



3 März 2022

6,90 EUR

A: 7,80 EUR · CH: 13,50 sFR
Benelux: 8,10 EUR

SchiffsModell

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN SCHIFFSMODELLBAU



SchiffsModell
PRAXIS TEST

AKKUPFLEGE
Entladegerät BD250
von SkyRC

Fischtrawler OUR LASS II
von Model Slipway in 1:24

Fangfrisch

MULTIFUNKTIONSMODELL
Fregatte F 215
BRANDENBURG

IM PORTRÄT

WAPPEN VON BREMEN
Großmodell für
den Gärballon

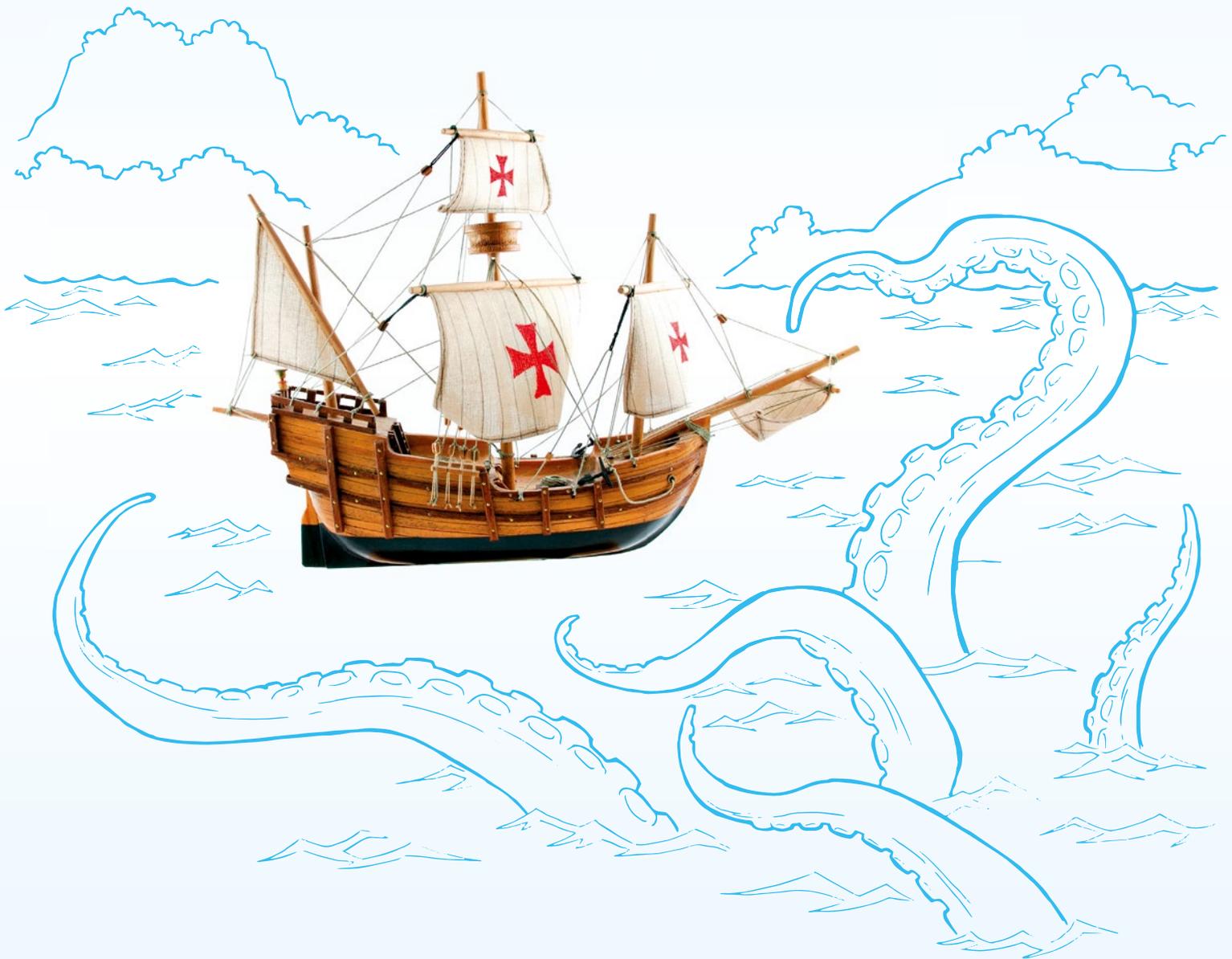
KURIOS

TAUCHER O. WULF
Schnellbaukasten
von Peba

TESTBERICHT

WELTGRÖSSTE MESSE FÜR
MODELLBAU UND MODELLSPORT
07.-10.04.2022
MESSE DORTMUND

DAS IST DEINE WELT.



Entdecke deine Welt des Schiffmodellbaus –
und vieles mehr:

- ▶ Modelle der besonderen Art
- ▶ Live-Präsentationen auf dem Wasserbecken
- ▶ Vielfalt an Fertigmodellen, Bausätzen und Werkzeugen

www.intermodellbau.de



**INTER
MODELL
BAU**



Klein, aber oho!

Liebe SchiffsModell-Leserinnen und -Leser

Kleine Dinge können manchmal Großes bewirken – oder erst ermöglichen. Vor allem im Modellbau kennt man das und weiß darum, das Kleine zu schätzen. Damit meine ich aber keine miniaturisierten Ausrüstungsgegenstände, die oft genug zum i-Tüpfelchen eines Nachbaus werden können. Mir geht es um kleine, handliche, praktische Werkzeuge, mit denen sich das Große erst erschaffen lässt. Ein gutes Beispiel dafür ist der Workshop-Beitrag zum Eigenbau eines Winkelschleifers in dieser Ausgabe **SchiffsModell**. Alexander Obolonsky beschreibt in seinem Bericht die Konvertierung einer aussortierten, elektrischen Zahnbürste zum neuen Spezial-Werkzeug. Abgeschaut hat er sich den Praxistipp bei den Stand-Modellbauern. Dort lassen sich oft genug selbst handelsübliche Mini-Maschinenwerkzeuge nicht einsetzen, weil sie für den Job zu groß sind. Dann ist Tüfteln angesagt. Mit dem Ergebnis, ein sehr preiswertes Tool einfach selbst zu schaffen. Probieren Sie es aus und bauen sich Ihren eigenen Mini-Winkelschleifer für den letzten Feinschliff.

Mit kleinen Dingen Großes bewirken – wie das gelingt, zeigt Ihnen **SchiffsModell**.

Ein gänzlich anderes kleines Ding macht Karl-Heinz Keufner in seinem **SchiffsModell**-Beitrag zum großen Thema: einen Schaltbaustein. Dessen Platine ist so winzig, dass man zwei benötigt, um

auf Briefmarkengröße zu kommen – kostet aber pro Stück weniger als die Versandmarke eines 5-kg-Standardpakets. Mit dem Schaltbaustein, der auf den klangvollen Namen Pololu hört, lassen sich sowohl einfach Ein-aus- als auch aufwändigere Funktionen steuern. Was alles machbar ist und wie man die Platine verschalten muss, beschreibt unser Fachautor für Elektronik im Detail. Fest steht: Mit dem kleinen Pololu lassen sich auf einfache Weise eine Reihe von großartigen Sonderfunktionen realisieren.

Ich wünsche Ihnen beim Lesen und Entdecken der vielen kleinen Dinge in der neuen **SchiffsModell** viel Vergnügen. Vielleicht bringt es Sie auf eine Idee, damit selbst Großes zu schaffen.

Herzlichst, Ihr

Mario Bicher
Chefredakteur **SchiffsModell**

PS: Sie möchten in **SchiffsModell** über Ihr kleines oder großes Projekt berichten?
Dann schreiben Sie mir: m.bicher@wm-medien.de

Das Schnupper-Abo

3 FÜR 1

Drei Hefte zum
Preis von einem

Highlights Virtueller Rundgang und Neuheiten der N

SchiffsModell



3 März 2022

SchiffsMo

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN SCHIFFSM



SchiffsModell
PRAXIS
TEST

AKKUPFLEGE
Entladegerät BD250
von SkyRC

Fischtrawler OUR LASS II
von Model Slipway in 1:24

Fangfrisch



MULTIFUNKTIONSMODELL
Fregatte F 215
BRANDENBURG



WAPPEN VON BREMEN
Großmodell für
den Gärballon



TAUCHER O. WULF
Schnellbaukasten
von Peba

TESTBERICHT

Jetzt bestellen!

www.schiffsmodell-magazin.de/kiosk

040/42 91 77-110

**ABO-VORTEILE
IM ÜBERBLICK**

- 13,80 Euro sparen
- Keine Versandkosten
- Jederzeit kündbar
- Vor Kiosk-Veröffentlichung im Briefkasten
- Anteilig Geld zurück bei vorzeitiger Abo-Kündigung
- Digitalmagazin mit vielen Extras inklusive



66

F 215 BRANDENBURG

Multifunktionsmodell der Superlative im Porträt



10

TAUCHER O. WULF
Baukastenmodell von Peba



42

boot 2022
Das wären die Highlights gewesen



61

Mini-Schleifer
Cleveres Recycling einer Zahnbürste

Inhalt Heft 3/2022

MOTORSCHIFFE	10	TAUCHER O. WULF Titel Test des Baukastenmodells von Peba
	14	OUR LASS II Titel Fischtrawler von Model Slipway im Maßstab 1:24
	26	Historisch Die Entwicklung deutscher Schnellboote nachgestellt
	50	STADT KÖLN Restaurationsobjekt und Modell aus der Rheinstadt
	66	Spitzenmodell Titel F 215 BRANDENBURG von Peter Winkler im Modellporträt

TECHNIK	24	Zubehör Titel Entlader BD250 von SkyRC für Modellkapitäne
	61	Mini-Schleifer Spezial-Werkzeuge ganz einfach selbst machen
	62	Schaltbaustein Anwendungen für den Pololu von Eckstein Elektronik

SEGELSCHIFFE	32	WAPPEN VON BREMEN Titel Großmodell in 1:200 für den Gärballon
---------------------	-----------	--

SZENE	38	MOBY DICK Kurioses Rundfahrten- und Ausflugsschiff aus Berlin
	42	Virtuelle Messe Titel Das wären die Highlights der boot 2022 gewesen
	54	Vielfältiges Event Schaufahren des MSC Würzburg
	56	Spielmesse Stuttgart Der Schiffsmodellbau hat doch eine Heimat

RUBRIKEN	6	Bild des Monats
	8	Logbuch – Markt & Szene
	30	SchiffsModell-Shop
	74	Vorschau/Impressum

Mixed Tug

Dem geschulten Auge fällt sofort auf, das hier etwas nicht stimmt. Warum thront auf der KARL MORITZ ein falsches Dach auf dem Oberdeck? Mitnichten handelt es sich hierbei um Verschlimmbesserung, Resteverwertung oder Bierlaune eines Modellbauers. Es entspricht dem gewählten Vorbild, der ehemaligen FAIRPLAY I Baujahr 1964, aus der später die KARL MORITZ wurde. Bereits an ihr ließ sich die ungewöhnliche Mischung zwei verschiedener Schleppergenerationen entdecken. Modellbauer Harald Schmidt setzte diese Kuriosität bei seinem Nachbau um, der wiederum auf einem Hegi-Bausatz einer FAIRPLAY V beruht. Hafenschlepper sind Arbeitsgeräte und da passt man Schiffsteile den Bedürfnissen an. Bei Regen von oben und Gischt von vorne, ist der Arbeitsplatz jetzt trockener, nur bei Hamburger Schmuddelwetter, wenn die Feuchtigkeit von allen Seiten reinkriecht, bringt der Mix nix.







DAS DIGITALE MAGAZIN

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

LOGBUCH Markt und Szene



QR-CODES SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE
SCHIFFSMODELL-APP INSTALLIEREN

Manövrieren

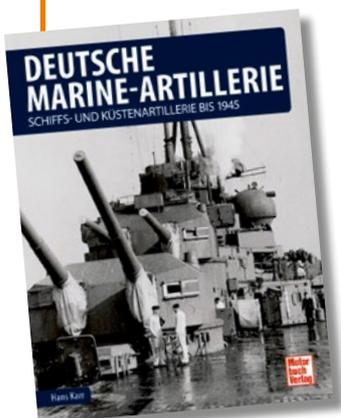
Copilot CP2 von IMT

Nun ist endlich der Nachfolger des bekannten Copiloten CP1 bei IMT – Innovative Modelltechnik Hamburg erhältlich, der neue Copilot CP2. Er ist noch mehr am Original angelehnt und liegt extrem gut in der Hand. Mit der ebenfalls noch recht neuen Schottelsteuerung SST2 ist das die perfekte Ergänzung, um ein Modell wie ein Kapitän auf der Brücke zu steuern. Der Copilot wird dazu auf den vorhandenen Joystick montiert. Mit kleinen Anpassungen lässt er sich daher auch auf fast jeden Sender montieren. Der Preis: 129,- Euro. www.imth.de



Literatur

Deutsche Marine-Artillerie



Vom renommierten Buchautor Hans Karr ist beim Motorbuch-Verlag ein neues Buch erschienen: Deutsche Marine-Artillerie. Es fasst einen weiten historischen Zeitraum. War zwischen dem 18. und 19. Jahrhundert ein Seegefecht eine einfache Sache – die feindlichen Flotten formierten sich in einer Linie und fuhren aneinander vorbei, wobei sie sich gegenseitig

mit ihren Geschützen breitseitig auf kurze Entfernung beschossen. Später hingegen stiegen Kaliber sowie Reichweiten und es kam zu Seegefechten über größere Entfernungen. Große Kaliber ließen sich gar nicht mehr auf Schiff einsetzen. Hans Karr widmet sich in diesem Band allen Geschützen, die auf hoher See ebenso wie an der Küste zum Einsatz kamen. Ein umfassender Überblick über die technischen Besonderheiten und Typen aller Kaliber, die die Deutsche Marine einsetzte. Das 128 Seiten starke Buch mit 150 Abbildungen kostet 24,90 Euro. www.motorbuch.de

Sportrennboot

ALLEGRA von Hydro&Marine

Das Modell ALLEGRA ist eine Semi-Scale-Nachempfindung eines Sportrennboots aus den 1970er-Jahren. Es wird dem Original entsprechend in weißer Grundfarbe ausgeliefert. Der Rumpf ist einteilig in GFK gefertigt, und zwar mit eingeformter Cockpitwanne und separat abnehmbarer Motorraumabdeckung. Die Rumpfwanne ist doppelt verstärkt mit Multilayergewebe. Weitere Besonderheiten sind die abnehmbare, eingelassene Badeplattform, die demontierbare, in GFK gefertigte Persenning, die herausnehmbare Sitzbank und der tiefgezogenes Windshield aus Acrylglas. Die Länge beträgt 803 mm und die Breite 272 mm. Der Preis: 289,- Euro. www.hydromarine.de





ANDROID APP ON
Google play

Erhältlich im
App Store



QR-CODES SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE
SCHIFFSMODELL-APP INSTALLIEREN



FÜR PRINT-ABONNENTEN
INKLUSIVE

Messe-Event

Intermodellbau 2022 in Dortmund

Im November 2021 fand mit der Intermodellbau Winteredition erstmals zu einem anderen Zeitpunkt als üblich die wohl bekannteste Modellbaumesse Europas in den Dortmunder Westfalenhallen statt. Vom 7. bis 10. April 2022 möchte man nun wieder zur gewohnten Zeit eine Bühne für den Modellbau öffnen. Die Macher der Intermodellbau stecken bereits tief in der Planung, damit Besucher auf Basis des bewährten Hygien-Konzepts unbeschwert Modellbau live erleben können. Sehen, staunen, fachsimpeln, informieren, einkaufen, unterhalten lassen und vieles mehr bietet die Traditionsmesse in mehreren Hallen und für alle Sparten des Modellbaus. Action am Wasserbecken, begeisternde Exponate auf den Ausstellungsflächen und die Möglichkeit, sich vor Ort Neuheiten präsentieren zu lassen sowie Modelle und Zubehör erwerben zu können, zeichnen das Event aus. Die obligatorischen Tickets für den Messebesuch lassen sich bereits bestellen. www.intermodellbau.de



Werkzeuge

Heißklebestift und Akku-Heißklebepistole von Steinel

Mit dem Akku-Heißklebestift neo1 und der Akku-Heißklebepistole neo2 von Steinel können Modellbauer ohne lästige Anschlusskabel ortsunabhängig arbeiten. Beide Geräte sind laut Hersteller in 15 Sekunden betriebsbereit. Der Kleber aus 7-mm-Klebesticks lässt sich punktgenau dosieren. Durch ein Anti-Tropf-System (ATS) wird der Kleber automatisch in die Düse zurückgezogen, wenn die Vorschubtaste losgelassen wird. Damit soll unnötiges Nachlaufen des Klebers reduziert werden. Stift und Pistole verfügen über eine Abschaltautomatik. Werden die Geräte längere Zeit nicht benutzt, schalten sie sich fünf Minuten nach dem letzten Gebrauch automatisch ab. Der Stift kostet 40,- Euro und ist in zwei Farben verfügbar, die Pistole kostet 49,- Euro. www.steinell.de



Wulf im Schafspelz

Auch wenn der Modellbau kein Hobby für Zwischendurch ist, sind es manchmal gerade die kleinen Projekte, die Spaß bringen. Oder – wie in diesem Fall – können Baukastenmodelle eine längere Durststrecke bis zur Fertigstellung des nächsten Langzeitprojekts etwas abwechslungsreicher gestalten. So wie hier, beim TAUCHER O. WULF 8 von Peba, einem Schleppernachbau im Maßstab 1:50.

Eigentlich sollte Geduld eine der Grundvoraussetzungen für den Modellbau sein. Aber ab und zu fehlt mir gerade diese. Da mir viele Bausatzmodelle zu gewöhnlich sind oder man sie beim Fahren am Modellteich gleich mehrfach sieht, bin ich auf etwas individuellere Modelle umgestiegen. Da wäre ein Bausatz, den ich zu einem Schwesterschiff umbauen möchte, oder ein GFK-Rumpf mit Bauplan, aus dem mal ein ganzes Schiff werden soll. Solche oder ähnliche

Projekte brauchen vor allem eines: Zeit und Geduld. Meist geht es lange nicht so schnell voran, wie bei einem Bausatz. Daher musste zwischendurch mal etwas für den schnellen Erfolg her.

Gesucht und gefunden

Ich bin absoluter Schlepper-Fan, der momentan vieles im Maßstab 1:50 baut, da passte die TAUCHER O. WULF 8 wie die berühmte Faust aufs Auge. Dieser Bausatz aus dem Hause Peba wird von Hobby Lobby Modellbau vertrieben. Er

war lieferbar und wurde bestellt. Während der Wartezeit habe ich ein paar Infos zum Vorbild gesammelt, das aktuell immer noch im Einsatz ist.

Bei der Mützelfeldtwerft in Cuxhaven entstand 1970 der Seeassistentenschlepper, der bis 1994 unter dem Namen ESCORT in Hamburg beheimatet war. Der Schlepper ist 23,40 m lang und 6,70 m breit und ist für eine Besatzung von 5 Personen vorgesehen. Nach einem Motorenumbau stieg die Motorleistung

Die TAUCHER O. WULF 8 ist seit 1994 Eigentum des Cuxhavener Unternehmens Otto Wulf



auf 1.020 PS und der Pfahlzug beträgt 18 t. Der Antrieb besteht aus einer Welle mit einer in einem Kort-Düsenruder laufenden Schraube. Seit 1994 ist das Cuxhavener Unternehmen Otto Wulf Eigentümer des Schleppers.

Gewohnte Qualität

Das Paket, das einige Tage später bei mir ankam, sorgte nicht unbedingt für eine Überraschung. Da ich schon zwei Peba-Modelle gebaut habe, wusste ich, was mich erwartete. Viele gedruckte Teile in vielen kleinen Beuteln, alle korrekt beschriftet. Dominierend waren natürlich der Rumpf, das Deck mit Schanzkleid und die Aufbauten mit Abgasschlot und Mast. Wenn man diese Teile zusammenstellt, hat man schon 10 Minuten nach dem Öffnen des Pakets ein komplettes Schiff vor sich stehen. Wer braucht da noch Geduld?

Der Rest des Baukasteninhalts macht die Sache komplett. Da wären ein Ständer aus Holz, Motor mit Kupplung, Welle und Schraube nebst Ruderservo. Auch alle Beschlagteile wie die Winden oder

die Beleuchtung sind vorhanden. Man braucht eigentlich nur noch eine Fernsteuerung mit mindestens zwei Kanälen, einen Fahrregler und einen passenden Akku. Natürlich gehört auch eine Bauanleitung mit dazu. Diese ist nur mit Bildern versehen, auf denen man aber alles gut ersehen kann. Eine Stückliste rundet das Ganze ab.

Maschinenraum

Los geht es mit dem Einbau des Antriebs. Der Motor passt in die dafür vorgesehene Halterung und auch die Welle passt ohne Nacharbeit. Sogar an eine Möglichkeit zum Nachschmieren wurde gedacht. Der Propeller wird mal wieder mit einem Dog-Drive befestigt. Dieses war bei meinen anderen Peba-Modellen auch so und erswert den Austausch bei Verlust oder Beschädigung. Für die Kortdüse haben sich die Entwickler etwas Besonderes einfallen lassen. Der Ruderkoker hat am unteren Ende eine Abflachung. Die Kortdüse wird unten in der Ruderhacke geführt und hat oben eine Bohrung mit einem halben Radius. Da

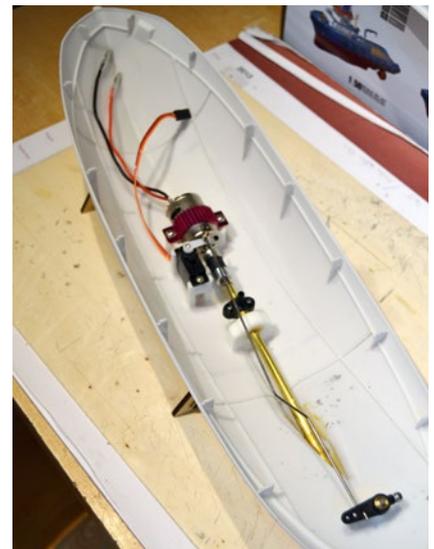
wird dann einfach von oben der Ruderkoker eingeführt. Auch das Deck hat hinten einen Deckel über dem Rudermaschinengehäuse, der mittels Magneten gehalten wird. Für einen Propeller- oder Wellenausbau also einfach den Deckel öffnen, den Ruderkoker nach oben ziehen und die Kortdüse kann abgenommen werden.

Nun sollte der Rest der Elektronik in den Rumpf eingebaut werden. Ich empfehle hier schon mal einen Test im Wasser vorzunehmen, um noch ein wenig Gewicht in den Rumpf zu bringen. Wenn der Rumpf erstmal verschlossen ist, wird das sehr eng.

Im Anschluss kann es über Deck weitergehen. Die Ankerwinde und die Beistopperwinde werden aus mehreren Teilen zusammengesetzt. Bei diesen Teilen kann man deutlich sehen, was die Vorteile des Druckverfahrens sind. Zum einen passt alles auf Anhieb, die Nacharbeiten sind minimal und die Detaillierung ist super. So etwas kannte ich bisher nur von Standmodellen.



