Spektakuläre Kulisse Impressionen vom Hoch-See-Segeln 2026 in den Alpen

SchiffsModell

10 Oktober 2026

9,50 EUR

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

SchiffsModell

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN SCHIFFSMODELLBAU

3D-gedruckt

Schottelschlepper TELSTAR als Eigenkonstruktion

HIGHLIGHTS



GROß-EVENT
Badweiher-Hock in St. Peter

PILOT 3
Modell aus Datensatz von PrintShip3D

SEGLER IM TEST
DRAGO von Krick – Teil 2

NEUER KLEBER
Stabi-Naut Forte 2K von aero-naut

10
4 194065 709506

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

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



Wunderbare Welt des 3D-Drucks

Liebe SchiffsModell-Leserinnen und -Leser

In meiner Brust schlagen zwei Modellbauerherzen. Eines für den Schiffs- und eines für den Flugmodellbau. Damit bin ich nicht allein. Viele Modellbauer sind zwei- oder mehrgleisig unterwegs und profitieren von Überschneidungen. Mit Trucks, RC-Cars, Eisenbahnen, Dioramen, Plastik- oder Maschinenmodellbau gibt es so viele wunderbare Möglichkeiten, seinen Erfahrungsschatz zu bereichern und viel Freude im Leben zu haben. Trotz vieler Gemeinsamkeiten fühle ich mich aber gelegentlich wie ein Wanderer zwischen den Welten.

Im Flugmodellbau spielt beispielsweise das Thema 3D-Druck nahezu keine Rolle. In der Regel reduziert sich 3D-Gedrucktes auf funktionsloses Scale-Zubehör und nur ganz selten mal auf vollständig gedruckte Modelle. Letztere müssen sehr leicht gebaut sein und sind damit extrem empfindlich, was im Alltag leider zum kapitalen Problem werden kann. Ganz anders sieht das im Schiffsmodellbau aus. Ich behaupte mal, in keiner anderen Modellbausparte erreicht der 3D-Druck eine so hohe Durchdringung. Vielmehr erstreckt sich das 3D-Drucken auf alle Bereiche oder ist gar zur dominierenden Grundlage ganzer Schiffsmodelle geworden. Gefühlt diskutiert auch niemand mehr, ob das noch ernsthafter Modellbau ist. Schließlich sind viele handwerkliche sowie modellbauerische Fertigkeiten zum Bauen, Lackieren und Ausrüsten von 3D-gedruckten Modellen erforderlich. Heraus kommen immer wieder Meisterwerke, die konventionell gebauten Modellen in nichts nachstehen.

In der aktuellen Ausgabe von **SchiffsModell** zeigen wir gleich zwei Modelle, die vollständig mit Hilfe von 3D-Druckern entstanden sind. Die TELSTAR, unsere Titelstory, zeichnete **SchiffsModell**-Autor Guido Faust selbst am PC und konstruierte dabei auch die Schottelantriebe mit. Von A bis Z ein Eigenbau aus 3D-Druck-Teilen. Einen anderen Weg wählte **SchiffsModell**-Autor Hinrik Schulte. Grundlage seines Lotsenboots PILOT 3 ist ein Datensatz der Firma PrintShip3D. Bei solchen Projekten hängt das Ergebnis auch von der Qualität der 3D-Druck-Dateien ab. Spoiler: Sie sind perfekt, aber lesen Sie selbst. Außerdem lässt sich der 3D-Drucker im Zubehörbereich oder bei Montagehilfen ideal einsetzen. Davon zeugen unsere Artikel über gedruckte Infotafeln von Jörg Harms und – Überraschung – das Holzmodell DRAGO von Krick. Dort kamen beim Bau der Kielbombe gedruckte Halbschalen zum Einsatz. Wie Sie sehen, gibt es in der neuen **SchiffsModell**-Ausgabe wieder viel zu entdecken. Ich wünsche viel Vergnügen beim Lesen.

Herzlichst, Ihr

Mario Bicher
Chefredakteur **SchiffsModell**

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

MEHR INFOS. MEHR SERVICE. MEHR ERLEBEN.

DAS DIGITALE MAGAZIN.

ANDROID APP ON Google play

Erhältlich im App Store

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

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

Bewegte Bilder: Eingebunde Videos für crossmediales Entertainment

Bonus-Material: Neue Perspektiven dank zusätzlicher Bildergalerien

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

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



Digitaler Stadtplan: Verknüpfung von Adressen, Landkarten und Wegbeschreibungen

FÜR PRINT-ABONNENTEN INKLUSIVE

Lesen Sie uns wie **SIE** wollen.

Einzelausgabe
SchiffsModell Digital
8,49 Euro

Digital-Abo

pro Jahr
79,99 Euro

11 Ausgaben
SchiffsModell Digital



+

Print-Abo

pro Jahr
94,– Euro

11 × SchiffsModell Print
11 × SchiffsModell Digital inklusive

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



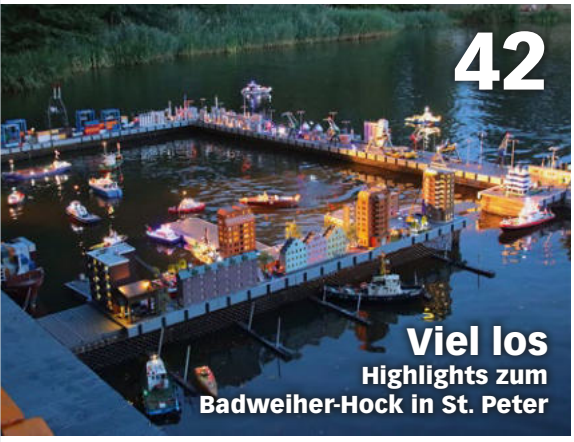
Ausgedruckt
PILOT 3 nach Datensatz von PrintShip3D
66



Zweiter Teil
DRAGO von Krick im Test
20



Schmuckstück
Mahagoni-Renner von Billing Boats
30



42
Viel los
Highlights zum Badweiher-Hock in St. Peter

Inhalt Heft 10/2026

MOTORSCHIFFE

10 **TELSTAR** Titel
3D-Schlepper mit Doppel-Schottelpropeller

30 **PHANTOM**
Klassisches Mahagoni-Runabout von Billing Boats

46 **ANNA 3**
Kompaktes Fischereifahrzeug von aero-naut

54 **NORDIC**
Kurzporträt des Hochseebergungsschleppers in 1:50

66 **PILOT 3** Titel
3D-Druck-Projekt eines Pilotenboots von PrintShip3D

SEGELSCHIFFE

20 **Drachen segeln** Titel
Baukastentest: DRAGO von Krick – Teil 2

56 **Blick in die Glaskugel**
Buddelschiffe: Modellbauer Roger Histel im Porträt

60 **Alpinsegeln** Titel
Ideale Voraussetzungen fürs Hoch-See-Segeln 2026

RENNBOOTE

28 **Spritziges Wochenende**
Eindrücke vom 28. Powerboat-Treffen in Heilbronn

TECHNIK

26 **Klebt bestens** Titel
So gut ist Stabi-Naut Forte 2K von aero-naut

36 **Workshop mit Downloaddatei**
Infotafel fürs Modell ganz einfach selbst machen

SZENE

6 **Bild des Monats**
Seenotrettungskreuzer BERLIN mit STEPPKE

38 **Publikumsliebling**
Schiffsporträt zum Krabbenkutter ANDREA SD23

42 **Schaufahren** Titel
Badweiher-Hock in St. Peter im Schwarzwald

45 **Spektrum**
Messen für den Herbst 2026

50 **Stadtrundgang**
Schiffsmodelle in 1:1 und kleiner in Papenburg

64 **Tag der Seenotretter**
Großes Spektakel mit Veteranen vor Norderney

RUBRIKEN

8 Logbuch – Markt & Szene
24 **SchiffsModell**-Shop
74 Vorschau/Impressum


BERLIN

Seenotretter

Text und Foto: Mario Bicher

BERLIN und STEPPKE, da war doch mal was? Richtig! Mitte der 1980er-Jahren gab es erstmals beide Seenotrettungsschiffe als Mutter-Tochter-Tandem bei der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS), damals in der 27,5-m-Klasse. Und beide bot robbe Modellsport im selben Zeitraum als Bausatz im Maßstab 1:25 an. Die hier zu sehenden Modelle BERLIN und STEPPKE zeigen allerdings die direkten Nachfolger, nämlich aus der modernen 28-m-Klasse, die seit 2016 in Laboe stationiert sind. Der Name ist geblieben, aber beide Klassen trennt mehr als einen halben Meter Länge, nämlich 30 weitere Jahre Erfahrung im Bau moderner Seenotrettungsschiffe. So kommen die neue BERLIN und STEPPKE mit beispielsweise komplett anderen Rümpfen und Aufbauten daher. So ein Nachbau ist ein Hingucker und faszinierend auf jedem Schaufahren.

DAS DIGITALE MAGAZIN
Weitere Informationen unter www.schiffsmodell-magazin.de/kiosk

Google play
Erhältlich im App Store
QR-CODES SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE SCHIFFSMODELL-APP INSTALLIEREN

Edles Material

Birnbaumbrettchen von Krick



Für anspruchsvolle Modellbauer bietet Krick ab sofort hochwertiges Birnbaumholz in verschiedenen Stärken an. Die Brettchen mit den Maßen 1.000 × 100 mm sind in den Dicken 1,5 mm, 2 mm, 3 mm und 4 mm erhältlich. Dank der feinen und homogenen Holzstruktur eignet sich das Material hervorragend für präzise Beplankungen, den Bau von Decks, filigrane Aufbauten sowie detaillierte Arbeiten. Die sauber geschliffenen und maßhaltigen Zuschnitte ermöglichen eine exakte Verarbeitung. Die neuen Birnbaumbrettchen sind ab einem Preis von 13,50 Euro erhältlich. www.krickshop.de

Aus dem Drucker

BÜRGERMEISTER WEICHMANN von PrintShip 3D

Mit der BÜRGERMEISTER WEICHMANN bringt PrintShip 3D das Modell eines hochaktuellen Vorbilds auf den Markt. Es ist in den Maßstäben 1:25 bis 1:50 druckbar, überzeugt laut Herstellerangaben aber vor allem im Maßstab 1:25 durch seine Funktionalität: So lässt sich eine Wasserpumpe integrieren, um den Feuerlöschmonitor auf der Back einsatzbereit zu machen, und auch das Bugstrahlruder ist voll funktionsfähig ausgelegt. Der Rumpf des 975 mm langen und 273 mm breiten Modells im Maßstab 1:25 ist für den Druck in vier Sektionen unterteilt. Der Preis: 110,– Euro. www.printship3d.de





Anzeige

ANDROID APP ON Google play

Erhältlich im App Store

QR-CODES SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE SCHIFFSMODELL-APP INSTALLIEREN



FÜR PRINT-ABONNENTEN
INKLUSIVE

Segeln mit Lord Nelson

Brig HM BADGER im Maßstab 1:64





Die Brig HM BADGER (1777) war das erste Kommando des späteren Admirals Horatio Nelson. Der hochwertige Modellbausatz von Amati/Victory Models basiert auf historischen Originalplänen und überzeugt mit präzise lasergeschnittenen Holzteilen, doppelter Rumpfbeplankung, Fotoätzteilen aus Messing sowie zahlreichen hochwertigen Beschlägen. Der fertige Nachbau erreicht eine Länge von 590 mm und eine Höhe von 520 mm. Zum Lieferumfang gehören unter anderem Holzmasten, Takelgarn, Segelstoff, fünf Baupläne, eine farbige Bauanleitung sowie ein Präsentationsständer mit Messing-Namensschild. Die HM BADGER ist über Krick Modelltechnik sowie den qualifizierten Fachhandel erhältlich. Der Baukasten kostet 235,– Euro.

Präzise Kontrolle

HelloRadio V12 CNCMAX-Fernsteuerung

Mit der V12 CNCMAX präsentiert HelloRadio eine leistungsstarke Fernsteuerung, die auf das bewährte Open-Source-System EdgeTX setzt. Das Herzstück bildet ein schneller STM32H750-Prozessor, der in Kombination mit einem hochauflösenden 2,4-Zoll-IPS-Farbdisplay für eine flüssige Bedienung sorgt. Für maximale Reichweite und Stabilität sorgt das interne Dualband-Express LRS-Modul, das eine Sendeleistung von bis zu 1 W ermöglicht. Die CNCMAX-Variante überzeugt durch hochwertige Hall-Gimbals und Tasten aus CNC-gefrästem Metall sowie eine aktive Dual-Fan-Kühlung. Der Sender kostet 239,– Euro und hat Abmessungen von 179 x 125 x 55 mm sowie ein Gewicht von 360 g. www.helloradio.de





Multitalent am Ladetisch

arkai LC7/UP8-Ladegerät

Das neue LC7/UP8 bietet zwei Ladeanschlüsse mit einer Gesamtleistung von 400 W sowie eine praktische Induktionsladefläche mit 10 W für Mobiltelefone. Über das 3,5-Zoll-LCD-Display lassen sich zahlreiche Funktionen steuern, darunter auch integrierte Testmodi für Motoren und Servos. Das Gerät unterstützt eine Vielzahl an Akkutypen wie LiPo, LiIon, LiFe, LiMn, LiHV, NiMH, NiCd sowie Blei-Akkus. Die Eingangsspannung liegt bei 100 bis 240 V (AC) oder 9 bis 30 V (DC). Die maximale Ladeleistung beträgt 300 W an einem Kanal bei 16 A oder 400 W bei Nutzung beider Kanäle. Das Gehäuse misst 125 mm in der Breite, 119 mm in der Tiefe und 76 mm in der Höhe bei einem Gewicht von 780 g. Es kostet 185,– Euro. www.arkai.de

Holländischer 3D-Hafenschlepper mit Schottelantrieben

Vooruit TELSTAR!

Manchmal ist es ein reiner Zufall bei der Recherche, aus dem ein völlig neues Bauprojekt entsteht. Beim EDDY-Tug TELSTAR gaben die ungewöhnliche Rumpfform und das hochflexible Antriebskonzept den Ausschlag, den kompakten Schlepper im Maßstab 1:50 umzusetzen. Bis zum fertigen Modell verlangten die CAD-Konstruktion und die Detaillierung der Antriebe allerdings einige kreative Lösungen. Ob das wendige Kraftpaket die hohen Erwartungen schließlich auch auf dem Wasser einlösen konnte?

Text und Fotos:
Guido Faust


TELSTAR

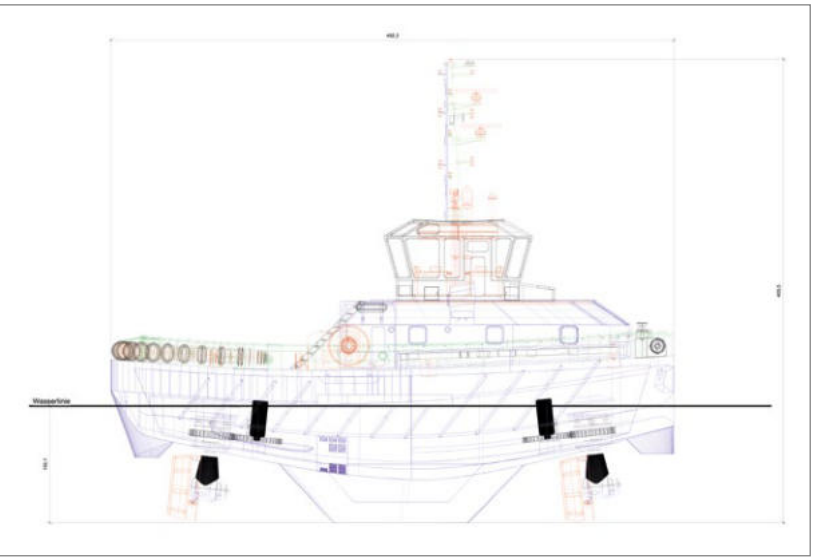
Über die Recherche des Carrousel RAVE Tug (MULTRATUG 33) aus **SchiffsModell**-Ausgabe 04/2026 bin ich durch Zufall auf das größere EDDY-Tug 30-65 gestoßen. Die charakteristische Anordnung der Schottel ähnlich der Voith-Schneider-Propeller beim RAVE-Design sind mir direkt aufgefallen und haben bewirkt, dass ich mir ein Bild und den Namen des Schleppers für eine spätere Zeit sicherte. Nachdem die Manövrierbarkeit des RAVE-Design sich als sehr beeindruckend herausgestellt hatte, spielte ich mit dem Gedanken, das deutlich kleinere EDDY-Tug 24-75 zu bauen. Ich wollte immer schon mal Schottelantriebe konstruieren, und mein Sohn hatte mittlerweile schon das kleine EDDY-Tug mit seiner knuffig runden Decksform in sein Herz geschlossen.

Zum Hintergrund

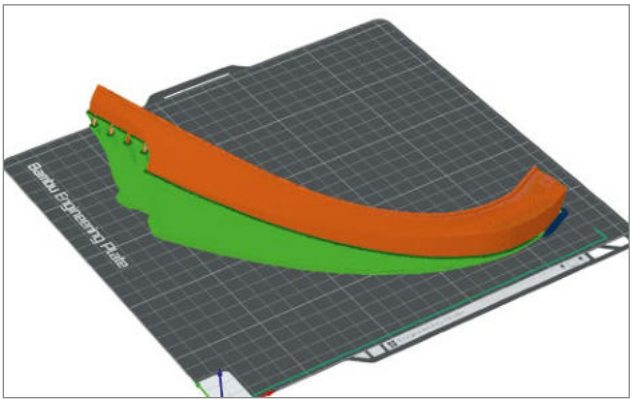
Der 2016 von Holland Shipyard entwickelte und gebaute EDDY 24-75 ist ein kompakter Hafenschlepper und wurde speziell an die engen Platzverhältnisse in den Schleusen von Amsterdam – IJmuiden angepasst. Seine Rumpfdicke wurde überall erhöht und umlaufende Scheuerleisten schützen vor Lackschäden während der Schleusenvorgänge. Zusätzliche äußere Fender auf Höhe der Wasserlinie sorgen für eine größere Kontaktfläche beim seitlichen Drücken. Sein Hybridantriebsystem, wie es auch in den größeren EDDY 30-Modellen verbaut wird, sorgt für einen sehr effizienten Antrieb.

Das alles sind Anforderungen, die auch konventionelle ASD-Schlepper mit Schottelantrieben im Heck und „Traktor"-Systeme mit Antrieben im Bug abdecken können. Das EDDY-Konzept mit einem 360°-Schottel-Ruderpropeller im Bug und einem weiteren im Heck ermöglicht ein noch präziseres Manövrieren, besonders im Traversieren. Sein flacher Knickspanntrumpf begünstigt seitliche Fahrmanöver. Feste Strömungsflächen sorgen für mehr Stabilität und einen besseren Geradeauslauf. Durch einen Hybridantrieb kann EDDY 24-75 rein elektrisch bis zu 30 t Pfahlzugkraft erreichen. Mit der Unterstützung der Diesel kann der 24 m lange Schlepper sogar bis zu 75 t Zugkraft erreichen.

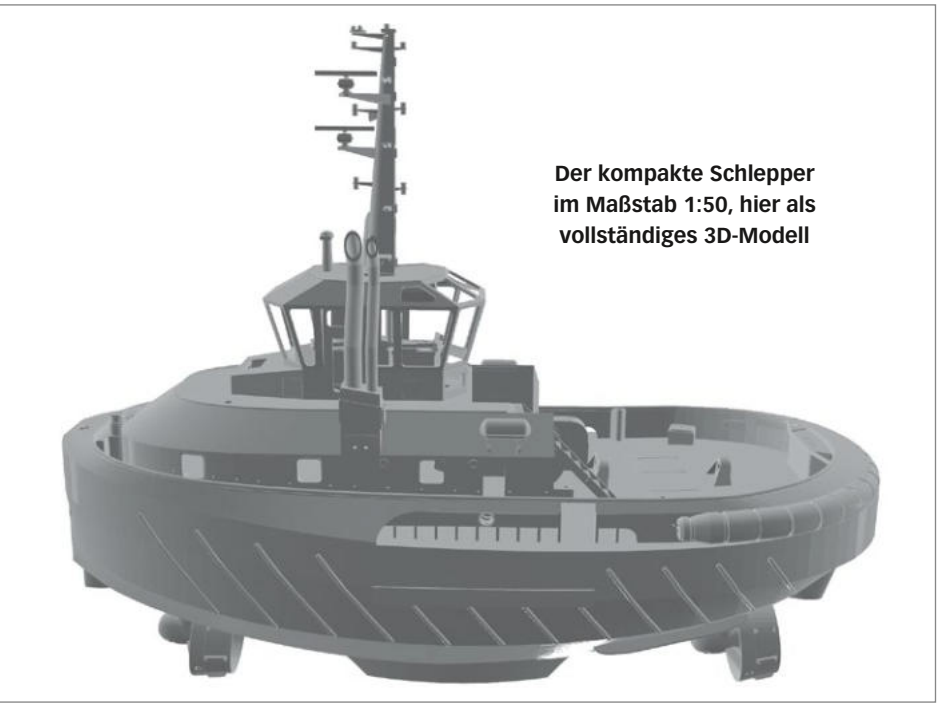
Die TELSTAR wurde von der Reederei Ikes nach einem ansässigen Fußballverein benannt. Sie ist das zweite Schiff mit diesem Namen und ersetzt den 28 Jahre alten Namensvetter, der



Beim Blick auf die CAD-Zeichnung des neuen Schiffsmodells lässt sich erahnen, wie viel noch zu tun ist



Darstellung des Bugbereichs während der Vorbereitung im Slicer-Programm



Der kompakte Schlepper im Maßstab 1:50, hier als vollständiges 3D-Modell



Der selbst konstruierte Schottelantrieb mit direkt montiertem, flachem Copter-Motor

mittlerweile nach Russland verkauft wurde. Die zweite TELSTAR mit dem EDDY-Konzept fährt aktuell immer noch in IJmuiden. Aktuell aber in den Farben der großen Reederei Svitzer.

Der Knickspantrumpf

Mein eigenes TELSTAR-Projekt nahm seinen Anfang beim Rumpfbau. Knickspanntrümpfe sind eigentlich relativ unkomplizierte Rümpfe. Dieser in Kombination mit meinem CAD-Zeichenprogramm hat mich aber sehr herausgefordert. Es stand mir von einem rein elektrischen EDDY-Tug 24-75 ein Plan einer Seitenansicht zur Verfügung. Hier waren alle horizontalen Linien der Rumpfgurte sichtbar. Über eine gute Bebilderung des Stahlbaus konnte ich die Breite der Rumpfgurte gut nach den Fotos abnehmen. Eine Draufsicht eines 3D-Modells zeigte die Deck- und die äußere Rumpfkontur. So konnten die einzelnen Knicke im Rumpf ziemlich genau mit gebogen 3D-Nurbs Kurven nachgebaut werden. Nachdem das CAD-Programm eine „Haut“ drumherum gezogen hat und eigentlich auch direkt ein Volumenkörper erzeugen sollte, sah der Rumpf bereits jetzt sehr gut aus.

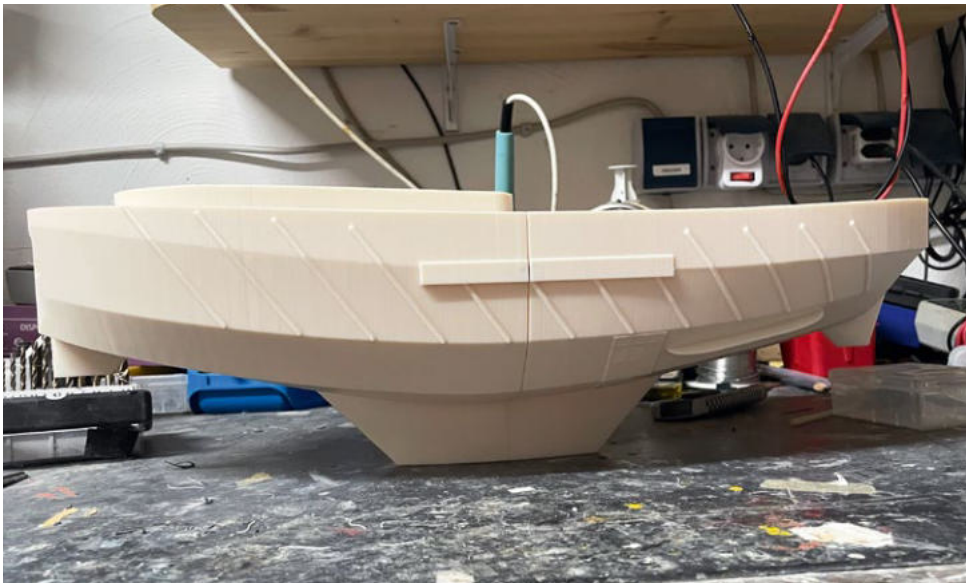
Es hat sich aber herausgestellt, dass der Rumpfkörper immer noch hohl war – das CAD Programm hat es nicht geschafft, ein Volumen einzufügen. Hiermit ließ sich nicht weiterarbeiten. Einzige Möglichkeit war jetzt, den vorhandenen Rumpf in vertikale Spanten zu zerschneiden. Jetzt musste das 3D-Modell mit den Spanten aufwendig komplett neu erstellt werden. Der Aufwand hat sich aber gelohnt. Es kam ein Rumpfkörper zum Vorschein, der sich mit definierter Wanddicke aushöhlen ließ. Auch das aufwendige Schanzkleid, das im Bugbereich in die Rumpfform übergeht, konnte sehr gut umgesetzt werden. Der kompakte Rumpf des EDDY-Tugs im Maßstab 1:50 war jetzt im Groben am PC fertig. Er musste nur noch mit ein paar Details ausgestattet werden. So wurden Scheuerleisten, Seekästen und Schlingerkiele ergänzt.

Die Schottelantriebe

Nachdem die erste Hürde geschafft war, mussten jetzt die Antriebe konstruiert werden. Herkömmliche Schottelantriebe treiben die Propellerwelle meistens über ein Zahnriemenrad an. Hierdurch stützt sich das Drehmoment des Propellers immer am Lenkservo des Schottels ab. Das Servo muss



Der fertig montierte Schottelantrieb, bereit für den Einbau im Modell



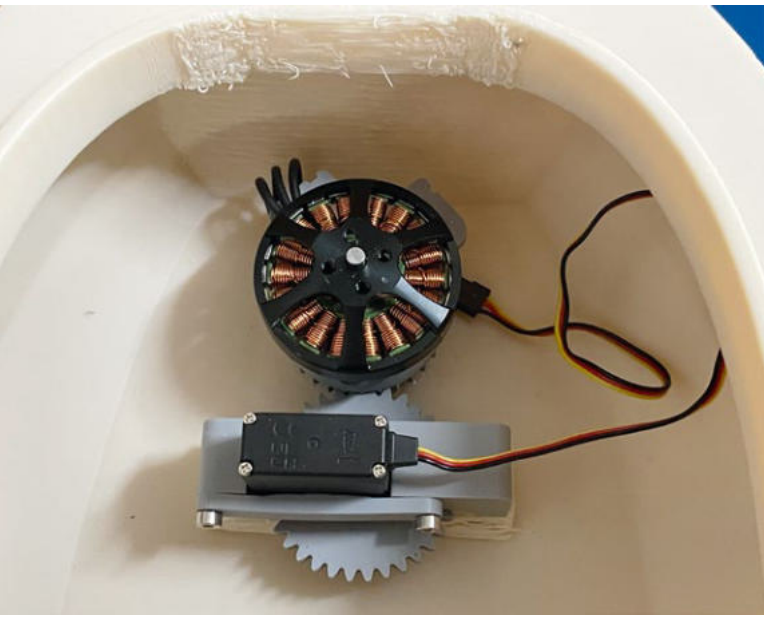
Der mittels 3D-Druck gefertigte Rumpfkörper der TELSTAR



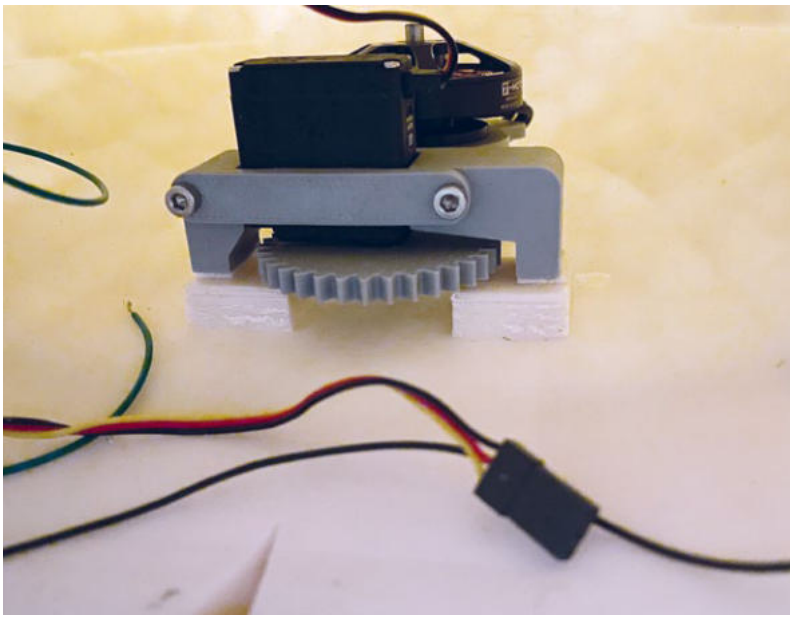
Die Schleppwinde auf dem Arbeitsdeck soll später durch einen kleinen Getriebemotor angetrieben werden



Die Positionierung des vorderen Schottelantriebs im Knickspanntrumpf



Blick von innen auf den Bugbereich, der die präzise Integration des Schottelantriebs verdeutlicht



Einbau des heckseitigen Schottelantriebs, der zur Wartung oder Montage seitlich unter Deck zugänglich bleibt



Lange vor der ersten Fahrt wird die Dichtheit des Rumpfs getestet



Die für den EDDY-Tug charakteristischen Scheuerleisten, die detailgetreu nachgebildet wurden

bei laufendem Motor ständig aktiv die Position halten. Dieser Umstand kostet Energie und überfordert den kleinen Elektromotor im Servo. Dazu sind die Wellenlager im Schottel durch die Riemenspannung einem ständigen Druck ausgesetzt. All das waren für mich zu viele negative mechanische Umstände, sodass ich nach anderen Lösungen suchte.

