

Powerboote Rasante Action beim großen Szenetreffen auf der Schlei

SchiffsModell



9 September 2026

9,50 EUR

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

SchiffsModell

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN SCHIFFSMODELLBAU

Drachen segeln

Warum die DRAGO von Krick begeistert



**BAUPLAN
IM HEFT**

LPD-29

Amphibisches
Dockschiff



OSEBERG

Bausatz eines Wikingerschiffs

3D-DRUCK-PROJEKT

KAISER WILHELM DER GROßE

HUCKEPACK

Bootstrailer im Eigenbau

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





Erinnerungen machen das Hobby lebendig

Liebe SchiffsModell-Leserinnen und -Leser

Beim Redigieren des Artikels zum Modell POSEIDON von **SchiffsModell**-Autor Kay Kröger für diese Ausgabe kamen mir alte Erinnerungen wieder hoch. Kay Kröger beschreibt darin seine persönliche Modellbau-Historie, die ihn mit der BUGSIER 3 von Graupner verbindet. Als Jugendlicher drückte er sich die Nase am Schaufenster des lokalen Fachhändlers platt, um seinem großen Traum so nah wie möglich zu kommen. Dort stand der Baukasten und wartete, bis endlich genug Taschengeld angespart war, um ihn zu kaufen. Das ist etwa ein halbes Jahrhundert her. Mit Unterbrechungen begleitet ihn eben diese BUGSIER 3, die heute POSEIDON heißt, durchs Leben. Mehr möchte ich gar nicht verraten, sondern Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, den Artikel von Kay Kröger ans Herz legen.

Meine erste Schaufensterliebe galt der LITTORINA von Graupner. Mein örtlicher Fachhändler erhielt damals einen der ersten Baukästen, dessen Verweildauer im Laden bis kurz vor dem nächsten Weihnachtsfest währte. Für mich folgten darauf ereignisreiche Weihnachtsferien im elterlichen Bastelkeller. Das liegt vier Jahrzehnte zurück, aber einige Phasen und Tücken aus der Bauzeit, die Jungfernfahrt, die erste Nachtfahrt und der erste große Umbau vom Forschungsschiff zum Stückgutfrachter (!) kamen mir beim Lesen des POSEIDON-Artikels wieder in Erinnerung. Leider existiert meine LITTORINA nicht mehr. Dafür begleitet mich bis heute die SEESTERN, ebenfalls ein Graupner-Baukasten, die in meiner Studentenzeit entstand und für mich den Startpunkt des Wiedereinstiegs ins Hobby markiert.

Erinnerungen, egal ob sie noch relativ frisch sind oder lange zurückliegen, sind nach meiner Ansicht ein wesentlicher Kern unseres Hobbys. Aus Erinnerungen heraus entwickelt sich unser Erfahrungswissen, das stetig wächst. Autoren teilen dieses Wissen in **SchiffsModell** und machen damit auch Erinnerungen greifbar. Fühlen Sie sich gerne angesprochen, es den Autoren nachzumachen und in **SchiffsModell** zu berichten, zum Beispiel über Ihr erstes, gerne aber auch das aktuelle Modell. Und so wünsche ich Ihnen viel Spaß beim Lesen – und Erinnerungen schaffen.

Herzlichst, Ihr

Mario Bicher
Chefredakteur **SchiffsModell**

PS: Nehmen Sie gerne Kontakt per E-Mail zu mir auf:
m.bicher@wm-medien.de

Unser Umgang mit KI:
 wm-medien.de/ki



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



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



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



32 LPD-29

**Dockschiff der US-Navy mit
Bauplan zum Nachbauen**



22

Praktisch
Mit Vierfachlader Akkus
laden und pflegen



Legendär
Bausatz des
Wikingerschiffs
OSEBERG

48



Beliebt
POLLUX 2 von Graupner
noch einmal gebaut

68

Inhalt Heft 9/2026

SEGELSCHIFFE	10	Drachen segeln Titel Baukastentest: DRAGO von Krick – Teil 1
	48	Entdecker Titel Wikingerschiff OSEBERG von Billing Boats
	52	Blick in die Werkstatt Zu Besuch bei Modellbauer Klaus Thiele
MOTORSCHIFFE	18	Legendäres Original Titel KAISER WILHELM DER GROßE als 3D-Druck-Projekt
	32	LPD-29 Titel Amphibisches Dockschiff der US-Navy
	37	Bauplan Zeichnungen zum Nachbau der LPD-29
	44	Schiffsporträt Windanlagen-Wartungsschiff ACTA AURIGA
	60	POSEIDON Wenn Modelle aus der Jugend die Jahrzehnte überstehen
	68	POLLUX 2 Baukastenmodell eines handlichen Hafenschleppers
RENNBOOTE	56	Action & Community Titel Powerboat-Treffen in Schleswig an der Schlei
BAUPRAXIS	26	Transporter Titel Bootstrailer aus Alu im Eigenbau
TECHNIK	22	Ladestation Vierfachlader ISDT-F160 im Praxistest
SZENE	6	Bild des Monats Hafenbarkasse KARINA
	64	400 Jahre Marine Nationale Festakt in Évian-les-bains
RUBRIKEN	8	Logbuch – Markt & Szene
	24	SchiffsModell-Shop
	74	Vorschau/Impressum

KARINA

Text und Foto: Mario Bicher

Obwohl die KARINA wie ein vorbildgetreuer Nachbau einer Lübecker Hafenbarkasse aussieht, lohnt sich die Recherche nach dem Original nicht. Es gab dort weder eine Ernst August Reederei noch ein solches Schiff. Dennoch ist verblüffend, wie realistisch das Werk von Erbauer Michael Richter wirkt. Erstellt im Maßstab 1:15 hat es eine Länge von etwa 1.150 mm. Der Clou beim elektrifizierten Einschrauber ist, dass sich am nachgebildeten Mehrzylinder-Motor, der durch die Lüftungsluken sichtbar ist, beispielsweise die Kipphebel bewegen, weil das Ganze über eine Nockenwelle und Getriebe angetrieben wird. Und transportiert wird hier ein funktionsfähiges Wendegetriebe. Die auf den ersten Blick unscheinbare Barkasse hat fürs Auge des Betrachters mehr zu bieten als geahnt. Und als typisches Arbeitsschiff, wie es sie unzählige Male in norddeutschen Häfen gibt, hätte KARINA wie hier gezeigt sehr wohl im Original existieren können.







DAS DIGITALE MAGAZIN

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

LOGBUCH Markt und Szene



QR-CODES SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE
SCHIFFSMODELL-APP INSTALLIEREN

Retro-Sportler

SPEEDSTER aus der Miniwerft

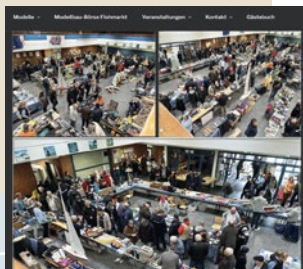
Die Miniwerft erweitert ihr Portfolio um das Modell SEEDSTER, ein klassisches Sportboot im Maßstab 1:8, dessen Design an den legendären Porsche 356 angelehnt ist. Der hochwertige Holzbausatz überzeugt durch seine filigrane Konstruktion und eine Länge von 850 mm bei einer Breite von 220 mm. Für den standesgemäßen Vortrieb sorgt ein 30-mm-Jetantrieb, der dem Modell ein äußerst agiles und sportliches Fahrbild auf dem Wasser verleiht. Der Bausatz ist für 455,- Euro erhältlich, ein optionaler Edelstahlbeschlagsatz zur weiteren Detaillierung schlägt mit 69,- Euro zu Buche. www.miniwerft-shop.de



Shoppingtour

Modellbaufluhmarkt beim SMC Elmshorn

Der SMC Elmshorn lädt am letzten Sonntag im Oktober wieder zur großen Modellbaubörse ein. Auf einer Fläche von 600 m² können Interessierte alles rund um den Modellbau anbieten oder erwerben – vom fertigen Modell über Bausätze und Maschinen bis hin zu Elektrik, Zubehör und Baumaterial. Die Veranstaltung findet am 25. Oktober in der Jacob-Struve-Schule in Horst statt. Der Eintritt beträgt 2,- Euro, um die anfallenden Kosten für Aula-Nutzung, Versicherung und Organisation zu decken. Etwaige Überschüsse fließen direkt in den Erhalt und den Ausbau der vereins-eigenen Nachwuchsflotte.



TERMIN

Modellbaubörse

Datum: 25.10.2025; Uhrzeit: 11 bis 15 Uhr

Ort: Jacob-Struve-Schule, Horst

Kontakt: Schiffsmodellbauclub Elmshorn, Volker Engler,
Drosselkamp 9, 25364 Brande-Hörnerkirchen

Internet: www.smc-elmshorn.de



Präzise Steuerung

Reflex Stick Pro 4 von Carson

Pünktlich zum Spätsommer erweitert Tamiya-Carson sein Sortiment um die neue Generation der Reflex Stick Pro 4-Pultsender. Die Anlagen wurden speziell für anspruchsvolle Funktionsmodelle entwickelt und bieten neben einem ergonomischen Design im Carbon-Look besonders feinfühliges Knüppelaggregat. Ein besonderes Highlight ist die volle Kompatibilität zu den Tamiya MFC- und DMD-Systemen. Die Sender arbeiten mit einer Betriebsspannung von 4,8 bis 6 V, während die Empfänger ohne BEC eine Stromversorgung von bis zu 11 V unterstützen. Erhältlich sind die Anlagen als Sechskanal-Version inklusive Sechskanal-Empfänger sowie als 14-Kanal-Variante mit beiliegendem 15-Kanal-Empfänger. Für zusätzlichen Bedienkomfort sind zudem optionale Handauflagen in Vorbereitung. www.tamiya.de



ANDROID APP ON
Google play

Erhältlich im
App Store



QR-CODES SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE
SCHIFFSMODELL-APP INSTALLIEREN



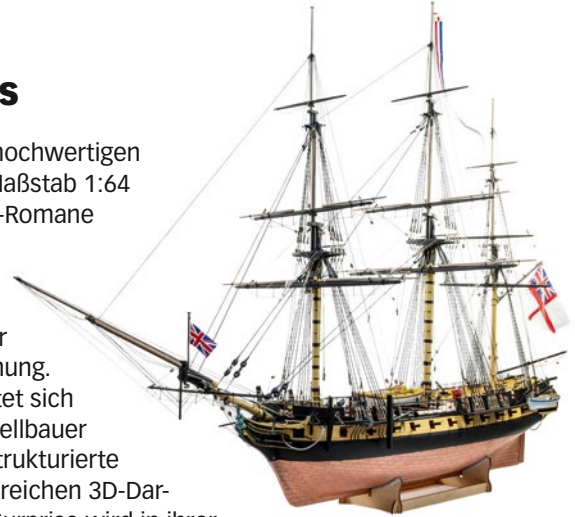
**FÜR PRINT-ABONNENTEN
INKLUSIVE**

Historische Fregatte

HMS SURPRISE von Vanguard Models

Mit der HMS SURPRISE von Vanguard Models bringt Krick einen hochwertigen Holzmodellbausatz der berühmten Fregatte der Royal Navy im Maßstab 1:64 auf den Markt. Sie wurde durch Patrick O'Brians Aubrey Maturin-Romane und den Kinofilm Master and Commander weltweit bekannt. Der Baukasten umfasst lasergeschnittene Bauteile, fein sortierte Hölzer, fotogeätzte Messingdetails sowie eine umfang-

reiche Ausstattung für Takelage und Bewaffnung. Die Konstruktion richtet sich an ambitionierte Modellbauer und bietet eine klar strukturierte Bauanleitung mit zahlreichen 3D-Darstellungen. Die HMS Surprise wird in ihrer charakteristischen Konfiguration mit 24 Langkanonen und den typischen Merkmalen britischer Fregatten des späten 18. Jahrhunderts dargestellt. Preis: 1.629,- Euro. www.krickshop.de



Meilenstein

150.000 Module von Servonaut

Neben dem 25-jährigen Firmenjubiläum in diesem Jahr konnte das Team von Servonaut in Wedel einen weiteren bemerkenswerten Erfolg feiern: In diesem Monat lief die Elektronik-Baugruppe mit der Seriennummer 150.000 vom Band. Bei dem Jubiläumsbauteil handelt es sich um ein SM7-Soundmodul. Damit unterstreicht das Unternehmen seine Philosophie, sämtliche Produkte direkt in Schleswig-Holstein zu entwickeln und zu fertigen. Geschäftsführer Jörg Völker bedankte sich bei den treuen Kunden und betonte, dass man trotz der aktuellen Herausforderungen für den Standort Deutschland weiterhin an der bewährten Strategie festhalten werde. www.servonaut.de



Präzision im Griff

Sechskant-Steckschlüssel von thicon

Der neue Feinschraubendreher im thicon-Sortiment, gefertigt in bewährter Wiha-Qualität, ist ein unverzichtbares Werkzeug für filigrane Schraubarbeiten in der Feinmechanik und im Modellbau. Dank der schlanken Griffform und der leichtgängigen Drehkappe ermöglicht das Werkzeug ein besonders gefühlsvolles Arbeiten. Das durchdachte Griffgrößenkonzept sorgt zudem für eine optimale Balance zwischen Präzision und Kontrolle, was die Effizienz bei komplexen Montageaufgaben spürbar steigert. Der Steckschlüssel mit einer Klingenlänge von 60 mm ist ab sofort für 19,95 Euro erhältlich. www.thicon-models.com



Holzbausatz DRAGO von Krick – Teil 1

Drache unter Segeln

Über die besonderen Momente, Hürden und Erfolgserlebnisse bei der Entwicklung des Baukastenmodells DRAGO von Krick berichtete Konstrukteur und **SchiffsModell**-Autor Uwe Kreckel in den Ausgaben 3 und 4/2026. Einen der ersten ausgelieferten Baukästen erhielt Klaus Bartholomä für einen Test. Er schildert hier seine Erfahrungen mit dem Segler aus der Perspektive des Modellbaukunden. Was mag ihm wohl alles aufgefallen sein?

Text und Fotos: Klaus Bartholomä



Was da im November 2025 von der Firma Krick auf der Faszination Modellbau das erste Mal offiziell der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, war für Segelboot-Enthusiasten eine Sensation. Wenig dezent, aggressiv wirkend, sehr modern, aufregend, das sind die Attribute, die man mit dem neuen Segelboot, das da präsentiert wurde, ohne Zweifel verbinden kann, logisch, dass der Name des Boots dem in nichts nachsteht: DRAGO. Ein Drache im Segel und ein Drache auf dem Rumpf unterstreichen das moderne und aggressive Auftreten dieser Krick-Neuheit, die dann sogar kurz vor Weihnachten schon zur Auslieferung kam. Für Segelboot-Fans löst das Modell einen zwanghaften „Ich-will-haben-Reflex“ aus. So auch bei mir, denn dieses Segelbootmodell ist die erste Segelboot-Neuheit seit sehr langer Zeit, die einen ultra-modernen Auftritt hat, in großem Maßstab gehalten und definitiv kein Mainstream ist. Spektakulär!

Solide Entwicklung

Aber warum sehe ich dieses Modell so? Nun, das hat einerseits damit zu tun, dass ich die Entwicklung des Modells von Beginn an begleiten durfte. Uwe Kreckel, der Konstrukteur des Seglers, ist ein sehr guter Freund von mir und so ist es kaum verwunderlich, dass wir viele Telefonate und Treffen damit verbracht haben, über die DRAGO zu reden. Uwes erster Prototyp war deutlich größer, der Rumpf wirkte fast schon wie eine Badewanne und es war ein richtiges Monster mit mächtig Dampf unter Segeln geworden. Diese erste DRAGO trug schon die Gene des heutigen Modells in sich. Ein schnittiger Bug mit senkrechtem Steven ist heute in der Klasse der kleinen Daysailer üblich. Das scharf geschnittene Unterwasserschiff sorgt im Bugbereich für ein sanftes Durchschneiden der Wellen. Völlig untypisch für heutige Segelbootmodelle hat die DRAGO jedoch moderne Chines im Achterschiff, um die breite Wasserlinie für eine große Formstabilität nutzen zu können und im Achterschiff Auftrieb für gute Gleiteigenschaften zu schaffen. So sehen moderne Daycruiser aus und diesen Charakter sollte das Modell auch an Deck fortführen. Ein kurzer Aufbau mit Niedergang in die Schlupfkajüte und ein großes, nach hinten offenes Cockpit charakterisieren die moderne Optik. So ein Schiff muss natürlich eine Doppelerderanlage tragen, das war Uwe von Anfang an klar. Vielleicht nicht aus technischer Sicht, aber die optischen Gründe sprechen klar dafür. Logisch, dass so ein Schiff ein modernes Fat-Head-Großsegel haben muss und ein schlank geschnittenes Rigg trägt. Schon der Prototyp löste Emotionen aus!

Uwe feilte am Prototyp sehr viel herum. Die Funktion war schnell gegeben, denn schließlich war es nicht das erste Schiff, das seiner Feder entsprang. Aber bei der Optik wurde fleißig gefeilt. Da kamen Schwalbennester ins Cockpit, die Position der Winschen auf dem Kajütdach und die

Verlegung der Fallen waren ein wichtiger Aspekt. Die Gestaltung der Sitzbänke mit ihren Abschrägungen im hinteren Bereich, all diese Merkmale besaß bereits der Prototyp. Unzählige Bilder von Originalen wurden angesehen, analysiert und diskutiert und letztendlich zu einem Modell gemacht, das von allem etwas hat, aber dennoch eine eigenständige und schlüssige Optik besitzt. Es könnte ein Original haben, hat es aber nicht, denn die DRAGO ist ein eigenständiges Schiff ohne konkretes Vorbild.

In Matthias Krick fand Uwe dann schlussendlich einen begeisterten Partner zur Umsetzung des Prototyps in ein Serienmodell, denn, selbst Segler, löste die DRAGO auch bei Matthias Krick Emotionen aus. Und zwar so starke, dass er sich von der Entscheidung, das Produkt ins Programm zu nehmen, sogar zurückzog und sein Team entscheiden ließ, denn schließlich muss so ein Modell auch einen wirtschaftlichen Erfolg erzielen. Aber das Modell sollte kleiner werden. Damit es in einen Karton passt, der zu günstigen Konditionen verschickt werden kann, musste es auf eine Rumpflänge von 950 mm geschrumpft werden. Für die Konstruktion des Serienmodells frischte Uwe seine über die Jahre stark eingerosetzten 3D-CAD-Kenntnisse auf, beschaffte sich ein geeignetes CAD-Programm und legte eine sehr steile Lernkurve hin. Immer wieder wurde die Konstruktion mit der Firma Krick abgestimmt, Materialien und Produktionstechniken diskutiert. Es ist nicht verwunderlich, dass dabei Dinge herauskamen, die es so bis jetzt noch nicht am Modellbaumarkt gibt, wie beispielsweise die 3D-gedruckte Kielbombe, die einfach mit Bleikügelchen gefüllt wird, oder LUCA, der Modellskipper, der ebenfalls noch nebenher entwickelt wurde. Von Anfang an stand auch fest, dass das Modell eine überlappende Fock bekommen soll und keine Pendelfock, wie sie bei Modellsegelbooten üblich ist. Das macht das Segeln anspruchsvoller und ist am Wind sogar effizienter, als die Baumfoks anderer Modelle. Schnell stand auch fest, dass das Modell einen hochwertigen GFK-Rumpf bekommen soll und so entstand am CAD nach und nach eine vollständige Konstruktion inklusive virtuell geblähter Segel, der Option auf einen Gennaker und einer modernen, bunten Farbgebung. Matthias Krick war begeistert, ich auch und Uwe sowieso, denn bis dahin hatte das Projekt den Konstrukteur bereits zwei Jahre beschäftigt.

Prototypenbau

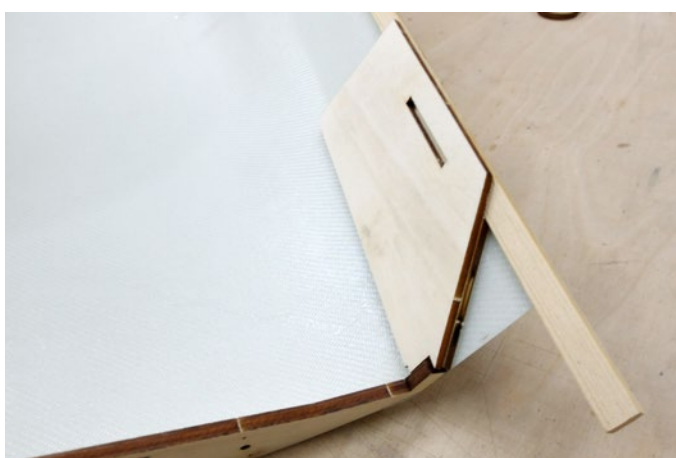
Dann kam der Prototypenbau, der ebenfalls in enger Abstimmung zwischen Konstrukteur und Hersteller erfolgte. Krick laserte die Mallen, Uwe baute die Urform für den Rumpf, Krick baute die Negativ-Urform und formte erste Rümpfe ab, Uwe baute dann wieder den ersten Serien-Prototyp. So ging die Entwicklung Hand in Hand. Immer wieder wurden kleine Änderungen vorgenommen, hier eine Fertigungsoptimierung vorgenommen, dort wieder etwas an der Optik gefeilt,



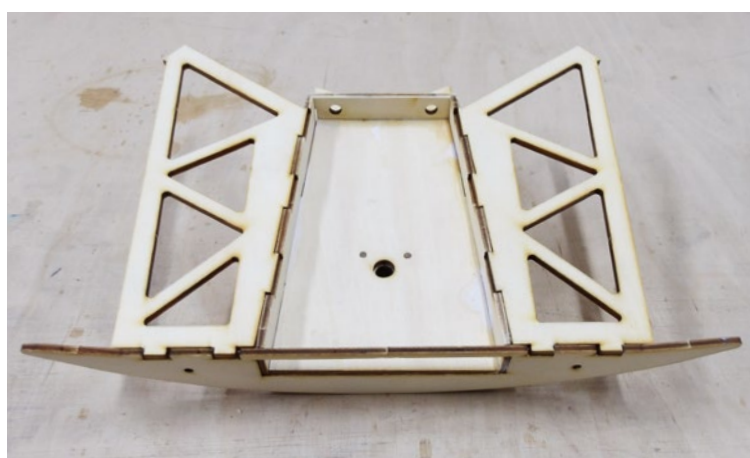
Der Baukasteninhalt ist mehr als vollständig und von hoher Qualität



Anbringen der Decksstringer an die Rumpfschale. Viele Klemmen halten das Ganze in Position



Ausgesteift wird der Rumpf zudem über den Spiegel



Aus mehreren Modulen entsteht das Innengerüst, das alle Kräfte aus Rigg und Kiel aufnimmt

kein Wunder, dass dann die Zeit bis zur Messe knapp wurde, denn schließlich wollte auch noch eine Bauanleitung geschrieben werden. Auch hier kamen die Vorzüge des 3D-CAD zum Tragen, denn so entstand eine Bauanleitung, die auf

dem Markt ihresgleichen sucht. Kurz und knapp erklärt und mit sehr vielen 3D-Darstellungen gespickt, bringt sie auch dem Anfänger im Segelbootmodellbau näher, worauf es ankommt. Noch auf der Faszination Modellbau 2025 wurden letzte Änderungen vorgenommen und das Lektorat durchgeführt, sodass zu Weihnachten mit der Auslieferung der ersten Baukästen begonnen werden konnte. Eine lange Geschichte – die man in **SchiffsModell 3** und 4/2026 nachlesen kann – fand ihr erfolgreiches Ende. Eine nächste lange Geschichte, nämlich der Erfolgskurs der DRAGO, sollte damit beginnen.

Teststart

Noch auf der Messe in Friedrichshafen bekam ich den Auftrag, einen Testbericht über dieses außergewöhnliche Modell für **SchiffsModell** zu verfassen. Ehre und Bürde gleichzeitig, denn auch ich bin vom DRAGO-Virus infiziert und begeistert von den vielen Ideen, die in ihr stecken. Freilich fällt es da schwer, neutral zu berichten, was ich dennoch versuchen möchte.

Wer die Baukästen der Firma Krick kennt, der weiß, dass alle Holzteile perfekt gelasert sind. Sperrholz von 1 bis 6 mm Dicke liegt dem Baukasten in bester Qualität bei. Da gibt es nicht zu viel Abbrand und trotzdem sind alle Teile bis auf die Rückseite durchgelasert, was das Herauslösen der Bauteile deutlich erleichtert. Natürlich sticht beim Öffnen des Kartons der perfekt und absolut makellos laminierte GFK-Rumpf ins Auge. Er ist an der Deckschale und am Spiegel bereits exakt besäumt und das Gelcoat ist ein Traum. Die Segel liegen fertig geschnitten und knickfrei bei und Beutel mit diversen Profilen, Rundstäben, Schrauben und Kleinteilen sind ebenfalls enthalten. Besonders gefallen mir die 3D-Druckteile, die zur Ausschmückung des Modells beiliegen. Aufkleber dürfen natürlich auch nicht fehlen und, last but not least, die farbig gedruckte Bauanleitung. Der Baukasten hat einen stolzen Preis, aber der Inhalt ist jeden Cent davon wert, vor allem, wenn man bedenkt, dass man keine teuren Zubehöerteile mehr benötigt, wie das bei anderen Modellen oft der Fall ist.

TECHNISCHE DATEN	
DRAGO von Krick	
Länge:	1.000 mm
Breite:	365 mm
Tiefgang:	300 mm
Höhe:	1.880 mm
Verdrängung:	4.330 g
Segelfläche Fock:	21,6 dm ²
Segelfläche Groß:	27,4 dm ²
Gesamtsegelfläche:	49 dm ²
RC-Funktionen:	Ruder, Segelsteuerung Großsegel und Vorsegel getrennt
Preis:	569,- Euro
Bezug:	Direkt
Internet:	www.krickshop.de



Die Passgenauigkeit der gelaserten Teile ist top



Zentrales Element ist der aufgedoppelte Rumpfspant, der punktuell mit dem Rumpf verklebt ist



1) Zur DRAGO passt die ebenfalls bei Krick erhältliche Figur Luca ideal.

2) Luca ist eine Bausatzfigur aus gelaserten Holzteilen. Ein Bericht dazu gibt es in **SchiffsModell 1+2/2026**



Ein wenig Einkaufen muss man allerdings doch noch. Klebstoffe und Lacke sind natürlich nicht im Baukasten enthalten und auch die RC-Komponenten sind separat zu beschaffen. Krick bietet eine preisgünstige Rudermaschine für die Ruderanlenkung an und auch der Empfehlung für die sehr günstige Windforce 1004MG Segelwinde darf man ruhig folgen. Diese Winde überzeugt durch ein Metallgetriebe und eine ausreichend gute Stellgenauigkeit. Sie ist nicht die schnellste und kräftigste Winde, aber für die DRAGO ist sie ausreichend, da jedes Segel eine eigene Segelwinde erhält. So werden also mindestens zwei Segelwinden benötigt. Zur Ansteuerung der Fock bietet der Baukasten die Option, die Backbord- und Steuerbord-Schot über getrennte Segelwinden anzusteuern, wodurch dann drei Segelwinden beschafft werden müssen. Akku, Schalterkabel und Empfänger vervollständigen die RC-Ausstattung. Welche Komponenten passen, ist auf der Krick-Homepage bereits komfortabel für die Kunden zur Verfügung gestellt. Es ist sinnvoll, sich die

Sachen vor Baubeginn bereits komplett zuzulegen, damit man während der Bauphase auch Passproben machen kann.

Rumpfausbau

Begonnen wird mit dem Ausbau des Rumpfs und dem Bau des Ständers. Letzterer ist sogar mit einem gelaserten DRAGO-Schriftzug ausgestattet, ein nettes Detail. Neben der guten Optik ist es besonders wichtig, dass er nach dem Zusammenkleben sehr stabil ist, denn schon für das Einkleben des Deckstringers leistet er sehr gute Dienste, weil die Rumpfschale verzugsfrei und passgenau gehalten wird. So ist es empfehlenswert, alle folgenden Arbeiten auf dem Ständer durchzuführen. Mit dem Einkleben des Spiegels und der Verstärkungen am Heck und Bug, was am Besten mit Sekundenkleber funktioniert, ist aber erst mal Baupause am Rumpf, denn es darf mit den Innereien weitergehen.

Nebenbei bemerkt: Vor allem im DRAGO-Thread in einem Online-Forum wurde das Verkleben von Holz mit GFK

mittels Sekundenkleber, so wie es in der Bauanleitung empfohlen wird, sehr kritisiert. Ich konnte diese Kritik in keiner Weise nachvollziehen, denn bei mir erzielte Sekundenkleber an dieser Stelle extrem gute Arbeit. Voraussetzung ist, dass der Kleber dünnflüssig und die zu verklebenden Teile spaltfrei aufeinander liegen. Auch bei anderen Modellen halten diese Verbindungen bei mir schon seit vielen Jahren. Ausnahmen bestätigen jedoch die Regel, denn, sobald die Holzteile nicht spaltfrei auf der Innenseite des Rumpfs aufliegen, ist angedicktes Epoxy-Harz die bessere Wahl.

Mit 612 g liegt nun eine sehr leichte, mit ersten Aussteifungen versehene Rumpfschale auf der Werkbank und erfreut den Erbauer mit ihrer tollen Oberfläche. Ich durfte mich jedoch über mich selbst ärgern, denn ich hatte nicht aufgepasst und zwei Laufnasen aus Sekundenkleber auf der Außenhaut produziert. Das ist sehr ärgerlich, denn beim Wegschleifen verletzt man unweigerlich die schöne Gelcoat-Schicht.

Innenskelett

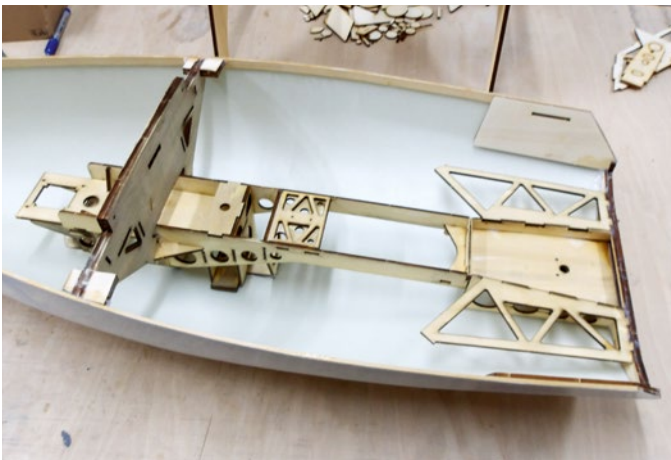
Sehr pfiffig gelöst ist der Aufbau der inneren Struktur der DRAGO. Sie wird nämlich komplett außerhalb des Rumpfs erstellt und erst nach dem Versiegeln in den Rumpf gesetzt. Aber der Reihe nach. Begonnen wird mit dem Aufbau des hintersten Teils der Cockpitstruktur, der die Ruderanlenkung aufnimmt und die Unterstruktur für das Achterdeck darstellt. Während der Trocknungszeit kann das nach vorne anschließende Gerüst in Angriff genommen werden, das die Kielkräfte und das Ruderservo trägt. Dessen Trocknungsphase wird genutzt, um den Hauptspant, bestehend aus zwei 6 mm Sperrholzteilen, zusammenzukleben. Letzterer wird mit Weißleim geklebt, bei den anderen Holzteilen habe ich ebenfalls mit dünnflüssigem Sekundenkleber gearbeitet. Durch die perfekte Passung fließt er in jede Ritze, verklebt die Einzelteile perfekt miteinander und ganz nebenbei geht die Arbeit flott von der Hand. In dieser Bauphase geht die meiste Bauzeit für das Suchen der Einzelteile auf den vielen Holzbrettchen drauf. Es ist zwar sehr gut beschrieben,

welches Teil auf welchem Brett zu finden ist, hat man jedoch nicht den Platz, alles auszubreiten, blättert man die Brettchen tausendmal durch. Jammern auf hohem Niveau, denn das Bauen macht Spaß.

Als Letztes folgt die Baugruppe, die später den Akku aufnimmt, bevor die bereits erstellten Baugruppen in einem ausgeklügelten System ineinandergeschoben werden. In welcher Reihenfolge dies geschieht, das ist in der Anleitung akkurat beschrieben und sollte auch peinlichst genau eingehalten werden, denn durch die gute Passgenauigkeit hält schon das Verkleben der Teile untereinander so gut, dass sie nur schwer wieder auseinander zu bekommen sind. So entsteht sehr schnell das komplette Innengerüst der DRAGO, das später die Rigg- und die Kielkräfte aufnimmt und für einen Kraftschluss sorgt, der die Rumpfschale nicht mit einbezieht. Man kann das fast mit dem Gitterrohrrahmen eines Rennwagens vergleichen, der bocksteif ist, alle Kräfte aufnimmt, aber an dem die aerodynamisch günstige Karosserie nur aufgehängt ist. Eine

tolle Konstruktion, wie ich finde, die wiederum mit Sekundenkleber verklebt wird, nachdem geprüft ist, ob auch alles gerade ist.