Innerhalb von nur wenigen Minuten lassen sich die Hauptbaugruppen zu einem ganzen Schiff zusammensetzen



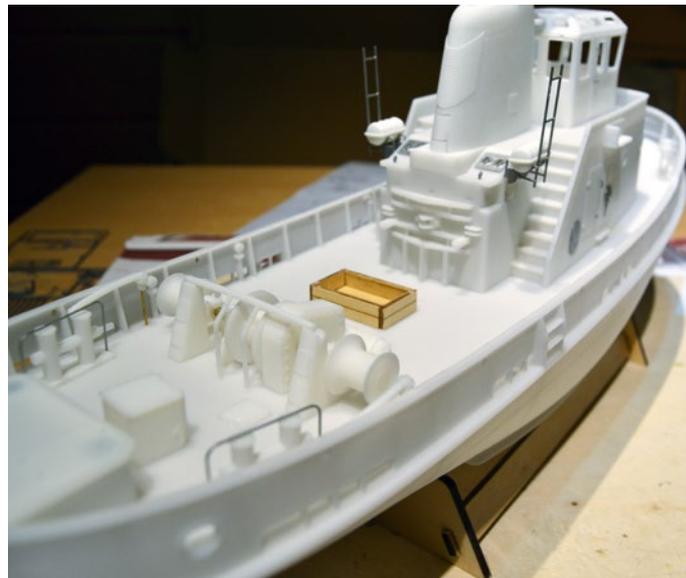
Der Bau beginnt mit der Montage des Antriebs und des Lenkservos



Die 3D-Druckteile des Bausatzes sind sehr schön detailliert



Auch einige Beschlagteile aus Metall gehören zum Lieferumfang



Der Zusammenbau ist erledigt, nun geht es ans Lackieren

An dieser Stelle muss ich den Entwicklern mal ein großes Lob aussprechen. Bei diesem Bausatz wurde einiges besser gemacht, als bei den zwei Modellen, die ich vorher gebaut habe. Musste man vorher bei den Teilen, die auf das Deck geklebt werden sollten, erst die richtige Position ausfindig machen, so war hier alles vorgegeben. Im Deckshaus ist sogar ein Kabelkanal vorhanden, wenn man dort Licht installieren möchte.

Stichwort Deckhaus

Bei all meinen Peba-Modellen war eine Inneneinrichtung vorhanden. Leider gab es aber nur dunkle Fenster. Bei der TAUCHER O. WULF 8 ist eine super detaillierte Einrichtung dabei. Sogar die einzelnen Instrumente werden mit Was-

serschiebebildern nachgebildet. Beim Auspacken des Bausatzes war mir gleich ein kleiner Extrabeutel aufgefallen. In diesem waren eine Berichtigung für die Bauanleitung und ein Satz klare Scheiben. Ein deutliches Zeichen dafür, das auf Kritik vom Kunden reagiert wird.

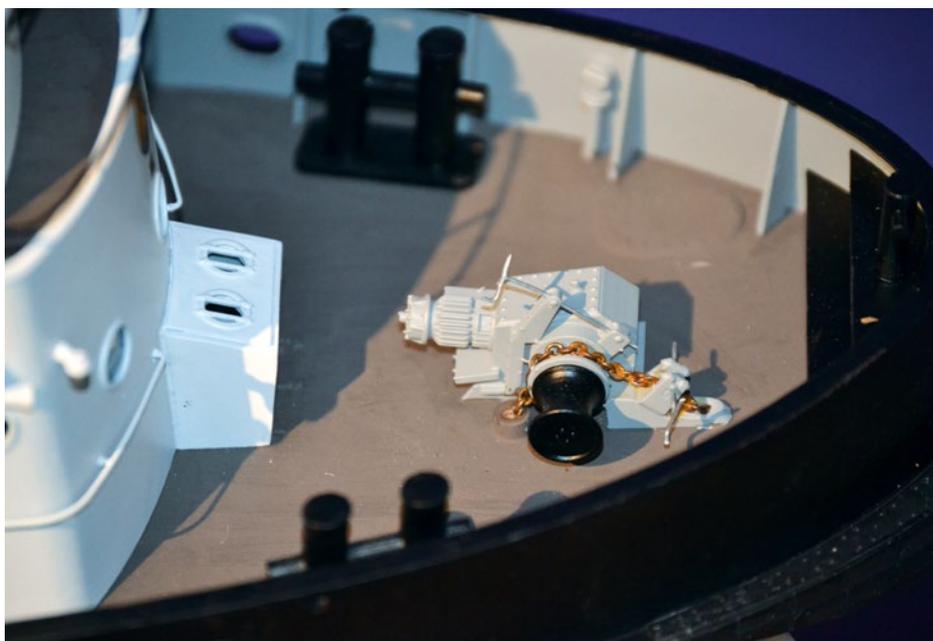
Der weitere Zusammenbau braucht eigentlich kaum beschrieben zu werden. Es fügt sich alles wie bei einem Puzzle zusammen. Erwähnenswert sind noch die Ätzteile. Viele Modellbauer wird es freuen, dass sie keine Reling löten müssen. Diese muss nur vorgebogen und angepasst werden. Ich habe sie allerdings erst nach dem Lackieren festgeklebt. Das ist einfacher so. Die Löcher, in die die Reling rein muss, sind schon alle vorhanden.

Der richtige Anstrich

Es war nun an der Zeit, etwas Farbe ins Spiel zu bringen, und da hatte ich so meine Probleme. Einerseits möchte man nicht zu viel anschleifen, da die Gefahr groß ist, gedruckte Details zu vernichten. Ich habe den Rumpf mit Silikonentferner gesäubert und ihn dann anschließend grundiert. An manchen Stellen bekam ich aber eine Art Orangenhaut, trotz gründlicher Reinigung. Für den Farbauftrag habe ich Revell-Farben benutzt, aber auch damit hatte ich das gleiche Problem. Also Farbe wieder runter und alles von vorne. Beim zweiten Versuch klappte es besser, aber immer noch nicht optimal. Das ist leider ein Nachteil von gedruckten Bausätzen. In der Bauanleitung sind farbige Ansichten des Modells, an denen man



Die ersten Teile bekommen Farbe



Fertig lackiert kommen die 3D-Druck-Teile sehr gut zur Geltung



Für ein vergleichsweise günstiges Bausatzmodell weist die TAUCHER O. WULF 8 serienmäßig schon viele Details auf

Auch die Brücke ist sehr vorbildnah gestaltet

sich bei der Farbwahl orientieren kann. Schwierig wird es nur, beim Schornstein die passenden Linien zu finden. Dafür habe ich dann das W-Zeichen aus den Wasserschiebebildern ausgeschnitten, am Schlot fixiert und danach die Linien angezeichnet. Der Bogen mit den Wasserschiebebildern ist sehr reichhaltig. Es wurde sogar daran gedacht, Namensschilder für die ursprüngliche Version als ESCORT mit auf den Bogen zu bringen.

Nach dem Lackieren der vielen Teile wurde alles zusammengesetzt. Jetzt kamen sämtliche Details so richtig zum Vorschein. Eigentlich sollte mein Modell eine nautische Beleuchtung bekommen. Dafür ist auch alles vorbereitet. Nur leider waren die Löcher in den Positionslampen

sehr klein. Auch meine kleinsten SMD-LEDs passten nicht hinein. Das Aufbohren der gedruckten Leuchten war durch die Wärmeentwicklung nicht möglich. Also wurden kleinere LEDs bestellt und diese Arbeit auf den Winter verschoben. Sorgen machten mir noch die klaren Scheiben, die auch nach dem Verkleben klar bleiben sollten. Ein Modellbaufreund gab mir den Tipp, sie mit Revell Contacta Clear einzukleben. Das funktioniert ganz gut und gibt einen stabilen Halt.

Nun stand die Probefahrt an. Das Schiff ist durch das spezielle Ruder sehr wendig und macht auf dem Wasser eine gute Figur. In meiner TAUCHER O. WULF 8 liegen links und rechts vom Motor jeweils ein 800-mAh-Akku, die paral-

lel angeschlossen sind. Selbst nach einer guten Stunde Fahrt waren noch keine Ermüdungserscheinungen zu sehen.

Mehr als Zeitvertreib

Für knapp 280,- Euro bekommt man einen super ausgestatteten Bausatz, der beim Bau keine Probleme macht. Mich haben die hohe Detaillierung, die tollen Ätzteile und der reichhaltige Bogen mit Wasserschiebebildern begeistert. Bis auf die Elektronik ist alles im Bausatz enthalten. Zudem ist das Modell mit 470 mm Länge und 140 mm Breite ein handliches Schiff, das in jeden Kofferraum passt. Trotzdem liegt sie stabil im Wasser und begeistert durch ihre Handlichkeit. Ich kann den Bausatz nur weiterempfehlen – auch an Leute mit wenig Geduld. ■



Ein Skipper darf an Bord nicht fehlen

TECHNISCHE DATEN

TAUCHER O. WULF 8

Länge:	470 mm
Breite:	140 mm
Hersteller:	Peba Modell
Bezug:	direkt
Preis:	278,- Euro
Internet:	www.hobby-lobby-modellbau.de



Die TAUCHER O. WULF 8 verfügt über die Schlepper-typische Bugwelle eines kräftigen Verdrängers

OUR LASS II im Maßstab 1:24 von Model Slipway

Fischtrawler



Text und Fotos:
Martin Kiesbye

SchiffsModell-Autor Martin Kiesbye hat ein Faible für außergewöhnliche Baukastenmodelle und begibt sich bei der Suche danach oft auf Auktionen. Auch dieser Fischtrawler zählt dazu und dürfte schon jetzt eine gesuchte Rarität von Model Slipway sein. Dabei hätte das Arbeitsschiff schon früher mehr Aufmerksamkeit verdient, wie er in seinem Beitrag zeigt.

Nachdem die Winterzeit und der leidige Lockdown 2020/21 die vorherigen Bauprojekte früher zum Abschluss gebracht hatten, war ich auf der Suche nach einem neuen, interessanten Modell. Leider zeigte sich bei der Recherche, dass die in Frage kommenden Modelle der üblichen Anbieter entweder nicht lieferbar waren, zum Beispiel von Graupner oder Sievers, oder diese Anbieter den Markt verlassen hatten, zum Beispiel Model Slipway. Durch einen glücklichen Zufall konnte ich dennoch einen jungfräulichen Bauteilesatz der OUR LASS II von Model Slipway bei Ebay ergattern – zu einem fairen Preis und sogar inklusive einer hochwertigen technischen Ausstattung (Welle, Antriebsmotor, Bugstrahlruder, Messing-Propeller und weiteres Zubehör. In der Vergangenheit hatte ich verschiedenste Modelle von diesem Hersteller gebaut und war von der Baukastenqualität und den technischen Lösungen immer sehr angetan – und damit besonders traurig, als dieser Anbieter aus Altersgründen sein Geschäft aufgab. Da die OUR LASS II (was übersetzt in etwa „unser Mädels“ bedeutet) noch auf meiner alten Wunschliste stand, war die Entscheidung zugunsten des Modells schnell getroffen.

Das Original

Das Original wurde im August 2007 in Dienst gestellt und für etwa 1,6 Millionen britische Pfund von Locker Trawlers Ltd. gekauft. Gebaut wurde es von Parkol Marine Engineering und speziell für den Fang von Dorsch beziehungsweise Kabeljau in der Nordsee konzipiert. Ihr Heimathafen war Peterhead, Großbritannien und sie war zu ihrer Zeit einer der größten Fischtrawler in der Nordsee. Ausgestattet mit einem Dieselantrieb mit 480 kW (= 644 PS), der auf einen Einschraubenantrieb wirkt, erreicht das Schiff etwa 10 kn. Als Mannschaft ist eine Crew von üblicherweise 8 Mann vorgesehen.

Der gut 20 m lange Stahlrumpf ist in Doppelrumpfbauweise ausgeführt und verfügt über eine Ladekapazität von etwa 200 t. Der Trawler kann sowohl einzeln als auch im Paarverbund fischen.



Fotos: Model Slipway

Die Original OUR LASS II aus Großbritannien hat gut 20 m Länge und fasst 200 t

TECHNISCHE DATEN

OUR LASS II

Hersteller:	Model Slipway
Bezug:	Auktionen, Börsen
Maßstab:	1:24
Länge:	900 mm
Breite:	300 mm
Gewicht:	ca. 11 kg
Antrieb:	Bürstenmotor
Akku:	12-V-Blei

2012 wurde OUR LASS II nach Irland verkauft. Aktuell befindet sie sich in der Irischen See mit Heimathafen Kilkeel, was an der Südgrenze Nordirlands und damit wieder in Großbritannien liegt.

Hinsichtlich des Modells, welches übrigens im Maßstab 1:24 gebaut wird, sind Fischereiboote, ähnlich wie Schlepper, dankbare Objekte, da neben einem interessanten und variantenreichen Erscheinungsbild auch Sonderfunktionen naheliegend und gut zu realisieren sind. Da der Baukasten – wie gesagt – nicht mehr erhältlich ist, verzichte ich bei meiner Aufzeichnung auf den generellen Aufbau beziehungsweise Zusammenbau des Bauteilesatzes, sondern gehe neben einer allgemeinen Übersicht nur auf die eingebauten Sonderfunktionen oder Lösungen mit allgemeiner Gültigkeit ein.

Technische Ausrüstung

Der mächtige und sehr stabile GFK-Rumpf bietet ausreichend Platz und Auftrieb für eine großzügige sowie ordentliche Unterbringung der Komponenten. Eigentlich bin ich ein Fan von Brushless-

Antrieben, aber hier habe ich ganz „oldschool“ einen Bürstenmotor vom Typ Graupner BB 700 torque verbaut, da er wie die kugelgelagerte Wellenanlage von Raboesch und die Hochlastkupplung von robbe mit zum gekauften Lieferumfang gehörte. Ebenso habe ich die beiliegende, hochwertige Messing-Querstrahlruderanlage verwendet, die für exzellente Manövrierbarkeit sorgen soll – aber leider auch die Ursache für echten Stress wurde. Die restlichen Komponenten habe ich außerhalb des Rumpfs auf ein Montagebrett aus mit Bootslack imprägniertem Holz aufgebaut und dann fest in den Rumpf eingeklebt. Hierzu gehören im Wesentlichen:

- 1 x Ruderservo aus dem Bestand
- 1 x Fahrregler (30/60 A) als Asia-Direktimport
- 1 x 14-Kanal-Empfänger von robbe (2,4 GHz)
- 1 x Sound- und Lichtmodul USM-RC-2 von Beier Electronic
- 1 x Hochleistungszahnradpumpe von robbe – für einen spritzenden Matrosen

- 1 x Dialysepumpe zur Simulation der Bilgenpumpe – gibt es für kleines Geld bei Ebay
- 2 x Regler für die beiden Pumpen
- 1 x Fahrregler für das Bugstrahlruder

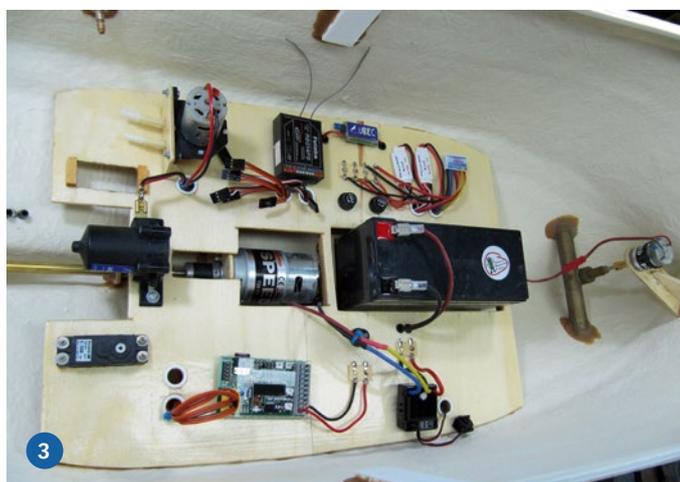
Vervollständigt wird das Ganze durch einen Bleiakku mit 12 V Spannung und 7,4 Ah Kapazität. Wie gesagt „oldschool“, da meine anderen Modelle mit 2s- oder 3s-LiPos betrieben werden. Der Empfänger wird über ein separates BEC-Modul versorgt, sodass ich im Modell zum einen generell mit 12 V arbeite, für die entsprechenden kleineren Motoren (Bugstrahlruder, Dialysepumpe und Radarmotor) aber 5,5 bis 6 V zur Verfügung stellen kann.

Sonderfunktionen

Außer dem Hauptmaschinenregler sind alle Stromkreise über Feinsicherungen (je 4 A) abgesichert – man kann ja nie wissen. Zudem verfügt das Modell über einen Wassermelder mit Sinustongenerator, um etwaigen Wassereintrich vor Erreichen kritischer Bauteile zu bemerken. Da zwei Pumpen und diverse



1) Auf Ebay fand der Autor einen gut ausgestatteten und erhaltenen Bausatz der OUR LASS II von Model Slipway – leider gibt es die Firma nicht mehr. 2) Das Bugstrahlruder sollte später noch mangels Betriebsbereitschaft etwas Ärger bereiten



3) Blick in den Rumpf mit sorgsam gruppierten und befestigten Komponenten. Ein Bürstenmotor sorgt für ansprechende Fahrleistungen. 4) Wichtig ist, alles zu beschriften und sicher zu befestigen – das hilft bei der Zuordnung, falls man auf Fehlersuche gehen muss



Schläuche im Rumpf stecken und ein paar Liter Wasser kaum Auswirkungen auf die sichtbare Verdrängung hätten, ist das sicher keine überzogene Vorsicht.

Hinsichtlich der Funktionen sind über das Beier-Schaltmodul noch folgende Funktionen vorgesehen:

Sound:

- Maschinengeräusch inklusive Kompressorstart
- Nebelhorn, hochfrequent
- Nebelhorn, niedrigfrequent
- Signalhorn
- Schiffsglocke
- Ankerkette oder Winde
- Möwengeschrei

Beleuchtung:

- Positionsbeleuchtung
- Trawlerbeleuchtung (grün/weiß)
- Nicht-Trawlerbeleuchtung (rot/rot)
- Manovrierbehinderung (rot/weiß)
- diverse Strahler auf dem Deckshaus
- Suchscheinwerfer auf dem Steuerhaus
- Arbeitsbeleuchtung im Heckbereich
- Strahler im achteren Außenbereich
- Innenbeleuchtung
- Drehender Radaremitter (natürlich nicht leuchtend, passt aber zu dieser Gruppe)



Fischtrawler sind als Arbeitsschiffe lohnende Projekte, weil sich viele zusätzliche Ausrüstungsgegenstände unterbringen lassen



Ehemalige Bauarbeiter von Preiser wurden umgemodelt und verdingen sich jetzt als Matrosen an Bord

Anzeigen

Hauptstr. 37
92718 Schirmitz
Tel. 0961 6345436

www.GB-Modellbau.de

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

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

Wir haben keinen Katalog in gedruckter Form !!

ARKWOOD O.C. König

Holzleisten und Brettchen für den anspruchsvollen Modellbauer

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

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

Funkfernsteuerungen – Modellbauartikel –

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

- 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

PROXXON MICROMOT System

FÜR DEN FEINEN JOB GIBT ES DIE RICHTIGEN GERÄTE

Präzisionsdrehmaschine PD 250/E. Die neue Generation mit Systemzubehör. Zur Bearbeitung von Stahl, Messing, Aluminium und Kunststoff. Made in Germany.

Spitzenweite 250 mm. Spitzenhöhe 70 mm. Spitzenhöhe über Support 46 mm. Leiser DC-Spezialmotor für Spindeldrehzahlen von 300 – 900 und 3.000/min. Spindeldurchlass 10,5 mm. Automatischer Vorschub (0,05 oder 0,1 mm/U). Gewicht ca. 12 kg.

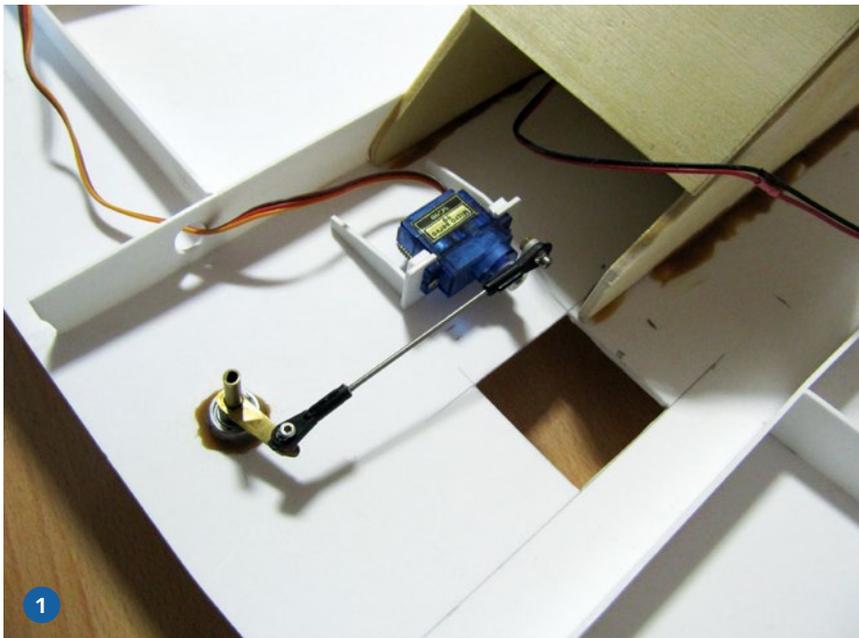
Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.

PD 250/E

Bitte fragen Sie uns.
Katalog kommt kostenlos.

PROXXON — www.proxxon.com

PROXXON GmbH - D-54343 Föhren - A-4213 Unterweikersdorf



1) Ansteuerung des Matrosen mit Wasserspritze zum Drehen der Figur, von unten. 2) Im Mast ist der Antrieb fürs Radar eingebaut – leider funktioniert dieser allerdings aktuell nicht und muss nochmals überarbeitet werden



Der Rumpf ist fertig lackiert, die Reling gesetzt, als Nächstes steht das Einsetzen des Masts an



Besonderes Merkmal am Fischtrawler ist der Fangnetzkrane am Heck mit Fangnetzrolle

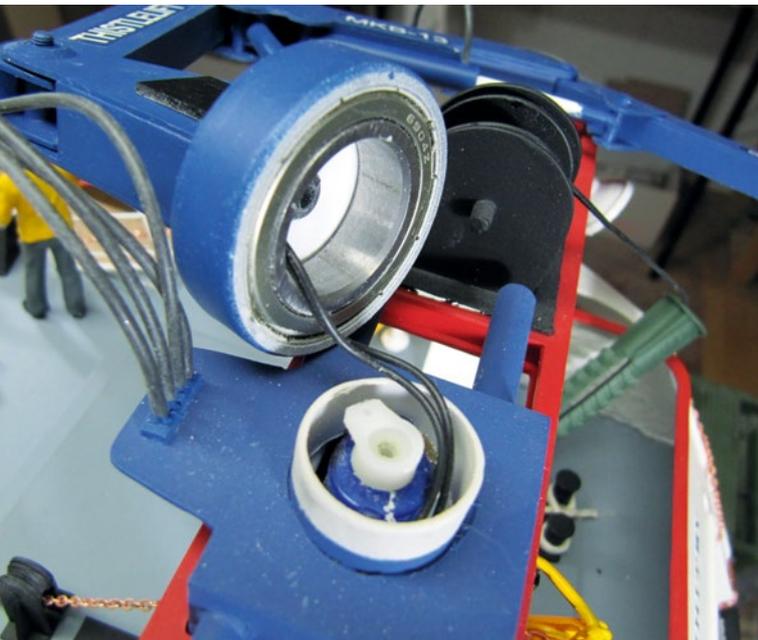
Zusätzlich gibt es einen mit einer Wasserspritze ausgerüsteten Matrosen, der über ein Miniservo um zirka 90° gedreht werden kann – bei öffentlichen Fahrveranstaltungen (die Älteren von uns erinnern sich noch an die Vor-Corona-Zeit) immer ein schöner Effekt, um Kinder zu erfreuen. Außerdem ist der Heckkran drehbar konstruiert – auf der offenen Quertraverse keine ganz triviale Aufgabe.