Es gibt Eigenbauversionen mit bürstenlosen Motoren, die direkt im Wasser laufen und an denen der Propeller montiert ist. Diese Idee ist clever und funktioniert erstaunlich gut und lange. In Motorgondeln von U-Booten habe ich das schon mit langjährigem Erfolg realisieren können. Im Maßstab 1:50 hätte man beim Erscheinungsbild des Winkelgetriebegehäuses Kompromisse machen müssen. Innenläufer 2060 mit 20 mm Durchmesser und 60 mm Länge können 47-mm-Propeller durchaus gut bewegen. Das Gehäuse wäre aber viel zu lang geworden und hätte das Erscheinungsbild sehr gestört. Ein Außenläufer wäre kürzer, aber dafür breiter, was auch nicht zielführend ist. Es musste also doch irgendwie mit dem Kegelradgetriebe gehen.

Die Lösung war ein sehr flacher und mit 400 kv langsam laufender Copter-Motor. Dieser wurde direkt auf dem Schottel selbst montiert. Das Drehmoment bleibt somit direkt im Schottel und das Servo muss den Schottel nur noch auslenken. Es reicht jetzt auch ein Servo in kleiner Baugröße. Da der Motor eine 4-mm-Welle besitzt, die werkseitig



Der lackierte Rumpf der TELSTAR, bereit für den Einbau der technischen Komponenten

fast ohne Schraubensicherungslack montiert wurde, lassen sich die Madenschrauben und die Welle problemlos entfernen. Eine längere 4-mm-Edelstahlwelle treibt jetzt ohne Wellenkupplung direkt das 1:1-Kegelradgetriebe unten im Schottelgehäuse an. Simmerringe dichten die Motorwelle und den Schottel in seiner Wurzel zuverlässig ab.

Nur das Kegelradgetriebe läuft komplett im Wasser. Eine Entwässerungsbohrung und Belüftungsbohrung sorgen für ein sicheres Leerlaufen des Getriebegehäuse nach der Fahrt des Modells. So bleibt kein Standwasser im Gehäuse, was die Edelstahlkugellager der Propellerwelle auf Dauer schädigen könnte. Der gesamte Schottelantrieb kann so funktionsfertig unter Deck mit 40 mm lichter Höhe eingebaut werden. Dessen Montage passiert ausschließlich seitlich. Selbst eine Montage unter Deck über die Decksöffnung des Aufbaus ist mit etwas Geduld möglich.

Stabile Leistung

Trotz kompakten Einbaumaßen muss aber nicht auf Stabilität und Motorleistung verzichtet werden. Der flache Außenläufer mit 216 W lässt den Propeller immer zuverlässig anlaufen. Bei drei LiFePO4-Zellen mit zusammen rund 10 V zieht der Schottelpropeller im Wasser nur 0,5 A, was für eine sehr effiziente Antriebskonzeption spricht. Hierzu trägt sicherlich auch die Propeller-/Düsenkombination bei. Der 47-mm-Vierblattpropeller mit 45 mm Steigung besitzt ein richtiges Blattprofil mit Saug- und Druckseite, verteilt über einen Steigungsverlauf. Er läuft mit nur 0,3 mm Abstand zwischen Blattspitze und Düsenwand. So kann nur wenig Wasser von der Druckseite auf die Unterdruckseite wandern, was den

KLICK-TIPPS

3D-Dateien:
www.cults3d.com/de/benutzer/3DSubPrint/3d-modelle

Fahrtest TELSTAR:
www.youtube.com/watch?v=X44XHmJi6l0

Anzeigen

Jetzt bestellen
Grundlagen, Technik, Praxis-Tipps
• 68 Seiten
• A5-Format
• 9,80 Euro
• zzgl. Versand
Auch digital als eBook erhältlich
Im Internet unter www.alles-rund-ums-hobby.de oder telefonisch unter 040 / 42 91 77-110

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

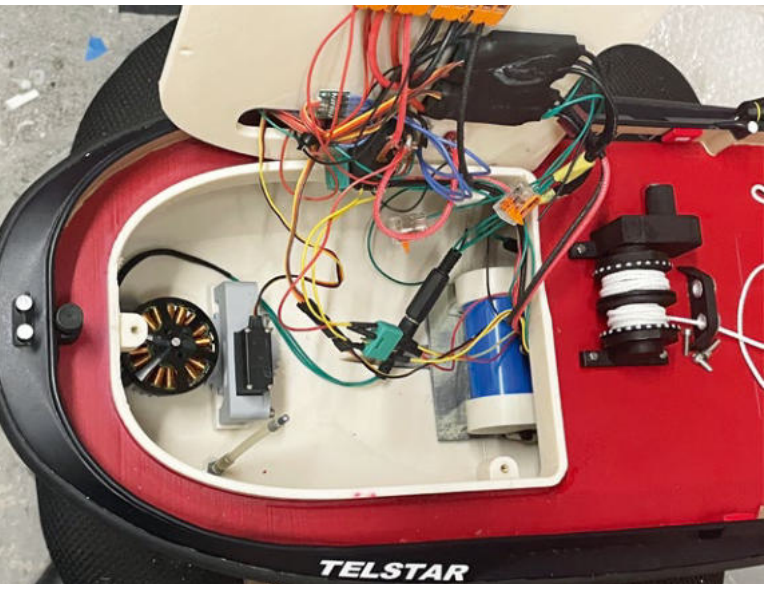
www.JOJO-Modellbau.de
Der Bausatz-Spezialist

Hauptstr. 37
92718 Schirmitz
Tel. 0961 6345436
www.GB-Modellbau.de
• Große Auswahl
• Günstige Preise
• ab 100,-€ frei H.
• Online-Shop
GB-Modellbau
Geschäftszeiten:
Montag – Freitag 17 – 19 Uhr
Samstag 9 – 13 Uhr
Wir haben keinen Katalog in gedruckter Form !!

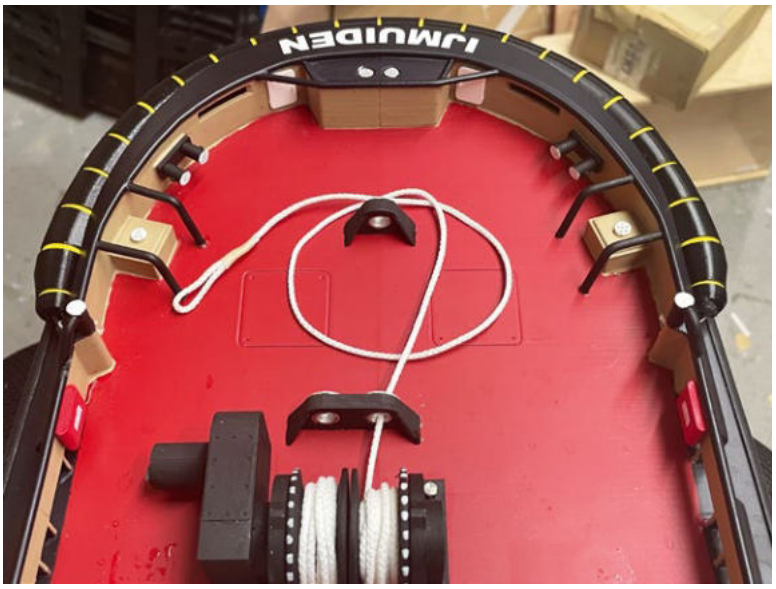
schiffsmodell.ch
RACING MODELLBAU Auto-, Schiffs- & Flug
Chirchgass 9 Tel. 081 / 785 28 32
CH - 9475 Sevelen
-Riesiges Beschlagteile-Lager
-Grosser Online-Shop
-Besuchen Sie uns unverbindlich, Sie werden von Schiffsmodellbauern beraten!

Funkfernsteuerungen – Modellbauartikel –
Ihr Fachgeschäft mit einer guten Beratung, promptem Service, umfassenden Zubehörsortiment u. lückenlosem Ersatzteilprogramm
Graupner robbe 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

Neu Der neue Katalog 2025 : Neu
download als pdf unter
http://www.harhaus.de/PDF-Katalog_2025.pdf
F225 F224 F223 F222
Maßstab 1:100
6 Bögen
Best-Nr:
HHP-0230
Exzellente Pläne MARINE
Fregatte Klasse 125
Harhaus Pläne * Bellevue 2a * 24848 Klein Bennebek
www.harhaus.de



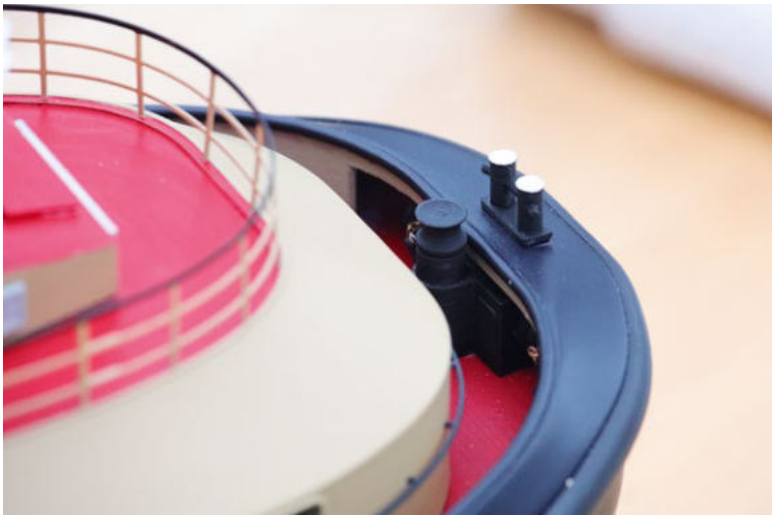
Einblick in das Innere des Modells, das Platz für die Technik und die Trimmung bietet



Das detailliert gestaltete Arbeitsdeck des Modells, das die kompakte und robuste Bauweise zeigt



Die im Resin-Druckverfahren gefertigte Brücke ermöglicht eine filigrane Darstellung der Fensterstege



Die Details an Bord runden das Erscheinungsbild der TELSTAR ab

Wirkungsgrad des Propellers nochmals erhöht. Und das Profil der Kortdüse sorgt für ein störungsfreies Einströmen des Wassers. Der Winkel der Außenfläche sorgt zusammen mit der Innendüsenwand für eine gerade, laminare Abgangsströmung. Der Schottel kann das Modell mit der Propeller-Düsen-Paarung bei wenig Energieverbrauch zügig beschleunigen. Würde man dem Motor vier Zellen zur Verfügung stellen, können auch größere Modelle mit 6.000 bis 8.000 g ordentlich beschleunigt werden.

Nachdem ein erster Prototyp der Antriebe den ersten Test bestanden hat, konnten im CAD-Programm die Wurzeln in den vorhandenen Rumpf im richtigen Winkel eingesetzt werden. Die Schottel stehen leicht schräg nach vorne und hinten geneigt. Sie laufen mit ihrem Düsenstrahl genau passend in der umlaufenden Rumpfströmung. Somit passen sie gut in das Gesamtkonzept. Damit der Einbau der Schottel später so einfach und genau wie möglich ablaufen kann, helfen zwei Einbaulehren, die Position der Wurzeln im Rumpf zu fixieren. Sie können nach der Verklebung wieder entfernt werden.

TECHNISCHE DATEN

TELSTAR

Maßstab:	1:50
Länge:	492 mm
Breite:	234 mm
Verdrängung:	3.600 g
Antrieb:	2 × Schottel

Aufbauten und Brücke

Süllrand, Deck und Rumpf sind ein Teil. Das spart eine Verklebung an diesen Bereichen und schließt Undichtigkeiten durch mangelnde Verklebung direkt aus. Die linke Trommel der Schleppwinde wird mit einem kleinen Getriebemotor bewegt. Eine eher selten genutzte Sonderfunktion. Wird aber mal im Schlepp gefahren, erhöht es den Fahrspaß enorm. Die Aufbauten sind wieder komplett im CAD-Programm entstanden. Einige Kleinteile konnte ich von vorherigen Modellen nutzen, da diese im selben Maßstab oft ähnlich sind. So mussten Lampengehäuse, Rettungsmittel und Löschmittel nicht neu erstellt werden.

Das Original hat eine „Single-Stick"-Steuerung, wahrscheinlich mit zwei identischen Fahrständen. Auch nach



Das fertiggestellte Modell liegt im Hafen und ist bereit für den Einsatz



Bereit für die erste Fahrt. Gut zu erkennen sind vor allem Details, die im Wasser verschwinden, beispielsweise die Schottelanordnung

intensiver Recherche konnte ich leider keine Bilder aus dem Innenraum finden. Daher habe ich auch hier die bestehenden Fahrstände aus dem MULTRATUG 33 wiederverwendet. Die Brücke selbst musste mit einem Resin-Drucker hergestellt werden, da das FDM-Verfahren bei den filigranen Stegen zwischen den Fenstern an seine Grenzen kommt. Sie und die Auspuffrohre sind die einzigen Teile, die nicht mit dem FDM-Verfahren hergestellt wurden.

Der Mast der TELSTAR ist ein sehr massives und breites Bauteil. So konnte er direkt hohl konstruiert werden, um alle Kabel der Beleuchtung im Inneren zu verstecken. Wie bei fast allen modernen Schleppern findet fast die komplette Positionsbeleuchtung an einem zentralen Mast statt. Da die TELSTAR genauso gut vorwärts wie rückwärts fahren kann, sind sämtliche Positionslampen doppelt vorhanden, was den Verdrahtungsaufwand auch verdoppelt. Hier kann ein hohler Mast schon sehr helfen. Der Schlepper ist mit einer Schaltung auf Basis eines Picaxe-Mikrokontrollers ausgestattet. Dessen IC wertet den Gaskanal aus und über ein verzögertes Schalten werden die Positionslampen bei Rückwärtsfahrt automatisch umgeschaltet.

Traversieren und Fahren

Vor der ersten Fahrt musste der kleine Schlepper erstmal getrimmt werden. Er kommt schon gut mit der Blei-gefüllten Schwertflosse aus. Etwas mehr Gewicht und der LiFePO4-Akku mit 6.000 mAh Kapazität bringen das Modell auf Wasserlinie. So kommt die TELSTAR auf ihre handlichen 3.600 g Verdrängung. Gefahren wird mit vier Mischern. In Hauptfahrrichtung



Mit Hilfe von CAD lassen sich große Winden gut konstruieren und aus 3D-Druckteilen zusammenbauen





1) Eine Reihe Ausrüstungsgegenstände ließen sich aus früheren 1:50-Projekten erneut einsetzen und drucken.
2) Deckel erleichtern eine mögliche Wartung und den Zugang zum hinteren Schottel

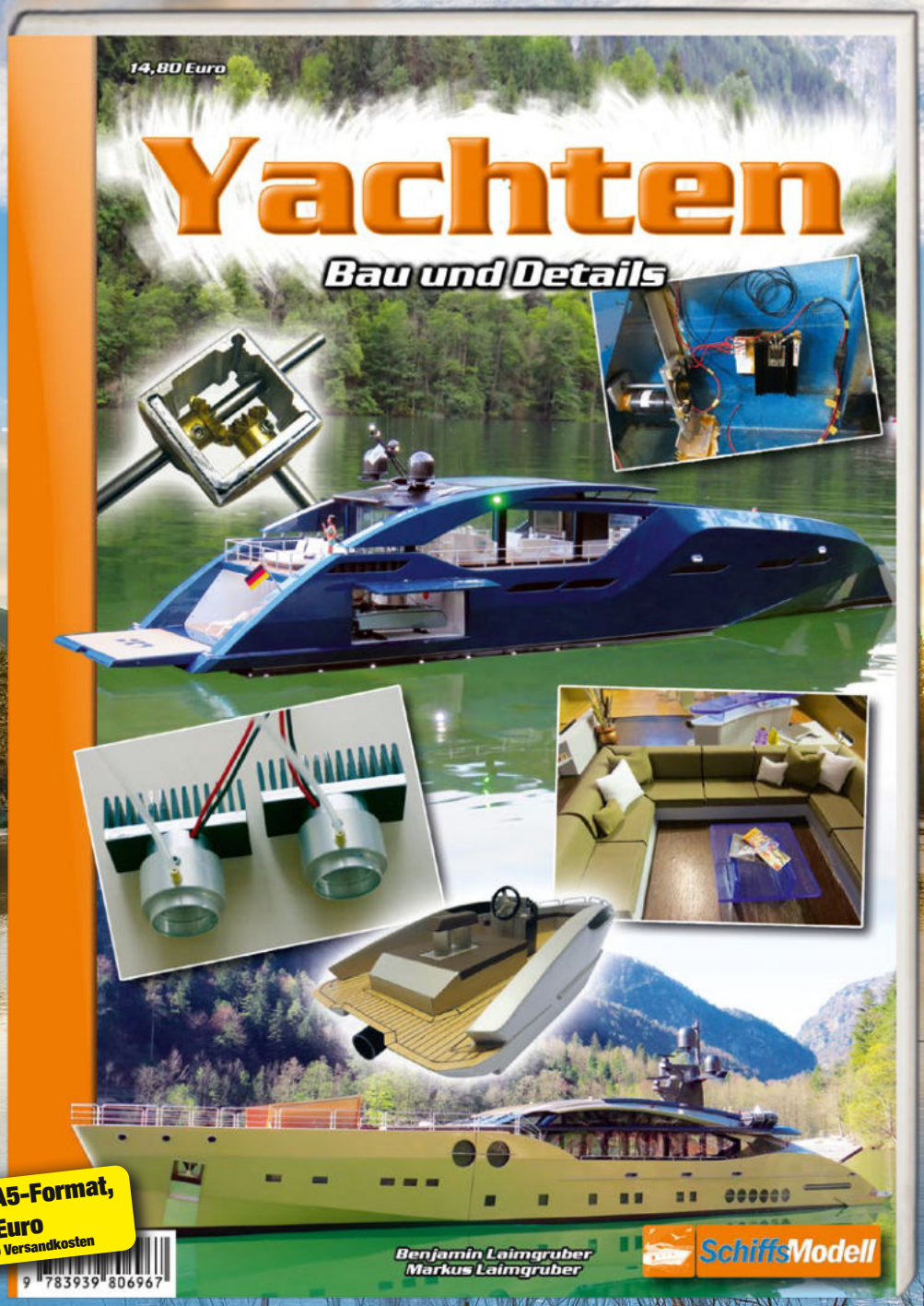
wird mit entgegengesetzt auslenkenden Schotteln bis zum Wenden auf der Stelle gelenkt. Beim Traversieren lenkt man beide Schottel in die gleiche Richtung seitlich aus und lässt beide Motoren anlaufen. Wird jetzt dem vorderen Motor mehr Drehzahl gegeben, fährt die TELSTAR traversierend eine Kurve.

Das Modell ist dank seiner festen Stabilisierungsflossen erstaunlich stabil in der Geradeausfahrt. Auch beim plötzlichen Traversieren schaukelt sich der Rumpf nicht weit auf und beruhigt sich schnell. Da der Schlepper bei Rudervollausschlag sofort auf der Stelle wenden kann, ist er auf der Lenkachse etwas nervös. Hier muss etwas vorsichtig gefahren werden. Hat man sich aber einmal daran gewöhnt, ist es auch kein Problem mehr.

Die Fertigung mittels des 3D-Druckverfahrens vereinfachte den Bau der TELSTAR sehr. Auch die Schottelantriebe bauen sich mit dem Drucker und den wenigen Einzelteilen ziemlich einfach. Da man die Antriebe selbst erstellt, muss man hier natürlich möglichst exakt arbeiten. Es sind nunmal mechanische Bauteile, die später eine wichtige Funktion haben. Der Schlepper fährt aber im Notfall auch mit einem Schottel weiter. Eine gewisse Sicherheit ist somit ständig gegeben. Den Aufwand belohnt später ein sehr kompaktes Modell, das sehr positive Fahreigenschaften besitzt. ■



Jetzt bestellen



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

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 Schiffsmodellbaurn 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 Modellbauhersteller, 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

DRAGO von Krick – Teil 2

Drache unter Segeln

Text und Fotos: Klaus Bartholomä



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. Eines 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?

Nachdem Rumpf, Innengerüst, Cockpit und Schwalbennest im ersten Teil in Ausgabe 9/2026 das Hauptthema waren und nun fertiggestellt sind, geht es nun mit Schotführung, Kajüte, Ruderblättern und Kiel weiter.

Schotführung

Von Beginn an stand bei mir fest, dass meine DRAGO den Gennaker und zwei Vorsegelwinden bekommen soll. Zudem habe ich sehr gute Erfahrungen mit Schotführungen gemacht, die an Deck verlaufen. Das ist einfach, wartungsfreundlich und sieht meiner Ansicht nach auch ansprechender aus, wenn Leinen an Deck liegen. Deshalb habe ich mich dazu entschieden, von der Bauanleitung abzuweichen und keine Umlaufschot für die Fock unter Deck einzubauen. Bei mir sollten die Vorsegelschoten hinten an Deck austreten und über eine Umlenkrolle nach vorne geführt werden. Um das zu realisieren, habe ich ein Bowdenzugröhrchen vom Achterdeck unter Deck nach vorne geführt. Diese Arbeit wird am besten erledigt, solange die Sitzbank noch nicht verschlossen ist. Das ist das Schöne an solchen Baukästen. Man bekommt eine solide Grundlage, um ein schönes Schiff zu erstellen und an den Stellen, die man nach eigenem Geschmack ändern möchte, kann man das auch ohne Probleme tun. Die Serienversion funktioniert übrigens tadellos, das hat Uwes Prototyp bereits vielfach bewiesen. Alles andere ist eben Geschmackssache.

Nach dem Anbringen der Decks, was übrigens am Besten von der Mitte nach hinten und dann nach vorne gelingt, weil dort die Teilung der Einzelteile liegt, darf das erste und einzige Mal richtig geschliffen werden. Wenn der Rumpf vor dem Schleifen unterhalb der Deckskante mit dünnem Abdeckband beklebt wird, sieht man, wann man die Deckskante bündig geschliffen hat, bevor das Gelcoat beschädigt wurde. Ich habe mich für eine scharfe Deckskante entschieden, so wie das die Bauanleitung vorsieht. Man könnte sie aber auch rund fräsen, was bestimmt auch gut aussieht.

Besonders austoben darf sich der Modellbaugeschmack am Heck. Hier gibt es jede Menge Schrägen und Kanten, die geschliffen werden wollen. Ich nehme dafür gerne meinen Blockbandschleifer von Proxxon. Viel Ruhe und Geduld vorausgesetzt, entsteht so ein ganz besonderes Schiffshinterteil. Leider habe



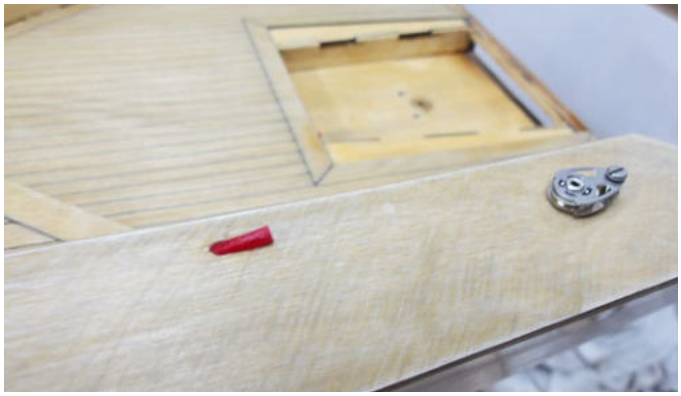
ich nicht ganz sauber gearbeitet, weshalb am Ende noch etwas Spachtelarbeit angesagt ist, was man aber nach dem Lackieren nicht mehr sieht. Jetzt dürfen wieder alle Holzteile mit Parkettlack versiegelt werden. Ich mag die seidenmatte Oberfläche, insbesondere bei den Teilen, die naturfarben belassen werden. Vor dem Abkleben für die Endlackierung der farbigen Flächen muss der Lack jedoch zwei Wochen durchtrocknen, damit das Abklebeband beim Abziehen keine Rückstände hinterlässt.

Kajüte

Besonders charakteristisch ist der Aufbau der DRAGO. Man darf ihn ruhig als eigenständiges Modell betrachten, das direkt auf dem Deck aufgebaut wird. Wie bei einem Schiffsrumpf werden Spanten gesetzt, die dann hinterher beplankt werden. Das Kajütdach wird gewässert und über Nacht mit Klebeband auf einem 10-Liter-Eimer befestigt. Am nächsten Morgen hat es genau die richtige Wölbung, um spannungsfrei auf dem Spantengerüst Platz zu nehmen. Die Rückwand bildet den Abschluss nach hinten und seitlich darf mit 0,6 mm dickem Sperrholz beplankt werden. Damit ich bei diesen Arbeiten nicht aus Versehen das Deck mit verklebe, habe ich es vor diesen Arbeiten mit Frischhaltefolie abgedeckt. Arbeitet man sauber und symmetrisch, kann die Seitenwand später sogar naturfarben bleiben. Nachdem auch das Schiebeluk mit seinem Rahmen und der Mastfuß befestigt sind, darf wieder mal der Parkettlack ran, um den Aufbau von allen Seiten wasserfest zu machen. Schleifen? Fehlanzeige, da passt alles so präzise, dass sich das Schleifen auf ein klein wenig Verputzen reduziert.