Das fertige Innengerüst bringt gerade mal 312 g auf die Waage. Es kann nun allseitig mit Parkettlack versiegelt werden. In diesem Baustadium kommt man noch von allen Seiten dran und kann auch die letzte Ecke mit dem Pinsel erreichen. Ein erster großer Schritt ist erreicht, nachdem das Ganze im Rumpf installiert ist. Zwei Dübel am Spiegel sorgen dafür, dass hinten alles von alleine die richtige Position findet. Seitlich hakt sich der Hauptspant unter den Decksstringern unter und richtet das ganze Gerüst damit bereits im Rumpf aus. Ich kontrolliere vor dem Verkleben dennoch mindestens fünfmal, ob alles passt, denn geht hier etwas schief, ist das ganze Boot später krumm. Ich kann es kaum glauben, alles sitzt auf Anhieb perfekt. Lediglich die Klebestellen habe ich etwas angeschliffen, um sie vom Parkettlack zu befreien. Geklebt wird natürlich auf dem Ständer und diesmal mit angedick-



Das Innengerüst hat seinen Arbeitsplatz in der Rumpfschale gefunden



Das Innengerüst wird nach vorne durch das Kajütsüll, den Decksspant und den Längsstringer komplettiert



Nach dem Bohren des einzigen Lochs im Rumpf wird die Messinghülse zur Aufnahme des Kielbolzens eingebracht



Bündig mit dem Hauptspant und mit viel Klebeband wird das Vordeck verklebt

tem Epoxydharz, das auch hier kleine Spalte überbrückt und auch noch etwas Feinjustage zulässt, sofern die notwendig sein sollte. Bei mir war sie es nicht und ein erster Arbeitstag neigte sich dem Ende zu. Zeit für das Harz, über Nacht ordentlich auszuhärten.

Kajüte und Cockpit

Am nächsten Morgen darf dann das massive Messingrohr für die Kielaufnahme eingeklebt werden und schon kann es mit dem Kajütsüll und dem Decksbalken weitergehen. Damit das Süll die gekrümmte Form des Decksausschnitts annimmt, wird es in kleine Laschen am Süllrahmen eingehängt. Man muss die beiden Teile nur noch senkrecht miteinander verkleben und erhält damit ein stabiles Süll. Eine pfiffige Lösung, die diese knifflige Aufgabe ganz leicht gelingen lässt.

Bevor es nun zum Einkleben der Bauteile in den Rumpf geht, muss die Öffnung für den Bugspriet hergestellt werden. Die Sperrholzverstärkungen sind bereits stufenweise an die Öffnung ange-

passt, sodass die Arbeit mit der Rundfeile sich auf ein Minimum reduziert. Freilich kann man DRAGO auch ohne Bugspriet bauen, aber dann vertut man sich die Chance, später mal den großen Gennaker nachrüsten zu können und das wäre sehr schade. Wieder kommt bei mir angedicktes Epoxidharz zur Anwendung und es werden der Decksbalken, die beiden Süllteile der Decksstringer, der zum Bug geht und auch das Rohr für den Bugspriet auf einmal eingeklebt. Eine Arbeit für einen gemütlichen Bastelabend mit anschließendem Aushärten des Harzes über Nacht. Vorausgesetzt, man hat all diese Arbeiten mit Unterstützung des Ständers verrichtet, kommt am nächsten Morgen eine super steife Rumpfschale aus dem Heizungskeller. Für mich ist dieser Moment, bei dem man das erste Mal die Schönheit eines Modells vollständig erfassen kann, immer ein ganz großer, weshalb ich natürlich noch vor der Arbeit den Heizungskeller aufgesucht habe, um mein Werk vom Vorabend zu bestaunen, in der Hand zu halten und vom Segeln zu träumen. Der Tag ist jedenfalls gerettet.

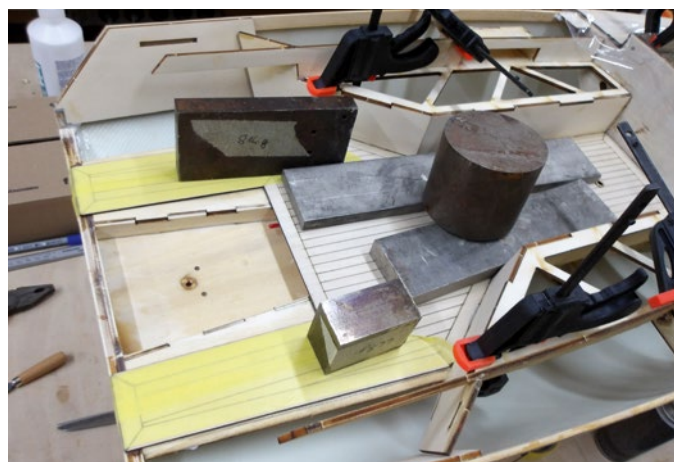
Aber man kann sich auch die Zeit anders einteilen und gleich anschließend am Ausbau des Rumpfs mit dem Cockpit weitermachen. Die Sitzbänke werden auf dem 1 mm starken Cockpitboden aufgebaut, der natürlich nicht allzu formstabil ist. Deshalb hat es sich bei mir bewährt, die Bauteile zunächst provisorisch mit Malerklebeband zu fixieren. Erst wenn alles ganz genau sitzt, wird ein Tropfen dünnflüssiger Sekundenkleber in die Nähte getropft. Der Cockpitboden wird dazu auf Kunststoffolie auf die Werkbank gelegt und mit ein paar Gewichten beschwert. Dadurch stelle ich sicher, dass auch alles gerade wird und ich die Baugruppe hinterher wieder von der Werkbank lösen kann. Sorgfältiges Arbeiten zahlt sich an dieser Stelle besonders aus, weil diese Bauteile am Ende der Blickfang am fertigen Modell sind.

Schwalbennester

Der eine mag sie als nutzlos ansehen, der andere sieht darin eines der vielen kleinen und liebevoll gestalteten Details. Ich spreche von den Schwalbennestern, die sich in die Rückenlehnen der



Der Cockpitausbau entsteht ebenfalls außerhalb des Rumpfs



Mit vielen Gewichten beschwert, ist das Innengerüst eingeklebt



Das Spantengerüst des Aufbaus wird an Ort und Stelle verklebt



Das gewässerte Kajütdach ist beispielsweise über einem Eimer vorzubiegen



Anschließend ist das Dach zusammen mit den Seitenteilen auf dem Spantengerüst zu befestigen

Sitzbank einfügen. Hier muss man ganz genau auf die Bauanleitung schauen, denn sonst passen die Teile nicht zueinander. Das liegt daran, dass auch an dieser Stelle nicht ein einziger rechter Winkel zu finden ist. Das verkompliziert das Bauen, wirkt sich aber optisch äußerst positiv auf dieses kleine Detail aus. Man erkennt die Detailverliebtheit des Konstrukteurs nicht nur an dieser Stelle, aber an dieser macht sie besonders viel Spaß, wenn man sich spaltfrei fügende Bauteile zu einem Schwalbennest werden lässt.

Wieder wird die Baugruppe zumindest von der Unterseite mit Parkettlack versiegelt. Dabei dürfen auch gleich die Beplankungen und die Decksteile mit behandelt werden. Drei Anstriche genügen in der Regel. Ist es warm und hat man einen schnelltrocknenden Lack gewählt, ich nehme gerne den wasserlöslichen von Clou, dann geht das in zwei Stunden inklusive Zwischenschliff. Die Cockpitbaugruppe darf nun in ihren Platz auf dem Innengerüst flutschen. Damit es auch wirklich flutscht, ist ein klein wenig Anpassungsarbeit notwendig, denn die vielen Bauteile, die vorher in ihre Passungen geklebt wurden, weisen am Ende doch ein paar kleine Maßabweichungen auf, sodass ein klein wenig Nacharbeit an den Schlitten im Hauptspant und der Bohrung der Kielaufnahme notwendig ist. Aber wir treiben ja Modellbau, da darf man ruhig ab und zu mal zur Feile greifen dürfen. Am Ende wird man mit einem toll sitzenden Cockpit belohnt, das natürlich wieder mit angedicktem Harz eingeklebt wird, nachdem die Bowdenzugröhrchen für die Ruderanlenkung eingeklebt sind.

Nach dem Aushärten des Klebers dürfen die Klebestellen verputzt und der achtere Cockpitboden, der leicht schräg sitzt und damit ein richtiger Blickfang ist, sowie die Sitzbankbeplankungen eingeklebt werden. Nachdem diese Teile keine Kräfte aufnehmen müssen, verwende ich dafür den guten alten Uhu hart, der schnell aushärtet, wasserfest ist und auch kleine Spalte überbrücken kann. Bevor die Decksteile eingeklebt werden können, müssen noch die Aufdoppelungen am hinteren Seitendeck eingeklebt werden. Hier ist viel Sorgfalt geboten, denn sie sind in alle Richtungen schiefwinkelig und wollen sauber angepasst werden. Auch hier wurde wieder mit Epoxidharz geklebt.

Im nächsten Teil in **SchiffsModell** 10/2026 geht es mit den Themen Schotführung, Kajüte, Ruderblätter und dem Kiel weiter. Letzterer hebt sich durch seine 3D-gedruckten Elemente vom Üblichen ab. ■



SchiffsModell-Autor Klaus Bartholomä mit der DRAGO von Krick bei den ersten Testfahrten im Frühjahr

Das moderne Segelschiff ist auf dem Markt eine Besonderheit und sticht als Bausatzmodell daraus hervor



Jetzt bestellen



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

9 783939 806967

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

Der erste Vier-Schornsteiner im Maßstab 1:200

Kaiserliche Distanzen

**Text und Fotos:
Stefan Bachl**

Drei Modellbauer aus Österreich und Deutschland führen eine Fernbeziehung der besonderen Art. Ohne sich jemals in einer gemeinsamen Werkstatt zu treffen, konstruieren sie komplexe Schiffsmodelle via Discord und 3D-Druck. Ihr neuestes Projekt ist ein legendärer Ozeanliner, der einst Weltruhm erlangte. Doch der Weg vom digitalen Entwurf bis zur Jungfernfahrt am Teich war voller technischer Hürden, die das Team vor neue Herausforderungen stellte.

Seit etwa 2020 arbeite ich gemeinsam mit meinen Kollegen Christoph und Günter unter dem Namen Hellmonsödtterwerft (www.hellmonsodterwerft.at). Ich selbst baue nun schon seit fast 20 Jahren Schiffsmodelle. Begonnen habe ich als 13-Jähriger.

Digitale Werftarbeit

Unsere Modelle entstehen trotz einer Distanz von knapp 1.000 km zwischen der „Nordwerft“ bei Christoph in der Nähe von Hamburg und der „Südwerft“ bei Günter und mir nahe Linz. Der Einsatz moderner Technik wie digitaler Kon-

struktion, 3D-Druck sowie Plattformen wie Discord ermöglicht uns das gemeinsame Bauen quer durch Europa. Es ist jedes Mal ein besonderer Moment, wenn man Modelle, an denen man monatelang nur virtuell am PC gearbeitet hat, plötzlich in den Händen hält. Angefangen hat alles mit dem Schlachtschiff H39.

Mittlerweile ist daraus eine ordentliche Flotte gewachsen: Nach der H39 folgten die deutsche O-Klasse und die ADMIRAL GRAF SPEE, bis wir uns mit der SHINANO der japanischen Flotte widmeten. Schließlich packte uns die Leidenschaft für zivi-



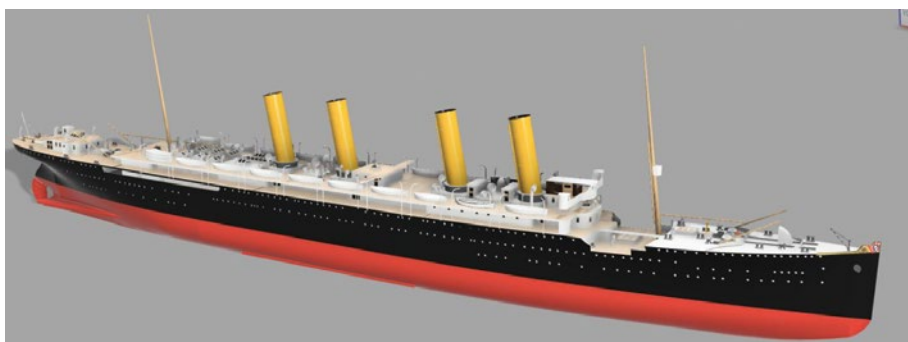
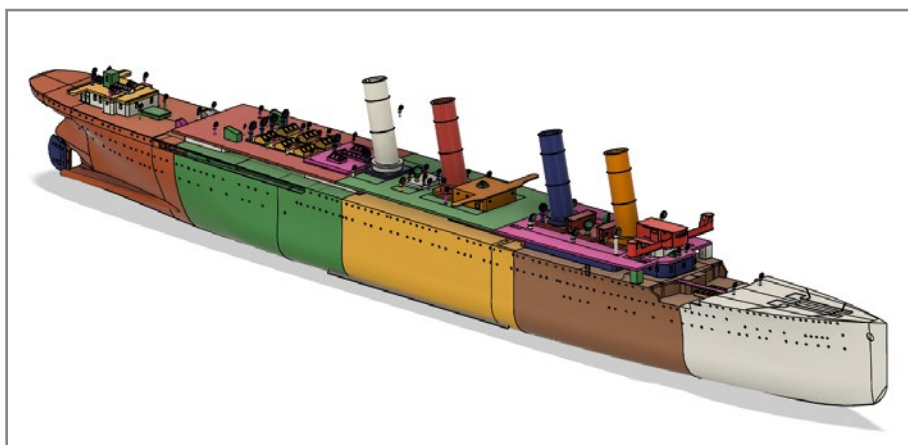
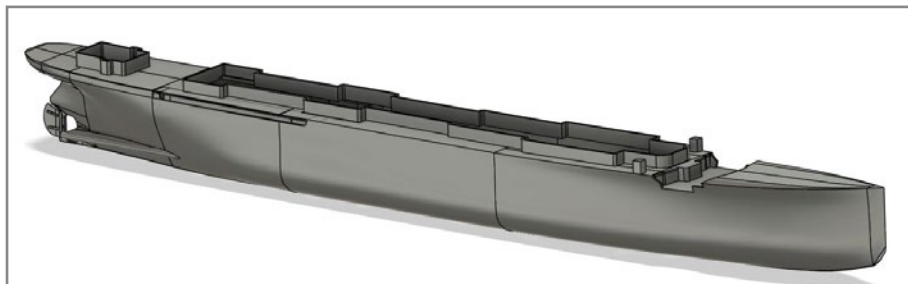
le Schiffe. Der Startpunkt war der Dampfeisbrecher STETTIN, was uns letztlich zu den großen Ozeanlinern führte.

Das historische Vorbild

Das 1897 fertiggestellte Original, die SS KAISER WILHELM DER GROSSE, des hier vorgestellten Modells schrieb als erster Vier-Schornsteiner Geschichte und errang als Trägerin des „Blauen Bandes“ Weltruhm. Mit einer Länge von 197,7 m, einer Breite von 20 m und einer Verdrängung von 20.380 t war sie das größte Schiff ihrer Zeit. Ihre Vierfach-Expansionsdampfmaschine mit 28.000 PS verlieh ihr eine Höchstgeschwindigkeit von 22,35 kn. Ein technisches Novum war zudem die Ausstattung mit einem Marconi-Telegraphen, der erstmals eine permanente Verbindung zum Festland sicherstellte. Die Geschichte des Originals war von dramatischen Wendungen geprägt: Es überstand den Großbrand am Hoboken-Pier im Juni 1900 und verlor bei einer Kollision im Jahr 1906 fünf Passagiere. Mit Ausbruch des Ersten Weltkriegs wurde sie als Hilfskreuzer bewaffnet und am 26. August 1914 nach einem Gefecht mit dem britischen Kreuzer HIGHFLYER von der eigenen Besatzung selbst versenkt.

Vom Entwurf zum Druck

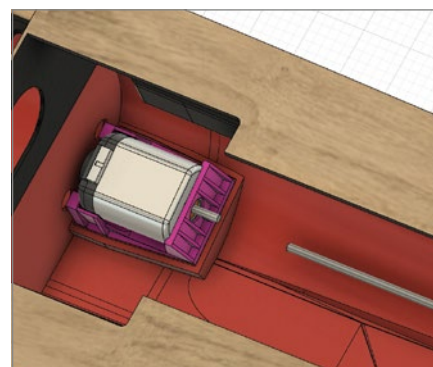
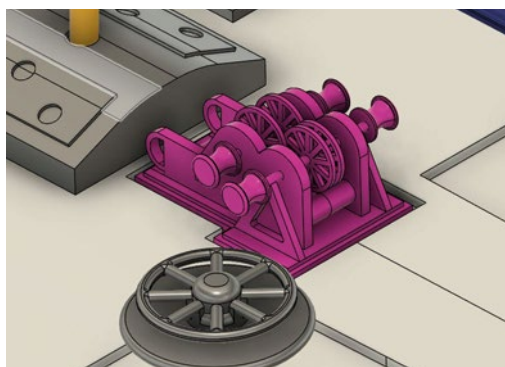
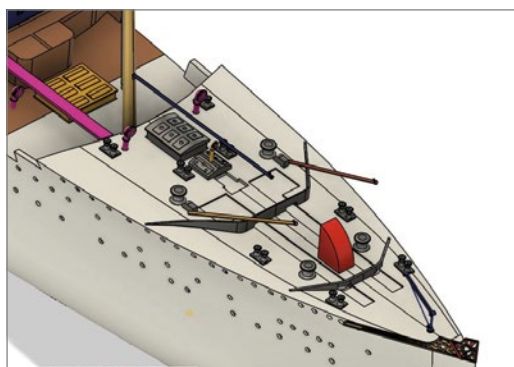
Bei uns begann alles mit einem YouTube-Video von Mike Brady (Youtube: /@OceanlinerDesigns) über die großen Ozeanliner der deutschen Kaiserzeit. Nach einer Recherche und dem Kontakt zu Museen konnte ich mit der 3D-Modellierung starten. Primär arbeiten wir mit Autodesk Fusion und SolidWorks. Bei der Fertigung setzen wir auf eine Kombination aus FDM-Druck mit PETG und Resin-Druck für feinste Details. Entgegen dem klassischen Spannbau kommt eine reine Segmentbauweise zum Einsatz, bei der Schotten und wasserdichte Abteilungen direkt mitkonstruiert wurden.



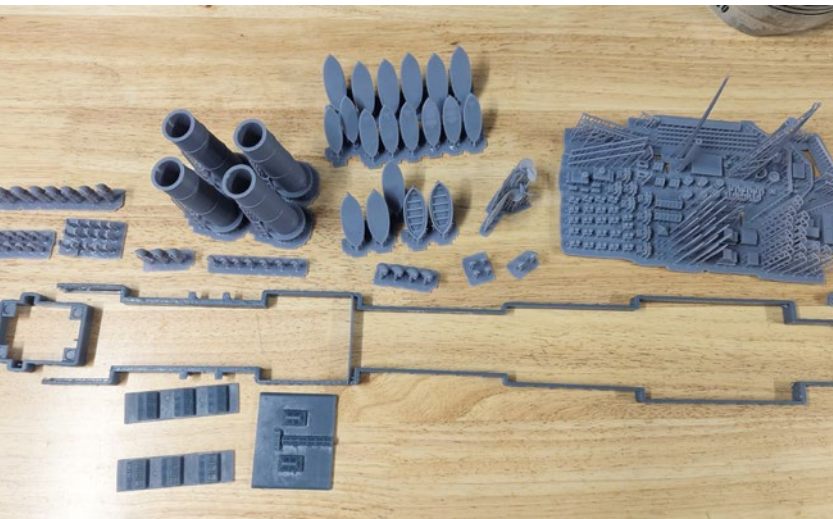
Die 3D-Konstruktion basiert auf intensiver Recherche und Archivmaterial. Mit Autodesk Fusion und SolidWorks entstand das digitale Modell – vom Rumpf bis zur detaillierten Ausarbeitung der gesamten Schiffsstruktur

INFO

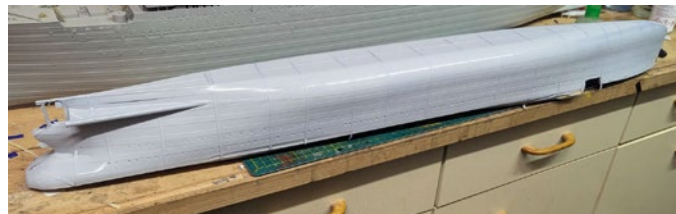
Das Blaue Band war eine der berühmtesten Auszeichnungen in der Historie der zivilen Schifffahrt. Sie entstand im 19. Jahrhundert und bedeutete enormen Prestigegewinn für Reedereien, wenngleich es sich dabei um keinen offiziellen Regierungspreis handelte. Verliehen wurde das Blaue Band der Passagierschiff-Reederei, deren Dampfer die schnellste Überquerung des Nordatlantik in westlicher Richtung auf der klassischen Route zwischen Europa und New York geschafft hatte.



Alle Bauteile wurden am Rechner vorbereitet und in einer Kombination aus FDM- (PETG) und Resin-Druck gefertigt. Trotz der teils lückenhaften Planunterlagen konnten auch feinste Details passgenau umgesetzt werden



Die ersten Druckteile des Bausatzes in der Übersicht



Der gedruckte Rumpf nach Abschluss der Fertigung



Schritt für Schritt wächst das Modell zusammen



Die charakteristische Grundform des Ozeanliners ist bereits deutlich erkennbar

Komponenten wie Motor-, Akku- oder Servohalterungen haben wir allerdings nicht direkt fest eingeplant. Aufgrund der recht geringen Modellgröße im Maßstab 1:200 wäre das konstruktiv zu riskant gewesen. Auch wegen der markanten Heckform mussten wir uns für eine recht rudimentäre Steuerung allein über die Propeller entscheiden. Der Einbau eines klassischen Ruderservos erwies sich an dieser Stelle als nicht praktikabel; das Gestänge wäre unnötig komplex und wartungsaufwendig geworden. Als Stromquelle nutzen wir die bei uns bewährten 18650er-Akkuzellen, die möglichst tief im Rumpf in einem eigenen Batterieschacht Platz finden.

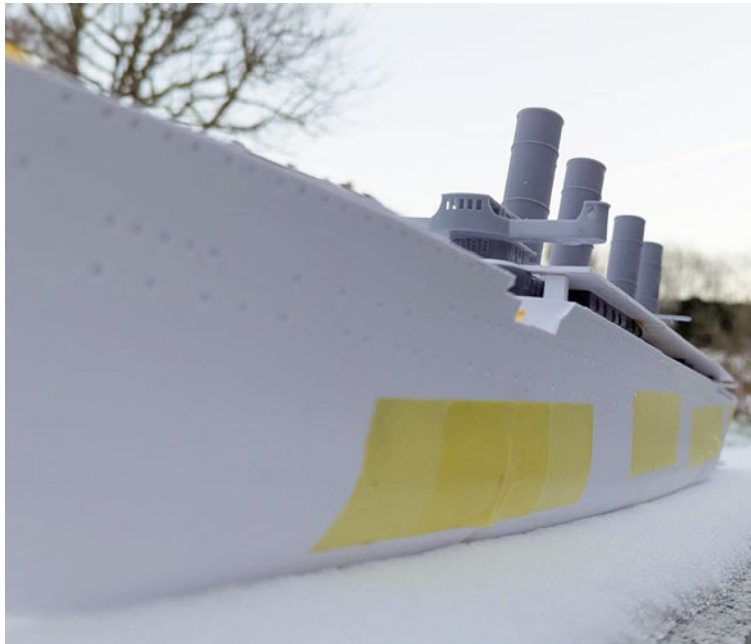
Material und Montage

Nach etwa sechsmonatiger Arbeit am PC begann endlich der Druck. Die ersten Teile im echten Leben in den Händen zu halten, ist immer wieder

magisch – vor allem, wenn es sich um etwas handelt, das man zuvor nur digital auf dem Bildschirm betrachten konnte. Wir nutzen zwei Verfahren: UV-Resin-Druck für Details bis hinab zu 0,1 mm Breite (wie Ankerwinden, Masten oder kleinere Ausrüstungsteile) und FDM-Druck für die größeren Bauteile. Wir sind komplett auf PETG umgestiegen, da sich dieses Material bei Wärmeeinwirkung nicht so schnell verformt wie PLA. Gerade bei RC-Rümpfen sollte auf PLA verzichtet werden, da dieses Material bereits bei 40 bis 60 °C weich wird. Schiffe, die so im Sommer auf dem Aufstelltisch stehen, nehmen mit etwas Pech schnell die Form einer Banane an. Wir lernten das auf die harte Tour, als ein PLA-Rumpf im Kofferraum eine unschöne Krümmung nach unten aufwies. Unser PETG hat sich mittlerweile über mehrere Sommer hinweg bestens bewährt.

Verbunden wurde der Rumpf durch das Verkleben mit Sekundenkleber. Auf den Einsatz von Aktivatorspray sollte man verzichten, da die Klebestellen sonst spröde werden können. Nach dem Schleifen des Rumpfs mittels Exzenter-schliff (beginnend mit Körnung 180, gefolgt von Zwischenschritten mit 320er- und finalem 500er-Papier) konnte ich auf konventionelle Spachtelmasse verzichten. Allein durch den Einsatz von Spritzfüller wurde der Rumpf perfekt glatt. Nach einem letzten nassen Zwischenschliff mit 1.000er-Papier war alles bereit für die eigentliche Lackierung.

Hierbei wollte ich die typische Plattenstruktur des historischen Vorbilds auflackieren. Dafür verwendete ich ein Wechselspiel aus dem Aufbau von Lack-schichten und gezieltem Abkleben. Diese Technik hat wunderbar funktioniert und lockert den ansonsten glatten Rumpf



Das Modell während der Bauphase bei einer Stellprobe im Freien



Ein Vergleichsmodell verdeutlicht die beachtlichen Dimensionen des 1:200er-Modells



Das Modell kurz vor der finalen Fertigstellung



Ein Blick auf die filigranen Ausrüstungsdetails an Deck



Die SS KAISER WILHELM DER GROßE läuft zu ihrer Jungfernfahrt aus

optisch extrem auf. Da ich dem Modell einfach etwas mehr Leben einhauchen wollte, habe ich mich beim Abkleben nicht strikt an die Werftvorlage gehalten.

Die SS KAISER WILHELM DER GROßE war das ideale Testobjekt für meine erste Platteneffekt-Lackierung. Eine weitere Schicht Füller verleiht den abgeklebten Rumpflplatten die nötige Tiefe. Das Ergebnis mit dem rostroten Unterwasseranstrich kann sich wirklich sehen lassen! Am Ende folgte natürlich das klassische Ozeanliner-Schwarz, kombiniert mit den weißen Aufbauten und den typischen gelben Schornsteinen. Ein Blick auf den Bug zeigt sehr schön, welche optische Tiefe die lackierte Struktur dem Modell verleiht.

Endmontage und Jungfernfahrt

Der Zusammenbau gestaltete sich fast noch leichter als ursprünglich ge-

dacht. Die Davits aus dem 3D-Drucker wurden später durch gebogene Drähte ersetzt. Die Resinteile sind für ein Standmodell zwar mehr als ausreichend, da meine SS KAISER WILHELM DER GROßE aber im RC-Einsatz läuft, war dieser Schritt für die Stabilität im Betrieb nötig. Immer mehr Kleinteile kamen nach und nach an Bord, wodurch das Schiff zunehmend Form annahm und zum stolzen Ozeanliner heranwuchs. Einzig bei einem der Schornsteine unterlief mir ein kleiner Fehler, der sich im Nachhinein leider nicht mehr korrigieren ließ.

Zuletzt ging meine Königin des Atlantiks auf Probefahrt am örtlichen Teich. Trotz ihrer nur knapp 2.000 g Gewicht machte das Modell eine fantastische Figur. Der Bau hat unsere Leidenschaft für die großen Transatlantik-Liner endgültig geweckt. Das

nächste Projekt, die VATERLAND im Maßstab 1:200, nähert sich bereits der Fertigstellung. ■

TECHNISCHE DATEN

KAISER WILHELM

Original

Länge:	197,7 m
Breite:	20 m
Verdrängung:	20.380 t
Leistung:	28.000 PS
Geschwindigkeit:	22,35 kn

Modell

Maßstab:	1:200
Länge:	990 mm
Breite:	100 mm
Gewicht:	2.000 g



Ladegerät ISDT F-160 im Test

Text und Fotos: Klaus Bartholomä

Viermal 40 Watt

Wenn eine fehlerhafte Akkuzelle im Flugmodellbau zuschlägt, ist ein Totalschaden meist vorprogrammiert. Wer mit seinen Modellen lieber Gewässer erobert, sieht sich dieser existenziellen Gefahr zwar nicht ausgesetzt, steht aber vor exakt demselben Problem: Wie holt man die maximale Lebensdauer aus den kostbaren Energiespeichern heraus?

Die Akku-Lebensdauer ist Dauerthema in der Elektrofliegergilde. So auch bei mir, nachdem einer meiner Hubschrauber aufgrund einer defekten Zelle das Zeitliche gesegnet hat. Der Akku war von guter Qualität, hatte gerade mal fünf Ladezyklen und trotzdem ist eine Zelle während des Flugs einfach frühzeitig zusammengebrochen. Mein Fliegerfreund Jürgen lädt seine Akkus nach jedem Flug auf Erhaltungsspannung und erst kurz vor dem nächsten Abheben auf volle Spannung. Diesen Tipp ignorierte ich lange – und so kam es zu besagtem Heli-Absturz. In Erinnerung an das Gespräch habe ich meine alten Robbe B6-Ladegeräte, die ich gerade erst mal 15 Jahre in Betrieb hatte, nach

dem passenden Ladeprogramm befragt. Fehlanzeige, die Software gibt den Lagermodus nicht her.

Es war an der Zeit, über den eigenen, schwäbisch sparsamen Schatten zu springen. War in der letzten Ausgabe vom **SchiffsModell-Schwester**magazin **FlugModell** nicht ein Ladegerät vorgestellt worden? Tatsächlich, das brandneue ISDT F-160 wurde da angepriesen. Vier Ausgänge mit jeweils 40 W ist eine Ansage, dachte ich mir und kurzerhand wurde das gute Stück bestellt, das keine drei Tage später auf meinem Basteltisch lag.

Ins Gehäuse integriert

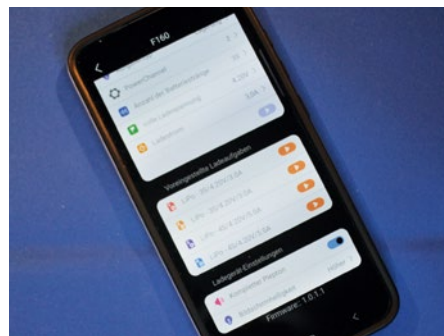
Der edlen Schachtel entsteigen ein feines Ladegerät, eine Anleitung und

ein Netzkabel. Keine fünf Minuten später hingen schon die ersten vier Akkus zum Laden und Testen an den vier Ausgängen. Besonders gefällt mir, dass die vier XH-Balancer-Stecker und die vier XT60-Ladeausgänge direkt im Gehäuse integriert sind. Es braucht keine weiteren Balancer-Adapter und die meisten meiner Akkus haben XT60-Stecker, weshalb keine Ladekabel mehr nötig sind. Geladen werden jegliche Art von Lithium-Akkus mit bis zu vier Zellen, sogar die Hochvolt- und Ultra-Hochvolt-Varianten, NiMH-Akkus von 4 bis 12 Zellen und auch Bleiakkus mit 2 bis 7 Zellen. Da ist also für jeden Modellbauer etwas dabei.

Ich habe auch viele Modelle, die nur mit drei Zellen betrieben werden, wes-



Integrierte XT60 Lade- und XT-Balancerstecker machen Adapterkabel für die meisten Akkus überflüssig



Oder man lädt die ISD-Link-App, die die Einstellung des Geräts noch einfacher und übersichtlicher macht ...



