30	LE SUROIT Titel RC-Technik eines Forschungsschiff-Nachbaus, das einst die TITANIC fand – Teil 3
RENNBOOTE	28	Elektrisierend Powerboattreffen in Edderitz Frühjahr 2026
U-BOOTE	66	Bausatz U-212A der Bundesmarine in 1:72 von Maximus im Test
TECHNIK	48	Saubere Luft Titel Werkstattsauger WSA von Proxxon mit Feinstaubfiltersystem HEPA 13 im Praxistest
SZENE	6	Bild des Monats
	37	Neapolitaner Hafenschlepper EDUARDO MORACE
	52	Neu auf dem Markt 3D-Schiffsmodellbau von Lion Arts Studio
	54	Ein Gemälde in 3D Frank Brüninghaus und seine Schiffsmodelle
	60	Jubiläumsausstellung 50 Jahre IG Schiffsmodellbau Pirmasens
	64	Messe Dortmund Eindrücke zur Intermodellbau 2026

RUBRIKEN	8	Logbuch – Markt & Szene
	26	SchiffsModell-Shop
	74	Vorschau/Impressum

SEABEX ONE

Text und Foto: Mario Bicher

Ältere Semester erinnern sich noch gut an die Doppelseite im Graupner-Katalog, die großformatig das Baukastenschiff SEABEX ONE zeigte. Damals, Anfang der 1980er-Jahre, dem letzten Jahrtausend, war der 1:75-Nachbau des Taucherbasisschiffs der Traum eines jeden Funktionsmodellbauers. Für viele blieb er ein unbezahlbarer Jugendtraum. Matthias Hintze vom SMC Hamburg präsentierte das einstige Prestigeobjekt beim Treffen der Arbeitsschiffe in Pflanzen und Blumen Mai 2026. Aufgewertet und mit Ausrüstungsgegenständen versehen, die den letzten Stand des Originals zeigen, das 2022 abgewrackt wurde – nach 41 Dienstjahren. Von ihrer Ausstrahlung hat die 1.450 mm lange SEABEX ONE bis heute nichts verloren und ist nicht bloß ein Farbtupfer, sondern erzählt selbst als Baukastenmodell ihre eigene Geschichte. Mehr zum Treffen des SMC gibt's in der nächsten **SchiffsModell**.







DAS DIGITALE MAGAZIN

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

LOGBUCH Markt und Szene



QR-CODES SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE
SCHIFFSMODELL-APP INSTALLIEREN

Präzision

Dark Storm Servos von D-Power

Die Dark Storm Servo-Serie von D-Power wurde für den anspruchsvollen RC-Modellbau entwickelt. Diese Digitalservos zeichnen sich durch hohe Präzision, schnelle Reaktionszeiten und eine robuste Bauweise aus. Ein hochwertiger Coreless-Motor, langlebige Metallgetriebe und präzise Kugellager gewährleisten eine zuverlässige und kraftvolle Performance. Der Preis: ab 44,90 Euro. www.d-power-modellbau.com



Rettungsinsel

Zubehör vom Modellbau-Kaufhaus

Als eine von mehreren Neuheiten gibt es bei Modellbau-Kaufhaus Rettungsinseln in den Maßstäben 1:25, 1:35 und 1:50 zu Preisen zwischen 11,75 und 20,40 Euro. Der Teilesatz besteht jeweils aus filigranen Ätzteilen für das Untergestell, Messingprofilen sowie zwei tiefgezogenen Halbschalen der Rettungsinseln. Jetzt gehören auch die Decals zum Lieferumfang. Die ganze Konstruktion kann funktionsfähig gebaut werden, bis zum Abwurf der Rettungsinsel. www.modellbau-kaufhaus.de

Da kommt was

Neubau bei der DGzRS

Die Seenotretter haben den Bau eines Prototyps für eine neue Seenotrettungskreuzer-Klasse zum Einsatz in Nord- und Ostsee in Auftrag gegeben. Das gut 26 m lange Spezialschiff wird nach neuesten Erkenntnissen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) gebaut. Der hochmoderne Neubau soll im Laufe des Jahres 2028 abgeliefert und in Dienst gestellt werden. Die Seenotretter werden ihn auf „auf Herz und Nieren“ erproben, bevor die DGzRS über Folge-neubauten entscheidet. Bereits vertraglich vereinbart ist mit der Bauwerft, der SET Schiffbau- und Entwicklungsgesellschaft Tangermünde, eine Option auf ein Schwesterschiff. Das Tochterboot mit Aluminiumrumpf wird dem neuen 8,4-m-Seenotrettungsboot ähneln. www.seenotretter.de





ANDROID APP ON
Google play

Erhältlich im
App Store



QR-CODES SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE
SCHIFFSMODELL-APP INSTALLIEREN



**FÜR PRINT-ABONNENTEN
INKLUSIVE**



Powerlader

MD14AC von Pichler

Das Ladegerät Toolkit MD14AC ist neu im Programm von Pichler Modellbau. Das Gerät richtet sich an Power-User mit großen Akkus, wie sie für Drohnen oder große Flugmodelle benötigt werden. Mit einem eingebauten 220-V-Netzteil und 2.500 W Ladeleistung können an zwei separaten Ausgängen bis zu 14s-LiPo-Akkus geladen werden. Ein hochauflösendes Farbdisplay informiert permanent über den Ladevorgang. Die Bedienung ist einfach gehalten. Der Preis: 499,- Euro. www.pichler.de

Titan Mini

Hubzylinder von sicon Modellbau

Die Produktlinie der elektrischen Hubzylinder Titan Mini von sicon-Modellbau wird um neue Hublängen erweitert. Ab Anfang bis Mitte Mai sind die Modelle mit 70 und 100 mm Hublänge erhältlich. Die bestehende Serie umfasst Hublängen von 10 bis 50 mm. Zusätzlich zu den neuen Abmessungen werden die Titan Mini Hubzylinder technisch überarbeitet. Künftig lassen sich die Geräte vollständig zerlegen, sodass defekte Bauteile einfach ausgetauscht werden können. Sämtliche Einzelteile, einschließlich des Motors, sind als Ersatzteile verfügbar. Dies ermöglicht es Kunden, Reparaturen eigenständig durchzuführen. Alternativ bietet sicon-Modellbau einen Reparaturservice an. Im ersten Jahr nach dem Kauf sind Reparaturen im Rahmen der Gewährleistung kostenlos. www.sicon-modellbau.de



Lesetipp

Yacht classic 1/26

Ausgabe 1/26 von Yacht classic ist im Handel erschienen. Im Fokus steht das Thema Segeln. Von der Schönheit historisch einmaliger Yachten. Von den Schöpfern der technisch kühnsten Bauwerke früherer Epochen. Von der Faszination klassischer Linien und von der wachsenden Begeisterung, mit der sich Menschen der Erhaltung dieser maritimen Kunstschatze widmen. Das Heft gibt's im Zeitschriftenhandel für 11,90 Euro. www.delius-klasing.de



Retro-Look

Außenbordmotor Magnum von aero-naut

Der aero-naut Außenbordmotor Magnum präsentiert sich im markanten Retro-Design. Er erinnert damit an die klassischen Powerboote vergangener Jahrzehnte und wird so zum absoluten Blickfang an jedem Heckspiegel. Das weiße Kunststoffgehäuse lässt sich auch lackieren. Die Kraftübertragung erfolgt über eine hochwertige, flexible Welle. Im Lieferumfang sind zwei Kupplungen für Motorwellen (3,17 mm und 4,0 mm) enthalten. Damit ist der Magnum bereit für eine Vielzahl gängiger Elektromotoren mit einem Lochkreis von 19 mm optimiert (empfohlener Motordurchmesser 28/35 mm). Die Höhe beträgt 170 mm und der Preis 59,90 Euro. www.aero-naut.de





19. Minisail Classic Treffen am Degersee

Sonne scheint auf Wellen

Das 19. Minisail Classic Treffen am Degersee lockte Modellbauer aus fünf Ländern an. Zu erleben gab es eine Weißbiertaufe, geheimnisvolle chinesische Dschunken, Modelle mit lautmalerischen Namen und interessante Begegnungen zwischen historischen europäischen Plattbodenschiffen und Americas Cuppern. Peter Burgmann war dabei und berichtet.

**Text und Fotos:
Peter Burgmann**

Sonniges Wetter und teils mäßiger
Wind froren die wunderschöne
Kulisse am Degersee ein



Die DÀ BÚILÀ ist eine
Dschunke von Lars Michler



Die BLUEHAVEN ist eine Cat-Ketsch-Sharpie
im Maßstab 1:6 von Klaus Bartholomä



Das Heck der MOND SCHEINT AUF WELLEN von Harald Kossack
mit der mächtigen Bugwinde zur Ruderstabilisierung



Die RITA ist ein Triebnetzboot von Raimund Steil.
Dem Steuermann an der Pinne wird durch einen
Schubs Starthilfe gegeben



Mit jedem Tag, denn das Minisail Classic Treffen am Degersee näher kam, wuchs die Vorfreude und wurde durch die Wettervorhersage noch gesteigert. In den Tagen vor dem Wochenende des 24. bis 26. April 2026 schien die Sonne von einem wolkenlosen stahlblauen Himmel. Am Dienstag und Mittwoch mussten die Laternenparker morgens noch kratzen. Im Laufe des Tages überstiegen die Temperaturen regelmäßig die 20-°C-Marke. Die Windstille am Morgen wandelte sich in eine modellbootfreundliche Brise am Nachmittag. Das weiße Blütenmeer der Apfelbäume war schon am Verblühen. Dieses Jahr waren die Bauern emsig bei der ersten Heuernte.

Als ich freitags am frühen Nachmittag am Degersee eintraf, schipperte schon eine ganze Minisail-Flotte auf den in der Sonne glänzenden Wellen. Zwischen dem Ausladen der Boote und dem Auf-takeln blieb immer Zeit für Erfahrungsaustausch und herzliche Begrüßungen. 22 Minisail-Classicer und acht Freunde versammelten sich am Degersee. Zusammen

mit den Begleitungen hatten sich 44 Personen zur 19. Degersee Classic angemeldet. Sie kamen aus der Schweiz, Österreich, Deutschland, den Niederlanden und ganz neu aus Luxemburg.

Täuflinge

Schaute man während der Taufen auf die Herkunftsländer der Originale, so erweiterte sich die Liste um weit fernere Länder. Noch ganz aus der Nähe kam die JULIA von Hans-Werner Fronius. Die moderne Kreuzeryacht wurde stielecht von seiner Enkelin Julia mit Weißbier getauft. Der Baubeginn der schicken weißen Yacht war im Dezember 2023. Hans-Werner wählte den Maßstab 1:10. Speziell für die verschiedenen Einsatzgebiete und Windverhältnisse hat die JULIA einen Zusatzkiel mit kombinierbaren Ballaststücken. Im Mittel hat die Yacht eine Verdrängung von 9.600 g. Dabei entfallen 2.200 g auf den Zusatzkiel. Die Segel haben eine Gesamtfläche von stattlichen 1,2 m².

In Holland fuhr einst das Plattbodenschiff KANONIER II. Reinhard Wolff vergrößerte die Unterlagen eines Standmodells vom Maßstab 1:50 auf 1:20 und

rüstete das Modell mit Fernsteuerung aus. Getauft wurde es auf den Namen HUGO. Da Holz das Material von Reinhard Wolff ist, sägte er für die Bepflanzung Teakholz auf. Die zeitgemäßen Blöcke kommen aus der eigenen Werkstatt. Sogar die Kanonen drechselte er aus Holz. Die Bemalung ahmt die Spuren von Salzwasser auf Metall nach. Im 27 kg schweren Plattbodenschiff bewegen zehn Winden die Takelage aus neun Segeln. Letztere sind bereits der dritte Satz auf der HUGO. Nach Drachentstoff kam diesmal deutlich weicherer, richtiger Stoff zum Einsatz. Das schwere Schiff benötigte Vergrößerungen an Ruder und Kiel und am Masttopp weht stolz eine Flagge mit Wölfen, das Familiensymbol von Reinhard Wolff.

Dann folgte bei den Täuflingen der Sprung über den Teich nach Amerika. Die Idee zur Cat-Ketch-Sharpie BLUEHAVEN von Klaus Bartholomä entwickelte sich aus einem etwa zweistündigen Telefonat mit mir. Klaus und ich begeistern die einfach konstruierten Sharpies. Nachdem wir feststellten, dass wir beide das Buch „American Small



Die NANI ist eine Americas Cupper von Jakob Kresi, die gerade Flaute schieben muss



Die MANAWA ist eine Sardinier im Maßstab 1:8 von Autor Peter Burgmann



An Bord der JULIA, einem modernen Kreuzer in 1:10 von Hans-Werner Fronius, gibt es nur Apfelsaft am Steuer



Galionsfigur an der EXCALIBUR, einer Cruiser Class Brigg in 1:24 von Lukas Bruderer

Sailing Craft“ von Howard I. Chapelle griffbereit haben, ging es nur noch hin und her: „Was hältst du vom Plan auf Seite 311?“ oder „Wie ist der auf Seite 324?“. Bei Klaus Bartholomä kam die BLUEHAVEN auf die Werkbank. Ich legte das Chapelle-Buch neben ein Classic Boats-Heft und blätterte einfach mal so im Heft herum. Seitdem wächst in meiner Werft ein Sandbagger in 1:6 heran. Während der Beplankungsarbeiten am Sandbagger schickte mir Klaus Bilder seiner fertig lackierten BLUEHAVEN. Seitdem reifen bei mir Überlegungen zum Bau einer eigenen Sharpie. Wer weiß, vielleicht gibt es bald bei b-boats, der Firma von Klaus Bartholomä, einen Frästeilesatz dieses Schiffstyps.

Blick gen Fernost

Nach Amerika war das nächste Ziel China. Gleich zwei Dschunken wurden zur Taufe vorgestellt. Nach mehreren Schiffen aus der napoleonischen Zeit wechselte Lars Michler nach Fernost. Seine Dschunke stammt aus der Bucht von Hangchow im Osten von China. Erste Teile hatte er beim Minisail Classic Treffen in Den Helder vorgestellt. Die drei Segel

sind am Modell individuell ansteuerbar. Erstaunt war Lars Michler darüber, welche großen Mengen an Stoff die vielen Nähte in den Segeln verschlangen. Das große Segel passte nach dem Nähen gerade noch an die kleinere Position. Der schwierig auszusprechende Name Dǎ Bǔlǎ der Dschunke bedeutet auf deutsch „Silberreier“. Zur traditionellen Ausschmückung einer Dschunke gehören die Bilder von Heiligen in den Kartuschen an der Bordwand. Lars Michler entdeckte sie auf Bildern von einem chinesischen Tempel. Als Nassschiebebilder fanden sie den Weg auf sein lediglich 4.000 g wiegendes Modellschiff. Bei dessen Entwicklung halfen auch Fotos von Dschunken im Hafen, die er auf den Seiten des britischen National Maritime Museum in Greenwich fand. Nach der Taufe mit Reiswein aus einer rot lackierten, traditionellen chinesischen Flasche soll der „Silberreier“ noch weiter ausgebaut werden.

Die Galerien im gleichen Museum halfen auch Harald Kossack bei seinem deutlich größeren Modell einer Foochow Pole Junk. Im Maßstab 1:14 gebaut ist der Rumpf stattliche 1.960 mm lang.

Von den 35 kg Gesamtgewicht entfallen bei dem chinesischen Plattbodenschiff 14 kg auf den Bleiballast. Zu den Segeleigenschaften meint Harald Kossack: „Sie legt sich wegen der Rumpfform auf die Kante und bleibt dann aber erstaunlich stabil.“ Das Original war als Holztransporter im Dienst. Riesige Bündel an Baumstämmen, die beidseitig schiffsbreit und bis hoch über das Deck vertäut waren, zeugen von der Leistungsfähigkeit dieses Schiffstyps. Transportiert wurde aber alles, was Geld einbrachte. Auch Piraten nutzten den sehr variabel einsetzbaren Schiffstyp. Ein absenkbares Ruder und ein sonst flacher Rumpfboden ließen Operationen in flachen Gewässern zu. Das Ruder kommt ohne die in Europa üblichen Fingerlinge aus. Lediglich Holzbalken übernehmen die seitliche Führung. Seile an der unteren Vorderkante des Ruders führen bis zum Bug. Dort laufen sie auf eine markante große Winde. So verhindert man die Abdrift des Ruderblatts und gewährleistet die Steuerbarkeit auch bei aufgeholtem Ruder. Wurde das Ruder auf See abgesenkt, vergrößerte sich die Lateralfäche – weniger Gefahr am Ruder durch



Taufe der BLUEHAVEN, der Cat-Ketsch-Sharpie von Klaus Bartholomä



Mit der BUMBLEBEE stach eine Catboot in die Fluten des Degersees – gebaut von Thomas Müller



Die VESTA, eine Cloucheater Sloop Boat im Maßstab 1:16 von Wolfgang Kekeisen, hat ein gefundenes Dory im Schlepp



Blick auf den Bug der MOND SCHEINT AUF WELLEN, einer Foochow Pole Junk in 1:14 von Harald Kossack



HUGO hart am Wind. Das Plattbodenschiff im Maßstab 1:20 wurde von von Reinhard Wolff gebaut



Einblicke in die Winden- und Steuertechnik der HUGO

Seeschlag war ein nicht zu unterschätzender Vorteil dieser Bauweise.

Eine befreundete Chinesin unterstützte Harald Kossack bei der Namensfindung und den passenden Schriftzeichen für sein Modellschiff. Die chinesischen Schriftzeichen für den auf den lautmalenden Namen MOND SCHEINT AUF WELLEN getauften Frachtsegler wurden nach britischen Vorgaben durch eine Registrierungsnummer mit den europäischen Zeichen „1568“ ergänzt. Überhaupt ist die Bemalung der Dschunke sehr aufwendig geraten. Alles hat eine mythologische Bedeutung. So finden sich am Heck die acht Unsterblichen, ein Hirsch und ein Drache. Sogar den Schrein der Göttin „Goddess of Earth“ findet man auf der MOND SCHEINT AUF WELLEN auf einem kleinen Altar, geschützt am Heck.

Blick voraus

In vielen Hobbywerkstätten entstehen schon wieder neue Modellboote.

Reinhard Wolff brachte sein aktuelles Holzprojekt mit an den Degersee. Die NINA aus der Kolumbus-Flotte konnte man direkt am Zeltingang bestaunen. Wieder begann alles mit dem Plan eines Standmodells. Zum Bau meinte Reinhard Wolff zu mir: „Ab Wasserlinie habe ich die Plankenbreite um 20% in die Tiefe gestreckt.“ Im Maßstab 1:15 bringt es die NINA immerhin auf fast 1.110 mm Rumpflänge.

Während des Treffens wurde immer fleißig gesegelt. Zeitweise tummelten sich mehr als zwanzig Segelschiffe auf dem See. Die Windverhältnisse booten jedem etwas: Schwachwind für die Fotografen zugunsten schöner Spiegelbilder bis hin zu frischen Brisen, die im Getümmel die Segelkünste forderten. Ausprobiert wurden auch alternative Antriebe für die Modellboote: In Wathosen, mittels einer Schnur, durch Anschubsen oder im Schlepp vom Runderboot brachte man die Modellboote in Fahrt.

Geschichten

Von manchen Schiffen konnte ich deren eigene besondere Geschichte erfahren. Der amerikanische Schoner ZACA wurde 1928 in San Francisco durch C.T. Crocker in Auftrag gegeben und 1930 in Dienst gestellt. Der besondere Name ZACA bedeutet in der Sprache der Native American Chumash „peace“. Sie ist eine Renn- und Tourenyacht mit 36/44,8 m Länge und erreicht 13 Knoten (24 km/h) unter vollen Segeln. Das Modell wurde von Klaus Regar im Maßstab 1:15 gebaut. Dadurch erreicht sie segelbereit Abmessungen von 1.720 x 300 x 1.450 mm bei einem Modellgewicht von 14 kg. Allein 8.200 g sind davon Ballast. Die Figuren sind aus dem Orient Express Satz von LGB entlehnt.

Die ZACA diente in den 1930er-Jahren im Pazifik als meeresbiologisches Forschungsschiff. Die US-Navy stellte sie während des Zweiten Weltkriegs von 1942 bis 1946 in ihren Dienst. Anschließend wurde sie durch den ame-



Stattliche Ausmaße in allen drei Dimensionen kennzeichnen die Cruiser Class Brigg EXCALIBUR



Auf der EXCALIBUR von Lukas Bruderer bereiten sich Besatzung und Kanoniere mit Fackeln aufs Gefecht vor



Der moderne 1:10-Kreuzer JULIA von Hans-Werner Fronius in Aktion



Sie dürfte vielen bekannt sein: Die NINA aus der Kolumbus-Flotte. Gebaut von Reinhard Wolff im Maßstab 1:20

rikanischen Schauspieler Errol Flynn erworben, restauriert und bis 1959 genutzt. Die Modellbeschreibung berichtet weiter, dass die ZACA nach Flynn's Tod in Palma ihrem Schicksal überlassen wurde. Der Zustand des Schiffs verschlechterte sich rapide, bis sie 1988 im Hafen von Beaulieu, Südfrankreich sank. 1990 ließ der Geschäftsmann Roberto Memmo die Yacht bergen und anschließende Renovierungsarbeiten dauerten vier Jahre an. Heute hat die ZACA im mondänen Monaco ihren Heimathafen.

Der Cruizer Class Brigg EXCALIBUR von Lukas Bruderer aus der Schweiz war nicht anzusehen, dass das Modell ein Bausatz der amerikanischen Firma Steel, Chapman & Hutchinson Ltd., in California, USA, ist. Lukas Bruderers Modellbeschreibung erklärt, dass das Modell den Nachbau der britischen 18-Kanonen-Kriegsbrigg GRASSHOPPER aus dem Jahr 1805 darstellt. Die Brigg war für verschiedene Nationen im Einsatz. Ab 1811 diente sie für die Niederlan-

de und von 1813 bis 1821 segelte sie als IRENE in der französischen Marine. Die EXCALIBUR ist im Maßstab 1:24 gebaut. Segelbereit nimmt sie den Raum von 2.220 x 1.900 x 740 mm ein. Bezogen auf das Gesamtgewicht von 32 kg entfallen allein 17,5 kg auf den Ballast. Als Brigg trägt sie fünf Schrat- und sieben Rahsegel, davon sind neun verstellbar. Mir fielen vor allem die Figuren an Bord auf, die von der französischen Firma Papo stammen. Angeheuert hat Lukas Bruderer die Marinesoldaten und die Piraten.

Tauschhandel

Zwischen den amerikanischen Fishing Schonern KENO von Henk Buitenhuis und der VESTA von Wolfgang Kekeisen kam es zum Tausch von Dories. In der Zeit der Fishing Schoner kam es durchaus vor, dass Dories im Nebel verschwanden, kenterten oder einfach beim Aussetzen im hohen Seegang verloren wurden. Die Boote trieben dann herrenlos über das Meer. Wurden sie von fremden Schiffen

gefunden, nahm man sie natürlich für den eigenen Gebrauch an Bord. Zum Ausdruck ihrer Verbundenheit tauschten Henk und Wolfgang am Degersee je eines ihrer Dories.

Ein innovatives Rigg testete man am Americas Cupper NANI. Jakob Kresi aus der Schweiz nannte das Schiff NANI, was auf rätoromanisch „Großmutter“ bedeutet – behäbig war das Schiff aber keinesfalls. Bei Böen sprintete es forsch los und zeigte dabei stolz das rote Unterwasserschiff.

Ansehen

Sonnenschein und Wind in allen Varianten bescherten uns ein wundervolles Wochenende. Die Küche der Degersee-Stube verwöhnte unsere Gaumen und die Gespräche mit den Modellbaufreunden machten Appetit auf die nächsten Treffen. Der Eventkalender steht auf der Homepage unter www.minisail-classic.de parat. Wer so ein Treffen einmal selbst besuchen möchte, ist gern gesehen. ■



Aufwendige Heckbemalung der MOND SCHEINT AUF WELLEN von Harald Kossack



Das Funddory ist auf der KENO von Henk Buitenhuis, der aus den Niederlanden anreiste, aufgestapelt

Die **BANCKERT** von Billing Boats

Kit-Klassiker

Text und Fotos:
Tomasz Klyszynski

Manche Schiffe sehen mehr von der Welt als andere. Tugboats wie die **BANCKERT** erfreuen sich in der Regel eines arbeitsamen Lebens in Hafenstädten. Aber das muss nicht das Ende der Reise sein. Auch einen alten Hafenjung kann es plötzlich in ferne Gefilde verschlagen. Über die Geschichte des Originals und den Bau seines Modells berichtet **SchiffsModell**-Autor Tomasz Klyszynski.

Die **BANCKERT**, ein 1965 in den Niederlanden gebauter Schlepper, trug ursprünglich den Namen **MAASBANK**. 1977 wurde sie umbenannt. Viele Jahre lang war sie ein typischer Hafenarbeiter – unauffällig, aber äußerst intensiv im Einsatz in niederlän-

dischen Häfen, bis 1988, als sie in den Iran verkauft wurde. Dort entging sie nur knapp dem Untergang: 1991 sank sie, wurde aber gehoben und wieder in Dienst gestellt. Im Iran fuhr sie unter dem Namen **TAKAVAR**. Die letzte Erwähnung des Schiffs stammt aus dem Jahr 2010.

Es ist erwähnenswert, dass der Name **BANCKERT** bei niederländischen Schiffen und Marineeinheiten häufig vorkommt. Er geht auf den niederländischen Admiral Adriaen Banckert zurück. Neben dem hier beschriebenen Schlepper trugen diesen Namen auch ein Zerstörer der Admiral-Klasse von



1929, der in Niederländisch-Indien eingesetzt wurde (Hr. Ms. BANCKERT), der 1942 sank und nach dem Zweiten Weltkrieg als Zielschiff diente. Ein weiterer Zerstörer der Nachkriegszeit (Hr. Ms. BANCKERT, ehemals britische HMS QUILLIAM) sowie eine Fregatte der Kortenaer-Klasse aus den 1980er-Jahren (Hr. Ms./Zr. Ms. BANCKERT), die später nach Griechenland überführt wurde, ergänzen die Ahnenfolge.

Es ist durchaus interessant, dass ein ziviler Schlepper wie Kriegsschiffe den Namen eines Admirals trägt. Einerseits ist es nur ein Name auf dem Rumpf, andererseits ist es eine schöne historische Note, die dem Modell Charakter verleiht und bedeutet, dass wir beim Bau eines einfachen Hafenschleppers auch ein Stück niederländische Marinegeschichte berühren.

Kurzer Überblick

Der Bausatz von Billing Boats ist im Maßstab 1:50 gehalten. Der vom Hersteller angegebene Schwierigkeitsgrad ist „erfahren“, das entspricht Stufe 3 auf der vierstufigen Skala von Billing Boats,

was in der Praxis bedeutet, dass das Modell zwar nicht das erste zu Beginn einer Modellbaukarriere sein sollte, allerdings auch keine riesige Erfahrung erfordert. Wichtiger sind Geduld, Genauigkeit und die Bereitschaft, Details zu verfeinern. In einigen Bauphasen mag man denken, dass auch ein weniger erfahrener Modellbauer ohne größere Probleme zurechtkommt, insbesondere wenn er jeden Schritt ruhig angeht. In seiner Gesamtheit rechtfertigen die Anzahl der Details und der Umfang der Arbeiten jedoch voll und ganz den Schwierigkeitsgrad 3. Ein wichtiger Punkt bei der Einschätzung der Schwierigkeit ist der Rumpf selbst, der bei diesem Bausatz aus Kunststoff besteht und in einen unteren Hauptteil sowie das Deck unterteilt ist, die man miteinander verkleben muss. Beim Rumpf wird es keine allzu großen Herausforderungen geben – die beginnen erst bei der Arbeit am Aufbau und den kleinen Details.

Fertiggestellt ist das Modell 650 mm lang, 420 mm hoch und 160 mm breit. Dies ist eine Größe, die bereits einen sehr angenehmen Detaillierungsgrad

ermöglicht, während das Modell gleichzeitig noch auf ein typisches Regal oder in eine Vitrine passt. Für diejenigen, die ein RC-Modell planen, sind diese Abmessungen ebenfalls sehr komfortabel – das Schiff ist nicht zu klein und im fertigen Zustand nicht übermäßig schwer.

Zeit fürs Unboxing

Nach dem Öffnen der Schachtel fallen sofort der Rumpf und das Deck aus Kunststoff auf. Diese große, vorgefertigte Form lässt sofort die endgültige Silhouette des Schleppers erahnen. Die gedruckte Bauanleitung ist noch älteren Typs, aber auf der Website von Billing Boats wurde bereits eine neue Version mit Fotos hinzugefügt, was den Bau erheblich erleichterte. In der neuen Version der Anleitung gibt es 98 Farbfotos, die nicht nur zeigen, wie fertige Komponenten aussehen sollen, sondern auch das Farbschema des Modells, sodass man sich keine Farbnummern merken oder ständig auf eine Lackieranleitung zurückgreifen müsste. In der älteren Version der Anleitung fehlen diese Details etwas. Hoffen wir, dass wir solche Änderungen bei allen älteren



Im Baukasten sind unter anderem die Anleitung und verschiedene Metallteile enthalten



Propeller und Ruder an der BANCKERT von Billing Boats



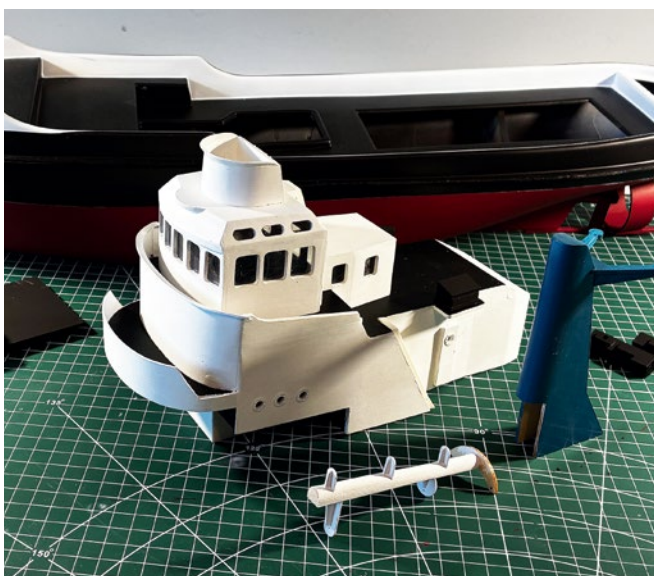
Bei der vorgefertigten Form sieht man den Schlepper schon vor dem inneren Auge



Eine Luke gewährt Zugang zum Innenraum des Tugboats



Die Kabine wird einer Stellprobe unterzogen, um noch Kleinigkeiten anzupassen



Kabine, Luke und Schornstein machen einen guten Eindruck



Mit seinen vielen Details kann sich der fertige Schornstein sehen lassen

Billing Boats-Modellen sehen werden, denn der Unterschied im Komfort beim Bauen ist wirklich spürbar. Eine sehr nützliche Ergänzung zur Anleitung ist eine Zeichnung im Maßstab 1:1, dank derer wir die Platzierung einiger Komponenten leicht bestimmen können und die auch beim Zeichnen der Wasserlinie sehr praktisch ist. Die Anzahl der Metall-, Kunststoff- und Holzteile ist für ein Modell dieser Größe ziemlich beträchtlich – es sind etwa 200 Stück.