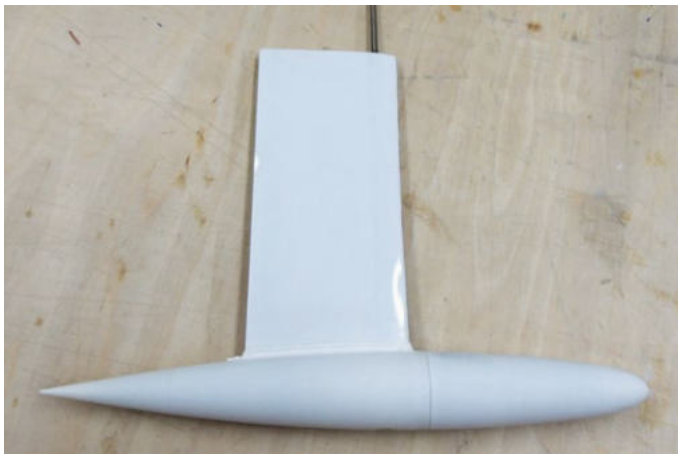
Die geänderte Schotführung für die Fock lässt sich am Besten ohne Sitzbankauflage einbauen



Achtern ist die modifizierte Schotführung an Deck geführt, um dort nach vorne umgelenkt zu werden



Die gedruckten Ballastbombenhälften werden in einer speziellen Halterung abwechselnd mit Bleikugeln und Epoxidharz gefüllt



Der fertige Kiel bringt 1.700 g auf die Waage. Die Außenhaut des Schwerts ist aus ABS, das Innere aus Holz

Kiel und Ruderblätter

Ruderblätter und Kiel baue ich immer gerne nebenher, wenn mal wieder Baupausen aufgrund von Trockenzeiten anstehen. Die Ruderblätter entstehen aus drei Sperrholzteilen, die mittels 3-mm-Dübeln zueinander positioniert verklebt werden. Nach dem Härten des Klebers werden sie in Profilform geschliffen. Ich mache das gerne am Bandschleifer, aber mit etwas Geduld geht das auch mit Permagrit-Schleifklötzen ganz gut.

Die Anschraubpunkte am Spiegel sind bereits in den Spiegel gelasert, wodurch die richtige Position für die Schraubösen, die die Lagerung übernehmen, gefunden ist. Bei meinem Bausatz waren die Ösen ein wenig zu groß. Ich habe ein Stückchen Messingrohr in die Ösen gelötet und das Problem war schnell gelöst. Wie alle anderen kleinen Fehler der ersten Charge ist auch dieses kleine Problemchen von Krick inzwischen gelöst.

Das Schwert wird ebenfalls aus mehreren Lagen Sperrholz und einem sehr massiven Messingrohr gefertigt. Auch hier darf das Profil geschliffen werden. Aber statt zu lackieren, wird es mit ABS-Platten verkleidet, die mit dickflüssigem Sekundenkleber aufzukleben sind. Und zwar so: Schwert mit Aktivator einsprühen, Sekundenkleber in Schlangen auf das ABS auftragen und dann das Schwert auf das ABS rollen, fertig. So einfach geht das. Ich habe Uwe vorher noch erklärt, dass er sich da einen Blödsinn ausgedacht hat. Hat er aber nicht, denn das geht super schnell, ist sehr haltbar und erzeugt ohne weitere Nacharbeit eine lackierfähige Oberfläche. Klasse!

3D-Druck beim Holzmodell

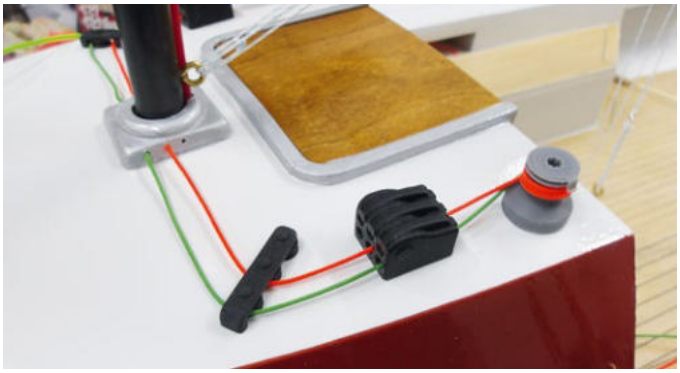
Mindestens ebenso pfiffig wie der Bau des Schwerts erfolgt die Herstellung der Kielbombe. Bei anderen Modellen muss der Ballast manchmal für teures Geld zugekauft werden. Nicht so bei DRAGO, denn hier werden zwei 3D-gedruckte Kielbombenhälften mitgeliefert, die in ein eigens dafür konstruiertes Gestell gesetzt und mit Bleikügelchen gefüllt werden. Die Bleikügelchen muss man zwar gesondert beschaffen, kosten dafür aber auch nur kleines Geld. Welche Größe man nimmt, ist egal, denn die Dichte ist hinterher immer die gleiche. Klar, statt 11 g/cm³ beträgt die Dichte dieser Ausführung nur noch 7,4 g/cm³. Die Bombe muss also deutlich größer werden, als wenn sie massiv gegossen wäre. Aber durch den breiten Rumpf ist auch nicht so viel Ballast notwendig wie bei anderen Booten, weshalb das nicht weiter stört.

Damit die Kügelchen an Ort und Stelle bleiben, werden sie mit Epoxidharz vergossen. Immer erst einen Schluck Harz in die Form, dann wieder ein paar Kügelchen, dann wieder Harz und so weiter, bis die beiden Hälften randvoll gefüllt sind. Nach dem Aushärten des Harzes werden sie durch einen Messingstab zentriert und mit angedicktem Harz miteinander verklebt. Schneller und einfacher bin ich noch nie an eine Ballastbombe für ein Segelboot gekommen.

Eine lange Gewindestange verbindet die Ballastbombe mit dem Schwert und dem Rumpf. Ich habe alles miteinander verklebt. Uwe hat für unterschiedliche Windsituationen unterschiedliche Schwerter. Das wollte ich nicht, weshalb ich mich für die Verklebung entschied, was es auch ermöglicht, zwischen Ballastbombe und Schwert eine formschöne Ausrundung zu erstellen.

Die Leiden eines Modellbauers

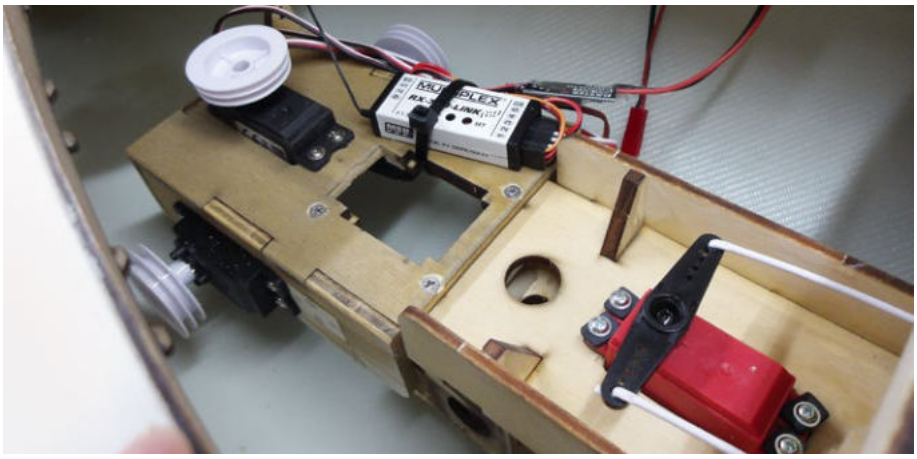
Lackieren ist nicht meine Lieblingsdisziplin. Ich stehe damit auf Kriegsfuß.



Die 3D-Druckteile auf dem Kajütdach sind ein absoluter Blickfang



Optisch gelungen sind auch Details wie das Steckschott des Niedergangs mit seiner Lüftung



Kleiner Ausblick auf die nächste Ausgabe: Darin geht es um Endausrüstung und Segeleinstellung



In sehr großen Fahrzeugen lässt sich die DRAGO von Krick komplett aufgebaut transportieren

Warum? Abkleben, Grundieren, das kennen wir ja. Aber, dass die Grundierung vom Rumpf gleich wieder abgeht, das wollen wir nicht. Offensichtlich habe ich den Rumpf nicht gründlich genug gereinigt. Ich habe ihn zwar gereinigt, aber dennoch habe ich wohl nicht das gesamte Trennmittel, das bei der Herstellung nun mal notwendig ist, abgewaschen bekommen.

Ich mag Aceton und Nitroverdünnung überhaupt nicht, aber für diese Arbeit sind diese übel riechenden Teufelsmittel nun mal erste Wahl. Also wurde meine Grundierung wieder abgezogen, der Rumpf nochmal gereinigt, sauber angeschliffen und nochmal angeschliffen und dann nass geschliffen und sauber vom Schleifstaub befreit, bevor ich mit dem zweiten Anlauf beginnen durfte. Da ging nun alles gut, die Grundierung hielt und mein Mercedes-Benz Alabasterweiß vom Autolackhändler meines Vertrauens fand den Weg an Ort und Stelle, ohne Nasen zu bilden.

Dann ging es für zwei Wochen in den Heizungskeller und es hieß: Abkleben und Ford Wildtrak Orange metallic in feinen Schichten aufnebeln. Man erkennt langsam die volle Schönheit der DRAGO, wenngleich sie sich noch immer unter dem Klebeband befindet. In diesem Stadium habe ich die Wasserlinie angebracht, Tamiya 5-mm-Abklebeband in weiß war hier die Wahl für eine saubere Wasserlinie. Wo Letztere hingehört, das steht in der Bauanleitung. Jetzt noch hochglänzenden Zweikomponenten-Klarlack drauf und das Modell darf wieder für zwei Wochen in den Heizungskeller.

Das ganze Programm

Lackieren ist halt aufwendig, macht aber bei diesem Modell aufgrund der großen und weich gewölbten Flächen unglaublich Spaß beim Auspacken. Man steht das erste Mal vor dem fertigen Modell und freut sich auf den Endausbau und ich bin froh, dass ich es mal wieder hinter mich gebracht habe, diesmal sogar halbwegs anständig!

Natürlich habe ich Aufbau, Kiel und Ruderblätter gleich mitlackiert. Das Unterwasserschiff sollte wieder seidenmatt schwarz werden, wie das heute moderne Segelboote gerne haben. Nachdem ich beim Aufbau nicht so sauber gearbeitet habe, wie ich das gerne gehabt hätte, wurden die Seitenwände ebenfalls in Orange, also in Rumpffarbe, lackiert. Eine Farbvariante, die Uwe Kreckel übrigens auch bei der Planung bereits in Erwägung gezogen hatte, aber auf Wunsch von Matthias Krick verworfen hat. Ich finde es toll so und es macht riesig Freude, den Aufbau mit Details auszuschmücken.

Die Aufkleber, die die Fenster imitieren, habe ich vor dem Klarlackauftrag bereits angebracht, damit sie schön glänzen. Mein Steckschott ist teakholzfarben gebeizt und den Rahmen für den Niedergang und den Mastfuß habe ich in silberner Farbe abgesetzt. Die Umlenkrollen für die Fallen, die Fallklemmen und die beiden Winschen sind echte Hingucker aus 3D-gedruckten Teilen, die jetzt von unten mit dem Kajütdach verschraubt werden. Buntes Tauwerk, das in kleinen Löchern im Mastfuß verklebt und über die Umlenkrollen und die Fallklemmen ins Cockpit geführt wird, bringt Leben und Farbe auf das Kajütdach. Sie dürfen gerne etwas länger gelassen und in den Schwalbennestern verstaut werden, denn dafür sind sie da.

Im dritten und letzten Teil des Erfahrungsberichts in der nächsten Ausgabe **SchiffsModell** geht es um die Fertigstellung der DRAGO von Krick und über ihre Segeleigenschaften. ■

TECHNISCHE DATEN

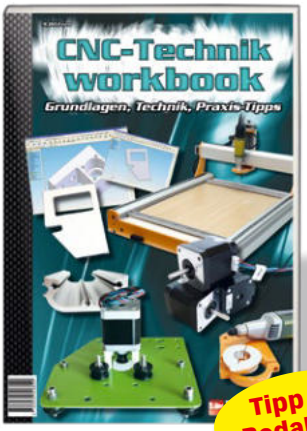
DRAGO von Krick

Länge:	1.000 mm
Breite:	365 mm
Tiefgang:	300 mm
Höhe:	1.880 mm
Verdrängung:	4.330 g
Segelfläche Fock:	21,6 dm²
Segelfläche Groß:	27,4 dm²
Gesamtsegelfläche:	49 dm²
RC-Funktionen:	Ruder, Segelsteuerung Großsegel und Vorsegel getrennt
Preis:	569,– Euro
Bezug:	Direkt
Internet:	www.krickshop.de



Das ansprechende Ford Wildtrak Orange metallic wurde in mehreren feinen Schichten auf den Rumpf aufgetragen. Das ist aufwendig, macht den Segler aber zum Hingucker

SchiffsModell -Shop



Tipp der Redaktion

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.

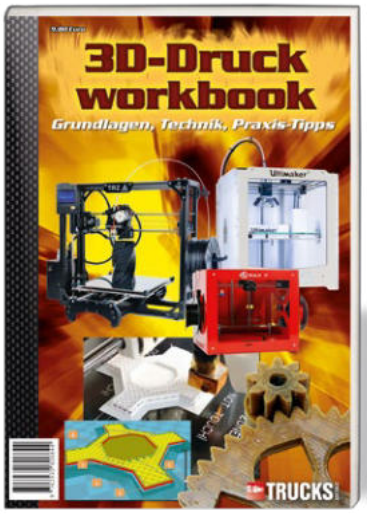
9,80 € 68 Seiten, Artikel-Nr. HASW0013



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.

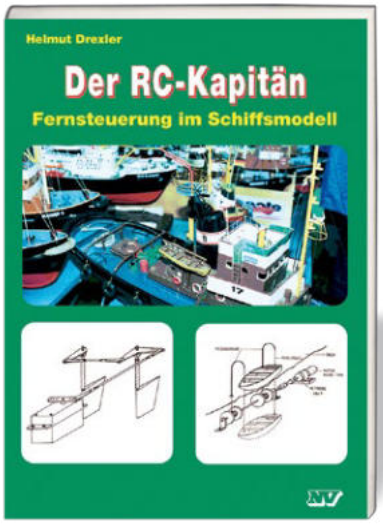
9,80 € 68 Seiten, Artikel-Nr. 12100



FASZINATION SUPERYACHTEN

Viele Schiffsmodellbauer begeistern sich für Motoryachten. 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 Bautechnischen 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

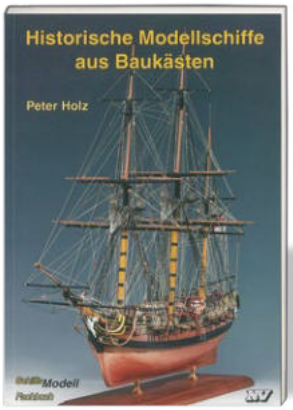
So können Sie bestellen

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 MODELLSCHIFFE AUS BAUKÄSTEN

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

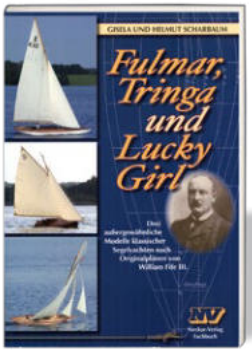
14,99 € Artikel-Nr. 13277



MARINESCHIFFE SAR- UND KÜSTENWACHBOOTE

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

4,99 € Artikel-Nr. 13267



FULMAR, TRINGA UND LUCKY GIRL

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

9,99 € 152 Seiten, Artikel-Nr. 13270



VOLLDAMPF VORAUS!

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

9,99 € Artikel-Nr. 13271



HOCHSEESCHLEPPER FAIRPLAY IX

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

4,99 € Artikel-Nr. 13276

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

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

Problemlos bestellen

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

SchiffsModell-Shop
65341 Eltville

Telefon: 040/42 91 77-110
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 DE54ZZZ00000009570

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

SL2610



Stabi-Naut Forte 2K von aero-naut ist ein 2-Komponenten-Klebstoff für hochfeste Verbindungen

Stabi-Naut Forte 2K von aero-naut

Text und Fotos: Hinrik Schulte

Forte statt Express

Was? Stabilit Express gibt es nicht mehr? Völlig überrascht von der Nachricht stand ich bei meinem Modellbaufachhändler im Laden, als ich den Kleber kaufen wollte, mit dem ich in den letzten, wirklich, Jahrzehnten alle Messingrohre in Rümpfen und Flächensteckungen verklebt habe. Und jetzt? Es gibt eine Lösung.

Zugegeben, etwas unhandlich war der Klebstoff Stabilit Express schon, den man aus einer Paste und einem Härterpulver anrühren musste und er hat auch etwas streng gerochen und recht teuer war er auch noch. Daher hat man ihn sich wirklich für die Klebestellen aufgehoben, wo er unbedingt nötig war. Hauptsächlich waren das die Verklebungen von Metallteilen mit Holz oder Kunststoff, denn da gab es einfach nichts Besseres!

Stabilit Express konnte kleine Spalten sehr gut überbrücken und härtete ziemlich schnell aus. Gerade so, wie man es sich für kleine, hoch belastete Klebestellen wünschte. Seit Anfang 2024 darf dieser Kleber nicht mehr verkauft werden und mit der Zeit verschwanden auch letzte Reste aus unseren Hobbyräumen. Jetzt war guter Rat teuer. Mein Fachhändler wusste einen und konnte gleich helfen.

Stabi-Naut Forte 2K

Die Firma aero-naut hat mit dem Stabi-Naut Forte 2K einen Problemlöser entwickelt. Dabei ist der Name schon Programm. „Stabi“, als Reminiszenz an den alten Kleber, „Naut“ als Hinweis auf den Anbieter, „Forte“ als Zusatz, dass man den Kleber genau da einsetzen soll, wo es auf die Festigkeit ankommt, und „2K“ weil es eben doch ein Kleber ist, dessen zwei Komponenten miteinander reagieren und so das Aushärten bewirken.

Es geht also nicht um das Hinzufügen von Feuchtigkeit oder das Austrocknen, sondern explizit um die Reaktion von zwei Komponenten, die deshalb auch gründlich miteinander vermischt werden sollten. Charakteristisch für Stabilit Express war an der Stelle der mitgelieferte Mischbecher mit dem ebenfalls mitgelieferten Löffelchen für genau die richtige Menge Härter, die dann gründlich verrührt werden musste, damit der Kleber hielt.

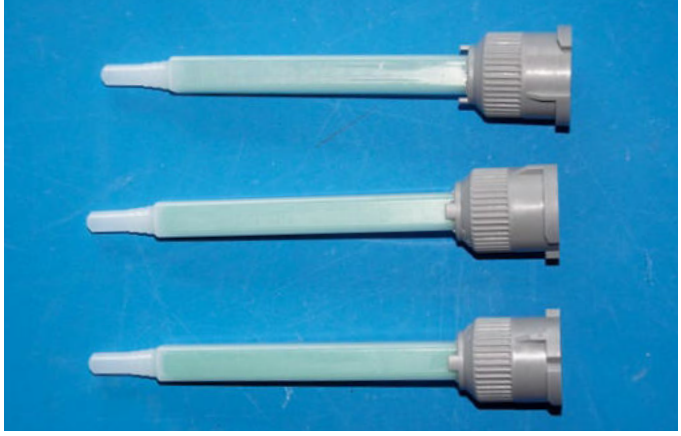
Heute bekommt man für 9,90 Euro eine Doppelspritze mit insgesamt 25 g Kleber, die zwangsläufig gleichmäßig aus der Spritze herauskommen. Damit ist das Problem der Dosierung schon einmal elegant gelöst. Bei der Vermischung gibt es dann zwei Möglichkeiten. Entweder man macht einen mehr oder weniger großen Kleberklecks auf ein Reststück Pappe oder Holz und vermischt diesen Klecks dann wie gewohnt mit einem Zahnstocher oder einem Reststück Holz, oder man wählt die elegante Methode und kauft gleich zusammen mit dem Klebstoff Mischerkanülen, die sich perfekt auf die Doppelspritze setzen lassen. In diesen etwa 70 mm langen Kanülen werden die beiden Komponenten des Klebstoffs zuverlässig und gleichmäßig vermischt und man kann ihn durch die zirka 2 mm große Öffnung auch perfekt an der richtigen Stelle platzieren.

Praxistest

Perfekt, oder? Ja, wenn man große Mengen Klebstoff braucht, oder eine präzise Leimraupe platzieren will. Ein Nachteil ist allerdings, dass es sich um Einwegkanülen handelt und erst einmal eine erkleckliche Menge Klebstoff von der Spritze zur Kanülenspitze wandern muss, bevor vorne etwas ankommt. Das ist so und lässt sich auch nicht ändern! Dieser Klebstoff ist aber dann endgültig verloren und, was ich noch schlimmer



So kannte man Stabilit Express im gelb-schwarzen Karton mit der Tube, dem Dosierlöffel und dem Mischbecher



Die beiden Komponenten des Stabi-Naut werden in diesen Mischkanülen sicher durchgemischt



Bei der Verwendung der Mischkanülen bleibt ein kleiner Rest auf der Doppelspritze, der aber keinen störenden Einfluss hat



Beide Komponenten sind sorgfältig zu vermischen, damit der Kleber gut aushärten kann

finde, die Kanüle kann man auch nur einmal gebrauchen, denn natürlich härtet der Kleber in der Kanüle aus und verstopft diese zuverlässig. Dazu kommt noch, dass aero-naut das Dreierpack Kanülen für 3,90 Euro anbietet. Daher habe ich zwar die Mischkanülen hier immer im Bastelkeller auf Vorrat liegen, aber für kleine Klebestellen, wie zum Beispiel ein einzelnes Messingrohr, mische ich weiterhin wie früher. Bitte nicht missverstehen, das ist keine Kritik an der Preispolitik von aero-naut, denn die Mischkanülen haben ganz sicher auch im Einkauf ihren Preis. Vielmehr sollte man selbst genau abwägen, wie man den Klebstoff in der konkreten Situation anmischt. Denn es geht auch ohne die Mischkanülen.

Ansonsten gelten für Stabi-Naut Forte 2K die gleichen Sicherheits- und Warnhinweise wie für alle anderen Klebstoffe. Augen- und Mundkontakt sind unbedingt zu vermeiden und Hautkontakt ebenfalls, weshalb Einweghandschuhe eine gute Wahl sind. Die Verarbeitungszeit wird mit „innerhalb von wenigen Minuten angegeben“. Nach 60 Minuten ist die Klebestelle handfest und nach 12 Stunden ausgehärtet. Die Temperaturbeständigkeit liegt bei -40 bis +120°C. Das Praktische ist, dass der Klebstoff eine helle, neutrale, fast klare Färbung hat und sich überlackieren lässt.

Mit dem Klebstoff lassen sich fast alle im Modellbau regelmäßig verwendeten Materialien kleben und er ist nicht wirklich anspruchsvoll, wenn es um die Vorbehandlung der Klebestellen geht; sie müssen lediglich frei von Staub, Öl oder Fett sein. Besonders für Mischverklebungen unterschiedlicher Materialien, einschließlich Metallen wie Messing oder Stahl ist er besser als die meisten anderen Kleber geeignet. Dort liegt dann auch sein Hauptanwendungsgebiet und das macht er mindestens so gut wie der altbekannte Vorgänger, dessen Fehlen daher nicht wirklich eine Lücke hinterlässt. ■



Zum Einkleben von Stevenrohren ist Stabi-Naut ideal geeignet



Aus der Mischkanüle kommt gemischter Klebstoff, der sofort zu verarbeiten ist

Powerboote in Heilbronn

Text und Fotos: Dieter Jaufmann

Sommer, Speed und Gleichgesinnte

Wenn im Hochsommer der Motorensound über den Neckar hallt und sich das Ufer der Heilbronner Schleuse in ein buntes Zeltlager verwandelt, dann ist wieder Powerboat-Zeit. Vom 17. bis 18. Juli 2026 lud der MSC-Hansa Heilbronn zum mittlerweile 28. Mal zu seinem legendären Treffen ein. Dieter Jaufmann war für **SchiffsModell** dabei.

Man merkt es schon bei der Anfahrt: Heilbronn hat in der Rennbootszene einen Namen und so verwundert es nicht, dass der Platz an der Schleuse Jahr für Jahr für viele zum sommerlichen Pflichttermin wird. Offiziell waren es die beiden Tage am Wochenende, an denen das Meeting seinen Höhepunkt fand. Doch wer wollte, konnte bereits unter der Woche anreisen und die Boote zu Wasser lassen. Genau das macht den Reiz der Veranstaltung aus: Hier gibt es kein durchgetaktetes Rennen mit Startlisten und Stoppuhren, sondern ein zwangloses Beisammensein. Man fährt, man schraubt, man tauscht sich aus und verbringt die Tage schlicht unter Gleichgesinnten.

Großes Stelldichein

Schon der Gang durch das Fahrerlager auf der Theresienwiese war ein Erlebnis für sich. Überall standen Fahrer bei ihren Booten und fachsimpelten über Setups, Propeller und Akkus. Diese Offenheit ist es, die solche Treffen trägt. Wer eine Frage hat, findet immer einen erfahrenen Erbauer, der gerne mehr zu seinem Modell erzählt.

An Antriebstechnik ließ Heilbronn wie immer keine Wünsche offen. Vom summenden Elektroboot über knatternde Verbrenner bis hin zur lautstarken Turbine war das komplette Spektrum vertreten. Genau diese Vielfalt hebt das Meeting von vielen anderen Terminen ab. Ganz gleich, welche Klasse oder Größe: An der Schleuse bekommt man die gesamte Bandbreite der Szene an





Katamarane, elektrisch oder mit Verbrenner betrieben, gab es in Heilbronn einige zu sehen



Ein Playmobil für Junggebliebene – so ergibt der Name auch Sinn



Mit Jet-Antrieb rasen die Originale auf schmalen, engen, künstlich angelegten Rinnen. In Heilbronn gab's mehr Platz zum Heizen

einem einzigen Ufer zu sehen – und so manches fahrende Kunstwerk obendrein.

Bootstypen

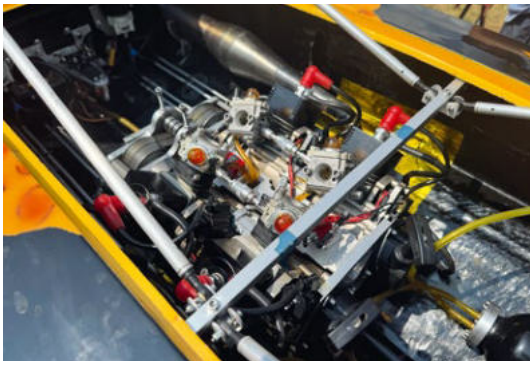
Besonders fielen mir in diesem Jahr zwei Outrigger von jeweils 2 Metern Länge auf. Diese Rumpfform ist vor allem für absolute Höchstgeschwindigkeiten bekannt, wobei die aktuelle Rekordmarke bei über 300 km/h liegt. Umso beeindruckender war es, ein solches Boot in dieser Größe zu erleben. Dass Modelle dieser Dimension große Motoren benötigen, versteht sich wahrscheinlich von selbst. So sorgte hier ein Lehner 3080 an 15s-LiPos für einen entsprechend flotten Vortrieb.

Natürlich waren auch andere Bootsklassen in dieser Größenordnung am Wasser vertreten. Bei den Katamaranen sitzt meistens originalgetreu in jeder Kufe ein Elektro- oder Verbrennungsmotor, der seine Leistung auf den Propeller überträgt. Etwas weniger vorbildgetreu, dafür umso spektakulärer, ist ein anderes Konzept, bei dem zwei Strahlturbinen direkt am Katamaranrumpf montiert wurden. Ein wahrer Hörgenuss vom Feinsten, wenn das Modell bei Vollgas vorbeidonnert.

International

Dass Heilbronn weit über die Landesgrenzen hinaus Anziehungskraft besitzt, belegte auch die Teilnehmerliste. Neben Fahrern aus ganz Deutschland waren auch Teilnehmer aus benachbarten europäischen Ländern angereist, schließlich kennt die gemeinsame Leidenschaft für schnelle Boote keine Grenzen. Zur herrlichen Atmosphäre hat auch das Wetter beigetragen. Strahlender Sonnenschein, ein glitzernder Wasserspiegel und sommerliche Temperaturen sorgten für eine Stimmung, wie man sie sich nur wünschen kann. Zwischen den Fahrten fand sich immer Zeit für ein kühles Getränk, einen Plausch im Schatten der Pavillons oder einfach fürs entspannte Zuschauen am Ufer.