... und die Fernüberwachung des Ladevorgangs (hier auf Erhaltungsspannung) ermöglicht

halb ich für die 6s-Konfiguration gerne zwei dreizellige Akkus in Reihe schalte. Das hat den Vorteil, dass man weniger Akkuvarianten zu pflegen hat, aber den Nachteil, dass man mehr Akkus laden muss, wenn man seinem Hobby nachgehen möchte. Genau da setzt der große Vorteil des ISDT F-160 an, denn mit den vier leistungsfähigen Ausgängen sind selbst meine 3.000er-Akkus innerhalb von einer Stunde voll.

Einfach zu bedienen

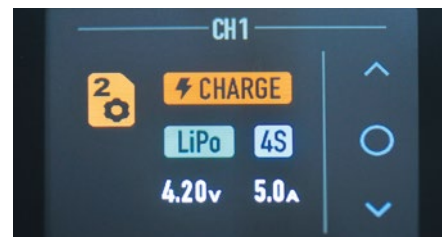
Die Bedienung des Geräts ist so intuitiv, dass man weder die gut gemachte Anleitung benötigt, noch andere Schwierigkeiten hat. Da stört auch die aktuell fehlende deutschsprachigen Version nicht. Wird es der Elektronik zu warm, setzt der Lüfter dezent ein und kühlt effizient und elektronisch stufenlos geregelt, sodass der kleine Kraftprotz nicht durch unnötigen Lüfterlärm unangenehm auffällt. Lauter wird es, wenn Akkus entladen werden sollen, denn dann muss der Lüfter ordentlich Wärme abtransportieren. Mittels USB-Ausgang können Updates am heimischen PC vorgenommen oder das Handy geladen werden.

Für jeden Akku bekomme ich die Spannung jeder Zelle angezeigt und kann jederzeit am Display des Geräts sehen, wie sich die einzelnen Zellen verhalten. Insbesondere beim Entladen kann man so defekte Zellen in einem Pack sehr früh erkennen und riskiert nicht

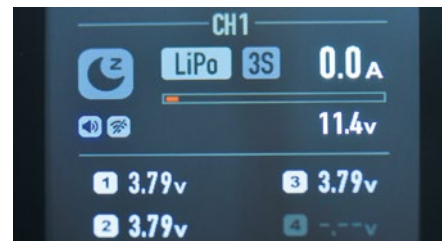
sein wertvolles Modell von der Mitte des Sees retten zu müssen. Oder man schaltet eben in den Übersichtsmodus und kann den Ladezustand aller vier Akkus auf einen Blick darstellen lassen. Zudem muss man nur für den ersten Akkupack Ladestrom und -art einstellen. Für die anderen wird die Einstellung automatisch übernommen. Man kann sie zwar noch ändern, aber ich finde das sehr praktisch, denn meist lade ich Akkus gleicher Zellenzahl und Kapazität.

Konnektivität und kein Firlefanz

Mein Ladeschrank ist nun fast leer, denn es ersetzt meine vier alten Robbe B6-Ladegeräte, die zusammen sechsmal so viel Fläche einnehmen, wie das kleine ISDT F-160. Zudem kann ich meine Akkus nun nach Gebrauch auf Erhaltungsspannung bringen und somit ihre Lebensdauer steigern. Ziel erreicht? Weit gefehlt, denn am Ende der Anleitung befindet sich ein QR-Code, der natürlich meine Neugier geweckt hat. Damit kann man sich die ISD-Link-App herunterladen, die lediglich lokal auf dem Mobiltelefon arbeitet und keinerlei Kontaktdaten oder Standortdaten verschickt. Erst mit dieser Software kann man das Handy mit dem Ladegerät über Bluetooth koppeln. Das geht super einfach und zuverlässig, zu beachten gilt es lediglich, dass das Handy zum Koppeln sehr dicht an das Ladegerät gehalten werden muss. Mit der ISD-Link-App am Handy ist die Einstellung übersichtlicher und noch einfacher.



Das Einstellmenü zeigt alle Optionen, die gewählt werden können. Einfacher geht es nicht



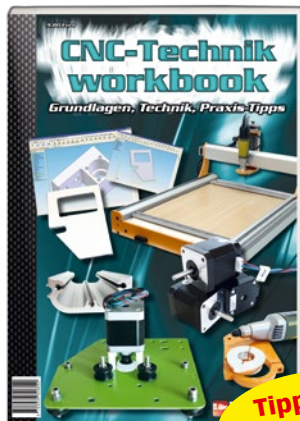
Ist der Ladevorgang gestartet, kann man jede einzelne Zelle überwachen, wenn man möchte

TECHNISCHE DATEN	
Ladegerät ISDT F-160	
Eingangsspannung:	AC 200-240 V, 50 Hz, 2,5 A
Maximale Ladeleistung:	4 × 40 W
Ladestrom:	4 × 0,1-5 A
Balancerstrom:	max. 0,5 A je Zelle
Entladestrom:	4 × 0,1-1 A
USB-Ausgang:	5 V/2 A
Abmessungen:	130 × 128 × 41 mm
Gewicht:	380 g
Preis:	94,90 Euro
Bezug:	www.hoelleinshop.com

Der wesentliche Vorteil ist jedoch, dass ich nun vom Wohnzimmer-Ofa aus überprüfen kann, ob meine Akkus schon voll sind oder nicht. Das hört sich profan an, aber wer ist nicht schon mehrfach vergeblich in den Keller gelaufen, nur um den Ladezustand der Akkus zu prüfen?

Wer viele Akkus gleicher Kapazität und Spannungslage nutzt, der ist mit dem ISDT F-160 sehr gut beraten. Es ist ein solide gemachtes Ladegerät, ohne unnützen Firlefanz, das einfach zu bedienen ist und an allen vier Ausgängen gleichzeitig satte 40 W Ausgangsleistung abliefern. Die ISD-Link-App, die die Einstellung des Geräts nochmals wesentlich vereinfacht und eine Fernüberwachung des Ladevorgangs ermöglicht, gibt es kostenlos dazu. Alles in allem bekommt man viel Leistung für wenig Geld. ■

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

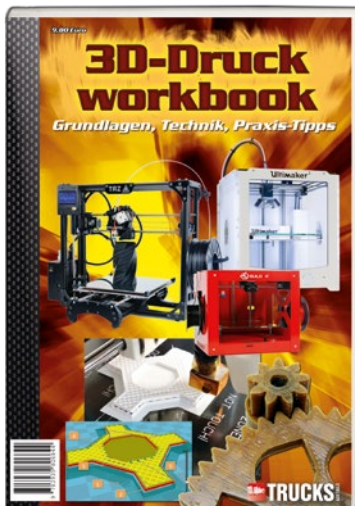
Tipp der Redaktion



U-BOOT-MODELLBAU

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

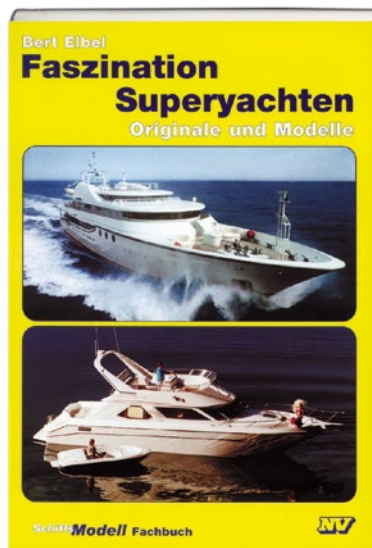
4 € 234 Seiten, Artikel-Nr. 13275



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

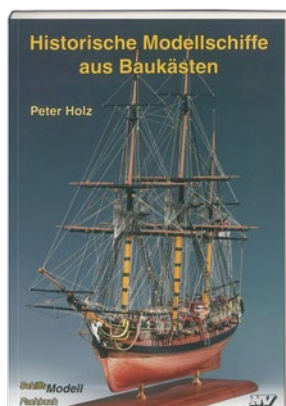
So können Sie bestellen

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

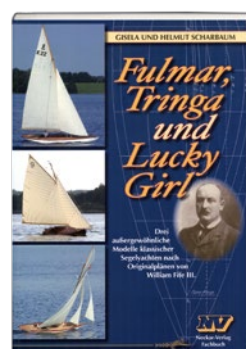
Jeder Anhänger der SAR- und Küstenwachboote braucht dieses Buch. Es zeigt, welche Möglichkeiten Bausatzmodelle bieten und wie man diese aufbaut.

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.

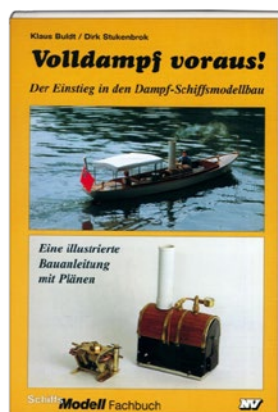
9,99 € 152 Seiten, Artikel-Nr. 13270



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.

SL2609

Bootstrailer für das eigene Schiffsmodell

Eleganter transportieren

Text und Fotos:
Thomas Schönberger

Der Bau eines Bootsanhängers war für Thomas Schönberger nicht ganz neu. Für ein Dingi mit 650 mm Länge hatte er vor geraumer Zeit schon einen Trailer im Maßstab 1:6 gebaut. Mit Aluprofilen hatte er damals gute Erfahrungen gemacht. Für eine Echtdampfbarkasse im Maßstab 1:10 mit 1.100 mm Länge und 7,5 kg Gewicht kam eine einfache Starrachse mit Ballonreifen wie damals aber nicht in Frage. Da musste ein richtiges Fahrwerk her – mit funktioneller Federung.

Meine Idee für die Umsetzung des neuen Trailers war es, Achsen, Räder und Federung von Tamiya zu verwenden.

Die haben eine ansprechende Optik und sind voll funktionsfähig. Zudem gibt es die Komponenten als Ersatzteile in Beuteln mit allem Zubehör, Schrauben, Splinte, Federn und mehr. Alternativ gibt es geeignete Baukästen für Auflieger von Carson und Tamiya, welche bereits alles für das Fahrwerk beinhalten. Bei den Baukästen wandert allerdings einiges in den Fundus, was nicht für den Bau eines Bootstrailers im Maßstab 1:10 benötigt wird. Ich hatte Glück und fand im Internet einen gebrauchten Dreiachsauflieger-Baukasten, dem einige für mich unwichtige Teile fehlten. Dafür war er günstig und verfügte über Blattfederung sowie Stoßdämpfer. Das Problem hierbei war die Verbreiterung der Spur von 185 auf 300 mm, um die Barkasse sicher transportieren zu können.

lieger-Baukasten, dem einige für mich unwichtige Teile fehlten. Dafür war er günstig und verfügte über Blattfederung sowie Stoßdämpfer. Das Problem hierbei war die Verbreiterung der Spur von 185 auf 300 mm, um die Barkasse sicher transportieren zu können.

Mit oder ohne Baukasten

Zunächst besorgte ich eine Hängerkupplung für den Unimog. Absima hat eine im Angebot für rund 11,- Euro. Leider gibt es Maulkupplungen nur für den Maßstab 1:14 oder 1:16, die wirken am Unimog schon klein. Nachdem der Trailer ohnehin keine Stützlast aufweisen sollte, sind diese metallenen Kugelhakenmassen massiv genug, um einen Modell-

betrieb zu gewährleisten. Vom Yachtclub ist mir auch bekannt, dass 12-m-Boote oftmals auf den Haken genommen werden, hier begrenzt dann nur das Gewicht und die Spurbreite den Betrieb.

Ich fertigte eine grobe Skizze an und legte die Dimensionen fest. Daraufhin wurden die beiden Haupttraversen des Aufliegers gekürzt auf 430 mm, sodass vor der ersten Achse und hinter der dritten Achse ein etwa gleicher Überstand blieb. Der Vor- und Hinterbau sollte mit L-förmigen Aluprofilen aus dem Baumarkt ausgeführt werden. Auf dem Bild sind die verwendeten Profile zu sehen. Für die Verbindungen fanden M2- und M3-Inbusschrauben Verwen-



derung. Zur Verstärkung sollten Quertraversen aus H-Profilen sowie mittig ein Rechteckholm zur Kupplungsaufnahme und eine Alurinne zur Kielabstützung Verwendung finden.

Baut man den Trailer ohne Baukasten, also nur mit den Achsen, verwendet man für die Haupttraversen ein L-Profil mit 40 x 20 x 2 mm. Zwei entsprechend abgelängte Stücke werden T-förmig, bündig zusammengeklemt und die Position der Blattfederträger angezeichnet und gebohrt. Der erste Blattfederträger hat 100 mm Abstand zur Vorderkante der Aluprofile. Man beginnt mit dem vorderen Halter und nachdem die Löcher gebohrt sind, wird erst ein Halter mit zwei Schrauben durch beide Träger hindurch verschraubt. Daraufhin wird eine Blattfedereinheit zusammengebaut und am ersten Halter befestigt. Am anderen Ende wird der nächste Halter angeschraubt und somit die Position der Löcher für diesen Halter angezeichnet. Daraufhin befestigt man den Halter wieder mit zwei Schrauben und schraubt das nächste Federpaket daran. Nach dem Platzieren des nächsten Halters auf dieselbe Weise, folgt noch ein Federpaket und schließlich wird der Endhalter angezeichnet. Nun heißt es bohren und anschließend alles abschrauben, jeden Träger für sich mit Haltern und Federn bestücken und die Schrauben mit Sicherungslack versehen sowie gut anziehen.

Bei Verwendung des Baukastens spart man sich dieses Prozedere, die Bohrungen sind bereits vorhanden. Ob man die Stoßdämpfer verbaut, bleibt dem persönlichen Geschmack überlassen. Die sind für die Federung unerheblich. Die Stoßdämpferhalter jedoch sind für die Spurverbreiterung wichtig. Die Kunststoffachskörper musste ich jeweils an der schmalsten Stelle mittels einer Diamantscheibe vorsichtig teilen. Ebenfalls getrennt – und zwar mittig – wurden die Stoßdämpferhalter. Auch hier kam eine Diamantscheibe im Proxxon-Handstück zum Einsatz.

Achsen & Spurverbreiterung

Um die Spur entsprechend zu verbreitern habe ich von einem 5 x 1-mm-Messingrohr 265 mm abgeschnitten und mit 4,5 x 8-Kugellagern in die Achsfragmente gelegt. Mit dem Blattfederpaketen, bestehend aus drei sich jeweils verkürzenden Blattfedern und einem Knebel, entstanden so Halbachshülsen. Diese hatten Dank des Messingrohrs in ihnen bereits die nötige Breite und konnten an den Blattfederhaltern befestigt werden.



Die für den Betrieb am Modell ausreichend dimensionierte metallene Kugelkupplung, bezogen von Absima



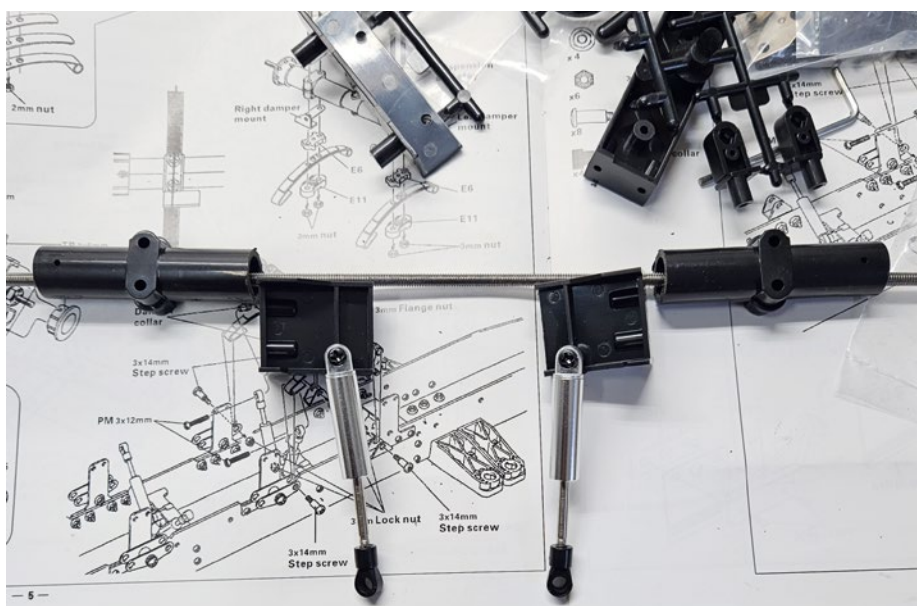
Die montierte Kupplungsklaue, gesichert mit einer M3-Sechskantschraube und in das Deichselrohr integriert



Haupttraversen des Aufliegers, gekürzt und für die weitere Montage vorbereitet



Die Blattfedereinheit, befestigt an den Haltern auf den L-Profilen des Trailers



Die getrennten Kunststoff-Achskörper, vorbereitet für die Spurverbreiterung

Eine M4-Edelstahlgewindestange mit 300 mm Länge wurde durch das Rohr geschoben und an den Rohrenden mit jeweils zwei Muttern gekontert. Darüber habe ich die Felge inklusive Reifen gesteckt und mit einer Mutter befestigt. Diese Achse wurde als die hinterste auf die Blattfederträger der Holme geschraubt. Im vorderen Teil der Holme wurde ein 190 mm langer Abstandhalter aus Alu-L-Profil an diesen angebracht.

In der Version ohne Baukasten verwendet man Aluwinkel und verschraubt sie mit Holmen sowie Halter. Als Winkel kann ein kurzes Stück des L-Profils verwendet werden, von welchem der Abstandhalter abgeschnitten wird. Beim Verschrauben von Bauteilen, die keine vorgefertigten Bohrungen besitzen, gewöhnte ich mir folgende Vorgehensweise an: Beim im Bau oben befindlichen Teil wird die Bohrung angezeichnet und ausgeführt, dieses Teil wird daraufhin auf das darunter liegende Bauteil mit Sekundenkleber lagerichtig befestigt und nach dem Aushärten durch die Bohrung des oberen Teils aufgebohrt. So hergestellte Verschraubungen passen immer perfekt.

Die mittlere Achse und die vordere Achse habe ich über ein anderes Verfahren hergestellt. Hier kamen die ursprünglich vorgesehenen, kugelgelagerten Halbachsen zum Einsatz. Diese wurden nach Plan in die abgetrennten Kunststoffachsfragmente gelegt und mit den Blattfederkebellen zusammengeschraubt. Von einem 11-mm-Alurohr wurden zwei 180 mm lange Stücke abgeschnitten und jeweils bis an das Kugellager in das Achsfragment gesteckt. Dann folgte eine senkrechte 3-mm-Bohrung durch Kunststoff und Alurohr. Anschließend wurde das Ganze mittels einer M3-Inbusschraube und Sicherungsmutter verschraubt. Auf diese Weise wurde eine zusätzliche, quere Versteifung des Fahrgestells erreicht. Außerdem spart diese Ausführung die Kosten für die Gewindestange und Mehrkosten des längeren Messingrohrs. Da ich die Stoßdämpferhalter getrennt hatte, klebte ich abgelängte T-Profile aus Alu auf deren Rückseiten und verschraubte diese zusätzlich.

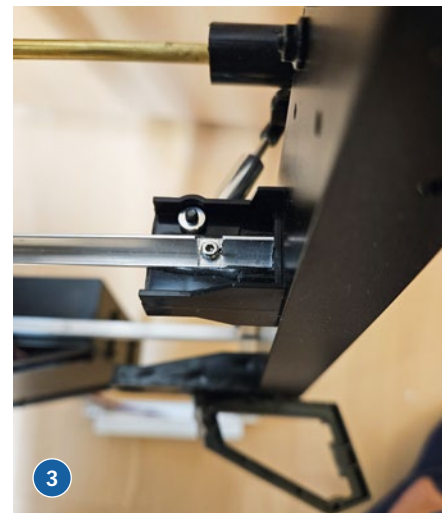
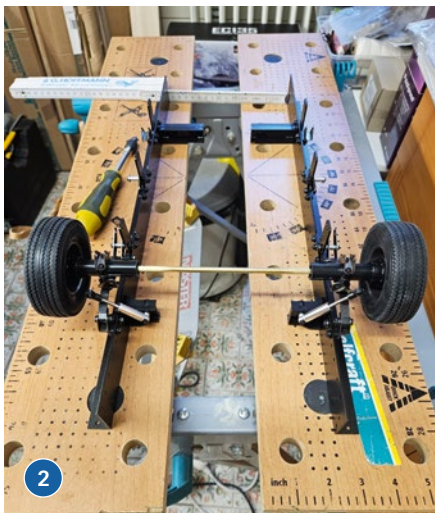
Nachdem die zweite Achse eingefügt war, setzte ich die Dampfbarkasse probenhalber auf den Fahrschemel. Das Ganze machte schon einen vernünftigen Ein-

druck und man merkte, dass die Federung funktionierte. Die Blattfedern waren dem aufliegenden Gewicht durchaus gewachsen, was ich freudig registrierte.

Der nächste Bauschritt

Gut gelaunt begann ich mit dem nächsten Bauabschnitt. Dieser bestand darin, eine Auflage für den Bootskiel zu schaffen. Ein wannenförmiges Aluprofil mit 355 mm Länge wurde mittig auf die Quertraversen geschraubt. Dazu zeichnete ich die nötigen Bohrungen auf dem Wannprofil an und bohrte diese. Dann richtete ich die Kielstütze auf den Querträgern aus und befestigte sie vorn und hinten mit je einer Zwinge. Das mittlere Loch wurde durchgebohrt und hier mit 2-mm-Inbus verschraubt. Danach konnten die beiden anderen Löcher ebenfalls durchgebohrt und das Wannprofil auf den Querträger verschraubt werden.

Jetzt wurde es Zeit für die Deichselstange. Die fertigte ich aus einem 310 mm langen 12 x 8-mm-Alu-Rechteckprofil. Mit zwei M2-Inbusschrauben mittig an der Kielstütze angeschlagen, bildete sie die Verlängerung des Trailers nach vorne. Links und rechts davon wur-



- 1) Anlegen der Verbindungsbohrung. 2) Vorgehensweise beim passgenauen Bohren der Verbindungen.
- 3) Die zusätzliche Versteifung der Stoßdämpferhalter mittels aufgeklebten T-Profilen

den zwei 12 x 12-mm-Alu-Winkelprofile mit 235 mm Länge unter die Hauptholme geschraubt. Zur Querverbindung zwischen diesen Profilen und der Deichselstange verwendete ich ein 12 x 10-mm-H-Profil. Die Bohrungen der Befestigungsschrauben für dieses Teil wurden 20 mm hinter dem vorderen Ende der Winkelprofile gesetzt. In das H-Profil wurde die Deichselstange mittig eingepasst und mit einer M2-Inbusschraube befestigt. Zwei weitere 12 x 12-mm-Winkelprofile mit 250 mm Länge stützen die Deichselstange nach vorne ab. An den seitlichen Winkelprofilen, vor dem Querverbinder festgeschraubt, wurden sie auf der Deichselstange mit zwei M2-Inbusschrauben fixiert. Dabei habe ich die inneren oberen Ecken der Profile gekappt.

Als Nächstes befestigt man ein 8 x 8-mm-Vierkantprofil mit 105 mm Länge quer auf den seitlichen Winkelprofilen mit 20 mm langen M3-Messingschrauben, wobei man zwischen die Profile zum Niveaueausgleich je zwei Beilagscheiben einbringt. Mittig in dieses Verbindungsteil arbeitete ich ein 35 mm langes Omega-förmiges Stück Alu (10 x 10 x 30 mm) ein und ver-

schraubte es entsprechend. Zum Anpassen der Bugstütze stellte ich das Boot auf die Kielstütze und unterlegte es mit den vier Abstützungen. Ein weiteres Stück des Kielstützenprofils erhielt am unteren Ende eine 3-mm-Bohrung, in welcher eine M3-Messingschraube, mit einer Mutter gekontert, eingesteckt wurde.

Anschließend wurde die Stütze am Bug ausgerichtet und mit Kreppband am Rumpf fixiert. Die eingefügte Schraube verbindet hierbei die Bugstütze mit der Deichselstange und wurde zu diesem Zweck mit Kunststoff in das darunterliegende Omega-artige Aluprofil eingegossen. Nach dem Polymerisieren des Kunststoffs füllte ich zwei zuvor abgelängte 10 x 10-mm-Vierkantprofile ebenfalls mit Kunststoff und setzte sie auf die herausstehenden Enden der 3-mm-Messingschrauben des Querverbinders. Im oberen Teil schmiegen sie sich an die Bugstütze und wurden, in dieser Position, ebenfalls mit einer guten Portion Kunststoff befestigt.

Erster Fahrtstest

In die Klaue der Kugelpkupplung habe ich unter Zuhilfenahme von Schrauben-

sicherungslack eine M3-Sechskantschraube fest eingeschraubt. Anschließend wurde der Schraubenkopf oben und unten soweit abgeflacht, dass er spaltfrei in das Rechteckrohr der Deichselstange eingeführt werden konnte. Die Endposition des Schraubenkopfs zeichnete ich außen an dem Aluprofil an und bohrte vor dieser Markierung zwei 2-mm-Löcher mit einem Mittenabstand von 3 mm. Daraufhin ummantelte ich die Schraube in der Kupplungsklaue mit Kunststoff, verbrachte sie sofort in das Deichselrohr und schraubte zwei Inbusschrauben durch die Bohrungen. Diese habe ich mit Muttern gesichert. Auf diese Weise bildete ich mir ein, die Deichselklaue gut gegen den zu erwartenden Zug gesichert zu haben. Nach Abschluss dieser Arbeiten wollte ich unbedingt die Tauglichkeit der bisherigen Konstruktion testen.

Dazu kuppelte ich das erste Mal den Trailer an meinen selbstgebaute, als Montagmog betitelten Unimog und hob die Dampfbarkasse auf den Anhänger. Der Trailer quittierte das Gewicht mit geringem Einfedern. Zuerst fuhr ich ziemlich behutsam aus unserer Einfahrt bis zum Ende des Bürgersteigs hinter dem

Anzeigen



Brot Magazin
Ausgabe 03/2026
www.brot-magazin.de

Schnupper-Abo 2 für 1
Zwei Hefte zum Preis von einem Digital-Ausgaben inklusive

Brot Magazin
Ausgabe 04/2026
www.brot-magazin.de

Jetzt bestellen!

Sauerteig entspannt

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



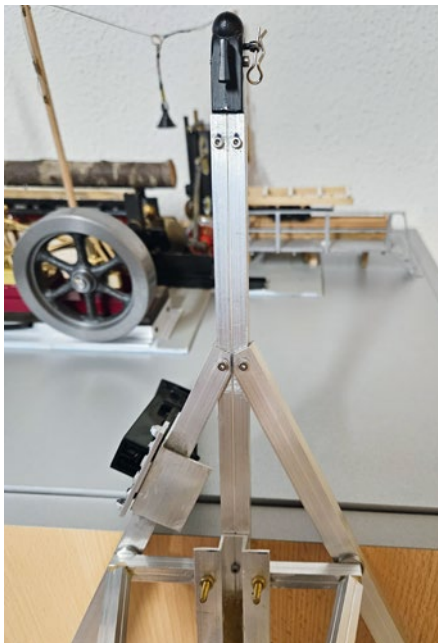
R&G Faserverbundwerkstoffe®
Composite Technology

Europas großer Onlineshop für Faserverbundwerkstoffe

CARBON ARAMID GLAS
EPOXIDHARZE SILIKONE
SPEZIALWERKZEUGE
VAKUUMTECHNIK

www.r-g.de

QR Code



Fertiggestellte Deichselkonstruktion aus Rechteckprofilen und Winkeln, die als Verlängerung nach vorne dient



Die angepassten Abstützungen am Bug, fixiert und in Kunststoff eingegossen für optimalen Halt



Die für die Heckverlängerung verbauten Alu-Rechteckrohre



Das Omega-förmige Alu-Stück zur zentralen Aufnahme der Bugstütze

Haus. Das Passieren der Bordsteinkante gelang ohne Probleme in beide Richtungen. Hierbei bewies die Radaufhängung einen unvermutet positiven Federungskomfort. Das Fahrzeug beschleunigte unbeeindruckt vom Gewicht des Hängers. Dieser wiederum glänzte mit einem sehr guten Fahrverhalten und Geradeauslauf, was mich schon sehr freute. Auch das Bremsverhalten aus höherer Geschwindigkeit empfand ich als sehr zufriedenstellend. Der Montagsmog wurde mit seiner Anhängelast fast spielerisch fertig und es tat mir beinahe leid, dass ich das Gefährt Montagsmog nannte, obwohl es sich doch so bemühte, mir zu gefallen. Es ist ein wirklich erstaunliches Fahrzeug und wird auch im Modell dem guten Ruf des Unimogs gerecht.

Die Anfangsmacken waren neben-sächlich geworden. Die Probefahrt zog sich an diesem Tag noch länger hin, es machte einfach großen Spaß. Über das Modell werde ich im **SchiffsModell-Schwester**magazin **TRUCKS & Details** noch berichten.

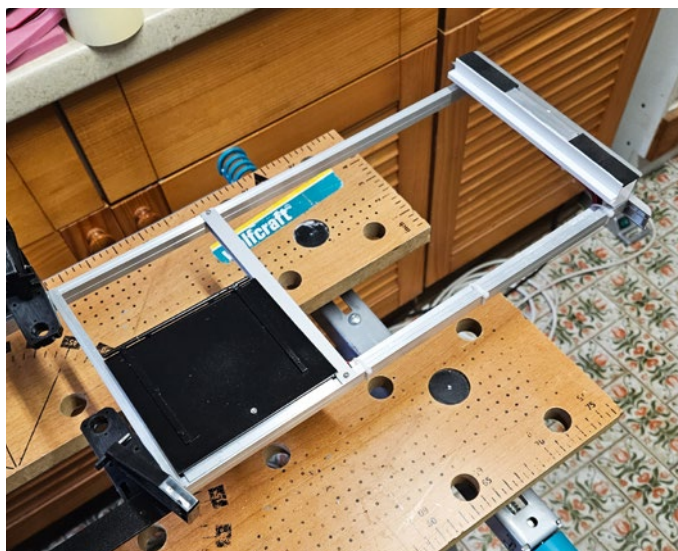
Fortsetzung des Trailers

Nachdem das Fahrverhalten sich als überzeugend gut erwiesen hatte, ging es an den Bau des hinteren Teils des Trailers. Um den Anhänger nach hinten zu verlängern, wurden zwei 12 x 8-mm-Rechteckrohre aus Alu an den unteren Rand der Hauptträger mit 3-mm-Schrauben befestigt. Diese Verlängerung bekam eine Kunststoffstoßstange aus meinem Fundus als abschließendes Element angesetzt. Messing-Sechskantschrauben wurden mit Kunststoff in den angebauten Holmen befestigt. Durch kleine (1,5 mm) vertikale Bohrungen in den

Holmen kann sich der Kunststoff im Rohr „verkeilen“. Auf die Schrauben gedrehte Muttern setzen sich im flüssigen Kunststoff fest und ermöglichen ein späteres Demontieren des Stoßfängers. Das funktioniert noch besser, wenn das Gewinde der Schraube hauchdünn mit Vaseline isoliert wird.

Auf dem Stoßfänger wurde eine Heckblende aus dem Fundus geklebt. Sie beinhaltet Dreikammer-Rückleuchten. Um diese vorbildgetreu beleuchten zu können, besorgte ich eine Carson-Lichteinheit. Diese Teile sind im Internet günstig zu bekommen und beinhalten LEDs, Verbindungskabel und ein Steuermodul, das Blinker, Bremslicht und Rückfahrscheinwerfer steuert, und zwar in Abhängigkeit vom Fahrregler und Steuerservo. Um eine Kabelverbindung zum Zugfahrzeug zu vermeiden, verwendete ich einen zweiten Empfänger der Fahrzeugfernsteuerung. Hierfür genügt ein Vierkanal-Empfänger, die sind meistens sehr günstig zu haben. Um Empfänger, Stromversorgung und Lichtmodul am Anhänger unterbringen zu können, musste ich eine Trailerbox anfertigen. Aus 2-mm-ABS-Platten entstand ein 100 x 110 mm großes Kästchen mit einer Höhe von 35 mm. Der dazugehörige Deckel wurde mit einem selbstgebauten Scharnier an dem Kästchen angeschlagen.

Auf einen 2-mm-Messingdraht wurden drei Stücke eines Messingrohrs mit 2-mm-Innendurchmesser geschoben. Zusammen haben sie die gleiche Länge wie der Draht, sind aber unterschiedlich groß. Der Mittelteil ist doppelt so lang wie eines der Außenteile. An dieses lan-



Der fertige hintere Bereich mit Kunststoffstoßstange und montierter Heckblende samt Beleuchtung



Versteckte Kabelführung für die Beleuchtung, kaschiert durch einen angeklebten Alu-Winkel

ge Rohr habe ich im 90°-Winkel zwei schmale flache Messingprofile gelötet. An die beiden kürzeren Teile mittig je ein solches Profil, welches in der Länge der Höhe der Box entspricht. Die beiden ans Mittelrohrstück gelöteten Profile halten den Deckel und sind deshalb länger. Sie erhielten je zwei 1,2-mm-Bohrungen, die kürzeren je eine Bohrung.