Metallbeschläge, Geländer, Lichter, Radaranlagen und Decks-ausrüstung sind aus Messing gefertigt. Besonders hervorzuheben sind die am Schornstein montierten Leitern, die Radarteile und die Bugwinde. Sie machen am Modell sowohl bemalt als auch als blankes Messing eine sehr gute Figur. Außerdem erhalten wir unter anderem Rettungsringe aus Kunststoff, einen Anker und den Hauptschlepphaken. Die Holzteile sind hauptsächlich Rundstäbe und Leisten, die zum Bau verschiedener Modellteile benötigt werden: Masten, Geländer oder Stützen. Aufkleber mit dem Schiffs-namen in zwei Versionen (MAASBANK und BANCKERT), eine aufgedruckte Flagge und eine dicke Klarsichtfolie für die Fenster runden das Paket ab.

Das letzte Element des Bausatzes sind sechs Platten laserge-schnittener Teile aus Sperrholz unterschiedlicher Stärke. Es sind ziemlich viele und es lohnt sich, die Teilenummern aus der Anleitung auf die Bögen zu schreiben, bevor man mit dem Bau beginnt. Zudem ist zu prüfen, ob der Lieferumfang mit der Teile-liste übereinstimmt, die wir in der Anleitung finden. Oft ist die Anzahl der Teile höher als benötigt, sodass etwas Ersatzmaterial zur Verfügung steht

Let's get started

Bei der Vorbereitung des Baus lohnt es sich zu entscheiden, ob wir ein Ausstellungsmodell für das Regal oder ein ferngesteuertes Funktionsmodell bauen. Schon in dieser Phase ist es gut, das endgültige Konzept im Auge zu behalten, denn davon hängt die Anordnung der Ausrüstung im Rumpf und die Art und Weise ab, wie wir die Teile montieren. Im Rumpf gibt es eine vorbereitete Plattform für die Grundkomponenten, aber der verfügbare Platz ist nicht gerade üppig, daher lohnt es sich, alles zu arrangieren, bevor der Rumpf mit dem Deck verschlossen wird. Eine Stellprobe, also das Ausprobieren der optimalen Anordnung von Motor, Welle, Servo und Akku, zahlt sich wirklich aus – später ist der Zugang deutlich eingeschränkter.

Die Öffnungen, die wir später nutzen können, sind eher für die Wartung als für ernsthafte zukünftige Modernisierungen des Modells als RC-Einheit gedacht. Je besser wir also die Anordnung am Anfang durchdenken, desto weniger Überraschungen erwarten uns am Ende. Es lohnt sich auch, etwas Platz für Ballast zu lassen, aber vorher sollte man prüfen, wie viel davon nötig ist und wo man ihn im Rumpf platziert. Die BANCKERT hat einen großen Aufbau, der näher am Bug positioniert ist, daher lohnt es sich, vor dem Verschließen des Rumpfs zu überprüfen, ob und wo Trimmgewicht erforderlich ist. Blei-Tauchgewicht eignet sich sehr gut. Es ist flach und beansprucht relativ wenig Platz.

Finish an Rumpf und Heck

Eine gute Vorbereitung für die Lackierung ist die halbe Miete. Das heißt: Entfetten der Oberfläche und Auftragen einer guten Grundierung, dann ist der Rumpf in kurzer Zeit fertig. Die Anzahl der Elemente, die direkt am Rumpf montiert werden, wie Relings, Fender, Anker oder Poller, macht diesen Teil der Arbeit einfach und angenehm. Im Heckbereich befindet sich eine recht große Luke mit einem kleinen Deckshaus und Halterungen für

die Schleppleine. Wenn das Modell schleppen soll, empfiehlt es sich, diesen Bereich sehr sorgfältig abzudichten, da sich darunter höchstwahrscheinlich der Motor und die Batterie befinden. Undichte Stellen könnten hier schnell den Spaß verderben.

Sobald alle Arbeiten am Rumpf abgeschlossen sind, ist es Zeit für das Steuerhaus beziehungsweise die Aufbauten, die als Einheit gebaut werden und nicht fest mit dem Rumpf verbunden sind. Die Montage des Aufbaus ist relativ unkompliziert – es gibt keine besonders schwierigen Rundungen oder komplizierten Oberflächen. Es lohnt sich jedoch, alle großen Flächen vor dem Lackieren abzuschleifen, um die Holzmaserung und die nach dem Lackieren aufstehenden Fasern zu glätten. An einigen Stellen empfiehlt es sich, Spachtelmasse zu verwenden, um die Kanten sauber zu gestalten und gleichmäßige Oberflächen zu erzielen. An Stellen, an denen die Spachtelfugen größer sind, ist Karosseriespachtel eine gute Wahl. Er ist hart, aber leicht elastisch und haftet gut auf dem Untergrund, was besonders an Ecken und Stoßfugen gut funktioniert.

Es lohnt sich auch, dem Schornstein etwas Aufmerksamkeit zu widmen, der aus zwei Teilen besteht – kurz gesagt, dem gelben und dem blauen Abschnitt. Der blaue Teil wird aus lasergeschnittenen Elementen gebaut, während der gelbe Teil aus einem geformten Holzdübel besteht, an dem man die Halterungen für Beleuchtung, Radargeräte und so weiter befestigt.

Geisterschiff oder nicht?

Nachdem die Wände des Aufbaus und der Schornstein fertiggestellt sind, ist es Zeit für alle verbleibenden Metall- und Kunststoffteile. Etwas mehr Aufwand verursachen die Geländer. Bevor man diese anfertigt, lohnt es sich, die Löscheinheiten und die Schlauchführung vorzubereiten und anzubringen, dann muss man diese später nicht durch enge Lücken zwischen bereits fertigen Geländern quetschen.

Die geformten und bemalten Schläuche können dann in Ruhe warten, bis sie an der Reihe sind. Es sind ziemlich viele – die Balustrade hat drei Stränge zwischen den Pfosten und der innen geführte 1-mm-Messingdraht ist nicht gerade das flexibelste Material. Bei meinem Modell habe ich die Handläufe in ihrer natürlichen Farbe belassen, da mir der Effekt von blankem Metall an einigen Stellen gefällt, insbesondere im Kontrast zum lackierten Rumpf und Aufbau.

Der Bausatz enthält außerdem verschiedene Lichter, Radargeräte und Rettungsringe, die dem Modell viel Lebendigkeit verleihen. Ein paar Figuren im Maßstab 1:48 runden diesen Effekt perfekt ab – natürlich nur, wenn man das mag. Ich fahre meist „Geisterschiffe“, also ohne Besatzung, was ebenfalls seine ganz eigene Atmosphäre hat. Als Letztes kommen aus dünnem Kupferdraht gefertigte Abspannungen und die Flagge ans Modell. So weit fertiggebaut sieht die BANCKERT wie ein vollwertiger kleiner Schlepper aus, bereit für den Einsatz auf einem Modellteich oder für einen Ehrenplatz im Regal.

Der Stapellauf

Der Bau der Banckert fiel in die letzte Wintersaison und den ersten Fahrttest konnte ich an einem etwas frostigen Frühjahrstag absolvieren. Um das Wellen- beziehungsweise Fahrbild zu prüfen, reichte der kurze Ausflug aufs Wasser. In der neuen Fahr-saison wird sie im Vereinshafen des lokalen Schiffsmodellclubs ihren Dienst antreten. Für mich ist die BANCKERT ein schönes Beispiel, dass man aus einem Baukasten ein tolles Modell sowohl für die Vitrine als auch zum Fahren auf dem Modellteich erstellen kann.



Feuerlöschschläuche, Geländer und Details an der Kabine des Schleppers



So sieht das fertige Modell des holländischen Hafenarbeiters in 1:50 aus



Die Beschriftung und die kleinen Details runden die BANCKERT optisch ab

 TECHNISCHE DATEN			
BANCKERT			
Original:		Modell:	
Länge:	32,75 m	Maßstab:	1:50
Breite:	7,85 m	Länge:	650 mm
Tiefgang:	3,40 m	Höhe:	420 mm
		Breite:	160 mm
		Bezug:	Fachhandel
		Internet:	www.billingboats.com



Ein Maine-Lobster-Boat – Teil 3

Text und Fotos: Christoph Pardey

Visual Storytelling

Beim Schaufahren des MSC Basel im Gartenbad Eglisee konnte das Lobsterboot von **SchiffsModell**-Autor Christoph Pardey bereits überzeugen. Obwohl die Holzarbeit bereits viele wohlmeinende Blicke auf sich zog, sollte die MISS NOLA LILLY noch eine passende Lackierung erhalten. Und einem ihrer fiktiven Vita entsprechenden Weathering unterzogen werden.

Nachdem alle Oberflächen der MISS NOLA LILLY grundiert, gespachtelt und verschliffen waren, konnte ich mich an die Lackierung machen. Die Sprayfarben besorgte ich in einem Shop für Graffiti-Künstler mit einer Auslage ganz nach meinem Geschmack. Ich hatte keine Schwierigkeiten, eine Auswahl zu treffen, denn ich kam mit klaren Vorstellungen in den einfach

und zweckmäßig eingerichteten Laden. Weiß als Hauptfarbe, Rostrot fürs Unterwasserschiff und ein kitschiges Hellblau/Türkis für die Dächer sowie ein paar Akzente sollten es sein.

Alterung erwünscht

Zuerst habe ich dann eine Grundierung gesprüht, was mir leidlich gelungen ist. Mit der Spraydose bin ich kein Könn



und es passieren immer kleinere, manchmal auch größere Malheurs. Dieses Mal waren es zwei Läufe, die aber nach ein paar Stunden Trocknungszeit sehr gut verschliffen werden konnten. Ich male mir immer Geschichten aus, wenn ich ein Boot baue – und hier wollte ich mich zum ersten Mal eingehend mit dem Thema Alterung befassen. In der ausgedachten Geschichte hat der Eigner/Betreiber des Schiffs immer wieder Veränderungen und Reparaturen vorgenommen, dies aber nicht im Sinn einer Erhaltung des fabrikanneuen Originalzustands gemacht, sondern mit den vorhandenen Materialien gearbeitet. Da stimmt dann der Farbton vielleicht nicht ganz.

Und es soll vor allem stark gebraucht daherkommen. Es ist ein Arbeitsschiff und neben der anstrengenden Arbeit bleibt nicht viel Zeit, um das Schiff zu reinigen. Um eine realitätsnahe Alterung zu erhalten, habe ich viele Fotos originaler Boote studiert und so versucht, Ort und Art der Alterungsmaßnahmen zu planen. Zum Beispiel dort, wo die Körbe an Deck gehievt werden oder Lackierungen in leicht anderen Farbtönen und Spuren von Berührungen,



Der in Weiß lackierte Rumpf nach dem Grundieren



Die weiße Grundierung wird auf diverse Teile aufgetragen



Das Unterwasserschiff erhält die Farbe Rostrot



Die Kabine wird zum Lackieren nochmal demontiert



Detailansicht von Gitter und Luke beim Lackieren



Dächer und Aufbauten wurden in Hellblau/Türkis lackiert



Das fabrikneu lackierte Modell bevor die Alterung beginnt



Auch Details werden optisch abgerundet, um das Modell lebendiger zu gestalten

Seilen und so weiter. Auf Deck sollten Spuren zu sehen sein. Ganz wichtig: Der Führerstand muss chaotisch aussehen, denn dort halten sich die Fischer am häufigsten auf.

Binge-Watching

Nachdem ich stundenlang Tutorials und How-tos auf YouTube angeschaut habe, wusste ich zwar viel über Farben und Techniken, war aber immer noch unsicher, wie ich anfangen sollte. Zum einen ist ein Schiff der Witterung ausgesetzt, was meist die Farben blasser

und heller werden lässt. Klassischerweise macht man das mit einem Washing mit aufgehellter Grundfarbe. Andererseits werden Schmutzspuren und immer wieder an der gleichen Stelle herunterlaufendes Regen- und Meerwasser mit einem dunklen Washing nachgeahmt. Hier werden oft Braun- und Schwarztöne mit viel Wasser aufgebracht. Oder es werden Schleier mittels Airbrush aufgesprayt.

Den sandgestrahlten Anker versuchte ich mit der Chipping-Technik zu altern, respektive künstlich Rost anzusetzen. Das macht man, indem man das Teil zuerst in einem rostigen Farbton lackiert und gut trocknen lässt. Dann wird unter Einsatz von wenig Wasser grobes, leicht zerstoßenes Salz aufgestreut, sodass es kleben bleibt. Nachdem das eingetrocknet ist, sprüht man mit der Airbrush den Endfarbton darüber. Anschließend wäscht man das Salz und alle darüber liegenden Schichten sorgfältig ab und erhält Roststrukturen, wie sie – so unge-

fähr – auch in echt bei lackierten Bauteilen vorkommen. Beim Abwaschen habe ich dann schnell realisiert, dass aus dem Versuch nichts wurde. Vielleicht habe ich es zu lange trocknen lassen?

Fischerbojen-Design

Das nächste Teilprojekt: die farbliche Gestaltung der Fischerbojen. Ich entschied mich für Orange, Gelb, Smaragdgrün und Schwarz. Aber wie kriegt man solche Rotationskörper am besten radial bemalt? Richtig: auf der Drehmaschine. Am Airbrush-Tisch werkelte ich an den verschiedenen kleinen Teilen herum. Brushen, Washen, Shaden und Malen standen auf dem Plan. So gelang es mir, alle Teile relativ realistisch zu gestalten und sie so aussehen zu lassen, wie wenn sie schon jahrelang in Betrieb wären. Dann habe ich all meinen Mut zusammen genommen und das schön lackierte Schiff einer Alterungskur unterzogen. Die ersten Schritte sind die schwierigsten, denn ich wusste ja nicht wirklich, wie man so etwas in der Praxis



TECHNISCHE DATEN

MISS NOLA LILLY

Maßstab:	1:10
Länge:	1.050 mm
Breite:	285 mm
Verdrängung:	6 kg



Farbliche Gestaltung der Fischerbojen in Orange, Gelb, Smaragdgrün und Schwarz



Der Modellbauer bei der Detailarbeit, unter anderem mit dem Pinsel



Auch in der Kabine soll alles realitätsnah aussehen



Die Bojen werden mit Washes eingefärbt, um sie gebraucht und alt aussehen zu lassen

macht. In Videos habe ich es einige Male gesehen – selber machen ist dann doch etwas anderes.

Zuerst ging's ans sogenannte Washing mit einem leichten Grau. Dazu feuchtete ich die zu behandelnden Flächen an und brachte mit einem Pinsel erste Spuren an. Ich fing jeweils an der oberen Kante an und zog die dünne Farbe immer wieder senkrecht nach unten. Der Effekt war sofort sichtbar und gefiel mir gut. Dort, wo es zu viel Farbe hatte oder unrealistisch wirkte, nahm ich den Überschuss mit dem trockenen Pinsel wieder auf und rieb wenn nötig mit einem Tuch ab – und versuchte es noch einmal. Es ist wichtig, sich vorzustellen, wo der Fluss des Wassers auf Deck oder den anderen waagerechten Flächen durchführt, um Spuren anzulegen, die so aussehen, als ob die Witterung sie hervorgerufen hätte.

Nachdem ich mit dem Grau durch war, machte ich mich an die Rost- und

Schmutzspuren. Da das Boot aus Holz ist, findet sich Rost nur dort, wo Metall verarbeitet wurde. In einem zweiten Alterungsgang mittels Washing wurde der Rost intensiviert und dem ersten Washing mehr Kraft und Tiefe verliehen. Für den Rost wählte ich nach dem Model-Wash Light Rust vom Vortag jetzt aus der gleichen Reihe den Rust-Wash – und für mehr Schmutz den Wash Dark Brown. Nach insgesamt über drei Stunden Malen, Verdünnen, Wischen und erneutem Versuchen musste ich mir selber einen Stopp verordnen, sonst hätte ich noch lange weiter gemacht. Das Wichtigste ist aufzuhören, wenn es gut ist. Im Tageslicht vor meiner Werkstatt überzeugte mich das Resultat. Die Fender und die Hummerkorb-Bojen wurden mit Seilen bestückt, welche ich nach dem Konfektionieren zusammen mit Bojen und Fendern in ein Becken gelegt, feucht gemacht und mit drei verschiedenen Washes leicht eingefärbt habe. Nach dem Trocknen sahen sie gebraucht und alt aus.

Nach ein paar kleinen Korrekturen und Anpassungen begann ich damit, das Modell matt zu lackieren. Dafür verwendete ich den Ultra Matte Polyurethane Varnish von Vallejo. Ich pinselte diesen Lack, nachdem ich das Airbrushen verworfen hatte. So konnte ich präziser und ohne abzukleben dort Lack aufbringen, wo es notwendig war. Das Resultat war bestechend gut! Sah der aufgepinselte Lack am Anfang nicht sehr regelmäßig und schön aus, war er nach dem Trocknen überhaupt nicht mehr sichtbar und verlieh den Flächen einen sehr schönen matten Look.

Elektrische Funktionen

Mit der Planung der elektrischen Installationen hatte ich – wie schon vor meiner langen Modellbaupause – meine liebe Mühe. In Foren und generell im Internet habe ich nach Informationen und einer Art Anleitung gesucht, wie man so was anständig plant und bin nicht wirklich zufriedenstellend fündig geworden. Zu viele Fragen blieben unbeantwortet.

Diese Funktionen sollten realisiert werden:

- Positionslichter an/aus
- Toplicht an/aus
- Leuchtstoffröhre im Führerstand an/aus
- Deckscheinwerfer an/aus
- Scheinwerfer nach vorne an/aus

Zuerst habe ich mir die Montage der LEDs zurecht gelegt und eine Testanordnung gelötet. Einen der LED-Streifen für die Scheinwerfer habe ich mit einer 20-mA-Konstantstromquelle (KSQ) bestückt und erfolgreich an einem 3s-LiPo-Akku getestet. Nach dieser positiven Erfahrung habe ich mich entschieden, jeder LED eine KSQ zu spendieren. Also wurden die Lichter mit Kabeln bestückt, welche ich im Führerstand der Decke entlang zur vorderen Ecke back-

bords zog und dann hinunter durch ein Loch Richtung Kabine führte. Als Kabel habe ich mich für eine zweiadrige Litze mit 2 x 0,08 mm² Querschnitt entschieden. Die ist zwar relativ voluminös, aber für ein Schiff im Maßstab 1:10 in meiner Wahrnehmung realistisch.

Die Scheinwerfer auf dem Dach haben eine Dreifach-LED, die mit einer 20-mA-KSQ anständig leuchten. Nach vorne sind sie auf die Wasseroberfläche vor dem Bug ausgerichtet, nach achtern leuchtet eine nach unten auf den Arbeitsplatz und eine auf den achteren Teil des Decks.

Kleines Missgeschick

Die Positionslichter sind mit 0603-SMD-LEDs bestückt, die ich gleich mit Kupferlackdraht verkabelt gekauft

hatte. Was für eine Friemelarbeit, die Kabel zu verlängern und dabei den filigranen LEDs nichts anzutun! In einem Anflug kombinierter Verblöding habe ich erstens entschieden, das rote und grüne Positionslicht mit entsprechend farbigen LEDs zu bestücken, obwohl ich ein rotes und grünes Lampengehäuse habe. Und zweitens machte ich dann noch den Fehler, die beiden LEDs vertauscht einzubauen, ohne sie vorher zu testen. Also mussten die bereits fix verlegten Kabel wieder raus und neu verlegt werden. Dieses Mal nahm ich weiße LEDs, um den Verwechslungsfehler nicht noch einmal zu machen.

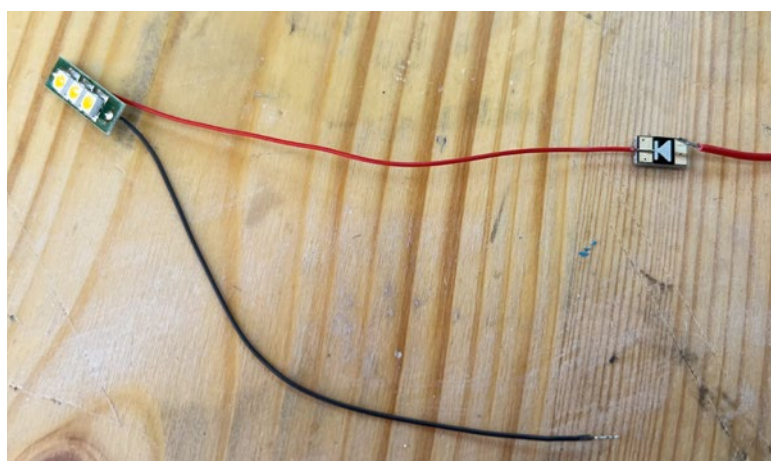
Als dann ganz am Ende – alles funktionierte und war getestet – für die Durchführung der beiden letzten Kabel ein zusätzliches Loch neben den beiden bereits vorhandenen Löchern gebohrt werden musste, beging ich den finalen Fehler: Ich rutschte ab, zerfledderte die bereits verlegten Kabel und machte damit die ganze Arbeit zunichte. Damit war für mich die Beleuchtung gestorben und ich

LESE-TIPP

Die Ausgaben 05/26 und 06/26 mit den ersten beiden Teilen des Bauberichts gibt es im **SchiffsModell-Shop**: www.alles-rund-ums-hobby.de/collections/schiffsmodell



Das Unterwasserschiff mit schönem, mattem Rostrot



Der Einbau der Elektronik ist ein Teil der letzten Arbeitsschritte



Wie soll das Schiff bemannt werden?



Nicht nur das Modell soll mit seinen Details glänzen, auch die Transportkiste bekommt ihren finalen Schriftzug

war mit den Nerven komplett am Ende. Die noch übrigen Kabel wurden alle bündig unter Deck abgeschnitten und der Projektabschnitt Beleuchtung per sofort aus dem Aufgabenheft gestrichen. Ein Modellboot kann auch ohne Beleuchtung fahren und Nachtfahrten sind eh nicht so mein Ding, dachte ich mir.

Fertigstellung

Für Transport und das Ausstellen in meiner Werkstatt habe ich eine Kiste aus 10-mm-Pappelsperholz mit einer selbstverschließenden und -verriegelnden vorderen Einschubwand gezimmert. Damit stand der Fertigstellung der MISS NOLA LILLY nichts mehr im Weg. Alle kleinen Teile wie Fender, Schwimmer, Körbe, Seile und neu hergestellte Wimpel auf den Stangen wurden platziert und festgemacht. Diese Teile sind mit Sekundenkleber fixiert, damit sie im Betrieb nicht von Bord fallen. Die Körbe auf Deck habe ich als Block zusammengeklebt und einfach hinein gestellt. Die Stangen mit Wimpel aus einem transparent gewebten Band, das ich aus dem Fundus mei-

ner Mutter erhalten habe, stehen in drei Köchern aus brüniertem Messingrohr. Zum Abschluss habe ich in der kleinen Bootsausstellung hinter der Fensterwand meiner Werkstatt die Regale etwas anders angeordnet und damit Platz für mein neues Modell geschaffen.

Am 01. Januar nahm ich mit dem fertiggestellten Lobster Boat im Park im Grünen am vom Modell-Schiffbau-Club Basel organisierten Einfahren des neuen Jahrs teil. Der Teich war am Rand mit 2 bis 3 mm dickem Eis angefroren, was natürlich das Fahren um einiges interessanter machte. Die MISS NOLA LILLY eignet sich hervorragend als Brecher für diese Eisdicke.

Zum Geburtstag wurde ich reich beschenkt! Einerseits erhielt ich eine ganze Ladung recht realistisch aussehender Hummer. Sie sind alle aus dem Fischereibedarf und aus einem gelartigen Glibbermaterial. Dafür fehlt mir noch eine Kiste, die von Größe und Aussehen zum Schiff passt – da muss ich mir noch Ge-

danken machen. Vielleicht ist die Herstellung aus Messing-Gitter eine Option. Etwas verspätet erhielt ich dann noch den ultimativen Captain, der einen hohen Wiedererkennungswert hat. Ihn habe ich auf die herausnehmbare Luke zur Motorwartung geschraubt, wo er eine perfekte Position in der Nähe des Steuerrads hat.

Nichts verlernt

Der Bau des Lobsterboots MISS NOLA LILLY hat mir über vier Monate große Freude bereitet und das Resultat kann sich meiner Meinung nach durchaus sehen lassen. Außer der durch eigenes Verschulden nicht vorhandenen Beleuchtung traten keine nennenswerten Schwierigkeiten auf. Die Fahreigenschaften sind bestechend. Sowohl in langsamer als auch schneller Fahrt macht das Boot einen sehr guten Eindruck, lässt sich präzise steuern und reagiert zuverlässig auf die Befehle vom Sender. Am wichtigsten war für mich, zu erkennen, dass ich nach mehrjähriger Modellbauabstinenz problemlos wieder einsteigen und ein schönes Boot bauen konnte. ■



In den Positionslichtern und Scheinwerfern sollen LEDs zum Einsatz kommen



Rettungsring, Feuerlöscher und Ruderrunden die Ausstattung der Kabine ab

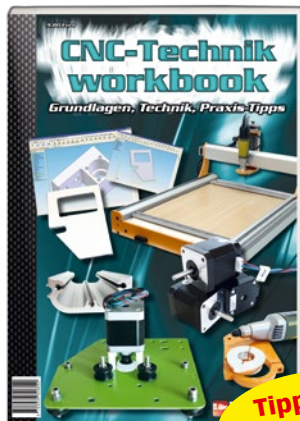


Das fertig gealterte und mit Hummerkörben, Fendern und Bojen gut bestückte Modell



Durch die Alterung sieht das Lobster Boat richtig erfahren aus

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

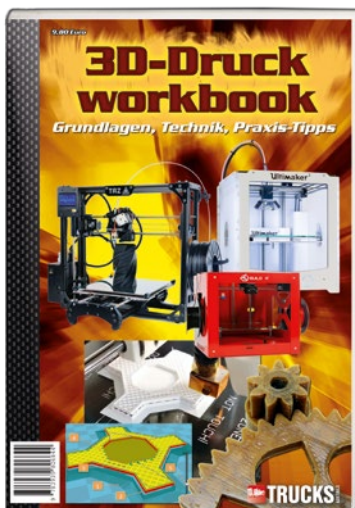
Tipp der Redaktion



U-BOOT-MODELLBAU

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

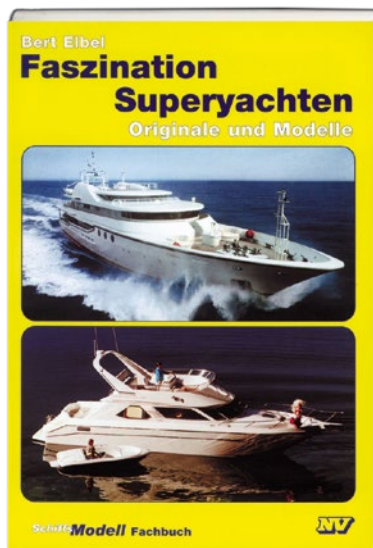
4 € 234 Seiten, Artikel-Nr. 13275



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



FASZINATION SUPERYACHTEN

Viele Schiffsmodellbauer begeistern sich für Motor-yachten. Mitunter wäre das Interesse der Modellbauer sogar noch größer, wenn Motoryachten nicht das Etikett des „Einsteigermodells“ anhaften würde: Yachten können bei genauerer Betrachtung nämlich vom Bau-technischen her genauso hohe Anforderungen an den Modellbauer stellen wie die sonst beliebten Modelle von Arbeitsschiffen. In diesem Fachbuch sollen Wissen um technische Details und Hintergrundinformationen, die sich beim Autor in vielen Jahren Beschäftigung mit dem Yacht-Modellbau angesammelt haben, jedem Modellbauer zugänglich gemacht werden. Das Buch stellt zuerst umfassend repräsentative Originale vor. Ebenso ausführlich wird das aktuelle Marktangebot an entsprechenden Baukästen bzw. Fertigrümpfen beleuchtet. Die zum Nachbau eines Modells relevanten Kapitel wie Antriebstechnik, Sonderfunktionen, Lackierung, Ausstattung mit Details usw. kommen natürlich ebenfalls nicht zu kurz.

4,99 €

Artikel-Nr. 13268



DER RC-KAPITÄN

Wie es schon der Untertitel erkennen lässt, dreht sich beim Inhalt dieses Fachbuches alles um den Einbau der Fernsteuerungskomponenten ins Schiffsmodell. Schon beim Bau von Baukastenmodellen bleiben bezüglich des Anlageneinbaus oft viele Fragen offen, spätestens beim Bau auf Fertigrümpfen nach Plan oder ganz nach eigenen Vorstellungen kommt diesem Thema dann allergrößte Bedeutung zu. Problematisch ist für den Modellbauer, dass in der sonst vorhandenen Fachliteratur zum Thema Schiffsmodellbau gerade dieses Thema weitgehend ausgeklammert wird. Daher befasst sich dieses Buch ausführlich nicht nur mit der Einrichtung und dem Betrieb der Schiffsmodelle mit Fernsteuerung, sondern es beschreibt auch die verschiedenen Antriebsarten, die Kraftübertragungen und die Energieversorgung. Mit Hilfe informativer, perspektivischer Skizzen bleibt somit der Einbau der RC-Anlage kein Geheimnis mehr.