Das 28. Powerboat-Meeting an der Heilbronner Schleuse hat einmal mehr gezeigt, warum dieser Termin in der Szene einen so besonderen Stellenwert hat. Wer die Rennbootszene in ihrer ganzen Vielfalt erleben möchte, dem sei Heilbronn auch im nächsten Jahr wärmstens ans Herz gelegt. Zum Schluss geht mein Dank noch an den gesamten Verein und die Helfer, die uns das schöne Treffen ermöglicht haben. ■



Hightech unter der Haube



Outrigger können extrem hohe Geschwindigkeiten erreichen



Optisch ein Hingucker und akustisch eine Offenbarung



Cooler Auftritt von zwei Jetskis – vor allem die Lackierung ist fantastisch gelungen

Ein klassischer amerikanischer Runabout-Tender als RC-Modell

Traum aus Mahagoni

Es war an der Zeit für eines der Lieblingsmodelle von **SchiffsModell**-Autor Tomasz Klyszynski: ein sportliches Runabout-Motorboot. Mahagoni, leuchtende Farben und eine ordentliche Portion Hochglanzlack. Dieses Versprechen gab die PHANTOM von Billing Boats. Konnte der Bausatz dieses halten?



Text und Fotos:
Tomasz Klyszynski



Die PHANTOM – ein Modell von Billing Boats im Maßstab 1:15 – ist 690 mm lang, 150 mm breit und 150 mm hoch. Der kurzen Notiz auf der Verpackung zufolge ist das Modell einem Tender aus den späten 1920er-Jahren nachempfunden. Ein Tender, also ein Beiboot, diente in diesem Fall dazu, die Eigner zwischen dem Ufer und ihren großen Yachten zu befördern. Solche Boote wurden zudem als Rennboote, für Tagesausflüge oder schlicht als elegantes Transportmittel auf dem Wasser genutzt.

Selbst wenn man kein Fan dieses Bootstyps ist, kann man sich ihrer Faszination nur schwer entziehen. Sie wurden mit edlen, klassischen Materialien wie Mahagoni, Teakholz oder Leder gefertigt. Jedes Detail war mit einer dicken Lackschicht überzogen, die nicht nur das Holz schützen, sondern vor allem dessen Farbe und Tiefe zur Geltung bringen sollte. Das Ergebnis war ein wahrer Glanz auf dem Wasser – die „Diamanten“ unter den Motorbooten.

Den nächsten Sommer konnte ich kaum erwarten und hoffte auf zahlreiche Gelegenheiten für Ausflüge ans Wasser. Und wenn wir in See stechen, dann mit einem Gefährt, das ebenso viel Aufmerksamkeit erregt, wie es Fahrvergnügen bereitet. Deshalb fiel die Wahl auf die PHANTOM. Der Name mag heute etwas geheimnisvoll klingen, war jedoch für jene Ära absolut typisch. In den 1920er- und 30er-Jahren waren Bezeichnungen wie COMET, LIGHTNING, ARROW oder SHADOW überaus beliebt. Sie sollten Schnelligkeit, Mystik und Exklusivität vermitteln – eher wie die Namen von Sportwagen als von gewöhnlichen Booten. PHANTOM suggerierte etwas Flüchtiges, Unerreichbares – zweifellos ein Spielzeug für die Wohlhabenden.

Im Lieferumfang

Beim Öffnen der Verpackung hoffte ich vor allem auf eines – dass der PHANTOM-Schriftzug als Abziehbild und nicht als Aufkleber ausgeführt ist. Glücklicherweise hat der Hersteller hier nicht enttäuscht. Widmen wir uns nun in aller Ruhe dem restlichen Inhalt: Im Bausatz finden sich mehrere Bögen mit lasergeschnittenen Sperrholzteilen in unterschiedlichen Stärken, diverse Metall- und Kunststoffelemente sowie ein Formteil für die Kabine und die Persenning.

Die Kunststoffkomponenten – die Heckabdeckung und die Kabinenkontur – sind hervorragend gefertigt und bieten Spielraum für verschiedene Ausführungen, sowohl hinsichtlich der Farbgebung als auch der Montage. Zudem liegt eine Bauanleitung bei (inzwischen auch mit Farbfotos erhältlich) sowie eine großformatige Zeichnung des Modells im Maßstab 1:1, die während des Baus eine wertvolle Hilfe darstellt.

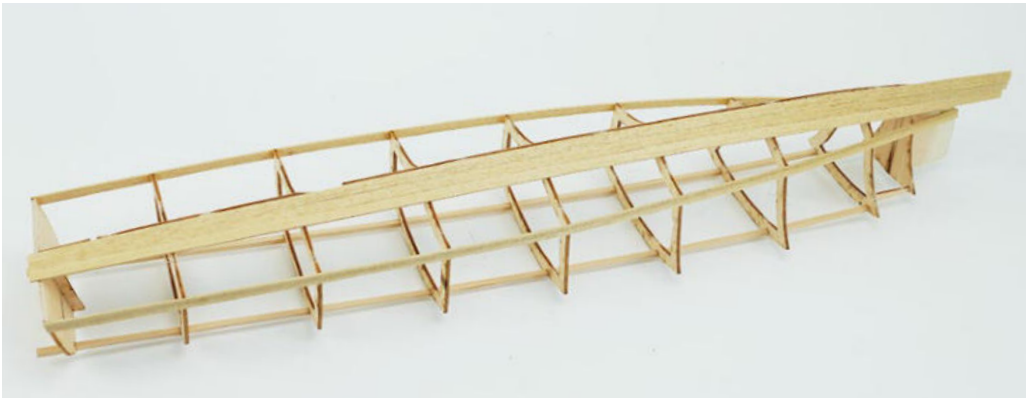
Der Hersteller hat zudem die Möglichkeit einer RC-Aufrüstung berücksichtigt: Das Set enthält eine Welle, einen Propeller sowie ein Ruder und bietet damit alle notwendigen Komponenten für eine entsprechende Konfiguration.

Rumpfbau

Der Rumpf wird in klassischer Spantenbauweise gefertigt. Mit einer Länge von fast 700 mm, einem massiven Kiel und einem großzügigen Innenraum bietet das Modell reichlich Platz – den ich selbstverständlich für den Einbau von RC-Komponenten nutzen werde. Dieses Schiff muss fahren; es wäre zu Schade, es lediglich als Staubfänger im Regal verkommen zu lassen. Die Welt braucht ein wenig Glanz – nicht alles sollte in Wohnzimmern, Garagen oder Museen einstauben.



Lasergeschnittene Sperrholzteile und Leisten im Bausatz der PHANTOM



Das klassische Spantengerüst während der ersten Beplankung



Die feine Mahagoni-Beplankung sorgt für die charakteristische Optik



Der Rohbau des Rumpfs nach Abschluss der Grundbeplankung

Das für das Grundgerüst verwendete, robuste Sperrholz sorgt für eine hervorragende Stabilität und Langlebigkeit. Die Seiten und der Boden des Rumpfs werden mit 1,8 mm starken Leisten beplankt, während der obere Bereich mit flexiblem, lasergeschnittenem 1-mm-Sperrholz verkleidet wird.

Es empfiehlt sich, bereits während der Montage des Grundgerüsts eine Passprobe durchzuführen, um die Symmetrie des Rumpfs und die Geradlinigkeit des Kiels zu überprüfen. Dieses Bauteil weist zwei Aussparungen auf, die exakt mit den Markierungen an den Spanten korrespondieren. Zudem ist darauf zu achten, dass die Spanten nicht über die Außenkontur hinausragen, um den korrekten Linienverlauf des Rumpfs zu gewährleisten. Bevor der Rumpf endgültig geschlossen wird, sollten die Vorbereitungen für die Platzierung der RC-Komponenten abgeschlossen sein.

Heckbereich des Rumpfs

Für mein Modell habe ich den hinteren Abschnitt sowie die mit der Persenning abgedeckte Öffnung genutzt, um den Akku und das Servo unterzubringen. Im Mittelteil befinden sich der Empfänger und der Fahrregler (ESC), während ich im Bug einen 15-Turn-Motor verbaut habe. Dank dieser Gewichtsverteilung war kein zusätzlicher Ballast erforderlich – die Wasserlinie entsprach exakt der vom Hersteller auf der Zeichnung markierten Linie. Es bleibt abzuwarten, wie schnell das Modell auf dem Wasser tatsächlich sein wird.

Ein wichtiger Punkt sollte zudem vor dem Schließen des Rumpfs beachtet werden: Laut Herstellerangaben soll der obere Teil des Rumpfs gebeizt werden, wodurch die Holzstruktur sichtbar bleibt. Das bedeutet, dass die Stoßkante zwischen diesem Bereich und der Seitenbeplankung absolut präzise gearbeitet sein muss, da sonst ein unsauberer Übergang entsteht.

Eine Scheuerleiste wird zwar erst später angebracht, allerdings wird diese seitlich und nicht am oberen Rumpf montiert, weshalb sie etwaige Unsauberkeiten nicht verdecken kann. Daher ist es ratsam, dieses Element bereits während der Rohbauphase probeweise einzupassen und auf eine symmetrische Struktur zu achten.

Nach dem Schließen des Rumpfs mit der Grundbeplankung folgt das Aufbringen der dünnen Mahagonileisten. Die 25 mm breiten und 0,7 mm starken Streifen sind zwar flexibel, aber recht spröde, weshalb sie mit Vorsicht zu handhaben sind. Es empfiehlt sich, die Kanten vor dem Verkleben anzuschleifen, um eine präzise Passform zu gewährleisten und Fugen zu vermeiden. Die seitlichen Leisten verlaufen unterhalb der Wasserlinie und werden in einem Winkel von etwa 30° zur



Die Gestaltung des Unterwasserschiffs und das Abkleben der Wasserlinie



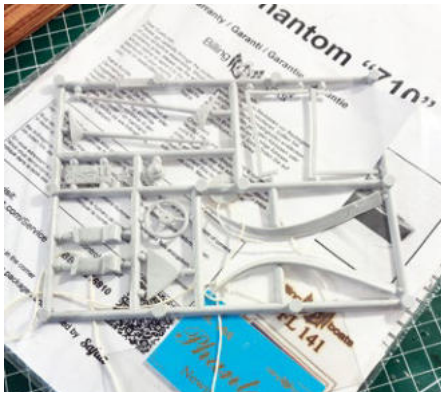
Ein einfaches Hilfsmittel zum Anzeichnen symmetrischer Plankenlinien



Die Kajütensitze erhalten mittels Airbrush eine realistische Polsteroptik



Übersicht der Bauteile für Rumpf, Deck und Kajüte



Aus Kunststoff-Spritzguß bestehen einige der Details und sind qualitätiv gut zu verwenden

Rumpflinie verlegt. Da viele dieser Leisten leicht gebogen sind und dazu neigen, in ihre Ursprungsform zurückzufedern, ist ein zuverlässiger Klebstoff, der dauerhaft hält, unerlässlich. Hier ist ein lösungsmittelhaltiger Kleber der wasserbasierten Variante vorzuziehen, da Letztere dazu führen kann, dass sich das Holz verzieht. Sobald die Seitenleisten verklebt und der obere Bereich gebeizt ist, entfaltet das Holz seinen charakteristischen Glanz.

Die Fertigstellung des Unterwasserschiffs

Nun widmete ich mich der Wasserlinie und der abschließenden Gestaltung des Unterwasserbereichs. Am einfachsten gelingt dies mithilfe des Hauptplans. Das Modell muss exakt ausgerichtet und nivelliert werden, dann wird die Wasserlinie markiert. Oberhalb des weißen Unterwasserschiffs verläuft zudem ein etwa 2 mm breiter, farbiger Zierstreifen. Zunächst lackiere ich den Rumpf weiß, bevor ich mich der feinen Zierlinie widme. Die Herausforderung besteht darin, dass die Holzleisten natürliche Poren aufweisen. Abklebeband dichtet diese nicht immer zuverlässig ab, sodass die Farbe leicht unterläuft. Das Ergebnis ist oft eine unsaubere, ausgefranste Linie.

Es gibt jedoch Abhilfe: Eine Möglichkeit ist die Verwendung von Flüssigmaskierung. Alternativ bieten sich fertige Zierstreifen aus dem Fachhandel an; letztere beanspruchen erheblich weniger Zeitaufwand. Streifen sind zwar in der Farbwahl begrenzt, garantieren jedoch eine perfekt gerade Linie und kaschieren zudem kleine Unebenheiten. Nach dem Aufbringen empfiehlt es sich, den Streifen mit Klarlack zu versiegeln, damit er sich mit der Zeit nicht ablöst.

Sollte jemand bei einem Fahrtag fragen, wie eine solch perfekte Linie gelungen ist, lächelt man schelmisch und sagt zunächst: „Freihand." Schließlich möchte sich jeder einmal wie Mark Court fühlen, wenn er die Zierlinien auf einen Rolls-Royce Phantom aufträgt. Anschließend tauscht man sein Wissen unter Modellbauern natürlich aus.

Beplankung, Wasserlinie und Decksvorbereitung

Nun ist es an der Zeit, die 6 mm breiten Mahagonileisten abwechselnd mit 0,7 mm starken Leisten auf den oberen Teil des Rumpfs zu kleben. Hier ist ein wenig Kreativität gefragt. Da die Leisten nicht über die Konturen der Öffnungen für das „Cover" und die Kabine hinausragen dürfen, muss ich mir diese selbst anzeichnen. Ich verwende dafür ein einfaches, auf dem Foto abgebildetes Werkzeug, das seinen Zweck jedoch voll und ganz erfüllt.

Die äußeren Leisten folgen der Rumpflinie, während die inneren den Abstand für den Bleistift vorgeben. Auch der



Die fertiggestellte PHANTOM im vollen Glanz



Installation der Metallbeschläge und der Verglasung der Kajüte



Mit dem 3D-Drucker gefertigte Crewmitglieder und Reisegepäck beleben das Modell

Hauptplan ist hier hilfreich, um die Formen zu bestimmen. Es empfiehlt sich, im Mittelteil zu beginnen, da dies der einfachste Bereich ist. Die Leisten können mit Überstand aufgeklebt und später bündig zugeschnitten werden. Auf diese Weise sammelt man schnell Erfahrung, sodass die Arbeit an Bug und Heck deutlich leichter von der Hand geht.

Um ein optimales Ergebnis zu erzielen, ist vor dem Verkleben eine gründliche Passprobe unerlässlich. Da die Hauptleisten 1,8 mm dick sind, stehen sie leicht über den Rumpf hinaus, wodurch ihre Außenkante gut sichtbar bleibt. Abschließend lohnt es sich, alles leicht anzuschleifen, um Mikrofasern zu entfernen, und den ersten Anstrich mit Glanzlack aufzutragen.

Deck und Kajüte

Sobald der Rumpf beplankt ist, geht es an die Vorbereitung von Deck und Kajüte. Zunächst werden alle Bauteile aus dem Bogen geschnitten. Es empfiehlt sich, dabei ein gewisses Übermaß zu lassen und die Teile schrittweise anzupassen, bevor der finale Zuschnitt erfolgt. Parallel dazu können die Sitzsockel vorbereitet werden. Die Strukturen von Kajüte und Deck lassen sich präzise einpassen. Mit etwas Planung können sie zudem abnehmbar gestaltet werden, was den Zugang zur RC-Elektronik erheblich erleichtert.

Die Sitze können mit Leder, Velours oder Baumwolle bezogen werden – im Grunde eignet sich jedes Material, das der Maßstab zulässt. Wer auf Stoff verzichten möchte, sollte statt zum Pinsel lieber zur Airbrush oder Sprühdose greifen. Damit lässt sich deutlich einfacher eine feine Textur erzielen, die echter Polsterung täuschend ähnlich sieht. Dasselbe gilt für Deck und Kajüte: Pinselstriche mindern den optischen Gesamteindruck. Was die Farbwahl betrifft, so sind der Fantasie keine Grenzen gesetzt. Da es sich um ein Boot für die High Society handelt, spielt Individualität hier die erste Geige. Kurz gesagt: Grenzen setzt nur die Fantasie.

Für die Sitze in der Kabine habe ich mich für Blau entschieden – einfach, weil es mir gefällt. Bevor man anschließend die Metallteile und den Mast anbringt, empfiehlt es sich, das Heck-Decal aufzubringen und den Rumpf zu lackieren. Ich habe zunächst eine erste Lackschicht aufgetragen und darauf

das Decal platziert. Anschließend habe ich den gesamten Rumpf mit drei weiteren Schichten versiegelt. Rumpf lackiert, Decal sitzt – nun ist es an der Zeit für die Metallbeschläge und das Setzen der Flagge am Mast. Mit anderen Worten: der letzte Schliff vor der Jungfernfahrt.

Es lohnt sich, vor dem Stapellauf ein paar Tage zu warten, damit der Lack vollständig aushärten kann. Auch wenn ich zugebe, dass es schwerfiel, einem schnellen Test in der Badewanne zu widerstehen. Erstens, weil die Ungeduld eines Modellbauers oft stärker ist als der gesunde Menschenverstand, und zweitens, weil man nur unter solch kontrollierten Bedingungen sicher prüfen kann, ob der Rumpf absolut dicht ist.

Schlussarbeiten

Der Bau dieses Modells bereitet große Freude und ist in den meisten Phasen unkompliziert. Dennoch empfiehlt es sich, einige Schritte im Voraus zu planen und bestimmte Bauteile vor der endgültigen Verklebung zur Probe einzupassen. Ein absoluter Anfängerbausatz ist es nicht; etwas Erfahrung mit dieser Art der Beplankung ist durchaus von Vorteil. Davon abgesehen ist das Modell ein echter Blickfang für sommerliche Ausflüge an den See.

Es fehlt lediglich eine Besatzung, damit das Boot nicht wie ein Geisterschiff wirkt. Außerdem schreit das Interieur in diesem Maßstab geradezu nach liebevollen Details: Ein lässig auf den Sitz geworfener Louis-Vuitton-Schal oder eine mit Kleidung gefüllte Gucci-Tasche verleihen dem Modell sofort das passende Flair. Schließlich waren diese Boote schon immer Spielzeuge für Menschen mit einem Faible für Luxus. Genau darin liegt der Reiz solcher Modelle – ob in der Vitrine oder beim Durchschneiden der Wellen auf dem See, sie ziehen die Blicke auf sich und entlocken dem Betrachter ein anerkennendes „Wow“. Und wenn man dann gefragt wird, woher das Boot stammt, kann man stolz antworten: „Das habe ich selbst gebaut.“

Um zu verhindern, dass die PHANTOM wie ein Geisterschiff wirkt, habe ich sie also durch das Hinzufügen von zwei Figuren und etwas Gepäck zum Leben erweckt. Der Resin-3D-Druck macht Modifikationen am Modell denkbar einfach, und die schiere Vielfalt an verfügbaren Designs ist beeindruckend. Dabei sollte man jedoch bedenken, dass das zusätzliche Gewicht den Schwerpunkt des Modells beeinflussen kann – ein entscheidender Faktor für den Betrieb auf dem Wasser. ■



Anbringen der Decals sowie Montage des Masts und der Flagge

TECHNISCHE DATEN

PHANTOM

Maßstab:	1:15
Länge:	690 mm
Breite:	150 mm
Höhe:	150 mm
Bezug:	Fachhandel
Preis:	159,– Euro
Internet:	www.krickshop.de



Für die erste kleine Probefahrt unter fast winterlichen Bedingungen musste natürlich tieferes Wasser angesteuert werden

3D-gedruckter Aufsteller für drinnen und draußen

Infotafel

Text und Fotos: Dr. Jörg M. Harms

SchiffsModell-Autor Jörg Harms ist mit seinen Modellen auf vielen Veranstaltungen unterwegs. Um nicht für jedes Event eine andere Schiffsinfo zu erstellen, hat er sich einen variablen Halter für einlaminierte Infotafeln gebaut.



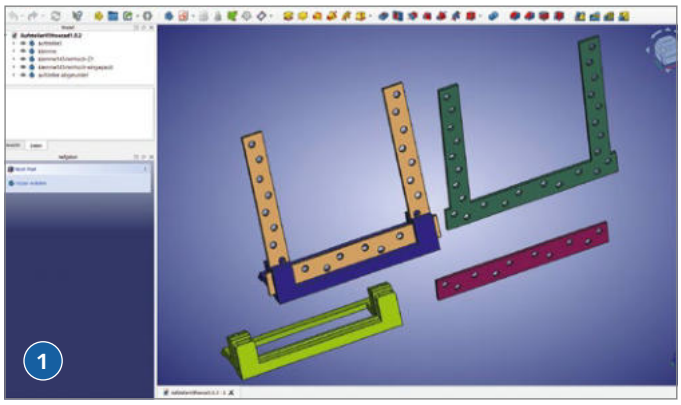
Viele Vereine stellen ihren Mitgliedern für die Infos über ihre Modelle Aufsteller aus Plexiglas zur Verfügung. Hier gibt es ebenso interessante wie langweilige Beispiele. Da ich mit verschiedenen Vereinen und Interessengruppen regelmäßig an Ausstellungen und Schaufahren teilnehme, habe ich mich früh entschieden, meine eigenen Aufsteller herzustellen und mitzunehmen. Es gibt etliche Arten und Größen von Plexiglasaufstellern am Markt, diese haben aber grundsätzlich die gleichen Probleme: Sie sind kratzempfindlich, sperrig und relativ schwer.

Wetterfest laminiert

Ein Laminiergerät bietet eine günstige Alternative, die Infotafeln wetterfest zu versiegeln. Flach auf den Tisch gelegt, funktionieren diese Tafeln natürlich auch, machen aber nicht so viel her. Es musste also ein Halter für die Folien her, der flexibel für unterschiedliche Größen der Aufsteller ist und auch draußen bei etwas Wind funktioniert. Herausgekommen ist eine einfache gedruckte Basis mit leichter Neigung, in der die laminierte Info mit einem 3-mm-Polystyrolstreifen eingeklemmt werden kann. Das funktionierte erst einmal super beim Format DIN A5. Ist die Info so gestaltet, dass sie von beiden Seiten in die Aufnahme geklemmt werden kann, kann man sie draußen bei stärkerem Wind flachlegen, indem man ganz einfach den Ständer ans Kopfende klemmt.

Braucht man mehr Fläche und hat ein Quadrat mit 210 x 210 mm oder ganze DIN-A4-Folien, biegen sich diese durch. Das sieht dann nicht mehr so schön aus. Man könnte zur Versteifung einen Streifen Pappe mit einlaminieren. Praktischerweise fand ich eine Modifikation der gedruckten Halter. Eine hohe Stütze wurde gebraucht, ohne dass es zu sperrig wird. Die Lösung war relativ einfach: Zwei 4-mm-Profilstangen aus Alu hinter der Folie in den Halter gesteckt, halten die Folien gerade. So wurde bei der zweiten Version der Halter auf jeder Seite noch ein Materialblock mit 4,2-mm-Bohrung hinzugefügt. Es reicht, wenn die Alustangen 200 mm lang sind. Das genügt für quadratische Infos, aber auch DIN A4 lässt sich damit gut aufstellen.

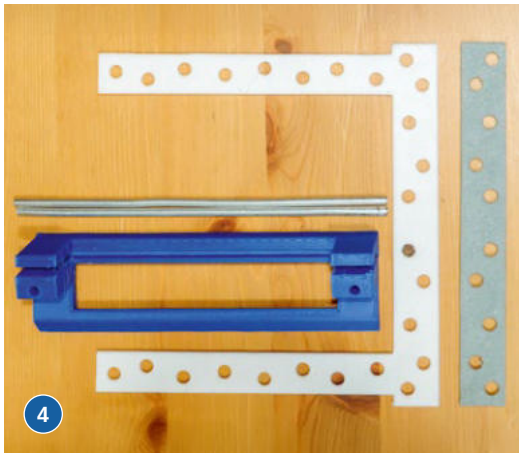
Als ich dann die 3-mm-Klemmleisten aus Polystyrol zuschneiden wollte, kam mir der Gedanke, diese auch zu drucken. Und da ich eh schon am Nachdenken war, wurde dieser





1) Am PC ließen sich verschieden große Aufsteller ganz einfach erstellen. 3D-Druckdateien stehen auf www.schiffsmodell-magazin.de zur Verfügung. 2) Ohne Stütze biegt sich die quadratische 210 x 210-mm-Version auf Dauer durch







3) Von der Seite ist erkennbar, warum eine Stütze für große Infotafeln praktisch ist. 4) Aufgrund des kleinen Packmaßes ist der Aufsteller für jede Bootskiste geeignet. Als Stütze können das Druckteil oder die Stangen genutzt werden. 5) Die Infotafel lässt sich auch liegend einsetzen

Klemmleiste an jeder Seite eine 150 mm lange Stütze hinzugefügt. Damit funktioniert das Aufstellen in beide Richtungen für DIN A5 und die quadratische Variante ziemlich gut. Für DIN A4 bleibt die Stangenversion.

Druckvorlagen

Durch die beiden Klemmbereiche des Aufstellers kann man die Tafeln oben und unten nicht vollständig bedrucken. Bei DIN A4 macht das nichts aus, weil genug Platz vorhanden ist, aber bei DIN A5 wird es eng. Ich habe mir dafür zwei Schablonen gezeichnet. Die kann ich zum Beispiel bei der Gestaltung der Informationen am PC in eine Ebene im Hintergrund packen und sehe so den druckfähigen Platz. Diese Schablonen sind dem Download als JPG und PDF beigefügt. So lassen sie sich bei diversen Schreib- oder Grafikprogrammen im Hintergrund platzieren und kurz vor dem Druck wieder entfernen.

Die 3D-Druckdateien stehen zusammen mit den Hintergrundschablonen unter www.schiffsmodell-magazin.de zum kostenlosen Download zur Verfügung. Darin enthalten sind: Stand Version 1 (ohne Bohrungen), Version 2 mit Bohrungen, Klemmleiste mit und ohne Stützen, die Original FreeCad-Datei und Vorlagen als PDF sowie JPG für die Infos selbst. Viel Spaß beim Ausprobieren. ■

Anzeige




SD 23

SchiffsModell

VORBILDPOSTER

zum Sammeln



Krabbenkutter ANDREA SD 23

Ausgezeichnet

Text und Fotos:
Dietmar Hasenpusch

Krabbenkutter gibt es an der deutschen Nordseeküste in nahezu jedem der dort gelegenen Häfen. Eines der wohl bekanntesten Schiffe dieser Art ist die in Büsum beheimatete ANDREA mit der Fischereikennung SD 23.

Während der traditionellen Büsumer Kutter-Regattatage, welche ein besonderes Jahres-Highlight in der kleinen Nordsee-Hafenstadt darstellen, ziehen die festlich geschmückten Kutter im Hafen immer zahlreiche Besucher aus allen Regionen des Landes an. Unter den Fischereifahrzeugen ist die ANDREA SD 23 eine Besonderheit.

AUF EINEN BLICK

ANDREA / SD 23

Schiffstyp:	Krabbenkutter
Reederei:	Andre Claußen Fischereibetrieb, Büsum
Bauwerft:	Schiffs-und Bootswerft Lübbe Voß, Westerende-Kirchloog
Baujahr:	1980
Vermessung:	41 BRZ
Länge:	17,27 m
Breite:	5,41 m
Tiefgang:	2,50 m
Maschine:	Scania
Gesamtleistung:	221 kW
Geschwindigkeit:	9 kn
Internet:	www.voss-werft.de, www.krabbenkutter-andrea.de

Im Jahr 2022, bei der 117. Auflage der Regatta, gewann sie zum zweiten Mal in Folge den ersten Preis für den bestgeschmückten Kutter während dieser Festtage in Büsum. Das gelingt nicht jedem der Boote.

Das im Jahr 1980 von der ehemaligen Schiffs- und Bootswerft Lübbe Voß – jetzt Voss-Werft – gefertigte Fischereischiff ist 17,27 m lang, 5,41 m breit, kommt auf gut 2,50 m Tiefgang und ist mit 41 BRZ vermessen. Seit dem 1. Mai 2009 ist der kleine schmucke Kutter im Besitz des in Büsum ansässigen Fischerei-Familienbetriebs Andre Claußen.

Soweit es das Wetter und die Fanggründe zulassen, geht es regelmäßig auf Fangfahrt im Bereich des Wattenmeers und der Nordfriesischen Küste. Hierzu kommen die beiden an Auslegern angeordneten Fangnetze zum Einsatz, welche sich bei langsamer Fahrt über Grund mit der begehrten Fracht füllen. Nach Aussortierung des Beifangs werden die gefangenen Krabben sofort an Bord gekocht und gesiebt. Nach diesen Arbeitsgängen gehen die Krabben in die Kühlung, damit die Frische bei Ankunft im Hafen gewährleistet ist.