Nach einigen Überlegungen habe ich mich dann entschieden, auch das erste Hubgelenk des Krans beweglich zu gestalten – mit einem Mini-Getriebemotor mit Spindel(mutter) eine durchaus anspruchsvolle Herausforderung – und natürlich nicht „unsichtbar“ zu installieren. Vorbereitet war auch das Ablassen des Ankers und der seitlichen Scherblätter, ich habe dann aber aufgrund des zu schlechten Verhältnisses von Aufwand (Komplexität) zu Nutzen (Effekt) doch darauf verzichtet.

GFK und LED

Die Bauanleitung ist – insbesondere für einen britischen Baukasten – hervorragend und fast idiotensicher, etwas Kenntnisse der englischen Sprache schaden aber dennoch nicht. Die meisten Teile bestehen aus CNC-vorgefrästen Polystyrol-Platten von 1,5 mm Dicke sowie zwei dünneren bedruckten Platten (1 mm Dicke) für kleinere Teile. Wer ein Cutter-Messer verletzungsfrei führen kann, kommt da gut mit klar. Da der Rumpf aufgrund der Hecköffnungen, des Bugstrahlruders und der seitlichen Leitern diverse Fräs- und Schleifarbeiten am GFK erzwingt, ist hier auf einen vernünftigen Atemschutz zu achten – aktuell dürfte in den Haushalten daran zwar kein Mangel herrschen, wobei ich mir hier aber höherwertigere Maler-Masken organisiert habe. Der Vollständigkeit halber: Sobald Trennscheiben, wie hier zum Öffnen des GFK-Rumpfs, zum Einsatz kommen, ist eine Schutzbrille oder ein Visier (wie ich es verwende) Pflicht – und mit Schutzbrille ist nicht die Lesebrille für feine Arbeiten gemeint.

Der Aufbau ist eindeutig auf gute Zugänglichkeit ausgelegt, dennoch habe ich an einigen Stellen die spätere Position von größeren Decksobjekten für zusätzliche Öffnungen genutzt. Man kommt zwar durch die große Decksöffnung überall hin,



Ansteuerung zur Drehung des Krans über ein Servo

verdeckt dann aber natürlich selbst die Sicht auf den Einsatzort, was mit zusätzlichen „Gucklöchern“ vermieden wird.

Aufgrund der Komplexität meiner Modelle und da ich diese in der Regel nach einer Saison verkaufe, habe ich mir angewöhnt, eine ordentliche Dokumentation des Baus und vor allem der elektrischen Verbindungen zu erstellen. Auch wenn LEDs „ewig“ halten sollen und die Kleinmotoren eher kurz im Einsatz sind, ist ein Defekt nie auszuschließen, und wenn man dann keine Übersicht über die verwendeten Kabelfarben, die Funktionszuordnung, die Steckerbelegung oder die verbauten Widerstände hat, ist der Frust schon vorprogrammiert. Deswegen gibt es nicht nur einen Stromlaufplan (nicht DIN-entsprechend, aber gut verständlich), sondern auch Fotos jeder Stecker-Verbindung oder Lötplatine.

Außerdem habe ich darauf geachtet, dass alle elektrischen Komponenten mit vertretbarem Aufwand erreichbar und größere Baugruppen, zum Beispiel das Deckshaus demontierbar und damit reparierbar sind. So ist beispielsweise der Mast auf dem Backdeck mit der ganzen Beleuchtung nicht fest verklebt, sondern kann mit etwas Kraft (gegen die Kohäsion der Farbe) gelöst und – nach dem Trennen der Kabel von der Zwischenplatine – mit der Kabelage abgezogen werden. Es kommen handelsübliche 5-mm-LEDs zum Einsatz, wobei für die Positionsbeleuchtung einfacher Standard und für die Strahler Hochleistungsbrenner mit bis zu 35.000 mcd verbaut sind.

Bauen und Lackieren

Der Bau des Modells als solches ist unter Befolgung der Bauanleitung eine lösbare Aufgabe und man kann je nach Lust, Zeit und Laune entweder eine größere Baugruppe beginnen oder sich mit Kleinteilen wie den Kisten, Winden und anderem beschäftigen. Die Ausstattung mit den ganzen Kleinteilen hat dann wirklich Spaß gemacht. Das wiederum kann ich nicht vom Ausrichten und Lötten der Reling behaupten, trotz durchaus praxisnaher Ausführung.

Etwas achten muss man natürlich auf den richtigen Zeitpunkt zum Lackieren – aber das dürfte an dieser Stelle zum

Anzeigen

Jetzt bestellen
Grundlagen, Technik, Praxis-Tipps

3D-Druck workbook
 Grundlagen, Technik, Praxis-Tipps

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

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

Einmalige Gelegenheit

**Teilauflösung
 Schiffsmodell-
 Sammlung**

Angebotsliste unter
info@thielenhaus.de

Www.MikroModellbau.De
 Technik für Mikromodelle

- Mikroakku • Mikromotoren • Mikrogetriebe
- Minikugellager • Zahnräder ab M 0.1
- Mikroempfänger für RC und IR
- Mini-Servos • Nitinol-Memorydrähte
- elektr. Bauteile • Zubehör ... mehr im Webshop

Peter Stöhr, Innovative Technologien / Modellbau
 Blumenstraße 26 • 96271 Grub am Forst
 • Tel. : (+49) 09560 - 921030 • Fax : (+49) 09560-92 10 11
 Email: Info@mikromodellbau.de

UHLIG
Designmodellbau

Herstellung und Verkauf
 eigener Schiffsmodelle, Zubehör
 und Figuren in 1:10

Telefon 02454 - 2658
www.dsd-uhlig.de

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

schiffsmodell.ch

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

PROXXON MICROMOT System

**FÜR DEN FEINEN
 JOB GIBT ES DIE
 RICHTIGEN GERÄTE**

Tischkreissäge KS 230. Für schnurgerade Schnitte in Holz, NE-Metall, Kunststoff und GFK.

Mit langlebigem, leisem und standfestem 230 V AC-Motor. Schnittleistung in Holz bis 8 mm, Kunststoff (auch PERTINAX-Platinen) bis ca. 3 mm, NE-Metalle bis ca. 1,5 mm sowie GFK-Platten mit Hartmetall-Sägeblatt. Plangefräste Arbeitsplatte (160 x 160 mm) aus Alu-Druckguss. Mit Längs- und Winkelanschlag. Gewicht ca. 1,8 kg.

Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.

KS 230

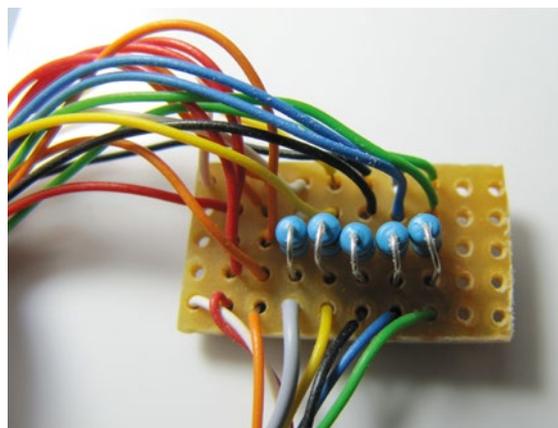
Bitte fragen Sie uns.
 Katalog kommt kostenlos.

PROXXON — www.proxxon.com —

PROXXON GmbH - D-54343 Föhren - A-4213 Unterweikersdorf



In den Leuchtkörpern für den Mast sind kleine LED platziert. Träger und Mast sind aus Polystyrol



Jede LED erhält ihren eigenen Vorwiderstand – hier die Verkabelung für den Mast

Allgemeinwissen zählen. Lackiert habe ich mein Modell mit Revell Aqua Color. Technisch mag das nicht unbedingt die beste Wahl sein, aber die mit Abstand vernünftigste, um den Frieden im Haus bei Lackierabenden zu wahren (Stichwort Geruchsbelästigung). Eine Herausforderung war – insbesondere mit dieser Farbe – die Realisierung des mehrfarbigen Rumpfs. Hier habe ich manches Mal laut geflucht. Da einige filigrane Elemente, wie die Relling, die Krantraversenstützen oder auch das Laderaumportal aus technischen Gründen vor dem Lackieren befestigt werden mussten, war ich mit der Airbrush-Pistole häufig am Ende und musste konventionell mit dem Pinsel arbeiten.

Bei einigen Partien, beispielsweise der Windhutze des Steuerhauses, habe ich auf die Darstellung der feinen (weißen) Kontrastlinien verzichtet, da ich mit meinen Fähigkeiten keine realistische Möglichkeit gesehen habe, hier ein auch nur akzeptables optisches Ergebnis hinzubekommen. Insofern bin ich mir bewusst, dass die Lackierung hier dem Original nur bedingt entspricht.

Zwischenzeitlich konnte auch eine Mannschaft angeheuert werden. Diese waren vorher Bauarbeiter bei Preiser, konnten aber mit Farbe und etwas Korrektur in der Haltung zu Matrosen und Fischern umgeschult werden.

Funktionstest

Hervorzuheben ist bei diesem Baukasten auch die reichhaltige Ausstattung mit geplotteten Buchstaben, Aufklebern und Decals – hier legt(e) Model Slipway die Latte schon recht hoch. Nachdem alle wesentlichen Beschlagteile und Details verbaut waren, sollte vor dem ersten Wasserkontakt ein Funktionstest aller Komponenten und auch eine erste Fotoserie im Dunkeln erfolgen. Leider wurde mir hier meine Arroganz bezüglich frühzeitiger Prüfung von Lötverbindungen und elektrischen Verbindungen zum Verhängnis.

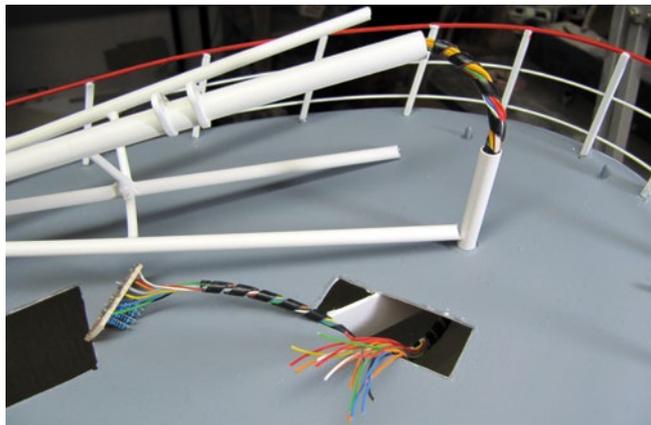
Nach dem Herstellen der Stromversorgung tat sich erstmal gar nichts. Nirgendwo, außer beim Akku selbst, war „Strom auf der Leitung“. Also wurde mit Messgerät und Stromlaufplan jedes Element geprüft. Es stellte sich heraus, dass

offensichtlich die Stromverbindung in einem der Sicherungshalter unterbrochen war, allerdings im nicht mehr zugänglichen Bereich unterhalb der eingeklebten Montageplatte. Nach dem Überbrücken dieses Problems ging das Elend dann weiter. Verbrennungsgeruch zeugte vom Abrauchen eines der günstig erstanden China-Schaltbausteine für eine der Wasserpumpen. Wer billig kauft, kauft eben zweimal. Es folgte der Austausch gegen ein Modul von CTI und damit war das Thema dann schnell erledigt.

Bei der Mastbeleuchtung gab es eine weitere Funktionsstörung, weil beim Anlöten der Kabel ein winziger Draht zur benachbarten Lötbahn gerutscht war – kein großes Thema, aber lästig und nicht so einfach zu finden. Und dann leuchteten trotz Abschaltung fast alle LEDs mit reduzierter Leistung. Also wieder alles durchmessen, aber es konnte kein Fehler gefunden werden – bis ich dann feststellte, dass dieser Zustand nur bei eingestecktem Beier-Modul auftrat. Hierzu muss man wissen, dass man beim Beier-Modul einerseits einen Ausgang direkt



Positionsbeleuchtung, Arbeits- und Suchscheinwerfer sorgen für eine eindrucksvolle Beleuchtung des Arbeitsschiffs



Um Wartungsarbeiten ausführen zu können, ist der Mast sogar demontierbar gestaltet

ansteuern kann, aber auch Gruppenfunktionen möglich sind. So gibt es verschiedene Signale bei der Lichterführung, die teilweise dieselben Lampen unterschiedlich ansteuern, zum Beispiel wird die weiße Mastlaterne bei normaler Fahrt (alleine) oder beim Trawlen (zusammen mit grün) sowie bei Manövrierbehinderung (mit rot) eingesetzt, bei Manövrierunfähigkeit bleibt aber das rote Licht an, während das weiße aus sein muss. Dies kann beim Beier-Modul automatisch zugeordnet und korrekt dargestellt werden.

Bei den direkt angesteuerten Lampen, also den Suchscheinwerfern oder Arbeitsleuchten, kann man ebenfalls festlegen, wann diese zugeschaltet werden (in Fahrt, außer Fahrt, immer) und auch deren Leuchtfunktion festlegen – sei es Blinken, Flackern oder den Helligkeitsgrad. Und hier war mir nicht aufgefallen, dass die von mir gewählte Einstellung ein schwaches Leuchten („Glimmen“) auch im „ausgeschalteten“ Zustand zur Folge hatte. Ich habe über eine Stunde mit dem Prüfen aller Verbindungen zugebracht, bis ich dort die Lösung fand und am PC die Konfiguration einfach korrigieren konnte.

Problemkind: Bugstrahler

Damit war das Elend aber noch nicht vorbei – wie am Anfang schon angedeutet, hat mich das Bugstrahlruder die meisten Nerven gekostet. Normalerweise setze ich die kompakten Module von Raboesch ein (Motor mit Gehäuse verblockt). Bei der OUR LASS II war aber ein hochwertiges aus Messing dabei, also wurde natürlich auch das verwendet. Bei diesem war der Motor allerdings separat zu montieren und natürlich mit der Welle des Querstrahlers zu fluchten. Der Motorhalter wurde also stabil mit dem Rumpf verklebt und auch auf Leichtlauf erfolgreich getestet. Und jetzt beim Abschlusstest? Entweder es rührte sich gar nichts oder es ratterte furchterregend!

Schweren Herzens musste ich den Antrieb vorne im Bug demontieren, und zwar nur über die Decksöffnung – man kann sich vorstellen, dass das kein Vergnügen war. Letztlich musste ich dann feststellen, dass die Achsen etwa 1 mm versetzt waren. Vermutlich wurde der Rumpf beim Aufsetzen und Ausrichten des Decks etwas verformt, was dann ein leichtes Verlagern der Motorhalterung und damit des Motors zur Folge hatte.

Die Anpassung der Bohrungen (tief im Rumpf) war schon recht kompliziert, aber am Wieder-Befestigen des Motors bin ich erst mal gescheitert. Vielleicht hilft für das Verständnis



Was man tief in seinem Herzen besitzt, kann man nicht durch den Tod verlieren

Wir trauern um unseren lieben Freund und Modellbau-Kollegen **Christian (Zengi) Zengerling**

Mit Christian verstarb ein geschätztes Mitglied unserer Gemeinschaft. Er wird uns als Freund und Mitglied der I.G. Yacht-Modellbau sehr fehlen. Wir sind dankbar für die schönen Stunden die wir mit ihm verbringen durften, und in unserem Herzen wird er immer bei uns sein.

Unsere tiefe Anteilnahme gilt seiner Frau Monika und seinen Angehörigen.

**Alles Gute auf deinem letzten Turn Chris...
...die Jungs der I.G. Yacht-Modellbau**



FÜR DEN FEINEN JOB GIBT ES DIE RICHTIGEN GERÄTE

Dekupiersäge DS 230/E. Mit elektronischer Hubzahlregelung (150 – 2.500/min)!

Schneidet Weichholz bis 40 mm, Hartholz bis 10 mm, Kunststoff (auch Platinen) bis ca. 4 mm und NE-Metalle bis 2 mm. Plan-gefräste Arbeitsplatte (160 x 160 mm) sowie stabiler Sägebügel (Ausladung 300 mm) aus Alu-Druckguss. Mit Längs- und Winkelanschlag. Hohe Standzeit der Sägeblätter durch höhenverstellbares Kopfteil. Gewicht ca. 2 kg.

Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.



Bitte fragen Sie uns. Katalog kommt kostenlos.

PROXXON — www.proxxon.com —

PROXXON GmbH - D-54343 Föhren - A-4213 Unterweisersdorf



Mit 900 mm Länge und etwa 300 mm Breite und hoher Bordkante ist die OUR LASS II ein bulliges Schiff



Ein paar Rost- und Arbeitsspuren sorgen für mehr Authentizität



Die Brücke ist im Maßstab 1:24 ein wenig ausgebaut – inklusive Fahrstand und Kartentisch

der Hinweis, dass ich ein Guckloch von 50 x 50 mm hatte, durch den auch der notwendige Spiegel mit der linken Hand eingeführt werden musste, während der rechte Arm bis zum Ellbogen im Rumpf steckte, um eine filigrane M2-Mutter gegen die Schwerkraft an der Rückseite der Montagebolzen zu montieren. Nach mehreren Versuchen habe ich das erstmal sein gelassen und werde mich später erneut damit beschäftigen.

Diesen Teil des Bauberichts erwähne ich übrigens deswegen, weil bei den meisten Berichten immer alles funktioniert, nichts schief geht und kaum einer Fehler macht (oder diese zugibt). Dabei kann man doch gerade davon auch lernen. Letztlich konnte ich fast alles korrigieren, lediglich der kleine Getriebemotor für das Radar machte keinen Mucks – und natürlich ist der (als fast einziges Bauteil) so verbaut, dass man nicht zerstörungsfrei dran kommt. Also steht der Radarbalken still, was wirklich schade ist, denn die Konstruktion mit Mini-Riemenantrieb war wirklich interessant.

Auf alt getrimmt

Nach diesen langwierigen Nacharbeiten konnten dann aber doch einige „Nachtaufnahmen“ gemacht werden und die Lichterführung sieht durchaus scale aus. Da es sich um ein Arbeitsschiff handelt, fand ich das fabrikneue Finish nicht wirklich passend und habe deswegen ein bisschen „Alterung“ betrieben.

Nachdem ich mir Bilder des Originals, sowohl auf der CD von Model Slipway als auch die im Web verfügbaren angesehen hatte, fand ich den verlotterten Zustand des Originals dann doch etwas grenz-

wertig und habe mich für eine „leichte Rostnote“ entschieden. Diese zeigt einen Zustand nach etwa 1 bis 2 Jahren, also mit Kantenrost und dem üblichen Dreck eines Arbeitsschiffs.

Neben geeigneten Farben (Rostbraun) aus der Lackierstube habe ich noch ein vorhandenes Alterungsset von Gunze Sangyo (mit „Schmutz“, „Rost“, „Öl“ und „Matsch“) genutzt, um dem Modell ein bisschen Arbeitsflair zu verleihen. Hierbei ist der achtere Bereich zwangsläufig etwas mehr betroffen als das Deckshaus oder die Reling. Insgesamt glaube ich ein einigermaßen stimmiges Gesamtbild erstellt zu haben.

Fertigstellung

Beim obligatorischen Badewannentest – nach dem Austausch der defekten Komponenten durch hochwertige von CTI – musste ich noch etwa 7 kg Ballast einladen, um einen stabilen und authentischen Zustand des unbeladenen Trawlers zu erreichen.

An einem trockenen Herbst-Sonntag fand dann die Jungfernfahrt statt. Eine etwas mehr als maßstäbliche Geschwindigkeit, ein herrliches Fahrbild und einwandfreie Funktion (jenseits des Bugstrahlruders) waren die Belohnung für diverse Stunden im Hobbykeller.

Leider gibt es diesen erstklassigen Anbieter nicht mehr am Markt. Mit einem der letzten von Model Slipway entwickelten und vertriebenen Baukästen wurde ein hohes Maß an Qualität für den anspruchsvollen Modellbauer diesseits der Vollprofis mit Bau nach Plan und eigener CNC-Werkstatt angeboten. ■

Man kann sich bildhaft vorstellen, wie das Original durch die See pflügen würde



Die Modellbauzeitschrift für Nutzfahrzeug-Freunde



TRUCKS & DETAILS

Kennenlernen für 8,50 Euro



JETZT BESTELLEN

www.trucks-and-details.de/kiosk
Service-Hotline: 040/42 91 77-110

ABO-VORTEILE IM ÜBERBLICK

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





Entlader BD250 von SkyRC

Text und Fotos: Dr. Günter Miel

Quadratisch und praktisch

Jeder möchte doch lange Freude an seinen Akkus haben. Jedoch steht man – gerade in der kalten Jahreszeit – nicht regelmäßig am Vereinsgewässer. Um den wertvollen Stromspeichern auch in Pausenzeiten etwas Gutes zu tun, kann das Entladen auf einen bestimmten Stand sinnvoll sein. Doch nicht nur dafür ist der Entlader BD250 von SkyRC hilfreich, wie der Test zeigt.

Die Entwicklung elektronischer Geräte schreitet immer schneller voran. Ob man will oder nicht. Die Modellfernsteuerung ist dafür ein besonderes Beispiel. Wer von den Lesern erinnert sich heute noch an die gute alte Tipp-Anlage mit Transistoren? Trotzdem waren wir in den 60er-Jahren des vorigen Jahrhunderts – wie das klingt – mit Begeisterung bei der Sache. Heutzutage muss es mindestens ein Computer sein, mit so neumodischen Namen wie Smartphone oder Tablet. So ist es auch kein Wunder, dass auf den im Heft 10/2021 von **SchiffsModell** vorgestellten Entlader BD200 bald ein nächster Entlader folgen sollte, der noch mehr kann.

Mehr Leistung

Mehr bedeutet in diesem Fall: Höhere Leistung und völlig neue Anwendungsmöglichkeiten. Waren es beim BD200 eine Maximalleistung beim Entladen von 200 W und ein Smartphone um bestimmte Entladeparameter sichtbar zu

machen, so sind es beim BD250 eine maximale Entladeleistung von 250 W und verschiedene Entladekennlinien, die den Anwender besonders interessieren, sichtbar am heimischen PC.