4,99 €

Artikel-Nr. 13274

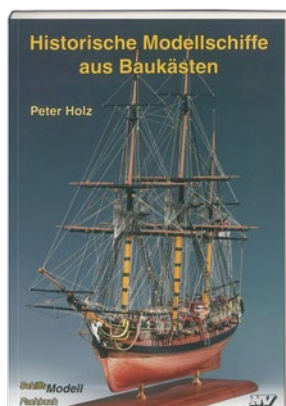
So können Sie bestellen

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

Telefonischer Bestellservice: 040/42 91 77-110,

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

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



HISTORISCHE MODELSCHIFFE AUS BAUKÄSTEN

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

14,99 € Artikel-Nr. 13277



MARINESCHIFFE SAR- UND KÜSTENWACHBOOTE

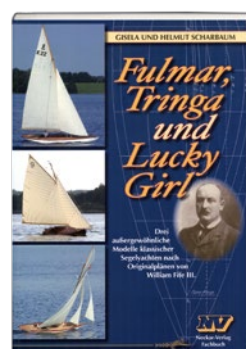
Jeder Anhänger der SAR- und Küstenwachboote braucht dieses Buch. Es zeigt, welche Möglichkeiten Bausatzmodelle bieten und wie man diese aufbaut.

4,99 € Artikel-Nr. 13267

FULMAR, TRINGA UND LUCKY GIRL

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

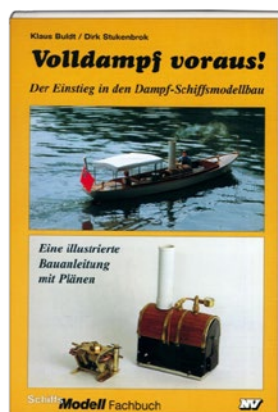
9,99 € 152 Seiten, Artikel-Nr. 13270



VOLLDAMPF VORAUS!

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

9,99 € Artikel-Nr. 13271



HOCHSEESCHLEPPER FAIRPLAY IX

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

4,99 € Artikel-Nr. 13276



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

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

Problemlos bestellen!

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

SchiffsModell-Shop
65341 Eltville

Telefon: 040/42 91 77-110
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 € 9,50. Diese bekomme ich versandkostenfrei und ohne weitere Verpflichtung.
- ☐ Ja, ich will zukünftig den SchiffsModell-E-Mail-Newsletter erhalten.

Artikel-Nr.	Menge	Titel	Einzelpreis	Gesamtpreis
			€	
			€	
			€	

Vorname, Name _____

Straße, Haus-Nr. _____

Postleitzahl _____ Wohnort _____ Land _____

Geburtsdatum _____ Telefon _____

E-Mail _____

Kontoinhaber _____

Kreditinstitut (Name und BIC) _____

IBAN _____

Datum, Ort und Unterschrift _____

Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

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

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

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

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

SL2607

Tempo, Technik und Gemeinschaft in Edderitz

Saisonauftakt

Text und Fotos:
Dieter Jaufmann

Bereits am Osterwochenende füllte sich das Gelände rund um das Strandbad in Edderitz in Sachsen-Anhalt mit den ersten Gespannen, Pavillons und Werkzeugkisten. Was für viele als klassisches Treffen von RC-Rennboot-Enthusiasten geplant war, entwickelte sich schnell zu mehr: Für zahlreiche Teilnehmer wurde das Powerboat-Treffen vom 07. bis 11. April 2026 zu einem kleinen Familienurlaub – mit allem, was die Szene ausmacht.

Mit mehr als 100 Teilnehmern aus ganz Deutschland war das Powerboat-Treffen in Edderitz auch in diesem Jahr wieder hervorragend besucht. Die meisten Modellbauer reisten nicht allein an, sondern hatten obligatorisch gleich mehrere Boote im Gepäck. Vom kleinen Flitzer, kaum größer als ein Schuh, bis hin zu beeindruckenden Großmodellen mit mehreren Metern Länge war alles vertreten. Dass viele Teilnehmer bereits über Ostern und damit noch vor dem offiziellen Beginn des Treffens anreisten, unterstreicht den besonderen Charakter der Veranstaltung.

Das Rennboot-Event ist längst mehr als nur ein Termin im Kalender, es ist ein

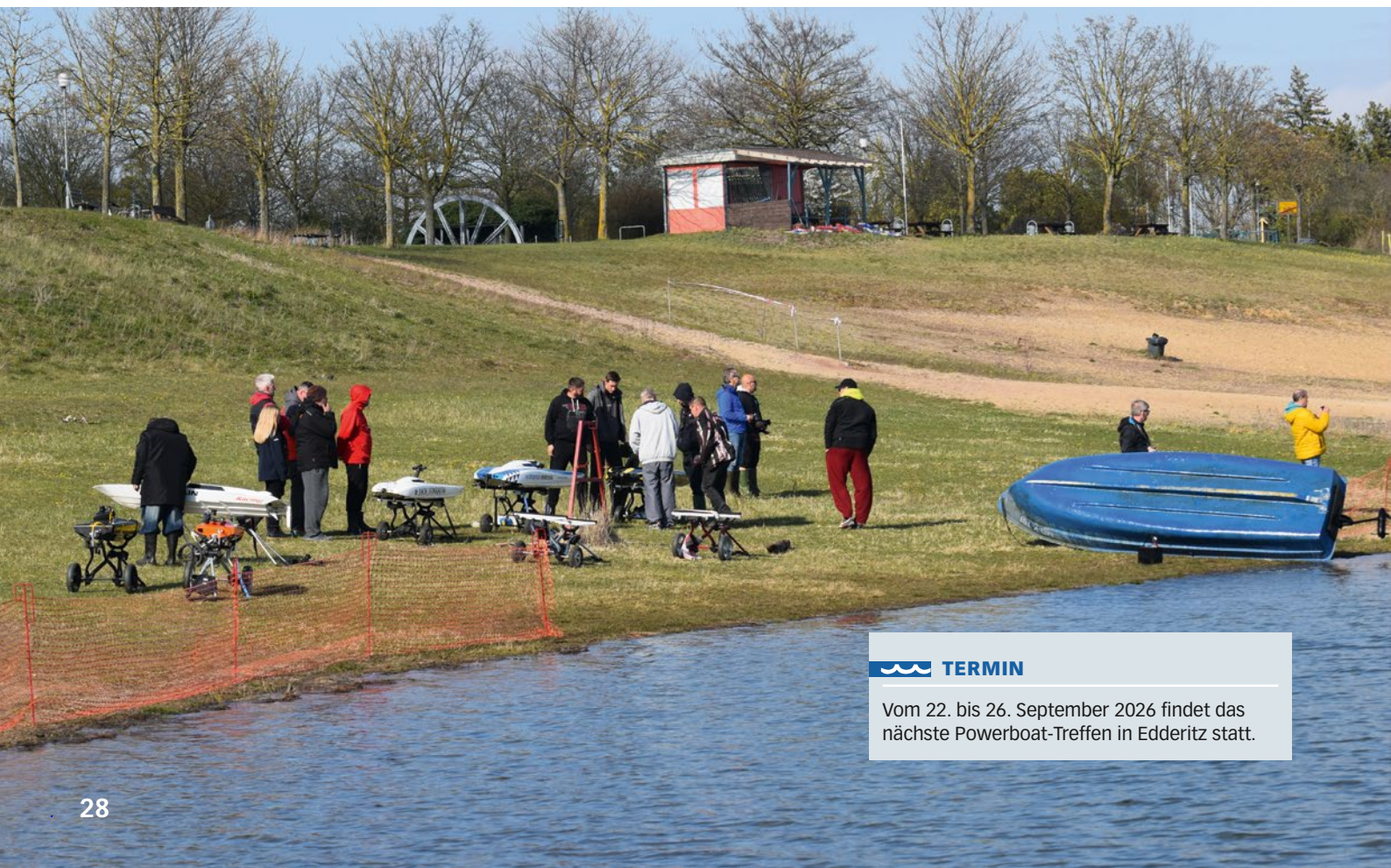
Treffpunkt für Familien, Freunde und Gleichgesinnte geworden. Während auf dem Wasser die Modelle ihre Runden drehten, genossen Begleitpersonen die entspannte Atmosphäre am See. So entstand eine Mischung aus technischem Hobby und Freizeit, die in dieser Form nur selten zu finden ist.

Technik und Vielfalt

In Edderitz war klar geregelt, dass ausschließlich elektrisch gefahren wurde. Der Leistungsfähigkeit tat das jedoch keinen Abbruch – im Gegenteil. Moderne Brushless-Antriebe, leistungsstarke Regler und hochkapazitive Lithium-Polymer-Akkus sorgten für beeindruckende Fahrleistungen auf dem Wasser. Ein Blick ins Fahrerlager zeigte schnell, wie viel Technik hinter den schnellen Runden steckt.

Die Tische waren dicht gefüllt mit Ladegeräten, Netzteilen und ganzen Reihen von Akkupacks, die im Wechsel geladen wurden. Kaum war ein Boot zurück am Ufer, wanderte der entladene Akku direkt an die Ladeinfrastruktur und der nächste lag aufgeladen bereit. Nicht selten wurden die LiPo-Akkus zudem gezielt vorgewärmt, um unter optimalen Bedingungen ihre volle Leistung sofort abrufen zu können. Gerade diese Detailarbeit zeigte, auf welch hohem technischen Niveau sich viele Teilnehmer bewegen.

Auf dem Wasser zeigte sich die gesamte Bandbreite moderner RC-Powerboats. Vertreten waren alle klassischen Kategorien: schnelle Rennboote, detailreiche Scale-Modelle sowie aufwendig konstruierte Eigenbauten. Besonders ins

 **TERMIN**

Vom 22. bis 26. September 2026 findet das nächste Powerboat-Treffen in Edderitz statt.



Ein Powerboat des Cigarette Racing Teams an Land auf einem Ständer



Der schmale Flitzer fliegt förmlich über die Wasseroberfläche

Auge fiel die hohe Qualität vieler Modelle. Nicht nur die äußere Optik mit aufwendigen und detailreichen Airbrush-Lackierungen beeindruckte, sondern auch der technische Aufbau im Inneren: Perfekt abgestimmte Antriebseinheiten, sauber verlegte Elektronik und durchdachte Konstruktionen zeugten von der Liebe zum Detail sowie einem klaren Anspruch an Performance und Optik.

Freies Fahren und Fachsimpeln

Ein zentrales Element des Treffens ist das freie Fahren. Ohne feste Rennläufe oder Wertungen bewegten sich die Modelle entweder gleichzeitig oder bewusst nacheinander auf dem Wasser. Ein Szenario, das nur durch gegenseitige Rücksichtnahme funktioniert und genau das wurde in Edderitz vorbildlich gelebt. Jeder Fahrer wartete, bis andere ihre Runde beendet hatten, bevor er selbst startete.

Auf dem Wasser wurde vorausschauend gefahren, ausgewichen und das Tempo entsprechend angepasst. Dieses respektvolle Miteinander sorgte für einen durchgehend reibungslosen Ablauf und ist ein wesentlicher Bestandteil der besonderen Atmosphäre solcher Treffen.

Apropos Miteinander – neben dem Geschehen auf dem Wasser spielte sich ein großer Teil des Treffens auch im Fahrerlager ab. Zwischen Werkzeugkisten, Ladegeräten und Ersatzteilen wurde gefachsimpelt, diskutiert und erklärt. Egal ob es um die optimale Propellerwahl, die Abstimmung von Reglern oder Fragen zur Rumpfkonstruktion ging – überall entstanden Gespräche, aus denen man wertvolle Tipps mitnehmen konnte.

Wenn am Abend ab 19 Uhr die Motoren schließlich schwiegen, kehrte im

Fahrerlager keineswegs Ruhe ein. Beim gemeinsamen Grillen wurde weiter diskutiert, aber längst nicht nur über Technik. Gespräche drehten sich um neue Projekte oder einfach um das Leben abseits des Hobbys. Die Atmosphäre war durchweg herzlich, offen und von einem spürbar familiären und liebevollen Miteinander geprägt.

Fortsetzung folgt

Wer das Treffen in Edderitz verpasst hat oder direkt wiederkommen möchte, kann sich bereits den Herbst vormerken: Vom 22. bis 26. September 2026 ist die nächste Auflage bereits fest geplant. Nach diesem gelungenen Saisonauftakt darf man sich schon jetzt auf das Wiedersehen freuen. Mit schnellen Booten, spannender Technik und einer Gemeinschaft, die dieses Hobby zu etwas ganz Besonderem macht. ■



Die Rennboote durchschneiden die Seeoberfläche unablässig



Immer wieder sehenswert: Hochspritzendes Wasser bei Kurvenfahrt



Ein rot glänzender Budweiser-Katamaran mit Heckspoiler



An Land wurde auch ein Blick auf die Technik der Boote geworfen

Forschungsschiff LE SUROIT – Teil 3

Licht ist Leben

Beim Bau des französischen Forschungsschiffs LE SUROIT hatte sich **SchiffsModell**-Autor Andreas Aichner einiges vorgenommen. Allein der Bau des detaillierten Teleskopkrans sollte einiges an Denkleistung erfordern. Im dritten Teil seines ausführlichen Bauberichts geht es nun um den Einbau der Elektronik. Kein Problem für jemanden, der in seiner Freizeit gerne mal die eine oder andere Platine lötet.

Zum Schluss kamen dann die ganzen Ausrüstungsgegenstände, die ich noch nebenbei gedruckt und lackiert hatte, an Bord der LE SUROIT. Dazu zählen verschiedene Kisten und Behälter, Paletten, Druckluftflaschen, kleinere Ausrüstungsgegenstände sowie ein Forschungs-U-Boot. Bis zu Ihrem Umbau 1999 hatte die LE SUROIT dauerhaft ein

U-Boot an Bord. Dieses musste natürlich auch drauf – am besten ein ferngesteuertes, das man dann mit dem A-Frame am Heck aussetzen, damit auf Tauchgänge gehen und dann mithilfe des Elektromagneten mit etwas geschickt wieder aufnehmen konnte. Hier machte ich es mir einfach und kaufte im Internet ein kleines Spielzeug-U-Boot für Kinder, das eigentlich für die Badewanne ge-

dacht ist. Diese haben zwar einen begrenzten Aktionsradius, aber um damit den Uferbereich des Sees zu erkunden, reicht es allemal.

Nachdem ich dann ein brauchbares Exemplar erworben hatte, wurde es natürlich auch umlackiert, damit es wie ein Forschungs-U-Boot aussieht. Dazu erhielt es an beiden Seiten noch zwei

Text und Fotos: Andreas Aichner



zusätzliche Pressluftflaschen, die innen hohl sind und dem U-Boot mehr Auftrieb verleihen, dadurch konnte ich das Tauchverhalten sogar noch verbessern. Um es mit dem Elektromagneten einfangen zu können, habe ich auf dem Turm des Boots eine kleine magnetische Metallplatte geklebt und mitlackiert. Zudem bekam es einen Schlitten, der auf Schienen auf dem Arbeitsdeck steht, in den das Boot perfekt reinpasst. Somit kann es auch bei schnellerer Fahrt oder Seegang nicht an Deck herumrutschen.

Das musste ich auch beim Ladegut des Teleskopkrans beachten. Ich habe mir etwa fünf verschiedene Paletten und Kisten mit verschiedenem Ladegut gemacht, die auf dem Deck verteilt sind. Damit diese bei Seegang nicht wild umherrutschen, habe ich bei allen auf der Unterseite jeweils zwei winzige Magnete angebracht. Die Gegenstücke habe ich auf den entsprechenden Stellplätzen an Deck festgeklebt und mit der Deckfarbe überlackiert. So kann ich sie mit dem Kran dort abstellen und sie sind auch gleich fixiert. Um sie bewegen zu können, verpasste ich dem Teleskopkran noch eine abnehmbare Palettengabel, wie sie auch auf den normalen Baustellenkränen verwendet wird. Diese Idee habe ich mir mal bei einem Schiffmodellbautreffen in Aukrug von einem Modellbaukollegen geholt.



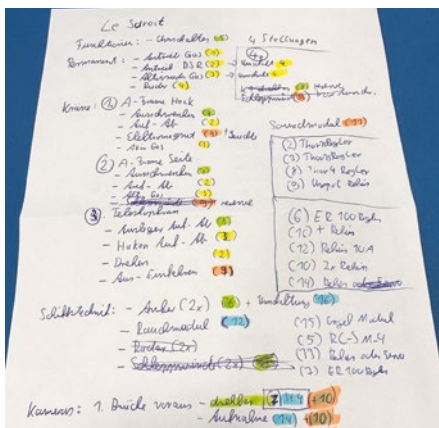
Das gelbe Miniatur-U-Boot am Heck des französischen Forschungsschiffs



Weitere Details an Deck der LE SUROIT. Das Hintergrundbild gibt den Details an Bord Authentizität



Die Plane des Beiboots besteht aus einem Tempotaschentuch, das ich mit einem Gemisch aus wasserfestem Holzleim und Wasser eingestrichen habe



Die ersten Überlegungen zum Ansteuern der Sonderfunktionen

TECHNISCHE DATEN

LE SUROIT

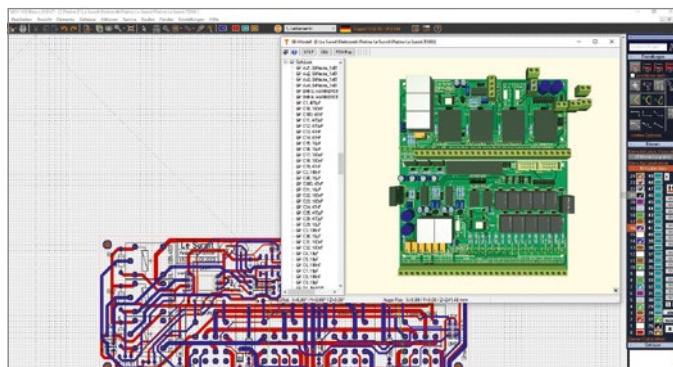
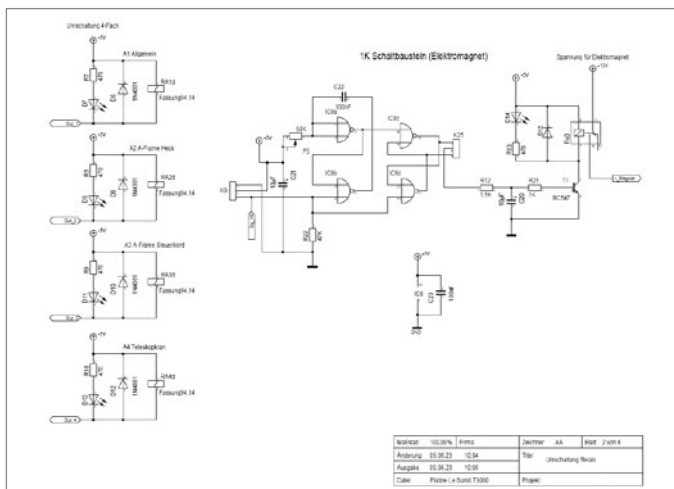
Maßstab:	1:33
Länge:	1.707 mm
Breite:	333 mm
Gewicht:	31,5 kg
Antrieb:	1 x 14-V-E-Bike-Motor

Einbau der Elektronik

Da somit der klassische modellbaueisiche Teil erledigt ist, konnte ich mich um die Elektronik kümmern. Da ich beruflich in einer Elektronikreparatur in einem großen Industriebetrieb arbeite, ist es auch ein Hobby von mir, zwischendurch die eine oder andere Platine zu entwickeln und zu löten. Das bietet sich im RC-Schiffsmodellbau natürlich an, da man hier beide Hobbys wunderbar miteinander verbinden kann. Um die vielen Funktionen der LE SUROIT auch vernünftig steuern zu können, habe ich für das Schiff, wie schon bei der ELBJÖRN, eine eigene, zentrale Platine entwickelt. Diese ist zweistöckig ausgeführt und steuert, bis auf den Hauptantrieb, alle Funktionen. Die habe ich mir auch wieder mit dem kostenlosen Programm Target 3001 gezeichnet und bei Beta Layout ätzen lassen. Diese stellen die Platinen in Industriequalität her und man kann sie auch lackieren und beschriften lassen. Das hat den großen Vorteil, dass ich die ganzen Klemmen und LEDs zur Statusanzeige beschriften kann. So behält man auch bei späteren Wartungs-

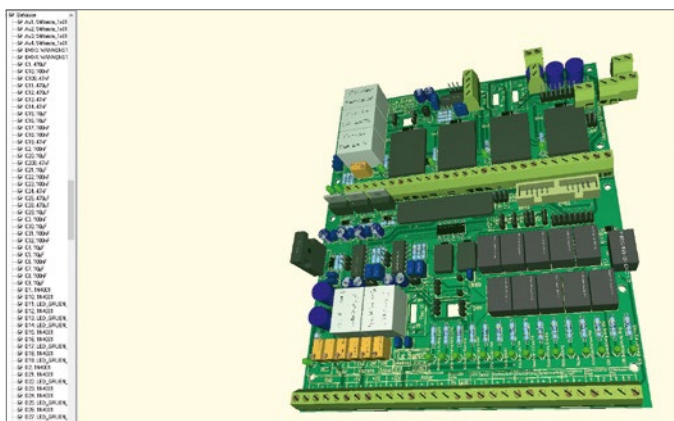
arbeiten den Überblick über die ganze Verkabelung. Gelötet habe ich mir die Platine dann selbst, die Bauteile wurden hauptsächlich im Internet bei der Firma Reichelt Elektronik bestellt.

Da das Schiff sowieso viel mehr Funktionen als meine Graupner mc-26-Fernsteuerung Kanäle hat, war die Idee dahinter, die Sonderfunktionen umschaltbar zu machen. Man kann ja eh nur immer eine Sonderfunktion wie zum Beispiel einen Kran zur Zeit bedienen. Deshalb wähle ich diesen an und kann ihn dann mit den gleichen Knüppeln beziehungsweise Schieberegler steuern. So habe ich mir vier Funktionsbaugruppen erstellt, das sind die drei Kräne und die Winden. Zum Auswählen benutze ich auf der Fernsteuerung einen Schiebescalter mit den vier Stellungen. Zum Steuern benutze ich vier proportional Kanäle, zwei Funktionen von den Kreuzknüppeln und zwei Schieberegler. Die beiden anderen Funktionen an den Kreuzknüppeln sind das Gas und Ruder, die ja dauerhaft sind. Da man seine Finger eh im-

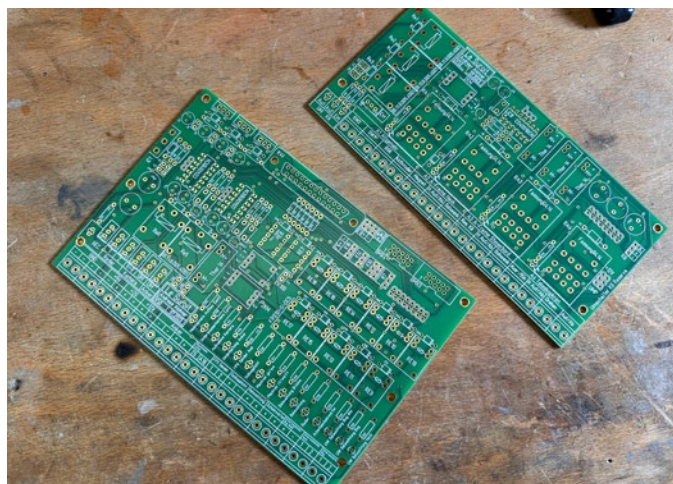


Ausschnitt aus dem Target-Programm, mit dem ich meine Platinen konstruiere. Zu sehen sind ein Teil des Layouts und eine 3D-Ansicht

Daraufhin wurde der Schaltplan in Target 3001 gezeichnet, er besteht aus acht Seiten



Vom Zeichenprogramm erstelltes 3D-Modell der Platine



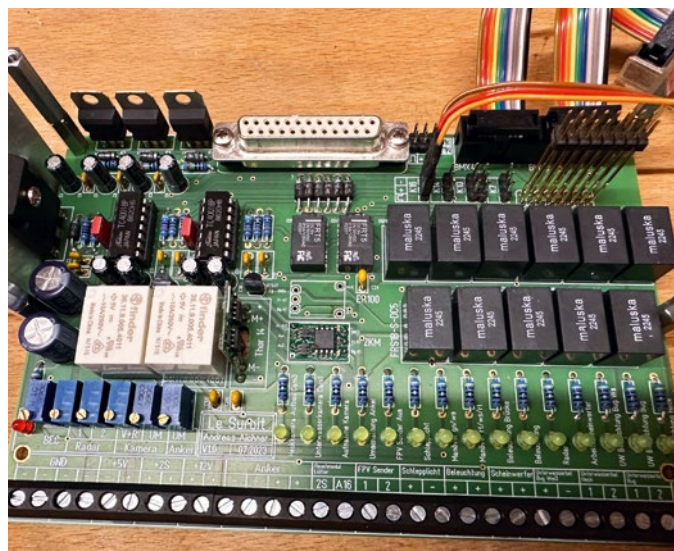
Anschließend wurde die Platine vom Leiterplattenhersteller Beta Layout gefertigt. Fertigung und Lieferung dauerten nur eine Woche

mer an diesen Knüppeln hat, kann man die Sachen so sehr fein bedienen. Für die Umschaltung und Ansteuerung ist die obere der beiden Platinen zuständig. Auf dieser sind die vier Fahrregler und die vier großen Relais untergebracht, die die Steuerfunktion auf die ausgewählte Baugruppe umschalten. Das hat zudem den Vorteil, dass ich für 16 Motoren nur vier Regler brauche.

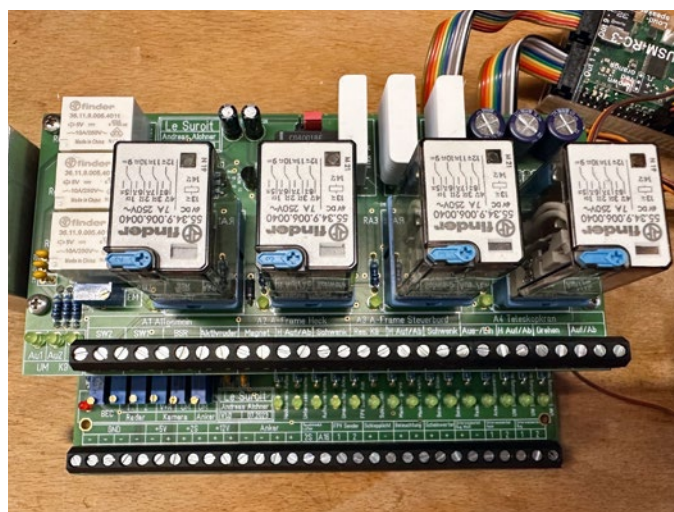
Auf der unteren Platine befinden sich die Spannungsregler für das BEC und die Radarmotoren. Damit diese auch schön langsam drehen, kann ich die Geschwindigkeit über Potis einstellen. Für das BEC verwende ich bei meinen Schiffen den Spannungsregler LT1083, dieser kann mit bis zu 7 A belastet werden und ist zudem kurzschlussfest. Hier ist auch das 25-polige Flachbandkabel angesteckt, das zum Aufbau führt. Es befinden sich auf der Platine außerdem die Relais für die Beleuchtung, die Umschaltung der FPV-Kameras, der Regler zum Drehen der Kamera und der Regler mit Umschaltung der Anker. Die Ankerwinde habe ich so verschaltet, damit ich sie getrennt bedienen kann. Dazu wähle ich über einen Kippschalter den gewünschten Anker an und mit einem Dreistellungsschalter kann ich dann den Anker fallen lassen oder lichten. An die Platine ist ein Beier-Soundmodul angeschlossen, das unter anderem die Relais der Umschaltung und die Beleuchtung ansteuert. Dieses ist auch für die Schiffsgeräusche und den Rauchgenerator zuständig.



Auf der oberen Platine sitzen die Fahrregler und die großen Relais zur Ansteuerung und Umschaltung der vier Hauptfunktionsbaugruppen (1 = Allgemein, 2 = A-Frame Heck, 3 = A-Frame Steuerbord, 4 = Teleskopkran)



Danach habe ich die Platinen bestückt und verlötet.
Von links nach rechts: BEC-Baustein LT1083 für den Empfängerstromkreis, verschiedene Spannungsregler, Ansteuerung/Umschaltung für Anker und FPV-System, Relais für die ganze Schaltfunktionen



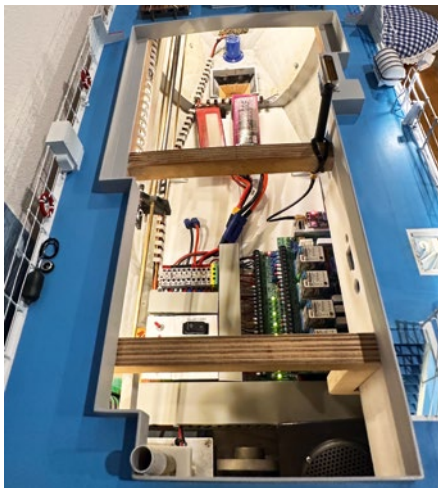
Diese beiden Platinen steuern alle Funktionen der LE SUROIT. Bis auf das Ruderservo und den Hauptantrieb, die werden klassisch direkt am Empfänger betrieben

INFO

Übersicht über die verbauten Funktionen der LE SUROIT

- | | | |
|---|--|--|
| - Hauptantrieb | Taucherkorb auf und ab) | - Radare |
| - Ruder, umschaltbar in zwei Modi (Fahrmodus mit normalem Ruderausschlag von jeweils 45° und Manövermodus mit jeweils 100°) | - Teleskopkran an der Backbordseite mit vier Funktionen (Kran drehen, Arm aus- und einfahren, Arm heben und senken und Haken auf und ab) | - Rauchgenerator |
| - Antrieb Aktivruder | - FPV-Kameraausrüstung mit drei Kameras (1 × drehbar in der Brücke, 1 × Blick nach achtern über das Arbeitsdeck, 1 × Unterwasserkamera mit Blick nach vorne unten) | - Schiffsbeleuchtung (normale, weiße Innen- und Außenbeleuchtung, Brückenbeleuchtung Normallicht auf Rotlicht umschaltbar) |
| - Bugstrahlruder | - Unterwasserbeleuchtung an Bug und Heck (für die Unterwasserkamera, die Heckbeleuchtung in RGB, in alle Farben umschaltbar) | - Arbeitsscheinwerfer über das ganze Schiff |
| - beide Schleppwinden getrennt steuerbar | - Sender für die FPV-Übertragung kann geschaltet werden, um Akku zu sparen | - komplette nautische Beleuchtung (je nach Anwendung geschaltet) |
| - beide Ankerwinden getrennt steuerbar | | - Beier-Soundmodul für Musik, Fahrsound und Schiffsgeräusche |
| - A-Frame am Heck mit drei Funktionen (Kran ausschwenken, Elektromagnet, Magnet auf und ab) | | |
| - A-Frame an der Steuerbordseite mit zwei Funktionen (Kran ausschwenken und | | |

Als Fernsteuerung kommt eine Graupner mc-26 mit 16 Kanälen zum Einsatz.