Sobald die ANDREA die Leinen im Hafen festgemacht hat, haben Kunden die Möglichkeit, im Direktverkauf die fangfrische Ware vom Kutter oder auch an den im Hafengebiet gelegenen Verkaufsständen „Hafeninsel“, „Verkaufswagen“, „Krabbenstand“ oder „Foodtruck“ des Familienunternehmens käuflich zu erwerben. Ein großer Teil der begehrten Nordseekrabben geht aber auch in die Weiterverarbeitung und ist für den Export in die ganze Welt bestimmt.

Angetrieben wird die ANDREA über einen erst im Jahr 2013 eingebauten, neuen Motor vom Typ Scania, welcher 221 kW Leistung erzeugt und den Krabbenkutter eine Geschwindigkeit von bis zu 9 Knoten erreichen lässt. Über das Rufzeichen DJIM ist das Fischereischiff über Seefunk jederzeit anrufbar. Die Aufnahmen zeigen die ANDREA mit ihren Netzen an den Auslegern auf der Nordsee. www.hasenpusch-photo.de ■



Das Schnupper-Abo

3 FÜR 1

Drei Hefte zum Preis von einem



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

Schiffsmodelle im Hochschwarzwald

Badweiher-Hock

Traditionell steht Anfang August der Termin des Badweiher-Hocks bei den Modellschiffkapitänen in St. Peter im Schwarzwald an. So war es auch in diesem Jahr, und zwar in der nunmehr 33. Auflage. Ein Treffen mit Tradition. Nico Peter war einmal mehr dabei und berichtet.

Nach dem Mega-Event im vergangenen Jahr, bei dem fast 2.500 Besucher alleine am Samstagabend das Gelände des MSK (Modell-Schiff-Kapitäne) in St. Peter bevölkerten, sollte es in diesem Jahr etwas ruhiger ablaufen. Das soll jedoch nicht heißen, dass dieses Event mit weniger Begeisterung innerhalb des Vereins vorbereitet wurde. Wochen vorher nahm man die ersten Anmeldungen der Teilnehmer entgegen und koordinierte die Bestellungen für die Speise- und Getränkeversorgung sowie das notwendige Equipment. Bei den Damen und einigen Einwohnern der Gemeinde St. Peter stand die Frage, welche Torten wieder für den Verkauf gebacken werden sollten; die bekannten Klassiker oder doch mal etwas Neues ausprobieren? Letztlich gab es gerade hier eine sehr gute Mischung aus traditionellen und einigen neuen, köstlichen Torten. Bei den Speisen blieb man beim Bewährten. Doch primär ging es nicht um Essen und Getränke, sondern um Schiffsmodelle.

Viel los im Hafen

Nachbauten aller Art waren auch in diesem Jahr wieder zahlreich vorhanden. Etwa 170 Modellbauerinnen und Modellbauer, aus mindestens drei Nationen, fanden mit mehr als 300 Modellen den Weg nach St. Peter. Die Modellpalette war dabei ebenfalls wieder sehr breit gefächert. Neben Baukastenmodellen beeindruckten vor allem zahlreiche Eigenbauten. Größenmäßig war ebenfalls alles vertreten. Neben historischen Seglern, welche in diesem Jahr tatsächlich eine leicht Brise vorfanden, zogen Rennsegler ihre Bahnen und kreuzten Passagierschiffe, Frachter oder Schiffe mit hoheitlichen Aufgaben. Nicht zu vergessen die unzähligen Schlepper, welche dank der MSKler auch richtige Schleppobjekte vorfanden. Ein Frachter mit gut 4 m Länge wurde mehrfach in den Hafen von St. Peter bugsiert und wieder auf Fahrt geschickt.

Text: Nico Peter
Fotos: Rudolf und Jutta König, Nico Peter





Erst seit Kurzem auf dem Markt, aber schon beim Schaufahren dabei: zwei AZZURA von aero-naut



Seltene Eigenbauten machen Events wie das Badweiher-Hock zu etwas Besonderem

Bei der Hafenanlage gab es anfänglich einige Probleme. Die ursprünglich 1992 gebaute und mehrfach ergänzte sowie umgebaute Anlage erhielt kurz vor dem Treffen eine neue Verkabelung. Dabei sollten jetzt endlich die neuen LED-Straßenlaternen die Hafenszenerie mit ihren Häusern und Industrieanlagen ab der Dämmerung erleuchten. Irgendwie steckte da jedoch der „Stromteufel“ im Detail. Doch die vereinseigenen Elektriker – welcher Verein kann schon von sich behaupten, gleich zwei davon als Mitglieder zu haben – lösten das Problem. Mit Wathose und Messgerät bewaffnet, ging es sozusagen unter die Anlage im Wasser und so konnte nach etwa dreieinhalb Stunden Einsatz, kurz vor Einbruch der Dämmerung, der Stadtteil St. Peter Hafen zum Leuchten gebracht werden.

Lange Nacht

Mit Einbruch der Dunkelheit füllte sich der See mit noch mehr Schiffen und Booten. Das war so erwartet worden, denn



Für Schlepperfreunde stand ein 4 m großer Frachter als Schleppobjekt bereit



Prächtige, illuminierte Kulisse beim Badweiher-Hock. Da macht Nachtfahren Spaß



Die funktionsfähige Galeere ruderte majestätisch über den See



Platz für rasante Einsätze gab es auf dem großen See reichlich



In der Dämmerung kommt die Beleuchtung der Modelle besonders gut zur Geltung



Befreundete Vereine nahmen mit eigenen Ausstellungspavillons teil und brachten besondere Modelle mit



Kleines Baukastenmodell CARLI von Billingboats – ein Testbericht in SchiffsModell folgt



Etwas Wind ließ auch Segeln zu – die Crew auf dem Zweimaster hatte gut zu tun

die nun beleuchtete Hafenanlage lud unwiderstehlich zum Nachtfahren ein. Hinzu kamen nun deutlich kühlere Temperaturen, die so manchen Modellkapitän jetzt erst richtig wach werden ließ.

Leider gab es im Laufe des Wochenendes auch vier schwere Schiffshavarien. Letztendlich hatten alle Glück und kamen mit dem Schrecken davon. Alle Modelle konnten, nicht zuletzt aufgrund des unermüdlichen Einsatzes von Rolf Bachmann, dem 2. Vorstand in St. Peter im Bergeboot, wieder an die Wasseroberfläche zurückgebracht werden. Das traditionelle Feuerwerk am Samstagabend war zwar in Planung, wurde jedoch aus Sicherheitsgründen wegen der extremen Trockenheit abgesagt. Dennoch ging es bis spät in die Nacht geschäftig im und ums Hafenbecken hoch her. Die letzten Modellschiffe legten wohl erst weit nach Mitternacht an.

Spirit von St. Peter

Der Sonntag stand ebenfalls wieder ganz im Zeichen des Modellbootfahrens in gemütlicher Atmosphäre. Es wurde viel gefahren, egal ob schnell oder gediegen, gefachsimpelt, getestet und so manches ältere Modellbauteil oder auch komplette Modelle wechselten den Besitzer. Doch genau das ist der Spirit von St. Peter: Ein unkompliziertes größeres Modellbautreffen in einem wunderschönen Luftkurort im Hochschwarzwald. Einerseits ist es geprägt von viel Tradition, andererseits gibt es in jedem Jahr etwas Neues. Daran nahmen mehr als 1.000 Besucher teil. Für mich gibt es ebenfalls keine Zweifel, die gut 400 Kilometer Anfahrt lohnen sich und für das nächste Jahr steht der Termin schon im Kalender. Dann heißt es am 7. und 8. August 2027 wieder „Leinen los in St. Peter“. ■



Über die Jahre ist in St. Peter eine beeindruckend große Hafenanlage entstanden



Die Location fürs Badweiher-Hock ist toll, da haben die Modell-Schiff-Kapitäne St. Peter ein klasse Gewässer mit Infrastruktur

Events von Nord bis Süd

Messeherbst

Nach der Fahrsaison startet für Schiffsmodellbauer die ereignisreiche Saison der Messen und Indoor-Veranstaltungen. Wir geben an dieser Stelle einen kleinen Überblick, der keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt.



Hobbymesse in Leipzig



Internationale Schiffsmodellbautage in Hamburg

Los geht's am ersten Oktober-Wochenende mit einem Klassiker, nämlich der Hobbymesse Leipzig, die zum 30. mal stattfindet. In mehreren Messehallen lässt sich vom 02. bis 04. Oktober ein buntes Programm rund um kreative Freizeitthemen erleben. Mit dabei sind wieder viele ideelle Aussteller, die unter anderem die Vielseitigkeit des Hobbys Schiffsmodellbau zeigen. Vor allem Vereine aus der Region und dem nahen Umfeld sind vertreten. www.hobbymesse.de

Am Wochenende darauf, am 10. und 11. Oktober, finden im Internationalen Maritimen Museum Hamburg die Internationalen Schiffsmodellbautage statt. Aus Deutschland und dem benachbarten Ausland präsentieren geladene Modellbauer und Vereine Schiffsmodelle in Museumsqualität. Hohe Baukunst trifft auf ein ansprechendes Ambiente. Nur alle zwei Jahre gibt es hier die Gelegenheit, mit Meistern ihres Fachs in Kontakt zu kommen. www.imm-hamburg.de

Mitten im Oktober, genauer vom 16. bis zum 18. Oktober, wird die Messe Tulln in Österreich zum Treffpunkt des Modellbaus. Zu erleben gibt es die gesamte Bandbreite des Hobbys. Bei den Modellbautagen Tulln nimmt das Thema Schiffsmodellbau einen festen Platz ein und ermöglicht mit Aktiven ins Gespräch zu kommen oder Modelle in Aktion zu sehen. www.modellbautage.at

Größte Modellbaumesse gegen Ende eines jeden Jahres und für viele Höhepunkt der Saison ist die Faszination Modellbau vom 30. Oktober bis 01. November in Friedrichshafen. Rund um und in den Messehallen sind alle Modellbausparten live zu erleben – ideal zum Fachsimpeln, Einkaufen, Informieren und Staunen. Kommerzielle Aussteller präsentieren aktuelle Modelle und teils bereits Neuheiten für die kommende Saison. Wer Zubehör, Materialien oder Werkzeuge benötigt, kann hier fündig werden. Auf den Ausstellungsflächen spiegeln Vereine nahezu alle Facetten des Hobbys wider und auf dem Wasserbecken werden laufend Modelle moderierend vorgeführt. www.faszination-modellbau.de

Seinen Abschluss findet der Messeherbst in der Hansestadt Rostock mit der Spielidee beziehungsweise Modellidee, die vom 06. bis 08. November stattfindet. Neben vielen anderen Kreativsparten bekommen der Modellbau und Schiffsmodellbau hier den Raum, unser spannendes Hobby zu präsentieren. Vor allem ideelle Aussteller und regionale Vereine zeigen im Wasserbecken und auf Ausstellungsflächen verschiedenste Exponate im Stand oder in Aktion. www.spielidee-rostock.de ■



Treffpunkt Modellbau in Tulln



Faszination Modellbau in Friedrichshafen



Modellidee in Rostock

Fischkutter ANNA 3 von aero-naut

Ablegen statt abheben

Text und Fotos: Bernd Lewerenz
Fahrfotos: Franz Josef Mayer

Nach jahrelangem Aufbau von RC-Flugmodellen sollte es für Bernd Lewerenz mal wieder ein Modellboot sein. Da er auch bei seinen Flugmodellen immer gerne mit Holz gearbeitet hat, stand schon mal fest, dass das Boot zumindest viel Holz an Deck haben sollte. Die Wahl fiel auf die ANNA 3 von aero-naut.



Ich hatte die ANNA 2 der Firma aero-naut schon früher gebaut und mit dem bretonischen Fischkutter sehr viel Freude gehabt. Nun gibt es seit geraumer Zeit die ANNA 3 vom selben Hersteller. In diesem Bausatz ist zum Beispiel der Beschlagteilesatz bereits enthalten. Das wirklich Tolle ist zudem ein Ätzteilesatz mit vielen, zum Teil winzigen Teilen, die das Modell optisch aufwerten. Damit lässt sich sogar eine funktionsfähige Netzwinde aufbauen. Das machte mich neugierig und als sich der Winter ankündigte, bestellte ich den Bausatz bei meinem Fachhändler, Modellbau Skeries.

Bausatz & Baubeginn

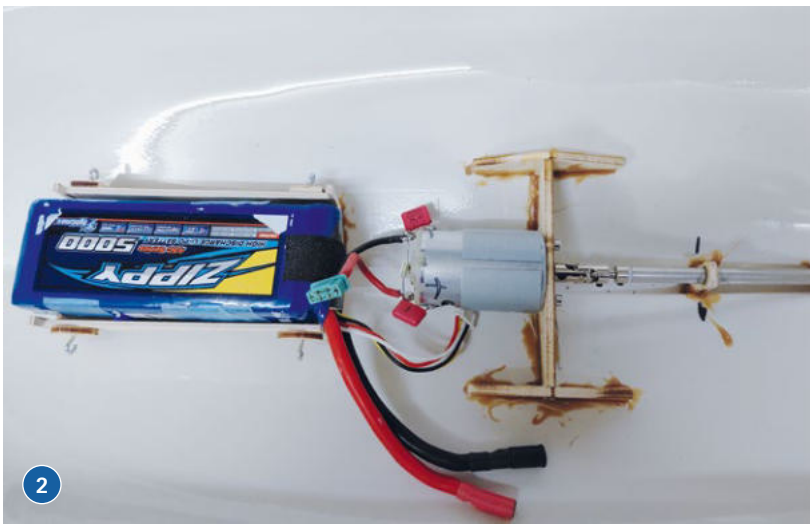
Sauber und gesichert verpackt kommen alle Teile beim Kunden an. Ins Auge fällt als Erstes der hochglänzende weiße Rumpf aus ABS. Der Hersteller empfiehlt als Kleber Stabilit Express, den es aber leider nicht mehr gibt. Auf Anfrage empfahl ein englischer Modellbauer Acryl 2, der Hersteller auf Anfrage hingegen Uhu Turbo Fix², den ich auch dann verwendete; das neue Stabi-Naut Forte 2K gab es zu dem Zeitpunkt noch nicht. Einen Bauplan findet man nicht, dafür eine sehr detaillierte Bauanleitung mit dreidimensionalen Darstellungen, die einen Plan überflüssig machen. Im Bausatz enthalten sind außerdem Teile für einen Schiffsständer, welcher beim Aufbau des Modells für einen sicheren Stand sorgt. Nicht im Bausatz enthalten sind der Motor, die Schiffsschraube und das Kardangelenk zum Verbinden von Welle und Motor.

Wer sich hier genau an die Bauanleitung hält, kommt sicher zum Ziel. Man beachte, dass viele Holzteile bereits vor dem Einbau lackiert werden müssen. Als Energiespender sollte bei mir ein 3s-LiPo mit 5.000 mAh zum Einsatz kommen. Deshalb musste eine eigene Halterung hergestellt werden. Der Einbau von vielen extrem kleinen Ätzbauteilen wie Scharniere, Türklinken und so weiter ist für dicke Finger schon eine Herausforderung. So besteht die Netzwinde aus vielen winzigen Ätz- und Holzteilen – man könnte sie sogar funktionstüchtig aufbauen. Ich gebe aber zu, dass mir dieser Aufwand zu groß war und ich mich für eine starre Winde entschieden habe. Dennoch wertet sie das Modell stark auf und der Anblick ist eine Augenweide.

Abschlussarbeiten & Erstfahrt

Dem Bausatz liegen ebenfalls Beleuchtungsteile und 5-mm-LEDs bei.





1) Neben dem hochwertigen, hochglänzenden ABS-Rumpf sind Teile für einen stabilen Schiffsständer sowie eine detaillierte 3D-Bauanleitung enthalten. 2) Für die Energieversorgung sorgt ein 3s-LiPo mit 5.000 mAh. Da der Motor nicht im Bausatz enthalten ist, musste hierfür eine individuelle Halterung angefertigt werden

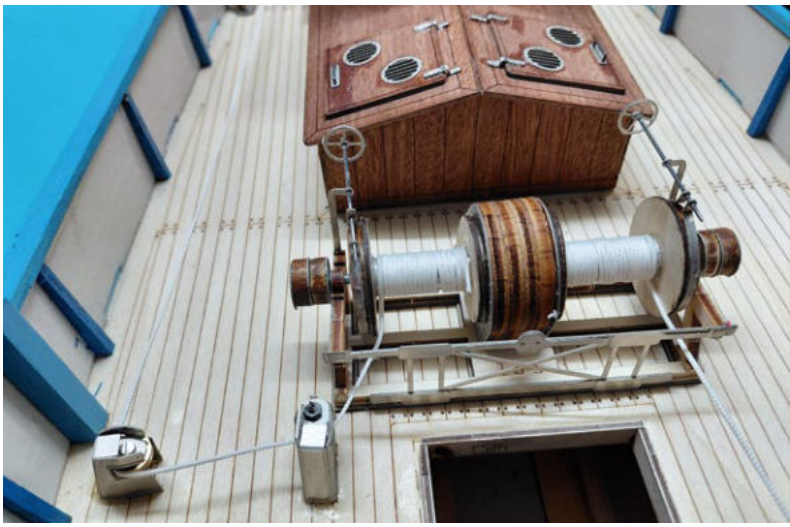




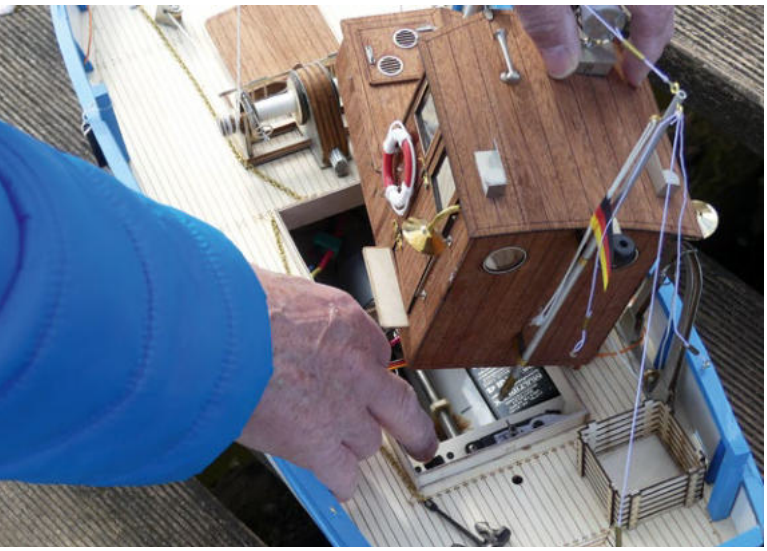
3) Der lackierte ABS-Rumpf nimmt Form an: Mit dem aufgebrachten Namenszug „ANNA 3“ erhält das Modell seinen unverwechselbaren Charakter. 4) Die Beplankung ist fertiggestellt. Durch die Wartungsöffnung ist der Antriebsbereich inklusive Motor für den einfachen Zugriff gut zu erkennen



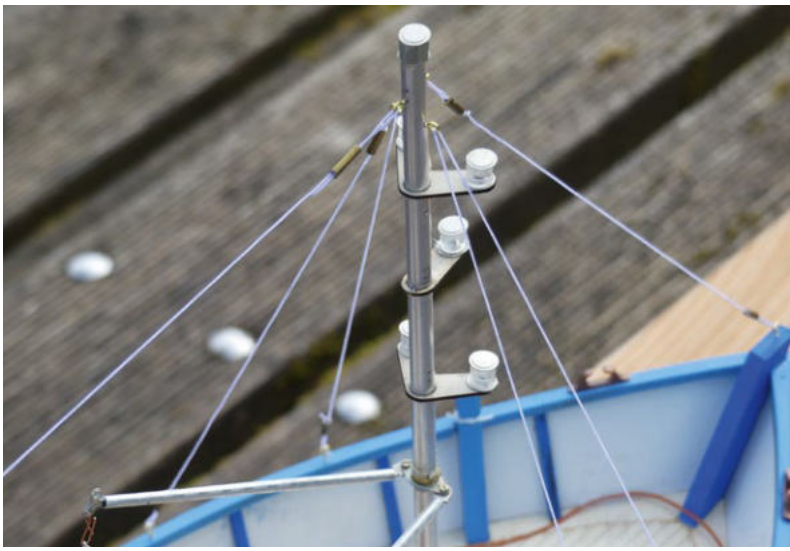
Passgenauigkeit überzeugt: Auch wenn ein klassischer Bauplan fehlt, fügen sich die Holzteile dank der präzisen Anleitung und Vorfertigung stimmig zusammen



Der beiliegende Ätzteilesatz ermöglicht den Bau feinster Komponenten, wie zum Beispiel einer funktionsfähig ausführbaren Netzwinde oder filigraner Beschlagteile



Die abnehmbare Kajüte ermöglicht einen schnellen Zugriff auf das Innere, während das Modell bereit für seine erste Fahrt im Frühling ist



Der Mastaufbau im Detail: Durch die ergänzten Bauteile und die filigrane Gestaltung gewinnt das Modell deutlich an Authentizität und Tiefe

Zusammen mit dem extra zu erwerbenden Lichtmodul „Easy light“ (Produktnummer 701903) kann jeder Erbauer die ANNA 3 im Licht erstrahlen lassen. Ebenso liegen Bauteile bei, um den Dachscheinwerfer mittels Servo beweglich zu gestalten. Man kann sich also bei diesem Bausatz so richtig kreativ austoben. Gut gemacht ist auch die Darstellung der Takelage, wobei der besseren Übersicht halber der Hersteller dabei bewusst die Beschlagteile weggelassen hat. Sehr gut. Nach einigen Wochen gemütlicher Bauzeit war die ANNA 3 dann bereit für den Stapellauf. Leider waren die Weiher inzwischen zugefroren und die Jungfernfahrt musste bis zum Frühling warten.

An einem schönen Frühlingstag im April war es endlich soweit. Also schnell zum nächsten Fischweiher und mit Erlaubnis des Besitzers das Modell vorsichtig ins Wasser gelassen. Mit ganz geringer Drehzahl sticht sie in See. Bei vollem Speed hebt sich der Bug vorne, aber das sieht unnatürlich aus. Schließlich ist die ANNA 3 ein Fischkutter und kein Rennboot. Gemütlich fährt beziehungsweise schwimmt sie ihre Runden. Im Gegensatz zu meinen Erstflügen im Flugbereich ist es diesmal Entspannung pur. Ein paar Kinder sind dazugekommen und dürfen auch mal steuern. Nach einer halben Stunde steuere ich das Ufer an und kontrolliere, ob alles dicht ist. Kein bisschen Wasser ist eingedrungen und so darf die ANNA 3 noch einige weitere Fahrten machen. Am Ende hat der Akku noch über 70 % Restkapazität.

Ein Schiffsmodell wie die ANNA 3 lebt vom Detail – und davon hat sie sehr viel zu bieten. Der Aufbau erfordert schon etwas Geduld, aber am Ende wird man mit einem vorbildgetreuen Modell belohnt. Hier ist aero-naut ein toller Wurf gelungen und ich freue mich schon auf meinen Urlaub in der Fahrsaison an einem schönen See. ■

TECHNISCHE DATEN

ANNA 3 von aero-naut

Maßstab:	1:20
Länge:	700 mm
Breite:	260 mm
Tiefgang:	65 mm
Preis:	259,– Euro
Bezug:	www.aero-naut.de



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

Jetzt bestellen!

Deine Abo-Vorteile:

- 10% Ersparnis auf den Heftpreis
- Zugriff auf das gesamte Digital-Archiv mit mehr als 1.500 Rezepten
- Lieferung im Umschlag frei Haus
- KEIN RISIKO – jederzeit kündbar
- 2 Wochen vor Erscheinen Zugriff auf die Digital-Ausgabe
- Preisvorteile für Sonderhefte und **BROT**Fibeln bei Neuerscheinung

www.brot-magazin.de/einkaufen

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

Bild: stock.adobe.com – craban123

Schiffe und Schiffsmodelle in Papenburg

Modellbau in 1:1

Text und Fotos:
Matthias Schultz

Die sechs schmucken Schiffe auf dem Hauptkanal der Papenburger Innenstadt sind weder Originale noch Fälschungen. Allesamt wurden zwar nach historischen Plänen gefertigt, jedoch wegen der besseren Haltbarkeit als komplette Metall-Modelle im Maßstab 1:1 ausgeführt. Doch nicht nur diese, auch viele kleine Nachbildungen von zum Teil sehr modernen Schiffen gibt es in der Stadt für Schiffsmodellbauer zu entdecken.

Ursprünglich wollte niemand in den unwirtlichen äußersten Westen Deutschlands ziehen. Viel zu moorig war die Gegend, viel zu hart das Leben. Als Bischof Ferdinand von Münster seinen Drosten Dietrich von Velen, nach dem auch das Freilichtmuseum am Rande der Stadt benannt ist, und dessen Nachkommen mit Burg und Gut Papenborch 1631 belehnte, musste dieser mit Steuerfreiheit und Gratisgrund die ersten Kolonisten anlocken. Die haben dann die nasse Gegend mühsam mit Muskelkraft mit Kanälen durchzogen, Papenburg wurde zur ersten Moorkolonie des Reichs.

Um den dort abgebauten Torf exportieren zu können, brauchten sie Boote. Die wurden zunächst in Ostfriesland gefertigt. Als aber 1719 der ostfriesische Fürst ein Handelsverbot für den Torf aus Papenburg verhängte, bauten die Papenburger fortan ihre Schiffe selbst. Schnell jedoch auch für Kunden von außerhalb, bereits 1744 war jeder vierte Mann hier im Schiffbau tätig. Rund 200 Jahre währte diese Ära, von einst rund drei Dutzend Werften, welche für jede Anforderung das passende hölzerne Fahrzeug angeboten haben, ist lediglich die für ihre riesigen Kreuzfahrtschiffe berühmt gewordene Meyer Werft übriggeblieben. Denn sie ist als erste auf Stahl für den Schiffbau umgestiegen, wie man im Museum Maritime Erlebniswelt erfährt. Von deren Lehrlingen wurden auch ab 1978 über mehrere Jahre die sechs stählernen Repliken angefertigt, welche sich nun als Freilicht-Schifffahrts-Museum Papenburg über das gesamte Stadtgebiet verteilen.

Wiederauferstandenes Flaggschiff

Die rund 40 m lange und gut 25 m hohe zweimastige Brigg FRIEDERIKE VON PAPENBURG ist das Flaggschiff dieser kleinen Flotte und liegt direkt im Herzen der Stadt vor dem historischen Rathaus. Solche Massen- und Stückgut-



Der 22 m lange Nachbau MARGARETHA VON PAPENBURG mit einer Tragfähigkeit von rund 100 t ist 1981 entstanden

frachter fuhren im 18. und 19. Jahrhundert mit zwölf bis 15 Mann Besatzung bis nach Australien. 1989 wurde der 225 t schwere Nachbau mit Platz für 29 Segel an geteilten Marsrahen sowie einfachen Bram- und Royalrahen, Bugspriet, Innen- und Außenklüverbaum per Autokran so wie fast alle anderen Repliken in den Hauptkanal gehievt, da heute nicht mehr alle Brücken klappbar ausgeführt sind.

In der Nacht zum 02. Januar 2021 geriet die FRIEDERIKE VON PAPENBURG in Brand. Äußerlich fast unversehrt, richteten Feuer und Qualm im Inneren allerdings schwere Schäden an. Erst rund ein Jahr nach dem Brand und aufwendiger Sanierung wurde bekannt, dass das Feuer vorsätzlich gelegt wurde. Dieses Schiff ist als einziger Nachbau als Nebenstelle der Touristeninformation für Besucher begehbar, auf ihm finden neben standesamtlichen Trauungen offizielle Empfänge statt.

Verkleinertes aus Veendam

Bei der einmastigen friesischen Tjalk THEKLA VON PAPENBURG handelt es sich um den 1978 und damit als ersten entstandenen Nachbau eines historischen Segelschiffs. Der niederländische Schiffstyp Tjalk bezeichnet ein Plattbodenschiff mit charakteristischen, hochklappbaren Seitenschwertern, welche die Kursstabilität verbessern, und eignet sich wegen seines geringen Tiefgangs vor allem für das Befahren seichter Kanäle. Ursprünglich als Wattensegler für flache Küsten- und Binnengewässer konstruiert, kamen diese Schiffe neben der Küstenschifffahrt bis ins 20. Jahrhundert häufig als reine Binnenfrachtschiffe zum Einsatz.