Anschließend habe ich die drei Teile auf dem Draht zu einem Scharnier zusammengesteckt. Der Deckel kam auf die Box und wurde bündig ausgerichtet. Als nächstes habe ich den Scharnier zwischen Box und Deckel mittig platziert und mit Sekundenkleber erst am Deckel und anschließend an der Rückwand der Box festgeklebt. Nachdem die vorgebohrten Löcher durch das ABS vertieft wurden, halten M1,2er-Messing-Sechskantschrauben mit Kontermuttern die Beschläge stielecht in Position. Nachdem

die Box fertiggestellt war, bekam sie einen schwarzen Überzug aus Acryllack.

Gut 50 Baustunden

Anschließend habe ich einen Aluwinkel hinter den Haupttraversen an die Rechteckrohre angepasst und mit zwei Inbusschrauben an der Box befestigt. Hinter der Box wurde ein H-Profil in den Hinterbau des Trailers eingefügt und dort verschraubt. Durch eine Bohrung in der Box konnte ich die Kabel für die LEDs der Heckbeleuchtung an dem Rechteckprofil nach hinten führen. Damit sie von oben nicht so auffallen, kaschierte ich den Kabelverlauf mit einem angeklebten Alu-Winkel. Mit Kabelbinder wurden die Leitungen daraufhin gesichert. Ist das Gespann unterwegs, wird der eventuell nachfolgende Verkehr über Richtungsänderung, Bremsverzögerung oder gar Rückwärtsfahrt optisch informiert. So weit wäre das Gespann verkehrssicher, es

fehlt nur noch die Zulassung. Ein grünes Nummernschild wurde „beantragt“ und sollte bald ankommen.

Die Dampfbarkasse benötigt am Wasser keinen Bootständer mehr. Sie wird auf dem Trailer aufgeheizt und, sobald genug Druck aufgebaut ist, mittels Gurten in ihr Element befördert. Nach Beendigung der Fahrt kommt sie wieder auf den Hänger. Dort ist der Rumpf soweit zugänglich, dass er bequem mit einem Lappen abgetrocknet werden kann. Für den Bau des Trailers waren etwa 50 Baustunden von der Idee bis zur Fertigstellung nötig. Der Luxus, die Dampfbarkasse an fast jedes Ufer fahren zu können, ist unbezahlbar und wird mit entsprechender Aufmerksamkeit belohnt. Sollte jemand für ein eigenes Boot einen individuellen Trailer bauen wollen, beantworte ich gerne aufkommende Fragen. ■



Der Trailer im praktischen Einsatz beim Transport der Dampfbarkasse zum Gewässer

LPD-29 RICHARD McCOOL der US-Navy

Amphibisches Dockschiff

Text, Fotos, Bauplan:
Dirk Lübbesmeyer

Marineschiffe sind als Vorbilder im Grunde ideale Spezial- und Multifunktionsschiffe, die modellbauerische Gestaltungsmöglichkeiten lassen. Beim amphibischen Dockschiff LPD-29 ist beispielsweise ein funktionsfähiges Ein- und Ausschiffen von marinen Landungsbooten durch ein absenkbares Dock realisiert worden. Wie man das Modell baut und Sonderfunktionen umsetzt, erklärt Dirk Lübbesmeyer – den Bauplan zu LPD-29 gibt's verkleinert in der Heftmitte und in 1:1 im Downloadbereich auf www.schiffsmodell-magazin.de.

Die amphibische Komponente, also Spezialschiffe zur Anlandung größerer Truppenverbände an einer feindlichen Küste, nimmt bezüglich ihrer Zahl und Tonnage in der US-Navy einen nicht zu vernachlässigenden Stellenwert ein. Dabei sind unter Amphibische Einheiten alle Schiffstypen zusammengefasst, die zum Transport und Anlanden von Truppen (Marine Corps) und deren Material nötig sind. Noch im Zweiten Weltkrieg sowie im Koreakrieg mussten Truppen mit großen Landungsbooten an flache Küstenstreifen befördert werden, die dort ihre Bugklappen absenkten, worauf Truppen und Material mehr oder weniger trockenen

Fußes an Land gingen. Mit dem Aufkommen leistungsfähigerer Hubschrauber ab Mitte der 1950er-Jahre sollten Marines dann von Hubschrauberträgern an Land geflogen und die schwere Logistik von Transportschiffen auf kleine Boote, sogenannter SSCs (Sea to Shore Connector) umgeladen und wie gehabt angelandet werden. Die Idee, das Umladen gleich innerhalb des Transportschiffs in einem flutbaren Dock durchzuführen und die SSCs nach dessen Flutung dann einfach auszuschiffen, lag somit nahe; das Dockschiff war geboren. Der Schiffstyp LPD (Landing ship, Personnel, Dock) dient, wie das Typkürzel schon andeutet, dem Transport von Truppen und Material in die Nähe eines Landungsgebiets, heute

wegen der größeren Reichweite moderner Abwehrmittel, schon 100 km und mehr von der Küste entfernt. Er ist damit ein zentrales Element bei amphibischen Landungen oder im Ablauf ähnlicher Operationen der Katastrophenhilfe.

Aus dem Blickwinkel des Funktionsmodellbaus sind Dockschiffe sehr interessante Vorbilder, erlauben sie doch ähnlich den bei Modellbauern so beliebten, zivilen Seenotrettungskreuzern der DGzRS das Ein- und Ausschiffen kleinerer, ebenfalls ferngesteuerter Begleitboote. Im Gegensatz zum Seenotrettungskreuzer, wo das Beiboot aus einer höher gelegenen Bootsbugt nach Öffnung einer Heckklappe ins Wasser geschoben



beziehungsweise beim Recovern von dort zurück in die Bucht gezogen wird, senkt das Dockschiff sein Heck jeweils soweit ab, dass das im Fahrbetrieb trockene Dock nach der Hecktoröffnung von außen mit Teichwasser geflutet wird und die darin vorhandenen Beiboote aufschwimmen und mit eigenem Antrieb das Dock verlassen und wieder in dieses zurückfahren können; nach dem Heben des Hecks fallen die Beiboote dann wieder trocken. Beim Bau eines Dockschiffs sollte man daher die Dockfunktion eigentlich immer nutzen.

Der Reiz für den Bau eines Modelldockschiffs liegt damit in der modelltechnischen Realisierung des Dockbetriebs. Deren wichtigster Teilaspekt ist die Heckabsenkung durch Veränderung der Längstrimmung des Modells Richtung Heck, wofür sich modelltechnisch im Prinzip zwei Lösungen anbieten, die ich die nasse und die trockene Methode nennen möchte:

Nass und Trocken

Bei der vorbildgetreuen, nassen Methode werden Ballasttanks im Heckbereich mit Wasser gefüllt. Im Modell wird dazu mittels Zahnradpumpe Teichwasser in dessen Heckbereich gepumpt, also in den Raum zwischen Docktrog, Modellaußenwänden und einer Spundwand zum restlichen Modell, wodurch dieses im Heckbereich schwerer wird, absinkt und sich der Docktrog mit Wasser füllt – und beim Abpumpen leert. Schwerwiegende Nachteile sind eventuelle Dichtungsprobleme, und dass der Ballastraum für eine ausreichende Wassermenge relativ hoch mit Wasser gefüllt werden muss, was die Krängungsneigung des Modells erhöht und auch die Schwimmstabilität deutlich verschlechtert. Eine Füllstandsbegrenzung des Ballasttanks durch einen Lecksensor, der die Zahnradpumpe automatisch abschaltet, ist Pflicht.

Bei der trockenen Methode wird ein Bleiklotz mittels einer von einem kleinen Getriebemotor angetriebenen Spindel (Gewindestange) aus der Modellmitte Richtung Heck bis unter den Docktrog verschoben, wodurch das Heck absinkt und der Docktrog geflutet wird. Diese Methode vermeidet die meisten der oben ausgeführten Probleme und verbessert durch den immer auf dem Modellboden verbleibenden Bleiklotz gleichzeitig die Schwimmstabilität des Modells. Allerdings ist die Mechanik etwas aufwendiger. Ich entschied mich für diese Methode.

Kurzüberblick

Die Konstruktion basiert auf meinem Plan der LPD-21 NEW YORK, wurde aber aufgrund der Besonderheiten (äußerlich und technisch) von LPD-29 neu gezeichnet. Gesteuert wird mit meiner schon betagten, aber immer noch sehr brauchbaren 27-MHz-Selbstbau-Fernsteuerung, die für zwei Modelle gleichzeitig, neben den Analogfunktionen für Ruder und Motoren, auch noch je 15 Schalterstellungen auswertet und über einen Autopiloten verfügt, der das automatische Abfahren eines vorher festgelegten Kurses erlaubt. Der Strom kommt via BEC von einem NiMH-Akku mit 3.600 mAh Kapazität. Eine Überwachungseinheit (Naviguard) kontrolliert den Ladezustand des Akkus, Wasser im Modell sowie die RC-Signalgüte und signalisiert Grenzwertüberschreitungen durch verschiedene Morsesignale mit auf beiden Brückendecks aufgestellten Signalscheinwerfern.

Der Modellantrieb besteht aus zwei Igarashi-545-Motoren, die über Kardankupplungen und Stevenrohre (4/6 mm) direkt auf 30-mm-Vierblatt-Messingpropeller wirken. Damit wird eine maximale Geschwindigkeit von einer Modelllänge pro Sekunde erreicht (Serienfoto-Auswertung), was einer Geschwindigkeit



Knapp über 1 m Länge hat die im Maßstab 1:200 gebaute LPD-29 RICHARD MCCOOL



Vorteil des LPD-29 ist die relativ einfache Konstruktion, die einen Nachbau aus wenigen Spanten, Stringern und Plankenplatten ermöglicht



Clou der LPD-29 ist, dass das im Dock mitgeführte Schiff durch Absenken des Hecks ausschiffen kann



Das Dock bietet maximal 248 x 100 mm (Länge x Breite) Platz für amphibische Schiffe



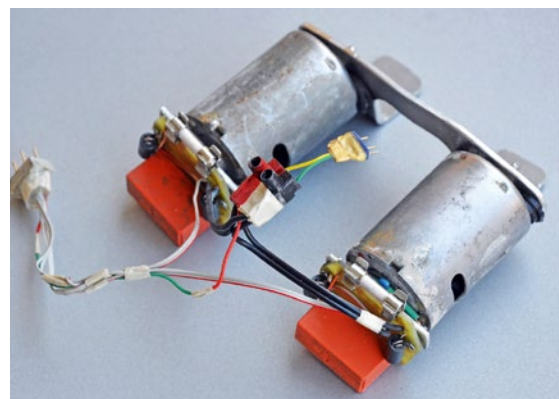
Mit Hilfe des Bauplans – den gibt es auch als Downloadplan auf www.schiffsmodell-magazin.de – kann jeder LPD-29 nachbauen

von 28 kn entspricht und damit etwas über der des Originals liegt. Bei Hartrudermanövern und Setzen eines Schalters tritt eine Kettenfahrzeugsteuerung in Aktion, die die beiden Fahrmotoren in Abhängigkeit der Ruderstellung automatisch und individuell steuert, was bei erreichter Hartruderendstellung bis zur Umpolung eines Motors führt, womit das Modell fast auf dem Teller drehen kann.

Im Heckbereich befindet sich der Docktrog (323 x 100 mm, für die Boote nutzbare Fläche 248 x 100 mm), der mit der Rückwand des Modells verleimt ist. Es wird vom Hecktor verschlossen, das mit einem RC-Befehl (Schalter) mittels Servo langsam öffnet. Die Stellung des Docktors wird sowohl zum Einschalten der Dockbeleuchtung (sechs seitlich angebrachte LEDs) als auch zur starken Limitierung der Rückwärtsfahrstufe verwendet, um bei versehentlich zu hoher

Fahrstufenvorgabe einen Wasserschwall in den Dockraum zu verhindern. Nach Verschiebung des Bleiballasts bis unter den Docktrog sinkt das Modellheck dann soweit ab, dass der Dockraum bis zu einer Wassertiefe von etwa 12 mm geflutet wird. So kann das im Dockraum befindliche Modell-SSC aufschwimmen und den Dockraum selbst dann mit eigener Kraft verlassen, wenn sein Tiefgang geringfügig höher ist; es rutscht dann mit dem Restauftrieb über den nassen Dockboden.

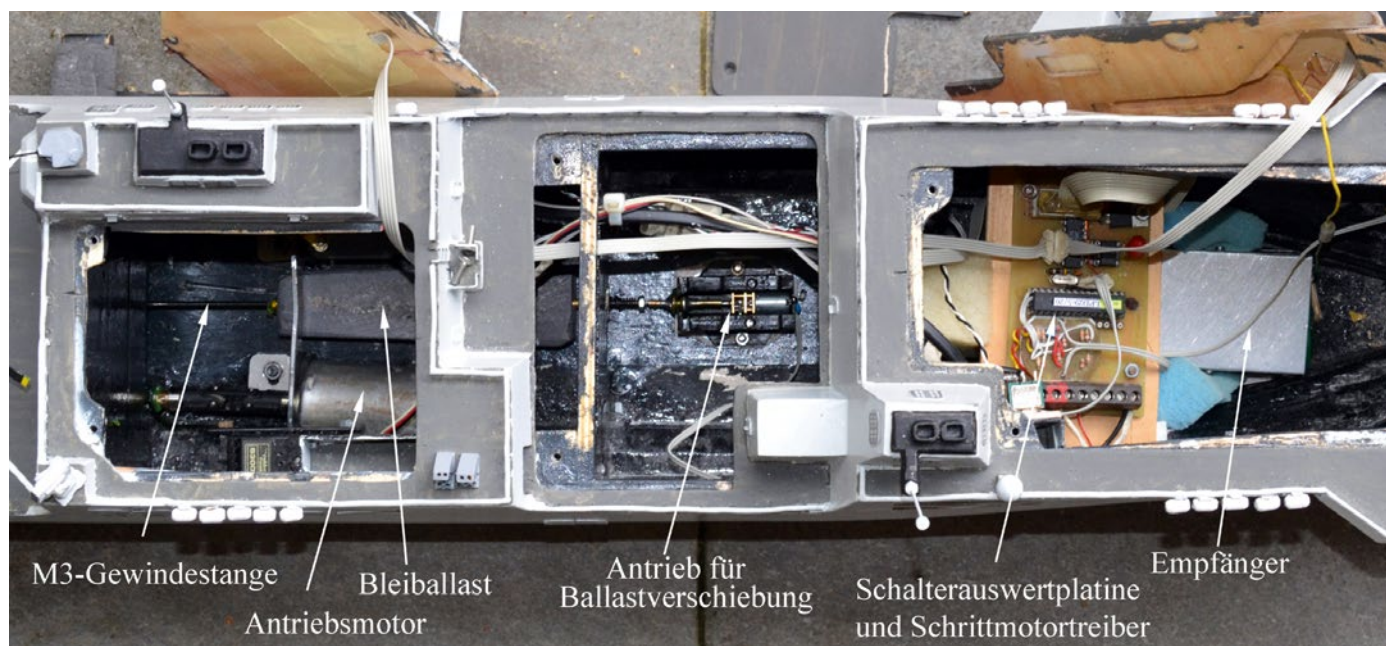
Weitere Sonderfunktion sind die drehbaren Schirme des Zielerfassungsradar SPQ-9B auf dem vorderen sowie der des Universalradars SPY-6V2 auf dem hinteren Mast. Die verschiedenen Sonderfunktionen werden mit den oben erwähnten 15 möglichen Schalterstellungen aktiviert, wozu ein Mikroprozessor-gesteuerter Schaltertreiber verwendet wird.



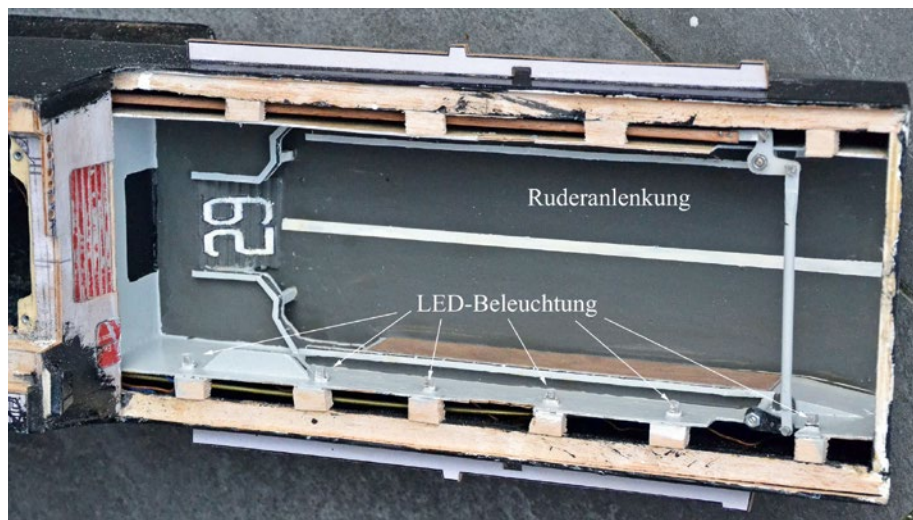
Zwei langsam drehende Motoren Typ Igarashi-545 sorgen für eine vorbildgetreue Geschwindigkeit

Rumpfbau und Docktrog

Der Rumpf ist in Gemischtbauweise erstellt, das heißt, auf einer Bodenplatte aus 4-mm-Sperrholz befindet sich eine Balsaschicht aus 6 x 20-mm-Platten für den Bug und 4 x 10 mm für das Hecksegment. Im Mittelteil verbinden Stringer aus 20 x 20-mm- (Boden) und 10 x 10-mm-Balsaleisten die Sperrholzspanten (6 mm Stärke). Zwischen die beiden 10 x 10-mm-Stringer im Rumpfknicke, also im Bereich der Änderung der Bordwandneigung von -10 auf +10, habe ich einen dünnen Sperrholzstreifen geklebt, was den Knick verstärkt. Die jeweils oberen Beplankungsplatten schließen auch die Schanzkleider und auf der Backbordseite die Seitenflanke des hinteren Kamins sowie auf der Steuerbordseite die beiden Serviceöffnungen mit ein. Im Bugbereich ist ein Alublech eingeklebt, das ohne Festigkeitseinbuße für einen originalgetreuen, messerscharfer Vorsteven sorgt. Das



Herzstück zum Absenken des Hecks von LPD-29 ist das im Rumpf verschiebbare Bleigewicht



**Blick ins Dock vor dem Verschließen mit dem Heli-Landedeck.
Natürlich hat es eine Innenraumbeleuchtung**

Vorschiff ist von einem Schanzkleid aus 0,6-mm-Sperrholz gesäumt, das mit Kartstützen verstärkt wurde.

Im Heckbereich verlassen die beiden Wellen den Rumpf in Wellenhosen (Balsa) und werden auf der Propellerseite jeweils durch einen Wellenbock, ein Messingrohrstück mit angelöteten Messingstreifen, abgestützt. Kardanwellen verbinden Antriebsmotoren und Antriebswellen. Die Motorbefestigung erfolgt an einem L-förmigen Träger aus 2-mm-Aluminium. Diese Motoreinheit (siehe Bild) ist leicht lösbar mit zwei M4-Schrauben verschraubt, die den Rumpfboden durchstoßen und mit diesem auch verklebt sind. Die hier spezielle Form des Motorträgers ist der Rollbahn des Bleiblocks für die Heckabsenkung geschuldet. Die beiden Ruder entstanden in Sandwich-Bauweise aus Sperrholz (1 + 2 + 1 mm). Darin eingeklebt ist jeweils eine abgeschliffene M3-Gewindestange, die in Ruderkoker aus Messingrohr geführt wird. Für Servicearbeiten an der Ruderanlage ist eine Öffnung im hinteren Teil des Flugdecks vorhanden.

Der Docktrogl ist ein nach oben offener, bis fast zum Flugdeck reichender Kasten aus 1-mm-Sperrholz (Bodenplatte 2 mm), der mit der Modellrückwand verklebt und nur nach außen offen ist. Da der Dockinnenraum bei eingeschalteter Dockbeleuchtung durch sechs LEDs sichtbar ist, wurde er anhand von Fotos des Originals ein wenig ausgebaut, erhielt eine Torimitation an der Innenrückwand und eine zu ihr führende, durch Seitenpodeste eingerahmte Rampe nebst Laufstegen an beiden Dockseiten; eine Heftklammerreling schützt die Besatzung. Die Seitenflächen unter diesen Laufstegen sind auf dem Original mit Holzbohlen verkleidet, die auf dem Modell mit dunkel gebeizten, 1 mm Sperrholzstreifen nachgebildet wurden.

Das Hecktor aus Sperrholz ist in einem Scharnier aus 2-mm-Messingrohr mit einer Federstahldrahtseele drehbar gelagert und wird mittels Servo über ein Bowdenzug-ähnliches System (2-mm-Messingrohr mit 0,6-mm-Federstahldraht) geöffnet und geschlossen. Der Federstahldraht



Das Original ist ein modernes Schiff der US-Navy und wurde erst April 2024 offiziell in Dienst gestellt

greift dazu am Hecktor in eine ehemalige Heftklammer ein (siehe Detailplan). Der Servoausschlag ist durch eine spezielle Signalerzeugung im Schaltertreiber verlangsamt und braucht zur vollständigen Öffnung etwa 15 Sekunden.

Flugdeck

Das über dem Dockraum befindliche Flugdeck besitzt an seinem hinteren Ende eine Öffnung zur Wartung der Ruderanlage, die durch einen aufgeschraubten Deckel verschlossen wird. Die beiden Ruderkoker (4-mm-Messingrohr) wurden dazu an beiden Docktroginnenseiten bis kurz unter die Trogerberkante geführt, wo am Rudergerüste problemlos gearbeitet werden kann. Da der Docktrogl nach Montage des Flugdecks nur noch im Bereich unter der Serviceöffnung für die Ruderanlage zugänglich ist, muss er schon zum Montagezeitpunkt des Flugdecks fertiggestellt und lackiert werden.

Seitlich des Flugdecks sind Laufstege angebracht, die über drei Niedergänge



Volle Fahrt voraus bedeutet beim Modell eine Geschwindigkeit von etwa 1 m/s



Mittig platziert sind zwei LCM-6 Boote, die vom Kran ausgesetzt werden könnten

vom Flugdeck zu erreichen und durch eine Heftklammerreling gesichert sind; die Heftklammern sind im Abstand ihrer eigenen Länge eingesetzt und abschließend von einer flachgehämmerten Litze überdeckt. Über dem Hecktor schützen abklappbare Netze die Mannschaft, die aus Fliegengitter mit Rahmen aus Aradit hergestellt wurden, das in die entsprechenden Netzbahnen gefüllt wurde. Davor schützt ein weiß lackierter Abrollschutz Fahrzeuge vor dem Absturz; er besteht aus 10 mm langen Streichholzstückchen die im 10-mm-Abstand auf der Flugdeckkante aufgeklebt und von einem 1-mm-Sperrholzstreifen überdeckt sind.

Deckshäuser und Aufbauten

Die beiden Deckshäuser sind weitgehend in den Rumpf integriert. Die kleinen, zusätzlichen Aufbauten im vorderen Deckshausbereich wurden aus einem Sandwich (2-mm-Sperrholz und

Balsa unterschiedlicher Stärke) ausgesägt, wozu der Säge Tisch 10° schräg gestellt wurde, um die Wandschräge zu erreichen. Der vordere Aufbau ist zweigeteilt, da der größere Teil des vorderen Deckshausbereichs zwecks Zugänglichkeit ins Modellinnere abnehmbar ist; nur der vordere Teil mit der Brückenfront ist fest mit dem Rumpf verbunden. Dazwischen liegt in Schiffsmittle eine offene Ladefläche, auf der zwei LCM-6-Boote stehen. Im hinteren Deckshausbereich befindet sich nur auf der Backbordseite ein zusätzlicher Aufbau, der wiederum aus dem Sperrholz-Balsa-Sandwich mit schrägem Säge Tisch ausgesägt wird; dasselbe gilt für die beiden Kamine.

Auf LPD-29 befinden sich konventionelle Dreibeinmasten. Deren Mastzentren bestehen aus Vierkant-Kiefernleisten (7 x 7 mm), die um 90° gedreht sind, sodass ihre Kanten zur Seite, nach vorne und nach hinten weisen. Dasselbe

gilt für die leicht konisch zulaufenden Seitenstützen (5 x 5 mm). Die Mastrahen, die in die Mastpodeste integriert sind, entstanden aus 2-mm-Sperrholz und haben Fußrelings aus Heftklammern. Die die Mastrahen unterstützenden Streben sind wieder um 90° gedrehte 2 x 2-mm-Kiefernleisten. Auf den Mastrahen und -podesten sind Sensoren und Stabantennen (Stecknadeln) auszumachen. Auf den obersten Mastpodesten drehen Radarantennen, die von jeweils einem 8 x 10-mm-Schrittmotor angetrieben werden; die Stromversorgung führt über an den Mastflanken verlegte Litze ins Modellinnere. Übrigens: Mini-Schrittmotoren sind im Vergleich zu Mini-Getriebemotoren eine sehr kostengünstige Lösung.

Von der hinteren Querstrebe der obersten Mastrahne des vorderen Masts führen sechs Wimpelleinen zu einem Deckshausaufbau. Sie sind in Wahrheit