Blick in das Innere des Modells. Alle Komponenten wurden so tief wie möglich eingebaut, da das Schiff auch im Original relativ kopflastig ist



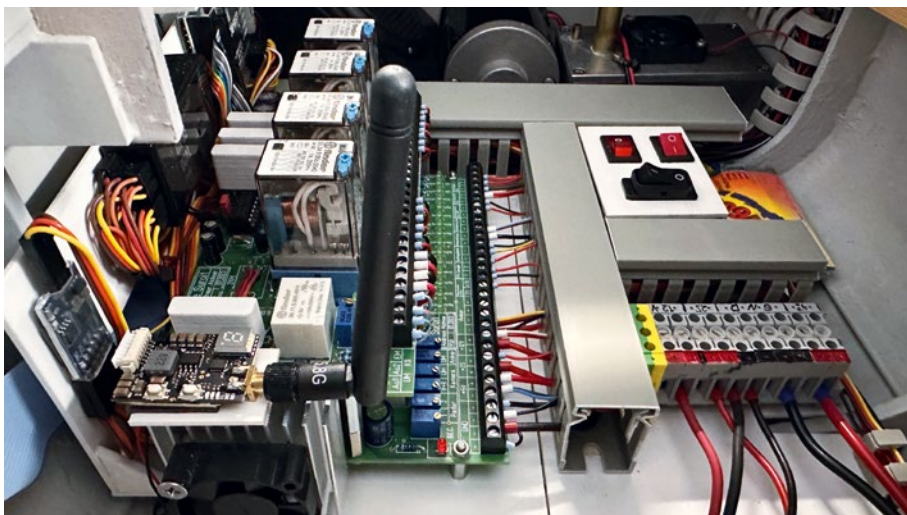
Ganz unten wurden 4 x 8 mm dicke Niro-Stahlplatten mit Hilfe von doppelseitigem Klebeband eingebaut



Darüber kam dann eine 3 mm starke Polystyrolplatte als Maschinenraumboden. Auf dieser wurden die Elektrokomponenten befestigt



Bei den vielen Sonderfunktionen ergibt sich erst einmal ein riesiger Kabelsalat



Der Kabelsalat verschwindet in den Kabelkanälen, wie im Schaltschrankbau üblich. Zu sehen sind Elektronik, Lautsprecher, Antriebsmotor, Rauchgenerator, Hauptschalter, Hauptfahrregler und Klemmenblock

Spannungsversorgung und Videobeweis

Als Spannungsversorgung benutze ich zwei LiPo-Akkus. Einmal einen 4s-Akku mit 14 V für den Hauptantrieb, Rauchgenerator und das Beier-Soundmodul. Und als zweiten Akku einen 2s-LiPo mit 8 V, dieser geht auf die Platine, macht somit das BEC und versorgt die ganzen restlichen Funktionen. Um die dicken Kabel der Akkustecker besser anschließen und den Strom besser verteilen zu können, benutze ich hier Klemmen aus dem Industrieschaltschrankbau. Diese kann man untereinander gut brücken und sie halten auch hohe Ströme aus. In Verbindung mit den Kabelkanälen verschwindet darin auch der ganze Kabelsalat und es sieht somit viel ordentlicher aus. Ein weiterer Vorteil ist, dass man so die Kabel etwas länger lassen kann, so ist man auch für spätere Wartungen und Umbauten gut aufgestellt.

Nicht unerwähnt bleiben soll das FPV-System. Es besteht aus drei Kameras, die über einen externen Videobaustein auf den FPV-Sender umschaltbar sind. So wird immer nur das Bild der ausgewählten Kamera an das Display an der Fernsteuerung übertragen. In dem Display ist zudem eine Micro-SD-Karte verbaut, über die ich auch aufnehmen kann.

Hier ein Link zu einem Video auf meinem YouTube-Kanal: <https://www.youtube.com/watch?v=QHckut7pdrA>. Ein paar Videos finden sich auch auf YouTube, wenn man das Stichwort „LE SUROIT“ ins Suchfeld eingibt.

Es zählen (auch) die inneren Werte

Zum Schluss konnte ich jetzt alles endgültig in das Schiff einbauen. Bei den vorherigen Fahrten war immer alles als Riesenknäuel aus Akkus, Kabeln, Reglern und Gewichten im Rumpf gelegen. Da vom Original eh schon bekannt war, dass es recht kopflastig ist, war meine Priorität, alles an Gewicht so tief wie möglich im Rumpf zu platzieren, um den Schwerpunkt möglichst weit nach unten zu bekommen. Da das Schiff jetzt fertig war und somit nichts mehr an Gewicht an den Aufbauten dazu kam, konnte ich als Erstes den Ballast für die Wasserlinie ermitteln und es unten in den Rumpf einbauen. Weil ich das Modell relativ leicht gebaut hatte, konnte sie hier noch einiges vertragen.

Dafür verwendete ich zirka 400 mm lange, 100 mm breite und 8 mm dicke Edelstahlplatten. Die haben auch den Vorteil, dass sie nicht rosten können. Die hatte ich mir mal in Regensburg von einem großen Schrottplatz besorgt. Da ich beim Bau



Ganz vorne der Kettenkasten, dann Bugstrahlruder, Vertiefung für die Unterwasserkamera sowie Scheinwerfer und dahinter der Raum für die Akkus

LESE-TIPP

Die Ausgaben 05/26 und 06/26 mit den ersten beiden Teilen des Bauberichts können im **SchiffsModell-Shop** nachbestellt werden: www.alles-rund-ums-hobby.de/collections/schiffsmodell

den Platz zwischen den Spanten schon mit Steinen und Harz aufgefüllt hatte, musste ich die Platten nur noch auf Länge zuschneiden und diese mit doppelseitigem Klebeband ankleben. Davon kamen etwa sechs Platten in den Rumpf.

Darauf kam dann eine zweigeteilte, 3 mm starke Polystyrolplatte als Schiffsboden. Vorne am Bug machte ich eine kleine rechteckige Öffnung, auch ließ ich einen Spalt an den Rumpfsseiten. Das hat den einfachen Grund, dass ich so eine Bilge habe. Falls doch mal Wasser in das Schiff kommen sollte, würde es sich unten beim Ballast sammeln. Somit ist auch die darüber liegende Elektronik geschützt. Auf dieser Platte befestigte ich dann die Elektronik, Klemmen, Regler, Schalter und Kabelkanäle. Der Grund, weshalb ich sie zweigeteilt gemacht und mit Klebeband eingeklebt habe, war, dass ich so auch wieder alles ohne große Probleme ausbauen kann.

Fazit und Fahrerprobung

Der Bau der LE SUROIT bereitete mir über die drei Jahre Bauzeit viel Freude. Dabei bekam ich auch viel tatkräftige Unterstützung von meinem Freund und Modellbaukollegen Franz Köglmeier, wo beim Bauen und Tüfteln in der Werkstatt schonmal das ein oder andere Weißbier floss. Da wir bereits während der Bauphase sehr früh und auch sehr oft mit dem Modell gefahren sind, konnte ich die gewonnenen Erkenntnisse immer wieder in den Bau mit einfließen lassen. Und so schaffte ich es auch, dass durch die Anordnung des Innenlebens das Schiff trotz seines hohen Aufbaus sehr stabil im Wasser liegt. Zudem neigt es sich nicht merklich zu Seite, wenn ich den Teleskopkran mit Ladegut komplett nach Backbord schwenke. So kann ich schon mal mit Vollgas und Hartruderlage in die Kurven fahren, ohne dass sie groß krängt oder ich mir Sorgen wegen Kentern machen muss.

Jetzt bestellen
Grundlagen, Technik, Praxis-Tipps

3D-Druck workbook
für ambitionierte 3D-Drucker-Typen

68 Seiten im A5-Format, 9,80 Euro zuzüglich 2,50 Euro Versandkosten

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

www.JOJO-Modellbau.de
Der Bausatz-Spezialist

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

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

ARKOWOOD 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 !!

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

schiffsmodell.ch

- Riesiges Beschlagteile-Lager
- Grosser Online-Shop

Besuchen Sie uns unverbindlich, Sie werden von Schiffsmodellbauern beraten!

Funkfernsteuerungen – Modellbauartikel –

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

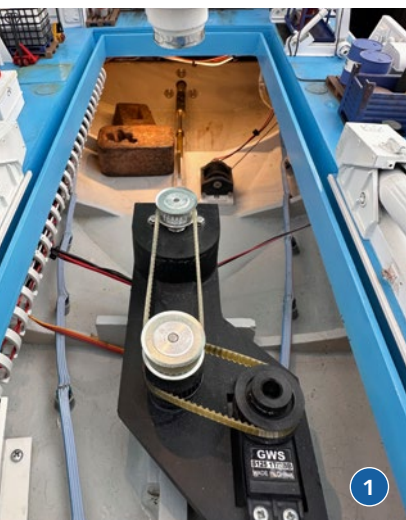
Gruppenerrobbe Furaba SIMPROP MULTIPLEX krick aeronaut

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

• WEDICO-Truck-Programm

Schnellversand

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



1) Im Heck wurde ein vertiefter Süllrand eingebaut. Zu sehen sind der Antrieb für das Aktivrudder, Unterwasserbeleuchtung, Seilwinde und die Antriebswelle. Hier noch mit provisorischen Eisengewichten. 2) Für die Steuerung und den Einsatz der vielen Funktionen kommt eine mc-26-Fernsteuerung mit 16 Kanälen zum Einsatz. 3) An die Fernsteuerung wurde eine selbst gedruckte Halterung für das FPV-Display angebracht

Mit dem kräftigen und effizienten E-Bike-Motor hat das Schiff genug Power, um auf seine Rumpfgeschwindigkeit zu kommen. Dabei macht sie schon ordentlich Wellen am See. Trotzdem ist der Antrieb sehr energiesparend, sodass ich mit einem 5.000-mAh-Akku locker 3 Stunden fahren kann. Die LE SUROIT ist ein Schiff, mit dem man aufgrund der vielen Funktionen gern den ganzen Nachmittag bis in die Nacht hinein am See spielt und auch reges Interesse bei den Passanten oder auf Ausstellungen erzeugt. Man nimmt sie auch gerne mal mit auf Ausstellungen, wo es kein Wasser gibt, da man mit dem Vorführen der Sonderfunktionen genug beschäftigt ist.

Nun musste ich natürlich noch einen Platz für die LE SUROIT finden, damit die Werft für die nächsten Projekte wieder frei wird. Der ursprünglich angedachte Platz beim Eingang meiner Wohnung war schon mit meiner SMS BLÜCHER

belegt, die mir während der Bauzeit der LE SUROIT dazwischen gekommen war und die ich nebenbei ein Dreivierteljahr generalsaniert hatte. Für mein neues Topmodell musste dann im Wohnzimmer ein Schrank weichen. Ich bestellte mir die gleiche Kommode wie von der ELBJÖRN nochmal. Dazu kam noch ein schönes Hintergrundbild. Somit steht jetzt links und rechts vom Kachelofen je ein dicker Dampfer. Für ein weiteres Schiff ist jetzt aber kein Platz mehr in der Wohnung.

Um meine LE SUROIT auch in der Wohnung schön beleuchten zu können, habe ich ihr dann noch einen 12-V-Außenbordschluss verpasst. So kann ich mithilfe eines 12-V-Stecker-Netzteils die Beleuchtung über die Steckdose betreiben. Um die verschiedenen Beleuchtungen auch ohne Fernsteuerung schalten zu können, bekam sie im Inneren noch vier Kippschalter für die verschiedenen Beleuchtungszustände. ■

Alles leuchtet, alles funktioniert. Das fertige Modell im nächtlichen Forschungseinsatz auf dem See



Hafenschlepper EDUARDO MORACE

Neapolitaner

Text und Fotos:
Dietmar Hasenpusch

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

AUF EINEN BLICK

EDUARDO MORACE

Schiffstyp:	Hafenschlepper
IMO-Nummer:	9136008
Reederei:	Cafimar Servizi Marittimi, Neapel/Italien
Bauwerft:	Cooperativa Ing, Ancona/ Italien (Werft geschlossen)
Baujahr:	1996
Vermessung:	304 BRZ
Tragfähigkeit:	220 t
Länge:	32 m
Breite:	10 m
Tiefgang:	4 m
Maschine:	2 Nohab
Gesamtleistung:	3.090 kW
Geschwindigkeit:	12 kn
Klassifizierung:	Registro Italiano Navale
Internet:	www.cafimar.com , www.isayachts.com

Das 32 m lange und 10 m breite Spezialschiff, welches mit 304 BRZ vermessen ist, erreicht bei 220 t Tragfähigkeit einen maximalen Tiefgang von 4 m. Mit 3.090 kW Gesamtleistung, welche über zwei Nohab-Motoren vom Typ GR25 erzeugt werden, ist der Italiener ein sehr leistungsstarker Schlepper, welcher für alle Schlepp- und Verhol-tätigkeiten ausgelegt ist. Dies gilt auch, wenn die 12 Knoten schnelle EDUARDO MORACE Frachtbargen über See verschleppen muss, wo dann auch die hoch-seetüchtigen Eigenschaften des Schiffs von Vorteil sind.

Im Falle eines Feuers im Hafenbereich oder auf Schiffen, kann die EDUARDO MORACE auch zur Brandbekämpfung eingesetzt werden. Dann kommen die

zwei hinter dem Brückenhaus angeordneten leistungsstarken Löschmonitore zum Einsatz, welche wahlweise und je nach Brandherd mit Wasser oder Löschschaum arbeiten können.

Der Schlepper, welcher im ständigen Wechsel in verschiedenen Häfen rund um Italien sein Arbeitsumfeld findet, hat das Rufzeichen ILQL, über welches das Schiff auf hoher See über UKW-Seefunk angerufen werden kann. Die Bauaufsicht und Klassifikation liegt bei der Gesellschaft Registro Italiano Navale. Die im internationalen Schiffsregister der Maritimen Organisation eingetragene IMO-Nummer des schönen Schleppers lautet 9136008. Die Aufnahme zeigt die EDUARDO MORACE bei einer Einsatzfahrt auf dem Mittelmeer. www.hasenpusch-photo.de







Test der b-seven M von b-boats – Teil 1

BEE BOX

Eine kleine, feine Range an Holzbausätzen von Segelschiffen und Rennbooten hat b-boats mittlerweile aufgelegt. Frisch hinzugekommen ist die kompakte b-seven M, die Uwe Kreckel gebaut sowie gesegelt hat und hier im Testbericht ausführlich vorstellt. Doch zuvor ist zu erzählen, warum er einen langen Anlauf zum Fertigstellen des Seglers nehmen musste.

Text und Fotos: Uwe Kreckel



Wie kommt man zu einem Modell, das man eigentlich gar nicht bauen möchte? Im Fall der b-seven M war es ein Spaziergang am Bodensee-Ufer, der mich völlig unverhofft zu dem Modell kommen ließ. Aber der Reihe nach.

Überzeugungskünstler

Im Herbst 2024 auf der Modellbau-messe in Friedrichshafen bin ich das erste Mal mit einer b-seven S gesegelt, einem Modell der Firma b-boats, hinter der **SchiffsModell**-Autor Klaus Bartholomä als treibende Kraft und Konstrukteur steckt. Im Gespräch mit Klaus stellte sich heraus, dass die b-seven S das kleinste Modell einer geplanten Reihe von Segelbooten ist, die b-boats auflegen möchte. Ich war sofort fasziniert von dem kleinen Modell, seinen Segeleigenschaften, seiner einfachen Bauweise und der Transportfreundlichkeit und so ließ ich mich im Gespräch mit dem Konstrukteur zu der Aussage hinreißen: „Sobald die in etwas größer kommt, möchte ich sie bauen und natürlich segeln.“

Erst im Nachgang habe ich auf der Forumseite von RC-Network den Thread durchstöbert, in dem diese ganze Bau-reihe vorgestellt wird. Dabei musste ich feststellen, dass ich das meiste von dem, was mir an der b-seven S so gut gefallen hatte, bei der b-seven M nicht mehr wiederfand. Ich beschloss, das Modell nicht zu bauen. Die Vorstellung des Prototyps im Forum bestärkte mich später in meinem Vorsatz. Allerdings hatte ich vergessen, Klaus darüber zu informieren. Als wir uns dann im Mai 2025 am Bodensee trafen und er mir am Ende eines gemeinsamen Spaziergangs freudestrahlend den ersten fertigen Frästeilesatz der b-seven M überreichen wollte, sträubte ich mich. Das Modell war mir jetzt doch zu groß – es sollte ursprünglich mit in den Urlaub an die italienische Mittelmeerküste – und der parallele Aufwand neben einem laufenden Projekt zu hoch. Auch optisch entsprach das Modell nicht meinem „Beuteschema“, ich wollte eigentlich ein anderes Rigg.

Es half alles nichts – Klaus meinte nur: „Man kann das Boot gut verpackt

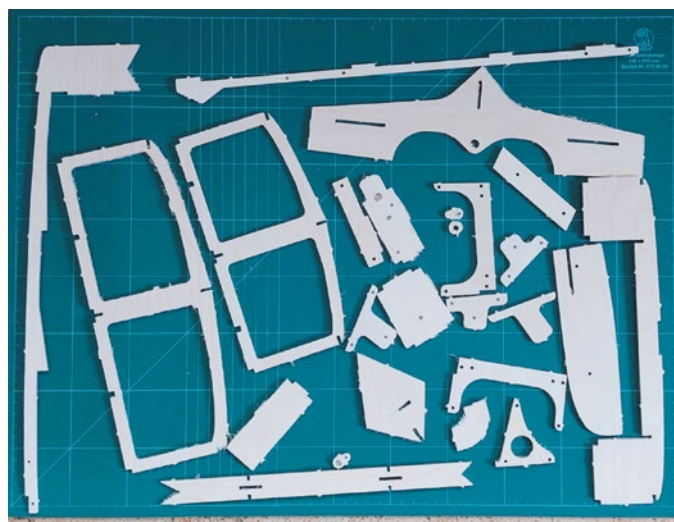
auch als Sportgepäck im Flugzeug transportieren, der Aufwand hält sich aufgrund der Vorfertigung in Grenzen und das neue Rigg mache ich dir – nimm den Teilesatz einfach mal mit und schau ihn dir an, danach kannst du immer noch Nein sagen“. Auch ein letztes Aufbauen von mir mit dem Hinweis, dass ich eventuell auch den Rumpf verändern würde, wischte er vom Tisch: Das sei genau das, wofür er seine Frästeilesätze entwickle, nämlich eine gute Basis bieten, die entweder direkt zu einem gut funktionierenden Modell führt, die aber auch die Grundlage für die Umsetzung vieler eigener Ideen und Modifikationen sein soll. Bauen, Ausprobieren und meine Meinung zum Modell veröffentlichen, das war sein Wunsch – das konnte ich ihm am Ende nicht abschlagen.

Unboxing

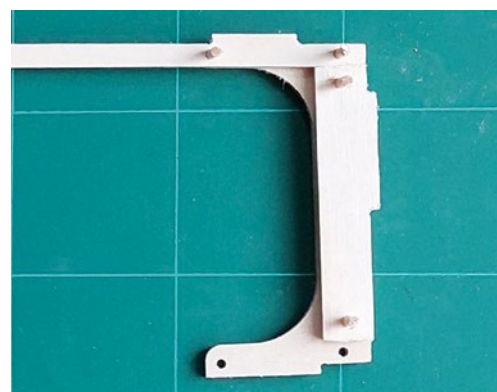
Nach einer Woche inneren Ringens habe ich dann die Folienverpackung geöffnet, wie sollte ich das Modell sonst beurteilen können. Aber so ging es immer noch nicht weiter. Damit die Teile nicht aus ihren Holzbrettern herausfallen,



Bei b-boats erhältlich ist ein qualitativ hochwertiger Satz Frästeile. Zu ergänzen sind beispielsweise Beplankungsmaterial und Beschlagteile



Gehalten von kleinen Stegen, lassen sich die Frästeile gut aus der Grundplatte lösen und sind schnell für den Zusammenbau bereit



Bauteile, die zu doppeln oder aufeinander zu bauen sind, werden über Passestifte exakt positioniert

sind kleine Stege vorhanden, die die Bauteile in ihrer Platte halten. Also entfernte ich die ersten Teile aus den Grundplatten und damit war es passiert – die passten wirklich gut zusammen. Und weil es Frästeile sind, gibt es im Unterschied zu Laserteilen auch keinen schwarzen Abbrand am Rand, der entfernt werden sollte, um Teile optimal zu verkleben. Das versprach einen schnellen Baufortschritt.

Trotzdem blieb ich unentschlossen. Und weil ich für ein neues Projekt immer zuerst eine Idee brauche, ein Bild in meinem Kopf, wie es denn einmal aussehen soll, suchte ich im Internet nach möglichen Vorbildern. Da gab es eine Regattaklasse, die sah vielversprechend aus. Allerdings hatten die Boote einen Bugspriet und einen Knick in der Bordwand im Übergang zum Deck. Was mir zunächst sehr gewöhnungsbedürftig vorkam, fügte sich langsam vor dem geistigen Auge zusammen: Ein Modell

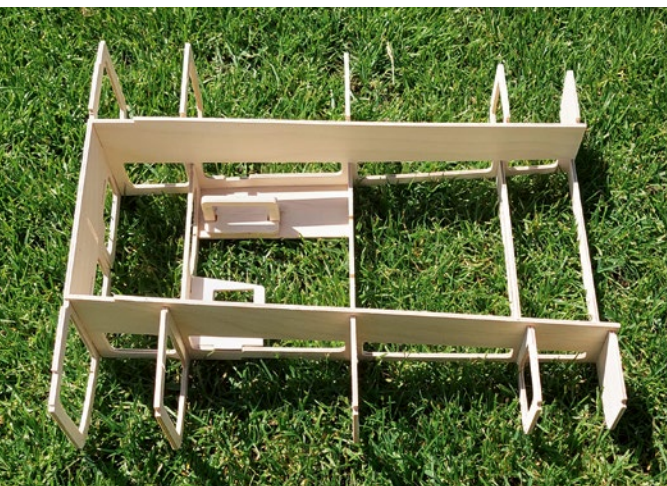
mit ungewöhnlicher Form und „etwas anderen“ Segeleigenschaften, ein Rigg, das mir nicht so recht zusagen wollte und jetzt auch noch ein mögliches Vorbild mit außergewöhnlichen Linien. So viele „Minuspunkte“ ergeben in Summe eigentlich schon wieder ein Plus, dieses ganz besondere Modell zu bauen. Je länger ich mich mit dem Projekt beschäftigte, desto mehr Flausen setzte ich mir in den Kopf. Am Ende war klar: Ich baue die b-seven M. Eine Idee zu einer ungewöhnlichen Lackierung fand ich im Internet ebenfalls – sie spielte auch eine Rolle bei der Namensgebung. Der Startschuss für den Bau der BEE BOX war gefallen.

Es wird konkret

Was aber hatte ich mit der b-seven M da nun eigentlich vor mir liegen? Einen Baukasten? Nein, eigentlich waren es „nur“ ein Frästeilesatz bestehend aus sieben Holzplatten und eine Einkaufsliste. Denn es sind weitere Holzteile selbst zu ergänzen, um das Modell zu bauen,

beispielsweise Sperrholzplatten für die Rumpfsseitenwände und Leisten für den Rumpfboden. Der Frästeilesatz enthält nur die Bauteile, die eine Kontur haben, also schwieriger selbst herzustellen sind. Somit richtet sich der Teilesatz an Modellbauer, die schon eigene Erfahrung mitbringen und vielleicht auch bereits etwas Material im Fundus haben, das für den Bau eingesetzt werden kann.

Darum stellen sich einige Interessenten jetzt vielleicht die Frage, ob der Preis für so wenige Holzteile gerechtfertigt ist. Meine Meinung dazu: Er ist mehr als gerechtfertigt. Denn der Preis des Teilesatzes berücksichtigt nicht nur das gelieferte Material. Das Modell wurde von b-boats entwickelt, gebaut, getestet, modifiziert, optimiert, wieder getestet und dann sehr gut vorbereitet. Man kauft also sehr viel Knowhow und die Sicherheit, ein ausgeklügeltes Boot zu erhalten, gleich mit. Neben diesen unsichtbaren Leistungen bekommt man



In kurzer Zeit entstehen eine Reihe Baugruppen aus den Frästeilen, die später zu einem Ganzen zusammengefügt werden. Die Konstruktion ist tadellos



Nach relativ kurzer Bauzeit steht das Rumpfundgerüst und lässt die spätere Form bereits erkennen. Die Passgenauigkeit garantiert einen perfekten Rumpf



Beplankungsmaterial ist aus dem eigenen Fundus beizusteuern. Hier zu erkennen ist die nach eigenen Vorstellungen modifizierte Rumpfkante im Bugbereich



Zum exakten Schleifen der Rumpfkantenmodifikation wurde eine Winkelschablone als Kontrollinstrument genutzt

auch noch eine sehr ausführliche Bauanleitung, die einen, ohne Fragen offen zu lassen, durch den Bau führt.

Die Anleitung gibt es als Datei, um sie auszudrucken und/oder auf dem Monitor eines Tablets/Laptops im Bastelraum immer wieder zu Rate zu ziehen. Sie zeigt in einer Vielzahl von Einzelschritten und Beschreibungen, wie die b-seven M entstehen soll. Der bei einer guten Anleitung geleistete Aufwand wird leider viel zu selten wertgeschätzt.

Teile, die noch selbst zu erwerben sind, werden in einer genauen Einkaufsliste aufgeführt. Als besonderen Service gibt b-boats für diese Bauteile Bezugsquellen an – eine lästige Recherche entfällt damit. Zudem sind die Angaben eine ideale Fundgrube für zukünftige Projekte.

Baubeginn

Genug der Theorie – jetzt geht es ans Bauen: Und das beginnt mit dem Ständer. Klar, das besteht aus Teilen, die eine Kontur haben, weshalb sie im Bausatz enthalten sind. Verblüffenderweise ist der Ständer sehr flach, und das, obwohl das Boot ein Schwert und ein Ruder hat, die beide tiefer nach unten reichen. Wie das zusammenpasst, erklärt die Bauanleitung später – ich freue mich erstmal über einen „Bauständer“. Eigentlich möchte ich dann gleich ein

Das Ziel: So wird die BEE BOX genannte b-seven M später einmal aussehen – mit namensgebender Biene auf dem Rumpf



Made in Schleswig-Holstein



Handsender HS12 & HS16

7 Dinge, die es so nur bei Servonaut gibt

1. Softkeys

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

2. Zugeordnete Mischer

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

3. Doppelbindung

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

4. Multimetrie

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

5. Automatische Modellauswahl

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

6. Multikanäle

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

7. Ringbegrenzer für Voith-Schneider-Antriebe

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

Servonaut

Deutsche Qualität, die überzeugt.



Servonaut Online-Shop
www.servonaut.de



Der Boden ist beplankt und ein Foto zur weiteren Motivation gemacht – denn jetzt folgt die etwas monotone Arbeit des Rumpfschleifens

paar Teile des Rumpfs zusammenbauen, damit ich auch etwas auf dem Ständer platzieren kann, doch zunächst sind einige „Kleinteile“ vorzubereiten. Was hier noch seltsam anmutet, ergibt später sehr viel Sinn, wenn diese vorbereiteten Baugruppen dann ins Boot kommen. So geht es in einer späteren Bauphase, in der (zumindest bei mir) die Ungeduld wächst und man fertig werden möchte, umso schneller voran. Sehr gut!

Ich war neugierig, ob und wie gut sich alles zusammenfügt, und habe darum abseits der Bauanleitungs-Reihenfolge ein paar Bauteile montiert. Kurz gesagt: Die Teile passen sehr gut zusammen, da gibt es nichts zu bemängeln. Aber wie kann das sein? Es sind doch Frästeile, die mit einem runden Fräser erstellt

wurden, sodass rechteckige Aussparungen leicht abgerundet sind. Gibt es da keine Probleme, wenn man das rechteckige Gegenstück einsteckt? Nein! Bei b-boats bedient man sich eines Tricks: In den Ecken der Aussparung schlägt der Fräser einen kleinen Haken, der genau diese Rundung entfernt. So passt dann das Eckige ohne Nacharbeit perfekt in das Runde. Man merkt auch an solchen Details, wie gut der Frästeilesatz durchdacht ist.

Zurück zu meinen „Kleinteilen“. Für die Fertigung eines Halters der Segelwinde werden M3-Einschlagmutter benötigt. Als Bezugsquelle werden aero-naut und Krick genannt, ich suchte jedoch im Baumarkt, um dort auch 1-mm-Sperrholz für die Beplankung zu erwerben.

Bei meiner Einkaufstour musste ich feststellen, dass das Sortiment minimal M4-Einschlagmutter bot. Ich habe diese trotzdem gekauft und verbaut – das ging auch.

Hoch motiviert entstand als Nächstes die Bugsektion des Modells – immer mit einem genauen Blick auf die Anleitung, um die Gedankengänge des Konstrukteurs nachzuvollziehen und alles richtig herum zusammenzusetzen. Das geht tadellos von der Hand. Gleiches erfahre ich beim Montieren der Bauteile der hinteren Hälfte. In kurzer Zeit entsteht ein leichtes Gerippe, das mit Verstärkungen an potentiell kritischen Punkten versehen ist. Mir als Ingenieur gefällt diese Konstruktion im doppelten Sinn: Sie ist ästhetisch und auch technisch überzeugend.