Das BD 250 begegnet Interessierten als massiver Würfel mit einem Gewicht von 879 g und den Abmessungen 137 x 105 x 107 mm. Es besitzt einen geregelten Lüfter, der die in Wärme umgesetzte Leistung abführt. Bei höherer Belastung ist das Lüftergeräusch unüberhörbar und gleichzeitig eine gute Funktionskontrolle. Wichtig für eine sichere Funktion des Entladegeräts ist die freie Abgabe der Kühlluft an die Umgebung, damit kein Wärmestau entsteht. Also das BD250 für den Entladebetrieb allseitig frei aufstellen, damit die Kühlluft ungehindert entweichen kann. Der Entladespannungsbereich liegt zwischen den Werten 5,4 und 35 V, bei einer maximalen Entladeleistung von 250 W beziehungsweise einem maximalen Entladestrom von 35 A.

Einfache Bedienung

Auf der Vorderseite des Geräts sind die Entladespannung und der Entladestrom einstell- und ablesbar. Auf jeden Fall sollten Nutzer des Geräts hier die Lagerspannung von Li-Akkus (3,8 V pro Zelle, bei Lagerung von länger als einer Woche) einstellen. An der rechten Seite des BD250 befinden sich der Akkuanschluss und der PC-Anschluss. Auf der Unterseite des Gehäuses findet man die Sicherung (40 A/32 V), eine Kfz-Stecksicherung. Hervorzuheben ist, dass zum Gerät eine Ersatzsicherung, ein Adapterkabel auf 4-mm-Bananenstecker sowie ein vorbereitetes Adapterkabel mit XT60-Buchse geliefert wird. Da hat auf jeden Fall jemand mitgedacht.

Interessant wird das Gerät BD250 erst im Zusammenwirken mit einem Computer. Auf einem PC mit mindestens Windows 10 kann über die mit dem BD250 mitgelieferte Software der Entladevorgang als Kennlinienschar dargestellt werden. Nimmt man nur die Kennlinienschar, so



Die Anschlussseite des BD250



Die Geräte-Unterseite verfügt über ein Fach für eine Flachstecksicherung aus dem KFZ-Bereich



Das BD250 kommt mit einigen Zubehörkabeln



Betriebsbereites BD250 mit angestecktem LiPo-Akku

ist erkennbar, dass vier wichtige Werte, wie die abgegebene Leistung (Discharge Power in lila), der abgegebene Strom (Current in grün), die abgegebene Spannung (Voltage in rot) und die abgegebene Kapazität (Capacity in blau) in Abhängigkeit von der Zeit (Time in schwarz) dargestellt sind. Empfehlenswert ist der Ausdruck dieser Kennlinienschar, sodass man sie dem jeweiligen Akku zusammen mit der Datumangabe beilegen kann. Über die erfolgten Lade- und demzufolge auch Entladezyklen des zugehörigen Akkus führt man am besten eine Strichliste. Sinnvoll wäre sicher auch, zu schätzen, bis zu wieviel Prozent der Akku jeweils entladen wurde. Dann erhält man beim nächsten Entladen mit dem BD250 gewissermaßen einen Qualitätsspass für den Akku und ist so sicher vor unliebsamen Überraschun-

gen, wie vorzeitiges Totalentladen des Fahrakkus mitten auf dem Modellteich.

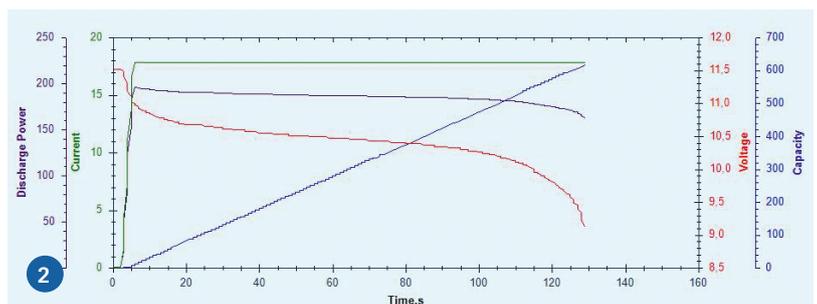
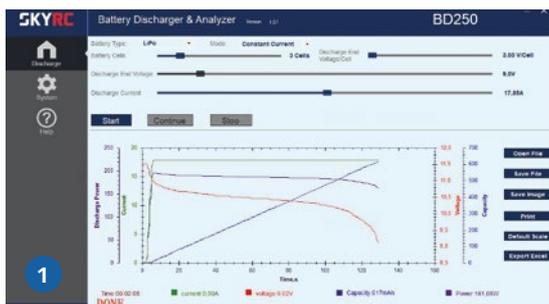
Hilfreiche Erkenntnisse

Die Kennlinien lassen erkennen, dass von halb entladen, erkennbar daran, dass die Geschwindigkeit des Modells merklich nachlässt, bis total entladen nur Sekunden vergehen. Natürlich bietet die Kennlinienschar auch die Möglichkeit der Optimierung von Fahrzeug und Durchschnittsgeschwindigkeit des Modells. Beides ist vor allem bei schnellen Modellen von besonderem Interesse, ganz gleich, ob es sich um Rennboote für Wettbewerbe handelt oder um ein schnelles vorbildgetreues Modell.

Um den geeigneten Akku auszuwählen, müssen natürlich für die jeweiligen

Fahrzustände der Gesamtmotorstrom, die Motorspannung (aus dem Produkt der beiden ergibt sich die Motorleistung), die Motordrehzahl (wichtig für die Auswahl des Propellers auch mit Sicht auf die Drehzahlkennlinie des Motors) und die Motortemperatur per Telemetrie ermittelt werden. Gerade was die Telemetrie in Modellbooten betrifft, sei auf ältere Veröffentlichungen des Autors in dieser Zeitschrift verwiesen.

Mit dem Entlader BD250 hat sich gewissermaßen die Kette zur Telemetrie geschlossen und Schiffsmodellbauer haben damit alle gewünschten Messmöglichkeiten in der Hand. Gerade auf diesem Gebiet gilt die Weisheit: „Messen bedeutet Wissen“. Und Wissen ist die Voraussetzung für Erfolg. ■



- 1) In Verbindung mit einem PC gibt es noch weitere Möglichkeiten, speziell auch zur Überwachung von Entladevorgängen.
- 2) Kennlinienschar eines Entladevorgangs: abgegebene Leistung in lila, abgegebener Strom in grün, abgegebene Spannung in rot und abgegebene Kapazität in blau in Abhängigkeit von der Zeit in schwarz

Historischer Vergleich

Wer sich für die kleinen Einheiten bei den Marineschiffen interessiert, kennt auch die ehemaligen Torpedoboote aus der Nazi-Zeit. Besonders der Typ S100 ist weithin bekannt und findet als Nachbau-Objekt immer wieder Anklang. SchiffsModell-Autor Joachim Matzner hat mit seinem Bauprojekt die Entwicklungsgeschichte von S100 mit zwei Vorstufen nachgezeichnet.

Es war ein langer Weg, bis die frühen Konstruktionen deutscher Schnellboote darin gipfelten, das weltweit beste Torpedoboot seiner Zeit hervorzubringen, den Typ S100 mit Panzerkalotte. Die Lürssen Werft in Vegesack konnte hierbei wohl maßgeblich den größten Entwicklungsanteil des Schnellbootbaus auf ihr Konto verbuchen. Sie hatte im Vorfeld schon viel Erfahrung mit der Entwicklung schneller Motorboote gesammelt.

Als ich das Buch „Deutsche Schnellboote“ von Jean-Philippe Dallies-Labordette las, kam mir die Idee, warum nicht einmal verschiedene Entwicklungsstufen des deutschen Schnellbootbaus modellbauerisch zu dokumentieren. Das sollte unter Beibehaltung meines Lieblingsmaßstabs 1:100 eine machbare Aufgabe sein. Die Modelle sind in diesem Maßstab mit etwas über 300 mm Länge doch relativ klein und einiges kann in Serie gebaut werden. Nach Fertigstellung würden sie zudem



noch als interessantes Beiwerk in zwei schon mit größeren Modellen belegte Vitrinen passen.

Drei Typen

Geplant war der Bau von drei verschiedenen Typen: Ein sehr frühes Boot, mit den noch frei auf der Back liegenden Torpedorohren, der Typ S100 mit Panzerkalotte und der S30-Typ, der genau dazwischen liegt. Mit diesen drei Typen kann man ganz gut den Schnellbootbau im Modell dokumentieren. Zwischen diesen Typen liegen natürlich noch jede Menge weitere Boote, die man aber meiner Meinung nach nicht alle bauen muss, weil die äußerlichen optischen Veränderungen oft sehr gering sind. Viele Entwicklungsphasen beziehen sich ja mehr auf die im Inneren der Boote liegende, nicht einsehbare Technik, wie beispielsweise verbesserte Maschinenanlagen, Motoren und vieles mehr.

Start mit S8

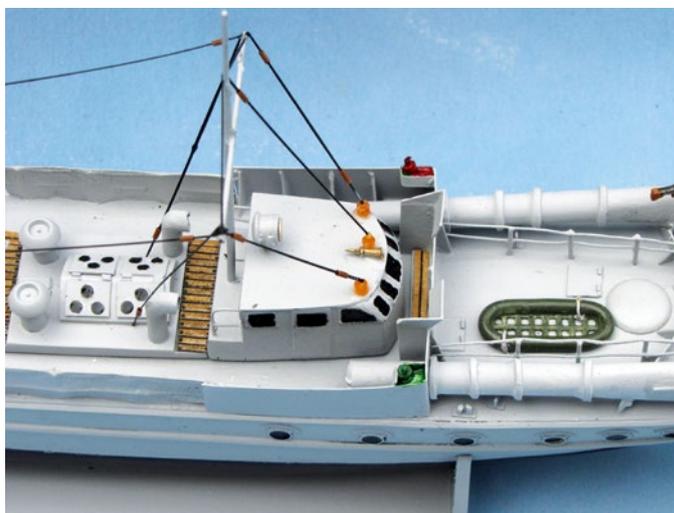
Für das erste Boot, mit den noch offen auf der Back liegenden Torpedorohren, stand mir der bereits heute antiquarische Loef's Schiffsmodellbaubrief zur Verfügung, der unter



Nachbau des Schnellboots Typ S8 im Maßstab 1:100, was etwa 320 mm Länge entspricht



Backbord-Ansicht von S8 mit noch frei liegenden Torpedorohren – das Ganze entspricht einem klassischen Aufbau



Blick auf die Brücke von S8



Bei Schnellboot S30 sind die vorderen Torpedorohrbereiche umschlossen, aber noch nicht voll in den Rumpfaufbau integriert

Baubrief Nr. 6 das deutsche Schnellboot S8 im Maßstab 1:100 zeigt. Dieses Boot stammt aus der Serie S7 bis S9, die 1934 in Dienst gestellt wurden. Nach Planangabe kann der Rumpf entweder auf Spant oder in Schichtbauweise erstellt werden. Wegen der geringen Größe des Modells und weil ich die Schichtbauweise noch nicht praktiziert hatte, entschied ich mich für diese. Sie ist eine einfache, unkomplizierte Art, die in der Regel mit den vorhandenen Werkzeugen des Modellbauers problemlos umgesetzt werden kann. Da der Rumpf bei dieser Bauweise doch sehr gewichtig wird, würde ich für ein Fahrmodell jedoch immer den Bau auf Spant bevorzugen.

Die frei auf der Back liegenden Torpedo-Ausstoßrohre sind vorn und hinten mit Klappen verschlossen und konnten somit aus einem entsprechenden Vollholzstück herausgearbeitet werden. Bei Rohrmaterial wäre das besonders im vorderen Rohrbereich, wo sich das Ausstoßrohr nach unten hin verbreitert, viel

schwerer gewesen. Die schräg vorn auf dem Schanzkleid sitzenden Wind- und Spritzwasser- Abweiser, die im Inneren mit der Seitenbegrenzung eine etwas komplizierte Einheit ergaben, waren auch schon das schwierigste Bauteil dieses noch sehr einfachen Bootstyps. Dieses Bauteil habe ich aus dünnem Karton hergestellt, der mehrmals beidseitig mit Clou-Schnellschleifgrundierung gehärtet wurde.

Dazwischen Typ S30

Da die Rümpfe für den mittleren Typ S30 sowie S100 etwas länger sind, konnte der Rumpf des Loef-Plans nicht verwendet werden. Hier musste ich zwei neue, entsprechend korrekte anfertigen. Der mittlere Typ S30 hatte zudem schon eine höhere Back, unter der die Torpedorohre verdeckt eingebaut waren. Das äußerlich markanteste Merkmal dieses Typs war jedoch die am hinteren Rohrende zu Wind- und Spritzwasser-Abweiser hochgezogenen Rohrverkleidungen, die den Booten ihr charakteristisches Aus-

sehen verliehen. Gerade wegen dieser hochgezogenen Verkleidung gefällt mir diese Entwicklungsstufe rein optisch am besten. Genau dieses Teil war es jedoch, welches am Modell nicht ganz einfach zu bauen war.

Die Back habe ich als separates Bauteil aus einem entsprechend starken Holzstück erstellt. Am hinteren Ende wurden beidseitig rechteckige Öffnungen für die später noch einzusetzenden Windabweiser und anschließend dann passende Holzklötzchen ausgesägt. Letztere mussten aber höhenmäßig die Gesamthöhe der hochgezogenen Windabweiser haben. Diese rechteckigen Klötzchen habe ich dann von der Unterseite her mit geeigneten Fräs- und Schleifwerkzeugen sowie meinem Dremel-Multi ausgehöhlt. Die obere und seitliche Außenkante des Windabweisers muss sehr dünn ausgearbeitet werden, um ein realistisches Aussehen zu erzeugen. Hier gilt es, mit viel Gefühl und Vorsicht vorzugehen, da diese Bereiche schnell ausbrechen. Genau



1) Kanone und Wasserbomben am Heck von Typ S30. 2) Hinter dem Wind- und Spritzwasser-Abweiser befestigt sind zwei Maschinengewehre. Der Kajütaufbau orientiert sich noch an S8



Wie mit jedem Entwicklungsschritt auch die Rumpflänge von 32,4 m auf 34,6 beziehungsweise 35 m zunimmt, wird hier sichtbar



Steuerbordansicht von Typ S100. Optisch beziehungsweise technisch sind hier die deutlichsten Entwicklungsunterschiede zu vorigen Schnellbooten sichtbar

das ist mir dann bei einem der beiden Teile auch passiert, sodass mir keine andere Wahl blieb, als dieses aufwändig zu erstellende Teil nochmals anzufertigen. Nach dem Einsetzen und mehrmaligen Verspachteln in der Back fügt sich dann alles zu einer harmonischen Einheit zusammen. Eben jene Details verleihen dem Modell, genau wie dem Original, seine typische, dynamische Optik.

Gipfel der Entwicklung

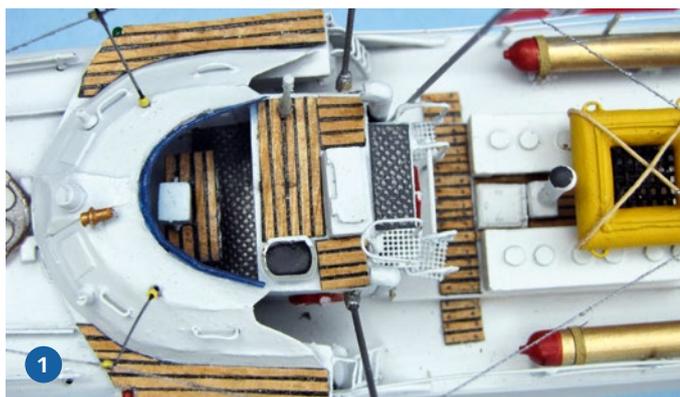
So nun zum letzten Typ S100 mit Panzerkalotte. Genau durch diese Panzerkalotte hebt sich dieser Typ von all seinen Vorläufern ab, die alle noch das ungeschützte Ruderhaus der Brücke hatten. Die Herstellung der Panzerkalotte war auch für mich das schwierigste Bauteil dieses letzten Schnellboottyps. Die halbrunde, verschachtelte Konstruktion bereitete mir schon ein wenig Kopfzerbrechen. Ich war froh, dass mir der doch recht komplizierte Aufriss aus einem polnischen Kartonmodellbogen im Maßstab 1:100 zur Verfügung stand.

Mein erster Versuch aus 0,3-mm-Messingblech scheiterte. Beim Lötten hat sich die ganze Konstruktion so stark verzogen, dass man sie nur noch für ein Boot nach einem Fliegerangriff hätte gebrauchen können. Ich musste mir eine andere Fertigungstechnik ausdenken. So gelang ich schließlich ans Ziel. Der Aufriss des Kartonmodellbogens wurde dreimal auf einen dünnen Karton kopiert. Das erste Teil wurde ausgeschnitten und probeweise zusammengeklebt. Mit dem zweiten Teil wurde noch einmal geübt, um Schwierigkeiten beim dritten und letzten Teil zu vermeiden. Rein optisch entsprach diese dritte Ausführung der Panzerkalotte durchaus schon meinen Ansprüchen, wirkte aber durch den recht dünnen Karton noch sehr labil. Eine gewisse Steifigkeit muss die Panzerkalotte schon besitzen, da ja noch weitere Bauteile angebracht werden sollten. So sind beispielsweise am oberen, halbrunden und offenen Ende noch die gläsernen Wind- und Spritzwasser-Abweiser zu befestigen. Außer-

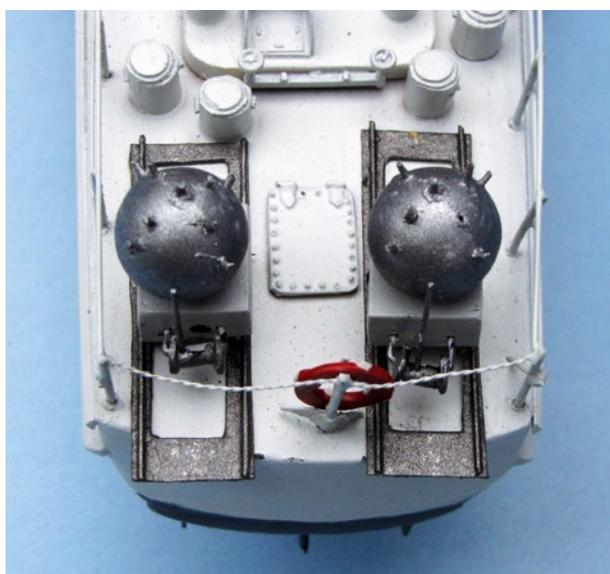
dem sind Bohrungen für die rings umlaufenden Haltegriffe zu erstellen, die natürlich auch nicht fehlen sollten.

Die Lösung lag auch hier wieder im mehrmaligen, beidseitigen Einstreichen des fertigen Bauteils mit bereits hellgrau eingefärbter Schnellschleifgrundierung von Clou. Nach dem Aushärten erreichte die Panzerkalotte die nötige Festigkeit und konnte mit den noch fehlenden Bauteilen versehen werden. Der anschließende Einbau der fertigen Kalotte auf dem Bootskörper verlief problemlos.

Bei komplizierten Bauteilen, die aus Messingblech recht schwer zu erstellen sind, ist diese Fertigungstechnik aus gehärtetem Karton für mich unersetzlich geworden. Ich denke, das Ergebnis kann sich sehen lassen und die Abbildungen sollten das auch belegen. Mir jedenfalls hat das Bauen der drei Entwicklungsstufen der deutschen Schnellboote viel Freude bereitet. ■



1) Deutlichste Veränderung bei S100 ist der Wegfall der klassischen Kajüte zugunsten der Panzerkalotte. 2) Die Torpedoröhre – hier mit geöffneter Klappe – sind nun vollständig vom Bootskörper umschlossen und integriert. Im Bug ist eine 20-mm-Flak eingesetzt



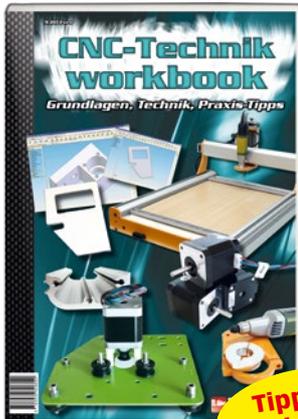
Auf dem Heck von S100 sind zwei Ankertauminen mitgeführt



S100 (links) neben S30 (Mitte) und S8 spiegeln 10 Jahre Entwicklungsgeschichte wider

SchiffsModell -Shop

**KEINE
VERSANDKOSTEN**
ab einem Bestellwert
von 29,- Euro

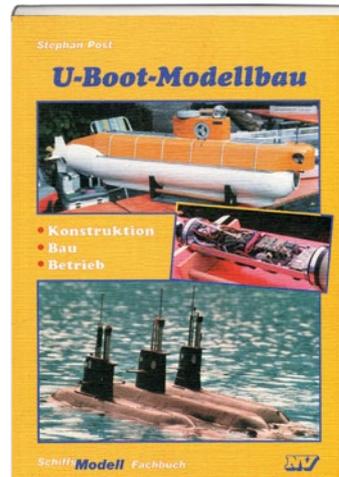


CNC-TECHNIK WORKBOOK

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

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

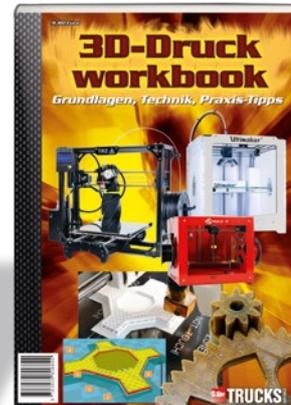
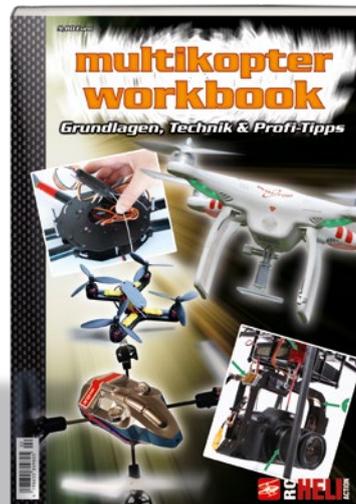
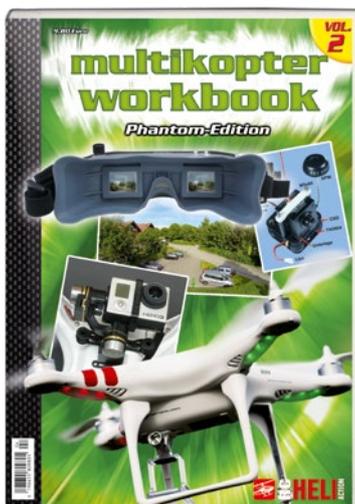
**Tipp der
Redaktion**



U-BOOT-MODELLBAU

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

4 € 234 Seiten,
Artikel-Nr. 13275



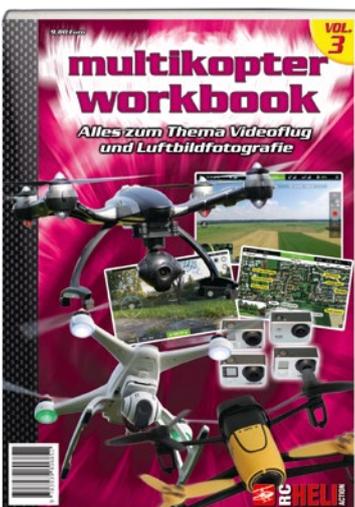
3D-DRUCK WORKBOOK

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

9,80 € 68 Seiten,
Artikel-Nr. 12100

MULTIKOPTER-WORKBOOKS

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



MULTIKOPTER WORKBOOK VOLUME 1 – GRUNDLAGEN, TECHNIK, PROFI-TIPPS

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

9,80 € 68 Seiten, Artikel-Nr. 12039

MULTIKOPTER WORKBOOK VOLUME 2 – PHANTOM-EDITION

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

9,80 € 68 Seiten, Artikel-Nr. 12049

MULTIKOPTER WORKBOOK VOLUME 3 – LUFTBILDFOTOGRAFIE

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

9,80 € 68 Seiten, Artikel-Nr. 12070

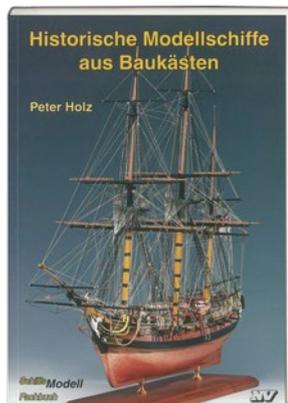
So können Sie bestellen

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

Telefonischer Bestellservice: 040/42 91 77-110,

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

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



HISTORISCHE MODELLSCHIFFE AUS BAUKÄSTEN

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

14,99 € Artikel-Nr. 13277



MARINESCHIFFE SAR- UND KÜSTENWACHBOOTE

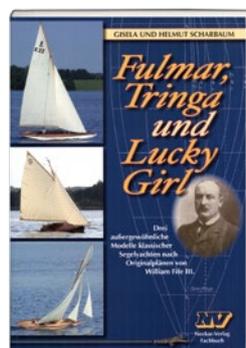
Jeder Anhänger der SAR- und Küstenwachboote braucht dieses Buch. Es zeigt, welche Möglichkeiten Bausatzmodelle bieten und wie man diese aufbaut.