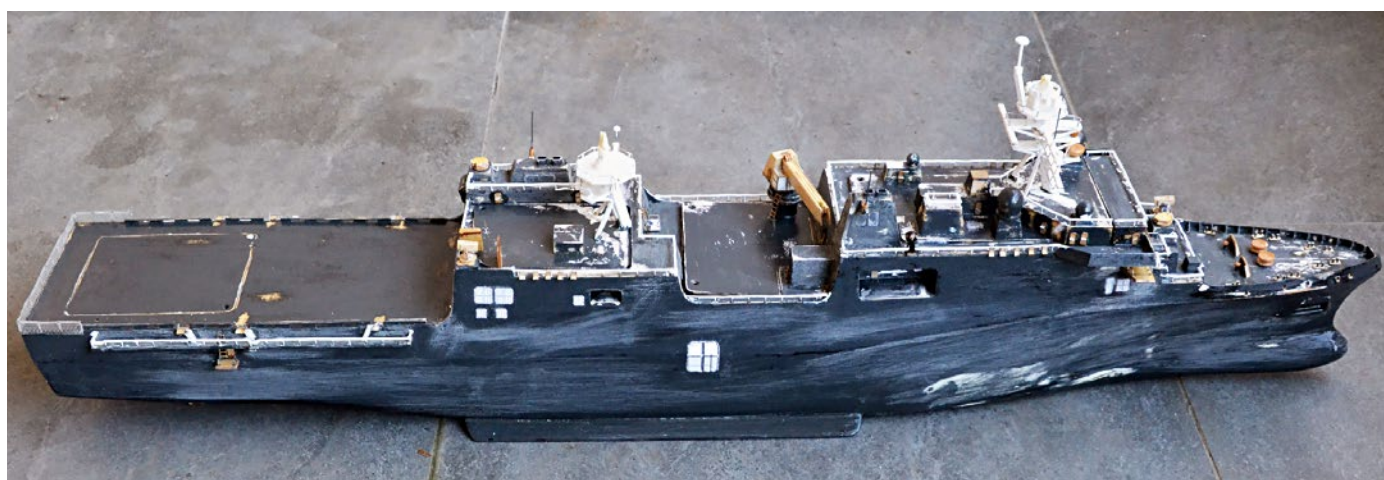


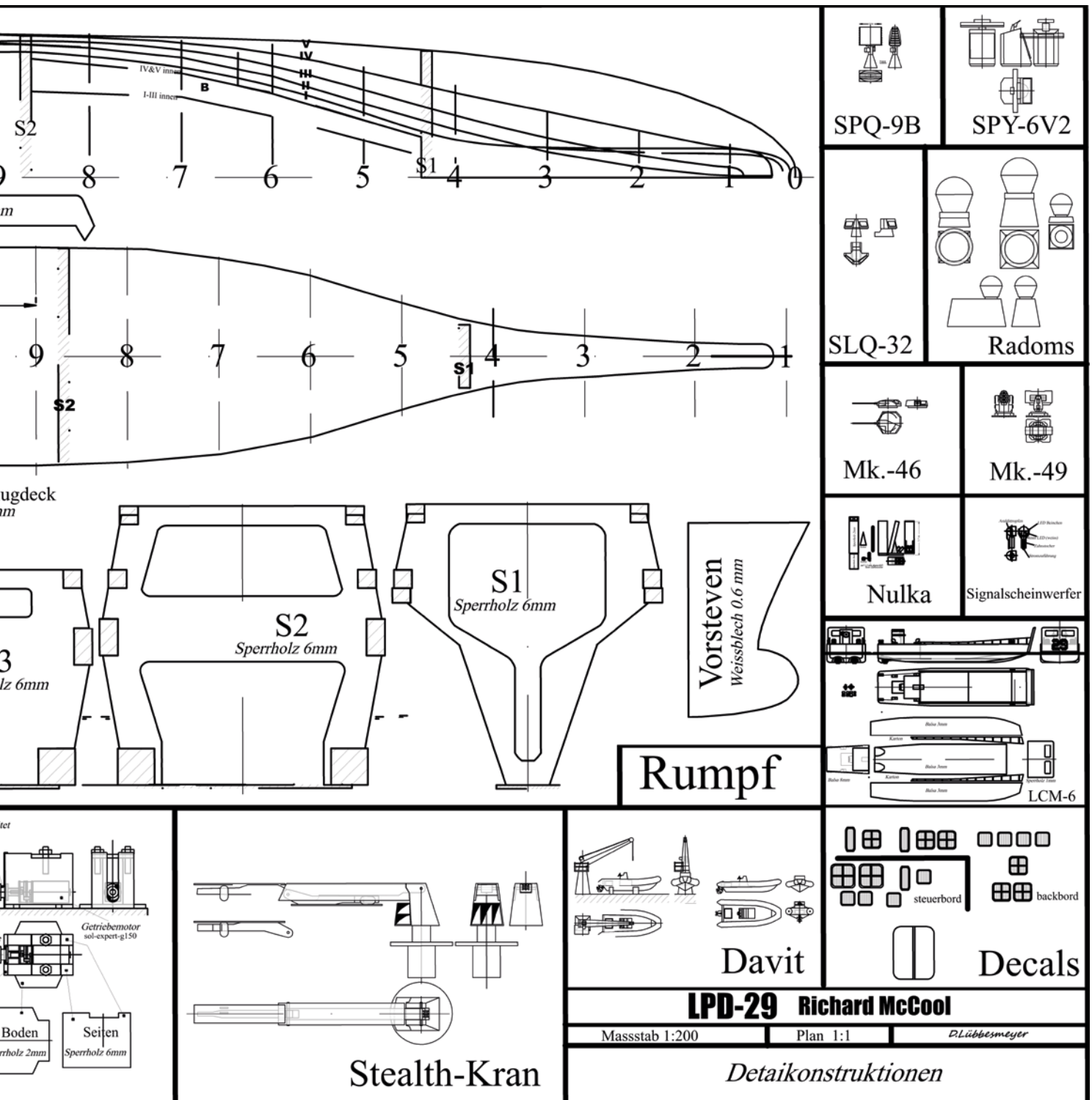
TECHNISCHE DATEN

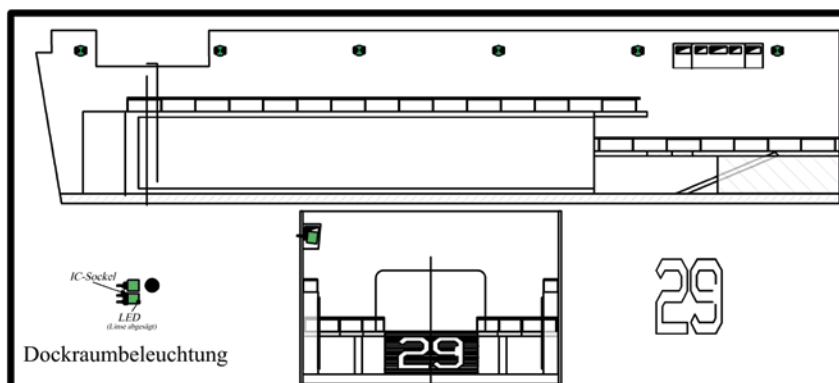
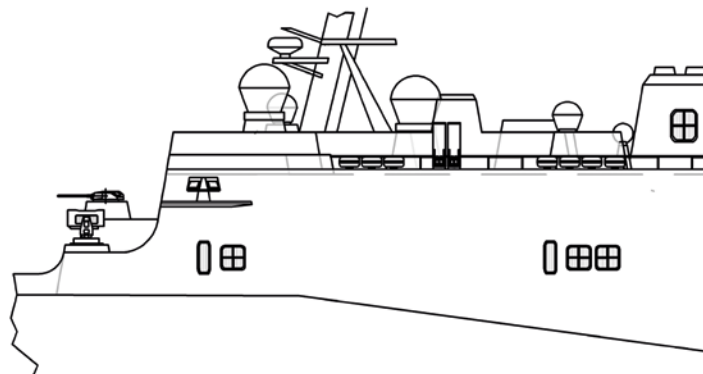
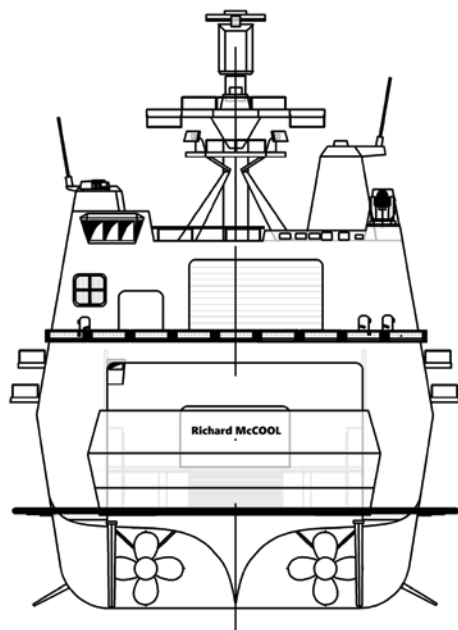
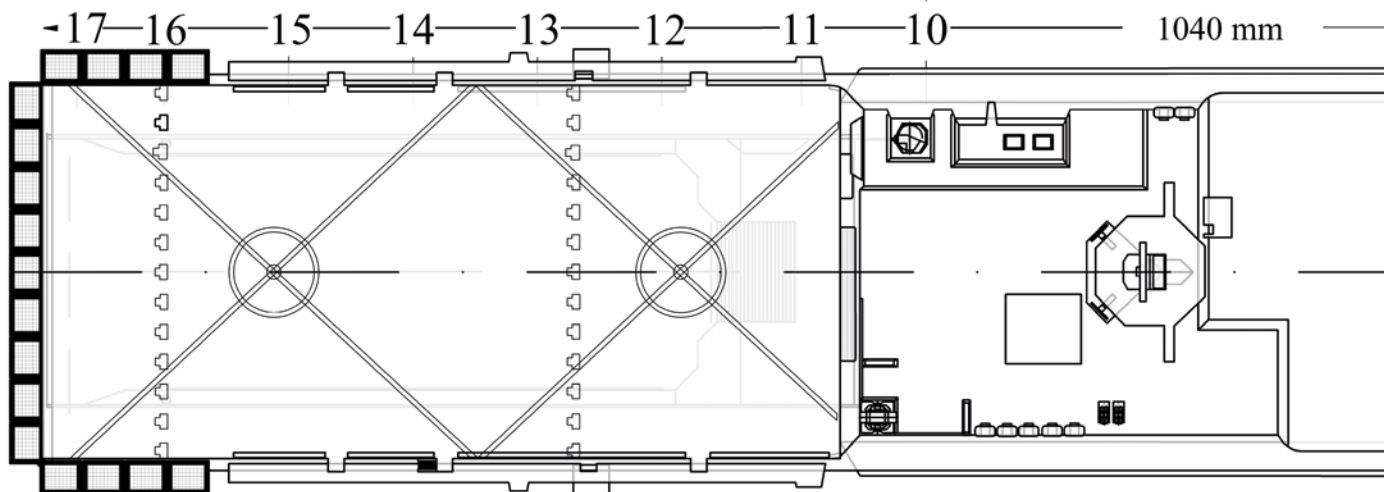
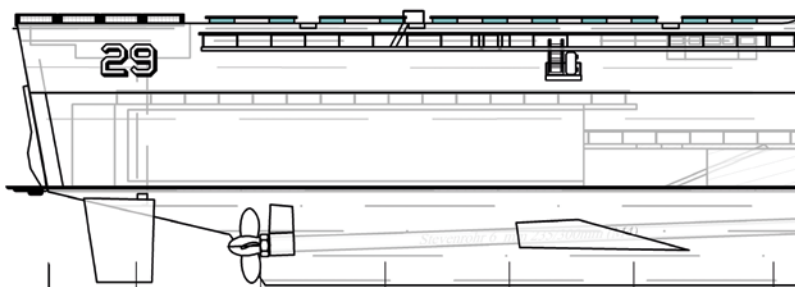
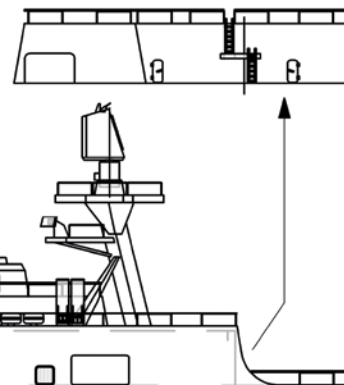
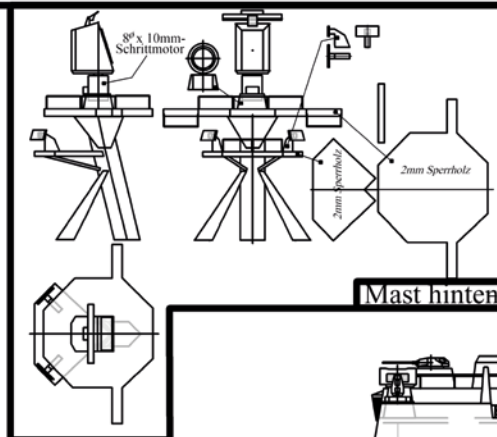
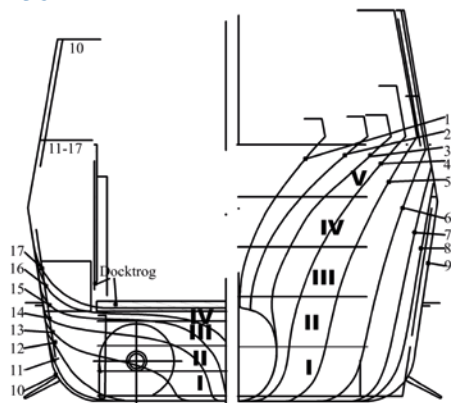
LPD-29

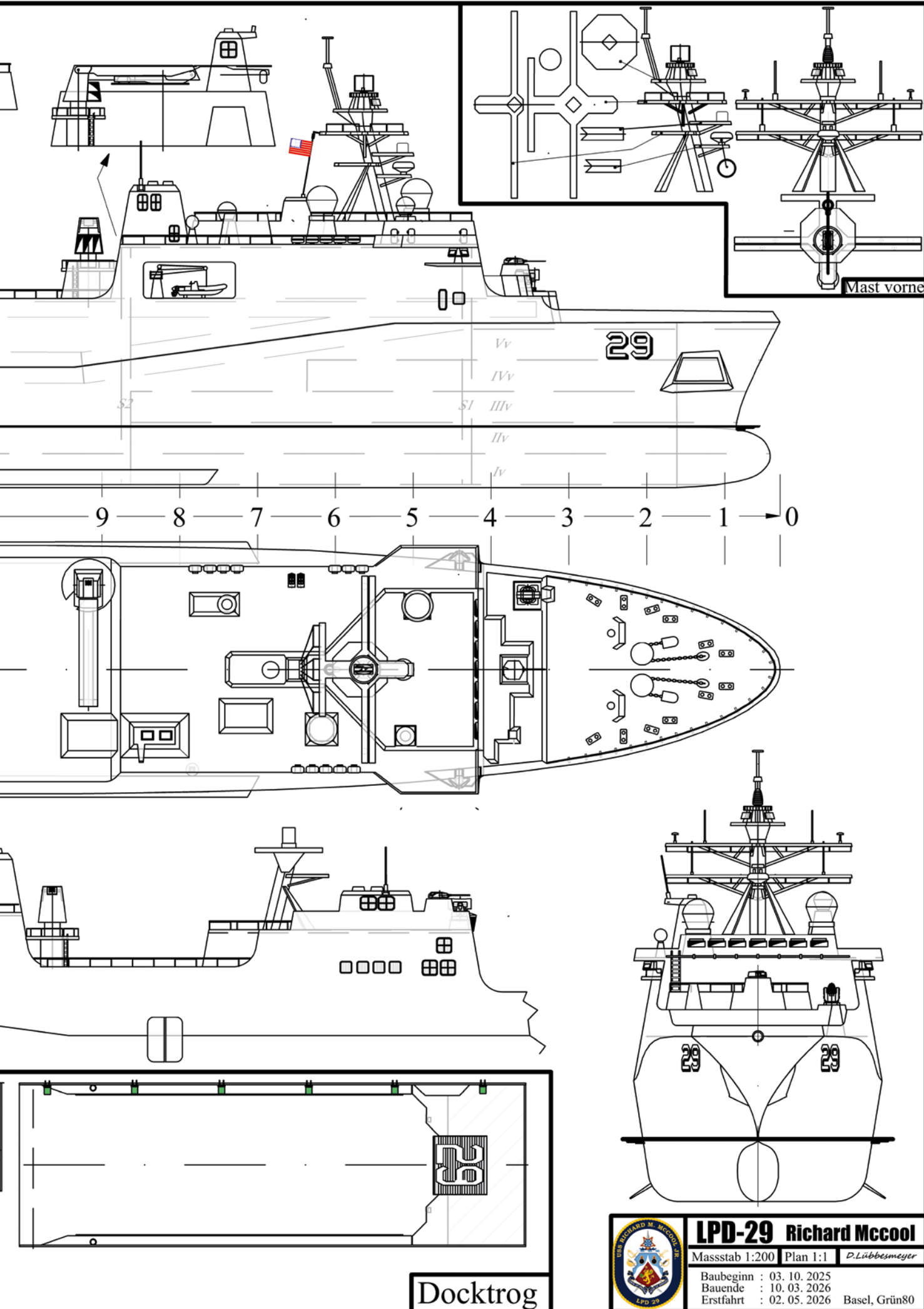
	Original	Modell
Länge:	208,5 m	1.042 mm
Breite:	31,9 m	170 mm
Gewicht:	25.000 t	4.800 g
Antrieb	40.000 PS	2 x Igarashi-545

Nach dem Lackieren des Schiffs mit schwarzer Farbe lassen sich Stellen identifizieren, die noch zu schleifen und spachteln sind. Danach kann der letzte Farbauftrag in Grau und Rot erfolgen









LPD-29 Richard McCool

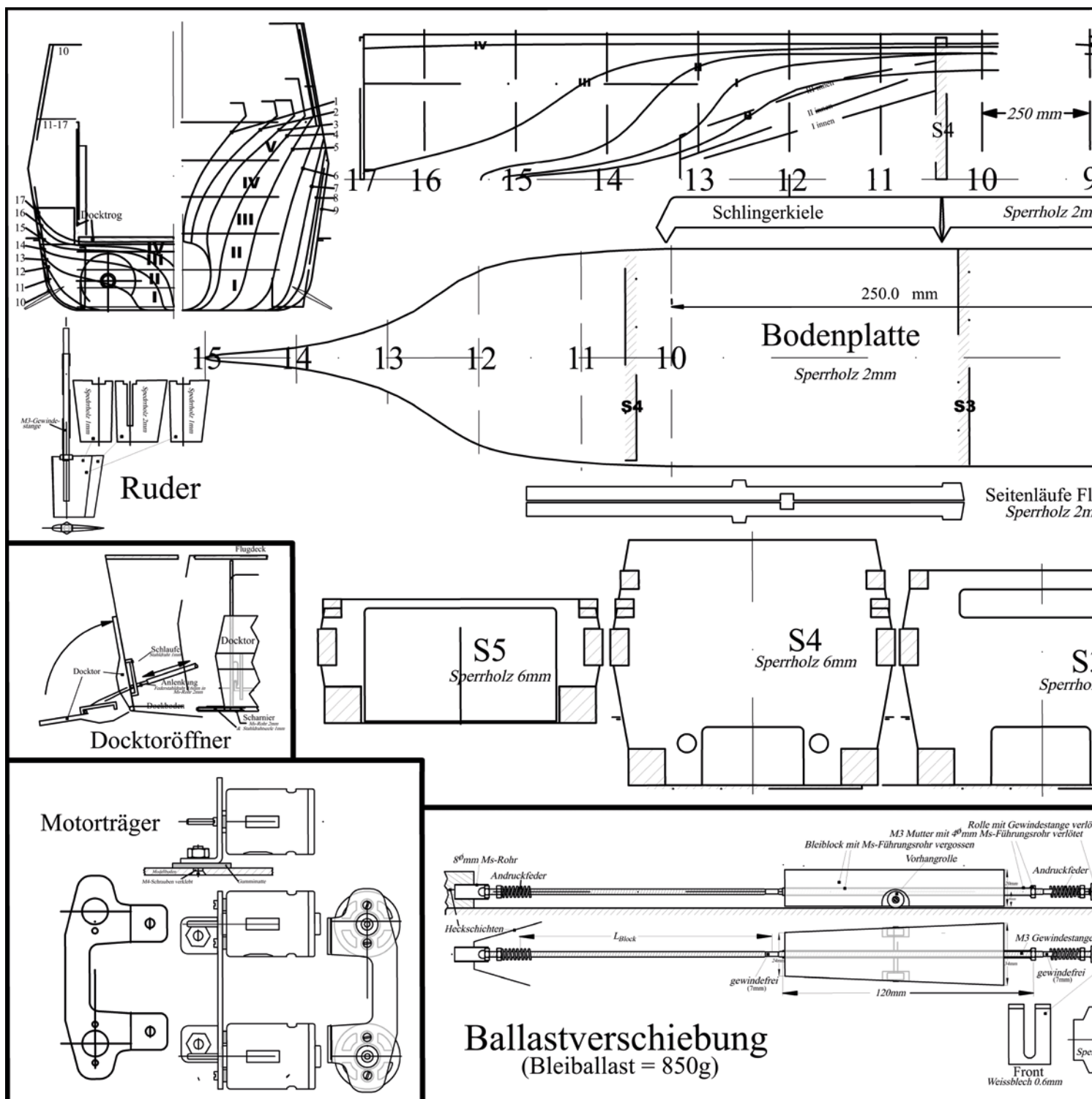
Massstab 1:200 Plan 1:1 D.Lübbesmeier

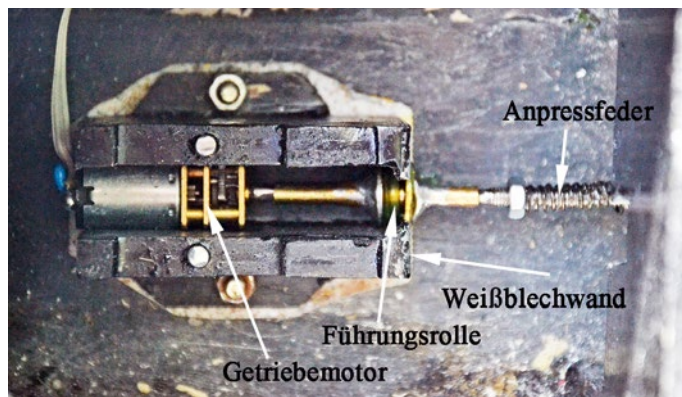
Baubeginn : 03. 10. 2025

Bauende : 10. 03. 2026

Erstfahrt : 02. 05. 2026

Basel, Grün80





Ein Getriebemotor treibt ein Messinggewinde als Spindel an. Auf der Spindel ist ein passend zum Modell gegossenes Bleigewicht. Durch die Drehbewegung verschiebt sich das Gewicht und hebt oder senkt das Heck von LPD-29. Die Methode ist sicherer und besser, als einen Wassertank im Schiff zu fluten oder abzupumpen; rechts, der Bleiblock ist fast unter dem Docktrog verschwunden



Blick ins Innere des Docks. Dank integrierter Beleuchtung kein Problem



Nicht nur die Radare drehen sich, sondern auch die Signalscheinwerfer sind dank eingebauter LED funktionsfähig

durchlaufend, bestehen aus vier Bahnen verzwirnten 0,15-mm-Kupferlackdraht und dienen so als RC-Antenne für die Steuerung. In Rahennähe imitiert ein Stück schwarze Kabelisolation die Wimpelaufhängungen und auf dem PC ausgedruckte Papierfahnen dienen als Flaggen.

Alle Zugänge zu den Deckshäusern sind geschlossen dargestellt, wobei die Türen (0,6-mm-Sperrholz) durch das Anbringen von zwei Türangeln aus Litzenstückchen sowie einer Klinke (Kartonschnitzel) optisch verfeinert wurden. Die Reling besteht wieder aus Heftklammern. Auf dem Brückennock ist beidseitig je ein Signalscheinwerfer aufgestellt. Wie in den anderen Fällen bei LPD-29 bestehen auch sie aus weißen 4-mm-LEDs einer ehemaligen Christbaumbeleuchtung. Den LEDs wurde die Linse abgetrennt, sie erhielten an beiden Seiten eine Kerbe, in die die Lampengabeln (dünner, durch eine Querbohrung in einem Zahnstocher gezogener Draht) eingeklebt wurden. An die auf 1 mm gekürzten Anschlüsse wurde dann die aus 2 x 4 Bahnen von 0,15-mm-Kupferlackdraht bestehende, verzwirnte Zuleitung angelötet und die LED-Rückseite mit einem Tropfen Araldit verschlossen. Ein

kräftiger, seitlicher Farbauftrag sorgt dann dafür, dass der Scheinwerfer nur nach vorne abstrahlt. Die LEDs sind über je einen 270-Ohm-Widerstand an das Modellüberwachungssystem Naviguard angeschlossen und blinken dann Warnungen wie SOS bei RC-Störungen, weitere Meldungen bei Fahrakutiefstand und Wasser im Modell; auch der Automatikbetrieb wird angezeigt.

Ausrüstung

Die Rohrbewaffnung (zwei 30-mm-Schnellfeuerkanonen) und die beiden RAM-Starter sind fummelige Klebearbeiten aus kleinen Holzstückchen, kopflosen Nägeln (Kanonenrohre) und Karton. Die 21 Austrittsöffnungen am RAM-Starter wurden auf transparenter Klebefolie ausgedruckt und auf die lackierten Boxen geklebt. Die Radome verschiedener Größe sind Drechselarbeiten aus Rundmaterial. Die beiden Kräne, der auch auf dem Modell faltbare Schwerlastkran auf einem backbordseitigen Podest und der kleine Bootskran in der großen Seitentasche auf der Steuerbordseite sind Holzkonstruktionen aus Sperrholz verschiedener Stärken. Auch das halbstarre Schlauchboot ist ein Eigenbau aus Balsaholz.

Auf LPD-29 werden als Rettungsmittel auch in Tonnen verpackte Rettungsinseln eingesetzt, die sich, wenn sie im Wasser aufschlagen, automatisch aufblasen und dann einige Besatzungsmitglieder aufnehmen können. Sie lagern in Einzelaufhängungen, die an der Reling festgemacht sind. Letztere wurden von mir am Stück aus Sperrholz hergestellt und erst abschließend zu Einzelstücken zersägt. Die Tonnen sind von 4-mm-Rundholz abgelängt und mussten dann jeweils an beiden Enden auf der Bohrmaschine noch etwas abgerundet werden. Nach dem Lackieren in Weiß, erhielten sie einen schwarzen Strich für die Trennlinie zwischen den Tonnenhälften, bevor sie in die Aufhängungen geklebt wurden.

Als Flugdeckbelegung habe ich mich für den Transporthubschrauber CH-47 Chinook entschieden, der schon auf meiner EMS-1 (SschiffsModell 7/25) als ein startender Hubschrauber zum Einsatz kommen sollte, aber nach Überlastung bei den ersten Flugversuchen schon bald den Geist aufgab; er wurde auf EMS-1 dann von einer MV-22 Osprey abgelöst und ist jetzt als stumme Variante auf LPD-29 eingesetzt. Die Grundfarbe des Chinook ist Grün, die Rotorblätter sind in



Das selbstständige Ein- und Ausfahren aus dem Dock mit einem LCU oder LCAC erhöht den Spielwert von LPD-29



Gut 4.800 g bringt die voll ausgebaute LPD-29 RICHARD MCCOOL auf die Waage

schwarz gehalten mit gelben Blattspitzen. Die Hoheitszeichen wurden auf Papier ausgedruckt und an den entsprechenden Seiten aufgeklebt. Abschließend wurde der Heli mit seidenglänzendem Klarlack versiegelt. Der fertige Hubschrauber ist über eine M2-Schraube in der Mitte des Landekreises auf dem Modell fixiert und kann so jederzeit entfernt werden.

Trockene Heckabsenkung

Wie schon oben erwähnt, erfolgt die Heckabsenkung auf meinem Modell der LPD-29 durch Verschiebung eines 850 g wiegenden Bleiblocks. Er wird aus der Modellmitte Richtung Heck bis unter den Docktrog mit Hilfe einer von einem kleinen Getriebemotor angetriebenen Spindelwelle (M3-Gewindestange) verschoben, wie die Detailzeichnung Ballastverschiebung im Plan Detailkonstruktionen zeigt. Die Gewindestange läuft dazu in einem direkt mit dem Bleiblock vergossenen Messing-Rohr, auf das am vorderen Ende eine M3-Mutter gelötet ist. Als Gussform diente dazu ein

Sperrholzkasten, in dessen Mittellinie 8 mm über dem Boden das Messingrohr durchgezogen wurde. Wobei man wegen des späteren LöSENS des Gusses aus der Gussform nicht vergessen sollte, über der Bohrung im Formholz einen Streifen auszusägen und ihn dort für den Guss mit einem Klebestreifen wieder zu fixieren. Will man für den Bleiblock Räder verwenden (Gardinenröllchen, mit einer M2-Schraube einfach in eine 1,5-mm-Bohrung eingeschraubt), die das Gleiten über den Modellboden verbessern, aber nicht unbedingt notwendig sind, sollte man für die Radkästen im Formkasten Holzscheiben ankleben. Darüber hinaus ist es ratsam, vor dem Bleigießen die ans Rohr angelötete Mutter zur Kühlung mit einem nassen Lappen zu umwickeln, damit sie sich beim Gießen nicht vom Messingrohr löst. Dreht sich nun die mit dem Getriebemotor verbundene Gewindestange, wird der Bleiblock je nach Drehrichtung vor- oder zurückgezogen. Das Gewinde auf der M3-Gewindestange ist an zwei Stellen abgeschliffen, um ein

Auflaufen des Bleiblocks in den beiden Endstellungen zu verhindern; die Welle dreht dann einfach durch, wobei je eine Feder dafür sorgt, dass die am Bleiblock befestigte Mutter bei Drehrichtungsumkehr wieder in das Gewinde greift.

Der kleine Mini-Getriebemotor (sol-expert) sitzt in einem am Rumpfboden und mit zwei M3-Schrauben fixierten, nach oben offenen, aber mit einem Deckel verschließbaren Sperrholzkasten. An dessen Front ist eine Weißblechwand eingesetzt, in deren Schlitz eine an die Gewindestange gelötete Rolle zwar keine horizontale, aber eine vertikale Bewegung des Getriebemotors erlaubt; sie soll Unwuchten der langen Gewindestange ausgleichen. Das andere Ende der Gewindestange wird von einer Hutmutter abgeschlossen, die in einem im Modell fixierten 8-mm-Messing-Rohr drehen kann. Die Dauer der Heckabsenkung hängt natürlich von der Untersetzung des Getriebemotors ab und beträgt 130 Sekunden. Ein Triggermodul in der Software



Bei einem Maßstab von 1:200 lassen sich Funktionen gut realisieren. Das Modell bleibt aber immer noch kompakt und handelbar

des Schaltertreibers sorgt dafür, dass der Motor nicht wesentlich länger läuft.

SSC-Ausschiffung

Beim Maßstab 1:200 ist das aus dem Dock ausschiffbare Modell schon recht klein, was aber mit den heute erhältlichen Mikro-RC-Komponenten eigentlich kein großes Problem mehr darstellt. Die von der US-Navy in amphibischen Schiffen eingesetzten SSCs, beziehungsweise eingesetzten LCUs oder LCACs, sind selbst in 1:200 groß genug, um voll manövrierfähig gebaut werden zu können. Allerdings haben die kleinen Modelle verglichen mit den Originalen meist einen etwas höheren Tiefgang, was aber in der Regel nicht stört. Bei meinen SSC-Modellen verzichte ich meist auf ein Ruderservo und lenke das Modell mittels Kettenfahrzeugsteuerung nur über zwei Motoren. Kleine und sehr preiswerte Spielzeugboote verwenden oft diese Steuerungsmethode, weshalb man deren Antriebssysteme (Motoren und Schrauben) sowie deren RC-Anlage problemlos für ein solches Modell verwenden kann.

Lackieren

Nach intensiver Imprägnierung mit verdünntem Bootslack und den allseits beliebten Schleifarbeiten wurde das Ganze zunächst schwarz lackiert, um eventuelle Unregelmäßigkeiten zu erkennen und dann durch Spachteln und Schleifen noch ausbügeln zu können. Die abschließende Lackierung erfolgte mit

seidenglänzenden Farben in Rot für die Rumpfunterseite und Hellgrau (Dunstgrau) für Überwasserpartien, getrennt von einem schwarzen, etwa 4 mm breiten Wasserpass. Das Schiefergrau der Decks wurde zur Vermeidung von Abklebarbeiten mit dem Pinsel aufgetragen. Eine Reißnadel kam für die weißen Flugdeckmarkierungen zum Einsatz. Ein abschließendes Übermalen aller Decks mit mattem Klarlack gibt meines Erachtens den rutschfesten Belag auf den Stahldecks optisch gut wieder.

Die Fenster der Brücke und des Towers auf der Backbordseite der Hangarwand wurden zunächst mit Weiß unterlegt und dann mit einem Tropfen Schwarz verdünnten, hochglänzenden Klarlack übermalt. Der Gesamteindruck des Modells wird auch durch die auf dem Original eng anliegende Gitterkonstruktionen (Lüftergrills) bestimmt, die auf den Seitenflächen des Schiffs verteilt sind. Modelltechnisch wurden schon vor dem abschließenden Klarlackauftrag an den entsprechenden Stellen Briefkartonstücke in Lüfterform geklebt und dann die mit dem PC auf Klebefolie gedruckte endgültige Gitterstruktur auf diesen Rohformen geklebt; danach erfolgte noch eine Fixierung mit seidemattem Klarlack.

Fahrverhalten

Die ersten Schwimmversuche des fertigen Modells erfolgten in der Bade-

wanne und zeigten, dass das Modell ohne zusätzlichen Ballast weitgehend korrekt auf Wasserlinie lag. Die Antriebsleistung wurde am Regler auf 80% gedrosselt, kann aber mittels Speedschalter auch volle Fahrt voraus, also auf etwa eine Modelllänge pro Sekunde gebracht werden. Der Jungfernfahrt stand damit nichts mehr im Weg.

Die RICHARD McCOOL fährt zügig, wenn auch, dem Original entsprechend, nicht zu schnell. Der Antriebsstrang brummte ein wenig, was vermutlich den Kardangelenken anzulasten ist. Die Kapazität des NiMH-Akkus verspricht bei meiner Fahrweise mit mehreren Modellen auf dem Teich einen Fahrspaß von einigen Stunden, bis die Erschöpfung des Akkus durch schnelles Blinken des Signalscheinwerfers angezeigt und die Fahrt in den Hafen ratsam wird.

Dank der trockenen Modellabsenkung krängt das Modell auch bei geflutetem Ballasttank nicht, was das Ein- und Ausschiffen eines Landungsboots zu einem Vergnügen macht. Sowohl das bordeigene LCU-R als auch LCAC-100 von meiner GUNSTON-HALL konnten problemlos ins Dock manövriert werden. LPD-29 RICHARD McCOOL ist jetzt als Teil meines amphibischen Flottenarms und auch mit meinen weiteren Einheiten auf dem Teich anzutreffen, wozu auch Versorger und Begleitschiffe gehören. ■

Im Verbund mit anderen Modellen der 1:200-Flotte erfüllt die LPD-29 (mittig) den Part eines Multifunktionsschiffs







Windanlagen-Wartungsschiff ACTA AURIGA

Spezialauftrag

Text und Fotos:
Dietmar Hasenpusch

Mit zunehmender Anzahl von Offshore-Windparks in der Nord- und Ostsee steigt auch der Wartungsbedarf dieser riesigen Anlagen. Um dieser Aufgabe gerecht zu werden und für den einwandfreien Betrieb der Windparks zu sorgen, bedarf es immer mehr Fachpersonal, welches diese Großanlagen wartet. Damit die Techniker aber zu den entsprechenden Anlagen kommen, sind Spezialschiffe wie die ACTA AURIGA erforderlich.

Sogenannte Windanlagenwartungsschiffe (CSV/SOV) sind mit allem ausgerüstet, um defekte Anlagen zu reparieren und wieder in Betrieb nehmen zu können. Eins dieser Spezialschiffe ist die hier vorgestellte ACTA AURIGA der niederländischen Reederei Acta Marine Holding BV mit Sitz in Capelle a/d IJssel.

Das Schiff, dessen Rumpf im Unterauftrag von der Werft Crist SA in Gdansk, Polen gebaut und nach Fertigstellung zur Endausrüstung zur Ulstein Verft AS in Ulsteinvik, Norwegen geschleppt wurde, konnte als Baunummer 308 im März 2018 an seinen Auftraggeber zur Ablieferung gebracht werden. Das Spezialschiff, welches mit 6078 BRZ vermessen ist und bei 3.435 t Tragfähigkeit auf einen Maximaltiefgang von 6 m kommt, ist 93,40 m lang und 18,65 m breit.

Da die ACTA AURIGA oft mehrere Tage in den Windparks auf See bleibt, können zur Übernachtung und zum kurzfristigen Wohnen in 80 komfortablen Kabinen bis zu 120 Windanlagen-Techniker untergebracht werden. Ein wichtiges Ausrüstungsteil an Bord stellt das teleskopische Laufstegsystem dar, mit welchem die Techniker stufenlos entsprechend der Höhen von Windanlagen-Arbeitsplattformen

auf diese umsteigen können. Bei Bedarf dient der Lift auch als Transportmittel für benötigte Werkzeuge, Ausrüstung und Ersatzteile. Da diese Anlage über einen Bewegungsausgleich verfügt, kann diese effizient und sicher selbst bei bis zu 3 m Wellenhöhe eingesetzt werden.

Hinter dem Aufzug ist ein 20 t tragender Hydraulikkran angeordnet, über den auch sperrige Ausrüstungsteile übernommen und auf dem großen Hauptdeck platziert werden können. Vor dem Brückenhaus befindet sich eine große Decksfläche, welche dem Abwinchen von Ausrüstung und Personen vorbehalten ist. Angetrieben wird das moderne Spezialschiff über zwei Caterpillar-Motoren vom Typ 2512C, die auf zwei Azimuth-Propeller wirken. Mit 5.786 kW Gesamtleistung erreicht die ACTA AURIGA eine Servicegeschwindigkeit von 13,5 Knoten. www.hasenpusch-photo.de

AUF EINEN BLICK

ACTA AURIGA

Schiffstyp:	Windanlagen-Wartungsschiff
IMO-Nummer:	9822815
Reederei:	Acta Marine Holding BV, Capelle a/d IJssel / NLD
Bauwerft:	Ulstein Verft AS in Ulsteinvik / NOR
Baujahr:	2018
Vermessung:	6.078 BRZ
Tragfähigkeit:	3435 t
Länge:	93,40 m
Breite:	18,65 m
Tiefgang:	6 m
Passagiere:	120 Techniker
Maschine:	2 x Caterpillar
Gesamtleistung:	5.786 kW
Geschwindigkeit:	13,5 kn
Klassifizierung:	Bureau Veritas
Internet:	www.ulstein.com www.actamarine.com



Das Schnupper-Abo

2 **FÜR** 1

Zwei Hefte zum
Preis von einem



Jetzt bestellen!

Deine Abo-Vorteile:

- 1 Ausgabe kostenlos
- Zugriff auf das gesamte Digital-Archiv
- Das Magazin frei Haus
- 2 Wochen vor Erscheinen Zugriff auf die Digital-Ausgabe
- Jederzeit kündbar

www.flugmodell-magazin.de

040/42 91 77-110



Alle Infos
zum Abo



Wie man vorübergehend zum Wikinger-Schiffbauer wird

Ära der Wikinger

Text und Fotos:
Tomasz Klyszynski

Zum ersten Mal in seiner Modellbau-Laufbahn wagte sich **SchiffsModell**-Autor Tomasz Klyszynski in eine derart ferne Epoche vor. Da er sich für diese Zeitspanne bislang wenig begeistern konnte, betrachtete er das Modellprojekt zunächst mit einer gesunden Portion Skepsis und wahrte Distanz. Doch mit jedem Bauabschnitt und jedem verbauten Teil wandelte sich seine Einstellung – und wich einer neuen Tugend: Geduld.