Der rund 12 m lange Nachbau hat im Gegensatz zu den anderen, häufig nur noch aus Plänen oder bildlichen Darstellungen abgeleiteten Vorlagen, ein ganz konkretes Vorbild, nämlich ein 1929 bei Volthuis im niederländischen Veendam vom Stapel gelaufenes Binnenschiff mit 258 t Verdrängung. Allerdings wurde für den Papenburger Nachbau mit Liegeplatz nahe Meyers Mühle der Maßstab des bereits von Anfang an mit einem 100 PS starken Diesel ausgestattete Original stark reduziert, maß dieses doch fast 34 m in der Länge und über 6 m in der Breite.

Botschafterin immer unterwegs

Die 1985 entstandene, fast 30 m lange Schmack GESINE VON PAPENBURG ist das einzige fahrbereite Papenburger Museumsschiff und liegt, wenn sie im Heimathafen ist, etwas außerhalb der Innenstadt hinter den festen Brücken. Als schwimmende Botschafterin der Stadt ist sie auf großen maritimen Veranstaltungen wie dem Hamburger Hafengeburtstag oder der Sail in Bremerhaven zu Gast. Der Schiffstypus Schmack oder „Smack“ bildet dabei den Übergang von der Fluss- und Kanalschifffahrt zur Seeschifffahrt.

Als Nachfolgemodell von Tjalken, die aufgrund ihrer Bauart mit flachem Boden nur bedingt seetauglich waren, entstand zu Beginn des 18. Jahrhunderts mit der Zunahme des Seehandels entlang der europäischen Küsten diese damals neue Konstruktion. Um die Seetüchtigkeit des ebenfalls für den Transport von Massengütern wie Wein, Salz, Getreide, Holz und Fertigwaren verwendeten Gefährts gegenüber Tjalken zu vergrößern, wurde ihr Rumpf fülliger ausgeführt und



Bei der friesischen Tjalk THEKLA VON PAPENBURG handelt es sich um den Nachbau eines historischen Segelschiffs



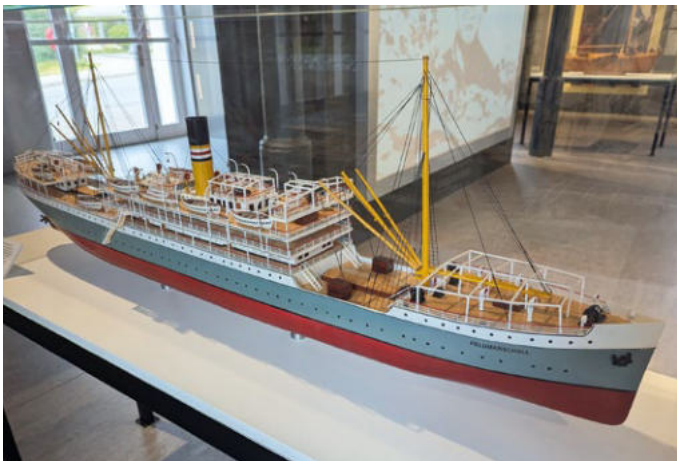
Spitzmutte ANNA VON PAPENBURG benötigte lediglich zwei Mann und war ausschließlich auf Flüssen und im flachen Watt unterwegs



Die FRIEDERIKE VON PAPENBURG ist das Flaggschiff dieser kleinen Flotte und liegt direkt im Herzen der Stadt vor dem historischen Rathaus



Die GESINE VON PAPENBURG gibt es auch als Modell in der Maritimen Erlebniswelt



Das Werftmodell der FELDMARSCHALL entstand 1903

INFO

Papenburg Marketing GmbH
Hauptkanal rechts 34 (Meyers Mühle), 26871 Papenburg
Telefon: 049 61/839 60
E-Mail: info@papenburg-marketing.de
Internet: www.papenburg-marketing.de

Maritime Erlebniswelt
Ölmühlenweg 21, 26871 Papenburg
Telefon: 049 61/824 70
E-Mail: info@maritime-erlebniswelt.de
Internet: www.maritime-erlebniswelt.de

Öffnungszeiten:
April bis Oktober: Montag bis Samstag 10-17 Uhr
November bis März: Dienstag bis Freitag 10-13 und 13:30-17 Uhr

mit einem stark positiven Sprung ausgestattet. Tiefgang und Freibord sind vergrößert, Ballast erhöht die Stabilität. Auch die Takelung musste dem neuen Fahrtgebiet angepasst werden. Neben der am Großmast angebrachten Mars- und Breitfockrah samt Segel, die als leicht zu bedienende Allwettersegel für ordentlich Vortrieb sorgten, wurde das Großsegel meist als Sprietsegel gefahren. Zusätzlich konnten mit Außen- und Binnenklüver sowie der Stagfock drei Vorsegel über dem Klüverbaum gesetzt werden. Am Schiffsheck sorgte der Besanmast samt Segel für eine leichte Steuerbarkeit des Schiffs.

Grün-gestrichene Grundform

Die Kuff war ebenfalls im 18. und 19. Jahrhundert ein weit verbreitetes Küstentransportschiff für Massengüter wie Wein, Holz, Kohle, Getreide und Salz. Diese in großen Mengen in Papenburg gebauten Schiffe wurden entlang der Nordseeküste, aber auch den dort einmündenden Flüssen von Belgien, den Niederlanden sowie Deutschland eingesetzt. Häufig entstammten die meist fünf Besatzungsmitglieder derselben Familie, mit Passagieren hatten aber durchaus bis zu zehn Personen Platz an Bord.

Der heute direkt vor dem modernen Backsteinbau der Sparkasse platzierte, 22 m lange Nachbau MARGARETHA VON PAPENBURG mit einer Tragfähigkeit von rund 100 t ist 1981 entstanden. Mit markant grün-gestrichenem Rumpf weist der Nachbau ebenfalls eine recht füllige Grundform auf, mit flachem Schiffsboden und stark gerundetem sowie hochgezogener Bug- sowie Heckpartie.

Kleine Schwester berühmter Teeklipper

Die KATHARINA VON PAPENBURG vertritt den Schiffstyp des Schoners. Im 19. Jahrhundert in Anlehnung an die größeren, legendären schnittigen Schiffe aus England, wurden sie wegen ihrer ebenfalls beachtlichen Geschwindigkeit auch als kleine „Teeklipper“ bezeichnet. Die Schiffe verfügten wie diese über einen spitzen Bug und wurden vor allem für den Transport leicht verderblicher Waren eingesetzt. Die Vorbilder des knapp 20 m langen und 5 Meter breiten Nachbaus mit zwei Masten wurden einst von bis zu sechs Personen Besatzung bedient.

Die gerade einmal 12,5 m lange und 3,5 m breite und damit wesentlich kleinere Spitzmutte ANNA VON PAPENBURG hingegen benötigte lediglich zwei Mann und war ausschließlich auf Flüssen und im flachen Watt unterwegs. Wegen ihrer Transportkapazität von einem Tagwerk von rund 10.000 Stück Torf wurden sie auf Platt als „Dagwarks-Mutte“ bezeichnet, es wurden auf ihnen aber auch bis zu 12 t oder 4 CL (Commerzlasten) Steine, Schlick oder Sand transportiert. Bei Spitzmutten laufen, wie der Name schon nahelegt, Bug und Heck spitz zu, die gerade ansteigenden Bordwände stehen senkrecht zum flachen Boden. Der 1979 vollendete Nachbau liegt in der Nähe des Marien Hospitals im Hauptkanal.

Veteran aus dem Ruhrgebiet

Ein echtes Original liegt hingegen seit April 2023 direkt vor der Maritimen Erlebniswelt: der historische Schlepper DORTMUND XI. 1904 mit der Baunummer 187 auf der Meyer Werft gebaut, ist der schwarz-weiß-rot gestrichene Veteran heute



Publikumslieblinge wie die AIDA NOVA dürfen bei Meyer natürlich nicht fehlen



Mit der SONNE ist bei Meyer auch ein Forschungsschiff unter den Modellen zu finden



Details wie diese erlauben den Auftraggebern, sich eine Vorstellung vom Endergebnis zu machen



Sagenhafte 454 m sollen solche als Trimarane konzipierten Schiffe in Zukunft messen

zusammen mit der berühmten, 1915 bei Meyer vom Stapel gelaufenen GRAF GOETZEN eines der ältesten, immer noch erhalten gebliebenen Schiffe dieser seit 1795 existenten Traditionswerft.

Während der Öffnungszeiten der Maritimen Erlebniswelt lässt sich der ursprünglich einmal an die Westfälische Transport-Actien-Gesellschaft (WTAG) in Dortmund abgelieferte Schlepper zumindest an Deck und im Steuerhaus auch von innen besichtigen. In den Maritimen Erlebniswelten selbst erwarten die Besucher wiederum weitere Schiffsmodelle. Zum Beispiel das des Dreimastschoners ANNA oder der Spitzmutte GÜNTHER sowie eine komplett naturholzsichtige GESINE VON PAPENBURG. Aber auch der Eisbrecher STETTIN tritt hier auf Schienen geführt im verkleinerten Maßstab im ersten Obergeschoss ein Wettrennen gegen eine Miniaturausgabe einer Brigg an, um die Überlegenheit und schlussendlich den Siegeszug von dampfbetriebenen Schiffen gegenüber ihrer hölzernen und vom Wind abhängigen Konkurrenz zu veranschaulichen.

Das erhalten gebliebene und hier ausgestellte Werftmodell der FELDMARSCHALL wiederum entstand 1903 und damit im selben Jahr wie der dann tatsächlich ausgeführte Reichspostdampfer der Deutschen Ost-Afrika-Linie, welche insgesamt 20 Schiffe dieser Art im Einsatz hatte. Für den Standort Papenburg hatte dieser Dampfer eine besondere Relevanz, da auf ihm der größte Teil der Kisten, in denen die in ihre Einzelteile zerlegte GRAF GOTZEN bis nach Tansania transportiert wurde, befördert wurde.

Von der Kolonialzeit in die Zukunft

Von der GRAF GOTZEN ist dann im Kinosaal des Besucherzentrums der Meyer Werft ein Modell vorhanden, ebenso wie vom ersten in Papenburg bei Meyer komplett aus Eisen gefertigten Dampfschiff, der TRITION aus dem Jahre 1875. Aber auch von deren noch hölzern ausgeführten Vorgängerin CONSTANTIA. Außerdem ist der 1989 noch an die UdSSR abgelieferte, 158 m lange Gastanker SIGULDA hier als Miniatur zu finden, sowie der 176 m lange, im selben Jahr an die Niederlande übergebene Tiertransporter CORMO EXPRESS, bei dem ein Sichtfenster zudem Einblick ins Innere des Schiffs und auf die Tiergatter erlaubt. Mit der SONNE ist bei Meyer aber auch ein Forschungsschiff unter den Modellen zu finden.

Den größten Teil dieser Ausstellung nehmen hingegen moderne Werftmodelle von Kreuzfahrtschiffen im Maßstab 1:200 ein. Von der 1990 gebauten, im Original „nur“ 207,29 m langen HORIZON der Celebrity Cruises aus den USA über die 230 m lange, 2023 abgelieferten REVERSE und die 344,5 m messende IONA, dem ersten mit LNG angetriebenen Kreuzfahrtschiff der Welt aus dem Jahre 2020 bis hin zur 347,75 m langen QUANTUM OF THE SEAS der Royal Carribian Cruise Line. Aber auch in Deutschland beliebte Kreuzfahrtschiffe wie die 334 m messende AIDA NOVA sind selbstverständlich hier als Modelle permanent vertreten. Zudem zeigen futuristische Studien wie für den MANTA RAY, wohin die Branche in Zukunft steuern könnte. Sagenhafte 454 m sollen solche als Trimarane konzipierten Schiffe dann messen und zu 100 Prozent von Brennstoffzellen angetrieben werden. ■



Die TRITON war das erste ganz aus Stahl in Papenburg gebaute Schiff



Die GRAF GOETZEN ist bis heute nicht nur als Modell erhalten

Hochsee-Bergungsschlepper NORDIC

Kronjuwel

Text und Fotos: Mario Bicher

Januar 2011 trat die Original NORDIC ihren Dienst als Deutschlands stärkster Hochsee-Bergungsschlepper an und erregte spätestens jetzt bei vielen Modellbauern Aufmerksamkeit. Zu dem Zeitpunkt reifte auch bei Wolfgang Meyer der Gedanke eines Nachbaus. Bis zur Fertigstellung vergingen jedoch einige Jahre.

Grob geschätzt eine Dekade lag zwischen Kiellegung und Jungfernfahrt als fertiges Modell. Das erfahre ich von Wolfgang Meyer, als ich ihn beim Treffen der Arbeitsschiffe vom SMC Hamburg im Mai dieses Jahres auf seinen Schlepper anspreche. Beim Event zählt die NORDIC zu den Highlights und erntet viele anerkennende Blicke sowie Kommentare. Gebaut im Maßstab 1:50 liegt da ein Koloss im Wasser. Immerhin kommt das Modell damit auf eine Länge von beachtlichen 1.540 mm. Die Breite misst etwa 320 mm.

Majestätische Erscheinung

Tatsächlich ist die Höhe des Modells besonders auffällig. 760 mm klingen wenig, doch der hoch aufragende, massive Aufbau trägt angesichts des tiefliegenden Arbeitsbereichs des Heckschiffs zum imposanten Erscheinungsbild bei. Über der großen Kommandobrücke thronen zwei kantige Abgastürme, die von einer Plattform mit aufsitzenden Geräteträgern gekrönt werden. Die NORDIC wirkt nicht einfach bullig, sondern majestätisch.

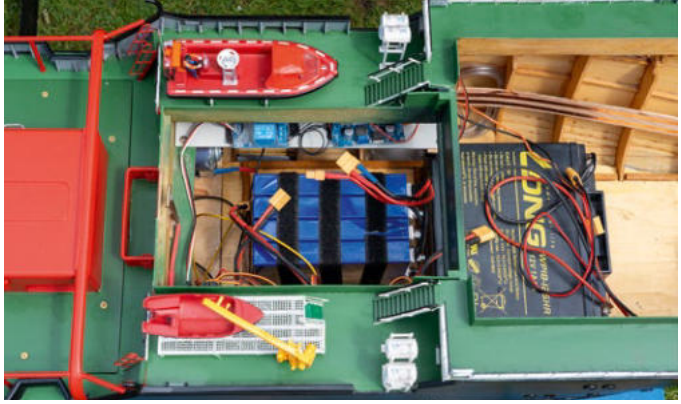
Man sieht dem Modell an, dass das Vorbild Deutschlands größter und stärkster Hochsee-Bergungsschlepper ist. Meist liegt das Original auf einer Seeposition vor Helgoland auf Reede, um in der Deutschen Bucht jederzeit einsatzbereit zu sein. Zwei Dieselmotoren treiben das 78,3 m lange Arbeitsschiff an und erzielen eine Leistung von 17.200 kW, die sich in maximal 19,9 kn Geschwindigkeit ummünzen lassen. Damit erreicht die NORDIC in kurzer Zeit viele Regionen innerhalb der Deutschen Nordsee.

Wolfgang Meyers Modell ist mit zwei kraftvollen Bürstenmotoren vom Typ XT997 ausgestattet, die jeweils 260 W Leistung erzielen. Strom beziehen sie aus einem großen LiFePO-Akku mit 12 V Spannung. Geschwindigkeit spielt beim Modell





Rumpf in Holz-Spanten-Bauweise und Eigenbau-Querstrahler. Die Kupferbahnen dienen als Versorgungsleitungen



Ein LiFePO-Akku versorgt die Antriebe, der Bleiakku ist für Verbraucher, aber auch als Gewicht nötig

eine untergeordnete Rolle, vielmehr ist die Kraft interessant, die der Doppelantrieb aufs Wasser bringt. Der Pfahlzug wurde mit 6,5 kg gemessen – das Original erreicht 200 t – und die reichen, um einen vollgepackten Kanadier mit geschätzt 300 kg Gewicht zu ziehen, nämlich seine Frau, ihn, den Familienhund, Gepäck und den Kanadier selbst, verrät der Erbauer mit einem Lächeln im Gesicht.

Traditioneller Modellbau

Dass das Seil beim Zugversuch mit dem Kanadier genügend Halt im Modell fand, ist mit der soliden Bauweise begründet. Nach guter alter Väter Sitte entstand die NORDIC weitgehend aus Holz in klassischer Spantenbauweise. In den Bau floss jede Menge Handarbeit und vieles entstand über einen Zeitraum von gut zehn Jahren in der heimischen Werkstatt in Eigenleistung. Allerdings, so verrät mir Wolfgang Meyer, verließen parallel zum Bau der NORDIC mindestens 20 weitere Modelle seine Werft – manchmal war einfach Abwechslung nötig. Dafür nutzte er die Zeit, um eine Reihe von Funktionen zu realisieren, beispielsweise Querstrahler, drehendes Radar und Beleuchtung. Die Arbeiten am funktionsfähigen Kran stehen vor dem Abschluss.

Gut 36 kg wiegt der 1:50-Nachbau der NORDIC, weshalb neben Trimmgewichten auch ein weiterer Bleiakku im Rumpf Platz findet. Fürs Einsetzen und Transportieren sind darum nicht nur beide Akkus entnehmbar, sondern auch der Aufbau in Teilen demontierbar. Das gestattet einen Blick darunter beziehungsweise in die ausgebaute Kommandobrücke. Beim Blick durchs Fenster war das bereits zu erkennen, doch jetzt kommt die viele Mühe zum Vorschein, die sich Wolfgang Meyer gemacht hat. Mit dem Auge über die Brücke und die Decks zu schweifen, lohnt sich. Immer wieder lassen sich neue Details und fein gebaute Ausrüstungsgegenstände entdecken. Ein toller Nachbau des originalen Kronjuwels deutscher Schleppergeschichte. ■



Alle Ausrüstungsgegenstände entstanden im Eigenbau und tragen zum gelungenen Gesamteindruck bei

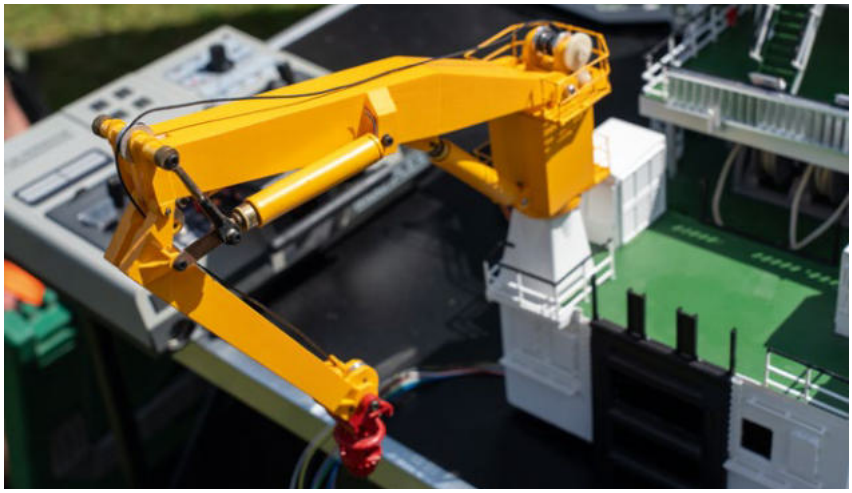


Der Aufbau ist in Segmente getrennt und gestattet den ungeteilten Blick auf die Kommandobrücke

TECHNISCHE DATEN

NORDIC

Länge:	1.540 mm
Breite:	320 mm
Höhe:	760 mm
Gewicht:	36 kg
Antrieb:	2 × Bürstenmotoren
Fahrakku:	12-V-LiFePO
Maßstab:	1:50



Noch sind die Arbeiten am Kran nicht abgeschlossen, doch er wird bald funktionsfähig sein



Roger Histel realisierte bei dieser handlichen Szenerie eine im Kreis fahrende Eisenbahn

Buddelschiffbauer Roger Histel aus dem Saarland

Stimmungsvolle Hafenszenen

Text und Fotos: Matthias Schultz

Eigentlich sind Zinnfiguren das erste Hobby von Roger Histel. So steht es auch unübersehbar über den drei Ebenen seines Messestands in seinem Keller. Darunter versammeln sich über 60 Buddelschiffe. Denn die hat der Rentner ebenfalls und primär nach seinem Eintritt in den Ruhestand vor rund zehn Jahren fertiggestellt. Matthias Schultz hat ihn besucht und stellt seine Kreationen sowie Motivation vor.

Dabei schlägt das Herz des gebürtigen Saarländers mit Wohnsitz in Neunkirchen, rund eine halbe Stunde nördlich von Saarbrücken gelegen, bereits seit seiner frühesten Jugend für maritime Themen. In einem Urlaub mit den Eltern hat er im Alter von zwölf Jahren in Husum damals den Hafenmeister Theodor Carstensen und dessen Steckenpferd Buddelschiffbau kennengelernt. Seitdem und mittlerweile über sechseinhalb Jahrzehnte hat ihn das „Buddelvirus“ nicht mehr losgelassen. Schätzungsweise 300 Schiffsmodelle hat er mit einfachsten Mitteln und zum Teil selbstgemachten Werkzeugen aus Gardinenstangen, aber auch beeindruckend großen Zangen, wie die zur Fütterung von Schlangen, mittlerweile in Glasbehälter gesteckt. Die meisten sind eher kleinere Exemplare handelsüblicher Getränkeflaschen, einige große, bis zu 20 Liter fassende Pyrex-Laborglas- oder Apothekerflaschen.

In Roger Histels Sammlung gibt es aber auch Extraanfertigungen der Firma Glastechnik Ströhmann aus Herborn. Denn dieser Hersteller von Apparaten, Instrumenten und Geräten aus Hohlglas für den Laborbedarf liefert vor allem in kleineren Stückzahlen. 150 mm Durchmesser sind allerdings das Äußerste, was dieser Hersteller anbietet. Dafür ist in der Länge einiges möglich, 110,– Euro kostet dann solch eine Einzelanfertigung, zuzüglich 10,– Euro Versand.

Stimmiges Gesamtbild

In eine Extraanfertigung mit gut einem Meter Länge hat Roger Histel zum Beispiel eine detailreiche Szenerie des Hamburger Hafens aus den späten 1930er-Jahren gesteckt. Im Mittelpunkt steht das Kombischiff SCHWAN als zentraler Blickfang. Das Modell wurde aus einem verkleinerten Modellbaubogen von Fentens Kartonmodellbau (ehemals Hamburger



In Roger Histels Keller versammeln sich unter der Überschrift „Zinnfiguren Histel“ rund 60 Buddelschiffe



Das erste eigene Buddelschiff von Roger Histel ist über die Jahre erhalten geblieben



Von LED stimmungsvoll illuminiert wird diese Danziger Hafenansicht mit dem berühmten Krantor. Als Schnee hat sich Backpulver am besten bewährt



Kombischiff SCHWAN liegt im Hamburger Hafen. Hinter ihm fährt eine Eisenbahn im Kreis

Modellbaubogen-Verlag/HMV) gebaut – passend in seinen bevorzugten Maßstäben 1:220 oder 1:500. Das Original war 74,2 m lang, 11,7 m breit und lief am 10. Juni 1938 auf der Werft der Howaldtswerke AG in Kiel mit der Baunummer 772 vom Stapel. Sein direktes Schwesterschiff war die ebenfalls 1938 gebaute REIHER, die etwas größeren Halbschwestern hießen ADLER und HABICHT und entstanden ein Jahr später. Bei der Auswahl seiner Schiffe achtet Roger Histel durchaus auf Authentizität und bei der Gestaltung seiner Hintergründe und der Architektur dienen stets historische Aufnahmen als Vorlage. Dennoch kombiniert er mitunter beides frei: „Ich vergleiche meine Buddelschiffe mit naiver Malerei. Nicht das allerletzte Detail muss für mich stimmen, sondern ein stimmiges Gesamtbild soll erzielt werden. Von daher sehe ich meine Arbeiten weniger als Kunst, sondern mehr als Handwerk an.“

Vorliebe für Dioramen

Dioramen gefallen dem gelernten Dekorateur einfach am besten. Platz findet er dafür auf kleinstem Raum. So hat Roger Histel an Wettbewerben teilgenommen, bei denen auf einem Bierdeckel ein Diorama arrangiert werden musste. Selbstverständlich durfte da bei ihm ein Segelschiff nicht fehlen. Und auch fast alle seine Buddelschiffe zeigen, so wie die Hamburger Hafenszene, Schiffe mit vielen Gebäuden im Hintergrund. Allerdings bevölkert der Zinnfigurenmacher, der seine Formen aus hartem Schiefer selbst schneidet, die Szenerien selten mit Figuren. Nur dann und wann stellt er winzige, aus Papier geschnittene Personen seinen maritimen Erfindungen an die Seite.

Um eine stimmungsvolle Wirkung zu erzielen, werden Szenerien in der Flasche teils von LEDs beleuchtet. Eine extra Bohrung im Glas nahe des Flaschenbodens verhindert, dass die Kabel am gegenüberliegenden Ende sichtbar durch den Flaschenhals geführt werden müssen. So wie bei der verschneiten Hafenszene aus Danzig mit dem berühmten Krantor. „Für den Schnee verwende ich Backpulver. Das hat sich am besten bewährt.“ Als Clou zieht zudem als „lebendiges“ Flaschenschiff eine Eisenbahn zwischen Kai und Hafenschuppen ihre Runden.

Antrieb verursachte Kopfzerbrechen

Diese spezielle Animationstechnik mit der Eisenbahn hat den 1949 geborenen Saarländer anfangs einiges Kopfzerbrechen und Experimentieren gekostet. Zwar fand er mit Zahnrädern und dazu passenden Ketten von Fischertechnik geeignetes und vor allen Dingen auch recht preiswertes Material für die Passage durch den Flaschenhals. Winzige Motoren und Getriebe aus Fernost übersetzen die hohe Motordrehzahl optimal, sodass die Miniatureisenbahn in angemessenem, ruhigem Tempo fährt.



Neben Fischer-Technik-Ketten kommen Minimotoren mit Getriebe in den Flaschen zum Einsatz



Roger Histel hat auch schon auf einem Bierdeckel ein Diorama untergebracht



Die COMBI DOCK III hat die PEKING Huckepack genommen

Aber die Krux bei den senkrecht gestellten sowie gleichzeitig als Eisenbahnschienen fungierenden Kunststoffketten war, dass partout kein Kleber die im Kern aus Holz und einem Papierüberzug gefertigten Lokomotive und Waggons mit dieser dauerhaft verbinden wollten. Die Lösung: Von Fischertechnik gibt es für den Bereich Fahrzeugtechnik passende metallene Kettenfahrzeuggelieder. Zwischen die Kunststoffglieder eingeschoben, haften nun die Eisenbahnen endlich auf ihrem sich bewegenden Untergrund.

Dieselbe Technik hat Roger Histel angewendet, um kleinere Kutter oder etwas von der Hafenkante abgesetzte, größere Schiffe einen Reigen ziehen zu lassen. Unter der auf Karton ausgedruckten und dann laminierten Wasseroberfläche arbeitet im Verborgenen ebenfalls seine Ketten-Antriebstechnik von Fischertechnik. Nur dass sie diesmal keine Eisenbahn bewegt, sondern über Magnete die kleinen Bötchen über das „Nass“ manövriert. Um dabei die Reibung gering zu halten, war es nötig, bei den Schiffchen einen minimalen Abstand ihrer Wasserlinie zur Wasseroberfläche einzuhalten. Jetzt aber hat er von diesen technischen Spielereien genug gebaut, findet er.

Roger Histel hängt an alten Dingen

Künftig möchte sich Roger Histel, auch zurückkehrend zu seinen eigenen Anfängen, wieder mehr dem klassischen Buddelschiffbau mit feststehenden Elementen widmen. Denn seine seiner Meinung nach gelungenste Arbeit ist die einer fiktiven englischen Hafenstadt aus dem Jahre 2006, weshalb er hier ausnahmsweise einmal seine Initialen auf dem Schornstein des vor Anker liegenden Dampfers angebracht hat.