4,99 € Artikel-Nr. 13267

FULMAR, TRINGA UND LUCKY GIRL

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

9,99 € 152 Seiten, Artikel-Nr. 13270



VOLL DAMPF VORAUS!

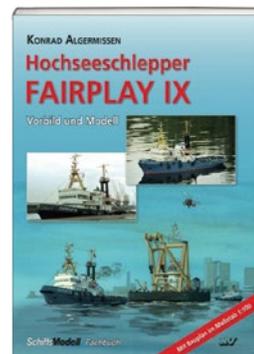
Dieses Fachbuch richtet sich an diejenigen, die erste Gehversuche im Dampfmodellbau machen möchten, aber vorerst keine großen Summen investieren möchten. Um die im Buch beschriebene Dampfmaschinenanlage zu erstellen, sind kaum Vorkenntnisse der Metallverarbeitung nötig. Eine um wenige Werkzeuge »aufgerüstete«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

9,99 € Artikel-Nr. 13271

HOCHSEESCHLEPPER FAIRPLAY IX

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

4,99 € Artikel-Nr. 13276



alles-rund-ums-hobby.de

www.alles-rund-ums-hobby.de

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

Problemlos bestellen

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

SchiffsModell-Shop
65341 Eltville

Telefon: 040/42 91 77-110

Telefax: 040/42 91 77-120

E-Mail: service@wm-medien.de

SchiffsModell-Shop-BESTELLKARTE

- Ja, ich will die nächste Ausgabe auf keinen Fall verpassen und bestelle schon jetzt die nächsterreichbare Ausgabe für € 6,90. Diese bekomme ich versandkostenfrei und ohne weitere Verpflichtung.
- Ja, ich will zukünftig den SchiffsModell-E-Mail-Newsletter erhalten.

Artikel-Nr.	Menge	Titel	Einzelpreis	Gesamtpreis
			€	
			€	
			€	

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Kontoinhaber

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Datum, Ort und Unterschrift

Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

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

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

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

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

SL2003

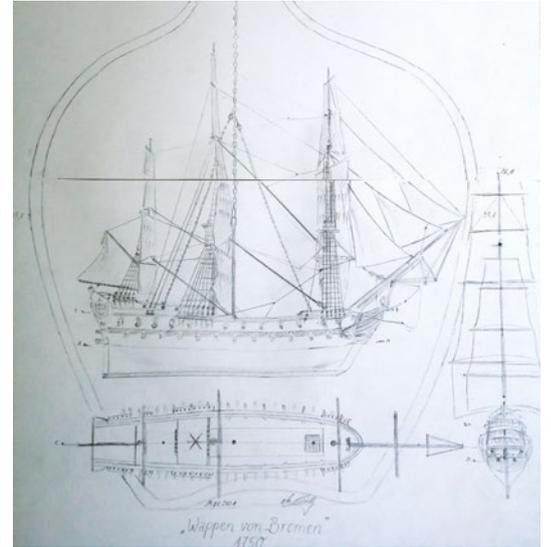
Text und Fotos:
Matthias Schultz



WAPPEN VON BREMEN – Modell eines Modells

Kleiner Knochenkerl

Als einziges der vier Orlogschiffe aus dem Bremer Rathaus hat es die WAPPEN VON BREMEN tatsächlich einmal als Konvoischiff zum Schutz der seefahrenden Kaufleute dieser Stadt gegeben. Bei dem Modell handelt es sich um eine Fregatte des späten 17. Jahrhunderts, die vor allem auf der Route nach England zum Einsatz kam. Es im Kleinen nachzubauen, reizte mich doch sehr.



Mit knapp 300 mm Länge und 300 mm Höhe kein kleines Schiff für eine Buddel, das Autor Matthias Schultz baute

Mit Entwurfsskizzen der WAPPEN VON BREMEN begann der Bau des 1:200-Modells



1) Das große Modell der WAPPEN VON BREMEN von 1750. 2) Heckansicht des Modells aus dem Bremer Rathaus. Dieser markante Heckspiegel sollte auch beim Nachbau gut getroffen werden

Nachdem der Bremer Rat ab dem 15. Jahrhundert schon immer wieder einmal kleinere Schiffe zur Sicherung auf der Weser eingesetzt hatte, wurde mit Beginn des Pfälzischen Erbfolgekriegs (1688-1697) die Anschaffung größerer Konvoischiffe notwendig, da nun die Bremer auch in der Nordsee von französischen Kriegs- und Kaperschiffen bedroht wurden. 1689 hatten deshalb die Kaufleute mit dem GOLDENEN LÖWEN ein erstes, richtiges Orlogschiff ausgerüstet. Es war aber noch zu klein, um den Handel auf dieser wichtigen Strecke dauerhaft zu sichern. Deshalb beschloss der Rat, ein stärkeres anzuschaffen.

52 Geschütze, 46 Kanonen, 6 Bassen

Die WAPPEN VON BREMEN (oder niederdeutsch WAPEN VAN BREMEN) war ein Dreimaster, vergleichbar der kurbrandenburgischen FRIEDRICH WILHELM ZU PFERDE. Das Schiff wurde 1689 in Bremen gebaut und hatte eine Abmessung von rund 34 m Länge und 9 m Breite. Neben Rahsegeln verfügte es über Blinde, Lee- und ein Lateinersegel am Besanmast. Das mit rund 300 Lasten vermessen Schiff konnte 52 Ge-

schütze, 46 Kanonen und 6 Bassen führen, die Besatzung war rund 200 Mann stark, wovon 50 gut bewaffnete Seesoldaten waren – die Inventarliste aus dem Jahre 1698 führt ferner einen Bestand von 42 Musketen, 46 Pistolen, 180 Handgranaten, sowie Entersäbel, Enterbeile und Hellebarden auf, der Pulvorrat wird mit 40 Fass angegeben. Über ihre Fahrten ist hingegen wenig bekannt, vermutlich wurde sie aber wie geplant auf der Route nach London, Hull, Newcastle, Schottland, Amsterdam, Bergen oder womöglich auch in der Ostsee eingesetzt.

Nach Ende des Pfälzischen Erbfolgekriegs wurde das Schiff außer Dienst gestellt und 1698 bei einer Versteigerung für 6.000 Taler an mehrere Bremer Kaufleute veräußert. Als wenig später mit dem Spanischen Erbfolgekrieg (1701-1714) erneut Gefahr drohte, stellte der Rat 1704 mit der ROLAND VON BREMEN allerdings wieder ein moderneres Konvoischiff in Dienst, die WAPPEN VON BREMEN wurde aber ebenfalls wieder als Orlogschiff für eine Fahrt nach Cádiz, Málaga und Alicante reaktiviert. Was hingegen nach ihrer Rückkehr aus dem Mittelmeer mit dem Schiff geschah, ist nicht überliefert.



1) Grob mit der Kreissäge zurechtgestutzter Rumpf aus Mahagoni. So große Werkzeuge sind bei Buddelschiffen absolute Ausnahme. 2) Nach der Bearbeitung des Rumpfs mit einer zum Tellerschleifer umgebauten Bohrmaschine sah das Ganze ansehnlich aus 3) Zerlegt in Einzelteile, sollte der Rumpf durch die Öffnung des Gärballons passen

Verspätete Verkleinerung

Das Modell im Bremer Rathaus stammt allerdings erst aus dem Jahre 1750, wurde also einige Zeit nach dem Original gebaut. Im Gegensatz zu den beiden älteren Schiffsmodellen in der Oberen Bremer Rathauhalle (siehe **SchiffsModell 11/2020**) verfügt es, so wie auch die DE GROTE JUNG, nur noch über hölzerne Kanonen und ist daher nicht mehr schussbereit wie jene. Die WAPPEN VON BREMEN hat dafür aber ein äußerst reich verziertes Heck und misst als Modell immerhin noch knapp 4 m in der Länge sowie 3,62 m in der Höhe. Im Gegensatz zu den beiden älteren, aus einem Block gefertigten Modellen, ist es weitaus komplizierter konstruiert, weil es auf Spanten gezogen wurde.

Bei der Fregatte handelt es sich um einen Zweidecker mit drei hohen, rahgetakelten Masten und einem Giecksegel, wie es besonders auch von den Franzosen gesegelt wurde. Es gibt also gewisse kleine Unterschiede zu den zumindest schriftlichen Überlieferungen des Originals, eine Abbildung des mutmaßlich richtigen Schiffs ist nur auf dem Gemälde eines unbekanntes Malers von Jürgen Bake aus Amsterdam, Admiral der bremischen Kriegsflotte und Kapitän der WAPPEN VON BREMEN, überliefert. Das Modell trägt als Galionsfigur einen römischen Soldaten, in der Linken einen Speer, in der Rechten einen Schild. Es könnte die „res publica“, also die Republik, symbolisieren, deren Freiheiten das Schiff verteidigen sollte.

Mini-Modell aus Mahagoni

Für die Verkleinerung der Verkleinerung des Schiffs wurde keine Spantenbauweise gewählt, obwohl sich das bei einer Größe von etwa 300 mm Länge und 300 mm Höhe angeboten hätte. Das ergäbe bei einem zunächst zerlegten Buddelschiff aber absolut keinen Sinn, da es ja mit Stiften im Inneren des Gefäßes wieder wie ein Puzzle zusammengesteckt werden muss. Ganz anders sähe das natürlich aus, wollte man ein Spanten- oder Admiraltätsmodell bauen.

Zur Realisierung als Buddelschiff wurde für den Rumpf des Modells sehr hartes Mahagoniholz gewählt – einfach aus dem Grund, weil zwei der Farbgänge naturholzichtig bleiben sollten und



Der geschnittene Heckspiegel des Schiffs. Bei dem Maßstab kann man auch was nachbilden



Noch sitzt am Galion ein kleiner Geselle aus Kunststoff, der aber später weichen muss



Erste Passprobe: Das von Gummibändern zusammengehaltene, schwebende Modell



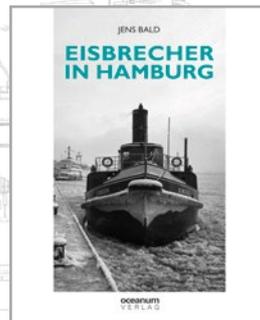
Achterliche Ansicht mit Blick auf die verglasten Fenster



Eigentlich unnötig, aber Spaßig ist das Trimmen des Schiffs mit kleinen Gewichten



Aus Knochen geschnitzte, fertig bemalte und am Modell platzierte Galionsfigur



Seit fast 150 Jahren halten Eisbrecher den Hamburger Hafen eisfrei.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde eine leistungsstarke Eisbrecherflotte aufgebaut, die in den letzten Jahren durch vier Neubauten ersetzt wurde.

Jeder Eisbrecher der Stadt Hamburg wird vorgestellt. Der Leser bekommt nicht nur einen Einblick in die Fortschritte der Hamburger Hafenschifffahrt in den letzten 150 Jahren, sondern erfährt auch vieles von der Entwicklung des Hamburger Hafens.

Eisbrecher in Hamburg

Jens Bald

Format 21 x 26,5
96 Seiten
Hardcover - gebunden
118 Abbildungen
darunter zahlreiche Schiffspläne
davon 53 in Farbe

Verkaufspreis: 19,90 €

ISBN 978-3-86927-424-9

www.oceanum.de

- Schottelsteuerungen
- Copiloten
- Schaltmodule
- div. Elektronik
- Made in Germany

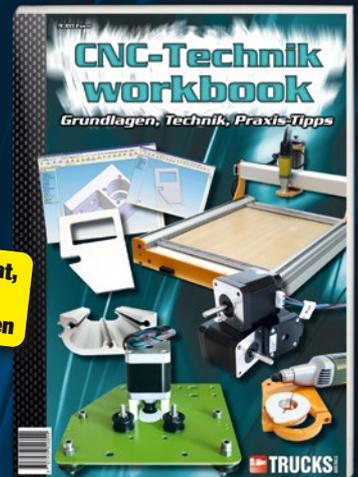
Innovative Modell Technik Hamburg
www.imth.de / service@imth.de / Tel. +49 40 63870527

Jetzt bestellen

Grundlagen,
Technik,
Praxis-Tipps

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

Im Internet
oder telefonisch unter
040 / 42 91 77-110



Auch digital als eBook erhältlich

www.alles-rund-ums-hobby.de



Noch ohne Segel: Die WAPPEN VON BREMEN. Im Hintergrund der 25 l fassende Gärballon, in den das Modell kommt



Vollständig mit Segeln besetzt und aufgetakelt. Fürs Einbuddeln wurde die WAPPEN VON BREMEN jetzt wieder demontiert

dieses tropische Hartholz den gewünschten Farbton am besten traf. Dieses bereitet zwar einiges mehr Mühe, dafür hält es aber an empfindlichen Stellen auch erheblich besser. Die Bearbeitung des siebenfach geteilten Rumpfs erfordert etwas mehr Aufwand. Alle Teile, unter anderem der abnehmbare Heckspiegel mit seinen beiden rundlichen Seitentaschen, sollen an jeder Schnittstelle von mehreren Bambusstiften zusammengehalten werden. Für die grobe Formgebung des Rumpfs kam einmal eine richtige, also große Tischkreissäge zum Einsatz. Hier war – entgegen aller Sicherheitsmaßnahmen – der Schutzbügel zu entfernen, weil dieser den Blick auf das Werkstück und damit die Arbeit behinderte. Zum anderen spannte ich eine Bohrmaschine mit Schleifscheibe in einem waagrecht platzierten Bohrstand ein, um diese als Schleifteller zu nutzen. Beim abschließenden Feinschliff leistete eine Minibohrmaschine von Proxxon mit verschiedenen Fräs- und Scheifaufsätzen gute Dienste.

Kleiner Kerl aus Knochen

Die Galionsfigur des Kriegers wurde zunächst aus einer modifizierten Kunststofffigur im Maßstab 1:200 gefertigt, allerdings recht bald als zu klein befunden und wieder aussortiert. Jetzt ziert sie ein winziges Buddelschiff des damals noch fünfjährigen Filius – woraufhin er ganz stolz seinen einfachen Einmaster zum „Schwesterschiff“ der WAPPEN VON BREMER erklärte. Also wurde der kleine Kerl meines Modells noch einmal etwas größer aus Tierknochen neu gefertigt. Zwar sieht man das hinterher wegen der bunten Bemalung das Material nicht mehr. Man kann aber bei Knochen, ähnlich wie bei Buchsbaum, in alle Rich-

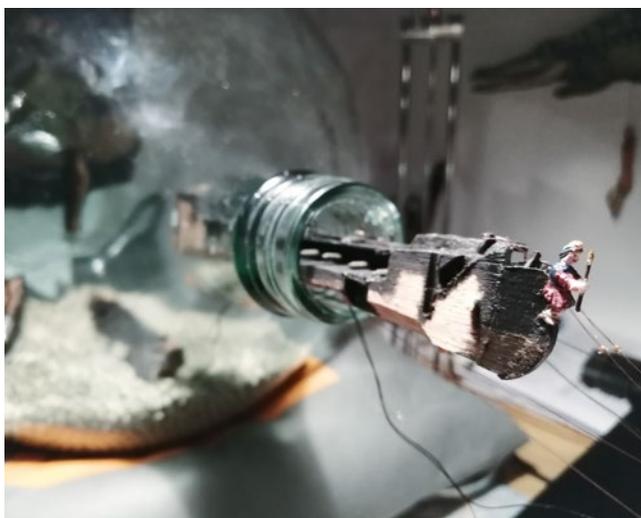
tungen schnitzen und fräsen, da keine Maserungen vorliegen.

Die Kanonen sind, wie bei dem Vorbild aus der Rathauhalle, alle aus Holz und auf einer Minidrehbank von Emco gefertigt. Die Fenster des Heckspiegels sind hinterschnitten, sie wurden selbstverständlich und wie vom mittlerweile verstorbenen „Standmodellbaupapst“ Wolfram zu Mondfeld gefordert, mit Kunststofffolie verglast. Das gilt natürlich auch für die beiden winzigen Fensterchen in den ein bisschen an halbierte Birnen erinnernde Seitentaschen.

Trimmen weil's Spaß macht

Das Innere des Unterwasserschiffs wurde dann noch im Nachhinein komplett ausgehöhlt und mit Gewichten getrimmt, einfach weil's so einen Spaß gemacht. Denn eigentlich wäre das gar nicht notwendig gewesen, da das Modell, wie auch die Vorlage im Bremer Rathaus, zwar nur an einer einzigen langen Kette hängt, diese sich jedoch in ungefähr der Mitte des Großmasts zu drei Kettensträngen verzweigt. Die Masten der WAPPEN VON BREMEN sind ebenfalls auf der Drehbank in Form gebracht und aus Bambusstricknadeln entstanden, die Untermasten wurden daraufhin einfach in die dafür vorgesehenen Löcher im Deck gesteckt. Rahen und Gaffel beziehungsweise Baum am Besanmast bestehen ebenfalls aus diesem Holz.

Die Takelung in verschiedenen Taustärken und Farben erfolgte mit Overlock- und Nähgarn, für die Stage kam mit Tinte eingefärbte Drachenleine zum Einsatz. Blöcke und Jungfern bestehen aus großen, braun angemalten Rocailleperlen, bei den Stagen kamen noch grö-



Der kleine Knochenkerl kommt in den Gärballon



Vor der „Hochzeit“ von Unter- und Überwasserschiff. Das „Erbsenbett“ verhindert ein Verrutschen der Teile bei der Montage



1) Nachdem der Rumpf in der Flasche zusammengesetzt ist, kommen die Masten dran. Spezialwerkzeug hilft hier, zwei Knechte ins Heck zu stecken. 2) Der Haupt- trifft auf den Besanmast



ßere Schmuckperlen zum Einsatz. Die Segel sind aus hellem Baumwollstoff hergestellt, welcher vorher in einer Mischung aus Schwarztee und Zwiebschalensud gefärbt wurde. An den Kanten sind die Segel mit Weißleim gefasst, an die Gaffeln und Rahen wurden sie mit dem Overlockgarn angeschlagen.

Erbsen als Bettung

Bevor das Modell in den 25 Liter fassenden Gärballon kam, wurden zunächst Erbsen hineingeschüttet. Diese verhindern, dass der Rumpf sich auf dem glatten Glas dreht und beim Zusammenbau der Einzelteile verrutscht. Selbstverständlich wurden alle Erbsen nach erfolgreichem Zusammenbau des Modells wieder entfernt und landeten in einer schmackhaften Suppe.

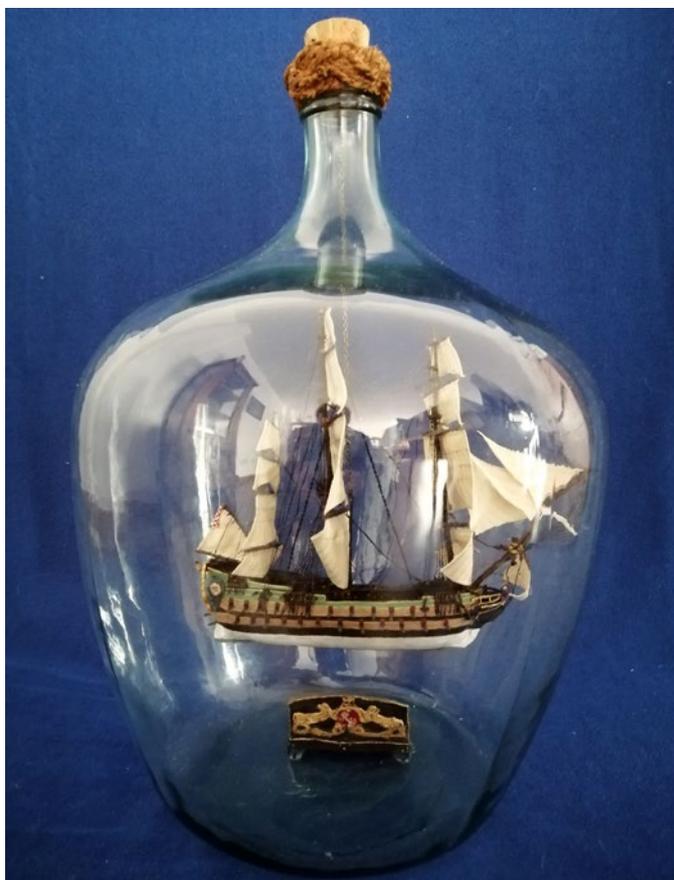
Beim Auftakeln des Schiffs wurde dann jedoch nicht die bekannte klassische Zugtechnik verwendet, bei der das Schiff mit samt der gesamten Takelage in die Flasche wandert und diese dann mit einem Male aufgezogen wird. Vielmehr wurde in umgekehrter Reihenfolge jeder Mast einzeln eingebracht, die Rüstbretter mit jeweils zwei dünnen Kanülenspitzen einer Spritze in die Schiffswände seitlich eingesteckt und dann die Takelage zwischen den Masten geordnet und straff gesetzt. Wobei wiederum das der schwierigste Teil des Einbuddelns war: das Entflechten der kreuzweise verlaufenden Takelage zwischen Besan- und Hauptmast. Nun zierte ein Modell vom Modell als Buddelschiff meine kleine Sammlung von Bremer Orlogschiffen. ■



Der schwierigste Teil des Einbuddelns: Das Entflechten der kreuzweise verlaufenden Takelage zwischen Besan- und Hauptmast



Das Wappen der WAPPEN VON BREMEN am Vorlage-Modell, dem Orlogschiff im Bremer Rathaus



Die erfolgreich eingesetzte WAPPEN VON BREMEN pendelt im großen Gärballon



SchiffsModell

VORBILDPOSTER
zum Sammeln



Rundfahrten- und Ausflugsschiff MOBY DICK

Hingucker

Text und Fotos:
Dietmar Hasenpusch

Das Rundfahrten- und Ausflugsschiff MOBY DICK war im Jahr 1972, als es von der Werft Büsching & Rosemeyer zur Ablieferung gebracht wurde, ein echter Eyecatcher, neudeutsch Hingucker.