Um welches Modell handelt es sich? Es ist die OSEBERG-Langschiff-Replik von Billing Boats im Maßstab 1:25. Das Original wurde schätzungsweise um 820 n. Chr. erbaut und etwa 834 n. Chr. begraben. Als ich dieses Projekt begann, recherchierte ich ein wenig zur Geschichte des Schiffs und war überrascht zu erfahren, dass es als Grabstätte diente. Die Wikinger zogen die OSEBERG an Land und errichteten an Bord eine Grabkammer, in der sie zwei Frauen bestatteten – bis heute ist ihre Identität ungeklärt. Es handelte sich zweifellos um eine Bestattung von hohem Rang, bei der das Schiff selbst eine zentrale Rolle spielte: Es war ein Symbol der Macht und im wahrsten Sinne des Wortes die „letzte Reise“.

Nach der Zeremonie wurde das Schiff abgedeckt und ein Grabhügel errichtet. 1903 nahe Tønsberg entdeckt, fanden die Ausgrabungen in den Jahren 1904 bis 1905 statt. Nach der Rekonstruktion und Konservierung wurde das Schiff 1926 in ein Museum nach Oslo überführt. Ab 2027 wird das OSEBERG-Schiff dank der Wiedereröffnung des Museums in Oslo wieder für die Öffentlichkeit zugänglich sein. Das Schiff diente zudem als Inspiration für die Serien „Outlander“ und „Ragnarök“, was Fans der Produktionen sicher bekannt sein dürfte. Die Chancen stehen gut, dass das entsprechende Modell bereits in ihrem Regal steht – falls nicht, hoffe ich, dass sich das nach diesem Artikel ändert. Doch dieses Modell ist nicht nur etwas für Fans dieser Serien oder gar ausschließlich für Wikinger-Enthusiasten.

Sperrholz-Schatz

Beim Öffnen des recht großzügig bemessenen Modellbaukastens fallen als Erstes die laser-geschnittenen Sperrholzplatten in verschiedenen Stärken ins Auge. Darüber hinaus enthält das Set ein beachtliches Stück Stoff für das Segel samt entsprechender Schablone, Metall- und Kunststoff-beschläge für die Takelage und die Schilde sowie eine ausführliche Bauanleitung und eine hilfreiche Zeichnung im Maßstab 1:1. Bei der Durchsicht der Bauteile stechen besonders die Planken aus sehr flexiblem, bereits vorgeformtem 1-mm-Sperrholz her-

vor. Beim Beplanken des Rumpfs ist lediglich auf die korrekte Überlappung der Planken zu achten. Das Grundgerüst des Rumpfs besteht aus massiven Spanten und einem Kiel. Hierfür empfiehlt sich die Verwendung einer Helling von Billing Boats (für Interessierte: Building Slip BB397), um die Spanten exakt rechtwinklig zum Kiel auszurichten. Ein weiterer Vorteil dieser Helling ist, dass der Kiel absolut gerade bleibt und sich während der Arbeit nicht verzieht. Auch bei der späteren Beplankung erweist sich diese Vorrichtung als äußerst nützlich.

Nachdem das Spantengerüst steht und durch die Längsleisten verstärkt wurde, müssen die Spanten im Strak verschliffen werden. Dies vergrößert die Kontaktfläche für die Beplankung und sorgt für einen passgenauen Sitz. Dabei ist jedoch Fingerspitzengefühl gefragt. Sobald der Schliff abgeschlossen ist und der Rumpf gemäß der Bauanleitung unter Verwendung der beiliegenden Einlage auf der Helling fixiert wurde, kann mit der ersten Beplankung begonnen werden.

Da die Planken aus flexiblem Sperrholz gefertigt sind, lassen sie sich selbst im trockenen Zustand mühelos verlegen. Durch die Behandlung mit warmem Wasser wird das Material zudem so geschmeidig, dass es sich präzise in die gewünschte Form bringen lässt – anstatt, wie es oft der Fall ist, Widerstand zu leisten und in die entgegengesetzte Richtung zu federn. Glücklicherweise stellt uns dies hier vor keine Probleme; auch wenn ich anfangs skeptisch war, muss ich gestehen, dass die Arbeit mit diesen Bauteilen ausgesprochen angenehm war. Man muss nur viel Zeit und Geduld mitbringen, weil der Klebstoff in Ruhe aushärten muss.

Angst vor Dalmatinern

Ein weiterer kritischer Punkt ist die anschließende Beizung des Holzes. Da viele Lösungen nicht in Leimreste eindringen, sondern nur in das Holz selbst, können unschöne Flecken entstehen. Es ist daher weitaus effizienter, den Leim von vornherein präzise aufzutragen, als ihn später mühsam entfernen zu müssen. Oft bemerkt man Leimrückstände



Die flexiblen, vorgeformten Sperrholzplanken lassen sich dank ihrer Beschaffenheit mühelos verlegen



Montage der gravierten Zierelemente an Bug und Heck für die Wikinger-Charakteristik

 TECHNISCHE DATEN	
OSEBERG	
Original	
Länge:	ca. 22 m
Breite:	ca. 5 m
Höhe:	ca. 1,6 m
Höhe (Mast):	9-10 m
Modell	
Maßstab:	1:25
Länge:	860 mm
Breite:	210 mm
Höhe:	450 mm
Bezug:	Fachhandel
Internet:	www.billingboats.com

erst während des Beizvorgangs. Selbst wenn man diese dann noch beseitigt, gestaltet sich das nachträgliche Einfärben dieser kleinen Stellen als äußerst schwierig – und aus unserer detailgetreuen Wikingerschiff-Replik wird im Handumdrehen ein Dalmatiner.

Die letzte Phase der Beplankung umfasst die dekorativen Elemente an Bug und Heck. Diese sind in Sperrholz graviert und müssen vor sowie nach dem Verkleben an den Kanten geschliffen werden. Sobald sie angebracht sind, erhält der Rumpf sein charakteristisches Wikinger-Erscheinungsbild. Nach Abschluss der Beplankung drehen wir das Modell um. Nun kann – muss aber nicht – der Rumpf von innen zusätzlich gesichert oder an Stellen, an denen kein Kontakt besteht oder das Material unnatürlich hervorsteht, nachgeklebt werden. Achten Sie dabei lediglich darauf, nicht zu weit über die Deckslinie hinauszugehen. Falls Sie planen, das Modell zu Wasser zu lassen, ist dies zudem der ideale Zeitpunkt, um den Rumpf auch von innen gegen eindringende Feuchtigkeit zu versiegeln.

Verlegen der Decksplanken

Sobald der Rumpf fertiggestellt ist, beginnen wir mit der Arbeit am Deck. Dieses besteht aus 1,8 mm starken Holzleisten. Nahezu jede Planke muss individuell zugeschnitten werden, wobei der beiliegende Verlegeplan eine wertvolle Orientierungshilfe bietet. Sobald das Deck fertig ist – in meinem Fall der ideale Zeitpunkt, um mit der Farbgebung von Rumpf und Deck zu beginnen –, sollte das Modell gründlich auf Leimreste überprüft werden, da diese später zu den bereits erwähnten Problemen führen könnten. Ich habe die dem Bausatz beiliegende Beize im Farbton Eiche verwendet. Nach mehreren Schichten zeigt sich das Ergebnis, wie auf dem Foto zu sehen. Zusätzlich habe ich mein Modell mit einer nahezu transparenten, wasserfesten Lasur versiegelt. Dadurch trat die Maserung deutlicher hervor, was dem Modell mehr Lebendigkeit und Tiefe verlieh. Während der Trocknungszeit habe ich das Segel vorbereitet, das beachtliche Ausmaße aufweist.

Das Abpausen auf einer Fensterscheibe ist äußerst hilfreich, doch man sollte nicht vergessen, die Spuren der Arbeit anschließend wieder zu entfernen. Nachdem die Streifen übertragen wurden, steht das Einfärben an. Die Verwendung von verdünnter Farbe oder Airbrush-Farbe ist dabei denkbar einfach. Da Klebeband gelegentlich Farbe durchlässt, sorgt ein behutsames Vorgehen für präzise, saubere

Linien. Mast und Rah liegen dem Modell lediglich als einfache Rundhölzer bei, die man selbst in die richtige Form bringen muss. Ein wenig Schleifen und Anpassen an die Vorlage, und selbst die Wikinger wären stolz auf das Werk.

Spannungskontrolle

In der Zwischenzeit wurde der Rumpf um einige Details ergänzt, darunter Klampen, Haken für die Takelage sowie Ruderrollen. Bevor wir mit der Takelage beginnen, fertigen wir die Schilde und die bereits erwähnten Riemen an. Da es sich um eine beachtliche Anzahl handelt, wird dies einige Zeit in Anspruch nehmen. Danach folgt die Vorbereitung von Segel und Takelage. Das im Bausatz enthaltene Garn ist naturfarben, lässt sich jedoch hervorragend einfärben, was ein großer Pluspunkt ist – wir haben es hier glücklicherweise nicht mit Kunststofffäden zu tun.

Dennoch habe ich die ursprüngliche Farbe beibehalten, um den Kontrast zum Rumpf zu wahren. Zunächst wurde das Segel an der Rah befestigt, wobei Nadel und Faden zum Einsatz kamen. Der Abstand der Tauwerkschnürung ist durch den Bauplan vorgegeben. Hier ist Sorgfalt geboten: Die Spannung muss präzise kontrolliert werden, damit das Segel nicht an der Rah „schwebt“, sondern am Ende gleichmäßig über die gesamte Länge anliegt. Abschließend wurde das Befestigungsseil vorbereitet. Da der Mast inzwischen getrocknet war, konnten ich mit der Montage des stehenden Guts beginnen. Der Aufwand hält sich in Grenzen – es sind lediglich etwa sechs „Leinen“ zu spannen.

Montage-Euphorie

Die im Bausatz enthaltenen Klampen bestehen aus braunem Kunststoff. Da sie am Modell kaum sichtbar sind, fällt dies glücklicherweise kaum ins Gewicht. Wer den Kunststoff-Look dennoch weiter minimieren möchte, kann sie lackieren – es empfiehlt sich jedoch, sie zuvor mit feinem Schleifpapier anzurauen. Bei der Takelage des Masts sollte man darauf achten, keine übermäßige Seilspannung einzubringen, sonst biegt sich das Ganze. Den Vorgang überprüft man am besten kontinuierlich, damit der Mast exakt senkrecht bleibt und sich nicht verzieht. Anschließend war es an der Zeit, das Segel sowie die Hilfsleinen anzubringen.

Das Einsetzen des Segels durch die Bohrung im Mast gehört zu den besonders erfreulichen Phasen des Baus. Da es sich zudem um die letzten Arbeitsschritte handelt, ist die Euphorie entsprechend

groß. Die Größe des Segels wirft jedoch eine wichtige Frage auf: Wo soll das Modell später stehen? Der Platzbedarf verändert sich durch dieses Stück Stoff erheblich, doch lässt sich dies einfach korrigieren, indem das Segel mit Hilfe von Hilfsleinen in einem bestimmten Winkel ausgerichtet wird. Die Klampen ermöglichen es uns, die Passform vor der endgültigen Fixierung zu prüfen. Zudem lässt sich die gesamte Konstruktion auch ohne Klebstoff montieren. Die am Rumpf angebrachten Klampen machen dies möglich, wobei grundlegende Kenntnisse in der Knotenkunde von großem Vorteil sind.

Sobald das Segel perfekt sitzt, ist es Zeit für den „letzten Schliff“: die Anbringung der Schilde und Ruder. Beide Elemente haben ihren festen Platz am Modell, und es lohnt sich, sie präzise zu montieren. Alternativ können Sie natürlich für ein wenig Unordnung an Deck sorgen. Letztlich hängt es ganz davon ab, wie man das Ergebnis der investierten Mühe präsentieren möchte.

Den Horizont erweitern

Als ich das Modell fertigstellte, hätte ich nicht erwartet, dass das Ergebnis eine solche Tiefe entfalten würde. Die Konstruktion bietet einen enormen Spielraum für Individualisierungen, insbesondere bei der Lackierung. Inspirationen finden sich zuhauf in Museen, Filmen oder literarischen Beschreibungen. Das Thema Wikinger ist zwar ein weites Feld, stand mir jedoch bislang fern. Dank der OSEBERG hat sich das grundlegend geändert. Ich habe Gefallen an dieser Art von Modellbau gefunden und kann mir vorstellen, dass es nicht mein einziges Modell dieser Art bleibt.

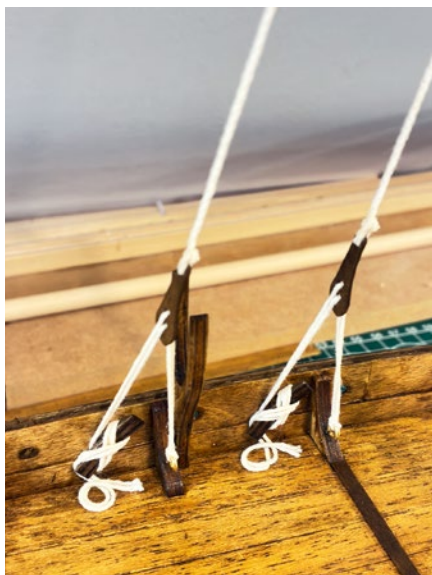
Von Anfang an war klar, dass es kein RC-Modell werden würde, doch ich wollte es unbedingt auf dem Wasser fotografisch in Szene setzen. Es empfiehlt sich, den Rumpf nach der Beplankung und vor dem Aufbringen des Decks von innen zusätzlich zu versiegeln. Beize, Lasur und ein abschließender Klarlack schützen das Modell nachhaltig – wer gerne fotografiert, für den lohnt sich dieser Aufwand absolut. Trotz meiner anfänglichen Skepsis habe ich das Projekt schätzen gelernt, und das Thema Wikinger wird mich bei meinen zukünftigen Modellbauprojekten definitiv weiter begleiten. Es lohnt sich, ab und zu den eigenen Horizont zu erweitern und Neues zu wagen – denn Abwechslung bringt bekanntlich die größte Freude. Und im kommenden Jahr steht zudem der Besuch des neu gestalteten Wikingerschiffmuseums in Oslo an. ■



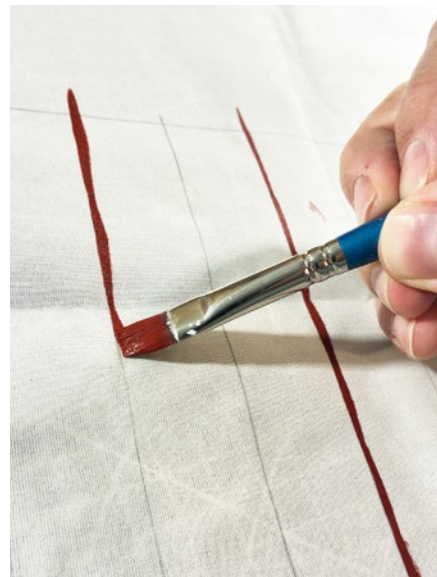
Vorbereitung der Oberflächen für den Farbauftrag an Rumpf und Deck



Montage der Klampen, Haken für die Takelage sowie der Ruderrollen



Beim Verspannen des stehenden Guts ist auf eine präzise Mastneigung zu achten



Für ein gleichmäßiges Ergebnis wird der Rumpf mit verdünnter Farbe lackiert



Vorbereitung der Schilde, die erst nach Fertigstellung des Rumpfs montiert werden



Mit dem montierten Segel erhält die OSEBERG-Replik ihre beeindruckende, historische Silhouette



Klaus Peter Thiele und seine Schiffsmodelle

Einmal bauen reicht ihm nicht

Text und Fotos:
Matthias Schultz

Die Schiffe des 17. und 18. Jahrhunderts mit ihrer zum Teil schon verwirrend komplizierten Takelage faszinieren ihn. Aber auch andere Aspekte wie die ursprüngliche Farbgebung versucht Klaus Peter Thiele bei seinen Modellen möglichst authentisch umzusetzen. So werden bei dem Ruheständler aus den Kunststoffbausätzen letztlich Semi-Scratch-Modelle, wie **SchiffsModell**-Autor Matthias Schultz in Erfahrung bringen konnte.

Der Schiffsmodellbau begleitet Klaus Peter Thiele schon sehr lange. Doch hatte er, noch voll im Berufsleben stehend, einfach nicht viel Zeit dafür übrig. Der gelernte Drogerist hat zwischenzeitlich als Fotolaborant und Fotograf gearbeitet, zum Schluss dann als Chemotechniker bei der Bundeswehr. Das ist aber schon länger her, mittlerweile hat er Mitte 80 erreicht. Bis vor kurzem war er als Zweit-Hobby auch noch mit dem Motorrad unterwegs – in der bergigen Umgebung von Neuhäusel in der Nähe von Bad Ems, wo der gebürtige Wormser heute lebt. Doch nach einem unglücklichen Sturz vor seiner Doppelhaushälfte muss er etwas kürzer treten und widmet sich noch intensiver dem Modellbau.

SOLEIL ROYAL – eine Wiederholungstat

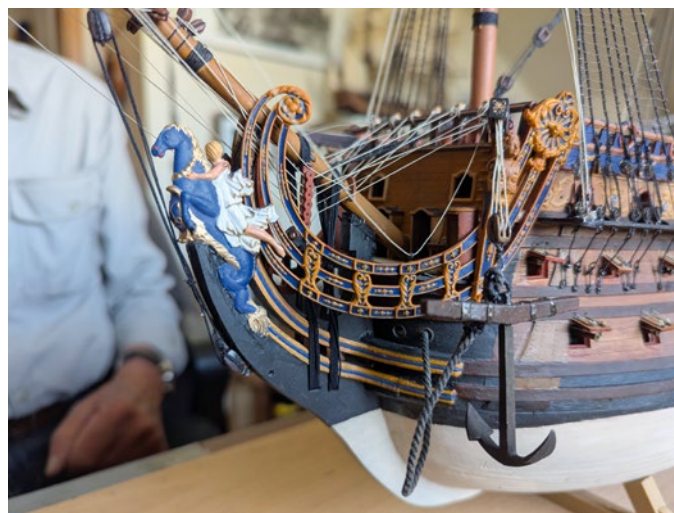
Sein aktuelles Projekt ist eine Wiederholungstat. Denn die berühmte SOLEIL ROYAL hat er vor Jahren bereits einmal im Maßstab 1:100 gebaut. Sie steht jetzt im raumtrennenden Regal in einer gläsernen Vitrine zwischen Diele und Wohnzimmer. Das Original wurde im Dezember 1668 auf Kiel gelegt, Stapellauf war exakt ein Jahr später, Indienstellung August 1680. Während der Bauzeit hieß das Schiff GRAND HENRY, eine Hommage an Henri IV. Später bekam es als erstes Schiff den übersetzt „Königliche Sonne“ lautenden Namen. Die Länge zwischen den Loten betrug 67 m, ihre Verdrängung vermutlich 2.658 t, der Tiefgang 7,85 m.



1) Die erste SOLEIL ROYAL steht als Wasserlinienmodell auf einer Glasplatte, Gischt aus Acrylgel umspült ihren Rumpf. 2) Mit manchen Details des ersten Modells ist Klaus Peter Thiele heute nicht mehr so glücklich. Dennoch behält sie einen Ehrenplatz im Wohnzimmer



Aktuell arbeitet Klaus Peter Thiele an seiner zweiten, fast fertiggestellten Version der SOLEIL ROYAL von Heller



Im Gegensatz zur ersten SOLEIL ROYAL ist die königsblau gefasste Galionsfigur schon recht gewöhnungsbedürftig

Ein für heutige Verhältnisse recht kleines Kriegsschiff, auf dem drangvolle Enge geherrscht hat. Wie man als Standmodellbauer, der das Innenleben seiner Schiffe wie Klaus Peter Thiele nicht mit Antriebstechnik, sondern authentischer Ausstattung füllt, beim Bau immer wieder feststellt. Pumpen, Niedergänge, Gangspills und vieles mehr, so seine Recherche, mussten auf einem Segelschiff dieser Zeit beispielsweise vor einem Gefecht mühsam weggeräumt werden. Die damaligen Schiffbauer beziehungsweise Konstrukteure hatten dabei immer mit den Zielkonflikten zu kämpfen, bei solch einer schwimmenden Kampfmaschine möglichst viel Feuerkraft auf ein möglichst kleines und damit kostengünstiges Schiff zu bringen. Andererseits war stets viel Drohgebärde dabei: Wer wollte sich schon mit einem so Kanonen-starrenden Ungetüm anlegen? Ob die Kanonen bedienbar oder dafür genügend Leute an Bord waren – das stand auf einem anderen Blatt.

Eins der prächtigsten Schiffe seiner Zeit

Die Bewaffnung der SOLEIL ROYAL, dem Flaggschiff von Befehlshaber Anne Hilarion de Cotentin Tourville, wechselte, je nach Ausrüstungszeitpunkt und Erfordernis, zwischen 98 und 112 Kanonen. Im ersten Batteriedeck befanden sich bei der Grundausrüstung 28- und 36-Pfünder, später wurden einheitlich 28-Pfünder installiert, da man auf Reichweite und Durchschlagskraft setzte. Im zweiten Batteriedeck wurden 18-Pfünder und an Deck 12- und 8-Pfünder aufgestellt.

Unter Jean Baptiste Colbert, der nicht nur die Finanzen des Sonnenkönigs Ludwigs XIV. in Ordnung brachte, sondern auch

die Modernisierung der Marine vorantrieb, war dieses Schiff eines der größten und prächtigsten in der neuen französischen Flotte. Man attestierte ihm beste Segeleigenschaften. Klaus Peter Thiele hat sich für den Zustand von 1692 entschieden, als die Heckgalerie bereits geschlossen war. Die bedeutenden Schlachten dieses Schiffs fielen in den Zeitraum der „Augsburger Allianz“, einem Zusammenschluss und Defensivbündnis mehrerer Staaten, darunter England und die Niederlande, um den Expansionsbestrebungen Ludwigs XIV. Einhalt zu gebieten.

Schwierigkeiten beim Bau

Der Wunsch, die SOLEIL ROYAL noch einmal aus dem gleichen Bausatz von Heller zu fertigen, entwickelte sich bei dem passionierten Modellbauer, weil er bei seiner ersten Ausführung im Nachhinein einige nicht mehr so einfach zu korrigierende Fehler entdecken musste. So hatte er damals zwar die Rüsten nach Plan, aber eben eine Etage zu hoch gesetzt. Durch dieses Tieferlegen, insbesondere im Bereich der Back, waren nun die Wanten allerdings sehr dicht am Schanzkleid. Zumal sich dies leicht nach außen wölbt. Die Rüstbretter deswegen zu verbreitern, kam aber nicht infrage. Die ursprünglich vorgesehenen Montagestellen hat er zunächst ausgefräst, danach über einer Kerzenflamme Kunststoffstäbe in entsprechender Dicke gezogen und die dort unterbrochenen Zierleisten geschlossen. Als Klaus Peter Thiele hingegen feststellen musste, dass sich die Schegs am Bug verzogen hatten, war komplettes Abreißen angesagt.

Mit „Bordmitteln“ wurden diese mehrfach gekrümmten und damit sehr anspruchsvollen Bauteile dann neu gestaltet.



An Deck der SOLEIL ROYAL befindet sich ein Beiboot. Damit die Grätung nicht abgedeckt wird, steht es auf einer Stellage

Notwendige Arbeiten wie das „Pönen“ der Innenbeplankung mag er ganz und gar nicht, weil es keine anspruchsvolle, aber sehr zeitaufwendige Arbeit ist. Außerdem muss man aufpassen, das Deck nicht zu bekleckern. Eine Unterlage ist immer hilfreich. Das abschließende, durchgehende Deck einzubauen, wurde noch einmal recht schwierig. Dessen Breite musste nämlich reduziert werden, weil er zuvor Bordwandteile und Schanzkleider des Aufbaudecks mit einer Innenbeplankung aufgefüttert hat, um Ringbolzen der Kanontakel einsetzen zu können. Bei der Neugestaltung der Heckgalerie hat er sich dazu entschlossen, die Fenster geschlossen zu halten. Die Entscheidung, keine Innenbeleuchtung angelegt zu haben, bereut er aber auch schon wieder.

Gewöhnungsbedürftige Farbgebung

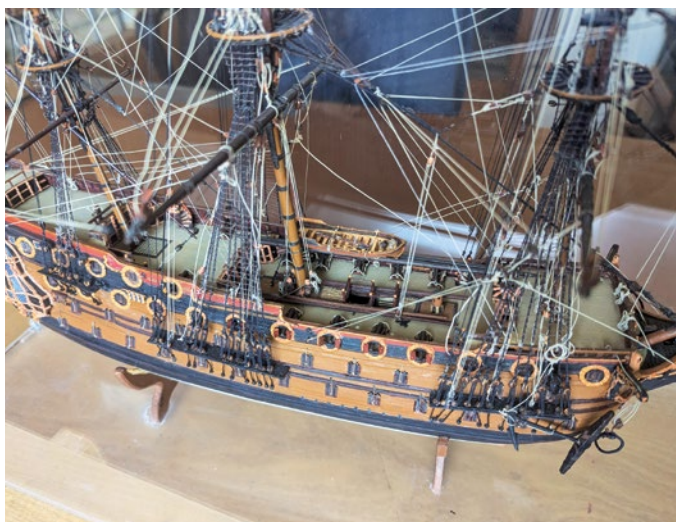
Nach umfangreichen Recherchen bezüglich der Farbgebung musste er sich gegenüber seiner ersten SOLEIL ROYAL zudem erst einmal an diese gewöhnen. So ist das dritte Batteriedeck auffallend hell und nicht in Königsblau gehalten, die Verzierungen heben sich farblich nicht sonderlich ab. Um sie dem Gegner mit einem kräftigen Königsblau nicht gleich kenntlich zu machen, hatte man später außerdem das Feld um die Quadriga in einem blaustichigen Perlgrau übermalt.

Bei Ziehen der Wasserlinie des von ihm ohnehin überarbeiteten Unterwasserschiffs dann die Frage: Mit Lineal

und Wasserwaage arbeiten, damit es ordentlich aussieht, oder eher wie im Original, was dann wie schlampiger Modellbau rüberkäme? Diese Frage zumindest stellte sich bei seiner ersten SOLEIL ROYAL nicht, sie steht als Wasserlinienmodell auf einer Glasplatte, Gischt aus Acrylgel umspült ihren Rumpf. Auch wenn er heute nicht mehr mit seiner damaligen Ausführung glücklich ist, so bleibt dieses Modell doch eine schöne Erinnerung, weil immerhin er es war, der damals mit seinen ständigen Nachfragen bei Heller dafür gesorgt hat, dass dieser Bausatz 1974 überhaupt auf den Markt gekommen ist.

Der erste Prinz ging ins Wirtshaus

Auch seine mit dem Maßstab 1:700 sehr kleine HMS VICTORY ist ein Wasserlinienmodell und befindet sich ebenfalls gut geschützt in seinem Wohnzimmer, und zwar unter einer festgeklebten Glashaube der Firma Sora. Bereits 1985 hatte er sich den Bausatz zugelegt und rund zwei Jahre in ihre Fertigstellung investiert. Als er aber damals bei der Positionierung des Beiboots angelangt war, fiel ihm auf, dass sich in der Kuhl, wo das Boot laut Bauplan hätte liegen sollte, die Niedergänge befinden. Also konstruierte er eine eigene Stellage, um diesem Widersinn Abhilfe zu schaffen. Das zweite Beiboot, welches seinen Platz auf dem Halbdeck hätte finden sollen, hat er dann lieber gleich in Schlepp genommen.



Um die PRINCE vor Staub zu schützen, ist die Glashaube ebenfalls festgeschraubt



Klaus Peter Thieles L'ORIENT wurde unter Napoleon zum Flaggschiff des Geschwaders



Diorama in Maßstab 1:1.200 von der L'ORIENT zusammen mit der FRANKLIN



Die SANTA MARIA mutierte zu einem namenlosen Konquistadoren-Schiff

Eine Etage höher steht im ehemaligen Kinderzimmer seines Sohns auf der Fensterbank seine PRINCE von Airfix im Maßstab 1:160. Ebenfalls gut geschützt unter einer festgeschraubten Plexiglashaube ist auch sie bereits das zweite Modell dieses Schiffs. Das erste Exemplar konnte er nämlich 1972 an den Gastronomen eines Wirtshauses an der Lahn für damals 50,- Deutsche Mark veräußern.

Dass er am Kunststoff bei Modellen hängen geblieben ist, liegt daran, dass Klaus Peter Thiele früher einmal die fixe Idee hatte, für jede Epoche ein typisches Schiff zu bauen. Immer im gleichen kleinen Maßstab wegen des Platzes und wegen der Gegenüberstellung beziehungsweise für den Vergleich. Das funktionierte aber nur zum Teil, da sich aufgrund der Verfügbarkeit dann doch Lücken auftaten. Lange Zeit immer noch auf der Suche nach passenden Modellanbietern hat er dann den Einstieg in den Holzmodellbau vertrödelte und stattdessen weiter Kunststoffmodelle im Maßstab 1:100 gebaut, aber immer mit komplettem Innenausbau. Der Baukasten war also nur noch die Basis und Auslöser für die Wortschöpfung „Semi-Scratch“.

Blick bis nach Montabaur

Im einstigen Kinderzimmer hat Klaus Peter Thiele heute auch seinen Modellbau-Arbeitsplatz mit schönem Blick bis nach Montabaur eingerichtet. Hinter ihm, auf einem Wand-

regal, steht hingegen die L'ORIENT von 1781 im Maßstab 1:100, ebenfalls ein Heller-Bausatz. Dieses Schiff ist bereits unter der Regenschaft von Ludwig XVI. entstanden und hatte mit DAUPHINE ROYAL ursprünglich ebenfalls einen anderen Namen. Während der Revolutionszeit wurde sie in SANS CULOTTE umbenannt, bis sie 1795 eben den Namen L'ORIENT bekam und drei Jahre später zum Flaggschiff des Geschwaders ernannt wurde. Mit ihm fiel Napoleon dann in Ägypten ein.

Bei seinem Modell hat Klaus Peter Thiele ein selten berücksichtigtes Detail ausgeführt: In einer Hosenboje gesichert macht sich gerade ein Matrose am steuerbordseitigen Anker zu schaffen. In der berühmten Schlacht von Abukir wurde der für seine Zeit schon recht moderne Dreimaster mit dezenter Ornamentierung dann am 01. August 1798 schließlich zusammengeschossen, Napoleons Stern kündigte sich erstmals an, zu sinken. Außerdem hat Klaus Peter Thiele noch ein Miniatur-Diorama im Maßstab 1:1.200 von diesem Schiff zusammen mit der FRANKLIN geschaffen. Beides ist ausgeführt mit vorgefertigten Zinkguss-Rümpfen. Seiner CONSTITUTION von Revell hingegen hat er einen Leichter zur Seite gestellt. Das Wasserlinienmodell wird im Zustand der Ausrüstung gezeigt, ein noch zur Wurst zusammengerolltes Bramsegel steht kurz davor, angeschlagen zu werden, Fässer werden mit dem Seitentakel an Bord gehievt. Sehr lebendig eben. ■



Aus einer BOUNTY hingegen wurde eine Bomb Ketch gefertigt



Der CONSTITUTION von Revell wurde ein Leichter zur Seite gestellt. Das Wasserlinienmodell wird im Zustand der Ausrüstung gezeigt

Flying Boats auf der Schlei

Text und Fotos: Helmut Harhaus

Action im Norden

Im nationalen Rennkalender der Powerboat-Gemeinde hat sich das Event in Schleswig an der Schlei einen festen Platz erobert. Sowohl die Kulisse als auch das Gewässer bieten ideale Bedingungen für jede Menge Powerboat-Action. Helmut Harhaus war mit Kamera und Notizblock live dabei.



Wenn hier im Norden der Wind aus Westen weht, und das ist fast immer der Fall, bauen sich recht schnell auf der ansonsten so lieblichen Schlei beachtliche Wellen auf. Jedenfalls für Modellboote sind diese eine Herausforderung. Das brachte so richtig „Action“ in den Fahrbetrieb. Die flotten Flitzer wurden oft von den Wellen derart katapultiert, dass die nächsten Meter reine Luftfahrt waren. Da ging so richtig die Post ab, beim Powerboat-Treffen 2026 in Schleswig!