Das Schleifen fördert die schönen Konturen des Unterwasserschiffs der b-seven M zu Tage. Gut sichtbar sind die verschiedenen Beplankungsteile aus Leisten und Platten



Wasserdichtigkeit lässt sich erst durch eine Lage Glasfasermatte und Harz erzielen. Das macht man an der frischen Luft und mit Einweghandschuhen



In der nächsten Ausgabe **SchiffsModell** geht es unter anderem mit dem Bau von Kiel und Ruder weiter

Individualisierung

Trotz aller Gefälligkeit wollte ich das Modell noch ein wenig individualisieren und die Bordkante abschrägen, ganz so, wie ich das auf den Internetfotos gesehen hatte. Und weil es ja zu einfach wäre, die Schräge über die gesamte Rumpflänge gleich breit zu gestalten, sollte die schräge Fläche im Bugbereich breiter sein und zum Heck hin schmal auslaufen. Damit das klappt, wurde die Leiste der Bordkante ab Schiffsmitte nach unten gezogen. Dann setzte ich die Bordwand aus 1-mm-Sperrholz bis zu dieser Leiste an. Die Teile des bereits gebauten Gerippes wurden passend geschliffen, bis eine gefällige Schräge entstanden war. Dann habe ich diesen neuen, schräg stehenden, oberen Teil der Bordwand ebenfalls mit 1-mm-Sperrholz versehen. Aus zwei Holzabfallstücken erstellte ich eine einfache Winkellehre, mit der ich über die gesamte Länge des Rumpfs hinweg sicherstellen konnte, dass der Winkel der geneigten Fläche konstant bleibt. Das war zwar ein massiver Eingriff in die Konstruktion des Modells, aber ohne Einfluss auf die Segeleigenschaften, die ja noch zu testen waren – ein Bereich, der mit Wasser in Berührung kommt oder an dem das Rigg angeschlagen wird, ist davon nicht betroffen. Mir hat diese Modifikation als zusätzliche Herausforderung Spaß gemacht und sie zeigt, dass auch solche Veränderungen mit der Basiskonstruktion der b-seven M möglich sind – hatte Klaus nicht zu Anfang zu solchen Moves ermuntert?

Die beiden Gerippehälften werden in der Mitte über ein paar Verbindungsteile zusammengehalten. Das hatte ich alles vor der Beplankung zusammengesteckt – und weil es sich wieder einmal perfekt zusammenfügen ließ, auch gleich mit Sekundenkleber fixiert. Das Boot mit der Seitenwand in neuer Optik war quasi fertig für die nächsten Schritte. Leider schweifte dabei der Blick von der Bauanleitung weg und somit war es passiert. Die Teile zu verkleben, war kein Fehler, aber um einen verzugsfreien Rumpf zu erhalten, hätte ich sie auf einer ebenen Unterlage ausrichten sollen. So gut die Passungen der Frästeile auch sind, einen leichten Verzug des verwendeten, sehr guten Holzes können sie dann nicht verhindern. Dass ich da ein leicht verzogenes Rumpfgerippe mit Seitenwand erstellt hatte, fiel mir erst auf, als ich den


Faserverbundwerkstoffe®
 Composite Technology

Europas großer Onlineshop
für Faserverbundwerkstoffe







CARBON ARAMID GLAS
EPOXIDHARZE SILIKONE
SPEZIALWERKZEUGE
VAKUUMTECHNIK


www.r-g.de



Jetzt bestellen

Grundlagen,
Technik,
Praxis-Tipps

68 Seiten im A5-Format,
9,80 Euro zuzüglich
2,50 Euro Versandkosten

Auch digital als
eBook erhältlich



Die 3D-Druck-Technologie gehört zu den bemerkenswertesten technischen Innovationen, die in den letzten Jahren Einzug in den Modellbau gehalten haben. Im aktuellen 3D-Druck workbook aus der TRUCKS & Details-Redaktion finden Interessierte alles, was man zum Start in diese Fertigungsmethode wissen muss: von Grundlagen und Basiswissen über konkrete Praxis-Tipps bis hin zur Vorstellung unterschiedlicher 3D-Drucker.

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

Torso zum Beplanken des Rumpfbodens Kopf auf die Werkbank legte. Das Ganze wackelte so seltsam, statt sauber und gerade aufzuliegen. Da bemerkte ich meinen Fehler und entdeckte erst jetzt den Hinweis in der Bauanleitung, dass alle Spanten spaltfrei auf einem Baubrett auszurichten sind.

Fehlerkorrektur

Also habe ich den Rumpf beim Beplanken des Bodens fest auf die Werkbank gespannt. Dabei wurden an einer Ecke Holzklötze unterlegt, aber so, dass eine „Gegenverdrehung“ entgegen der bereits vorhandenen Verdrehung entsteht. Die Hoffnung war, dass sich nach dem Verkleben der Außenhaut die Vorspannung des Gerippes und die nun eingebrachte Gegenspannung durch die Beplankung kompensieren, sodass wieder ein gerader Rumpf entsteht. Die Mission glückte und ich war sehr erleichtert über die erfolgreiche Fehlerkorrektur.

Wie bereits geschrieben: Das Modell ist nicht primär für Einsteiger gemacht und erfahrene Modellbauer haben oft auch Lösungen im Repertoire für die Beseitigung von Fehlern beim Bauen. In diesem Fall, war jedoch die vermeintliche Erfahrung der eigentliche Fehler. Wenn man sich von der leicht überheblichen

Meinung verleiten lässt, man brauche die Bauanleitung nicht unbedingt, dann macht man trotz Erfahrung eben auch Fehler, die der Konstrukteur vorausgeahnt hat. Mea culpa!

Rumpf fertig bauen

Nach der Beplankung wurde der nun wieder gerade gezogene Rumpf geschliffen und gespachtelt. Aufgrund der unterschiedlichen Materialien und deren jeweiliger Dicke war das relativ zeitaufwendig, aber das kennt man ja. Der Lohn dieser Arbeitsphase ist ein schöner, glatter Rumpf, der anschließend mit einer Lage Glasfaser und Epoxidharz überzogen werden kann. Dabei hatte ich befürchtet, dass der Bug trotzdem eine Schwachstelle bleibt. Bedingt durch die Rumpfform stoßen hier nur die GFK-Lappen der Seiten aneinander, ich wollte aber eine Verstärkung um den Bug herum. Also wurde der Bug nach der ersten Lage GFK verrundet – Glasfaser mag keine scharfkantigen Ecken – und mit einer zweiten Schicht verstärkt. Die sich dadurch ergebende Stufe der Glasfaserschichten seitlich wurde später beigeschliffen. So war der Rumpf dann „unten herum“ lackierfertig.

Vor dem Lackieren war das Deck aufzukleben und aufgrund meiner Modifikation musste das Ganze an die neue

Bordkantenkontur angepasst werden. Zuvor aber begab ich mich mit dem Rumpf für ein paar „Motivationsfotos“ in meinen Garten. Neben dem rein praktischen Aspekt, dass sich draußen gut überprüfen lässt, ob auch alles gut passen wird, kann man in Gedanken die nächsten Schritte durchgehen. Natürlich zeige ich die Fotos auch in Social-Media-Kanälen und komme in Chats in Gespräche mit anderen, aber vor allem betrachte ich sie selbst gerne auf dem Handy. Mich motivieren sie zum zeitnahen Weiterbauen. So signalisierten mir die Bilder, dass es Zeit wurde, Kiel und Ruder zu bauen, aber wie es hier weiter ging, und warum das Modell den Namen BEE BOX trägt, das erzähle ich im zweiten Teil in der nächsten Ausgabe von **SchiffsModell**. ■

TECHNISCHE DATEN

b-seven M von b-boats

Länge:	780 mm (ohne Bugsprit)
Breite:	310 mm
Gewicht:	ca. 2.000 g
Segelfläche:	40,6 dm ²
Preis:	169,- Euro
Bezug:	www.b-boats.de

Wie es zum Design kam und welche Leibesübungen der Skipper absolvieren musste, bleibt bis zur nächsten Ausgabe ein kleines Geheimnis



Das Schnupper-Abo

3 FÜR 1

Drei Hefte zum
Preis von einem

SchiffsModell

Großes Finish Wie man ein neues Lobster-Boot gesch

7 Juli 2026

SchiffsMo

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN SCHIFFSM



SchiffsModell
**PRAXIS
TEST**

SAUBERE LUFT
Feinstaubsauger
von Proxxon

Sonnig & Heiter

Highlights der
19. Minisail Classic
am Degersee



IMMER NOCH GUT?
BAN FERT

SEGLERTEST
ev

Jetzt bestellen!

www.schiffsmodell-magazin.de/kiosk

040/42 91 77-110

**ABO-VORTEILE
IM ÜBERBLICK**

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



Werkstattsauger WSA von Proxxon

Wider den Feinstaub

Text und Foto:
Mario Bicher

**VIDEO
AUF YOUTUBE**



Der Geruch von frisch geschliffenem Balsa, Sperrholz, Spachtel oder GFK dürfte jeder Modellbauernase vertraut sein – und damit auch die staubigen, dreckigen, unschönen und belastenden Seiten unseres fantastischen Hobbys. Diese lassen sich mit einem Werkstattsauger wie dem WSA von Proxxon in den Griff bekommen. Sein HEPA 13 Filtersystem macht den Unterschied aus und sorgt für saubere Luft im Hobbyraum.



Beim Schleifen anfallender Staub wird direkt in den WSA (im Hintergrund) abgesaugt und hält Werkzeug sowie Werkstatt sauber



Im 11 l großen Behälter ist genügend Platz für die HEPA 13 Vliesfilterbeutel



HEPA 13 Filter halten grobe, aber auch ultrakleine Staubpartikel zurück, die sonst die Atemluft verunreinigen würden

Zugegeben, auch meine Werkstatt hat Ecken, in denen Staubschichten kurzzeitig Chancen des Wachstums finden. Allerdings wenige, denn ich rücke ihnen zu Leibe oder lasse sie gar nicht erst entstehen. Seit Jahren kommt bei staubintensiven Arbeiten der Werkstattsauger WD3 von Kärcher zum Einsatz. Entweder direkt an eine Maschine angeschlossen, um Partikel umgehend abzusaugen, oder im Nachgang als klassischer Staubsauger. Jetzt sollte er ausgetauscht werden und da ich mit den Geräten von Proxxon sehr gute Erfahrungen gemacht habe, darf künftig der Werkstattsauger WSA zum Einsatz kommen. Dieser ist noch besser auf die Bedürfnisse einer Hobbywerkstatt zugeschnitten. Denn Staub gehört nicht in die Hobbywerkstatt, aber ein Absauggerät wie der WSA sehr wohl.

Nicht jeder Sauger ist gleich

Viele greifen zum Standard-Haustatssauger oder einem günstigen Nass-Trocken-Sauger wie dem von Kärcher. Das ist definitiv besser, als gar keinen Sauger oder nur einen Besen zu nutzen, aber für feine Holzstäube oder Kunststoffpartikel, wie sie beim Bau unserer Modelle entstehen, sind Standardgeräte nur die halbe Lösung. Sie saugen das Grobe, aber sie verpassen das Feine und pusten es eventuell unkontrolliert als Abluft wieder in den Raum.

Hier kommt der Proxxon WSA ins Spiel. Er ist speziell für diese Art von Feinarbeit konzipiert und hat eine Reihe Vorteile, die ihn für den Modellbau unverzichtbar machen: Da ist einmal die Einschaltautomatik zu nennen. Der WSA besitzt eine clevere Gerätesteckdose für Werkzeuge bis zu 1.800 W Leis-

tung. Zum anderen wäre der Einsatz eines HEPA-13-Filters zu nennen. Letzterer macht den Unterschied und den Sauger vom Start weg zum Favoriten – warum, darauf komme ich gleich zurück.

Der WSA arbeitet mit 700 W Leistung und erreicht einen maximalen Druckunterschied von 210 Millibar. Das ist ein sehr guter Unterdruck für die Absaugung kleiner Mengen Feinstaub. Sein Behälter fasst 11 l, was für die Hobbywerkstatt völlig ausreichend ist. Zum Lieferumfang gehören neben dem antistatischen Saugschlauch zwei Alu-Saugrohre, eine Bodendüse, eine Fugendüse und das wichtigste Teil von allen: ein Absaug-Adapter für Proxxon-Geräte. Im Gerät integriert sind ein textiler Filterkorb sowie ein Vliesfilterbeutel der Klasse HEPA 13. Das Ganze ist auf kompakte Aufbewahrung am Gerät ausgelegt und die Größe insgesamt an der

Hobbywerkstatt orientiert – Kärchers WD3 beispielsweise ist fast doppelt so groß.

Verbindung mit Proxxon-Geräten

Das Anschließen des WSA an einem Proxxon-Gerät ist total simpel, da alles aufeinander abgestimmt ist. Für den ersten Probelauf nahm ich Proxxons großen Tellerschleifer TSG 250/E; ein stationäres Werkzeug. Zunächst ist der Saugschlauch mit einem Proxxon Absaugadapter zu verbinden, dann der Adapter auf den Stutzen des Werkzeugs zu stecken. Anschließend ist das Netzkabel der Maschine in die Automatiksteckdose am WSA zu stöpseln und am WSA der Automatikmodus zu aktivieren. Beide Geräte bekommen jetzt Strom über das Netzkabel des WSA. Sobald der Schleifer eingeschaltet wird, läuft der WSA automatisch an. Schaltet man das Werkzeug aus, läuft der WSA dank 5-Sekunden-Nachlaufzeit noch kurz weiter, um auch den letzten Staub aus dem Schlauch zu ziehen. Diese Einschaltautomatik macht das Arbeiten komfortabel und unkompliziert – ein wesentlicher Vorteil gegenüber manuell zu bedienenden Standard-Saugern.

Praktischerweise lässt sich der WSA auch mit einigen Handgeräten von Proxxon kombinieren. Um das zu testen, habe ich meinen akkubetriebenen Bandschleifer BSA genommen. Im Prinzip funktioniert die Staubabsaugung sehr gut, allerdings ist das Ganze weniger komfortabel und schränkt die Mobilität des Handgeräts deutlich ein. Der recht starre und schwere Schlauch zerrt am Adapter, sodass sich dieser im Betrieb vom Ansaugstutzen des Handgeräts lösen kann. Hier würde ich mir eine praxistauglichere Lösung von Proxxon wünschen.

Als dritte Möglichkeit kann man den beim WSA mitgelieferten Absaugadapter beispielsweise in den mobilen Schraubstock von Proxxon einspannen und damit lokal absaugen. Zum Arbeiten hat man dann wieder beide Hände frei. Jedoch ist zu beachten, dicht vor der Stelle abzusaugen, wo Staub entsteht, denn die Saugleistung nimmt mit der Entfernung ab.

HEPA 13 Filter

Der zweite große Qualitätsunterschied gegenüber Standardgeräten liegt

im eingesetzten Filter. Der Proxxon WSA verwendet serienmäßig Vliesfilterbeutel der Klasse HEPA 13. Was bedeutet das konkret für den Modellbau? Mit HEPA 13 filtert man 99,95 % aller Feinstpartikel bis zu 0,3 µm (Mikrometer) Größe. Damit sind gefährliche Partikel gemeint, die beim Schleifen von Kohlerovings, GFK-Resten, lackierten Oberflächen oder Klebestellen entstehen. Aber auch der extrem feine Staub, der beim Bearbeiten von Holz anfällt, egal ob harte Buche oder weiches Balsa, muss abgesaugt und gefiltert werden. Bei normalen Saugern ohne diese Filterung können feine Partikel zwar auch aufgesaugt, aber gleich oder später einfach wieder in den Raum geblasen werden. Mit HEPA 13 lässt sich sicherstellen, dass die Abluft sauberer ist als die Raumluft – ein unverzichtbarer Schutz für die Atemwege.

Und noch ganz kurz für die Skeptiker unter uns. Filter der Klasse HEPA 13 kommen bereits im medizinischen Umfeld oder in Reinräumen zum Einsatz, beispielsweise als Filter für Viren, Sporen oder Bakterien. Und mit



Der textile Filterkorb lässt sich entnehmen und auswaschen



Der im Kärcher WD3 befindliche Papierfilter filtert keine Feinstäube



Praktisch ist die integrierte Startautomatik. Der Sauger ist nur aktiv, wenn das Werkzeug eingeschaltet ist



Über mitgelieferte Adapter lassen sich vor allem die Absaugstutzen an Proxxon-Geräte sehr gut anschließen

99,95 % ist gemeint, dass auf 10.000 Teile der Größe bis 0,3 µm nur 5 Teile durch den Filter schlüpfen. Das ist schon sehr engmaschig.

Power-Upgrade

Ein Filterwechsel ist je nach Intensität alle sechs bis zwölf Monate fällig, oder sobald die Saugleistung durch einen verstopften Filter stark nachlässt. HEPA 13 Filter sind etwas teurer als einfache Papierfilter. Sie kommen in typischen Werkstattdaugern wie dem WD3 von Kärcher zum Einsatz. Wer den WSA oft einsetzt und auch viel groben Dreck einsaugt, verbraucht zwangsläufig mehr Filter. Um die Nutzungsdauer des HEPA 13 Filters zu verlängern, könnte man zusätzlich einen Zyklonabscheider mit Behälter verwenden. Ein Zyklon wie beispielsweise der Dust Commander (gibt's im Baumarkt) wird zwischen das Werkzeug und den WSA geschaltet. Der Schmutzstrom gelangt zuerst in den Zyklon. Durch die Rotation der Luft im Zyklon werden 90 bis 99 % des Materials, beispielsweise Späne oder Grobstaub, aussortiert und in einen externen Behälter geschleudert.

Der WSA dient dann nur noch als reiner HEPA Filter für gefährliche Feinstäube und als Träger der Einschaltautomatik. Schlussendlich muss man dann nur den günstigen Behälter entleeren, während der WSA-Filterbeutel kaum verschmutzt.

Was auch zu berücksichtigen ist, das ist der Preis. Der WSA kostet im Handel um die 200,- Euro. Einen Kärcher mit Automatik bekommt man für etwa 110,- Euro. Wer den WD3 mit einem HEPA-13-Filter aufrüsten möchte, das geht durchaus, muss diesen bei einem Dritthersteller kaufen. Nach meinen Recherchen ist ein Filter für den WD3 im Einzelkauf aber etwa fünfmal teurer als ein einzelner HEPA 13 Vliesfilterbeutel von Proxxon. Ab einer bestimmten Nutzungsdauer ist der WSA also nicht mehr teurer als der vormals preiswertere Kärcher.

Mein Fazit

Der WSA wird in meiner Werkstatt künftig für eine saubere Arbeitsumgebung sorgen und einen deutlich verbesserten Gesundheitsschutz durch den HEPA 13 Filter bieten. Wer im Hobby-

raum effektiv, sauber und vor allem gesund arbeiten möchte, für den führt an einem Absauggerät wie dem WSA von Proxxon kein Weg vorbei. Die Einschaltautomatik und die gute Konnektivität zu einer Reihe stationärer sowie mobiler Proxxon-Geräte machen den Sauger zum praktischen Alltagsbegleiter in der Werkstatt.

TECHNISCHE DATEN

Werkstattdauger WSA von Proxxon

Betriebsspannung:	230 V
Druckdifferenz:	210 mbar
Saugleistung:	700 W
Durchgangsleistung:	1.800 W für Elektrowerkzeuge
Gewicht:	4,3 kg
Fassungsvermögen:	11 l
Filter:	HEPA 13
Preis:	ca. 200,- Euro
Bezug:	Fachhandel/Baumarkt
Internet:	www.proxxon.com/de



Selbst akkubetriebene Werkzeuge mit integrierten Ansaugstutzen sind zusammen mit dem WSA nutzbar



Eingeklemmt in einem Schraubstock lässt sich auch lokal absaugen, beispielsweise bei Einsatz von Handschleifgeräten



Für Youtube-Kanalmitglieder des Schwesternmagazins FlugModell gibt es ein ausführliches Video zum WSA in Aktion zu sehen



Filter und Zubehör gehören zum Lieferumfang des WSA

3D-Schiffsmodellbau von Lion Arts Studio

Text: Kai Rangnau,
Bilder: Anthony Grodt, Kai Rangnau

Gut gebrüllt, Löwe

Wenn man sieht, mit welcher Geschwindigkeit der 3D-Druck sich weiterentwickelt, kommt man aus dem Staunen nicht heraus. Zum einen haben sich 3D-Drucker zu Multifunktionsgeräten entwickelt, zum anderen nimmt das Angebot entsprechender Druckdateien stetig zu. Seit geraumer Zeit ist Anthony Grodt vom Lion Arts Studio auch mit dabei, dessen Arbeit hat sich **SchiffsModell**-Autor Kai Rangnau genauer angeschaut.



Masse ist nicht immer gleich Klasse. Man hört von Entwicklern von 3D-Druckdateien manchmal das Argument, ihre Dateien seien auch für einfache, günstigere 3D-Drucker bestens geeignet. Das Problem dabei ist, dass ein günstiger Drucker aus einer Datei ohnehin nur das herausholt, was seine Hardware zulässt. Ein hochwertiger Drucker hingegen könnte zwar viel feiner drucken, aber auch er kann nicht zaubern – wo keine Details in der Datei stecken, kann er auch keine drucken.

Heutzutage sind starke Rechner und große Speicher Standard. Es gibt also keinen Grund mehr, die Anzahl der Polygone, also die Oberflächensegmente eines Modells, radikal zu reduzieren, nur um Speicherplatz zu sparen. Wenn man ein solch „kaputt-reduziertes“ Modell im Slicer erst um 2.500 % vergrößern muss, um überhaupt etwas zu erkennen, kommen die unschönen Ecken und Kanten zum Vorschein. Details, die dem Entwickler im Miniaturformat wahrscheinlich gar nicht aufgefallen sind, ruinieren dann den gesamten Ausdruck.

Mit Know-how gestalten

Angesichts der oft langen Entwicklungszeit sollte ein 3D-Modell so konstruiert sein, dass man das fertige Produkt auf den ersten Blick klar erkennt. Ideal ist beispielsweise ein Start-Maßstab von 1:50 – eine im Schiffsmodellbau gängige Größe. Ein so detailreich gestaltetes Modell bietet maximale Flexibilität, da es sich später problemlos skalieren und an die eigenen Bedürfnisse anpassen lässt. Genau dieses Ziel verfolgt auch Anthony Grodt mit seinem Unternehmen „Lion Arts Studio“ (<https://lionartsstudio.de>), das auch auf Cults unter „lionartsstudio“ zu finden ist. Seine Expertise kommt nicht von ungefähr.

Nach dem Schulabschluss startete er seinen Werdegang im Bereich Informatik und Anwendungsentwicklung. Während seiner Zeit bei der Bundeswehr spezialisierte er sich weiter auf die Bereiche 3D-Animation und Softwareentwicklung. Im Anschluss zog es ihn an den Frankfurter Flughafen, wo er komplexe 3D-Animationen für Transportstrecken sowie Systeme zur Ladungsberechnung von Flugzeugen entwickelte.

Nach zwei Jahren intensiver Vorbereitung gründete er schließlich sein Studio, das sich auf die 3D-Entwicklung von Marineschiffen und professionelle 3D-Druckdienste spezialisiert hat. Waren die meisten seiner Modelle anfangs noch als reine Standmodelle gedacht, werden sie nun nach und nach für den RC-Bereich umkonstruiert und modifiziert. Seine hohe Fachexpertise auf diesem Gebiet konnte er bereits erfolgreich bei offiziellen Aufträgen für die Marine unter Beweis stellen.

Worauf es ankommt

Natürlich liegt es nicht jedem, Objekte selbst in einer 3D-Software zu entwerfen. Umso wichtiger ist es, den enormen Zeitaufwand zu sehen, den ein Entwickler in die Konstruktion und das Design solcher Modelle steckt. Würde man diese Arbeitsstunden eins zu eins abrechnen, wären die Dateien unbezahlbar. Daher gilt es, einen fairen Kompromiss zwischen dem Aufwand des Entwicklers und einem bezahlbaren Preis für das Endprodukt zu finden. Ein gutes Modell zeichnet sich zudem durch einen durchdachten Aufbau aus. Der 3D-Drucker sollte nicht wochenlang laufen müssen, um ein einziges Mo-



Detailreiches Modell der ehemaligen Hamburg-Klasse der Deutschen Marine



Auch die Geschütztürme an Bord kommen natürlich aus dem 3D-Drucker



Die Teile werden in mehreren, möglichst einfach zusammen zu bauenden Elementen gedruckt



So entsteht Schritt für Schritt ein neues Modell aus dem Kunststoff-Filament



Nachdem bisher Standmodelle im Fokus standen, geht der Trend in Richtung RC-Funktionen

dell fertigzustellen. Zudem sollte der Zusammenbau der Teile schnell und ohne Spezialwerkzeug vonstattengehen. Auch die Druckbarkeit spielt eine große Rolle – die Teile müssen so konzipiert sein, dass sie beim Drucken möglichst wenig Stützstruktur (Supports) benötigen.

All diese Faktoren muss ein Entwickler im Hintergrund berücksichtigen – Dinge, die Laien oft gar nicht auffallen. Anthony Grodt bringt hierfür jedoch jahrelange Erfahrung mit. Und sollte ein Modell einmal nicht auf Anhieb so funktionieren wie gewünscht, lässt er seine Kunden nicht im Regen stehen: Über seine Webseite kann man jederzeit Kontakt aufnehmen, und es wird unkompliziert eine schnelle Lösung gefunden.

Viele konkrete Pläne

Doch wie sieht es mit den aktuellen und zukünftigen Projekten aus? Wie bereits erwähnt, konzentrierte sich Anthony Grodt bei seinen bisherigen Auftragsarbeiten vor allem auf Standmodelle. Diese besaßen lediglich eine einfache Außenhaut, was für reine Vitrinenmodelle auch völlig ausreichte – die nötige Stabilität konnte der Nutzer einfach selbst im Slicer über die Anzahl der Wandlinien einstellen. Künftig werden doppelwandige Schiffsrümpfe mit stabiler Innenfüllung entwickelt, die sich passgenau verkleben und verschrauben lassen. Zudem werden in verschiedenen direkt ab Werk integrierte Halterungen für Servos,

Akkus und Motorspannen sowie präzise Durchführungen für Wellen und Ruderanlagen eingeplant. Je nach Modell werden darüber hinaus auch verschiedene Sonder- und Zusatzfunktionen berücksichtigt, um die Schiffe perfekt für den RC-Einsatz vorzubereiten.

Die Pläne von Anthony Grodt für den Bereich der Marineschiffe klingen vielversprechend. Stück für Stück möchte er eine ganze Reihe legendärer Marine-Einheiten umsetzen. Geplant sind unter anderem:

- Fregatten und Korvetten: Klassen F-120 (Köln-Klasse), F-122 (Bremen-Klasse) und K130 (Braunschweig-Klasse)
- Zerstörer: Klassen D-101 (Hamburg-Klasse, Zerstörer 55) und 103-B (Lütjens-Klasse, D-185)
- Weitere Einheiten: Landungsboot Klasse 520, Flottendienstboot, Schnellboot der Klasse 140 (Jaguar-Klasse), das Minensuchboot WEILHEIM, verschiedene Tanker sowie der Versorger GLÜCKSBURG und viele mehr

Mit der Zeit sollte so eine beeindruckende Flotte entstehen, die auf Modellbautreffen garantiert alle Blicke auf sich zieht. Anthony Grodt legt dabei besonderen Wert auf eine extreme Detailtreue. Gerade bei Marineeinheiten gibt es unzählige Details, die das Modell erst lebendig machen. Und sich hervorragend für funktionale Umbauten eignen. Da darf man gespannt sein. ■



Blick aufs Deck. Frisch gedruckt und doch schonmal zusammengesetzt



In Zukunft sollen noch mehr Modelle der grauen Flotte im Lion Arts Studio entstehen

KONTAKT

Lion Arts Studio
Wiedtalstraße 69, 53547 Roßbach
E-Mail: info@lionartsstudio.de
Internet: <https://lionartsstudio.de>

Frank Brüninghaus und seine Schiffsmodelle

Text und Fotos: Matthias Schultz

Ein Gemälde in 3D

Schiffsmodellbauer mögen dramatische Szenen. Nicht wenige Dioramen stellen Schlachten oder Katastrophen dar, in denen es ordentlich rumst und qualmt. Was nach der Schlacht kommt, ist weitaus seltener Gegenstand eingehender Betrachtung. Frank Brüninghaus hingegen ließ sich von einem berühmten Gemälde genau dazu inspirieren.

Wie auf dem Gemälde von
Clarkson Frederick Stanfield
tummeln sich mehrere kleine
Boote vor der HMS VICTORY





Arg ramponiert: die HMS VICTORY nach der Schlacht von Trafalgar



Etwas besser in Schuss ist die HMS NEPTUNE im Diorama

Die Schlacht von Trafalgar ist in die Geschichtsbücher eingegangen. Am 21. Oktober 1805 wurde zwischen britischen und französisch-spanischen Streitkräften entschieden, dass fortan für mehr als 100 Jahre Großbritannien die uneingeschränkte Vorherrschaft zur See innehatte. Und auch Napoleon Bonapartes anschließende Niederlage auf dem europäischen Festland wurde von ihr maßgeblich mit eingeleitet. Der britische Vizeadmiral Horatio Nelson fiel zwar bei dieser Auseinandersetzung, errang aber gerade deswegen unsterblichen Ruhm. Sein Schiff, die HMS VICTORY, wurde zudem durch diesen Sieg ein nationales Denkmal. Sie liegt heute als das älteste, immer noch in Dienst befindliche Kriegsschiff der Welt im Portsmouth Historic Dockyard als Museum und Flaggschiff des Ersten Seelords.

Schwimmendes Wrack

Bei der HMS VICTORY handelt es sich um ein Linienschiff ersten Rangs. 69,30 m lang, 15,80 m breit und mit einer Verdrängung von 3.500 t sowie einem maximalen Tiefgang von 8,76 m ausgestattet, ein im Vergleich zu den heutigen schwimmenden Kriegsmaschinen eher überschaubares Exemplar. 1759 für die Royal Navy auf Stapel gelegt, war das Schiff zum Zeitpunkt der Schlacht von Trafalgar bereits ein schon sehr betagter Veteran. Nach der Schlacht blieb der Dreidecker mit seinen 104 Geschützen dann zudem auch noch eher einem schwimmenden Wrack, die Wände waren von zahlreichen Kanonenkugeln durchsiebt, der Kreuzmast fehlte gänzlich. Außerdem fehlten Fockmarsstenge, die Großstenge und damit etliche Rahen. Die Untermasten waren so zersplittert, dass man sie mit Reservespiere oder Rahen schienen musste, das ganze Galion wurde weggeschossen, Schanzkleid und Finknetz Kästen waren bis auf den Wassergang zerstört. Aus eigener Kraft hätte das arg lädierte Fahrzeug den rettenden Hafen nach der erbitterten Schlacht sicherlich nicht mehr erreicht.