Auch die etwas neuere Szenerie von der COMBI DOCK III, welche in einer langgezogenen Laborflasche die 1911 gebaute PEKING Huckepack genommen hat, fällt in die Kategorie klassischer Buddelschiffbau. Letztere ist eine 115 m lange Viermast-Stahlbark und gehörte einst zu den berühmten Flying P-Linern der Reederei F. Laeisz. Nach einer wechselvollen Geschichte ist die heutige Eignerin die Stiftung Historische Museen Hamburg. COMBI DOCK III wiederum ist ein 162 m langes Schwer-



Nicht nur Buddelschiffe, auch aus Kartonmodellbaubögen fertigt Roger Histel moderne Schiffsmodelle



Nicht alle seine Schiffsmodelle landen später einmal in der Flasche

gut-Dockschiff aus dem Jahre 2009 mit einer Tragfähigkeit von 10.608 t, welches für besonders hohe Ladung auch mit offenen Ladeluken fahren kann. Diese spezielle Fähigkeit war bei dem 2017 erfolgten, spektakulären Transatlantiktransport der PEKING von New York nach Deutschland der ausschlaggebende Grund für die Wahl genau dieses Dockschiffs. Wie bei all seinen anderen Szenen hat Roger Histel bei dieser auf eine eigene Himmelsgestaltung verzichtet.

Allerdings gibt es in seiner Sammlung einige Exemplare mit Himmel. Sie stammen aber von anderen Buddelschiffbauern wie seinem einstigen Mentor Theodor Carstensen, dessen antike Arbeiten aus den 1920er-Jahren Roger Histel aufkauft, wann immer er ihrer über Verkaufsplattformen des Internets habhaft werden kann. „Ich hänge einfach an alten Dingen. Mein ältestes ist ein Schiff, das vermutlich vor 1905 entstanden sein müsste. Denn die Flasche hat noch keine umlaufende Naht, wie sie bei der ab da einsetzenden industriellen Glasproduktion üblich wurde."

Allererstes Buddelschiff

Auch sein allererstes Buddelschiff befindet sich immer noch in Roger Histels Besitz: Ein noch recht grob geschnitzter Dreimaster mit dicken Rahen in einem 200 ml fassenden Flachmann. Sein gaffelgetakelter Raddampfer-Auxiliarsegler stammt ebenfalls noch aus den Anfängen seiner Buddelschiffbauertätigkeit und hat die Jahrzehnte unbeschadet überstanden. Was allerdings einmal später mit all seinen Schiffen passiert, weiß er noch nicht. Ein paar hat er schon an seine drei Kinder und sechs Enkel verteilt. „Als mein jüngster, damals sechsjähriger Enkel einmal gesagt hat, er möchte alle meine Buddelschiffe haben, hat mich das zunächst einmal natürlich gefreut." Als der Nachwuchs dann aber meinte: „Die kann ich dann auf eBay verkaufen!" stand für Roger Histel fest, dass hier noch Überzeugungsarbeit fürs Hobby zu leisten war. ■



Roger Histel sammelt auch die Buddelschiffe anderer Modellbauer; hier eines mit Himmel



Die Eisenbahn rattert auf einer Kunststoffkette im Kreis



Roger Histels Werkzeuge sind oftmals einfache Haken, aber auch OP-Zangen



21. Hoch-See-Segeln in Leogang

Prachtvolle Kulisse

Hitze von über 41 °C, Sonne vom stahlblauen Himmel und Stauankündigungen konnten die Hoch-See-Segler nicht davon abhalten, nach Leogang in Österreich zu kommen. Unser modellbauerischer Höhepunkt, tatsächlich in der Höhe, ist das Hoch-See-Segeln auf dem Speicherteich am Asitz. Da wollte man auch beim 21. Treffen dabei sein, denn die Höhe versprach etwas Abkühlung beim Segeln.

Unseren Urlaub legen meine Frau und ich gerne so, dass wir Bergwandern und Modellbootsegeln vereinen können. Und das machen nicht nur wir beide so. Dieses Jahr waren wir am Wochenende des 4. und 5. Juli 2026 mit Begleitungen über 30 Gäste beim „Brentwirt“. Der Gasthof bildet unser Basecamp im Tal. Familie Rieser und ihr Team verwöhnen uns mit herzlicher Gastlichkeit und Fürstlichem aus der Küche. Ein eigener kühler Raum für unsere Modelle und die außergewöhnliche Gemeinschaft der Hoch-See-Segler erzeugen das Gefühl: „Hier bin ich Zuhause!“ Das Angenehme bei Urlaub in den Bergen ist außerdem, dass trotz Temperaturen von 38 °C im Tal (auf 900 m Höhe), es nachts bei leichtem Wind erholsam abkühlt.

Erste Törns

Schon am Donnerstag zogen die ersten Modellsegler zu Testfahrten zum „See der Stille“. Er liegt kurz oberhalb der Mittelstation der Seilbahn. Der Wind störte die Stille am See kaum. In der leichten Brise kräuselte sich das Wasser nur wenig. Imposant spiegelte sich die Flanke der Leoganger Steinberge. Eine Kuh beobachtete fast eine Stunde interessiert, wie Uwe Kreckels Neubau einer Mini-Drago, meine neue b-seven S OKIDOKI, der Retro-Kajütkreuzer BONITO und die AGONISTA aus der englischen 36,5-Klasse von Familie Gärtner über den See kreuzten.

An unseren petrolfarbenen Poloshirts gut zu erkennen, stieg die Karawane am Samstagmorgen ganz hoch zum oberen Speicherteich. Im Jubiläumsbuch „50 Jahre Leoganger Bergbahnen“ (mein Verein, die IG Schiffsmodellbau Pirmasens, feierte auch gerade 50. Geburtstag) entdeckte ich, dass der Bau des Speicherteichs im Jahr 2004 erfolgte. Er speichert auf 1.870 m über dem Meer 73.000 m³ Wasser für die Schneekanonen. Gleichzeitig bietet er uns beim Segeln einen unvergleichlichen Rundblick vom Watzmann bis zum Großglockner, dominiert von den Felswänden der Leoganger Steinberge.

Überwältigt von dieser Kulisse waren die Gäste aus dem kanadischen Vancouver, die Michi und Klaus Bartholomä mitbrachten. Kurzentschlossen hatte das Paar seine Reise nach Paris um den Ausflug auf den Asitz ergänzt. Selbst Eigner





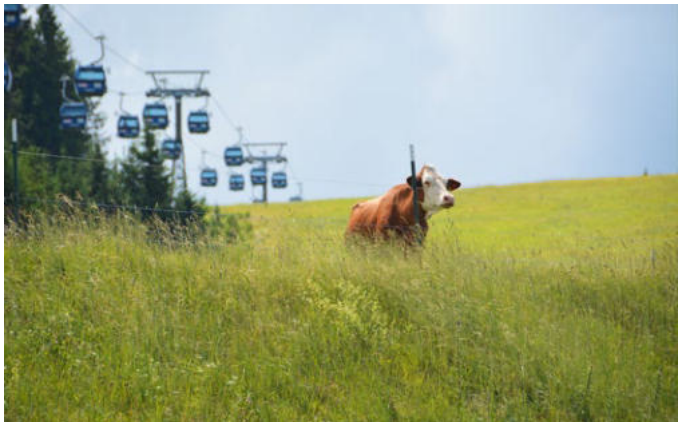
An der Pinne von LUCKY 7 steuert AI – Eigner Thomas Müller bewies Humor



Mit dem „grausigen Günther" nebst enterndem Freibeuter auf der DARK 7 brachte Ulf Bliemeister das wohl bemerkenswerteste Modell mit zum Segeln



Schöner Eindruck von der Mini-Drago von Uwe Kreckel



Endlich mal was anderes zu sehen als täglich nur Gondeln gab es für diese wissbegierige Kuh

eines Segelboots konnten sie die Begeisterung unseres speziellen Treffens nachempfinden. Beide segelten mit den b-seven-S-Booten von Klaus engagiert mit.

AbenteurerInnen

Die b-seven-S-Boote, handlich in Größe und Gewicht, stellten die Mehrheit der Boote. Neben den vier Booten aus Klaus Bartholomäs Reederei wurden vier weitere zur Taufe auf den Berg gebracht. Das Catrigg, wie im Bausatz enthalten, trugen zwei Boote. Am Steuer der LUCKY #7 von Thomas Müller saß „AI", die grüne außerirdische Intelligenz. Einen Streifenpulli trägt der Steuermann auf der T-SEVEN von Uli Neumann. Auch er segelte mit dem originalen Catrigg.

Ulf Bliemeister und ich sind Vereinskollegen. So kam es, dass seine b-seven S IDA 7 mit dem gleichen Bermudarigg wie meine hellgrüne OKIDOKI ausgerüstet wurde (siehe **SchiffsModell** 12/2025, Tuning b-seven S). Sein dunkelgrünes Boot trägt gelbe Segel. Bei der IDA 7 von Ulf hält die „grimmige Gisela" das Steuer. Die Lady wurde von mir geformt, war allerdings wenig zufrieden mit ihrem Aussehen. Sie wechselte zu Ulf, einem ihr bekannten Schönheitschirurgen. Was dabei allerdings herauskommen kann, erkannte sie, als sie den „grausigen Günther" von der DARK 7 in Ulfs Kabinett kennenlernte. Großes Glück hatte sie in Leogang auf dem Speicherteich. Eine Bö und die Welle eines nahen Bootes katapultierten sie über Bord. Mit dem

Kopf unter Wasser trieb sie in den Wellen. Sofort eingeleitete Rettungsmanöver konnten sie umdrehen. Endlich bekam sie wieder Luft. Meine neue Steuerfrau mit ihrer langen hellblonden Haarpracht konnte sie mit der OKIDOKI erfolgreich ans rettende Ufer geleiten.

Auch Walter Maier ließ sich von der b-seven M inspirieren. Er nutzte das Mahagoniholz von alten Fensterrahmen und schuf daraus seine KATRIN, ein Schmuckstück aus Holz. Die schwarzhaarige Dame aus der Barbie-Familie wurde einer radikalen Diätkur unterzogen, bevor sie an Bord konnte. Die Kur ist ihr offensichtlich gut bekommen, so gut gelaunt wie sie in die Welt schaut.

Nicht genug Urkunden

Den goldgelben Sonnenschein an Rumpf und Segel brachte die BUMBLEBEE von Thomas Müller auf den Asitzsee. Zur Taufe waren gleich zwei Segler an Bord des Boots von Typ „buzzards bay“. Mit der roten Kappe ist Thomas im Kleinformat selbst mit an Bord. Eine Schlepperei ist es trotzdem, das schwere Boot in seiner Kiste auf den Berg zu bekommen. Räder an der Kiste erleichtern den Aufstieg.

Der gedruckte rote Wikingerkopf an Deck der Fokus-Rennyacht von Torsten von der Heyd steht symbolisch für den Bootsnamen RED VIKING. Ganz aus dem 3D-Drucker stammt das orangeweiße Boot von Walter Ludwig. Eingebettet in seine Namenstradition ließ er den Neubau auf den Namen AHSOKA II taufen. Als neuntes Boot stand die rote RG 65 LIBELLE 65 von Sven Adolf in der Reihe zu taufenden Boote. Überwältigt von der Flut der Neubauten gingen Uwe Kreckel die Taufurkunden aus. Sein Boot, die BEE BOX, eine b-seven M, wurde zwar feierlich als zehntes Boot mit getauft, bekam aber ihre Papiere erst zu Hause.

Wind fordert

Im Laufe des Samstags nahm der Wind stetig zu. Waren wir in den letzten Tagen in Deutschland ständig von Windstille geplagt, steigerten sich die Böen auf dem Berggipfel immer mehr. BEE BOX und KATRIN, die b-seven-M-Boote, legten sich elegant auf die Kante und rauschten los. Meine kleinere OKIDOKI zeigte einen „Nose Dive with 360° Turn“. So würden es die Snowboarder ausdrücken. In einfacher Sprache würde ich sagen, dass sie mit dem Bug tief eintauchte, den Mast nach vorne zeigte und sich dann um 360° drehte, um pfeilschnell weiterzurasen.

Die großen Boote und die Regattaziegen waren am Nachmittag in ihrem Element. Im Sonnenschein stiegen wir am späten Nachmittag wieder ins Basecamp beim „Brentwirt“ ab. Die ersten Blicke auf die Wetterapps erzeugten Gesprächsstoff. Am Sonntag sollte es ab Mittag regnen. Der Wind sollte dabei weiter auf Windstärke 4 und mehr auffrischen.

Am Sonntagmorgen bedeckten angegraute Wolken den Himmel. Schon auf dem Weg zum „See der Stille“ spürten wir den auffrischenden Wind deutlich. Die kleineren Boote wurden anfangs gar nicht aufgetakelt, so stark waren die Böen. Erst als wir uns Richtung Kneippbereich in den Windschatten des Bergrückens verzogen, konnten die kleineren Boote probeweise zu Wasser gelassen werden. Bei starkem Wind, mit über den See jagenden Böen und ungewohnten Wellen, wurde das Bojendreieck ausgelegt. Dabei entstand die Idee für den Modus der Regatta. Die Scale-Boote durften im sicheren Hafen bleiben. Wir bildeten Zweierteams, um mit den vorhandenen



Neben dem Panorama glänzte das Hoch-See-Segeln in 2026 mit angenehmen Temperaturen



Wind kann die Haare der Dame an der Pinne der OKIDOKI nicht zerzaust haben



Beim Segeln mit den Modellen mitgehen, ist auch Wandern in den Alpen



Regattabooten zu segeln. Vier Runden waren je Lauf zu fahren, nach jeder Runde wechselte der Steuermann. Eine tolle Idee, die mit Begeisterung und Kollegialität bei der Bootsauswahl aufgenommen wurde.

Die Wetterbedingungen forderten Steuermänner und Boote zugleich. Neben den RG 95- und RG 65-Rennern blieben die COMPASS, die BONITO und die BEE BOX im Rennen. Alle kämpften mit den extremen Windverhältnissen. Extreme Krängungen forderten das Material. Kleine Defekte, wie eine aus dem Block gerissene Rolle oder abgerissene Schoten, blieben nicht aus. Nach zwei Läufen endeten die Rennläufe. So schafften wir es, noch vor dem Regenguss in den Gasthof an der Mittelstation zu kommen.

Zur Siegerehrung gab es zusätzlich zu Tauf- und Teilnahmeurkunden typische österreichische Süßigkeiten auf Liegestühlen. Die beiden Erstplatzierten durften sich eine Flasche Wein mit Segelbootmotiven auf dem Etikett aussuchen. Den neuen Pokal in Form eines Segelboots hatte Walter Maier aus dem Mahagoni von alten Fensterprofilen herausgearbeitet. Eine Trophäe, die sich Michael Steinle und Ulf Bliemeister das nächste Jahr teilen werden, mit der Auflage sie 2027 wieder mit nach Leogang zu bringen.

Bedanken möchte ich mich an dieser Stelle bei Bärbel und Uwe Kreckel für ihr Engagement, das Hoch-See-Segeln immer wieder zu einem besonderen Erlebnis werden zu lassen. Familie Rieser und ihr Team lassen den Gasthof „Brentwirt“ zu einem liebevollen Basecamp werden: Herzlichen Dank! Wir kommen mit Freude nächstes Jahr wieder nach Leogang. ■



Klaus Bartholomä brachte eine kleine Flotte b-seven-S-Modelle mit zum Speicherteich am Asitz



Mit zehn neuen Modellschiffen gab es eine Menge Täuflinge beim Hoch-See-Segeln



Keine klassische Alpen-Wandergruppe, sondern ein Teil der Hoch-See-Segler auf dem Weg zum Stausee

Sonntags in der früh frischte der Wind deutlich auf und ein Wetterwechsel folgte nachmittags



Tag der Seenotretter vor Norderney

Sie kommen!

Text und Fotos: Andreas Borgert

Traditionell findet am letzten Sonntag im Juli an den norddeutschen Küsten der Tag der Seenotretter statt. Dieses Event bietet immer eine gute Gelegenheit, sich von der Leistungsstärke der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger zu überzeugen. Andreas Borgert hielt die Ereignisse auf Norderney für **SchiffsModell** fest.

Auf der Nordseeinsel Norderney luden die zahlreichen ehrenamtlichen Mitarbeiter bereits am Samstag zum Tag der Seenotretter ein. In diesem Jahr demonstrierten der auf der Insel stationierte Seenotrettungskreuzer EUGEN und das Seenotrettungsboot HANS DITTMER der Nachbarstation Juist ihre Leistungsfähigkeit. Außerdem nahmen die beiden historischen Seenotrettungskreuzer OTTO SCHÜLKE und G. KUCHENBECKER an den Vorführungen teil. Zunächst begrüßten die Einheiten die vielen interessierten Zuschauer am Strand mit dem Typhon, dann ging es los. Zunächst wurden geschickte Fahrmanöver, unter anderem durch die Hecksee des Seenotkreuzers, gefahren. Die HANS DITTMER kam dabei mit dem geringen Tiefgang dem Strand sehr nah.

Beeindruckend

Vom Bug der EUGEN sprangen „Schiffbrüchige“ in die See und wurden von der HANS DITTMER fachgerecht durch die Bergungspforte in die Plicht gezogen und gerettet. In der Zwischenzeit setzte die EUGEN das Arbeitsboot HUBERTUS aus. Der leistungsstarke Außenborder brachte das Beiboot flott voran. Weit hob sich der Bug aus dem Wasser und die HUBERTUS schoss über die See. Dabei durchfuhr sie mehrmals die Hecksee des Seenotrettungskreuzers und verschwand fast ganz hinter einer Welle.

Die Männer und Frauen auf der EUGEN und der HANS DITTMER stellten eine Schleppverbindung her und das kleine, nur 10,1 m lange Seenotrettungsboot schleppte den doppelt so langen Seenotkreuzer mit Bravour. Der Feuerlöschmonitor auf der Bugreling des Seenotkreuzers trat in Aktion und zeigte, wie man auf See ein Feuer löscht.

Unterstützung vom Heli

Höhepunkt der Leistungsschau war die Winsch-Vorführung eines Helikopters. Von Weitem hörte man das Rotorgeräusch immer näher kommen. Zunächst flog der gelbe Helikopter von NHC Northern Helicopter einmal über den Weststrand und steuerte dann gezielt den Seenotkreuzer EUGEN an. Professionell wurden Personen vom Vorschiff abgeborgen und vom Helikopter aufgenommen. Nach einer kleinen Flugrunde wurden sie wieder an Bord der EUGEN abgewinscht. Der Downwash des Helikopters von Airbus war dabei gewaltig. Die anderen Einheiten beobachten das Manöver.



Während der Vorführungen kreuzten die beiden Veteranen OTTO SCHÜLKE und G. KUCHENBECKER im Hintergrund und boten somit ein tolles Gesamtbild. Die kurzweilige Moderation mit viel fachlichem Hintergrundwissen durch Frank Kahl sorgte für das eine oder andere Schmunzeln der Zuschauer.

Oldie und Kino

Vor dem Rettungsschuppen war das alte Ruderrettungsboot FÜRST BISMARCK ausgestellt, die Segel waren gesetzt. Die Geschichte der Station Norderney lies sich gut im alten Rettungsschuppen nachvollziehen. Im Obergeschoss gab es das bekannte „Retter-Kino“. Kalte Getränke und Bratwurst wurden vor dem historischen Rettungsschuppen angeboten.

Bereits zwei Tage vor dem Tag der Seenotretter war die G. KUCHENBECKER in den Norderneyer Hafen eingelaufen und hatte längsseits ihres Schwesterschiffs am Ponton festgemacht. Am späten Freitagnachmittag legten die beiden beinahe 60 Jahre alten Seenotkreuzer ab und ich begleitete die Ausfahrt mit einem gut motorisierten Schlauchboot und einem hervorragenden Skipper. Zunächst passierten wir den Seenotkreuzer EUGEN an seinem Liegeplatz, dann ging es raus auf See. Mit gemäßigter Fahrstufe fuhren SCHÜLKE und KUCHENBECKER auf Parallelkurs. Die Bootsführer auf den Seenotveteranen behandelten die beiden Dieselmaschinen mit Vorsicht, sie haben schließlich schon viele Stunden auf der Uhr. Es war ein tolles Bild, die beiden alten Kreuzer vor der Norderneyer Skyline und später auf See zu betrachten. Man fühlte sich sofort in die 1970er-Jahre zurückversetzt. Zudem tragen beide Seenotkreuzer das alte orangefarbene Farbschema aus dieser Zeit. Nach dem Passieren des Weststrands wendeten die beiden Seenotkreuzer und es ging zurück zum Hafen.

Bei dieser Tour sind schöne Fotos entstanden. Die OTTO SCHÜLKE befindet sich nahezu im Originalzustand und wird von einer engagierten Mannschaft ehrenamtlich unterhalten und gewartet. Wer Näheres über das Schiff erfahren möchte, schaut bitte auf www.otto-schuelke.de. Dort kann man auch Mitglied oder Förderer des Vereins werden. Der Eigner der G. KUCHENBECKER legt großen Wert auf die Fahrbereitschaft seines Seenotkreuzers und unternimmt regelmäßig von seinem Heimathafen Haseldorf aus Fahrten auf der Nordsee.

In ihrer aktiven Zeit dürften die beiden Seenotrettungskreuzer kaum gemeinsam auf einem Foto gelandet sein. Die OTTO SCHÜLKE verbrachte die gesamte aktive Einsatzzeit von 1969 bis 1997 auf Norderney. Die G. KUCHENBECKER war im selben Zeitraum ausschließlich in der Ostsee stationiert. Da die Schiffe auf verschiedenen Werften entstanden, gibt es kleine Unterschiede. Auf den ersten Blick sehen sie jedoch völlig identisch aus.

Seit vielen Jahren besuche ich die Vorführungen vor dem Norderneyer Weststrand. Jedes Mal bin ich vom Engagement der ehrenamtlichen Mitarbeiter beeindruckt, ebenso von der Professionalität aller Helfer bei diesen Events. Dass in diesem Jahr die beiden alten Seenotkreuzer an den Vorführungen teilnahmen, war das Sahnehäubchen auf der Torte. Am 25. Juli 2027 ist der nächste Tag der Seenotretter. Infos dazu gibt es auf www.seenotretter.de ■



Mit voller Fahrt steuert die HANS DITTMER auf die Hecksee des Seenotkreuzers EUGEN zu



Die HANS DITTMER durchfährt die Hecksee



Tochterboot HUBERTUS wird auch mit größeren Wellen fertig

LEBEN RETTEN!

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) ist ausschließlich spendenfinanziert. Jede Spende hilft, Leben zu retten. Das Spendenkonto lautet:

Kontoinhaber: Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
Sparkasse Bremen, IBAN: DE36 2905 0101 0001 0720 16, BIC: SBREDE22



Die G. KUCHENBECKER ist immer ohne Tochterboot unterwegs



Ein einmaliges Bild: Zwei 18,9-m-Seenotkreuzer aus 1969 auf einem Foto!

Lotsenboot als 3D-Druck-Projekt von PrintShip3D

Text und Fotos: Hinrik Schulte

Hamburg PILOT 3

Hinrik Schulte ist Modellbauer mit Leib und Seele – und das seit bald 50 Jahren. Nach guter alter Väter Sitte zu bauen, ist ihm ebenso vertraut wie der Umgang mit dem 3D-Drucker. Beides ergänzt sich auch wunderbar, wie er bei seinem jüngsten Projekt wieder einmal feststellen konnte: dem Lotsenboot Hamburg PILOT 3. Basis des Modells ist eine Druckdatei der Firma PrintShip3D.



Manche Schiffe lassen einen ja nach dem ersten Hinsehen nicht mehr los. So ist es mir mit dem neuen 17-m-Boot der Hamburger Hafenlotsen gegangen. Die spezielle Aufnahme zeigte das Boot bei hoher Geschwindigkeit mit einem Bug, der recht weit aus dem Wasser ragte, sodass man den Wulstbug sowie die charakteristische Bugform insgesamt gut erkennen kann. Das Original wurde von der Baltic Workboat Shipyard in Estland gebaut und ist eine leichte Modifikation von dessen Serienmodell PILOT 17 WP. Zwei Motoren bringen den 17 m langen Rumpf auf bis zu 20 kn Höchstgeschwindigkeit, wobei die Rümpfe auf möglichst kleinen Wellenschlag optimiert wurde; mehr zum Original im Kastentext. Diese Rumpfform konventionell zu bauen, wäre eine größere Aktion, aber das muss man ja nicht, denn bei der Firma www.printship3d.de bekommt man einen kompletten Datensatz, aus dem man das komplette Modell auf einem 3D-Drucker der Hobbyklasse erstellen kann.



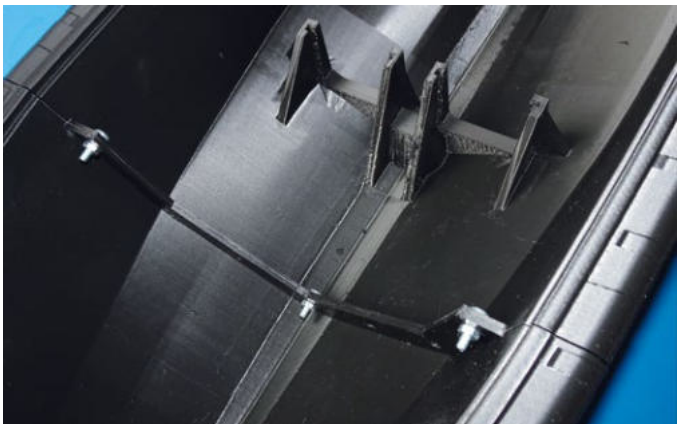
Infos vorweg

Zugegeben, der Datensatz hat seinen Preis, aber wer einmal versucht hat, so etwas selbst zu konstruieren, bekommt einen guten Eindruck davon, wie viel Arbeit in solch einem Datensatz steckt und, das sei vorausgeschickt, der Datensatz ist sehr vollständig und mit Liebe zum Detail gemacht. „Made in Germany“, übrigens! Aber dazu kommen wir später noch mehrfach.

Das Modell ist optimiert auf den Maßstab 1:25, was eine Länge von knapp 700 mm bei einer Breite von gut 220 mm ergibt. Mit diesen Maßen ist die Hamburg PILOT dann noch recht handlich und mit preiswerten Antrieben und Akkus standesgemäß zu motorisieren. Allerdings lassen sich die Daten auch einfach skalieren und man könnte das Lotsenboot größer oder kleiner bauen, je nach eigener Präferenz. Der 3D-Druck ist dabei kein wirkliches Anfängerprojekt, denn einerseits geht es um eine große Anzahl von Teilen und andererseits sollte man sich beim 3D-Druck etwas



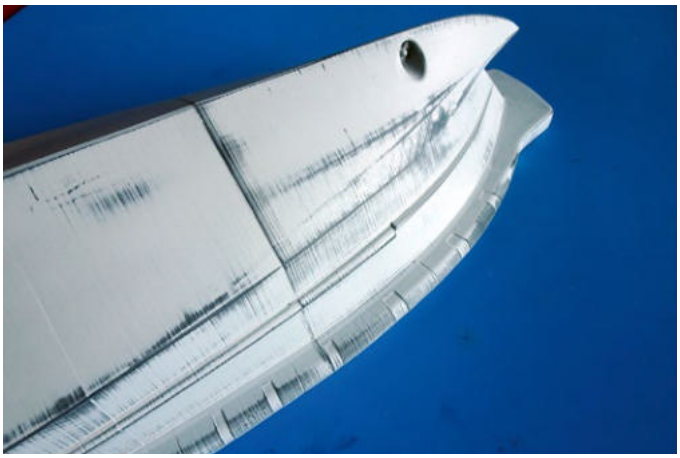
Nach einem Wochenende Arbeit für den 3D-Drucker sind alle drei Rumpfteile ausgedruckt



Die einzelnen Rumpfteile werden von innen miteinander verschraubt. Außerdem sind die Führungen für die Motorhalter zu erkennen



Die Ruderkoker sind im Rumpf integriert. Die beiden Bohrungen im Rumpfboden sind für den Servohalter



Nach dem Grundieren und Spachteln wird der Rumpf wieder verschliffen, bis er so aussieht

auskennen, sonst zahlt man unnötig viel Lehrgeld! Daher an dieser Stelle noch einen großen Dank an meinen Sohn, der mir mit seiner Erfahrung im 3D-Drucken an vielen Stellen entscheidende Hinweise gegeben hat.