Zunächst war der Bau etwas holprig verlaufen. Der Rumpf wurde wegen Terminalschwierigkeiten kurzfristig in Holland gefertigt und zur Ausbaumerft überführt. Als MOBY DICK dann Kurs auf seine künftigen Gewässer in Berlin nahm, galt das einem Walfisch nachempfundene Schiff mit seiner optisch glänzenden Fischhaut und der großen silbernen Schwanzflosse vom Design her als das wohl außergewöhnlichste Schiff seiner Art. Auch heute, nach bald 50 zuverlässigen Dienstjahren, hat sich daran nichts geändert. Immer wieder stößt das Schiff – und das besonders bei seinen jungen Fahrgästen – auf eine positive Resonanz und Begeisterung, wenn es heißt, im Bauch eines großen Walfisches auf Rundreise zu gehen.

Das von dem in Berlin ansässigen Unternehmen Stern & Kreisschiffahrt be-

triebene Schiff ist 48,27 m lang, 8,20 m breit und hat einen Tiefgang von 1,38 m. Es ist für die Beförderung von bis zu 400 Fahrgästen zugelassen, wobei auf den beiden Sonnendecks im Außenbereich 240 Sitzplätze zur Auswahl stehen. Für Feierlichkeiten verfügt die „Moby Dick“ über zwei Salons, welche jeweils im Vorder- und Achterschiff angeordnet sind. Der vordere Salon hat eine Länge von 15,90 m × 7,30 m Breite – der hintere Salon ist 9,50 m lang und 3,70 m breit. Voll bestuhlt finden bei Events in den Salons 160 Personen Platz. Der vordere Salon ist mit Klimaanlage und kleiner Tanzfläche ausgestattet. Zudem verfügt das Schiff über alle technischen Einrichtungen, welche für das Gelingen von allen Veranstaltungen erforderlich sind.

Über die Doppelpropelleranlage, welche durch zwei jeweils 162 kW leistenden MAN-Motoren angetrieben wird,

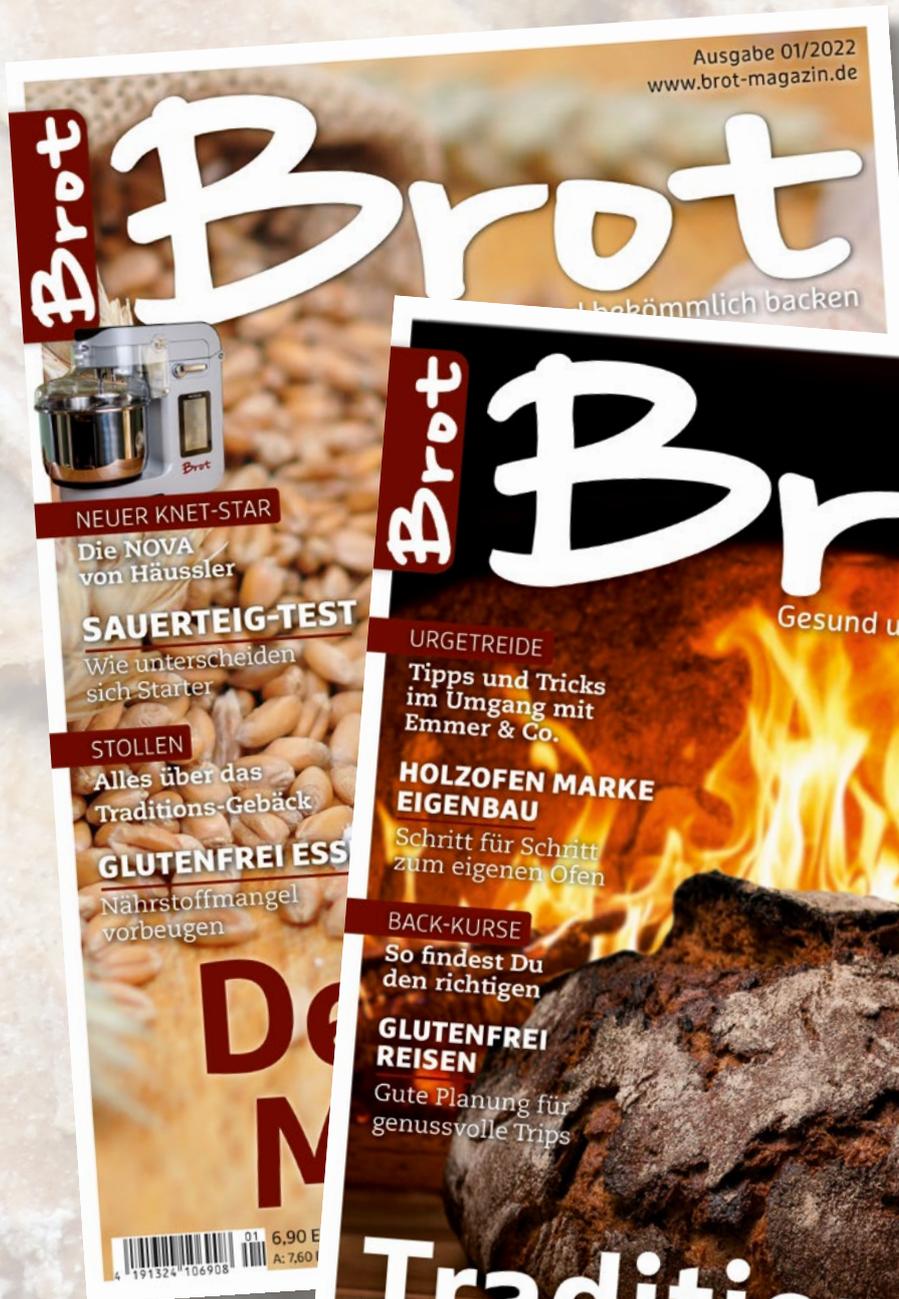
 AUF EINEN BLICK

MOBY DICK

Name:	Moby Dick
Schiffstyp:	Rundfahrtschiff
Reederei:	Stern & Kreisschiffahrt GmbH, Berlin
Bauwerft:	Büsching & Rosemeyer, Uffeln
Baujahr:	1972
Länge:	48,27 m
Breite:	8,20 m
Tiefgang:	1,38 m
Passagiere:	400
Maschine:	2 MAN-Motoren
Gesamtleistung:	364 kW
Geschwindigkeit:	6 kn
Klassifizierung:	Germanischer Lloyd
Internet:	www.sternundkreis.de

kann die MOBY DICK eine maximale Geschwindigkeit von 8,4 kn erreichen. In ihrem Fahrtgebiet, den Berliner Gewässern, darf das Schiff jedoch nur mit zirka 6 kn betrieben werden, was etwa 11 km/h entspricht. www.hasenpusch-photo.de ■





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



Jetzt bestellen!

www.brot-magazin.de/einkaufen

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

Neuheiten der Leitmesse aus Düsseldorf

boot virtuell

Text: Bert Elbel

Die deutschen Herbst-Messen Boat & Fun in Berlin sowie die Interboot in Friedrichshafen waren genauso erfolgreich wie die internationalen Messen in Monaco, Cannes, Genua oder Southampton. Die für Januar geplante boot in Düsseldorf sollte das neue Jahr einläuten, wurde jedoch wegen der Omikron-Variante abgesagt. Verzichten müssen **SchiffsModell**-Leser deshalb aber nicht auf die Messeneuheiten. Autor Bert Elbel hat die Highlights der neuen Saison, die für einen Modell-Nachbau prädestiniert sind, recherchiert und sie im Folgenden für einen virtuellen Messerundgang zusammengestellt.

Dank der allgemeinen Lust der Hersteller und Werften auf Neuheiten bin ich in der glücklichen Lage, vom Sportboot bis zur 30-Meter-Yacht wunderschöne beziehungsweise aktuelle Boote und Yachten vorstellen zu können. Da ich die Boote in der Reihenfolge ihrer Länge vorstelle, fange ich mit einem kleinen, aber sehr schicken U.S. Sportboot an.

Sea Ray SPX 230

Die SPX 230 der amerikanischen Vorzeigewerft Sea Ray ist mit einer Länge

von 7,16 m und einer Breite von 2,6 m das größte Modell der SPX-Serie. Sea Ray stellt seit jeher vom Sportboot bis zur Flybridge-Yacht selbstentwickelte Boote her, wobei durch Umsatzeinbrüche die Modelle über 40 Fuß heute nicht mehr gebaut werden. Die SPX 230 weist dieselbe hochwertige Verarbeitung auf, wie die weltweit bekannte Sundancer-Serie. Neben der exklusiven Leder-Ausstattung gehört ein perfektes und müheloses Handling ebenso zur 230er, wie die Wahlmöglichkeit des Antriebs. So kann die Sea Ray entweder mit einem Mercruiser Z-Drive, oder mit einem Außenbor-

der geordert werden. Durch das Design als Bowrider bietet das Sportboot unzählige Sitzmöglichkeiten, somit viel Platz, und das alles zu einem erschwinglichen Preis. Optional kann auch ein Wakeboard-Träger geordert werden, ganz im Stil amerikanischer Sportboote.

Als Basis für ein Modell dieses schicken Sportboots kann das Romarin-Modell der FLORIDA von Krick verwendet werden. Durch die beim Vorbild zum Heck hin abfallende Linie in Höhe der Scheuerleiste verschwindet das bekannt viel zu hohe Heck der Florida fast auto-



matisch. Bei diesem Umbau wird der für eine Aufnahme des Außenborders nötige Umbau gleich mit erledigt. Leider ist der bei Bauer-Modell erhältliche Z-Drive zu groß für den Antrieb, doch wirkt ein Sportboot dieser Größe mit einem Außenborder meiner Meinung nach optisch sowieso viel besser. Hier haben wir dann auch die Wahl zwischen mehreren Außenbordern, die auch bei Bauer Modell erhältlich sind. Die üblichen Lichtfunktionen wie Navigations-Beleuchtung, und/oder eine indirekte Pflicht- und Armaturen-Beleuchtung geben dem Modell ebenso den letzten Schliff, wie größenrichtige Figuren. Diese sollten bei Erwachsenen zwischen 170 und 180 mm groß sein, um nicht verniedlicht zu wirken. Denn, wer möchte schon ein Geisterschiff fahren, bei einem offenen Boot unmöglich. Kommen wir zur zweiten Vorstellung dieses Berichts.

Saxdor 320 GTO

Saxdor heißt eine brandneue Powerboat-Marke, die mit neuen Konzepten aus Finnland kommt und in Bezug auf Design, technische Daten und erste Preisinfos ausgesprochen potent und vielversprechend aussieht. Wer sich die

Boote ansieht, wird unwillkürlich an andere, sehr erfolgreiche finnische Marken wie Axopar und XO erinnert. Das ist kein Zufall, denn der Mann hinter der neuen Marke Saxdor ist Sakari Mattila, der auch hinter den anderen erwähnten Marken steht. Nach dem Einstieg mit kleineren Booten im Jahr 2020 folgen nun größere Modelle, wobei man sich nicht nur auf eigene Kompetenzen verlassen hat, sondern die Erfahrung der renommierten Yacht Design-Schmiede J&J Design aus Slowenien bei der Entwicklung genutzt hat.

Die 320 GTO mit T-Top und Walk-Around-Deck ist 10,28 m lang und das erste Boot einer neuen Serie, zwei weitere unterschiedliche Decks-Varianten sollen noch folgen. Alle drei Versionen teilen sich exquisites Design, schnelle, leistungsstarke Außenbordleistung und eine raffinierte sowie außergewöhnliche Rumpfform. Die maximale Leistung wird mit zwei 300 PS starken V8-Mercury-Außenbordern erreicht. Während diese Variante locker 40 kn Höchstgeschwindigkeit erreicht, bleibt der Single-Antrieb bei zahmen 30 kn. Die Finnen legen aber auch beim J&J Design höchste Anforderungen auf die Verarbeitung, was die

abgebildeten Sitzpolster sehr gut zeigen. Ein Hingucker ist die Vergrößerung der Heckplicht durch die beiden abklappbaren Bordwände im hinteren Bereich, was den Nutzwert des Boots sehr erhöht.

Nicht nur dieses Detail stellt im Yacht-Modellbau ein Novum dar, denn bis heute habe ich nichts dergleichen an oder in einem RC-Modell gesehen. Doch steht zunächst einmal der Rumpfbau im Vordergrund. Während Spantenrisse für Modelle dieser Art heute kein Problem mehr darstellen, wird der markante und topaktuelle Bug der Saxdor ein wenig Zeichenarbeit erfordern. Auch für dieses Vorbild bevorzuge ich wieder den Maßstab 1:10, was noch ein recht handliches Modell ergibt. Außerdem sind der Detaillierung hier kaum Grenzen gesetzt. Auch hier können wieder die oben erwähnten Außenborder-Modelle verwendet werden, und zum besseren Manövrieren kann ein Bugstrahler eingebaut werden. Neben den abklappbaren hinteren Bordwänden stehen natürlich etliche Beleuchtungs-Varianten zur Verfügung, was wieder einmal ein einmaliges Modell ergibt.



Fotos: Brunswick Marine

Die Sea Ray SPX 230 mit Außenborder



Der Steuerstand der kleinen Sea Ray



Fotos: Saxdor Yachts

Die Saxdor 320 GTO



Das Cockpit der Saxdor 320 GTO



Die Focus Power 36

 HERSTELLER IM INTERNET

- www.boot.de
- www.searay.eu
- www.saxdoryachts.com
- www.focus-motoryachts.com
- www.fjordyachts.de
- www.exploreryacht.it
- www.pershing-yacht.com
- www.prestige-yachts.de
- www.azimutyachts.de



Fotos: Focus Motor Yachts B.V.



Die Plicht der Focus Power 36

Das Dashboard der Focus Power 36

Focus Power 36

Mit der Produktion handgefertigter Sports cruiser zwischen 33 und 50 Fuß Länge tritt die niederländische Focus-Werft seit 2017 in die Fußstapfen der ehemals recht populären Elan-Motoryachten aus Slowenien. Die unübersehbare DNA der schnellen Elan-Rümpfe wird im Modelljahr 2022 mit einer neuen Mercury-Turbodiesel-Generation inklusive Duoprop Z-Drive gepaart, und auch an der schicken Optik wurde weiter gefeilt. Federführend für das Design des Daycruisers ist das weltweit anerkannte Designstudio von Tony Castro in Southampton. Die Niederländer fertigen die FP-Serie im Semi-Custom-Prinzip. Das heißt, dass der künftige Eigner sein Boot auf der Basis der Grundstruktur selbst konfigurieren kann. Das ist in dieser Bootsgröße sehr selten, bedeutet aber auch, dass jedes Boot ein Unikat ist.

Die 11 m lange FP36 hat ein geräumiges Cockpit, einen kleinen, sehr eleganten Salon und ein festes Dach. Auf dem Bugdeck befindet sich eine große Sonnenliege. Alle Böden sind mit einem Teak-Stabdeck belegt, und lassen sich sehr schön mit anderen Hölzern für die Möblierung kombinieren. Neben der kompletten Grundausstattung lassen sich etliche weitere Gimmicks ordern. Hierzu zählen eine absenkbare Bade-

plattform, ein elektrisch zu öffnendes Schiebedach (wahlweise aus Glas oder Stoff) und ein Bugstrahlruder.

Mit diesen Gimmicks wären wir dann auch schon beim Nachbau, denn solche Funktionen sind „das Salz in der Suppe“ für jeden Yachty. Beim genauen Betrachten fällt sofort eine Design-Ähnlichkeit zu den britischen Fairline Targas auf, was den Kenner der Yachtmodellszene unweigerlich zum Targamodell der Firma Marinetic führt. Dass man ein fertiges Modell der 34er-Targa nicht auseinander nimmt, um es umzubauen, steht außer Frage, doch es soll noch einige ungebraute Baukästen im Umlauf geben. Ansonsten bleibt natürlich auch der Eigenbau auf Spanten für jeden gewünschten Maßstab, und dann gibt es da noch den NAJADE-Rumpf aus dem Hause Krick, der sich für ein Modell im Maßstab 1:12 anbietet. Es gibt also viele Möglichkeiten für ein FP36-Modell.

Fjord 53 XL

Mit der 53 XL präsentiert die norwegische Werft Fjord Yachts ihr neues, aufregendes Flaggschiff. Auch diese Fjord der Superlative zeigt den typisch ikonischen Look, der auf dem Wasser seit 2007 mit dem kleinsten 38-Fuß-Modell für höchsten Wiedererkennungswert sorgt. Mit dem Wahlspruch „Be unique“

präsentiert die Werft in regelmäßigen Abständen ihre Neuheiten während der boot in Düsseldorf.

Neben ihrer Serien-Ausstattung kann auch die knapp 17 m lange Yacht mit Konfigurationen aufwarten, die so individuell sind wie ihr Eigner selbst. So wird auch die Fjord exakt nach den Wünschen des Kunden gebaut. Zu den Highlights der 53 XL gehören unter anderem große Fensterflächen im Rumpf, ein variables Interieur-Layout samt Crewkabine, ein futuristischer Steuerstand sowie eine Tender-Garage. Die Fjord 53 XL liefert mit ihren beiden Volvo IPS-Antrieben mit bis zu zweimal 1.100 PS eine beeindruckende Performance mit gut 60 km/h ab. Dank seiner Größe wartet der Daycruiser natürlich auch mit einem geräumigen und aus hochwertigen Materialien eingerichteten Salon auf. Die Sonneninsel vor der absenkbaren Badeplattform lässt sich öffnen und wird als Tendergarage für ein kleines RIB genutzt, das mittels einer elektrischen Slipanlage gewässert werden kann.

Somit sind auch bei dieser Yacht für ein Modell wieder außer den vielen Lichteffekten mehrere Eyecatcher in Form von Sonderfunktionen angesagt. Lediglich bei den IPS-Drives muss der interessierte Yachty passen und zu normalen Wel-



Die Fjord 53XL



Heck und Plicht der Fjord 53XL



Fotos: Fjord Yachts

Das Cockpit der Fjord 53XL



Die LOY Explorer 62



Fotos: Explorer Yachts S.r.L.

Das stufenförmige Hauptdeck der Explorer 62



Die Flybridge der LOY 62

lenanlagen greifen. Doch was soll es, drei Viertel aller Yachten in diesem Größen-Segment sind mit dieser traditionellen und wartungsfreien Antriebs-Technik ausgerüstet. Der Maßstab 1:10 ist natürlich wieder der perfekte Yacht-Maßstab, doch lässt sich auch in 1:15 noch ein respektables Modell bauen – natürlich beide im Eigenbau auf Spanten.

LOY Explorer 62

Die nächste Premiere der Boot 2022 wäre eine Explorer-Yacht gewesen. Die mit 18,5 m sehr kompakte LOY Explorer 62 ist genauso neu wie die Werft, die diese knuffige Yacht produziert. Es handelt sich um die Italian-German Company LOY. Die Explorer ist mit ihrer Länge die wohl kompakteste Yacht ihrer Art. LOY steht für den Namen der neuen Werft: Luxury Ocean Yachts. Die Gründer sind die beiden Deutschen Financiers Ferdinand Dorn und Gunter Neumann sowie der ehemalige kaufmännische Leiter der italienischen Werft Sessa. Das Design stammt von dem bekannten italienischen Designstudio Centrostile Design und gebaut wird im italienischen Bergamo, wo das Unternehmen zu Hause ist. Neben der Baunummer 1, die in Düsseldorf vorgestellt werden sollte, sind bereits fünf

weitere Einheiten verkauft. Außerdem zeigt die Kundschaft Interesse an einem größeren Modell mit 92 Fuß, was zeigt, dass die neuen Unternehmer mit ihrem Konzept eines handlichen Explorers den richtige Riecher haben. So legte das LOY-Entwicklungsteam sehr viel Wert auf ein innovatives Stabilisations-System, welches aus einem Seakeeper-Kreiselstabilisator und zwei Humphree-Stabilisierungs-Finnen besteht. Angetrieben wird der Halbgleiter von zwei IPS-Drives mit je 800 PS Leistung, die eine Geschwindigkeit von maximal 24 kn ermöglichen. Bug- und Heckstrahler gehören zur Serienausstattung.

Viel Wert wurde auch auf große Freiflächen gelegt: Die 60 m² große Fly überdacht teilweise das mit gemütlichen Loungemöbeln ausgestattete Achtercockpit. Direkt davor, und eine Stufe höher, gelangt man in den eigentlichen Wohnbereich mit Esstisch und geräumigem Salon. Dank großer Glasflächen und der Möglichkeit, die Seitenfenster fast vollständig zu öffnen, beziehungsweise zu versenken, entsteht eine beeindruckende Offenheit und Rundumsicht. Am anderen Ende des Hauptdecks befindet sich der Steuerstand, dominiert von modern-

ten Flatscreens und dem Volvo IPS-Steuerstick. Dieser Steuerstand findet sich neben Sitz- und Liegeflächen als Kopie auf der Flybridge wieder, der durch ein großes Sonnendach aus Carbon gegen zu starke Sonneneinstrahlung geschützt wird. Ein ganz besonderes Gimmick findet sich vor der absenkbaren Badeplattform: Die Tür der Tendergarage besteht aus Glas.

Dass das Design dieser Explorer-Yacht polarisiert, versteht sich von selbst. Doch genau wie das Vorbild der Explorer 62 wäre natürlich auch ein Modell der Hingucker. Wer kann schon von sich behaupten, eine solch knuffige Explorer-Yacht als Modell zu fahren? Wie bei der Fjord bieten sich auch hier wieder die Maßstäbe 1:10 und 1:15 an. Wobei 1.850 mm Rumpflänge zwar eine Ansage, aber unter Yachties auch wieder nichts Ungewöhnliches sind. Auch bei diesem Eigenbau ist man gezwungen, die IPS-Drives gegen Wellen-Antriebe zu ersetzen. Yacht-Modellbauer haben eines schon länger erkannt: Je größer das Vorbild wird, desto größer wird der Freiraum der Design-Gestaltung. Aber auch die Anzahl der Zusatzfunktionen wird größer, was aber bei dem zu erwartenden Gewicht kein Problem ist.



Fotos: Pershing Yachts S.r.l.

Die neue Pershing 6X

Das Hauptdeck der Pershing 6X

Pershing 6X

Die knapp 19 m lange Offshore-Yacht wirkt mit ihrem Design und der silbernen Lackierung bereits im Stand schnell. Tatsächlich verhelfen ihr zwei je 1.550 PS starke V12-MAN-Turbodiesel mittels Arneson-Drives zu gut 90 km/h. Nachdem die 6X bereits während der Boat-Shows von Cannes und Genua für Furore sorgte, sollte sie eigentlich auf dem Ferretti-Stand in Düsseldorf präsentiert werden. Das Modell vervollständigt die X-Baureihe, die bereits aus den Modellen 5, 7, 8 und 9X besteht, verfügt über die modernen und sportlichen Linien der anderen Modelle sowie über das große zentrale Rumpffenster der beiden kleineren Modelle. Letzteres wurde weiter erhöht, um das Gefühl zu vermitteln, echte Fenster zu haben. Die 6X ist 18,94 m lang, 4,80 m breit und wurde von der Ferretti Group und dem Designbüro von Fulvio De Simoni entworfen.