Genau diesen Moment des Abschleppens hat rund ein halbes Jahrhundert später, nämlich im Jahre 1857, der berühmte englische Maler Clarkson Frederick Stanfield auf Leinwand mit dem Gemälde „Victory Towed into Gibraltar after Trafalgar“ festgehalten. Das mit 0,87 m Höhe und 1,385 m Breite eher mittlere Format zeigt den zerschossenen Stolz

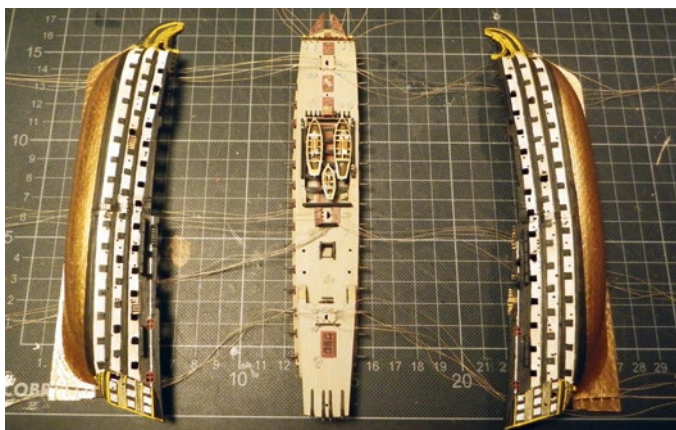
der britischen Seestreitkräfte wie er von der noch einigermaßen intakten HMS NEPTUNE, aufgrund der mit 98 Kanonen etwas geringeren Bewaffnung „nur“ ein Linienschiff zweiten Rangs, in Richtung des hoch aufragenden und vom letzten Sonnenlicht gestreiften Felsens von Gibraltar gezogen wird. Im Vordergrund der trotz vom Wind gut bewegten See eher beschaulichen Szene tummeln sich mehrere kleine Boote, mit denen der Maler die Tiefenwirkung der Komposition erhöhte. Die mittig platzierte HMS VICTORY wendet dem Betrachter die Steuerbordseite zu, fährt also in Leserichtung. Die HMS NEPTUNE hingegen rückt in den Hintergrund, von ihr ist primär nur noch der Heckspiegel und ebenfalls die Steuerbordseite in starker perspektivischer Verkürzung zu erkennen.

Umfangreiche Recherche

Dass der aus Wilhelmshaven stammende und heute in Koblenz lebende Modellbauer Frank Brüninghaus diesen mit Ölmalfarbe festgehaltenen Moment der Geschichte in ein Diorama umgesetzt hat, war ein für ihn eher ungewöhnlicher Entschluss. Denn eigentlich wollte er nie ein Dreidecker-Linienschiff bauen. Überschaubare Einheiten wie ein Einmaster, zum Beispiel der Nachbau eines Wikingerschiffs, waren bis 2020 eher sein Ding. Doch dann sah er 3D-Fotorekonstruktionen von Modellpanzerbauern und auf der EME 2019 in Lingen darüber hinaus gleich zwei beeindruckende Modelle der zerschossenen HMS HOOD und der ebenso demolierten BISMARCK. So entstand er gleich dort einen Bausatz, mit dem er sein Projekt in die Tat umsetzen konnte.

Vor dem eigentlichen Bau des Dioramas stand aber die Recherche. Ausgangspunkt für Brüninghaus war natürlich das Stanfield-Gemälde. Von dem gibt es allerdings zahlreiche Variationen und Nachahmungen anderer Maler wie zum Beispiel Francis Smitheman, auch einige Stahl Drucke namenloser Künstler existieren. Auf allen spielt die HMS VICTORY selbstverständlich die Hauptrolle. Die HMS NEPTUNE bleibt stets im Hintergrund. Im Gegensatz zur HMS VICTORY hatte die HMS NEPTUNE zwar auch starke Zerstörungen der Takelage hinnehmen müssen, war aber eben noch seetüchtig genug, um die nahezu gleich große HMS VICTORY abzuschleppen.





Die HMS NEPTUNE noch zerlegt auf der Schneidmatte



Detailaufnahmen des Modells der HMS NEPTUNE



Lebendige Szenen im Wasser um die beiden Schlachtschiffe



Noch im Bau befindlich und auf der Helling: die HMS VICTORY

Vergleicht man beide Schiffe, fallen bei flüchtiger Betrachtung zunächst nur Gemeinsamkeiten auf. Denn viele Dinge, insbesondere die Takelage, waren in der Tat bei der Royal Navy stark standardisiert. Dennoch gab es auch einige Unterschiede. Augenfälligstes Merkmal ist die Galionsfigur, aber auch die Gestaltung der Seitenansicht mit der bei der HMS NEPTUNE etwas höheren Back, nur einer schmalen Außentreppe ohne Pforte im Batteriedeck sowie einem Bootsfinder. Die Seitentischen am Heck sind stärker geneigt als bei der HMS VICTORY und gehen auf Höhe der Poop in eine oben offene Achtergalerie über. Bei der HMS VICTORY hingegen ist der komplette Heckspiegel mit geschlossenen Fensterreihen gebaut. Besonders auf der Suche nach Maßen für die Schiffe traf Brüninghaus bei der HMS NEPTUNE zudem auf widersprüchliche Angaben. Also musste er sich mit den Werftangaben von 1797 zufriedengeben.

Der Bausatz

Neben dem Gemälde war für den Modellbauer ein Bausatz der Firma Revell im Maßstab 1:288 der Ausgangspunkt. Zunächst einmal wurde mit der „Zerstörung“ des VICTORY-Rumpfs begonnen – Löcher wurden in den Rumpf gebohrt, ganze Segmente des Schanzkleids abgebrochen, Stückpforten ausgefeilt. Von Innen kamen Spanten aus Polystyrolprofilen in den Rumpf, von außen Flickstellen drauf. Das zuvor mühsam aufgefeilte Galion schrumpfte wieder auf ein paar Reste. Anschließend wurde als Grundfarbe ein helles Beige aufgebracht, gefolgt von Gelb für die Pfortenstreifen und Schwarz für den

Rest. Nach Fertigstellung des Rumpfs erfolgte ein dünnes Washing, um Pulver- und Schmauchspuren des Kampfs darzustellen. Der Decksanstrich erfolgte in Hellgrau, mit Washing in Schwarz, Ocker und Rot, Dann folgte der zerschossenen Heckspiegel. Da die Bausatzwanen in keiner Weise dem Original ähnelten, wurden eigene angefertigt.

Für das nach der Schlacht übrig gebliebene Rigg kamen Bausatzteile zum Einsatz, nur für den Stumpf der Großmarsstenge und des Kreuzmasts wurde ein feiner Holzstab verwendet, um so die ausgesplitterten Bruchstellen zu zeigen. Die Untermasten wurden mit den übrigen Rahen aus dem Bausatz geschient. Die Segel entstanden aus Japanpapier, Flaggen wurden mit Revell-Aqua-Farben auf Seidenpapier gemalt. Alle Segel wurden mit ihrer Takelage versehen, Kleidersäume, Dopplungen und Reffbündel nur aufgezeichnet und dann die Segel an die Rahen geklebt. Mit einem einfachen Rack aus einer Garnschlinge versehen, waren sie sicher am Mast zu befestigen und ließen dennoch eine gewisse Beweglichkeit zu. Dann folgten die Stage, durchhängende Schoten und Halsen der Untersegel entstanden aus dünnem Lötendraht, mit dem Aufriggen der Toppnanten waren die Arbeiten an der Takelage der HMS VICTORY abgeschlossen.

Umbau zur Neptune

Für die Metamorphose des gleichen Bausatzes zur HMS NEPTUNE mutierte als passende Galionsfigur ein Mann mit Badehose im Maßstab 1:160 mit Mistgabel ausgestattet zum



Umbau eines Revell-Bausatzs im Maßstab 1:65 der Yacht AMERICA von 1889



Auch an Deck der AMERICA tummeln sich ein paar Matrosen



Frank Brüninghaus hat auch ein Halbmodell der USS CONSTITUTION im Maßstab 1:150 gebaut



Drei Ruderboote schleppen die USS CONSTITUTION bei Flaute durch das Wasser

antiken Meeresgott. Für den Umbau des Heckspiegels wurde die obere Fensterreihe ausgesägt und diese Öffnung mit einem etwa drei Millimeter tiefen Kasten aus Plastikstreifen wieder geschlossen. So entstand eine offene Galerie oder Balkon. Weitere Änderungen an dem Bausatz waren durch Entfernen angelegener Teile oder Schließen der Mittelpforte erledigt. Ein wesentlicher Unterschied der beiden Schiffe entstand durch die Bemalung der Rümpfe. War die HMS VICTORY mit gelben Streifen bemalt, so könnte die HMS NEPTUNE weiße Streifen an den Bordwänden gehabt haben.

Um die Anzahl der Geschützpforten zu reduzieren, wurden aus den Pforten im Kampagnedeck Fenster mit Fensterkreuzen aus Polystyrolleisten. Durch Weglassen der Karronaden auf der Back und dieser insgesamt vier Fenster war die Zahl von 98 Geschützen erreicht. Die Bordwände wurden hingegen um die Finknetz Kästen erhöht, und als Kugelfang mit den Hängematten der Mannschaft befüllt. Die Takelage der HMS NEPTUNE hingegen wurde fast vollständig wiedergegeben, bis auf das Kreuzbramstagesegel auch alle Schratsegel gesetzt, das Kreuzbramstagesegel in der Szene gerade gefiert, der Außenklüver eingeholt und das Großsegel festgelaßt.

Für die Darstellung der Beiboote wurde die zahlenmäßig eigentlich nicht ausreichende Beigabe der Bausätze verwendet. Die HMS NEPTUNE verfügt so noch über vier Boote, der HMS VICTORY verblieb nur ihr Kutter. Für die anderen

kleinen Fahrzeuge auf dem Gemälde kamen als Arbeitsboote der Navy sowie Fischer- oder Händlerboote mit mediterranem Rigg Bestände aus dem Restefundus zum Einsatz. Da auf dem Gemälde eine Menge Leute zu sehen sind, wurden waschechte Japaner aus dem Netz angeheuert und zu englischen Matrosen umgewandelt. Es handelt sich dabei um Figuren für den in Europa wenig gebräuchlichen Eisenbahnmaßstab ZZ, etwa im Maßstab 1:300. Insgesamt tummeln sich auf beiden Schiffen und in den kleinen Booten rund 180 Figuren.

Für die Darstellung der See wurde diese in einen aus drei Teilen verleimten Balsablock geschnitten. Die geschnittene Holzfläche wurde zunächst weiß grundiert, dann folgten mehrere lasierende Anstriche von hellem Türkis immer dunkler werdend bis zu einem Schwarzgrün. Wellenkämme und Schaumkronen aus klarem Acrylgel und weißen Farbtupfern kamen hinzu. Bestanden die beiden Originalbausätze für die HMS VICTORY ursprünglich einmal aus knapp 70 Teilen, kamen für die lädierte HMS VICTORY nun rund 500 und für die HMS NEPTUNE inklusive der Figuren etwa 700 Einzelteile zusammen.

Modifizierte Yacht

Neben diesem Diorama hat Frank Brüninghaus aber auch noch andere Bausätze von Revell modifiziert. Zum Beispiel hat der 1965 geborene Modellbauer die amerikanische Schoner-yacht AMERICA im Maßstab 1:65 in einem anderen Bauzustand als den sonst geläufigen dargestellt. Und auch das Original von



INFO

Clarkson Frederick Stanfield (geboren am 03. Dezember 1793 in Sunderland, gestorben am 18. Mai 1867 in Hampstead) war ein schon zu Lebzeiten berühmter englischer Bühnen-, Landschafts- und Marinemaler. In Deutschland sind allerdings eher seine Mosel-Sujets als seine Seestücke bekannt. Selbst sechs Jahre lang Marineangehöriger, schied er nach einem Sturz 1814 aus der Royal Navy aus. Queen Victoria soll dieser Unfall später zu der Bemerkung veranlasst haben „What a lucky tumble!“. Stanfield war einer der engsten Freunde von Charles Dickens, für dessen Bücher er auch zahlreiche Illustrationen angefertigt hat. Sein Sohn aus zweiter Ehe, George Clarkson Stanfield, wurde ebenfalls ein berühmter Maler.

Auch am Heck der USS CONSTITUTION rudert ein Boot vorbei

1873 wurde bereits von seinem späteren Eigner Benjamin Butler einem umfassenden Ausbau unterzogen, sowohl an Rumpf als auch an Takelage. Eine der vielen Ausbaumaßnahme war die Neugestaltung des Decks. Dessen Holzstrukturen wurden durch ein 0,2 mm starkes, in 2 mm breite Streifen geschnittenes selbstklebendes Furnier ersetzt, sämtliche Spieren wurden komplett neu und aus Holz gebaut, die Bausatzteile dienten ihm nur noch als grobe Vorlage. Die Beiboote entstanden aus den 1:100-Royal-Navy-Booten eines Victory-Bausatzes. Für die Takelage waren ferner etwa 80 unterschiedliche Rollenblöcke notwendig, für das stehende Rigg 34 Jungfern. Auch dies alles fand sich noch in seinem Fundus.

Um bei jedem Segel aus Japanpapier einen Draht zur Ertüchtigung der Segelkanten einkleben zu können, wurden diese mit einem Überstand von etwa 3 mm ausgeschnitten. Außerdem lassen sie sich auch ein wenig formen. Obwohl wie in diesem Fall aufgeständerte Modelle nicht unbedingt eine Besatzung

tragen müssen, wollte Brüninghaus dennoch und um die Größenverhältnisse zu veranschaulichen, auch hier eine Mannschaft an Bord haben. Geliefert von Perry Miniatures, sorgte vor allem das Entfernen von Waffen aus den Händen dafür, dass aus den Soldaten des amerikanischen Bürgerkriegs zahme Seemänner wurden.

Zweimal die USS CONSTITUTION

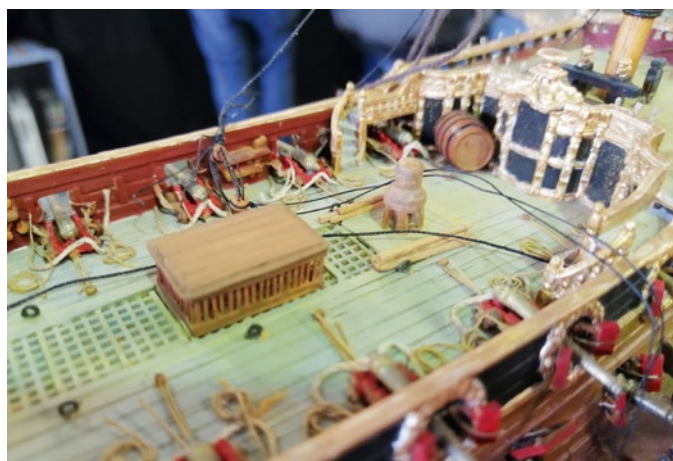
Bei seiner USS CONSTITUTION handelt es sich ebenfalls um einen Bausatz der Firma Revell im Maßstab 1:100. Das Original stammt von 1797 ist das älteste, auf eigenem Kiel fahrende Kriegsschiff der Welt. Ihr Spitzname „Old Ironsides“ geht auf das Gefecht mit der britischen Fregatte GUERRIERE im Jahre 1812 zurück, als deren Geschosse an den starken Bordwänden der CONSTITUTION abgeprallt sein sollen. 93 m lang, 13,3 m breit und bei einer Verdrängung 2.200 t mit einem Tiefgang von maximal 7,0 m einiges größer als die HMS VICTORY, ist sie ebenfalls und wie diese eine schwimmende Legende und wie diese von gro-

ßer nationaler Bedeutung für die Vereinigten Staaten von Amerika. Auch bei diesem Modell hat Frank Brüninghaus einiges verändert und erweitert.

So zum Beispiel sind in den rund zwei Jahren Bauzeit ebenfalls sämtliche Masten sowie Spieren aus Holz ersetzt worden, die Takelage erheblich detaillierter als vom Hersteller vorgesehen ausgeführt und mit 15 mm messenden Figuren aus Zinn des britischen Lieferanten Essex-Miniatures ausgestattet worden. Ein befreundeter Zahntechniker hat ihm zudem einige Männchen als „Klettermaxen“ hergestellt, damit auch in den Wanten ein wenig Leben einkehrt. Neben diesem Bausatz hat er außerdem ein Halbmodell auf Holzplatte im Maßstab 1:150 von dem Schiff angefertigt. Auf dieser wird zudem ein wenig die lange Historie des Schiffs erläutert, von seiner Kiellegung am 01. November 1794 bis zum „Heutigen Kapitän: Matthew J. Bonner“. Der ist allerdings schon etwas her, denn die aktuelle Kommandantin ist eine Frau und heißt Billie June Farrell.



Der Modellbauer Frank Brüninghaus mit seiner USS CONSTITUTION



Noch im Bau: Die PRINCE von 1670 aus einem Bausatz von Airfix



Gelingsichere Rezepte
für jeden Tag
ursprünglich · kreativ · bekömmlich

SCHWÄBISCHE BREZELN IN
Wie Kosaku Hidaka den
Tradition nach Japan br

VITAMIN-BOOS
Wie Smoothie-P
den Alltag bunte

BACKEN AUF RÄDERN
Wie ein mobiles
Backhaus Menschen
zusammenbringt

Brot
mit

7,50
A: 8,30



Jetzt bestellen!

Deine Abo-Vorteile:

- 10% Ersparnis auf den Heftpreis
- Zugriff auf das gesamte Digital-Archiv mit mehr als 1.500 Rezepten

- Lieferung im Umschlag frei Haus
- KEIN RISIKO – jederzeit kündbar
- 2 Wochen vor Erscheinen Zugriff auf die Digital-Ausgabe
- Preisvorteile für Sonderhefte und BROTFibeln bei Neuerscheinung

www.brot-magazin.de/einkaufen
service@wm-medien.de • 040/42 91 77-110



Die Vorführung der Bohrinsel war eines der Highlights der Jubiläumsausstellung

50 Jahre IG Schiffsmodellbau Pirmasens

Text und Fotos: Peter Burgmann

Jubiläumsausstellung

Anfang Mai war es endlich soweit. Die IGS Pirmasens feierte 50-jähriges Bestehen. So ein Jubiläum steht für ein hohes Maß an Tradition und weckt Erinnerungen an die Anfangsjahre. **SchiffsModell**-Autor Peter Burgmann blickt zurück und berichtet aus der vollen Halle bei der Jubiläumsausstellung.

Die Interessengemeinschaft Schiffsmodellbau Pirmasens feierte am 02. und 03. Mai 2026 in der Wasgauhalle in Pirmasens ihr 50-jähriges Bestehen als Verein. In Form der namensgebenden Interessengemeinschaft besteht der Zusammenschluss der Pirmasenser Schiffsmodellbauer schon länger. Eine erste Zusammenkunft der Interessenten fand im Mai 1975 auf Initiative von Peter Oho statt. Manche der altgedienten Modellbauer werden ihn und seinen Flugzeugträger USS FORRESTAL noch in Erinnerung haben. Ich fand schon in den Anfangstagen als 16-Jähriger in den Kreis der Modellbauer. Heute steht die Sechs vorne.

Erste Auftritte

Die Debüt-Ausstellung in der Schalterhalle der Kreissparkasse Pirmasens brachte uns im Juni 1976 ins Licht der Öffentlichkeit. Die erste Vorführung der

Modelle fand am Lemberger Weiher, einem Nachbarort von Pirmasens, im gleichen Jahr statt. Wegen rechtlicher Rahmenbedingungen entwickelten wir die lose Interessengemeinschaft weiter. Aus der IG wurde an der konstituierenden Sitzung am 03. August 1976 ein Verein mit 15 Mitgliedern, dokumentiert durch den Eintrag ins Vereinsregister am 4. November 1976.

Als Verein verlegten wir unser Schaufahren an den größeren Eisweiher in Pirmasens. Zur Feier des Geburtstags findet in der jährlichen Tradition am 08. und 09. August ein Jubiläums-Schau-fahren statt. Die Teilnehmeranzahl von bisher 100 bis 150 Modellbauern wird dann sicherlich übertroffen. Die Zuschauer werden die Ufer zahlreich bevölkern. An einem der ersten Schaufahren bescherten sie der überraschten Polizei einen Stau auf der naheliegenden Bundesstraße.

International Affairs

Die Jubiläumsausstellung stärkte die Verbundenheit der IG Schiffsmodellbau Pirmasens mit den umliegenden Modellbauvereinen. 30 Vereine und Einzelaussteller zeigten ihre Schmuckstücke in der Wasgauhalle. Beim Rundgang zählte ich sage und schreibe 614 Modelle, wobei ich die vielfältigen Baukünste des Lauter Steine e.V. mit ihren LEGO-Kunstwerken als ein Modell zählte.

Die 110 Mitglieder der IGS sind seit vielen Jahren grenzüberschreitend aktiv. Pirmasens verbindet seit über 60 Jahren eine Städtepartnerschaft mit Poissy nahe Paris. Die Verbindung unseres Vereins in Pirmasens feierte im Rahmen der Ausstellung gleichzeitig das 35-jährige Jubiläum der Vereinspartnerschaft mit der „Association de Modelisme et de Figurinistes de Poissy“. Eine Delegation reiste mit ihren Modellen extra zur Ausstellung aus fast 500 km Entfernung an.



Feuerlöschboote aus der vielseitigen Flotte der IGS Pirmasens



Ein Schlepper zum Bewegen von Bohrinseln aus der Miniflotte Colberg



Delegation aus Poissy, Oberbürgermeister Markus Zwick (Mitte links) und Volker Zimmermann (mitte rechts), Erster Vorsitzender der IGS



Großer Schlepper vom Partnerverein AMF Poissy

Im Zweijahres-Turnus ist die IGS ihrerseits kurz hinter der Grenze im französischen Reichshoffen zu Gast. Zu unserer Ausstellung brachte Yves Knaebel ein Zehntel seiner Sammlung aus LEGO-Fahrzeugen mit. Auch aus Frankreich kam Serge Leprince als Vertreter der Mini Flotte Briey 54150. Filigran detailliert waren seine Forschungsschiffe der Reederei IFREMER. Die LE SUROIT fand im September 1985 das Wrack der TITANIC. Die POURQUOI PAS ist das neueste Schiff der Reederei. Das Modell in 1:100 ist das weltweit einzige in diesem Maßstab. Es gibt nur drei weitere Modelle in anderen Maßstäben, die nach offiziellen Werftplänen gebaut wurden. Seit einem Motorradunfall fehlt Serge Leprince der rechte Arm. In der Reha entdeckte er den Modellbau als sinngebendes Hobby. Die akribische Detaillierung seiner Modelle spricht für den Erfolg der Therapie.

Alte Hasen, junge Hüpfen

Vier Gründungsmitglieder sind im Pirmasenser Verein noch aktiv. Die ersten, die sich im Verein mit 3D-Druck

beschäftigten, waren die ältesten Gründungsmitglieder Achim Wölfel und Konrad Heimsott. Sie drucken mittlerweile ganze Schiffe samt deren Besatzungen. Details an Konrad Heimsotts Atom-Eisbrecher LENIN bringen Leben auf die Decks. Über das Modell berichtete ich ausführlich in **SchiffsModell**-Ausgabe 1/2025. Neben mir ist Bruno Heimsott der vierte im Kreis der verbliebenen Gründungsmitglieder. Zum Bau seiner TITANIC verbrachte er in Etappen vier bis fünf Jahre im Bastelkeller. Das 1.800 mm lange Modell ist heute 47 Jahre alt. Aktualisiert wird es immer wieder. Kürzlich rüstete er die Beleuchtung auf wartungsärmere LED-Technik um.

Nicht nur den alten Hasen boten wir mit der Ausstellung eine Plattform. Die Jugendlichen unseres Vereins zeigten ihre aktuellen Modelle im jeweiligen Baufortschritt. Tugs sind gerade en vogue. Die Modelle aus den vorherigen Generationen konnten wir auch zeigen. Unser langjähriger Erster Vorsitzender Peter Oho startete 1991 mit der Jugendarbeit. Der Bau eines Frachterrumpfs

aus Holz bot den Jugendlichen Raum, die eigenen Ideen an Deck zu realisieren. Mit dem Einzug fertiger Kunststoffrümpfe in den Modellbau entstanden Motorboote. Wieder zurück zum Holz führten die Tugs.

Als Vater-und-Sohn-Projekte baute ich mit meinen Söhnen Schlepper und Krabbenkutter mit Knackbootantrieb. Drei kleine ferngesteuerte Langustenfänger mit Antrieben aus umgebauten Servos und LED-Beleuchtung folgten. Etwas fortgeschrittener war Björn Burgmann, als er ein Diorama mit dem ferngesteuerten amerikanischen Lobsterboot anlegte. Angeregt von den Bildern meiner Swiss-Mini-Sail-Treffen alterte er das Lobsterboot mit großem Spaß.

LESE-TIPP

SchiffsModell-Ausgabe 1/2025 mit dem Bericht über die LENIN gibt es zum Nachbestellen unter www.schiffsmodell-magazin.de/shop



Neue Techniken: Das ganze Modell ist im 3D-Druck entstanden

KONTAKT

Interessengemeinschaft
Schiffsmodellbau Pirmasens e.V.
Adlerstraße 19, 66955 Pirmasens
E-Mail: info@schiffsmodellbau-ps.de
Internet: <https://de.schiffsmodellbau-ps.de>

Segelbootsammlung von den Modell-Segel-Freunden Saar



Viele Eindrücke

Optisch aus der Menge herausragend waren die Segelboote Publikumsmagnete. Die Bandbreite reichte von Traditionsegelern mit passenden Figuren bis zu Rennziegen der neusten Generation. Für große Seen taugliche Modelle füllten den Stand der Modell-Segel-Freunde Saar. Wie für regattataugliche M-Boote Segel aus Folie gemacht werden, führte Eberhard Schuch den interessierten Besuchern vor.

Überrascht hat mich die große Anzahl an Feuerlöschbooten, die ich quer über die Vereinsstände entdeckte. Als Anregung für die Jugend stand auf einem Tug-Feuerlöschboot eine ganze Löschmannschaft aus Playmobil-Figuren. Sicher inspiriert die Löschübung bei unserem Schaufahren zum Bau von Feuerlöschbooten. Auch die Verbindung unseres Vereins zur städtischen Feuerwehr im Stadtjugendring und bei den Tagen der offenen Tür auf der Feuerwache haben ihren Einfluss. Als aktiver Feuerwehrmann rückte unser Vereinsmitglied Jens Hieronymus während der Ausstellung zweimal aus: zuerst ein Waldbrand und dann ein brennendes Auto. Mein ganz persönlicher Dank für seinen Einsatz an unserer Gesellschaft!

Voller Erfolg in der Halle

Feuer gab es bei der Vorführung der Bohrinself MAERSK EXPLORER. „Alles unter Kontrolle!“, beruhigte Philippe Knoll von der Miniflotte Colbert Saint-Louis F 68300. Das Feuer demonstrierte, wie mit überschüssigen Gasaustritten umgegangen wurde. Das Original der Bohrinself war ab 1967 über 20 Jahre im Einsatz. Niederländische Modellbauer fertigten das Modell im Maßstab 1:50. Es kann schwimmen, wird von drei Schleppern in Position gebracht und kann sich mit den absenkenden Stützen am Grund abstützen. Mit Kränen wurde der Materialtransport vorgeführt und als Highlight die Gasfackel gezündet. Am Stand der DGzRS sammelten sich die Einheiten der deutschen Seenotretter in allen Größen und Baumöglichkeiten. Eine Variante aus Klemmbausteinen wurde vorgestellt und aus dem 3D-Drucker kommen mittlerweile auch Modellboote der Seenotretter.

Die Vorstellung der Modelle in der Messehalle war ein voller Erfolg. Wie sich die Schiffsmodelle, Trucks und Crawler in Bewegung bewähren und was sie alles können, zeigen wir im Rahmen des Jubiläums-Schaufahrens am Eisweiher am Wochenende des 08. und 09. August 2026. Weitere Einblicke und Infos gibt es auf der Website des Vereins.



Vater-Sohn-Projekt: Langustenfänger aus der Werft Burgmann



Jugendmodell: Gealtertes Lobsterboot am Strand von Björn Burgmann

TERMIN

Am 08. und 09. August findet ein Jubiläums-Schaufahren am Eisweiher in Pirmasens statt.

Jetzt bestellen



68 Seiten im A5-Format,
14,80 Euro
zuzüglich 2,50 Euro Versandkosten



Benjamin Laimgruber
Markus Laimgruber



SchiffsModell

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

Eindrücke zur Messe in Dortmund

Text und Fotos: Mario Bicher

Intermodellbau 2026

Großereignisse wie die Intermodellbau sorgten schon immer für Diskussionsstoff – in alle Richtungen. Eindrücke vom und zum Messegesehen fallen da sehr unterschiedlich aus. Woran liegt's?

Nichts ist so beständig wie der Wandel. Als dienstälteste Modellbaumesse hat die Intermodellbau seit ihrem Debüt Moden und Trends kommen sowie gehen sehen – und spürt sie selbst. Vielmehr ist sie ein Spiegel der Gegenwart. So sind die Veranstalter der 2026er-Ausgabe, die Mitte April in der Dortmunder Westfalenhalle stattfand, zufrieden, wenn man die offizielle Pressemeldung zitiert. Für viele Besucher ist sie noch immer die Nummer 1 unter den Modellbaumessen – letztere sind über die Jahre ohnehin weniger geworden. Morgens und nachmittags gut frequentiert, hier und da war es dicht gedrängt, und gegen Ende hin doch zunehmend lichter, kann man je nach Zeitpunkt und Ort ein anderes Fazit ziehen.