Richtig drucken

Sinnvollerweise beginnt man, wie immer im Schiffsmodellbau, mit dem Rumpf. Der ist das größte Bauteil und bringt schon so manch einen an seine Grenzen. Die meisten Filament-3D-Drucker der Hobbyklasse haben einen Bauraum von etwa 250 x 250 x 250 mm und der wird für dieses Projekt dann auch komplett ausgenutzt. Das ist einerseits gut, denn so besteht der knapp 700 mm lange Rumpf nachher nur aus drei einzelnen Teilen, deren Druck meinen Bambulab A1 aber auch ein komplettes Wochenende, also von Freitagnachmittag bis Sonntagnacht auf Trab gehalten hat. Das liegt im Wesentlichen daran, dass ich nach zwei missglückten Rumpfsegmenten die Druckgeschwindigkeit deutlich reduzieren musste, damit die Teile auf dem Druckbett, das beim Bambulab A1 in der Y-Achse hin und her fährt, nicht ins Schwingen geraten, was unschöne Wellen an der Oberfläche hervorruft. Noch schlimmer war allerdings, dass sich die fast fertige Heckpartie während des Druckens durch die Bewegung gelöst hat und umgekippt ist. Damit waren dann rund 10 Stunden Druckzeit und knapp 400 g Filament verschwendet. Das ärgert richtig!

Okay, Fehler passieren und man muss daraus lernen. Also hat das Teil für die bessere Druckbetthaftung noch einen zusätzlichen Rand (Brim) bekommen und über 100 mm Bauteilhöhe haben wir die Fahrgeschwindigkeit des Druckbetts auf die Hälfte reduziert. Lieber 20 Stunden drucken, als nach 10 Stunden nur Schrott in den Händen zu halten und noch einmal anfangen zu müssen. Vielleicht wäre da ein etwas teurerer Core XY-Drucker weniger kritisch, aber eine Garantie ist das auch nicht.

Spachteln und Schleifen

Irgendwann ist auch diese erste Druckphase des Rumpfs vorüber und natürlich möchte man schon mal erste Ergebnisse sehen. Die drei Teile des Rumpfs werden beim PrintShip3D-Modell übrigens nicht nur stumpf verklebt. Theoretisch sind die Klebeflächen zwar groß genug, aber trotzdem ist vorgesehen, dass sie auch noch mit M3-Schrauben und Muttern verschraubt werden. Das ist clever gemacht, da die Schrauben einerseits als Ausrichthilfe dienen, damit die Rumpfteile auch wirklich genau voreinander sitzen, und zum anderen die Klebestelle mechanisch entlastet ist.

Für das Verkleben habe ich 24-Stunden-Epoxidharz mit etwas Microballons zu einer „Paste“ verrührt, die so besser abdichtet und nicht immer an Stellen fließt, an denen sie nichts zu suchen hat. Wenn nach dem Verschrauben das Harz aus der Schnittstelle quillt, ist das gut, aber es sollte wenigstens außen gleich abgeputzt werden. Spätestens jetzt sollte auch der Ständer aus der Datei gedruckt sein, denn dann kann man einfach besser mit dem Bau fortfahren.

Um sauber arbeiten zu können, sollte man jeweils nur eine Klebestelle zur Zeit abarbeiten und die zweite für den nächsten Tag aufheben. Da ich zum anschließenden Spachteln und Schleifen keine große Lust hatte, baute ich erst einmal die Wellen, Kupplungen und Stevenrohre sowie die Motoren ein und richtete alles aus. Danach folgte der erste Schwimmtest in der Badewanne.

Nach bestandener Dichtigkeitsprüfung folgte, was zwar keinen Spaß macht, aber sein muss. Das Spachteln und Schleifen des Rumpfs ist unumgänglich, wenn man eine ordentliche Oberfläche erreichen will. Zuerst habe ich den Rumpf mit einem groben Schleifschwamm abgeschliffen, aber das bringt nicht ganz so viel. Im nächsten Schritt wurden die Stoßstellen zwischen den drei Rumpfteilen mit normalem Spachtel grob belegt und die Spachtelmasse gut trocknen lassen. Jetzt ließ sich alles mit einer Schleiflatte glätten – danach das Ganze noch einmal von vorn, um die Stöße möglichst auszugleichen. Nach dem zweiten Schleifen wird der Rumpf feucht abgewaschen, um den Staub aus den Poren zu entfernen.

Nicht anders als sonst

Jetzt gilt es, die sogenannten „Layer-Lines“ zu egalisieren, denn die einzelnen Schichten, die der Drucker aufgetragen hat, sind immer noch sichtbar und sogar fühlbar. Das mache ich mit Spritzspachtel aus dem Autozubehör. Die Dose ist zwar nicht ganz billig, aber er wirkt bei den Layer-Lines echte Wunder. Man sollte ihn zwei oder gar dreimal dünn auftragen, dann gründlich über Nacht trocknen lassen und wieder möglichst weit herunterschleifen. Interessanterweise kann man hören, wie gut die Oberfläche ist. Beim Schleifen quer zu den Layer-Lines ergibt sich ein bestimmter Ton. Je intensiver dieser ist, desto rauer ist die Oberfläche noch. Wenn man nur noch das reine Schleifen hört, wie zum Beispiel bei einem Holz- oder GFK-Rumpf, dann sind auch die Layer-Lines gefüllt.

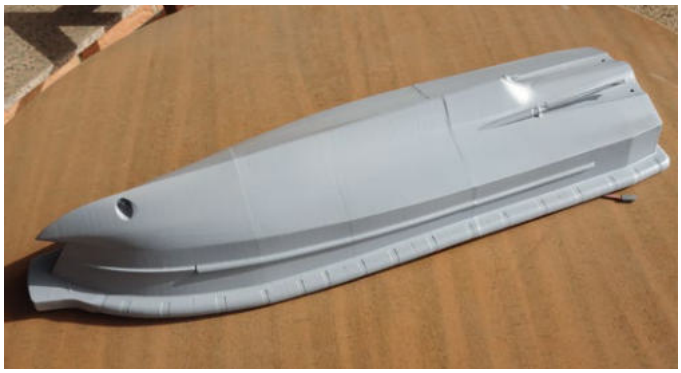
In den meisten Fällen reicht ein einziger Arbeitsgang mit dem Spritzspachtel nicht aus. Dann muss man eben noch einmal sprühen, trocknen lassen und nachschleifen. Oder noch einmal, aber irgendwann hört man den charakteristischen Ton beim Schleifen eben nicht mehr und dann ist der Rumpf bereit für eine dünne Schicht Primer. Der soll aber nicht mehr die Oberfläche glätten, sondern wirklich nur noch als Haftvermittler für den Decklack wirken.

Bei meinem Rumpf hat allein die Vorbehandlung eine gute Woche in Anspruch genommen, da ja auch Trocknungszeiten beachtet werden müssen. Allerdings ist das gut investierte Zeit, denn was man beim Rumpfbau unterlässt, kann man nie wieder gutmachen.

Deck und Aufbau

In der Zwischenzeit produzierte der Drucker die drei Teile des Decks. Im Datensatz sind zwei Varianten enthalten: Einmal die Variante „supported“ und einmal ohne die „Verstärkungen“. Die Bauanleitung rät zur Supported-Version und dem schließe ich mich absolut an, denn ohne die Strukturen unter dem Deck würden die dünnen Teile sicherlich zum Verbiegen neigen. Außerdem ist bei den Support-Teilen der Decksausschnitt geschlossen, damit sich die Teile beim Druck nicht verziehen. Vor dem Aufkleben der Decks müssen die Ausschnitte natürlich mit einer Säge oder einer Fräse geöffnet werden. Lediglich die Wartungsöffnung über dem Lenkservo ist schon eingearbeitet.

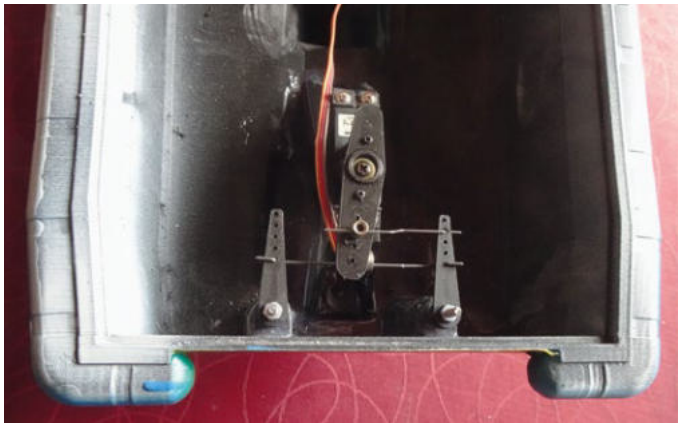
Nach dem Rumpf mit Deck, ist der Aufbau an sich kein Problem mehr. Die Teile sind kleiner, lassen sich einfacher drucken und sind auch schnell montiert. Für die großen, versenkt einzuklebenden Fensterflächen gibt es im Datensatz SVG-Vektordateien, mit denen einen Plotter die Fenster ausschneiden kann, sofern man einen hat. Sonst ist das auch kein Problem, denn es sind nur gerade Kanten, sodass sich die Fenster aus 1-mm-Transparentmaterial mit einer Schere schneiden lassen.



Nach der letzten Schicht Spritzspachtel ist der Rumpf bereits für den farbigen Lack



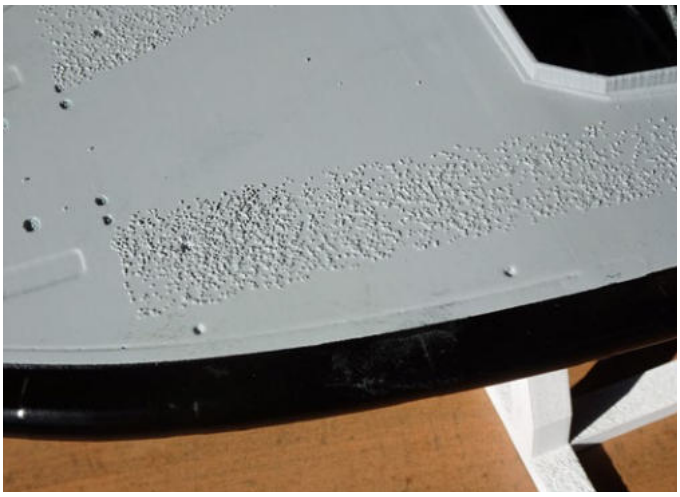
Anhand der Druckdateien von PrintShip3D lässt sich ein sehr gut zu bauendes und detailliertes Modell im Maßstab 1:25 erstellen



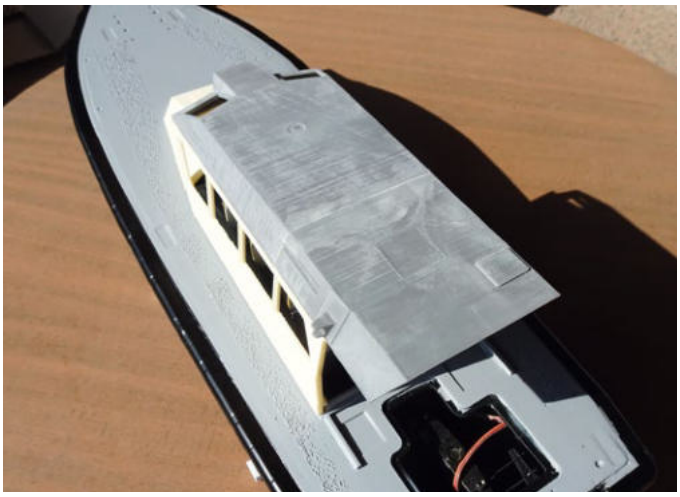
Die Anlenkungen der Doppelruder sind erfreulich geradlinig und direkt



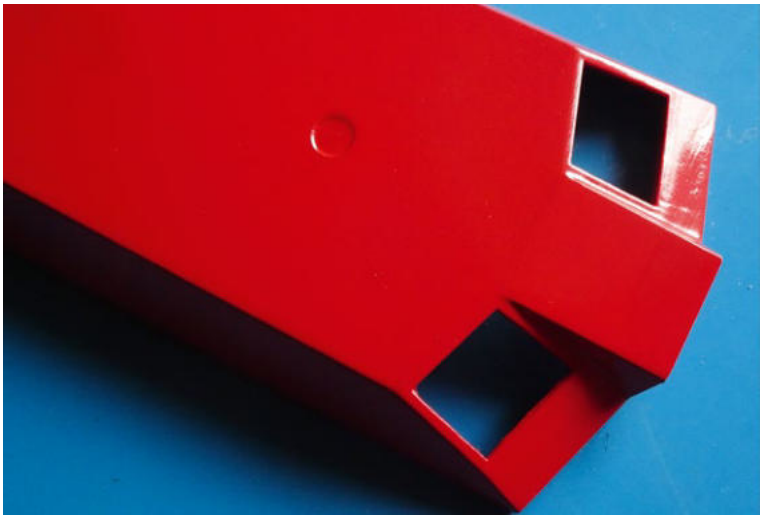
Stevenrohr mit Welle, Motor und Kupplung wurden in einer früher Phase eingebaut und ausgerichtet



Auf dem Deck gestreuter Vogelsand soll einen Antirutschbelag imitieren, ist aber leider etwas zu grob geraten



Aus zwei Teilen setzt sich das Kabinendach zusammen und ist vor dem Lackieren zu spachteln, schleifen und grundieren



Bei entsprechender Sorgfalt entsteht eine schöne, deckende, lackierte Oberfläche. Dazu gab es in **SchiffsModell** 8/26 einen Workshop-Bericht



Verwendeter Grundierer, Primer und Lack – diese Kombination verträgt sich sehr gut

Da man die SVG-Dateien auch auf einem normalen Drucker auf selbstklebendes Papier ausdrucken könnte, ist der Schneidplotter kein Muss.

Etwas problematisch war das Skalieren der SVG-Dateien, da hätte ich mir gewünscht, dass sie im Datensatz schon auf den vorgeschlagenen Maßstab 1:25 skaliert gewesen wären. Wer dann den Maßstab verändert, kann immer noch die Fenster skalieren. Aber auch diese kleine Hürde ist irgendwann überwunden.

Der Aufbau besteht aus der eigentlichen Kabine, dem Vorbau, dem Dach und sogar einer Inneneinrichtung, die durch die großen Fenster auch gut erkennbar ist. Da habe ich es natürlich nicht übers Herz gebracht, alle Sitze leer zu lassen. Geeignete Figuren zum Ausdrucken habe ich online gefunden. Sie stellen nun weitere Lotsen dar, die auf dem Weg zum Einsatz oder zurück sind. Nach dem Aufsetzen des Dachs ist vom Interieur zwar nicht mehr viel zu sehen, aber ein Geisterschiff wäre unschön. Bevor ich das Dach festklebte, brachte ich sämtliche Masten und Kleinteile an und verschraubte den Mast sowie den Radarsockel von innen. Das erschien mir sicherer, als diese Teile nur stumpf aufzukleben.

Die Sache mit dem Propeller

Soweit fertiggestellt, stand der Einbau von Antrieb und RC-Elektronik an. Die Ruderanlenkung ist zwar theoretisch unter dem verschraubten Deckel weiterhin erreichbar, aber ich habe sie trotzdem schon vor dem Verkleben des Decks komplett fertig eingebaut. Auch die Motoren mit den beiden Wellen und Kupplungen baute ich im noch offenen Rumpf ein. Für die beiden Regler Actro Marine 30 von aero-naut platzierte ich an den Seiten des Rumpfs kleine Podeste, auf denen sie mit Kabelbindern fixiert sind – auf einem ähnlichen Podest ruht auch der Empfänger. So liegt keine Elektronik direkt auf dem Rumpfboden. Für den Akkupack erstellte ich eine Auflage und positionierte sie in der Mitte des Rumpfs. Gummiringe fixieren den Akku, sodass ich 4.000- bis 5.000-mAh-LiPos für lange Fahrzeiten einsetzen kann.

Nachdem die komplette Elektronik mit Steckern verbunden ist, ist der Moment für die Werftprobefahrt gekommen. Mein Plan lautete, zunächst alles zu testen, bevor die Deckteile verklebe. Montiert hatte ich im ersten Schritt gegenläufige Vierblattpropeller von aero-naut mit 30 mm Durchmesser. Optisch sind sie echt klasse, aber trotz des 3s-Akkus war mir die Höchstgeschwindigkeit damit zu gering. Der Bug kommt zwar etwas aus dem Wasser, aber irgendwie entsprach das Fahrbild noch nicht meinen Vorstellungen; schließlich wollen die Lotsen ja schnell zu ihren Arbeitsplätzen kommen. Alternativ hatte ich nur noch 32-mm-Renn-



Auch wenn man es nachher nicht wirklich sieht; einige Figuren im Steuerhaus müssen sein



Probefahrt ohne Details an Deck, aber mit Vollgas. Das Fahrbild mit Rennpropeller sieht zu sehr nach Rennboot und noch nicht nach Lotsenboot aus

propeller von Graupner mit besonders hoher Steigung beim Probefahren dabei. Was soll ich sagen? Die sind leider etwas zu „gewaltig“. Mit diesen Schrauben schmeißt das Lotsenboot richtig große Wellen zur Seite und der Bug kommt bei Dreiviertelgas schon bis zur Schiffsmitte aus dem Wasser. Zwischen diesen Extremen muss sich die Propellerwahl also bewegen. Alternativ kann man natürlich auch am Sender den Gasweg auf 60% reduzieren, um nicht in Versuchung zu kommen.

Erstes Fazit

Das ist also die erste Erkenntnis aus der Probefahrt. Mal abgesehen vom Propellerthema, war alles andere schon fast zu perfekt, um wahr zu sein. Die Wasserlinie passt ohne zusätzlichen Ballast, die Motoren laufen erstaunlich ruhig und die beiden Ruder, die ich vorab als sehr klein empfunden habe, halten das Modell jederzeit auf Kurs. Auch die senderseitige Mischung der beiden Reglerkanäle funktioniert gut. Allein mit den Motoren kann man das Modell tatsächlich auf der Stelle wenden.

Wichtiger noch ist aber die Erkenntnis, dass der Innenraum trocken und der Aufbau bei allen Manövern fest auf dem Deck geblieben ist. Zusammen mit dem tollen Fahrbild war das also schon mal ein gelungener Ausflug an den See.

Anzeigen





NEUE LOTSENBOOTE FÜR DEN HAMBURGER HAFEN

Über die Wichtigkeit von Lotsendiensten für den Betrieb eines Hafens gibt es wohl keine zwei Meinungen. Um diesen Dienst bereitstellen zu können, müssen die Lotsen sicher an Bord der ankommenden Schiffe kommen beziehungsweise auch wieder von Bord gehen können. Dazu braucht man stabil fahrende Boote, die den Überstieg auch bei schlechten Wetterverhältnissen und bei schwerer See gewährleisten. Diese Lotsenboote sind echte Arbeitsschiffe, die bestimmt nicht geschont werden und im dauerhaften Einsatz irgendwann verschleißen. Nach rund 20 Jahren Dienstzeit war der Moment gekommen, zwei der alten Lotsenboote auszumustern. Dafür hat die Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg in den letzten zwei Jahren zwei neue Boote bekommen, die pro Stück etwa 3,2 Millionen Euro gekostet haben und die so ziemlich das modernste sind, was es auf diesem Gebiet zurzeit gibt.

Gebaut wurden diese beiden Lotsenboote innerhalb eines Jahres in Estland bei der Werft Baltic Workboats AS, die sich auf Boote für solche Aufgaben spezialisiert hat. Obwohl es sich im Prinzip um Serienschiffe handelt, die überall auf der Welt für ähnliche Aufgaben eingesetzt werden, sind besonders die Details auf dem Deck nach Spezifikationen der Hamburger Lotsen gebaut worden.

Die spezielle Rumpfform mit dem charakteristischen Wave-Piercing-Bug bewirkt eine besonders ruhige Lage des Boots selbst bei rauer See. Das automatische Trimmsystem des Schiffs sorgt einerseits für einen besseren Komfort der Besatzung und andererseits für eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs. Zudem macht gerade die Rumpfform diesen Schiffstyp für Modellbauer natürlich sehr interessant.

Um auch für zukünftige Umweltauflagen gerüstet zu sein, haben die Boote eine der modernsten Abgasnachbehandlungsanlagen und die beiden Volvo Penta D-Motoren können sogar mit synthetischen Treibstoffen oder E-Fuels gefahren werden.

Mit einer Länge von knapp 18 m und einer Breite von 5,87 m sind sie einerseits so groß, dass sie mit den Verhältnissen auf der Elbe gut klarkommen, aber auch so klein, dass sie ausreichend wendig sind. Mit einer Spitzengeschwindigkeit von zirka 20 kn sind sie deutlich schneller als die Vorgänger und erledigen so ihre Aufgaben deutlich effektiver als die Vorgängerboote.

Breite Gangdecks an den Seiten, die mit beheizten Decksplatten und Handläufen ausgestattet sind, sorgen im Winter für die nötige Sicherheit, wenn der Lotse den schützenden Aufbau verlassen muss, um auf ein größeres Schiff zu steigen. Sicherheit und Effektivität sind die wichtigsten Punkte, die die neuen Boote erfüllen müssen und nach nunmehr gut einem Jahr Dienstzeit äußern sich die, um die es wirklich geht, also die Lotsen, sehr positiv über die beiden neuen Boote.



Original Lotsenboot auf der Elbe Foto: Dietmar Hasenpusch



Mit allen Details an Deck ist das Modell vollständig

Einzig die Propellerfrage blieb ungeklärt. Davon mal abgesehen, konnte ich das Modell nun endgültig detaillieren und fertigstellen. Dazu gehörten die Podeste und die Relings an Bug sowie am Heck, mit denen das Modell erst wirklich vollständig aussieht. Zwei selbst gedruckte „Lotsen“ vervollständigen den Eindruck des Modells, das nun komplett aussieht.

Fertig ausgerüstet ging es wieder an den See. Jetzt wirkte das Modell komplett und machte auch beim Fahren eine Menge Spaß. Dreiblättrige 35-mm-Propeller von Krick sorgen für den gewünschten Vortrieb. Sie haben noch genug Platz unterm Rumpf und harmonieren optimal mit einem zweizelligen Akku. Die „interessante“ Rumpfform bewährt sich sowohl in langsamer Fahrt, in der das Wellenbild durch den Wulstbug sehr besonders ist, als auch im Halbgleiten mit dem weit nach vorn gestreckten Bugkeil. Durch den relativ schweren Aufbau, er wiegt allein immerhin gut 500 g, legt sich das Lotsenboot recht weit in die Kurve, aber alles bleibt kontrollierbar. Übers Halbgleiten hinaus brauche ich nicht zu beschleunigen, denn Hamburg PILOT 3 ist kein Rennboot. Wellen oder die



Mit einem 2s-LiPo und den Dreiblattschrauben stellt sich ein authentisches Fahrbild ein



Die 35-mm-Dreiblattschrauben passen gerade so, sind aber ideal für den Betrieb mit einem 2s-LiPo. Die Ruderblätter sind keinesfalls zu klein



Podeste zum Übersetzen der Lotsen auf ein anderes Schiff

Hecksee anderer Modelle interessiert das Lotsenboot so gut wie gar nicht. Da schneidet der Bug förmlich hindurch.

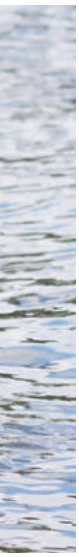
Was dazugelernt

Wenn ich sagen sollte, dass ich das Projekt unterschätzt hätte, würde das nicht ganz stimmen, aber insgesamt war es doch mehr Aufwand als am Anfang gedacht, denn so manches Teil druckt man doch zwei oder gar dreimal. Vielleicht ist das auf meine mangelnden Kenntnisse im Umgang mit dem 3D-Drucker zurückzuführen, aber das hat dann eben dazu geführt, dass ich eine Menge dazugelernt habe.

Während der Zeit hat es mir geholfen, mit Philipp Renoncourt von PrintShip3D einen Ansprechpartner gehabt zu haben, der mir an einigen Stellen weitergeholfen hat, da er das Modell aus dem Effeff kennt. Logisch, schließlich hat er das Modell gezeichnet.

Aber dieses Projekt ist nicht nur 3D-Druck. Vielmehr ist es weiterhin echter Schiffsmodellbau und die Kombination aus beidem macht den eigentlichen Spaß an dem Modell aus. Der 3D-Drucker spuckt im Grunde genommen nur einen Schiffsmodell-Bausatz aus, wie wir ihn auch von einem konventionellen Modellbauhersteller kennen. Diesen Bausatz muss der Modellbauer dann montieren, kann aber auch individuelle Entscheidungen treffen. Ein 3D-Drucker ersetzt nicht den Modellbau, sondern ergänzt ihn. Eigentlich ist das Gerät nur ein hoch entwickeltes Werkzeug zum Basteln, ähnlich wie eine Säge oder eine Bohrmaschine.

Apropos Individualisieren: Die Hamburger Lotsen haben sich kein exklusives Schiff bestellt. Sie haben einen Serienbau, der in vielen weiteren Häfen auf der Welt in ähnlichen Funktionen, aber in sehr unterschiedlichen Varianten und Farbgebungen Dienst tut. Da kann jeder mit etwas Farbe und Kreativität sein eigenes Modell, entweder nach Vorbild oder nach eigenen Vorstellungen auf den Teich bringen. Der Datensatz von PrintShip3D beinhaltet dafür ein sehr gut entwickeltes Schiffsmodell, das sich gut drucken sowie bauen lässt und eine Menge Spaß im Fahrbetrieb macht. ■



TECHNISCHE DATEN

Hamburg PILOT 3 von PrintShip3D

Maßstab:	1:25
Länge:	690 mm
Breite:	225 mm
Höhe:	400 mm mit Mast
Gewicht:	2.500 g
Preis:	79,– Euro
Bezug:	www.printship3d.com



Für einen vorbildgetreuen Charakter wirken beispielsweise die Durchmesser der Relingrohre etwas zu groß, lassen sich dafür aber perfekt drucken

Das neue Heft erscheint am 23. Oktober 2026

Früher informiert: Digital-Magazin erhältlich ab 9. OKTOBER 2026

Animierend



Helmut Harhaus schnappte sich seine Kamera, um beim Segler-Event „Rund um Fünen" dabei zu sein. Herausgekommen sind wunderbare Impressionen, die Lust aufs Bauen von Segelschiffmodellen machen.

Beeindruckend



Was Björn Esser aus dem Bausatz der ALP DEFENDER von Hobby Lobby herausgeholt hat, ist beeindruckend. Bis einzelne Teile jedoch passten, Lücken gefüllt und alles lackiert war, lag sehr viel Arbeit vor ihm.

Faszinierend



Im letzten Teil seiner Trilogie stellt Klaus Bartholomä die DRAGO von Krick fertig und geht auf die wunderbaren Segeleigenschaften des Baukastenmodells ein.



Impressum

SchiffsModell

Service-Hotline: 040/42 91 77-110

Herausgeber
Tom Wellhausen

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

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

Leitung Redaktion/Grafik
Jan Schönberg

Chefredakteur
Mario Bicher
(verantwortlich)

Redaktion
Jan Schnare
Max-Constantin Stecker

Autoren, Fotografen & Zeichner
Klaus Bartholomä
Andreas Borgert
Peter Burgmann
Guido Faust
Jörg Harms
Dietmar Hasenpusch
Dieter Jaufmann
Tomasz Klyszynski
Bernd Lewerenz
Nico Peter
Hinrik Schulte
Matthias Schultz

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

Verlag
Wellhausen & Marquardt
Mediengesellschaft bR
Mundsburger Damm 6
22087 Hamburg

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

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Verlagsleitung
Christoph Bremer

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

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

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

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

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

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.
Printed in Germany.

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

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

Bezug
SchiffsModell erscheint elfmal im Jahr.

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

Bezug über den Fach-, Zeitschriften- und Bahnhofsbuchhandel.
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.

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

wellhausen marquardt
Mediengesellschaft

www.krick-modell.de

ro marin by krick

Funktionsmodellbau pur!

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





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



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

Made in Germany



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



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

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

FLB-12

NEU

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

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







Großer Beschlagteilesatz inklusive

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



Naval Rescue Boat

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



WSP-14

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

direkt bestellen,
sofort geliefert

www.aero-naut.de

aero-naut

Made in Germany

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

www.aero-naut.de