Treffpunkt Schlei

Über Pfingsten 2026 verwandelte sich die Schlei in Schleswig erneut in einen Treffpunkt für Technikbegeisterte,

Modellbau-Enthusiasten und Freunde des rassigen Modell-Wassersports. Bereits am Mittwoch trudelten die meisten ein; mit vereinten Kräften wurde aufgebaut und vorbereitet. Der Renn- und Fahrbetrieb ging dann täglich bis einschließlich Pfingstsonntag. Den Montag nutzten die meisten für die Rückreise. Und für einige war das mit locker 1.000 km Strecke verbunden – die weitesten waren aus Rosenheim in Südbayern angereist. Über dieses Pfingstwochenende waren über 40 Teilnehmer dabei und stellten je nach Tag 70 bis 100 Boote auf dem Wasser vor.

Im Vergleich zum Vorjahr hatte sich somit die „Wagenburg“ verdreifacht. Kein Wunder, bei dem prognostizierten Wetter! Es



40 Teilnehmer aus der gesamten Bundesrepublik nahmen teil. Im Fahrerlager gab es immer viel zu Fachsimpeln



Dusche in der eigenen Gischt. Auf der Schlei konnten die Powerboote ordentlich aufdrehen



Der Wellengang sorgte für viele Flugeinlagen



Von zwei PS-starken Elektromotoren angetriebenes Powerboot INSURANCE



RENNKALENDER

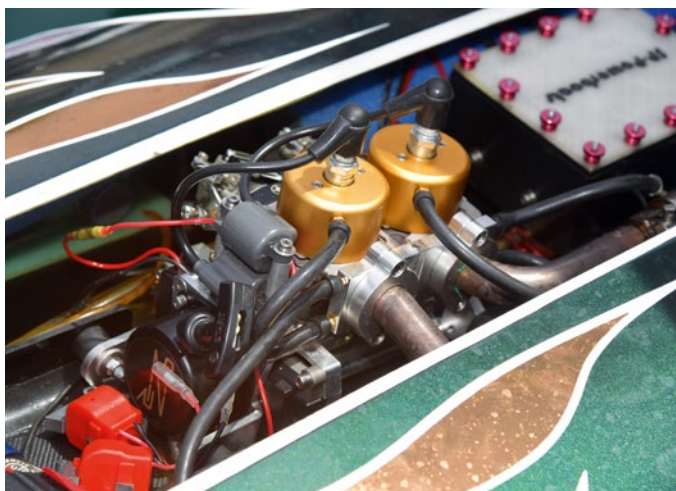
Für die deutsche und mitteleuropäische Powerboat-/Modell-Powerboat-Szene gibt es übers Jahr mehrere namhafte Events. Ende Juni fand im schwedischen Åhus das Powerboat Festival 2026 statt, bei dem Originale zu sehen waren. Im Juli gab es in Heilbronn das jährliche Event der Modell-Powerboote. Noch zu erleben sind vom 16. bis 18. September das Powerboat-Treffen Grevesmühlen am Ploggensee und vom 2. bis 4. Oktober das 13. Powerboat-Treffen & Schaufahren in Stäfa, Schweiz.

waren traumhaft schöne Tage. Um die leistungsstarken ferngesteuerten Rennboote auf dem Wasser zu erleben, hatte die Veranstaltung auch zahlreiche Besucher an das Ufer der Schlei gelockt. Schleswig und die Schlei boten dabei ideale Bedingungen für die Veranstaltung. Das geschützte Gewässer, die gute Infrastruktur und die attraktive Kulisse der Wikingerstadt schaffen seit Jahren beste Voraussetzungen für Wassersportveranstaltungen. Entsprechend positiv fiel auch die Resonanz der Teilnehmer aus. Viele von ihnen schätzen neben den sportlichen Herausforderungen vor allem den Austausch mit Gleichgesinnten. Fachgespräche über Motoren, Propeller, Akkutechnik oder neue Baumaterialien gehören ebenso zum Treffen wie die wilden Ritte auf dem Wasser.

Besonders beeindruckend waren die Rennen, bei denen mehrere Boote gleichzeitig über die Schlei jagten. Mit hoher Geschwindigkeit zogen die Modelle ihre Bahnen, beschleunigten aus den Kurven heraus und hinterließen lange Gischtfahnen auf dem Wasser. Für die Zuschauer entstand dabei ein spektakuläres Bild, das den Vergleich mit großen Offshore-Rennbooten nicht scheuen musste.

Mächtig Power in den Booten

Auch wenn im geschützten Hafenbereich „normale“ Modellschiffe ihre Kreise zogen (in Schleswig ist für alle Platz), wurde jedem schnell klar, dass es sich bei den Powerbooten nicht um gewöhnliche Modelle handelt. Viele sind in aufwendiger


Für Verbrenner-Powerboote ist die Schlei ein ideales Gewässer

Herrliches Pfingstwetter lockte andauernd Fahrer an den Steg

Eigenarbeit entstanden und wurden über Jahre hinweg technisch weiterentwickelt. Carbon-Rümpfe, leistungsstarke Verbrennungs- oder Elektromotoren sowie präzise Steuerungstechnik machen die Boote zu echten Hochleistungsmaschinen. Einige Modelle erreichen Geschwindigkeiten von bis zu 150 km/h – und das auf einer Wasseroberfläche, die für dieses Tempo doch oft recht holprig war. Schauen wir nur mal einem der Läufe zu: Wenn Ralf Grünhage seine neue INSURANCE, 1,850 mm lang, auf Trab brachte, dann powerten zwei Elektromotoren von TP-Power mit je 15 kW und 14s-Akkus die Antriebspropeller. Das GPS-Modul meldete zum Beispiel: Spitzentempo 140 km/h und in 6 Minuten 8 Kilometer zurückgelegt. Das ist ein Geschwindigkeits-Durchschnitt von 80 km/h! Wie brachial!

Großes Interesse

Das Orga-Team um Carsten Kantner hatte alle Hände voll zu tun. Da mussten die neuen Ankömmlinge begrüßt und ihnen ein Campingstellplatz zugewiesen werden. Da galt es, den Fahrbetrieb zu organisieren. Für die ganze „Buchführung“ waren im Zelt Listen und Übersichten vorbereitet worden – aber auch Kuchen und Würstchen. Den ganzen Tag mussten technische Probleme gelöst werden – Carsten sah man dann nur entweder fahrend mit RC-Anlage in der Hand, im Rettungsboot sitzend oder mit dem Werkzeugkoffer zwischen den Zelten flitzend. Unzählige Modelle sind auf ihrem Ritt abgesoffen und mussten trockengelegt werden, was jedoch keine Schäden verursacht hat. Dafür sind die Boote gebaut. Und dann kam da noch das Fernsehen. Sat.1 hat am Freitag umfangreich gedreht, wobei ein TV-Beitrag von 2:20 Minuten entstanden ist. Immerhin!

Ingenieurskunst & Leidenschaft

Neben dem sportlichen Aspekt spielt auch die Nachwuchsförderung eine wichtige Rolle. Viele erfahrene Modellbauer nutzten die Gelegenheit, interessierten Besuchern ihre Boote vorzustellen und Einblicke in die Technik zu geben. Gerade junge Gäste konnten erleben, wie viel handwerkliches Geschick, technisches Verständnis und Geduld hinter einem erfolgreichen Powerboat-Projekt stehen. Nicht wenige Besucher zeigten sich überrascht, wie professionell und hochtechnisch die Modelle konstruiert sind.

Das Treffen verdeutlichte einmal mehr, dass der Modellbootsport weit mehr ist als ein Nischenhobby. Er verbindet Ingenieurskunst, handwerkliche Präzision und sportlichen Ehrgeiz mit einer großen Portion Leidenschaft für Technik und Geschwindigkeit. Gleichzeitig schafft er Begegnungen zwischen Menschen unterschiedlicher Generationen, die ihre Begeisterung für den Wassersport teilen.

Auch für Schleswig selbst stellt das Powerboat-Treffen eine Bereicherung des Veranstaltungskalenders dar. Die Stadt und die Region profitieren von den Gästen, die über das Wochenende anreisen und die Schlei als attraktives Ausflugsziel erleben. Die Kombination aus maritimer Atmosphäre, historischer Kulisse und moderner Freizeitkultur macht den besonderen Reiz der Veranstaltung aus.

Nach dem erfolgreichen Verlauf des Treffens 2026 waren sich Teilnehmer und Besucher einig: Das Powerboat-Wochenende an der Schlei hat sich längst als fester Termin in der Szene etabliert. Schleswig bot dafür erneut die perfekte Bühne und auf die nächste Ausgabe darf man gespannt sein. ■


Eyecatcher lockerten das von GFK-Booten dominierte Bild auf

In der Regel ist eindringendes Wasser kein größeres Problem für die Modelle

Schnelle Boote vor der Kulisse des Schleswiger Kirchturms

Das Schnupper-Abo

3 FÜR 1

Drei Hefte zum
Preis von einem

Powerboote Rasante Action beim großen Szenetreffen

9 September 2026

SchiffsModell



SchiffsMo

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN SCHIFFSMOD

Drachen segeln

Warum die DRAGO von Krick begeistert

BAUPLAN
IM HEFT



LPD-29
Amphibisches
Dockschi



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

Die drei Leben meiner BUGSIER 3

POSEIDON

Mit diesem Artikel stelle ich den wechselhaften Werdegang eines meiner Schiffsmodelle vor, der POSEIDON beziehungsweise BUGSIER 3, und berichte weniger über dessen Bau. Vielmehr erarbeiten sich auch Schiffsmodelle über die Jahre und Jahrzehnte ihre eigene Geschichte. Besonders die BUGSIER begleitete mich über die Zeit – fast 50 Jahre – und entwickelte eine eigene Lebensgeschichte.

Text und Fotos: Kay Kröger



Alles begann Ende der 1970er-Jahre, als ich vom Geld meiner Konfirmation beim Modellbauhändler in unserer Stadt stand, um mir meinen lang gehegten Wunsch, den Kauf des Graupner-Modells BUGSIER 3, zu erfüllen. Vorher war ich immer wieder dort, um am Schaufenster stehend den Baukasten zu bestaunen. In meiner Fantasie stellte ich mir vor, wie ich das Modell bauen und später auf dem nahegelegenen Kieselsee fahren lassen würde. Jetzt war es so weit, der Traum wurde wahr.

Das erste Leben als BUGSIER 3

Stolz brachte ich den Baukasten nach Hause in den Bastelkeller und war erstmal erschlagen von den vielen Plänen und der eng geschriebenen Bauanleitung. Es dauerte einige Tage, bevor ich mit dem Bauen des Modells begann. Zunächst versuchte ich, mit der Hilfe meines Vaters, die Pläne zu verstehen.

Nach und nach entstand so das Modell und erhielt sogar einige Zusatzfunktionen wie einen funktionsfähigen Löschmonitor, einen absenkbaren Davit mit Beiboot, eine Beleuchtung und ein Signalthorn. Mehr ließ sich damals mit der vorhandenen Vierkanal-Fernsteuerung nicht realisieren. Im darauffolgenden Herbst fand dann zusammen mit einem Modell-

baufreund und meinen Eltern die Jungfernfahrt statt. Ich war mächtig stolz auf mein Werk. So fuhr ich in der darauffolgenden Saison immer gerne mit meiner BUGSIER 3 und hatte viel Spaß damit.

Dann kam die Zeit, wo andere Dinge in den Vordergrund traten: Mopeds, Mädchen, Partys und der bevorstehende Schulabschluss wurden wichtiger. Die Kisten mit den Modellbau-Sachen verschwanden auf dem Dachboden. Mit einer Ausnahme. Die BUGSIER 3 behielt einen Ehrenplatz in meinem Zimmer im Regal.

Zweites Leben nach einem Refit

Einige Jahre später, meine Lehre hatte ich mittlerweile erfolgreich abgeschlossen und ein Studium an der Universität aufgenommen, fiel mir in den Semesterferien die BUGSIER wieder ein. Auf den ersten Blick entdeckte ich einige Baufehler und bemerkte die unsaubere Arbeitsweise; besser konnte ich es damals nicht. Mit dem Inhalt in einigen Modellbau-Restekisten, welche ich im Keller und auf dem Dachboden fand, besserte ich die BUGSIER aus. Nach dem Refit hatte ich viele schöne Sommerstunden mit dem Modell am See.

Das Leben ging weiter und nach dem Studium folgte der Umzug in eine an-

dere Gegend und irgendwann nahm ich die BUGSIER 3 nach einem Besuch bei meinen Eltern mit. In meiner neuen Heimat bekam sie wieder einen Ehrenplatz. Aus einer Laune heraus beschloss ich irgendwann, das Modell wieder fahrbereit zu machen. Dazu besorgte ich mir eine neue Fernsteuerung, neue Akkus und baute ein Diesel-Soundmodul ein. So ausgerüstet kam die BUGSIER 3 immer wieder mit in den Urlaub nach Kärnten, um dort auf dem Campingplatz viele Kinderherzen und mich zu erfreuen.

Während einer Rückfahrt aus dem Urlaub passierte ein Unglück. Eine Vollbremsung führte dazu, dass sich die BUGSIER aus der Verankerung löste und stark beschädigt wurde. Zuhause angekommen wurden die Schäden genauer in Augenschein genommen. Leider wurde die Liste der Beschädigungen immer länger und die bittere Erkenntnis lautete Totalschaden. Traurig stellte ich das Modell weiter oben ins Regal, so folgten viele Jahre und Umzüge, doch die defekte BUGSIER kam immer mit – ich konnte mich nicht von ihr trennen.

Das dritte Leben als POSEIDON

Viele Jahre später, im Winter 2014/15, hatte ich gerade ein Modellprojekt abgeschlossen und betrachtete die BUGSIER aus dem Augenwinkel. Sie stand noch



Zum Zeitpunkt des vollständigen Umbaus sah man der BUGSIER 3 bereits ihre bewegte Vergangenheit an



Vorlage für den Neubau waren eigene Fotos aus einem Peru-Urlaub, der Jahre zurück lag



Fürs dritte Leben der Ex-BUGSIER war ein großer Teil des ursprünglichen Bausatzmodells zu überholen



Nach dem Lackieren mit Revell-Farben kamen Ausrüstungsgegenstände ans Modell

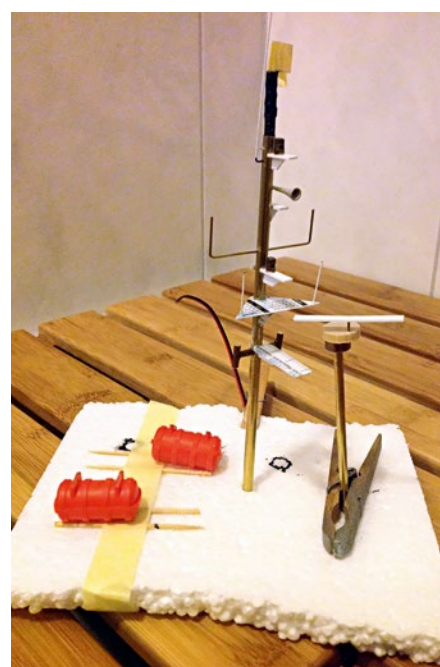
immer defekt oben im Regal. Ich holte sie herunter, schaute sie an, und ein Gedanke reifte. Mir fiel wieder ein, dass ich Jahre zuvor während einer Reise in Peru einen alten Schlepper fotografiert hatte, der Ähnlichkeiten zur BUGSIER aufwies. Ich schaute mir die Bilder auf dem PC an und führte eine Internetrecherche durch.

Der peruanische Schlepper mit 140 t Gesamtgewicht heißt POSEIDON und war in Callao beheimatet. Damals wurde er unter der Nummer CD 35420 EM geführt und ist eigentlich die NORDSTERN aus Bremerhaven, welche auf der Lloyd Werft in Bremerhaven 1965 gebaut wurde. Zwischenzeitlich hieß das Schiff ANTILEN (ab 1987), dann TAMARUGO (ab 1995) und seit 2010 POSEIDON. Wenn man die Fotos des Originals genauer betrachtete, ließ sich erkennen, dass Rumpfform und Aufbauten Parallelen zu denen der BUGSIER 3 und ihren Schwesterschif-

fen aufweisen. Leider findet man heute keine weiteren Informationen zu diesem Schlepper im Internet, vermutlich ist das Schiff aktuell aus dem Schiffsregister gelöscht. Für mich stand damals der Entschluss fest, meine BUGSIER 3 zur POSEIDON umzubauen, und zwar nur auf Basis von einigen Fotos.

Kühner Plan umgesetzt

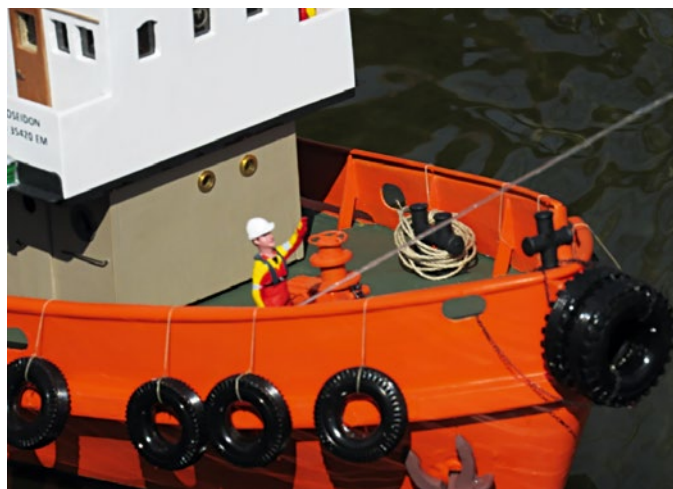
Mit Hilfe meiner Fotos, die ich von einem Ausflugsboot machen konnte, begann ich den Nachbau. Dazu erstellte ich aus Sperrholz und Balsaholz einen komplett neuen Aufbau und versah diesen mit Details, wie sie auf den Abbildungen erkennbar waren. Der Schornstein entstand aus einem Block zusammengeklebter Balsaholzplatten, herausgearbeitet mit Feilen und Schleifteller. Für Reling und Antennen verwendete ich schwarzen (kaltgezogenen) Wickeldraht, welchen man günstig im Baumarkt bekommt und mit einem Durchmesser von 0,7 mm universell einsetzbar ist. Die



Es war besser, Teile nach Vorlage neu zu bauen, als aufwendig zu restaurieren



Die Kästen im Heck sind nicht vorbildgetreu, gewähren aber Zugang zum Schiffsinneren



Wie schon beim Ur-Modell hält auch auf dem aktuellen ein Matrose einen Wasserschlauch bereit



Jahrzehnte später sehen die Masten eben doch besser gebaut aus, als es mir als Jugendllicher möglich war



Dem Vorbild entsprechend ist eine Reling verbaut

Details der offenen Brücke wurden aus Holzklötzen und Fotos aus dem Internet ergänzt. Weitere Beslagteile steuern die Reste des alten BUGSIER-Aufbaus bei, zum Beispiel das Schleppgeschirr, das ich in einer Restekiste wiederfand. Da mir keine Fotos vom Deck vorlagen, blieb alles wie es war.

Seinerzeit als Schüler waren mir die hinteren Luken nicht so gut gelungen. So machte ich dieses Mal aus der Not eine Tugend und erstellte neue Luken. Die sind zwar gefühlt zu groß und passen auch nicht vom Stil her, bieten jedoch einen guten Zugang zum Ruder und den Einbauten – spätestens beim nächsten Refit wird mir da auch noch eine Lösung einfallen. Der Rumpf aus Kunststoff ist altersbedingt etwas bruchempfindlich und verträgt keine hohen Kräfte, also wurde er vorsichtig abgeschliffen, grundiert und neu lackiert. Hier bevorzuge ich Revell Aquacolor-Farben und trage diese mit dem Pinsel auf. Dies hat den Vorteil, dass keine Aerosole entstehen, die Farbe fast geruchslos abtrocknet und somit auch in der Wohnung verarbeitet werden kann. Die gute Haftung und Deckkraft dieser Farbe sind ein weiterer Grund. Das Schanzkleid bekam zum Schluss, wie beim Original, reichlich Reifen als Fender spendiert, um ein stimmiges Gesamtbild zu erhalten.

Der alte 540er-Elektromotor Marke Johnson blieb eingebaut und verrichtet im Zusammenspiel mit einer 50er-Dreiblatt-Schiffsschraube immer noch gute Dienste. Als Sonderfunktion wurde mit LEDs die nautische Beleuchtung aufgerüstet, welche durch eine Steckverbindung im Modellinneren geschaltet wird. Über einen Servoschalter lässt sich die Pumpe aktivieren – ein Seemann an Bord hält den zugehörigen Wasserschlauch.

Freude wie einst

Mit diesem Refit ging es zum Vereinsgewässer und da kam sie wieder, die Freude, als die POSEIDON ex BUGSIER 3 ihre Runden fuhr. Auf mittlerer Fahrstufe ergibt sich ein realistisches Fahrbild, die Hebel auf den Tisch zu legen, also Vollgas, führt zur unwesentlichen Geschwindigkeitserhöhung, aber deutlich höherem Stromverbrauch. Mit diesem Setup kann man bei Halbgas und einem angeschlossenen 3.600-mAh-Akku über eine Stunde Fahrzeit erreichen.

Die Poseidon ist nun seit über 10 Jahren mein Langzeit-Modell, das ich noch immer zum See mitnehme, weil es zuverlässig funktioniert, ein schönes Fahrbild hat und aufgrund



Reifenfender zieren das Schanzkleid

der Abmessungen auch in ein kleines Auto passt. Und das ist noch längst nicht alles. Die POSEIDON begleitete mich über vier Jahre, als ich beruflich im Ausland war, um dort ein Fahrmodell für ein paar Runden auf einem See zu haben. Mögen noch viele Jahre Fahrspaß mit diesem Modell kommen.

Es würde mich freuen, wenn andere diesem Beispiel folgen und ebenfalls ihre in die Jahre gekommenen, vielleicht etwas in Vergessenheit geratenen Modelle wieder seeklar machen, in See stechen und damit Spaß haben. ■



Wie schon bei der BUGSIER 3 steht auf der Brücke der Kapitän der POSEIDON



Das Modell ist, kaum zu glauben, seit fast 50 Jahren im Einsatz

Made in Schleswig-Holstein



Handsender HS12 & HS16

7 Dinge, die es so nur bei Servonaut gibt

1. Softkeys

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

2. Zugeordnete Mischer

Gerade bei den Mischern 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 Multiprotokolle von Robbe™ und Graupner™ und alles, was dazu kompatibel ist. Mit deutlich verbesserter Zuverlässigkeit im Vergleich zu 40MHz-Anlagen.

7. Ringbegrenzer für Voith-Schneider-Antriebe

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

wir sind
dabei:

**hobby
messe**
Leipzig

2.-4.10.
Stand B68

Servonaut



Deutsche Qualität, die überzeugt.



Servonaut Online-Shop
www.servonaut.de

Festakt in Évian-les-bains

400 Jahre Marine Nationale

Text und Fotos: Bernhard Wenzel

Bernhard Wenzel, **SchiffsModell**-Autor und Vorstand von SONAR, erhielt die Möglichkeit, an den Feierlichkeiten zum 400-jährigen Jubiläum der französischen Marine teilzunehmen. Die fanden erstaunlicherweise auf einer Höhe von 775 m über dem Meeresspiegel statt, nämlich in Évian-les-Bains. Malerisch am Genfersee gelegen, bot die Alpenstadt eine würdige Bühne fürs Ereignis.

Es gibt sie, die ganz besonderen Momente. Und es gibt als Steigerung noch die mit Glasur drüber, und hiervon hatte der Juni gleich die doppelte Portion zu bieten. Zum Auftakt ging's mit der Feier zum 100-jährigen Bestehen der

U-Boot Kameradschaft München 1926 los. Zunächst versammelten sich die Mitglieder der maritimen Verbände am Grab von Wilhelm Bauer (1822 bis 1875, Vater des modernen U-Boots), um dessen 151. Todestag auf dem Nördlichen Friedhof in München zu gedenken. Unter musi-

kalischer Begleitung und Flaggenträgern wurde ein Kranz am Grab niedergelegt. Danach verholten die Kameraden in den Augustiner-Keller, wo die teils weit her gereisten Gäste begrüßt wurden. Grußwort reihte sich an Grußwort, zum Schluss wurde noch auf die Entwicklung



der UK eingegangen, viele Persönlichkeiten hatten die UK geprägt. Und am Bier wurde auch nicht gespart, die Stimmung war ausgezeichnet!

Für mich war die darauffolgende Woche schon länger geplant. Um Neujahr erhielt ich eine Nachricht vom Regionalvertreter der AAMM (Vereinigung der Freunde der Nationalen Schifffahrts-museen), deren Mitglied ich ebenfalls bin. Die französische Marine feierte ihr 400-jähriges Bestehen. Da Hubert Flatres auch Präsident des Modellbauvereins Évian (www.evian-modelisme.fr) ist, bot sich das Thema U-Boot-Modelle an. Die Marine organisierte eine Militärzeremonie in Évian-les-Bains, begleitet von einer Modellausstellung im Palais Lumière. Und wie üblich fragte er mich, ob ich teilnehmen wolle. Oui!

Feierlichkeiten und Events

Zwischen dem G7-Gipfel und der Tour de France fand vom 26. bis 28. Juni 2026

in Évian eine der 50 nationalen Veranstaltungen der Initiative „Jugend und Territorium auf See“ statt, die das 400-jährige Bestehen der französischen Marine feiern. Am Samstag, dem 27. Juni, fand am späten Vormittag eine Militärzeremonie statt, an der Vertreter der beiden Marineausbildungszentren (PMM) des Départements Haute-Savoie (Évian und Annecy) unter dem Kommando von Vizeadmiral Tournoux, dem stellvertretenden Direktor des Marinepersonals, teilnahmen. Ebenfalls anwesend waren eine Delegation der Marineoperationsgruppe „Forbin“, eine Ehrenwache und die Kapelle des 27. Gebirgsinfanteriebataillons.

Im Rahmen des maritimen Festivals konnten Besucher das „Marinedorf“ vor dem Palais Lumière erkunden. Zahlreiche Stände der französischen Marine und ihrer Partner, beispielsweise der Stiftung für kulturelles und patriotisches Erbe, waren das ganze Wochenende über geöffnet. Im Auditorium des

Palais Lumière wurde der offizielle Film zum 400-jährigen Jubiläum der französischen Marine gezeigt.

Im Palais Lumière fanden außerdem verschiedene Konferenzen und Podiumsdiskussionen statt. Kommandant Jérôme Henry berichtete über sein Kommando auf der Fregatte ALSACE der FREMM-DA und deren Kampf gegen die Huthi-Rebellen, während Kommandant Arnaud Ellena die renommierte Marinefeuerwehr Marseille vorstellte. In einer von Antoine de Gaulle von der Heritage Foundation moderierten Podiumsdiskussion wurden die Herausforderungen im Zusammenhang mit dem maritimen und seebezogenen Kulturerbe erörtert.

Modellausstellung

Im Palais Lumière fand zur gleichen Zeit eine einzigartige Modellausstellung statt, die fast 95 Originalmodelle der französischen und der britischen Marine präsentierte und ein immersives



Perfekt gebaute Exponate, die die Historie der französischen Marine widerspiegeln, krönten die Ausstellung



Bei manchen Modellen ging die Detailtreue auch unter Deck weiter



Besucher des Marine-Events wurden auf der Ausstellung mit fantastischen Modellnachbauten empfangen



Mit dabei die SONAR, hier das Modell PLUVIOSE des Autors



In der Übergangszeit zum Dampfschiff waren noch Segel an Bord der Marineschiffe



Stillleben auf einem Marine-Segelschiff, das sich Gefechtsbereit macht



Frankreichs Flaggschiff ist der Flugzeugträger CHARLES DE GAULLE



Besucher konnten sich anhand der ausgestellten Modelle ein Bild von der Vielfalt und Historie in der französischen Marine machen

Erlebnis ihrer Geschichte bot. Besucher konnten die Leidenschaft der Modellbauer teilen, darunter mehrere Preisträger, ehemalige Seeleute und U-Boot-Besatzungsmitglieder. Sie zeigten ihre Begeisterung für den Bau von Marinemodellen und teilten ihren Erfahrungsschatz als Seeleute.

Es war beeindruckend, eine französische Militärparade zu erleben, bei der zahlreiche junge Marinekadetten und Offiziersanwärter die Route säumten, zusammen mit vielen Veteranen und Fahnenträgern, der Bürgermeisterin und anderen Würdenträgern, alles unter der gleißenden Mittagssonne. Medaillen und Urkunden wurden verliehen, und natürlich zögerten einige nicht, längere Reden zu halten, darunter Peggy Bouchet, die den Atlantik im Ruderboot überquerte. Ein besonders beeindruckendes Detail: In der französischen Marine tragen höhere Offiziere traditionell bei offiziellen

Paraden, Militärparaden und an Bord von Schiffen bei Zeremonien einen Marinesäbel, so wie auch hier.

Wie erwartet, erlitten einige bei 40 °C einen Hitzschlag. Nach der Marseillaise suchten alle schnell Schatten oder flüchteten in das klimatisierte Palais, dessen Wände mit Wasser aus dem Genfersee gekühlt wurden. Zum Glück hatte die Marine einen Pavillon mit Erfrischungen aufgebaut, wo es reichlich kaltes Bier gab. Es fehlte uns an nichts, denn die Marine hatte für das ganze Wochenende Verpflegung bereitgestellt. Und entspannt am Genfersee bei Sonnenuntergang zu sitzen, ein kühles Bier in der Hand, und den Tag Revue passieren zu lassen, hatte einen ganz besonderen Reiz.

Exponate

Die Hitze war ein Segen für uns Aussteller, denn die hohen Temperaturen lockten viele Besucher an. Neben

den Evian-Modellen waren auch Modellbauer aus verschiedenen Regionen Frankreichs und Deutschlands mit ihren Booten und Modellen vertreten und beantworteten die zahlreichen Fragen der Besucher. Ich hatte natürlich den PLUVIOSE an meinem Stand, der viel Bewunderung erntete. Auf Huberts Wunsch hatte ich auch das Originalmodell des PLONGEUR dabei – der Beweis, dass man auch ohne 3D-Drucker noch Dinge bauen kann. Mit 15 ausgestellten U-Booten sind wir U-Boot-Bauer nicht untergegangen!

Trotz der leichten Sprachbarriere entstanden schnell Freundschaften und die Stimmung war wirklich toll, besonders als Google Translate verrückt spielte und alle zum Lachen brachte (jetzt verstehe ich den Nutzen der App). Ehrlich gesagt habe ich selten so offene und freundliche Menschen getroffen, als würden wir uns schon ewig kennen.



Kein Marineschiff, aber schön anzusehen: eines von mehreren eleganten Zweimastern auf dem Genfersee



SchiffsModell-Autor und Vorstand von SONAR
Bernhard Wenzel vor dem Palais Lumière

Draußen bot sich erwartungsgemäß ein etwas anderes Bild, als man es zum Beispiel von einem Marinehafen am Mittelmeer kennt. Dennoch konnte man die Leidenschaft förmlich spüren, wenn man die Boote des Genfersees sieht, diese historischen Zweimast-Segelschiffe mit Lateinersegeln, die über den See gleiten. So elegant, welch eine Anmut in ihrer Fahrt! Leider gelang es mir nur, ein einziges Boot mit Dieselmotor bei der Hafeneinfahrt zu fotografieren.

„Tout a une fin.“ Sonntagnachmittag war dann langsam die Luft raus, gegen halb vier begannen die Ersten, sich abmarschbereit zu machen. Da ich erst Montag früh die Segel Richtung Heimat setzen würde, konnte ich mir Zeit lassen und half wie alle anderen mit, den Transporter von Serge zu beladen, 50 Modelle wollen wohl geordnet heimgebracht werden. Und manche Verabschiedungen brauchen halt einfach etwas länger. Françoise, die Frau von Hubert, bat alle Teilnehmer um einen Kommentar für ihr Tagebuch, na ja, jetzt Poesiealbum. Dem kam auch ich zu ihrer Freude gerne nach: „Les étoiles brillent plus fort ici!“ – was übersetzt „die Sterne leuchten hier heller“ bedeutet. Es war ein unvergessliches, verlängertes Wochenende, ein herzliches Merci!

Jetzt bestellen
Grundlagen, Technik, Praxis-Tipps

CNC-Technik workbook
Grundlagen, Technik, Praxis-Tipps

Auch digital als eBook erhältlich

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

RACING Auto-, Schiffs- & Flug Modellbau
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!

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 !!