Mancher hadert mit einigen Entwicklungen, hat vielleicht schon im Vorfeld entschieden, einen Besuch ausfallen zu lassen und somit Eindruck verstär-

kend gewirkt. Hadern lässt sich auch mit dem Angebot – das zum Teil auch als Reaktion interpretiert werden kann. Zentral gelegen, verkehrstechnisch dieses Jahr allerdings eine Offenbarung, ist die Intermodellbau grundsätzlich ein geeigneter Standort und eine potentielle Bühne für klassisches Messefeeling. Es gab Neues zu entdecken! Es bestand die Möglichkeit zum Ideenaustausch. Man konnte ins Gespräch kommen, fachsimpeln, sich informieren, schlendern, Anregungen holen, gucken, staunen und mehr. Einige Aussteller zeigten Exponate im würdigen Rahmen, machten Lust aufs Verweilen. Anderen Präsentationen hingegen hätte ein Update durchaus mehr Frische verliehen, das aber ließ sich ausblenden, sobald man den Blick aufs Wesentliche lenkte, die vielen sehenswerten Modelle.

Lange Rede, kurzer Sinn: Wer die Intermodellbau an die Spitze der Messen für Schiffsmodellbauer stellt, liegt allen Unkenrufen zum Trotz damit nicht ver-

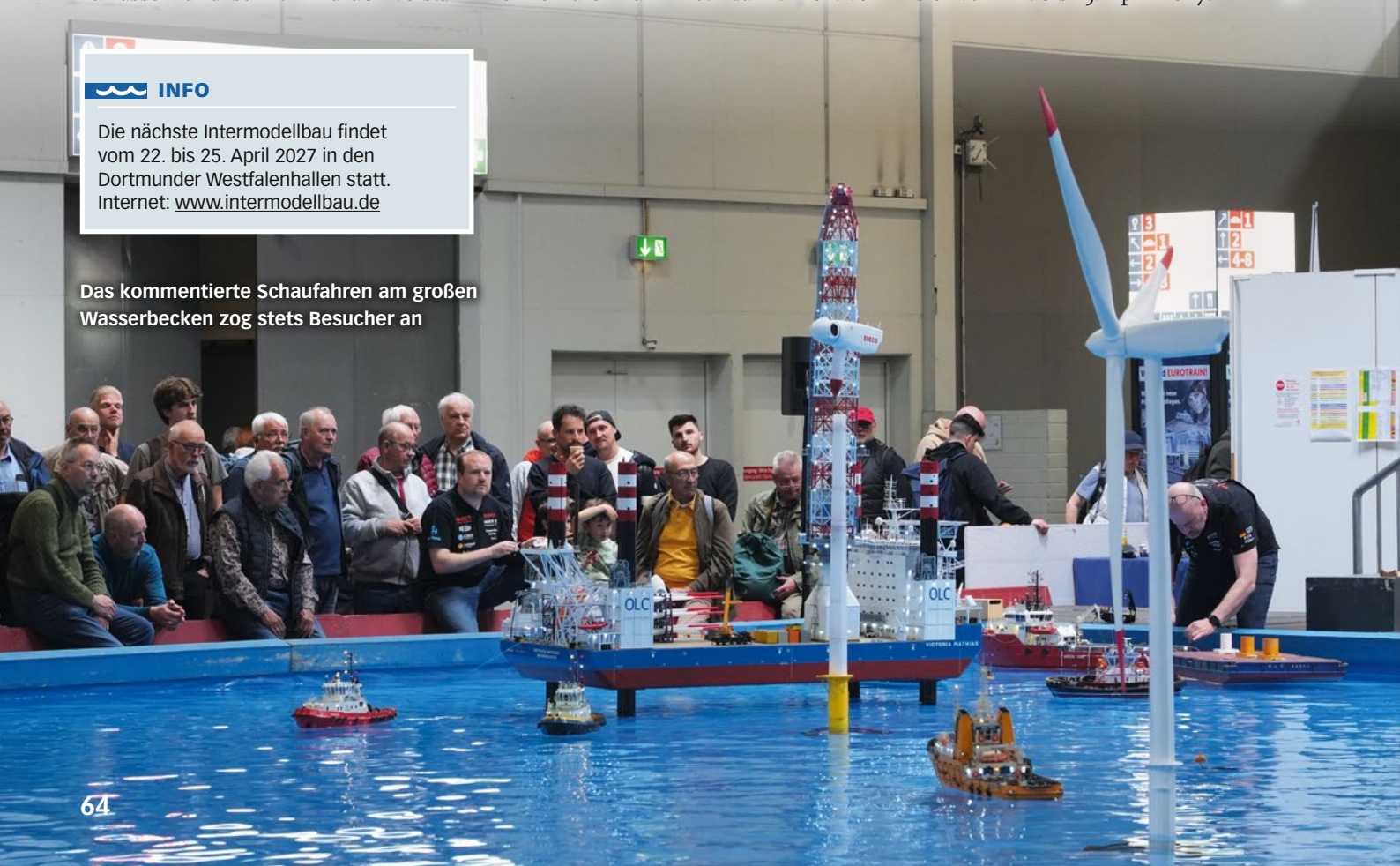
kehrt – meine Meinung. Einige Schau-fahren in der Republik spielen groß auf, sind zurecht Publikumsmagneten, bieten aber keinen klassischen Messecharakter – alles geht nicht. Mal eben in die Halle zu den Truckern oder Eisenbahnern gehen, um beispielsweise dort angebotenes Zubehör und Materialien einzukaufen oder spezielle Werkzeuge und Maschinen kennenzulernen, sich von anderen Modellbauern Techniken und Fertigkeiten abzuschauen, ist in dieser Dimension weder am Modellteich noch im umfunktionierten Freibad möglich.

Der Gefühlslage folgend, passiert schon lange was mit der Intermodellbau. Kein Wunder. Seit der Erstauflage 1979 war Wandel ein steter Begleiter. Macher und Besucher prägen diesen Prozess. Mehr Schwung im Ganzen würde den Besuch in den kommenden Jahren zu dem machen, was eine Nummer 1 auszeichnet: Eine Messe, der man entgegen fiebert. Die erste Gelegenheit dazu bietet sich vom 22. bis 25. April 2027. ■

INFO

Die nächste Intermodellbau findet vom 22. bis 25. April 2027 in den Dortmunder Westfalenhallen statt. Internet: www.intermodellbau.de

Das kommentierte Schau-fahren am großen Wasserbecken zog stets Besucher an





Am Stand von aero-naut feierte der Baukasten des 550 mm langen Sportboots AZZURRA Premiere



Gut sichtbar glänzte bei Krick das Bausatzmodell des neuen, 1.080 mm langen Arbeitsschiffs NIGE WARK



Seenotretter-Fans kamen voll auf ihre Kosten



Binnenschifffahrt spielt in der Rhein-Ruhr-Region eine zentrale Rolle – auch wenn dieses 1:50-Schubboot auf anderen Flüssen verkehrt



Erst auf dem zweiten Blick ist erkennbar, dass ein Ramborator Plattform dieses Arbeitsschiffs ist



Diorama in XXXXXL – anschaulich dargestellt sind hier historisches Ereignis und Schiffs(modell)bau in einem



Etliche Exponate luden zum Staunen, Entdecken und Verweilen ein

Offen und einladend präsentiert, fiel es leicht, mit Gleichgesinnten ins Gespräch zu kommen



Herausfordernd

Ferngesteuerte U-Boote sind für manche die Königsdisziplin im Schiffsmodellbau. Darüber ließe sich diskutieren. Fest steht, dass fundierte Technikenkenntnisse und ein solider Maschinenpark beim Lösen von Problemen helfen. Markus Reiter konnte von beidem beim Bauen und Fahren von U-212A von Maximus profitieren, denn nicht alles lief so glatt, wie gewünscht.

Schon länger liebäugelte ich mit einem Bausatz der Klasse 212A. Die Version von Engel kostet gegenüber der von Maximus schon eine Ecke mehr, doch die im Maximus-Modell eingesetzte Schlauchpumpe gefiel mir nicht. Jetzt las ich, dass Maximus seine 212A überarbeitet und mit mehr Details sowie einem Kolbentank versehen hatte. Nach etwas Bedenkzeit fiel im März 2024 die Entscheidung und ich erwarb den Bausatz zusammen mit einem externen BEC. Neben dem Preis und dem Kolbentank war der Maßstab 1:72 ausschlaggebend für die Entscheidung. Er entspricht meinen vorhandenen Revell-Modellen – die allerdings noch ungebaut im Regal liegen. Bei Momo-Sauerland wurden gleich noch eine normale Kolbentanksteuerung mit Unterspannungserkennung und der

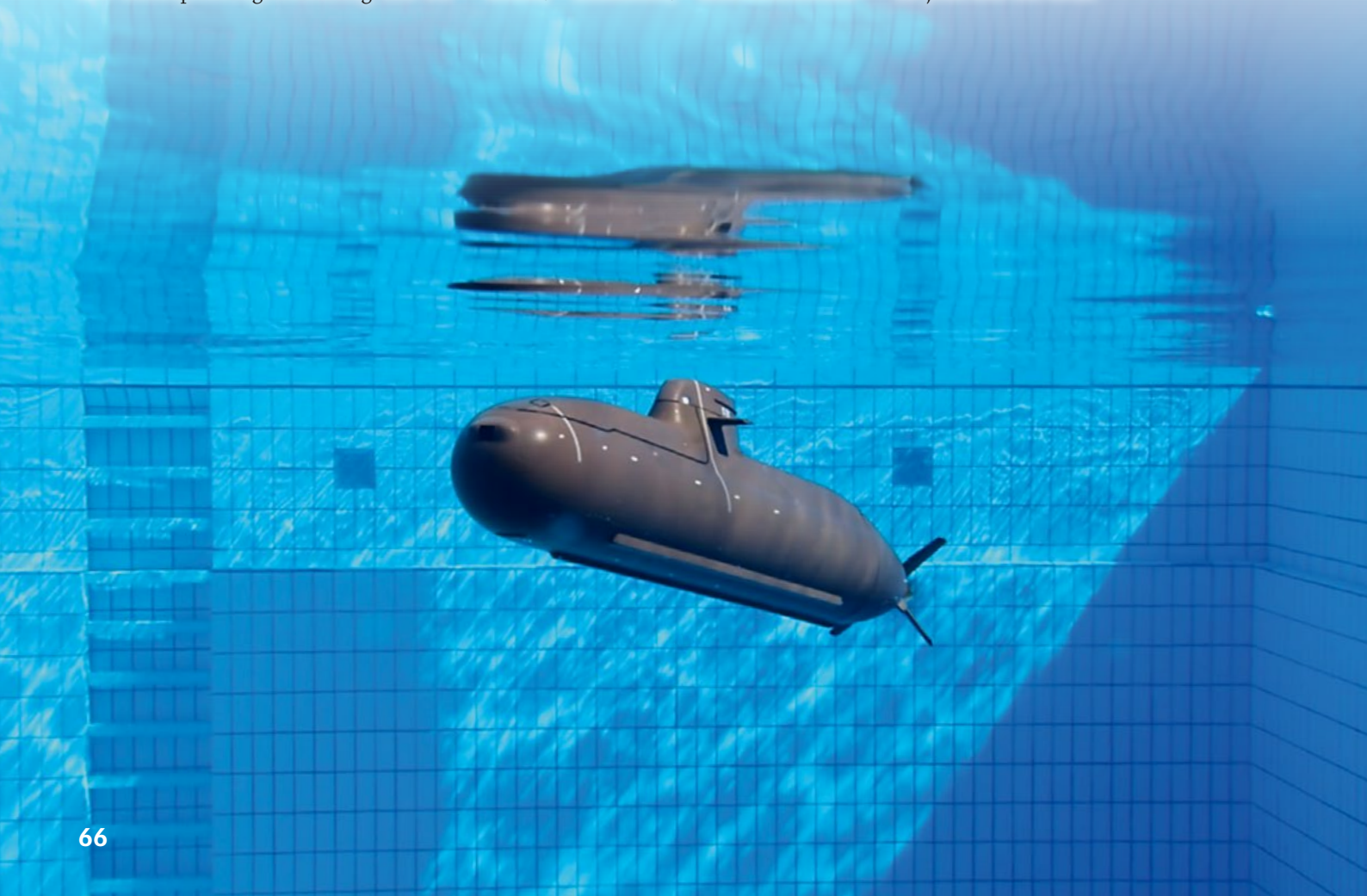
X-Lageregler sowie die Rückfahrerkennerung bestellt. Maximus empfiehlt Technik von Norbert Brüggen, aber da war nur die BTS Mini lieferbar und die hat keine Unterspannungserkennung im Gegensatz zur normalen BTS. Bei Norbert Brüggen bestellte ich mir aber die Gestängedurchführungen, denn ich wollte keine Faltenbalge einsetzen. Als Regler kam ein Thor 15 HCs von CTi dazu und zwei Torcster Servos NR-5645 MG BB.

Kolbentank

Mitte April lagen mir dann alle Komponenten vor und es konnte mit dem Bau losgehen. Als Erstes hatte mich der Kolbentank interessiert. Wie wurde das bei Maximus gelöst? Verbaut ist eine große 500-ml-Spritze, welche mit schwarzer Klebefolie umwickelt ist. Enddeckel, Zahnräder, Endschalterbefes-

tigung und anderes sind in PETG gedruckt. Das Zahnrad auf dem Getriebemotor läuft zudem in einem Loch am Tankenddeckel – ob das gut gehen wird? Nun gut, Fett war dran, lassen wir es mal drauf ankommen.

Laut Anleitung geht es mit dem Technikgerüst los, welches aus drei Segmenten besteht. Der Tauchtank ist das Mittelsegment. Als Erstes habe ich das Front- und das Hecksegment an den Tauchtank geschraubt. Beim Anziehen der Schrauben gab es dann gleich ein Knackgeräusch zu hören. Das gedruckte Technikgerüst ist bei einer Schraube zwischen den Layern gerissen. Die Flächen sind nicht ganz plan und so bekommt man Spannung in die Teile. Mit Sekundenkleber ließ sich der Riss kleben und bis jetzt hält das auch.



Im weiteren Verlauf kamen die Servos rein. Hierzu bohrte ich die Befestigungslöcher auf 3,2 mm auf und schraubte die Servos mit M3-Edelstahlschrauben sowie selbstsichernden Muttern ein. Das Anlenkgestänge kommt in spielfreie Kugelkopfanlenkungen, welche von unten an die Servoarme geschraubt werden. Im Störfall können die Kugelköpfe bei Vollausschlag leider ans Servogehäuse stoßen. Der Versuch, die Kugelköpfe oben auf den Servoarm zu schrauben, scheiterte, da sie dann gegen das Technikgerüst stoßen und es nach außen drücken. Also beließ ich es wie vorgesehen. Im normalen Betrieb sind die Servoausschläge so gering, dass es keine Berührung mit dem Servogehäuse gibt.

Im nächsten Schritt kamen die Gestängedurchführungen dran. Da habe ich mir aus Messing zwei Adapter gedreht, damit ich die Stopfbuchsen schön einschrauben kann. Der Druckkörperdeckel ist mit einem Bajonett in Resin gedruckt. In diesem habe ich die Löcher

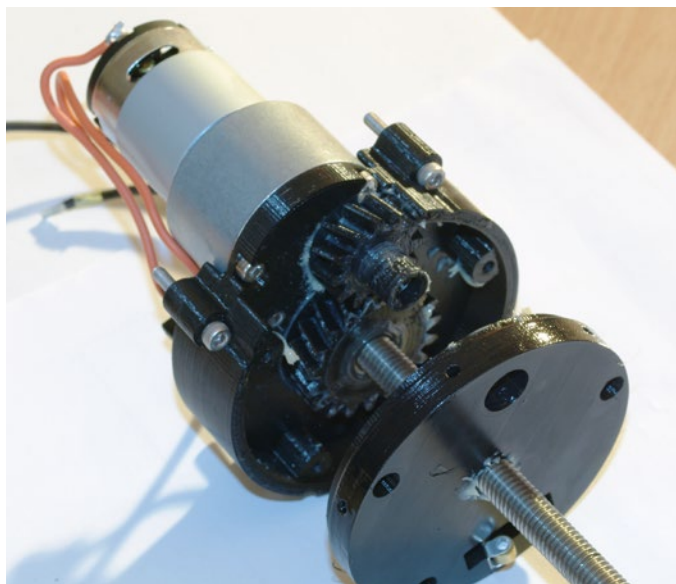
für die Gestängedurchführung vorsichtig aufgebohrt und die Adapter eingepresst sowie verklebt. Im ersten Versuch mit Uhu Endfest 300, der aber keine gute Verbindung mit dem Resin einging. Mit dünnflüssigem Sekundenkleber geht das aber gut.

Dreht nicht

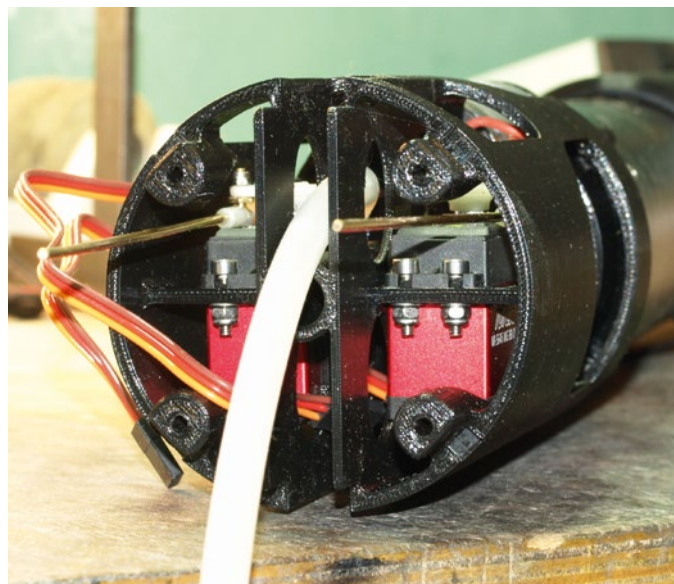
Nun kam der Motor an die Reihe. Im Lieferumfang ist ein Johnson 01604 12V enthalten. Dieser war bei mir allerdings fest und ließ sich nicht drehen. Nach dem Aufschrauben der Direktkupplung auf die Motorwelle, um die Motorwelle besser drehen zu können, löste sich der Anker widerwillig. Es fühlte sich so an, als wäre das Harz, mit dem die Wicklungen vergossen werden, an das Motorgehäuse gelaufen und hätte sich dort verklebt. In einem Funktionstest lief der Motor einfach unrund, weshalb ich bei Modellbau-Regler.de einen Kraftprotz 600 bestellte. Der ist etwas länger und mit dem Rückschlussring im Durchmesser ein bisschen größer. Der Ring lässt sich abneh-

men, aber er passt auch so gerade noch in die Motoraufnahme. Zwar liegen dem Baukasten Entstörkondensatoren bei, aber die ließen sich nur eingeschränkt nutzen. Entstört wird mit 10nF jeweils von Pol zum Gehäuse und mit 47nF von Pol zu Pol.

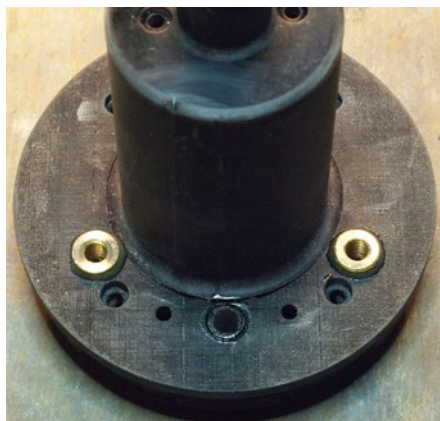
Die Madenschrauben in der Kuppelung wurden gegen Edelstahlschrauben getauscht. Im nächsten Schritt sollten Messingrohrstücke als Wellenlagerung in den Druckkörperdeckel sowie im Heckkegel eingeklebt werden. Im Heckkegel habe ich das auch gemacht. Aber im Druckkörperdeckel, direkt vor dem Simmerring, habe ich mir einen Lagersitz mit Flansch aus Alu zur Aufnahme eines Kugellagers gedreht. Dazu musste auch der Druckkörperdeckel ausgedreht werden. Das Ganze wurde in die Drehbank gespannt, die Rundlaufungenauigkeit gemessen und entsprechend größer ausgedreht. Das Kugellager wurde dann später mit dem Einbau von Motor und Welle eingeklebt, damit alles fluchtet.



Das PETG-Zahnrad im PETG-Deckel



Für die Steuerservos (rot) bleibt nur wenig Platz



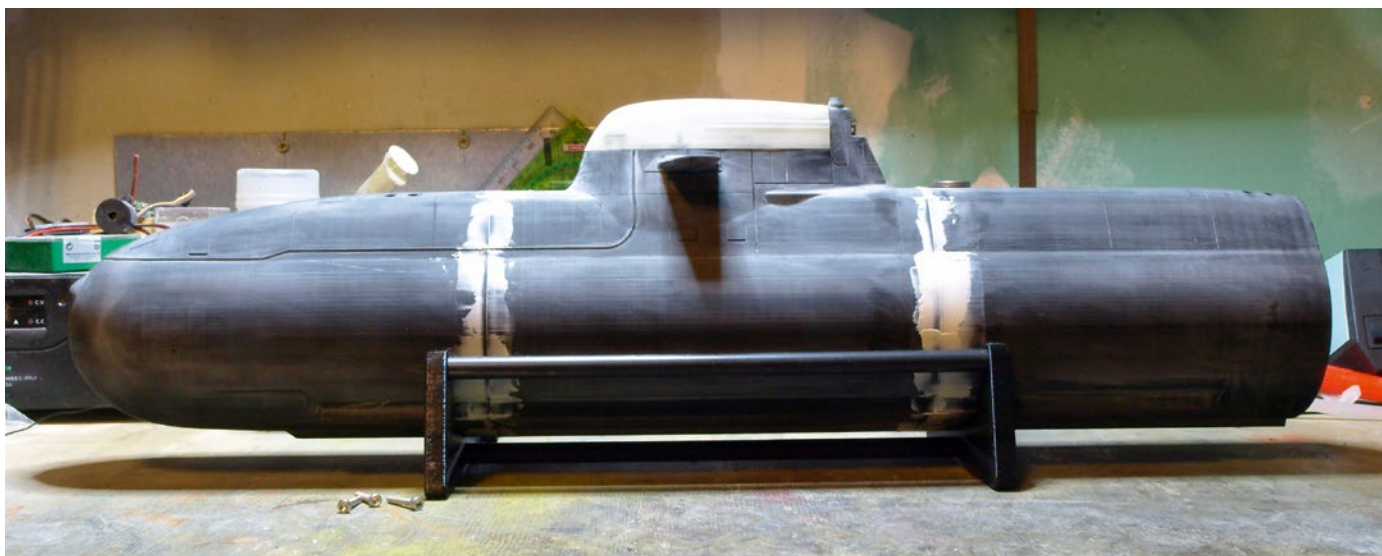
Aus Messing selbst gedrehte Aufnahmen für die Stopfbuchsen



Ausdrehen des Druckkörperdeckels zwecks Aufnahme eines Alulagers



Im Alulager ist die Aufnahme für ein Kugellager gedreht

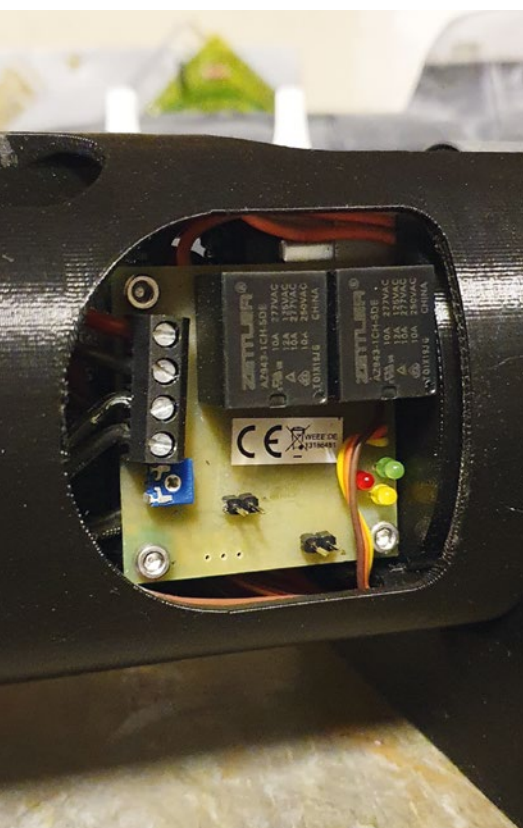


Vier große Teile bilden den U-Boot-Körper – zu sehen hier die verspachtelten Übergänge

TECHNISCHE DATEN

U-212A von Maximus Modellbau

Länge:	780 mm
Maßstab:	1:72
Preis:	599,99 Euro
Bezug:	www.maximus-modellbau.de



Öffnungen im Träger ermöglichen Zugang zur Elektronik

Jetzt konnte die Elektronik verdrahtet werden. Für den Lagereger druckte ich ein Gehäuse und verbaute ihn im vorderen Segment des Technikgerüsts. Vorne sitzen dann auch der Akku, das BEC, die Rückfahrererkennung für den Lagereger und der Empfänger. In das hintere Segment kommen zu den Servos noch der Fahrregler und die Kolbentanksteuerung. Am Netzteil wurde noch die Schwellspannung der Kolbentanksteuerung eingestellt, damit sie auch dem LiPo entsprechend den Tank bei zirka 9,5 V auf Lenzen schaltet. Beim Einbau musste ich dann feststellen, dass die Befestigungspunkte im Technikgerüst mit gedruckt waren und für die BTS von Brüggen sind. Darum entfernte ich sie mit dem Drehmel, druckte eine passende Befestigung und klebte dies mit Sekundenkleber ein.

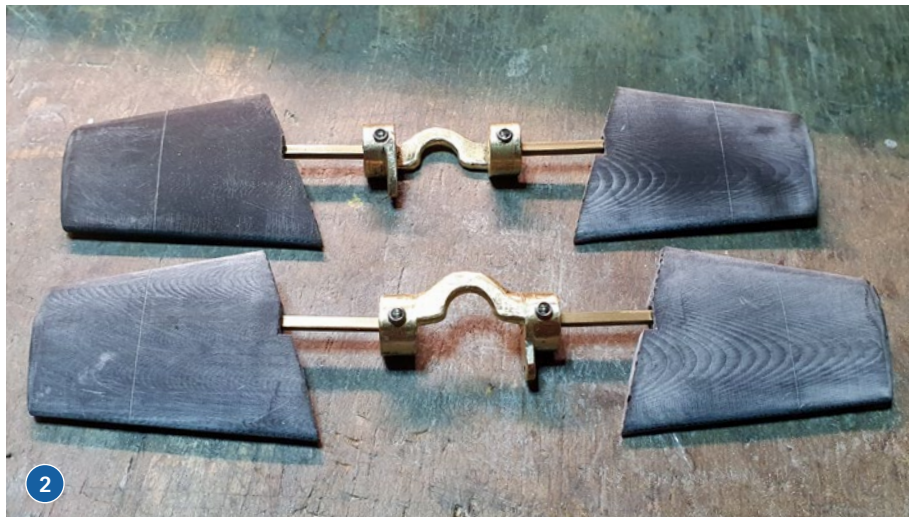
Rumpfbau

Nachdem die Technik soweit fertiggestellt war, ging es beim Rumpf weiter. Dieser besteht aus fünf Segmenten. Alle sind in Resin gedruckt. Drei Teile ergeben den Bugbereich mit Druckkörper, ein Teil ist das Heck und das letzte Teil ist die klar gedruckte Turmkappe. In dieser sind die Umrisse für die Ausfahrgeräte-Öffnungen erkennbar, sodass man präzise Durchbrüche einbringen könnte. Ich habe darauf verzichtet, da sie im Betrieb doch schnell abbrechen. Vorne in der Bugspitze ist ein frei durchfluteter Bereich. Wie ein Lichttest zeigt, ist die Wandstärke an der Unterkante wohl etwas dünn geraten. Bis jetzt gibt es aber keine Probleme.

Angefangen habe ich mit dem Bug, der auf das Mittelsegment mit Turm geklebt wird; Sekundenkleber ist hier erste Wahl. Im Kiel wird ein kleiner Edel-

stahl-Führungsstift eingesetzt, der die genaue Ausrichtung garantiert. Vor dem Verkleben sollte man laut Anleitung die Kanten auf Grate hin kontrollieren. Ergebnis: Die Teile passten hervorragend. Dann werden die beiden Segmente mit dem dritten verklebt – erneut gibt es einen Führungsstift. Im Eifer des Gefechts vergaß ich die Kontrolle der Kanten auf Grate, was sich gleich rächte. Der Kleber war bereits ausgehärtet, als ich einen Spalt zwischen den Teilen entdeckte. Für eine Dichtigkeitsprobe füllte ich den Rumpf – es leckte. Ein Nachkleben war schwierig, denn auf dem Druckkörper ist auch das Deck schon mit angedrückt. Die einzige Lösung bestand darin, innen viel dünnflüssigen Sekundenkleber einzuträufeln und den Rumpf damit abzudichten. Beim erneuten Test zeigte sich, dass der Rumpf jetzt dicht und damit für ein finales Spachteln und Schleifen bereit war. Letzteres natürlich, ohne die ange deuteten Plattenstöße zuzuspachteln.

Die Ruder erhielten Vierkant Messingstäbe als Ruderachsen. Da sie im frei durchfluteten Bereich sitzen, bedarf es hier keiner Abdichtung. Die Ruderanlenkungen sind wieder PETG-Druckteile, die beim Anziehen der ersten Schraube zwischen den Layern aufplatzten. Also fertigte ich neue Ruderanlenkungen aus Messing. Laut Anleitung sollen die Ruderachsen in die Ruder geklebt und dann alles am Heck montiert werden. Meiner Erfahrung nach ist es besser, die Ruderanlenkung mit den Ruderachsen im Heck zu montieren, dann Sekundenkleber auf die Ruder zu geben und diese anschließend auf die Achsen zu stecken. Ich machte es nach Anleitung und es wurde knapp: Die Madenschrauben klemmten die Ruderachsen nicht. So musste ich die Achsen durch Erwärmen



1) Beim Anziehen der Feststellschraube platze das PETG-Druckteil auf. 2) Neu gefertigte Ruderanlenkungen aus Messing. 3) Im Heck eingesetzte Ruderanlenkungen mit Lenkstangen

Elde-Modellbau goß nach meiner Vorlage fünf Antikavitationsdüsen, eine davon presst den Maximus-Propeller fest



wieder aus den Rudern ziehen und später neu einkleben. Die Stellringe an den Rudergestängen sind aus verzinktem Stahl, welche ich dann auch gegen selbstgedrehte aus Alu mit Edelstahlschrauben ersetzt habe.