Die wichtigsten Neuerungen sind Styling-Verbesserungen, die für noch mehr Funktionalität und Komfort sorgen. Dies bedeutet ein neues Design für das große Sonnendeck achtern, einen Tisch aus Carbon und Teakholz im Essbereich des Cockpits, sowie ein zweites Sonnendeck vorne mit verstellbaren Rückenlehnen.

Auf dem Hauptdeck ist die auffälligste Neuerung der Steuerstand, bestehend aus einem Armaturenbrett aus Kohlefaser, ausgestattet mit zwei 19-Zoll-Bildschirmen und einem elektro-hydraulischen System. Ein Joystick ermöglicht die einfache Steuerung der Oberflächenpropeller und erleichtert somit Hafen- und Ankermanöver. Ein großes Schiebedach, das sich oberhalb des Armaturenbretts öffnet, sorgt für Aussicht und gute Belüftung. Bei den Materialien für die Innenausstattung verwendete die Werft verschiedene Hölzer und Lackfarben für die Möbel, Parkett und Leder sowie Spiegelpaneele in der Eigernkabine. Das Beleuchtungssystem besteht aus neuen horizontalen LED-Leisten, die direkt in die Dächer integriert sind.

Als Yacht-Modellbauer sagt man sich nach jedem Besuch einer Messe: „Wer die Wahl hat, hat die Quall!“ Welcher Yachty möchte ein solches Modell nicht sein Eigen nennen? Aus Gründen der Größe lasse ich den Yacht-Maßstab 1:10 hier einmal außen vor, und beginne mit 1:12. Ein Eigenbau in diesem Maßstab wird immer noch 1.580 mm lang. Eyecatcher dieses Modells sind natürlich die absenk- bare Plattform sowie das aufschieb- bare

Glasdach. Die verschiedenen Beleuchtungs-Varianten, inklusive einer farbigen Unterwasser-Beleuchtung, ergänzen die Optik der schönen Yacht. Eine echte Bau-Alternative stellt hier die Verlängerung eines NAJADE-Rumpfs dar, was einen Maßstab von 1:20 ergibt. Aus Gewichtsgründen reduzieren sich hier jedoch die möglichen Funktionen im Modell. Ein Problem bleibt bei Modellen dieser Werft immer der Antrieb. Es gibt von Kollegen zwar voll funktionsfähige Arneson-Antriebe, die Herstellung ist aber leider nur etwas für Spezialisten. So bleibt auch hier wieder nur der Wellen-Antrieb, und wer es ganz exotisch mag, kann natürlich auch Jet-Drives einbauen. In dieser Bootsklasse gibt es einige Hersteller, die sich auf diese Antriebs-Art spezialisiert haben, warum also nicht auch in einer 6X. Übrigens wird der größte Pershing-Typ, die 140, auch von Jet-Drives angetrieben.

Prestige X70

Die nächste Neuheit ist das, was man unter einer klassischen Flybridge-Yacht versteht, und diese kommt von der französischen Werft Prestige. Die Werft entstand vor 30 Jahren aus der Jeanneau-Werft heraus, um im Markt der Fly- und Sport-Yachten präsent zu sein. So entstand im letzten Jahr die neue X-Series,

TABELLE DER VORGESTELLTEN BOOTE UND YACHTEN				
Name	Sea Ray SPX 230	Saxdor 320 GTO	Focus Power 36	Fjord 53 XL
Typ:	Sportboot	–	Daycruiser	Daycruiser
Länge:	7,16 m	10,28 m	11 m	16,70 m
Breite:	2,60 m	3,10 m	3,49 m	4,79 m
Antrieb Original:	1 Außenborder	2 Außenborder	2 Z-Drives	2 IPS-Drives
Rumpfbau:	Florida 26-Rumpf von Krick	1:10-Eigenbau/Spanten	1:10-Eigenbau/Spanten oder 1:12-Krick Najade Rumpf	1:10 -Eigenbau/Spanten oder 1:15-Eigenbau/Spanten
Antrieb Modell:	1 Außenborder	2 Außenborder	2 Bauer Z-Drives oder 2 Wellen-Antriebe	2 Wellen-Antriebe oder 2 Wellen-Antriebe



Fotos: Prestige S.A.

1) Die Prestige Yachts X70. 2) Die Prestige X70 aus der Vogelperspektive.
3) Die abgesenkte Badeplattform der Prestige X70

und deren auffälliges Design signalisiert bereits, hier kommt etwas Besonderes. Das bislang größte Modell, die Prestige X70 hat eine zeitlose Linienführung, wobei Außen- und Innendesign fast miteinander verschmelzen. Das geniale Konzept dieses als Crossover bezeichneten Designs ermöglicht ein volles Ausnutzen der gesamten Breite der Yacht von 5,34 m. Das Ergebnis bedeutet schier unendlich viel Platz an Bord, Bewegungsfreiheit und natürlich Licht. Typisch französisch, kombiniert der Prestige-Hausdesigner helle Hölzer mit beige Polstern, und verstärkt so das Gefühl von Größe und Helligkeit weiter. Im Heckbereich befindet sich vor dem Hauptsalon ein großer Essbereich, der von der Flybridge überdacht wird. Dahinter befindet sich eine große Sonnenliege. Darunter ist zwischen den beidseitigen Stufen hinauf zum Hauptdeck eine Klappe zu finden, hinter der sich eine Sonnenbank vor der absenkbaren Badeplattform verbirgt. Auch die große Flybridge bietet neben dem offenen Steuerstand genug Platz für eine Sitzgruppe und mehrere Sonnen-

liegen, welche zum Teil durch ein festes Sonnendach geschützt sind.

Neben dem innovativen Design mit den nach außen geneigten Frontscheiben, ist auch die Technik der X70 auf dem neuesten Stand der Technik. Zwei Volvo IPS-Drives mit wahlweise je 900 oder 1.000 PS Leistung bringen die Yacht auf 20 kn Cruising speed, schnell genug für einen Halbgleiter. Beide Steuerstände sind mit modernster Bus-Technik und Kontrollmonitoren für alle Funktionen an Bord ausgerüstet, sodass der Eigner der X70 seine Yacht auch selbst fahren kann. Die sehr einfache und computergestützte Steuerung sowie Bug- und Heckstrahler tragen zur leichten Bedienung der X70 bei.

Obwohl viele Yacht-Modellbauer von einer Flybridge-Yacht träumen, werden in der Mehrheit offene Yachten gebaut. Dies liegt in der Hauptsache am Volumen einer solchen Yacht, da über dem offenen Oberdeck meist auch noch ein Sonnendach „steht“. Bei der knapp 22 m

langen X70 kommt auch noch die Länge hinzu, doch gerade diese Maße haben auch im Modell ihren Reiz. Als kleinsten Maßstab würde ich hier 1:15 ansetzen, was ein immerhin 1.455 mm langes Modell ergibt. Durch die Breite von 356 mm ergibt sich ein vernünftiges Volumen, um das Yachtmodell mit allen Raffinessen auszustatten, die möglich sind. Leider müssen auch hier die IPS-Drives durch Wellen-Anlagen ersetzt werden, denn Jet-Drives sind bei einer solchen Yacht mehr als unpassend. Dass auch freilaufende Wellen mit den passenden Rudern, Propellern und dem Heckstrahler unter einer absenkbaren Badeplattform ihren technischen Reiz haben, zeigt das Foto der Azimut 80.

Wem ein solches Format zu groß ist, der kann natürlich auch in 1:20 bauen. Da beide Größen im Eigenbau auf Spanten zu bauen sind, spielt der Maßstab bei der Planung natürlich kaum eine Rolle. Lediglich der Ausbau der technischen Möglichkeiten reduziert sich durch ein geringeres Gesamtgewicht.

LOY Explorer 62

Flybridge-Yacht

18,54 m

5,20 m

2 IPS-Drives

1:10-Eigenbau/Spanten oder
1:15-Eigenbau/Spanten

2 Wellen-Antriebe oder
2 Wellen-Antriebe

Pershing 6X

Offshore-Yacht

18,94 m

4,80 m

2 Arneson Drives

1:12-Eigenbau/Spanten oder
1:20-Krick Najade Rumpf

2 Wellen-Antriebe oder
2 Wellen-Antriebe

Prestige X70

Flybridge-Yacht

21,83 m

5,34 m

2 IPS-Drives

1:15-Eigenbau/Spanten oder
1:20-Eigenbau/Spanten

2 Wellen-Antriebe oder
2 Wellen-Antriebe

Azimut MAGGELANO 30

Explorer-Yacht

29,63 m

7 m

2 Wellen-Antriebe

1:20-Eigenbau/Spanten oder
1:30-Eigenbau/Spanten

2 Wellen-Antriebe oder
2 Wellen-Antriebe



Foto: Bert Elbel

Beispielhafte Antriebstechnik unter einer Azimut 80



Die Azimut Magellano 30 Metri



Das Hauptdeck der Magellano 30 Metri



Fotos: Azimut S.p.A.

Der Hauptsalon der Magellano 30 Metri

Azimut Magellano 30

Kommen wir nun zur letzten Neuvorstellung unseres virtuellen Rundgangs. Wer die Messe regelmäßig besucht, der weiß, dass die italienische Werft Azimut immer mit einem der größten Stände in der Superhalle 6 vertreten ist. Mit ihrer Länge von 29,63 m hätte die Magellano 30 neben den Großen von Sunseeker und Princess Yachts zu den ganz großen Exponaten der Messe gehört. Die Azimut Longlinie-Cruiser-Serie bekommt neben den bekannten Magellanos von 13,5 bis 25 m Länge mit der 30er ein neues Flaggschiff. Das Exterior-Design der Grande Magellano 30 Metri, wie sie offiziell heißt, wurde im Azimut Design Centro zusammen mit dem Designer Ken Freivokh im italienischen Viareggio entworfen und bekommt den schon viel gepriesenen Dual-Mode-Rumpf aller Magellano-Modelle.

Dieses einzigartige und innovative Rumpfdesign sorgt für komfortable und exzellente Fahrt auch bei höherem Wellengang. Die semidisplacement Rumpfform mit runder Bilge entlang der Mittellinie, die als ausgeprägter Kiel geformt ist, sowie die breiten und scharfen Kimmlinien, der sogenannte shine, verhelfen

dem Rumpf zu einem sanften Einsetzen in die Wellen. Zusätzlich durchschneidet der fast gerade Steven die Wellen, statt deren Kämme zu überspringen.

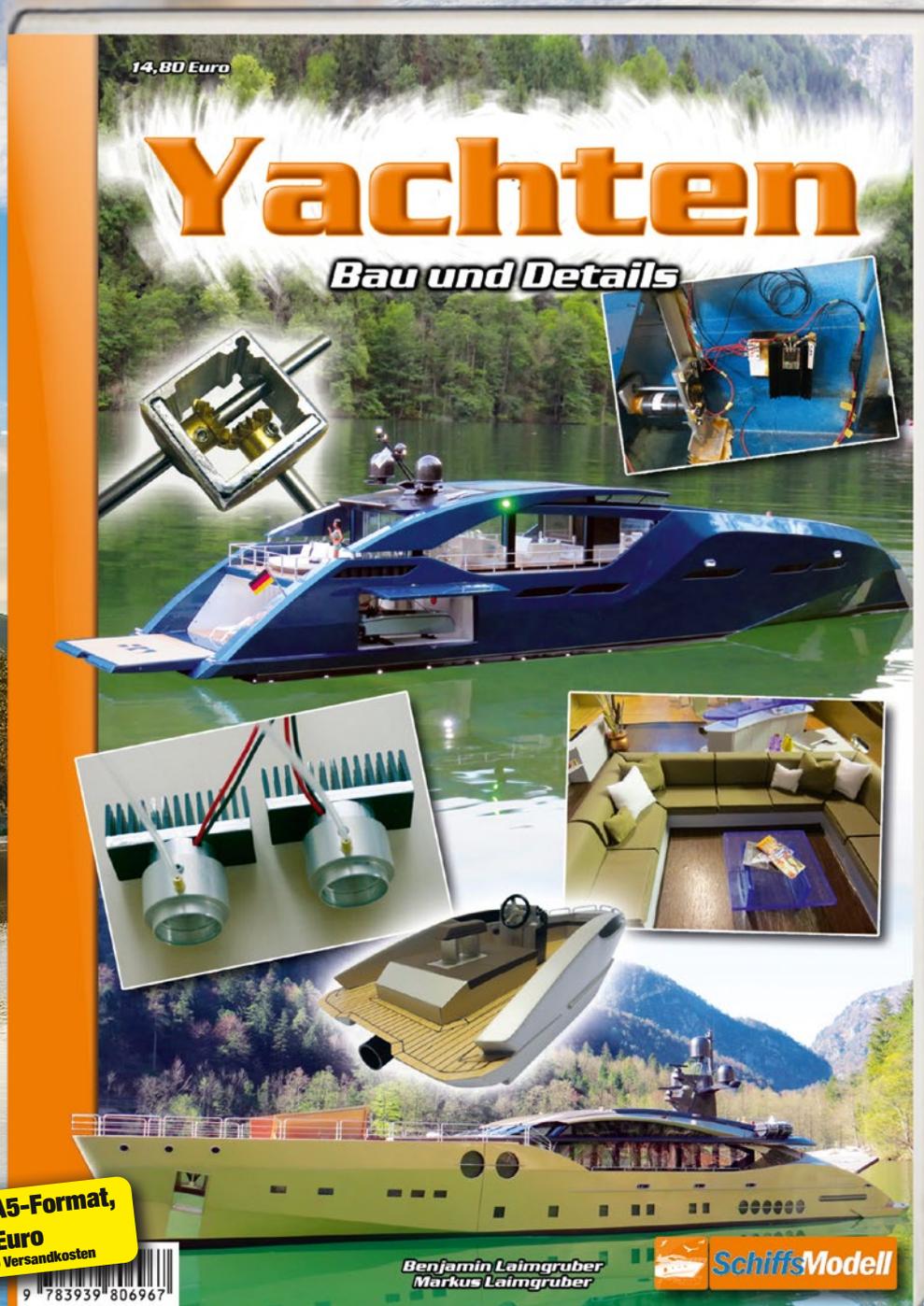
Das Interior-Design wurde von De Cotiis Architects entworfen und wird wie bei allen Yachten der Werft nach den Wünschen des zukünftigen Eigners konfiguriert. So sind bislang nur Zeichnungen und Renderings der Italiener bekannt, womit alle Interessierten gespannt auf die Baunummer 1 warten. Während das Design des Interieurs also variabel ist, stehen die technischen Details des neuen Spitzenmodells fest. Der Antrieb der Yacht erfolgt ganz klassisch über freilaufende Wellen mit zwei MAN Turbodieseln, die mit je 1.550 PS eine Reisegeschwindigkeit von 16 kn ermöglichen.

Wer sich an den Bau eines Modells einer solch edlen Yacht wagen will weiß, dass dieses nicht nur im Eigenbau verwirklicht werden muss, sondern auch ein Langzeit-Projekt wird. Die Länge der Original-Yacht verschiebt die möglichen Maßstäbe nochmals in einen kleineren Bereich. Selbst beim Maßstab 1:20 wird das Modell noch knapp 1,50 Meter lang, doch erhält man durch das Rumpfvolumen alle Möglich-

keiten des perfekten Ausbaus. Selbst so ausgefallene Funktionen wie versenkbare Seitenscheiben und ein versenkbarer Flat-TV sind hier möglich. Die Motorisierung kann mittels bürstenlosen Motoren, hier mit relativ geringer kv-Zahl, verwirklicht werden. Bug- und Heckstrahler ergänzen die Antriebsanlage, gefolgt von vielen Beleuchtungs-Varianten. Wer es etwas kleiner mag, kann auch zum Maßstab 1:30 greifen, der sich in den letzten Jahren als der Maßstab für Großyachten etabliert hat. Das man in einem 1-Meter-Modell nicht ganz so große Sprünge mit dem Gewicht machen kann, versteht sich von selbst. Außerdem stellt sich hier wieder die Frage, ob ein solch kleines Modell dem Vorbild noch gerecht werden kann.

Damit bin ich am Ende meiner Yacht-Vorauswahl unserer virtuellen boot 2022-Rundtour angekommen. Mit den aufgeführten Internet-Adressen erreicht man die Seiten der Werften, und so noch mehr Bildmaterial und auch Skizzen. Es bleibt zu hoffen, dass die Fallzahlen 2023 wieder die Durchführung eines solchen Events zulassen. Das wäre eine gute Gelegenheit, um die hier vorgestellten und noch viele weitere Exponate in Augenschein zu nehmen. ■

Jetzt bestellen



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

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

Vorbilddokumentation Ratsschiff MS STADT KÖLN

Phoenix aus der Asche

Das Ratsschiff MS STADT KÖLN entkam nur knapp der Verschrottung. 1938 in Mainz-Kastel von der Christof Ruthof Werft gebaut, diente es als Repräsentationsschiff des Rats der Stadt Köln. Schon damals galt das 53 m lange Schiff als eines der schnellsten auf dem Rhein. Angetrieben von zwei Sechszylinder-Viertakt-Diesel-Motoren vom Typ KHD RV 6 M 536 mit einer Leistung von jeweils 375 PS lag die Geschwindigkeit bei beachtlichen 13 kn oder knapp 25 km/h – zu der Zeit eine beachtliche Leistung.

In nur drei Monaten wurde das Ratsschiff MS STADT KÖLN gebaut und im Juli 1938 mit dem Namen HANSESTADT KÖLN übergeben, es sollte unter anderem für die 1940 geplante Internationale Verkehrsausstellung und der Betreuung der Gäste dienen. Entsprechend luxuriös und komfortabel war die Innenausstattung mit anspruchsvollen, schönen Holzvertäfelungen. Überall im Schiff war der Boden mit Teppich und Wappen der Stadt Köln belegt.

Ingenieurskunststück

Zur damaligen Zeit galt das Schiff schon als schiffbautechnisches Meisterwerk, unter anderem auch wegen seines geringen Tiefgangs von nur 1,03 m. Dabei stand das Heck nur geringfügig unter Wasser, um den Widerstand zu verringern. Zwecks weiterer Gewichtsreduzierung wurden im Heck Alu- anstelle von Stahlplatten verbaut. Auffallend ist auch die elegante Rumpfform mit dem modernen Bug.

Vorne, im Bugbereich, gab es einen großen Aussichtssalon mit großzügiger Verglasung, dazu gab es einen kleineren, aber ebenso feinen Salon für den Oberbürgermeister. Insgesamt hat das Schiff drei Decks wobei das Oberdeck durch eine große Plane vor Witterungseinflüssen geschützt ist, bei gutem Wetter diente es als Sonnendeck.

Glücklicherweise hat das Schiff den Krieg überlebt und lag damals bis 1945 in Sankt-Goarshausen. Nach dem Krieg fuhr es zeitweise im Dienst der U.S. Army bis 1952. Nach 1952 stand es wieder für Repräsentationsaufgaben für hohe Staatsgäste der Stadt Köln zur Verfügung und so kamen auch Gäste wie Queen Elizabeth, Charles de Gaulle, der Japanische Kaiser und John F. Kennedy an Bord. Dafür wurde es nach der Übernahme vom Militär 1952 teilrenoviert.

Danach wurde es aber ruhig um das Schiff und es lag lange untätig im Kölner Stadthafen, obwohl es zum Weltjugendtag in Köln 2005 nochmals kurze Zeit als Presseschiff aktiviert wurde. Die Stadt Köln zeigt aber weiterhin wenig Interesse am Schiff und es wurde immer mehr vernachlässigt. Zeitweise war es sogar geplant, das Schiff zu verkaufen oder gar zu verschrotten. Es lag danach einige Zeit vergessen im Köln-Niehler Hafen. 1990 wurde es schließlich unter Denkmalschutz gestellt, es tat sich aber leider fünf Jahre nichts, was für den Zustand des Schiffs nicht gerade förderlich war. Gelegentlich diente es noch für Weihnachtsfeiern und ähnliche interne Events der Kölner Stadtverwaltung.

Die Rettung

Kurz bevor das Schiff seinem Ende entgegensehen musste, also vor der drohenden Abwrackung, gab es aber einige Perso-



Text: Pierre Schmitt
Fotos: Verein der Freunde und Förderer des Historischen Ratsschiffs MS STADT KÖLN, Pierre Schmitt



Foto: Christian Koenig

Dieses Modell der STADT KÖLN wurde von Christian Koenig, einem langjährigen Schiffsmodellbauer, im Maßstab 1:50 in rund 300 Stunden gebaut



Der etwas unaufgeräumte vordere Salon, wie er vor der Restaurierung aufgefunden wurde. Hier waren schon berühmte Staatsvertreter an Bord

nen, die sich mit dem Schicksal des Schiffs nicht abfinden wollten. So wurde 2012 ein gemeinnütziger Verein mit dem Titel „Verein der Freunde und Förderer des Historischen Ratsschiff MS STADT KÖLN“ gegründet. Die zu erledigende Arbeit war kolossal und schier unmöglich, auch der finanzielle Aufwand war nicht allein von dem Verein oder durch ehrenamtliche Mitarbeiter zu stemmen. Zumal bei Untersuchungen auch festgestellt wurde, dass das Unterwasserschiff komplett erneuert werden musste, da Korrosion zu starken Beschädigungen der Außenhaut geführt hatte.

Nach scheinbar unendlich vielen Besprechungen und Diskussionen war die Stadt Köln schließlich bereit, doch 2015 einen Betrag für das neue Unterwasserschiff des gleichnamigen Schiffs zur Verfügung zu stellen. Nach einer entsprechenden Ausschreibung 2018 bekam die bekannte Kölner KSD Werft im Köln-Mülheimer Hafen den Auftrag. Rund 18.000 Arbeitsstunden waren für das neue Unterwasserschiff von der KSD Werft zu leisten. Seit 2018 liegt das Schiff, eingehüllt durch Schutzfolien, auf der Werft Helling. Doch damit war der finanzielle Bedarf noch lange nicht gedeckt. Es galt vor allem auch, die Aufbauten zu sanieren und vor dem weiteren Verfall zu schützen und auch im zweiten Bauabschnitt die hölzernen Planken komplett zu erneuern, die doch stark mitgenommen

waren. Damit war zumindest auch ein Teil der Abdichtungsarbeiten gesichert. Also wurde die NRW-Stiftung und die Deutsche Stiftung Denkmalschutz kontaktiert. Glücklicherweise zeigte man auch hier Interesse und bewilligte entsprechende Fördermittel, verbunden mit entsprechenden, teilweise auch strengen Auflagen. Aber ohne diese nicht geringen Fördermittel wäre die Restaurierung des Schiffs schlichtweg unmöglich gewesen.