ARKWOOD O.C. König
Holzleisten und Brettchen für den anspruchsvollen Modellbauer

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

ARKWOOD
Modell-Leisten und Zubehör

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

Funkfernsteuerungen – Modellbauartikel –

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

Gruppenerrebe Futaba SIMPROP MULTIPLEX krick aeronaut

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

• WEDICO-Truck-Programm

Schnellversand

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



POLLUX 2 im Kielwasser des Klassikers

Text und Fotos: Heinz Neukom

Generationenwechsel

Nach fast 40 Jahren Elektromodellflug ist Heinz Neukoms Leidenschaft für Modellschiffe wieder aufgeflammt. Nach der Restauration seiner alten COMMODORE, WIESEL und ORION, bekam er durch eine Graupner-Werbung von 1987 Lust, auch einen POLLUX-Hafenschlepper sowie den Kutter ANJA SL35 wieder flott zu machen. Ehe ihm eine POLLUX 2 in die Hände fiel. Langsam wieder ans Hobby rantasten? Fehlanzeige.

Die POLLUX und die ANJA habe ich vor fast 30 Jahren mit meinen beiden Kindern gebaut. Die Kinder wurden groß, flogen aus und die Schiffchen landeten im Keller. Da haben sie sich erstaunlich gut gehalten und jedem Versuch, sie zu entsorgen, widerstanden. Nun stieß ich kürzlich bei einem Händler auf einen Bausatz der POLLUX 2 von Graupner. Warum nicht die POLLUX 2 als Übungsobjekt nochmal bauen? Der überarbeitete Baukasten verspricht ein besser detailliertes Modell und eine rasche Fertigstellung. Zudem eignet sich die POLLUX wunderbar, um meine malerischen Fertigkeiten wieder etwas aufzufrischen. Aber von wegen schnell und einfach. Schon auf der Verpackung wird das Modell nicht mehr für Beginner, sondern für Fortgeschrittene deklariert und gemäß Anleitung hat sogar der Betrieb nur durch erfahrene Modellbauer zu erfolgen! Na ja, aber der Reihe nach.

Das Vorbild der POLLUX mit 28 m Länge, 8 m Breite, 3,5 m Tiefgang und 170 BRT Gewicht soll laut Händler-Homepage 1963 in Bremerhaven vom Stapel gelaufen sein. Angetrieben von zwei Motoren mit 1.350 PS soll sie eine Geschwindigkeit von 12,3 kn und einen Pfahlzug von 17 t erreicht haben. Die POLLUX soll nach Ijmuiden in Holland gekommen sein, wo

sie offenbar umgebaut, aber nicht umbenannt wurde. In einem Forum wurde mir gesagt, dass an dem Modell außer dem Namen und der Länge so ziemlich nichts mit dem Vorbild aus dem Jahre 1963 übereinstimmen soll. Aber die Fantasie-POLLUX gefiel mir – und einzig darauf kommt es doch an. KI bestätigte die Angaben von Graupner und es hieß weiterhin, dass die POLLUX mit IMO-Nummer 5422112 heute immer noch in Spanien unterwegs ist – und, dass sie im Gegensatz zum Modell nicht mit einer, oder zwei herkömmlichen Schrauben angetrieben ist, sondern mit zwei Voith-Schneider-Propellern. Im Jahre 1992 sollen ihre Aufbauten erneuert und eine Schleppwinde eingebaut worden sein. Seither wurde sie scheinbar mehrfach weiterverkauft. Bilder der umgebauten POLLUX findet man zum Beispiel auf www.shipspotting.com.

Baukasten und Maßstabsfrage

Beim Blick in die Schachtel hat mich der Baukasteninhalt erst mal positiv überrascht. Ich habe zwar seit über 40 Jahren keinen Schiffsmodellbaukasten mehr in den Händen gehabt und weiß daher nicht wirklich, was im Schiffsmodellbau zum Standard zählt. Es liegen etliche Kleinteile zur Ausrüstung und Detaillierung bei, wie die kleinen Lkw-Reifenfender, Winden, Anker, Poller, Reling, Niedergänge sowie weitere Teile aus feinem Messing. 3D-gedruckte Teile sind allerdings nicht dabei. Das alles stimmt mich optimistisch, dass am Schluss wirklich ein wesentlich besser detailliertes Modell, als es die Ur-POLLUX ist, vor mir steht. Die Bauanleitung beschränkt sich neben viersprachigen Warnhinweisen auf sehr schön gemachte Baustufenzeichnungen alter Schule, die erläuternden Text fast überflüssig machen. Die wenigen Informationen zu Klebstoffen und Farben kann man allerdings vergessen, da das heute alles nicht mehr erhältlich ist. Gewünscht hätte ich mir lediglich noch ein paar Maßangaben zum Wasserpas.

Laut Baukastenaufdruck hat das Modell den Maßstab 1:100. Der Längenmaßstab beider Boote Ur-POLLUX und POLLUX 2 ergibt aber identische 1:78. Beim Betrachten des rohen Rumpfs der POLLUX 2 fällt auf, dass er im Vergleich zu demjenigen der Ur-POLLUX wesentlich breiter geworden ist. Das verleitet gleich ein erstes Mal zum Griff nach dem in Zentimeter gezeichneten Zollstock und Taschenrechner. Passend zur Länge müsste die POLLUX 100 mm breit sein. Die POLLUX 2 ist mit einer Breite von 120 mm, bezogen auf den Längenmaßstab also einiges zu breit. Aber auch die Ur-POLLUX war bereits rund 10 mm zu breit. Kommt dazu, dass die Figuren aus dem Modelleisenbahnsektor im Maßstab 1:87 auch recht gut zum Modell passen. Der Maßstab der Fantasie-POLLUX dürfte also von 1:78 bis etwa 1:87 frei wählbar sein, aber 1:100 ist dann doch eher geschätzt als gerechnet. Sei's drum, von maßstabsgetreu ist ja auch nirgends die Rede.

Der eigentliche Baubeginn

Der Bau geht mit dem Bootsständer los. Die kleinen Auflageflächen des neuen Ständers mögen schön sein zur Präsentation des Modells. Aus Transportgründen entscheide ich mich aber, einen Ständer nach dem Vorbild desjenigen der Ur-POLLUX zu bauen. Die verlängerten Streben hinten sollen dem Schutz von Ruder und Schraube dienen. Der Baukastenständer wird erst mal zur Seite gelegt, er erweist später beim Markieren der Wasserlinie noch gute Dienste. Weiter soll es mit dem Einbau des Antriebsstrangs in den Rumpf gehen. Der erscheint mir im Vergleich zu demjenigen der Ur-POLLUX aber etwas „suspekt“. Ein hochglänzender Speed 380 soll im Direktantrieb an einem 6-V-Akku auf eine relativ große 30-mm-Schraube wirken. Verglichen mit der Antriebseinheit der Ur-POLLUX, welche aus

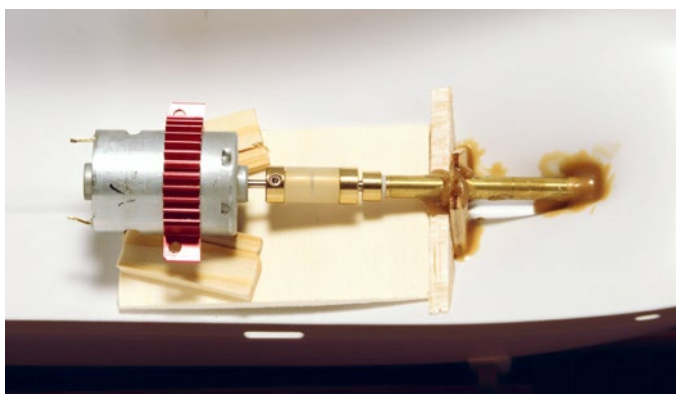




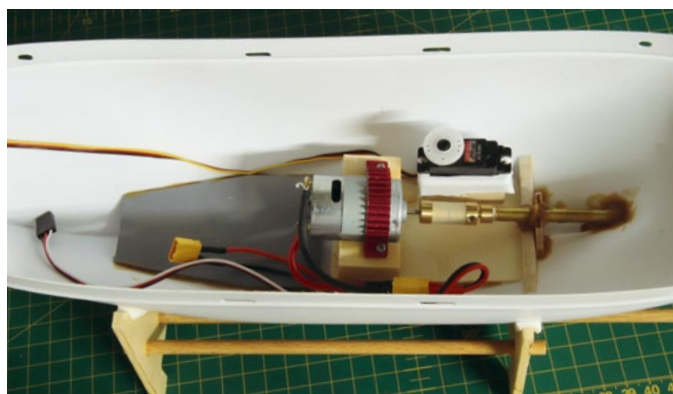
Der neue Bausatz der POLLUX von Graupner wartet auf die Verarbeitung



Übersicht der beiliegenden Kleinteile wie Winden, Poller und Fender für die Detaillierung



Individuelle Motorhalterung mit V-förmig angeordneten Auflageleisten zur präzisen Ausrichtung



einem 2:1 untersetztem 280er-Motörchen, einer 25-mm-Schraube und einem vierzelligen NiMH-Akku (AA) besteht, scheinen mir ein paar Überlegungen wert zu sein. Die Messung der Motordrehzahl und etwas Rumhacken auf den Taschenrechner ergeben, dass dieser Antriebsstrang die POLLUX 2 zu einem „Rennschlepper“ machen würde.

Im Modellbootforum wurde mir auf Anfrage ein Mabuchi-Motor RS-385SH-2270 empfohlen. Das müsste mit meinem vorgesehenen vierzelligen NiMH-Antriebsakku hinlaufen. Also bestellte ich den Motor und überbrückte die Lieferzeit von einigen Wochen mit Däumchendreien. Die 12,3 kn des Vorbilds entsprächen beim Modellmaßstab von 1:78 einer Modellgeschwindigkeit von etwa 2,6 km/h. Das würde einer Antriebsleistung von rund 1,5 W bedeuten. Zuzüglich etwas Verlust von Welle und Motor dürfte sich ein Strom von etwa 0,5 bis 0,6 A einstellen. Für das Mabuchi-Motörchen überhaupt kein Problem. Mein Taschenrechner meint dazu, dass sich mit einer 30 x 26,6-mm-Schraube eine Geschwindigkeit von gut 4 km/h ergeben sollte. Immer noch viel zu schnell, aber diese Schraube liegt halt schon da und langsamer geht – zum Beispiel mit einer kleineren

Schraube – bekanntlich immer. Der geordnete Mabuchi-Motor kommt aber mit einem Rückschlussring daher und passt somit nicht wirklich in die kombinierte Motor-Servohalterung. Ich könnte den Rückschlussring einfach weglassen, was die Effizienz leicht verschlechtern und die Drehzahl leicht erhöhen würde. Das wäre für die Anwendung in der POLLUX 2 sicherlich unerheblich und weder spür- noch messbar.

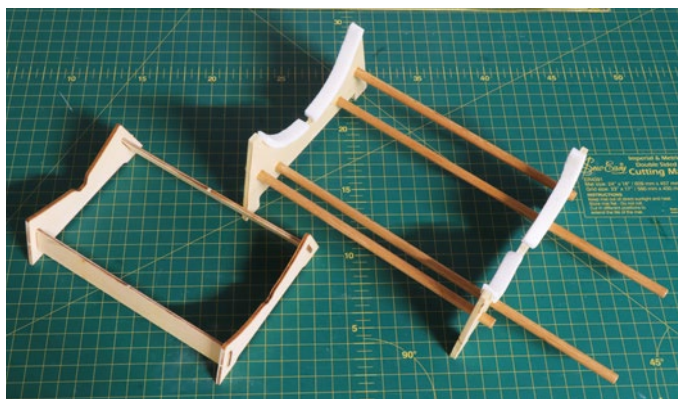
Motoreinbau und Decksarbeiten

Für den Einbau des Motors wollte ich eine Lösung, bei der man von oben durch die kleine Serviceöffnung an die Befestigung rankommt. Ein Motorspant oder eine der üblichen Motorhalterungen, bei denen die Befestigungsschrauben in Längsachse liegen, kommt also nicht in Frage, eventuell möchte man ja doch mal einen anderen Motor einbauen. Und für einen Schraubenzieher ist die Decksöffnung einfach zu klein. Die Ausrichtung der Motorwelle zur Antriebswelle mittels der V-förmig angeordneten Auflageleisten ist mit etwas Feingefühl, dem Gehör und einem analogen Ampere-meter, bei mehr oder weniger langsam drehendem Motor, rasch erledigt. Die V-förmigen Auflagen werden einfach so lange verschoben, bis sich der geringste Strom und das leiseste Antriebsgeräusch

einstellen. Anschließend werden bei laufendem Motor mit Sekundenkleber die äußeren Leisten fixiert und die Trocknung abgewartet. So hört man eine unbeabsichtigte leichte Verschiebung der Auflagen sofort. Danach werden auch die inneren Leisten fixiert.

Die dem Bausatz beiliegende 3-mm-Antriebswelle mit Stevenrohr macht qualitativ einen sehr guten Eindruck und wird eingebaut. Die beiliegende Antriebschraube soll allerdings mit einem Drive Dog auf der Welle fixiert werden. Wegen besserer Erhältlichkeit von Schrauben mit Gewindeinsatz möchte ich aber lieber eine solche verwenden. Dazu ist am wasserseitigen Ende der Welle lediglich eine Kürzung des Gewindes notwendig. Ich habe erst später realisiert, dass Schrauben mit M3-Gewindeinsatz, zumindest bei den lokalen Händlern, auch nicht zum Standardsortiment gehören.

Das Einpassen des vierteiligen Süllrands in den Decksausschnitt erweist sich als ganz kleine Herausforderung, da weder die Längen der Teile noch die Lage der Passschlitze wirklich zueinander passen. Bei einem ersten Probestellen der Aufbauten auf dem Deck zeigt sich nun, dass diese, über den Süllrand gestülpt, ein relativ großes Spiel auf-



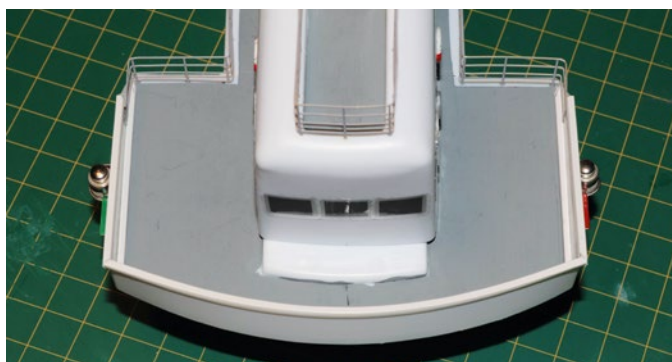
Eigenbau eines Bootsständers nach dem Vorbild der alten Ur-POLLUX für besseren Transport



Einpassen des Süllrands in den Decksausschnitt, der Nacharbeit erfordert



Korrektur von Passungenauigkeiten bei der oberen Decksplatte und den unteren Aufbauten



Ausrichten des Steuerhauses mittels Mittenmarkierungen für eine präzise Montage

weisen und somit bei rauer See Gefahr laufen, über Bord zu gehen. Bei der Ur-POLLUX, besteht der Süllrand aus einem einzigen Tiefziehteil, das von unten ans Deck geklebt wird und auf das die Aufbauten saugend aufgeschoben werden können. Das gefiel mir bei der Ur-POLLUX definitiv besser. Bei weiterem Probestellen der Aufbauten auf dem Deck zeigt sich leider weiteres Unge- mach. Die obere Decksplatte (Brücken- bereich), die auf die unteren Aufbauten zu kleben ist, scheint dicker zu sein als der entsprechende Absatz in den Auf- bauten, was einen etwa 1 mm breiten Spalt beim Kamin zur Folge hat. Das Problem liegt glücklicherweise nur an den rundeten Kanten des Absatzes an den Aufbauten. Abhilfe schafft hier ganz einfach die entsprechende untere Kante des Brückenbodens 45° abzuschrägen.

Nacharbeiten nötig

Einen etwas größeren Schnitzer er-laubte sich Graupner aber beim Zu- schneiden der unteren Kanten der Auf- bauten. Da ist ebenfalls Nacharbeiten erforderlich. Bei den oberen Aufbauten hilft es, das Teil einfach auf einem auf dem Tisch flach liegenden Schmirgelpa- pier flach zu schleifen. Man muss ledig- lich aufpassen, dass man keine Schlag- seite einbaut. Bei den unteren Aufbauten

ist dies infolge des gewölbten Decks nicht ganz so einfach, zumal hier teilwei- se deutlich zu viel Material weggeschnit- ten wurde. Hier kaschiere ich den Fehler einfach mit einer „Fußleiste“.

Beim Aufsetzen beziehungsweise Festkleben des Steuerhauses auf die unteren Aufbauten gilt besondere Vorsicht. Die Passgenauigkeit zum Sockel lässt zu wünschen übrig. Kleine Mittenmar- kierungen auf der Längsachse hinten und vorne an Aufbauten und auf Deck helfen beim Ausrichten und Fixieren des Steuerhauses. Seitliches Verschieben während des Festklebens hätte unschöne Leimspuren auf dem Deck zur Folge. Also, zuerst hinten mittig aufsetzen und nach vorne, genau auf die Mittenmar- kierung abklappen. Dann bis zur Trock- nung des Leims nicht mehr berühren.

Die kleinen Löcher für die Reling sind auf dem oberen Deck, im Bereich der Brücke lediglich markiert und müssten selber aufgebohrt werden. An sich keine Sache, da mir aber die offene Reling im Bereich der Brücke nicht besonders gefällt, bastle ich mir nach Vorbild der Ur-POLLUX einen geschlossenen Wet- terschutz. Ich denke, die Besatzung wird es mir bei Wind und Regen zu danken wissen. Anschließend geht es an die

Lackierung des Kamins, des Masts, der Arbeitsbühne, der Schleppwinde und der Ankerwinde sowie das Anbringen der Türen, Relings und Fensterimitationen. Die Fenster sind Klebebilder, ebenso der Name am Rumpf. Die drei Frontfenster sind dabei einzeln aufzukleben.

TECHNISCHE DATEN

POLLUX 2

Original

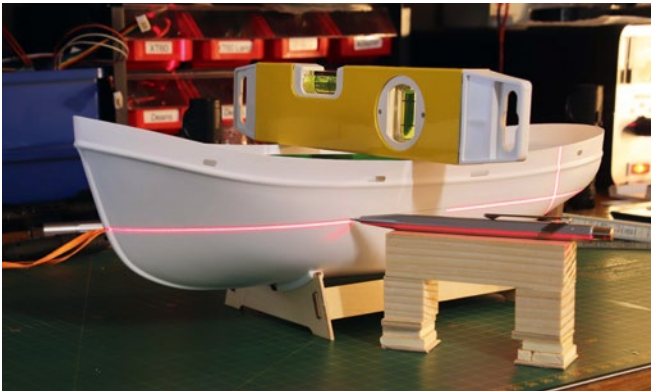
Länge:	28 m
Breite:	8 m
Tiefgang:	3,5 m
Gewicht:	170 BRT
Antrieb:	2 Motoren mit insgesamt 1.350
Geschwindigkeit:	12,3 kn
Pfahlzug:	17 t

Modell

Maßstab:	ca. 1:100, rechnerisch 1:78
Maximalgewicht (Anleitung):	750 g
Gewicht (fahrbereit):	655 g
Gemessene Geschwindigkeit:	3,7 km/h
Empfohlener Motor:	Mabuchi RS-385SH-22701
Antrieb:	4s NiMH
Propeller:	30 x 26,6 mm



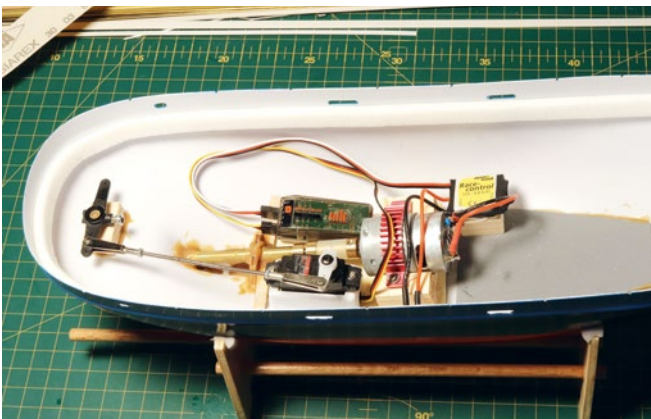
Ergänzung einer selbst gebauten Beistopperwinde und Seilführung auf dem Achterdeck



Anzeichnen der Wasserlinie mit Hilfe von Wasserwaage und Laser



Das Missgeschick beim Lackieren: Wassertropfen auf dem noch nicht getrockneten schwarzen Rumpf



Fertig installierte Antriebstechnik und Vorbereitung für die Abdichtung des Decks

Inspiration für Schleppvorgang

Gemäß Baukasten hat die POLLUX 2 keinen Schlepphaken mehr. Stattdessen soll anstelle des Schlepphakens eine Schleppwinde gesetzt werden. Das bestätigte mir später ja auch die KI! Unmittelbar dahinter ist noch auf den Aufbauten ein rechteckiger „Bügel“, wohl die Schleppseilführung, zu platzieren. Eine diesbezügliche Nachfrage in einem Internetforum trug anfänglich eher zu meiner Verwirrung als zur Klärung bei. Zu einer Schleppwinde gehöre richtigerweise ein Seilführungsbügel, beides gehöre aber ganz nach hinten auf dem Achterdeck und sei eigentlich nur bei Schleppern mit Voith-Schneider-Antrieben zu finden.

Nachdem man mich im Forum und ich mich auf Youtube selbst etwas über die Schleppvorgänge schlau gemacht habe, entschlöße ich mich, die Winde und die Schleppseilführung wie vorgesehen zu montieren. Damit mein Modell mit Schraubenantrieb aber auch als „Bremsen“ eingesetzt und das „Beistoppen“ durchgeführt werden könnte, erstelle ich kurzerhand für das Achterdeck noch eine Beistopperwinde und eine Seilführung für den Beistopperdraht. Ganz nach dem Motto „erlaubt ist, was gefällt“ bekommt die POLLUX 2 auch noch zwei Schutzbügel auf dem Achterdeck. Alles vielleicht nicht ganz richtig, sieht aber cool aus und wer, außer den Insidern, weiß das schon?

Beleuchtung und Lackierung

Für die Beleuchtung liegen dem Baukasten sieben Mini-LEDs (3 x Weiß, 3 x Rot und 1 x Grün) und ein 15 kOhm Widerstand bei. Die LEDs sollen gemäß Bauanleitung alle auf dem Mast angebracht werden. Seitliche Positionslichter sind nicht vorgesehen. Leider fehlen Hinweise, welche LED-Farbe wohin kommen soll und wie das ganze mit einem einzigen 15 kOhm Widerstand zu verdrahten wäre. Recherchen im Internet ergaben, dass sich mit diesen LEDs nur eine Fantasiebeleuchtung realisieren ließe, also passend zur Fantasie-POLLUX. Da mir die Arbeiten für eine funktionsfähige Fantasie-Mastbeleuchtung zu aufwendig erschienen, entscheide ich mich, diese nicht funktionstüchtig auszuführen. Ich kappe den LEDs kurzerhand die Beinchen und klebe sie einfach so irgendwo auf den Mast.

Als nächstes steht die Lackierung des Rumpfs an. Nach etlichen Versuchen mit verschiedenen Farben und Pinseln habe ich mich für einen Mix aus Email- und Aqua-Color-Farben von Revell entschieden. Wie bereits erwähnt, sucht man zur Lage der Wasserlinie in der Baubeschreibung vergebens nach Informationen. Also halte ich mich an meine Ur-POLLUX und an die Skizze auf der Deckseite der Bauanleitung. Das Ausrichten und Anzeichnen der Wasserlinie geht mit Wasserwaage, Laser (wenn man das Ding schon hat) und dem originalen Ständer einfach. Der Rumpf wird entgegen der Abbildung auf der Verpackung analog der Ur-POLLUX in Rot, Schwarz und Hellblau gefärbt. Unterwasserschiff und Rumpf werden gespritzt, das Schanzkleid in Hellblau gestrichen.

Beim Spritzen des schwarzen Rumpfs passiert mir dann das Missgeschick. Beim Transport vom Bastelraum in die Garage schmuggeln sich einige Wassertropfen unbemerkt auf den Rumpf, weil es gerade geregnet hat. Erst mal tief durchatmen und beruhigen. Dann alles ausgiebig ein paar Tage trocknen lassen. Das dient nicht nur dem Durchtrocknen der Farbe, sondern auch dem Abbau des Frusts. Dann folgt geduldig feinschleifen und polieren, neu spritzen und – aufatmen.

Welle und Ruderkoker sind gefettet, der Motor befestigt und mit Welle und Regler verbunden. Der antennenlose Empfänger wird später mittels Klebeband in den abnehmbaren Aufbauten

unter der Brücke, sodass er sich möglichst hoch über dem Wasserspiegel befindet. Für den Zugang zum Ruder ist im Deck im Gegensatz zur Ur-POLLUX, keine Serviceöffnung vorgesehen. Etwas risikofreudig rüste ich auch keine solche nach.

Deckabschluss und Austrimmen

Dafür will ich das Deck vorerst nicht einkleben, da es saugend in die Ausbuchtung der Scheuerleiste passt. Ich will einen Streifen Fensterdichtband rundherum so im Rumpf einkleben, dass etwa die halbe Nut überdeckt wird. Ich hoffe, dass das Deck so abzudichten ist. Jedoch lässt sich das Deck nach Anbringen des Dichtbands nicht mehr in die Nut eindrücken. Es ist plötzlich deutlich zu lang. Also kommt das Dichtband wieder weg – und das Deck passt wieder sauber in die Nut. Das ganze Spiel wiederhole ich nochmals 1:1 und scheitere erneut. Es muss also ein Plan B her. Dieser sieht folgendermaßen aus: Das Deck soll vorerst nur in die Nut eingedrückt und nach Fertigstellung der Detaillierung wenn nötig von oben mit Sekundenkleber, der mit einer Spritzennadel fein dosiert in den Falz eingegeben wird, verklebt werden. Das funktioniert dann auch fast so.

Fast fertig, geht es ans Austrimmen. Abgeleitet von meiner Ur-POLLUX soll je ein vierzelliger 1.900-mAh-Eneloop-Akku als Empfängerstromversorgung und einer als Fahrakku auch in mein neues Modell. Mit zwei vollgetankten Akkus geht es erst mal ab auf die Küchenwaage. Ohne allfälliges Trimmgewicht bringt die POLLUX 2 609 g auf die Waage. Die Ur-POLLUX kommt – ebenfalls vollgetankt und bereits ausgetrimmt – auf 550 g. Da bei der Ur-POLLUX der Motor durch die Getriebekonstruktion weit hinten im Heck sitzt, die POLLUX 2 aber quasi einen Mittelmotor hat, sind im Heck der POLLUX 2 noch rund 50 g Trimmblei notwendig. Damit kommt die POLLUX 2 dann auf 655 g und ist damit rund 20 % schwerer als die Ur-POLLUX. Vielleicht liegt hier der Grund für den etwas voluminöseren Rumpf? Dabei weiß ich aber nicht, ob meine POLLUX 2 nun zu schwer oder gar zu leicht ist, steht doch auf der Verpackung ein maximales Gewicht von 620 g, in der Anleitung aber eines von 750 g.

Antreten zum Vergleich

Ausgetrimmt durfte die POLLUX 2 dann in der Badewanne erste Fahrttests absolvieren. Ich denke die 20 % Mehrgewicht stehen dem Modell gut. Es wirkt träger und somit natürlicher als die dynamische Ur-POLLUX. Ob die Geschwindigkeit passt, wird sich erst auf offener See zeigen. Die Jungfernfahrt musste infolge eisiger Temperaturen noch warten. Im Vergleich zur fast 40-jährigen Konstruktion der Ur-POLLUX ist die bessere Detaillierung und die Breitenzunahme beim neuen Modell deutlich zu sehen. Meiner Meinung nach steht beides der Fantasie-POLLUX wirklich gut. Es fehlen nur noch ein Aufkleber zur Beschriftung des Heimathafens Hamburg am Heck und zwei Matrosen. Wer genau hinschaut findet aber immerhin schon mal den fotoscheuen Ho-Kapitän.

Es ist ein hübsches Modell geworden. Der Bau hat mir so viel Spaß bereitet, dass bereits ein zweiter Bausatz der POLLUX 2 den Weg zu mir gefunden hat. Was ich da anders machen werde? Das Deck wird dann eine andere Farbe erhalten, irgendwie muss ich die Boote ja auseinanderhalten können. Und wer weiß, eventuell lasse ich mir für die Beleuchtung etwas mehr Zeit – oder ich versuche, mich gar der Umbauversion anzunähern. Inzwischen sind bereits die ersten Hitzewellen übers Land gezogen und die Jungfernfahrt ist erfolgreich über die Bühne gelaufen. Ist der Regler voll durchgeschaltet und das Akkupack frisch geladen, gleitet die POLLUX 2 fast schon unheimlich absolut geräuschlos mit 3,7 km/h durchs Wasser. Zum Vergleich habe ich die Ur-POLLUX mit 4,7 km/h gemessen. ■



Die fertiggestellte POLLUX 2 kurz vor ihrer ersten Fahrt



Direkter Größen- und Detailvergleich zwischen der neuen POLLUX und dem Ur-Modell



Das Modell gleitet bei der Jungfernfahrt ruhig und vorbildgetreu durch das Wasser

Das neue Heft erscheint am 25. September 2026



Arbeitstier

Früher informiert:
Digital-Magazin
erhältlich ab
11. SEPTEMBER
2026



Impressum

Schiff'sModell

Service-Hotline: 040/42 91 77-110

Herausgeber
Tom Wellhausen

Redaktion
Mundsbürger 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
Stefan Bachl
Klaus Bartholomä
Helmuth Harhaus
Dietmar Hasenpusch
Tomasz Klyszynski
Kay Kröger
Dirk Lübbsmeyer
Heinz Neukom
Thomas Schönberger
Matthias Schultz
Bernhard Wenzel

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

Verlag
Wellhausen & Marquardt
Mediengesellschaft bR
Mundsbürger 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

Info: Wie wir Künstliche Intelligenz einsetzen:
 wm-medien.de/ki

**wellhausen
& marquardt**
Mediengesellschaft

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 auszugs-
weise, 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.



Winterprojekt

Die ANNA 3 von aero-naut ist ein schönes Winterprojekt und
das ideale Modell für einen Saisonauftakt. Bernd Lewerenz,
sonst im Modellflug zuhause, wagte sich aufs Wasser.



Schöne Aussichten

Wandern mit einem RC-Segelschiff?! Das macht Sinn, wenn
man beim Hoch-See-Segeln dabei sein möchte. Peter Burgmann
berichtet vom RC-Segeln in den Alpen.

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

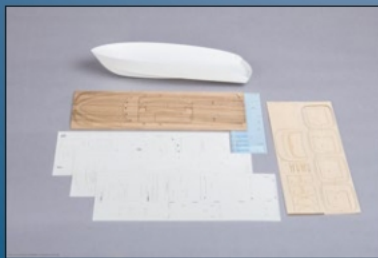
Funktionsmodellbau pur!



AZZURRA

Technische Daten:

Breite ca. 200 mm
Länge ca. 550 mm
Höhe ca. 100 mm
Maßstab ca. 1:14



Als Modell im Maßstab 1:14, begeistert das Sportboot AZZURRA bereits auf den ersten Blick. Seine klaren Linien, die ausgewogene Formensprache und die Verwendung hochwertiger Materialien verleihen dem Modell eine unverwechselbar stilvolle Ausstrahlung.

Der **tiefgezogene Rumpf** aus robustem ABS sorgt für hohe Stabilität und ist zugleich sehr temperaturstabil. Das **Deck aus Holz furnier** unterstreicht den luxuriösen Charakter und bringt die Liebe zum Detail eindrucksvoll zur Geltung.

Dank präzise **lasergeschnittener Bauteile** aus ABS und Holz gestaltet sich der Aufbau passgenau und angenehm - ein Bauerlebnis, das ebenso überzeugt wie das fertige Modell. Der Bausatz wird mit einem umfangreichen Kleinteilesatz geliefert.

Das Holz furnier lässt sich ideal nach eigenen Wünschen gestalten, ganz egal ob glänzend, farbig oder natürlich. Der Kreativität sind keine Grenzen gesetzt, sodass jedes Boot zu einem **Unikat** wird. Das Sportboot AZZURRA ist damit die ideale Wahl für anspruchsvolle **Modellbau-Enthusiasten** und stilbewusste Freizeitkapitäne, die Wert auf Qualität, Design und ein besonderes Fahrerlebnis legen.

**aero-
naut**

aero-naut Modellbau Stuttgart Strasse 18-22 D-72766 Reutlingen

www.aero-naut.de



direkt bestellen,
sofort geliefert



www.aero-naut.de