Lackieren und Decals

Jetzt war alles fertig für die Lackierung. Die Bereiche der Positionsbeleuchtung wurden abgeklebt und als Erstes kam Spritzspachtel von Dupli-Color zum Einsatz. Nach dem Schleifen grundierte ich mit Vallejo Airbrush Grundierung in Weiß. Der Rumpf ist in RAL 8019 lackiert, was dem Farbton Vallejo Camouflage Black Brown entspricht. Für den angedeuteten Antirutschbelag mischte ich Vallejo Camouflage Black Brown (RAL 8019) mit einer geringen Menge Vallejo Negro Black (RAL 9004). Opferanoden hat der Rumpf leider nicht. Darum fräste ich sie aus 0,5-mm-GFK, drapierte sie auf Klebeband und lackierte sie mit dem Pinsel in Weiß (Revell 05). Anschließend wurden sie dann passend mit Sekundenkleber auf den Rumpf geklebt.

Dem Bausatz liegt ein sehr guter Decal-Satz bei. Als Erstes habe ich die Stellen, an denen die Decals platziert werden sollten, mit glänzendem Klarlack lackiert, um eine schöne glatte Fläche zu erhalten.

Die Decals wurden im warmen Wasser angelöst und die entsprechenden Stellen mit Vallejo Decal Softener bestrichen. Das lässt die Decals weich werden und man kann sie einfacher anlegen, sodass man später keinen Übergang mehr sieht. Allerdings lassen sie sich dann auch kaum mehr korrigieren, was sauberes Arbeiten erfordert. So entpuppten sich besonders die langen Wasserstandsmarken beim Turm als Frickelarbeit, da sich das Decal zusammengeklappt hatte. Am Ende ging alles gut aus und ich sicherte die Decals mit Vallejo Decal Fix sowie 2K-Klarlack seidenmatt von Spraymax zur endgültigen Versiegelung. Leider haben die Decals ein Manko, an den Rudern sind sie zu kurz. Auf diversen Bildern vom Original konnte ich erkennen, dass sie eigentlich bis an den oberen Rand der Ruder gehen. Außerdem entspricht die Kennung der U-31, doch das Wappen im Set gehört zu U-32.

Fertigstellung

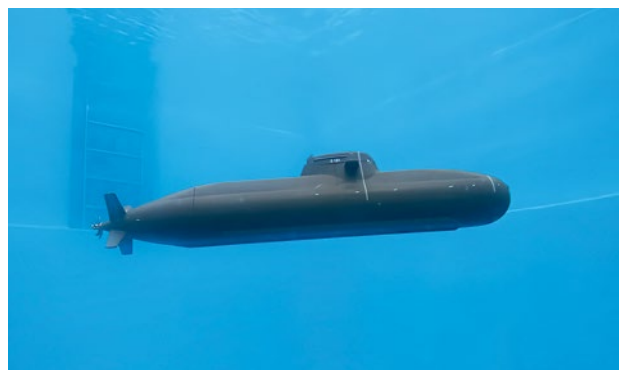
Nach dem Lackieren konnte alles zusammengebaut werden, was kein größeres Hexenwerk ist. Die Schiffsschraube und die Antikavitationsdüse (falls das Ding so heißt) sind ebenfalls wieder in Resin gedruckt. Hier soll eine M3-Mutter eingeklebt und diese dann mit Schrau-

bensicherung auf die Welle geschraubt werden. Die Antikavitationsdüse dient dabei als Kontermutter. Allerdings ist sie so filigran, dass sie beim Lösen garantiert zerbröselt. Kurzerhand erstellte ich in Fusion 360 ein Ersatzteil, gab bei Elde-Modellbau einen Ersatzbau in Auftrag und hielt etwas später fünf Antikavitationsdüsen aus Messing in der Hand. Ein 2,4-mm-Loch für das M3-Gewinde hatte ich gleich mit eingezeichnet. Warum gleich fünf Stück? So hatte ich mehrere Versuche, wenn etwas schiefgehen sollte. So kam das Ganze im zweiten Versuch in einer Spannzange auf die Drehbank, um das M3-Gewinde einzuschneiden, verputzte es dann mit Feilen und befestigte es mit Schraubensicherung auf der Welle. Der Propeller bekam noch etwas Messingfarbe von Revell und eine Schicht Klarlack.

Als Nächstes musste ein neuer Ständer her. Bei Maximus werden die Auflagen wohl stehend gedruckt, weshalb sich an den Stellen, wo der Rumpf aufliegen soll, Stufen bilden und es gibt kaum Platz zum Aufkleben von Moosgummi. Zudem ist der Ständer zu niedrig. Darum habe ich jetzt einen neuen Ständer für das Technikgerüst gedruckt und für das Boot einen aus Holz gebaut, mit umlaufender Hohlkehle und kleinem Infoschild.



Noch in Arbeit, aber der solide Eigenbauständer sichert U-212A



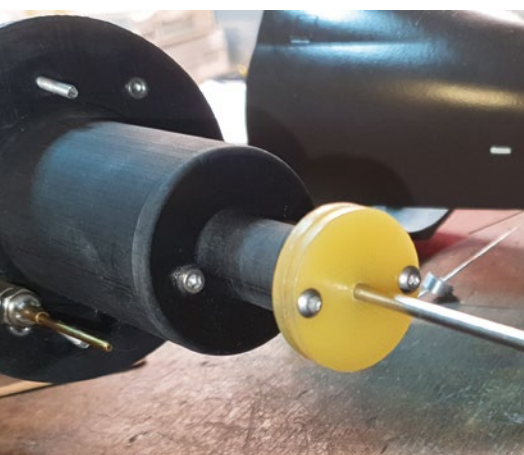
Zwischendurch aufgetretene Probleme mit der Technik ließen sich immer beheben, sodass U-212A einsatzfähig ist



Der umgedrehte Wellendichtring wurde nicht eingeklebt



Stattdessen entstand im Eigenbau ein schraubbarer Deckel



Der angepresste Deckel sorgt für Dichtigkeit

Es blubbert

Nun ging es ans Trimmen. Der vordere Bereich des Technikgerüsts mit Empfänger und Akku wurde, wie in der Anleitung beschrieben, in allen Hohlräumen mit Blei gefüllt. Weiter hielt ich mich an das angegebene Gesamtgewicht von 4.150 g und platzierte entsprechende Bleigewichte im Rumpf. Jetzt konnte die mitgelieferte 2-mm-Dichtung in die Nut am Bajonett gelegt, mit Vaseline eingefettet, das Boot verschlossen und erstmals ins Wasser gelegt werden. Die Trimmung passte nicht ganz, aber mal fluten und sehen, was passiert. Und es passierte einiges. Es blubberte wie verrückt am Bajonett. Dicht war was komplett anderes. Nach Rücksprache mit Maximus teilte man mir mit, dass dieses Problem wohl schon häufiger vorkam. Der Grund liegt im Resindruck und dessen Toleranzen. Mir wurde geraten, Nähgarn unter den Dichtring zu wickeln. Außerdem schickte mir Maximus zwei Dichtringe mit 2,5-mm-Schnurstärke. Diese liegen jetzt aktuellen Bausätzen bei.

Die Lösung mit der Schnur brachte Abhilfe und damit bin ich bis Ende der Saison 2024 gefahren. Die 2,5-mm-Dichtringe überzeugten jedoch weniger. Sie passen nicht richtig in die Nut. Beim Zusammenschieben rollen sie aus der Nut heraus oder sie können in den Verriegelungszähnen am Bajonett hängen bleiben – beim Zudrehen zerstört man dann den Dichtring. Mittlerweile gefiel mir auch die Lösung mit dem Garn nicht mehr. Es war einfach keine dauerhafte Lösung, denn manchmal musste ich mit dem Verschluss spielen, damit er wirklich dicht ist. Ich habe daraufhin den 2,5-mm-Dichtring von Maximus genommen, ihn aufgetrennt, zirka 5 bis 6 mm abgeschnitten und mit Loctite 406 wieder verklebt. Jetzt ist die Dichtschnur 240 mm lang, sitzt strammer in der Nut und hat die Saison 2025 absolut dicht gehalten. Nach abgeschlossener Trimmung kommt mein Boot nun auf 4.070 g.

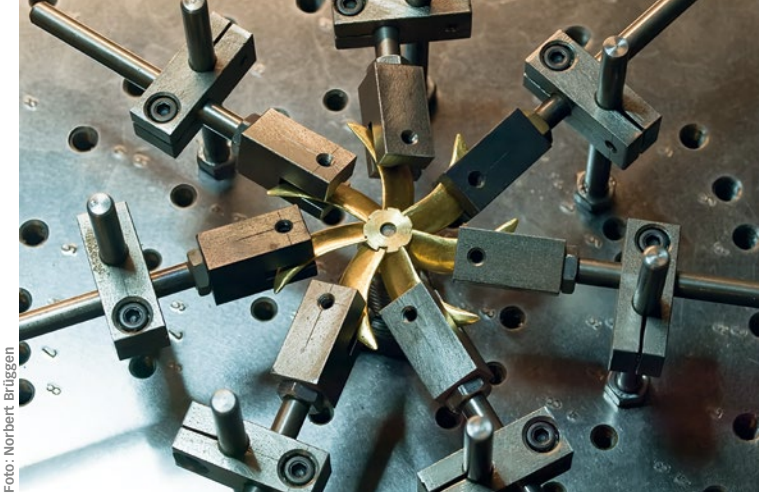
Rettungsmanöver

Die erste Ausfahrt ergab sich beim Schaufahren 2024 im Freibad Dillingen/Saar. Das Boot lief ganz gut und es schlug unter Wasser wirklich Haken wie ein Hase. Der Lageregler musste noch etwas in seiner Empfindlichkeit reduziert werden und dann konnte das Boot Meter machen. Gegen Ende der Veranstaltung stiegen plötzlich Luftblasen am Heck aus dem Boot und es war sehr buglastig. Nur mit wahnsinniger Fahrt voraus und Ruder hart oben blieb das Boot noch über Wasser. Der Wellendichtring hatte sich rausgedrückt.

Nach ausreichender Trocknung funktionierte zum Glück noch alles. Nur der Lageregler musste für die Mittenstellung neu angelernt werden. Wieder hielt ich mit Maximus Rücksprache. Ich hatte den Wellendichtring so eingebaut, dass die Lippen in Richtung Wasser zeigen, damit der Wasserdruck den Ring dicht drückt. Mir wurde erklärt, dass ich den Wellendichtring andersrum einbauen soll, da der Druck im Boot beim Fluten schneller ansteigt als der umgebende Wasserdruck. Zudem sollte ich den Wellendichtring mit etwas Sekundenkleber einkleben. Den Wellendichtring umdrehen, das ging in Ordnung, aber einkleben, davon hielt ich nichts. Sollte er mal verschleißen, habe ich mit dem Kleber die Dichtfläche am Druckkörper ruiniert. Stattdessen habe ich mir einen abschraubbaren Deckel gefräst und entsprechend angebracht.

Siebenblattschraube löten

Damit ich den Deckel entsprechend anbringen konnte, mussten die Antikavitationsdüse und der Propeller von der Welle. Und spätestens jetzt wäre das filigrane Druckteil der Düse zu Bruch gegangen. So konnte ich durch Erwärmen die Schraubensicherung lösen, allerdings war der Propeller weniger über die Wärme erfreut. Somit stand für den Winter 2024/2025 fest, dass ein



In einer Lötvorrichtung wurden die Blätter mit der Nabe verlötet

Messingpropeller gebaut werden sollte. Ein Kollege unterstützte mich dabei und meinte, ich sollte den Propeller bei <https://jlc3dp.com> in Edelstahl drucken lassen. Ich wollte beides versuchen. Der Selbstbau dauerte länger, da auch erst ein Hartlötgerät angeschafft und eine Lötvorrichtung gebaut werden musste. Das verwendete Greggersen Micromax zum Hartlöten entpuppte sich als Spitzengerät. Hartlot und Flussmittel kamen von Fohrmann-Werkzeuge.

Die Propellernabe wurde entsprechend gedreht. Auf der Fräsmaschine kamen, eingespannt im Teilapparat, die Schlitz für die Blätter in die Nabe. Die Blätter sägte ich mit der Laubsäge aus 0,8-mm-Messingblech, lötete sie aufeinander, brachte sie in Form, entlötete sie, entfernte das Lötzinn und bog sie entsprechend der Steigung. Zuerst erstellte ich mir ein Musterblatt, fettete es gut ein und bestrich es mit Spachtelmasse, um eine Lehre für die sieben Blätter zu erhalten. Das Muster hebe ich auf, um später weitere Blätter für eventuell anfallende Reparaturen machen zu können. Anschließend wurden die Blätter profiliert. Da arbeitete ich auch mit einer Waage, welche auf 0,01 g auflöst. So konnte ich mir tatsächlich ein späteres Wuchten des Propellers sparen. Die größte Abweichung bei den sieben Blättern waren 0,02 g. Im Nachhinein würde ich die Blätter aus 1- bis 1,5-mm-Messing machen, da diese nach dem Profilieren noch stabiler wären und sich auch sicherlich besser löteten ließen, da sie nicht so schnell ausglühen wie meine aus 0,8-mm-Material.

Jetzt kam alles in die Lötvorrichtung und wurde entsprechend verlötet. Anschließend kam der Propeller für 24 Stunden in ein Entkalkungsbad – in Wasser aufgelöste Entkalkungstablette für Kaffeemaschinen. Dabei lösen sich Flussmittelreste, die sonst über die Zeit unschöne Spuren auf dem Messing hin-

terlassen. Danach wurde nochmal alles verputzt. Erst mit Feile und Schmirgelpapier, danach mit den Stahlbürsten für den Dremel. Der parallel bestellte Edelstahlpropeller entsprach erst beim zweiten Druck meinen Vorstellungen. Kleiner Tipp: Gleich das Gewinde mit drucken lassen und es dann später einmal nachschneiden. Auch hier muss natürlich noch nachgearbeitet werden, aber für rund 15,- Euro inklusive Versand kann man nicht meckern.

Erneuter Schreckmoment

Für die Saison 2025 musste das U-Boot nachgetrimmt werden, denn der Messingpropeller wog doch einiges mehr als der vorige aus Resin. Also ging es im April ins Trimmbecken. Einmal Fluten und Lenzen, um die Luft aus dem Tank zu bekommen, was den Trimm stört. Dann wieder fluten und nach dem Unterschneiden etwas lenzen, etwas mehr lenzen und noch mehr lenzen. Was ist los? Der Getriebemotor surrt, aber das Boot bekommt keinen Auftrieb. So ging es wieder in die Werkstatt. Vorsichtig alles wieder zerlegen, denn der Tauchtank ist voll Wasser. Was da zum Vorschein kam, hat mich erschrocken. So hat sich das Zahnrad der Gewindespindel vom Kolben auf den Tauchtankdeckel aufgeschmolzen. Dadurch brach dann auch das Ritzel auf der Motorwelle und der Motor konnte nicht mehr lenzen.

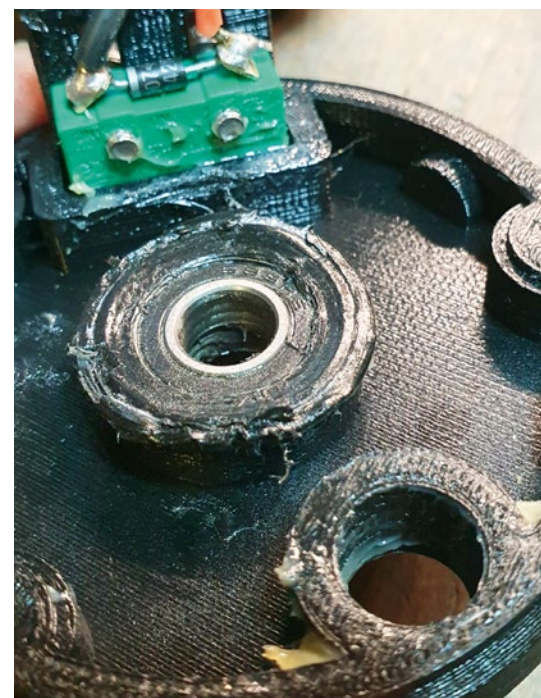
Wieder wandte ich mich an Maximus. Dort war das Schadensbild bis dato unbekannt. Ich sollte den Tank zur Reparatur einschicken. Der Tank wurde dort kostenlos wieder instand gesetzt. Man hätte mir auch den ganzen Tauchtank getauscht, aber da ich dort schon Trimmgewichte angebracht hatte, wurden nur die defekten Teile getauscht. Zu den neuen Zahnradern gab es auch Distanzscheiben. Der Unterschied zu U-Scheiben liegt darin, dass Distanzscheiben nur 0,5 mm dick sind, um Spiel zu



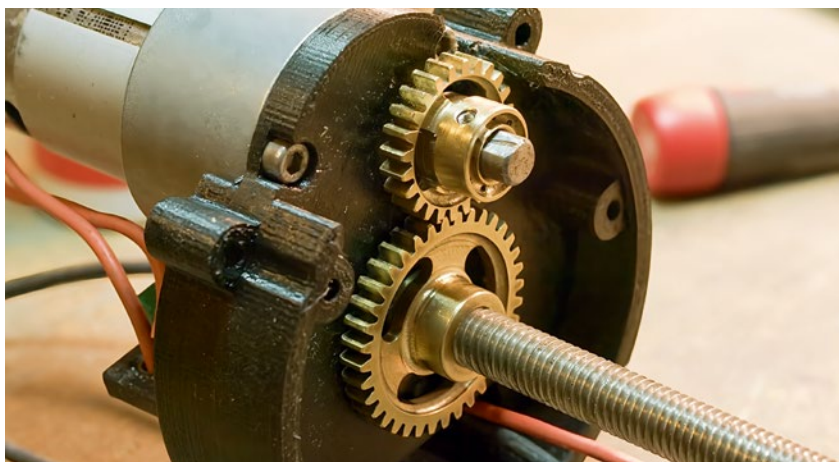
Selbst gelöteter Messingpropeller mit Antikavitationsdüse



Ursache für plötzliche Probleme beim Lenzen durch ein gebrochenes Ritzel



Und zudem waren Teile regelrecht aufgeschmolzen



Zahnräder von GHW-Modellbau dienten als Ersatz, mussten aber modifiziert werden



Außerdem war ein neuer Tauchtankdeckel zu drucken

minimieren. Allerdings verwendet man sie nicht auf Gewindespindeln. Da die M8-Gewindespindel des Tauchtanks eine Steigung von 1,25 mm hat, können die Distanzscheiben in die Gewingegänge rutschen und dort verklemmen, wenn sich – wie beim Tauchtank – nicht die Spindel, sondern die Mutter dreht.

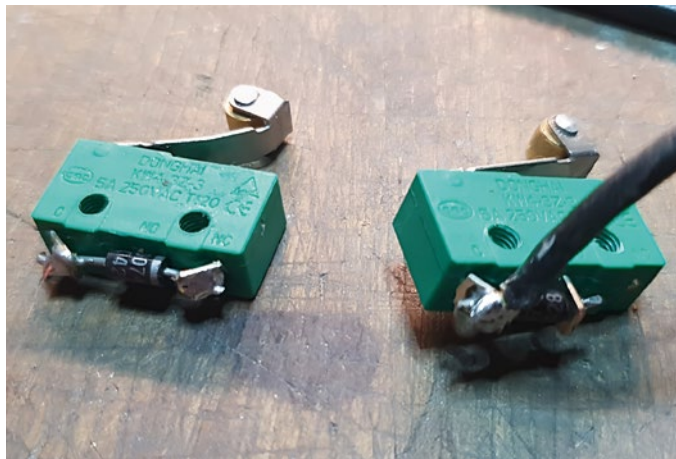
Um einem weiteren Ausfall vorzubeugen, gab es Messingzahnäder. Diese mussten aber noch ein wenig optimiert werden. Zunächst waren der Achsabstand und die Untersetzung wichtig. Der Achsabstand beträgt 24 mm und die Untersetzung 1,58:1. Bei GHW-Modellbau wurde ich fündig und bestellte mir geradeverzahnte Zahnäder Modul 0,8 mit 24 und 36 Zähnen. Was einer Untersetzung von 1,5:1 entspricht und zum Achsabstand passt. Jetzt waren die Zahnäder natürlich um einiges schwerer als die gedruckten. Zudem war beim motorseitigen Zahnader der Flansch größer im Durchmesser und beide Zahnäder hatten nur eine 4-mm-

Bohrung. Als Erstes bekam das große Zahnader auf der gegenüberliegenden Seite des Flansches noch ein 0,8-mm-Messingblech hart aufgelötet. Das dient später als Anlauffring gegen eines der Kugellager, damit das Zahnader nicht wieder mit der ganzen Fläche am Lagersitz reibt. Zwar keine perfekte Lösung, da die Kugellager somit axiale Kräfte aufnehmen müssen, während sie eigentlich nur für radiale Kräfte gemacht sind – mit der Zeit können die Kugeln einseitig einlaufen. Aber selbst mit eingelaufenen Kugeln kommt das U-Boot wieder hoch, bei einem aufgeschmolzenen Zahnader nicht.

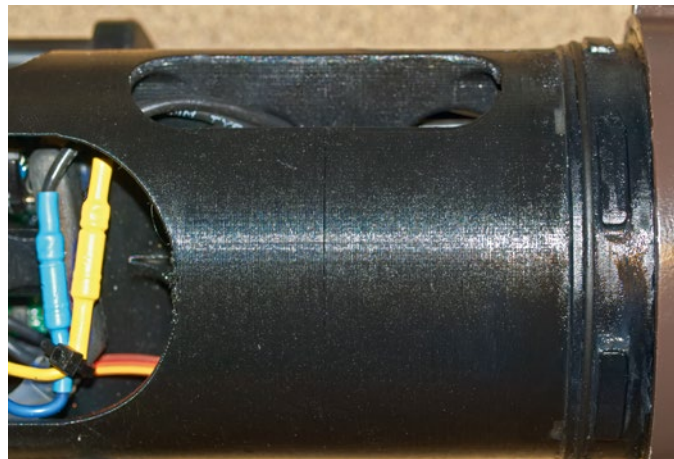
An der Drehbank, eingespannt in ein entsprechendes Spannzangenfutter, wurde das Motorzahnader für die Motorwelle auf 6 mm und das andere auf 6,4 mm ausgedreht; dieses erhielt anschließend eine M8-Gewindebohrung mit dem Gewindebohrer. Im nächsten Schritt drehte ich mir eine Messinghülse, um das große Zahnader im Dreibackenfutter spannen zu

können. Denn die Nabe und das aufgelötete Blech mussten noch etwas abgedreht werden. Mechanisch wäre jetzt alles fertig, aber ich wollte die Zahnäder noch etwas auf Diät setzen. So kamen sie mit dem Teilapparat unter die Fräse und es wurde noch Material herausgefräst. Das 4-mm-Vollmaterial fräste ich beidseitig 1 mm tief ein. Wichtig ist, dass der Übergang zur Nabe und zum Zahnkranz mit einem Radiusfräser gemacht wird. So werden die Kräfte besser übertragen. Um noch etwas Gewicht zu reduzieren, fräste ich ein paar Langlöcher ein. Zum Schluss war alles zu entgraten, was mit einer Stahlopfbürste von Proxxon für den Dremel gelang. Jetzt bekam das Motor Zahnader noch eine M3-Bohrung in die Nabe, um auf der Motorwelle fixiert werden zu können. Natürlich mit einer M3-Madenschraube aus Edelstahl. Den Tauchtankdeckel musste ich ebenfalls neu drucken, um dort mit der größeren Nabe des Motorzahnaders hineinzu kommen. Ein Abdrehen der Nabe war leider nicht möglich, da dann nicht

Ein schöner Anblick, doch U-212A ist nicht zuletzt aufgrund der Modifikationen eine Herausforderung



Erforderlich waren auch neue Endschalter – die gab es bei Reichelt Elektronik



Riss im Technikgerüst zwischen den Layern – hier bietet sich ein Neuaufbau mit Stangen an

mehr genug Material für die Madenschraube zur Verfügung gestanden hätte.

Taucht perfekt

Beim ersten Testlauf merkte ich dann, dass der Kolben jeweils an die Enddeckel läuft. Der Kolben ist jetzt ja minimal schneller als vorher. Mein erster Versuch bestand darin, die Bügel der Endschalter etwas zu verbiegen, um ein früheres Abschalten zu erreichen. Aber ich kam nicht weit genug heraus beziehungsweise ich hätte den Schalter für „Tank leer“ komplett umsetzen müssen. Da fiel mir ein, dass man bei Alexander Engel und Norbert Brüggens die Schaltung etwas anders aufbaut. Man verwendet dort keine Schaltung mit Dioden an den Endschaltern und zudem bleibt der Motor sofort stehen. Die Schaltung fand ich in Norbert Brüggens Anleitung zu seiner BTS Mini.

Da die Kolbentanksteuerung von Momo-Sauerland dafür leider eine Klemme zu wenig auf der Platine hatte, muss-

te ich meinen Kabelstrang modifizieren. Dann wollte ich die Kabel entsprechend an den Endschaltern umlöten, musste aber feststellen, dass man bei Maximus die jeweils nicht benötigten Pins schön bündig abgepetzt hatte, sodass ich neue Endschalter besorgen musste. Bei Reichelt Elektronik fand ich das Gesuchte (MAR 1050.5702) für den Rollenhebel, über den die Gewindespindel gleitet und bei leer abschaltet. Die Nr. MAR 1050.5202 ist mit Fahne und sitzt im Tauchtankdeckel. Der Kolben fährt gegen diesen und schaltet bei „Tank voll“ ab. Dieser braucht keine Rolle und da das Fähnchen länger ist, kann man das zur Feineinstellung noch etwas zurechtbiegen. Die Endschalter sitzen an denselben Positionen, wie von Maximus vorgegeben.

Nachdem alles wieder zusammengebaut war und die neuen Zahnräder eingefettet waren, ging es erneut ins Trimmbecken. Da gerade im Heckbereich insgesamt viel geändert wurde – Messing-

anlenkungen statt Kunststoffarme, anderer Antriebsmotor, Messingpropeller und Kavitationsdüse, Kugellager an der Antriebswelle und die Messingzahnräder beim Tauchtank – musste ich jetzt im frei durchfluteten Heckbereich einen kleinen Styrodurwürfel einkleben, um das Boot getaucht wieder auf ebenen Kiel zu bekommen.

Seit der letzten Anpassung taucht das Boot problemlos. Allerdings treten bereits die nächsten Verschleißerscheinungen auf. Das Technikgerüst reißt zwischen den gedruckten Layern auf. Ich überlege nun, die gedruckte Konstruktion gegen Gewindestangen zu ersetzen. Anschließend könnte ich dann auch die Servos so platzieren, dass die Kugelköpfe nicht mehr zum Servogehäuse zeigen und dort anschlagen können. Eventuell käme sogar ein Wechsel auf Miniservos in Frage, was das Gewicht im Heck wieder kompensiert. Vielleicht eine Aktion nach Saisonende. ■



Das neue Heft erscheint am 24. Juli 2026



Schau fahren

Beim Treffen der Arbeitsschiffe in Pflanzen und Blumen, organisiert vom SMC Hamburg, ging es Ende Mai emsig zu und etliche schöne Modelle gaben sich ein Stelldichein.



Immer noch gut

Mit der CALYPSO hat Billing Boats einen oft gebauten Baukasten-veteranen im Programm. Tomasz Klyszynski fand für sich heraus, ob das Kit zum Forschungsschiff immer noch gut ist.



Regatta

Manfred Wiegmann geht einer spannenden Story nach: Wo haben IOM-Segler ihren Ursprung, wer war an der Entwicklung der Klasse beteiligt und was zeichnet diese Modelle aus?

Früher informiert:
Digital-Magazin
erhältlich ab
10. JULI 2026



Impressum

Schiff'sModell

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
Jan Schnare
Max-Constantin Stecker

Autoren, Fotografen & Zeichner
Andreas Aichner
Peter Burgmann
Dietmar Hasenpusch
Dieter Jaufmann
Tomasz Klyszynski
Uwe Kreckel
Christoph Pardey
Kai Rangnau
Markus Reiter
Matthias Schultz

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, Finn-Merlin Bieber
Telefon: 040 / 42 91 77-402
anzeigen@wm-medien.de

Abo- und Kundenservice
Schiff'sModell
65341 Eltville
Telefon: 040 / 42 91 77-110
service@wm-medien.de

Abonnement
€ 94,00 (Ausland € 105,00
zzgl. Versandkosten)
Digital-Magazin: € 79,99

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
Schiff'sModell erscheint elfmal im Jahr.

Einzelpreis
Deutschland: € 9,50
Österreich: € 10,50
Schweiz: CHF 16,90
Benelux: € 11,20

Bezug über den Fach-, Zeitschriften- und 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

Comtesse

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



Happy Hunter

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



FLB-1

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



San Diego

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



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



krick

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

Funktionsmodellbau pur!

FLB-12



inkl. großem Beschlagteilesatz
inkl. 2 funktionsfähigen Löschmonitoren
inkl. funktionsfähiger Beleuchtung & Blaulicht
inkl. funktionsfähigem Radar

Breite ca. 180 mm
Länge ca. 580 mm
Höhe ca. 290 mm
Maßstab ca. 1:20



Großer Beschlagteilesatz inklusive

Breite ca. 175 mm
Länge ca. 540 mm
Höhe ca. 340 mm
Maßstab ca. 1:20



Naval Rescue Boat

Die Boote werden auf einem tiefgezogenen ABS-Rumpf mit Laserteilen aus ABS aufgebaut. Alle Bauteile sind sauber vorgefertigt und mit einer sehr ausführlichen Bauanleitung versehen. Alle Boote kommen mit einem auf das Boot angepassten, umfangreichen Beschlagteilesatz.

Breite ca. 175 mm
Länge ca. 540 mm
Höhe ca. 260 mm
Maßstab ca. 1:20



WSP-14

**aero-
naut**

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

www.aero-naut.de



direkt bestellen,
sofort geliefert



www.aero-naut.de