Nicht unerwähnt bleiben soll auch die geplante Übernahme der Inbetriebnahme und der Überholung der Deutz-Motoren durch ehemalige Mitarbeiter der Deutzer Motorenwerke. Hierzu haben die FMD (Freunde der Motorsammlung Deutz) auch die Patenschaft übernommen, schließlich ist der Name Deutz fest mit der Stadt Köln verbunden und weltweit bekannt, unzählige Schiffe sind heute noch mit Deutz-Motoren ausgerüstet.

Das Ziel

Das Ziel des Vereins mit ihrem rührigen und leidenschaftlichen Vorsitzenden Udo Giesen ist es, das Schiff zur Stadtgeschichte Köln wieder für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen und für verschiedene Veranstaltungen jeder Art wie Seminare oder gar Trauungen und Empfänge zu nutzen.



Hölzerne Intarsienarbeit mit dem Wappen der Stadt Köln im Niedergang vom Sonnendeck zum Hauptdeck



Ein Blick auf einen der beiden Sechszylinder KHD-Antriebe mit je 375 PS





1) Die Kommandobrücke muss im Inneren noch etwas restauriert werden. 2) Das Oberdeck glänzt durch neue Planken



TECHNISCHE DATEN

MS STADT KÖLN

Länge:	53,20 m
Breite:	7,27 m
Höhe:	3,35 m
Tiefgang:	1,03 m
Motortyp:	Viertakt-Diesel, KHD RV 6 M 536
Leistung:	2 x 375 PS bei 500 U/min
Geschwindigkeit:	13 Knoten (24,9 km/h)
Propeller:	1,06 m Durchmesser, 3 Blatt, Bronze
Personenzahl:	180
Internet:	www.ratsschiff-koeln.de

Insbesondere die Salons bieten sich hierfür gut an. Nach der Restaurierung soll das Schiff einen ehrenvollen Platz an der Kaimauer neben dem Schokoladenmuseum im Kölner Rheinauhafen bekommen, hierzu muss aber noch ein aufwändiger, passender Anleger gebaut werden. Aufwändig, um die stark variierenden Pegelstände des Rheins auszugleichen und einen permanenten Zugang zu ermöglichen. Der Anleger ist auch bereits von einem Fachbetrieb entworfen worden.

Neben der Möglichkeit, das Schiff auch nur zu besuchen, ist sogar geplant, die STADT KÖLN für Fahrten zu nutzen. Eine weitere große Herausforderung, insbesondere auch für den Betrieb, da die Motoren nicht mit Getrieben ausgerüstet sind und so für Rückwärtsfahren erst zum Stillstand zu bringen sind, und diese danach erst den Rückwärtsschub übernehmen. Auffallend ist auch die besondere Ruderkonstruktion, bestehend aus zwei großen Star-Contra-Rudern – einer Konstruktion, die damals insbesondere für Kriegsschiffe entworfen wurde und die Ruderwirksamkeit erhöhen sollte.

Ein dritter Einsatzzweck ist es, eine kleine museale Ausstellung zum Schiff selbst und seiner Restaurierung sowie zur Bedeutung der Schifffahrt auf dem Rhein ins Leben zu rufen.

Ein Modell des Schiffs darf dabei natürlich nicht fehlen. Die mühevollen handwerkliche Arbeit, aber auch die Verwaltung und die aufwändige Vereinsarbeit wurden schließlich auch 2021 ideell mit der Verleihung der Silbernen Halbkugel, dem höchsten Deutschen Denkmalschutzpreis, belohnt.

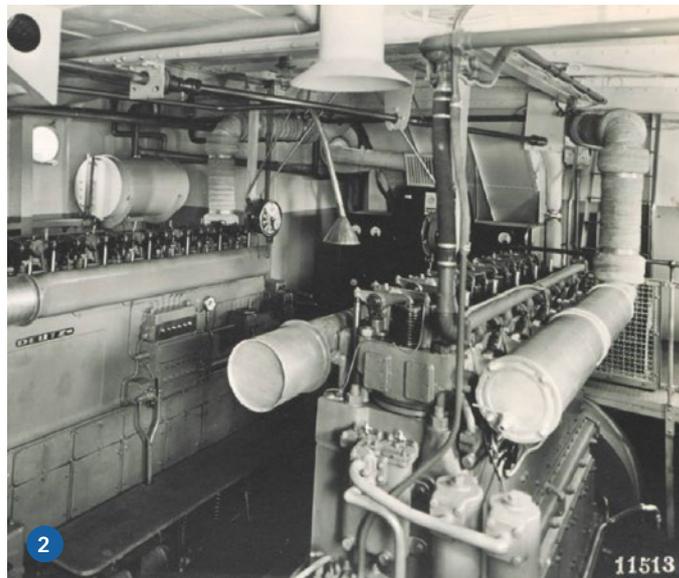
Schöne Modelle

Schöne, präzise Werftmodelle der STADT KÖLN wurden 1937 bis 1938 gefertigt und dem damaligen Eigner übergeben. Ein Exemplar davon gibt es wohl noch im Kölner Stadtarchiv.

Die Präzision des Werftmodells zeugte schon von hoher Modellbaufertigkeit. Ein schwimmfähiges Modell hat auch Christian Koenig 2015 bis 2016 im Maßstab 1:50 in etwa 300 Stunden Arbeit gebaut. Dazu musste er auch entsprechende Pläne zeichnen. Unterstützung bekam er damals vom ehemaligen Werft-Besitzer. Aus Platzgründen hat er das Modell leider später verkauft, nachdem unverständlicherweise kein Museum oder die Stadt Köln Interesse an dem seltenen Modell hatten. Ansonsten ist das Modell heute immer noch eine seltene Erscheinung an Modellgewässern und könnte so manchen Modellbauer animieren und als Motivationsschub dienen, sich an die umfangreiche Arbeit zu machen.



1) Neuer, provisorischer Liegeplatz nach der Restaurierung im Rheinauhafen vor historischem Lagerhaus. 2) Die Restaurierung konnte nur dank großzügiger Mittel erfolgen, so auch von der Deutschen Stiftung Denkmalschutz, aber auch von der NRW-Stiftung und der Stadt Köln. Weitere Mittel von Sponsoren sind angefragt



1) Ursprünglich hieß das Schiff HANSESTADT KÖLN. 2) Eine historische Aufnahme des Maschinenraums. Bis 2024 soll die STADT KÖLN mit den Deutz-Motoren tatsächlich wieder in See stechen

Umfangreiche Arbeiten erwarten die Restaurateure auch beim Original. Die Elektroinstallation muss bei der STADT KÖLN erneuert werden, genau wie die Heizung und die Sanitäreanlagen. Der aus Holz gefertigte Steuerstand bleibt natürlich mit dem großen, hölzernen Haspelrad und dem Maschinentelegraphen sowie dem Sprachrohr erhalten. Das Gleiche gilt für den mit dem Wappen der Stadt Köln versehenen Schornstein.

Kein Ende in Sicht

Mitte 2021 wurde eifrig am Schiff weitergearbeitet, so insbesondere an der Restaurierung der Holzdecks. Hier galt es, eine Unmenge an Holzplanken neu zu verlegen, die Arbeiten konnten mit weiteren Fördermitteln fortgesetzt werden. Lackierarbeiten am Rumpf und den Aufbauten sind im Gang, so auch im Bugbereich, der Kommandobrücke und am Heck. Auch der handbetriebene Kran für das Rettungsboot (Nachen) ist bereits saniert. Zum Glück sind noch praktisch die komplette Inneneinrichtung und das Mobiliar vorhanden. Es bedarf aber ebenfalls einer Auffrischung, Arbeit für Schreiner. Einige Teile des Mobiliars wurden freundlicherweise von Privatpersonen dem Förderverein zurückgegeben, so eine lederne Sitzgarnitur.

Als letzte Stufe der Restaurierung soll 2024 schließlich die Fahrfähigkeit abgeschlossen werden mit der entsprechenden behördlichen Zulassung als Fahrgastschiff. Die Aufnahmen des Schiffs auf der Werft 2021 wurden anlässlich des Werfttages gemacht. Am 5. Oktober 2021 war es endlich soweit, nach 20-jähriger Abstinenz hat das Ratsschiff wieder seinen alten Stammplatz im Rheinauhafen eingenommen, wenn auch noch ohne eigene Motorkraft, vor einem Denkmal-geschützten Lagerhaus. Das Einfahren in den Rheinauhafen des 53 m langen Schiffs mit der schmalen und dazu noch kurvigen Einfahrt achtern voraus, war nicht ganz einfach. Seitlich festgemacht an einem kleinen Frachter, gelang dies aber dennoch problemlos.

Nach Abschluss aller Restarbeiten soll die STADT KÖLN für Ausstellungen der Kölner Handels- und Schifffahrtsgeschichte dienen, wobei der Stadt Köln das Schiff selbst zu Repräsentationszwecken zu Verfügung gestellt werden soll.

An dieser Stelle gilt ein besonderer Dank dem Vereinsvorsitzenden Udo Giesen für die Möglichkeit, das Schiff auf der KSD Werft zu besichtigen und die vielen Informationen zum Schiff. Auch Herrn Christian Koenig sei Dank ausgesprochen für weitere Angaben zum Modell. ■



Blick auf die Startstelle.
Im grünen Zelt gab es
die Verpflegung

Schaufahren des MSC Würzburg am Graf-Luckner-Weiher

Text und Fotos:
Klaus-Peter Wohlrab

Die ganze Vielfalt

Nach einigen Jahren Pause führte der Modell-Sport-Club Würzburg im Herbst 2021 wieder ein Schaufahren auf dem Graf-Luckner-Weiher durch. Der Einladung sind etwa 30 Modellbauer aus Baden-Württemberg, Hessen und Bayern gefolgt, die rund 65 Modelle im Gepäck hatten.

Die Corona-Regeln waren zwar zur Zeit des Schaufahrens gelockert, jedoch entschloss sich die Vereinsführung des MSC Würzburg dennoch dafür, dass Vereinsheim geschlossen zu lassen und das gesamte Schaufahren einschließlich der Verpflegung direkt am Weiher anzubieten. Gegen Mittag wurde dann der Grill angeheizt, wodurch das Event auch kulinarisch abgerundet wurde.

Startschuss

Um 10 Uhr fand dann die offizielle Eröffnung der Veranstaltung statt und die ersten Modelle zogen ihre Runden auf dem Graf-Luckner-Weiher. Zu sehen waren alle Arten von Modellen: Schlepper, Fischkutler, Rettungskreuzer, Segelschiffe und auch die Graue Flotte war zahlreich vertreten. So war auf dem Wasser während der ganzen Veranstaltung immer ein reger

Schiffsverkehr zu beobachten, der auch zahlreiche Zuschauer vom nahegelegenen Rad- und Fußweg anlockte, die den Modellbauern dann auch Fragen stellten. Es entwickelten sich viele Fachgespräche zwischen den Zuschauern und den Aktiven.

Als sich gegen 16.30 Uhr die ersten Teilnehmer auf den Heimweg machten, konnten die Organisatoren auf eine erfolgreiche Veranstaltung zurückblicken. Sowohl die Teilnehmer als auch die Besucher waren von dem Schaufahren begeistert. Daher entschloss sich die Vereinsführung des MSC recht spontan, auch 2022 wieder ein Schaufahren durchzuführen. Ein Termin war auch schnell festgelegt: 2022 wird das Schaufahren des Modell-Sport-Club Würzburg am 18. September stattfinden. Mit hoffentlich wieder so zahlreicher Beteiligung von Modellbauern aus dem ganzen Süden und vielleicht noch darüber hinaus. ■



Der Schlepper HERKULES



Ein verbreitetes Modell ist das Polizeiboot BREMEN 9



Der Rettungskreuzer ADOLPH BERMPOHL



Auch Segelschiffe waren in Würzburg vertreten



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



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


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


Bewegte Bilder: Eingebundene Videos für crossmediales Entertainment


Bonus-Material: Neue Perspektiven dank zusätzlicher Bildergalerien


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


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


Digitaler Stadtplan: Verknüpfung von Adressen, Landkarten und Wegbeschreibungen



**FÜR PRINT-ABONNENTEN
INKLUSIVE**

Lesen Sie uns wie **SIE** wollen.



Einzelausgabe
SchiffsModell Digital
6,90 Euro



Digital-Abo

pro Jahr
49,- Euro

11 Ausgaben
SchiffsModell Digital



+



Print-Abo

pro Jahr
74,- Euro

11 x SchiffsModell Print
11 x SchiffsModell Digital inklusive

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



Schiffsmodellbau auf der Spielmesse in Stuttgart

Alles auf Anfang

Text und Fotos:
Matthias Schultz

Wegen der Corona-Pandemie musste die Spielmesse in Stuttgart 2020 ersatzlos gestrichen werden. Aber auch schon beim letzten Mal waren die Schiffsmodellbauer auf der damals noch unter „Modell + Technik“ laufenden Messe im Rahmen des Stuttgarter Messeherbsts so gut wie gar nicht mehr vertreten. Das hat sich nun geändert. Mit einem sehr großen Stand war der Arbeitskreis historischer Schiffbau wieder am Start, und auch bei den Eisenbahnern sowie Klemmbaustein-Enthusiasten gab es erneut einige sehenswerte Schiffsmodelle in Stuttgart zu entdecken.

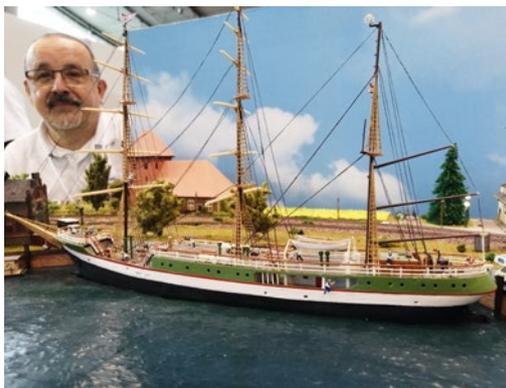
Musste man früher die Schiffsmodellbauer noch ganz hinten in der diesmal komplett leerstehenden Halle 10 suchen, fand man sie diesmal gleich am Eingang des langgestreckten Messegeländes

des neben dem Stuttgarter Flughafen in Halle 1. Denn im Rahmen des Neustarts unter dem Namen „Spielmesse“ wurden diesmal das Thema Modellbau dort mit der „Kreativ“ zusammengefasst. Dass es ausgesprochen breite Publikumsverkehrswege sowie extrem große

Stände für nichtkommerzielle Aussteller wie den Arbeitskreis historischer Schiffbau gab, war sicherlich nicht nur den Corona-Abstandsregeln geschuldet. Viele Händler und Hersteller hatten ihre Teilnahme abgesagt, zum Schiffsmodellbau suchte man sie in Stuttgart zwischen



1) Die ORANJE QUEEN von Michael Reilich tuckert an Klein-Amsterdam vorbei.
 2) Volker Grundmann und seine Lebensgefährtin Sabine Kleber vor dem Schwergutfrachter IMKE. 3) Im Port Royal liegt dieser Dreimaster am Kai. Doch die Piraten sind ihm schon auf den Fersen



Harald Käfferlein mit einem Modell der ALEXANDER VON HUMBOLDT I von Revell im Maßstab 1:144

Modell der Fähre FEHMARN vom niederländischen Hersteller Artitec im Maßstab 1:160

Zehn Pferde ziehen auf Ameland ein Ruderboot an den Strand. 1979 ereignete sich eine echte Tragödie: acht Tiere versanken im Treibsand

dem 18. und 21. November vergeblich. So waren an den ersten beiden Messetagen die Aussteller auch noch weitgehend unter sich, erst am Wochenende kam das Publikum – natürlich mit Abstand und Masken – etwas zahlreicher.

Veto von Lego

Auf der umlaufenden Galerie der Halle 1, von der man einen guten Überblick über das Geschehen unter sich gewinnen konnte, begrüßte einen – wie schon in den letzten Vor-Corona-Jahren – die Lego-Liga in Form des Vereins „Schwabenstein“. Volker Grundmann aus Heidenheim war damals wie heute auf der Messe präsent, 2019 mit seinem riesi-

gen Schlachtschiff SCHARNHORST, diesmal mit seiner Lebensgefährtin Sabine Kleber und dem Schwergutfrachter IMKE. Gerne hätte er jedoch sein aktuelles Projekt, den Umbau der SCHARNHORST zur PRINZ EUGEN, in Stuttgart vorgestellt. „Vor zwei Jahren war das mit Schiffen aus dem Zweiten Weltkrieg auch noch kein Problem. Aber diesmal ist der Hersteller selbst hier vertreten und hat sein Veto gegen unsere Modelle aus dieser Zeit eingelegt. Selbst eine Weihnachtskrippe aus Legosteinen durften wir hier nicht aufstellen – weil sie ja religiöse Inhalte transportiert.“, ärgert er sich über die Compliance-Regeln des dänischen Unternehmens.

Das Original für seinen Nachbau des Schwergutfrachters IMKE wurde im August 2010 ausgeliefert, es gibt insgesamt sechs Schwesterschiffe dieses Typs 116 bei der SAL Heavy Lift GmbH & Co. KG mit Sitz am Brooktorkai in Hamburg. Mit jeweils einer Tragkraft von 10.000 t können die 133 m langen und 23 m breiten Frachter mit ihren beiden Kränen jeweils 450, zusammen also 900 t heben und erreichen eine Maximalgeschwindigkeit von 16 kn. Dass auf der Messe in dem Lego-Konstrukt diesmal keine sperrigen Maschinenteile sondern ein Piratenschiff und eine knallbunte „Partyjacht“ mit rosa Rutsche im Laderaum steckten, war als kleine Attraktion für die Kinder gedacht.



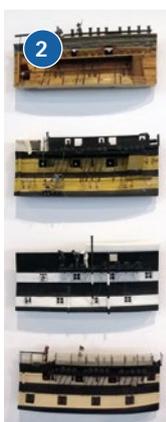
Kurz vor dem Anlegemanöver wendet die Fähre noch einmal



Die ROBERT E. LEE von Joachim Müllerschön im Maßstab 1:150



Alexander Matviyets noch im Bau befindliches Modell der H.M.S. SPHYNX von 1775



1) Blick ins Innere der H.M.S. VICOTRY. Im Mittelpunkt: der Herd. 2) Vier verschiedene Zustände eines Bordwand-Ausschnitts der H.M.S. VICTORY

Klein-Amsterdam

Die Kinder schauten sich dann auch begeistert ein paar Meter weiter weitere Lego-Schiffchen an. Zum Beispiel den weißen Heckraddampfer ORANJE QUEEN von Michael Reilich. Die klappernde Königin tuckert bei ihm an einem Klein-Amsterdam aus rund 30.000 Steinen vorbei, aber auch viele andere Wasserfahrzeuge wie eine Fähre oder mit gläsernen Panoramafenstern versehene Touristenbarkassen befahren da die Grachten und Kanäle. Etwas gruseliger geht es hingegen auf seiner SILENT MARY zu. Das Geisterschiff wird von lauter bleichen Gesellen bevölkert, am Galion prangt eine graue Gestalt, die stark an eine Miniaturausgabe des Imperators aus Krieg der Sterne erinnert. Modellbauerkollege Martin Schneider wiederum hat den Port Royal in neun Monaten aus Klemmbausteinen gefertigt, die Anzahl der Steine hat er erst gar nicht ermittelt. In dem offenkundig karibischen Hafen mit weißer Festung liegt zwar bereits eine dreimastige Fregatte mit Soldaten an Bord am Kai, aber die Piraten haben trotzdem die Chuzpe, mit ihrem Schiff ebenfalls dort einzulaufen.

Revell und Artitec-Modelle

Eine Etage tiefer, im Hauptbereich der Halle auf Erdgeschossniveau, hatten dann die Eisenbahnmodellbauer des Vereins „KüsteNbhner“ ihren Stand. Das groß geschriebene N in ihrem Namen spielt dabei auf die Spurweite und damit den Maßstab 1:160 an. Harald Käfferlein aus dem nahegelegenen Filderstadt musste aber seine Modelleisenbahn mit einem Schiffsmodell der ALEXANDER VON HUMBOLDT I von Revell im Maßstab 1:144 ausstatten, sie ist also ein klein bisschen zu groß geraten. Auch die Bezeichnung des Herstellers stimmt nicht ganz, wurde ihm doch der Bausatz, den er in rund 20 Arbeitsstunden zusammensetzen konnte, als ALEX II verkauft. Die anderen Modelle wie der Krabbenkutter oder die Fähre FEHMARN vom niederländischen Hersteller Artitec stimmen aber wieder vom Maßstab. Die Begeisterung des Schwaben für die norddeutsche Küste kommt daher, dass er seine Urlaube schon seit Jahrzehnten immer auf der Insel Föhr verbringt. So darf denn auch selbstverständlich ein Miniaturmodell des ebenfalls durch eine Bierwerbung berühmten Leuchtturms Westerheversand auf der Modelleisenbahnanlage nicht fehlen.

Tragödie mit Tieren

An eine traurige Begebenheit erinnert wiederum seine Darstellung einer historischen Seenotrettung auf der Insel Ameland in Holland. Zehn Pferde ziehen da ein Ruderboot an den Strand, so wie es bis heute immer mal wieder für die Touristen vorgeführt wird, um zu veranschaulichen, wie mühsam und gefährlich damals die Rettung Schiffbrüchiger war. Am 1. August des Jahres 1979 allerdings ereignete sich eine echte Tragödie: eine deutsche Yacht geriet in Seenot, die Tiere in Treibsand. Acht von ihnen versanken, eine Gedenktafel erinnert heute an den Vorfall.

„Fern“gelenkte Fähre

Vom Untergang einer ganzen Stadt kündigt wiederum Manfred Kurfess' Fähre der Wyker Dampfschiff Reederei, kurz W.D.R.: Die trägt nämlich den Namen RUNGHOLT, von der es in Detlev von Liliencrons (1844 bis 1909) bekanntestem Gedicht „Trutz, Blanke Hans“ heißt: „Heut bin ich über Rungholt gefahren, Die Stadt ging unter vor sechshundert Jahren.“ Kurfess' Fähre hat dieses Schicksal beileibe nicht zu befürchten, unter ihrem flachen Rumpf befinden nur 2 bis 3 mm Wasser. Dass sein Modell, welches er nach einer Vorlage der Firma Wilhelmshavener Modellbaubogen am heimischen Drucker erstellt hat, seine Runde vom Anleger ins offene Wasser und nach

einer Kehrtwende mit dem Heck voran auch wieder zurückfindet, verdankt es einer Konstruktion Marke Eigenbau. Unter dem flachen Bassin befinden sich nämlich Schienen. In diesen gleiten in Kugellagern gelagerte und von einer Fahrradkette mittels Hebeln angetriebene Magnete. Diese wiederum ziehen das darüber schwimmende Schiff, welches zwar auch über fünf Solar-Miniaturmotoren mit jeweils 7,5 V Spannung verfügt, die aber nur zum Schein die Bugstrahlrunder und Antriebsdüsen bedienen. Lediglich der Schild vor der Autorampe wird von einem dieser kleinen Motörchen tatsächlich gehoben und wieder gesenkt.

Historische Schiffsmodelle

Am gleich 60 Quadratmeter großen Stand im Zentrum der Halle dann hatte der Arbeitskreis historischer Schiffbau (www.arbeitskreis-historischer-schiffbau.de) seinen Platz. Hier kamen die Freunde des Holz- und Standmodellbaus voll auf ihre Kosten. Mitglied Joachim Müllerschön war dort mit seinem Mississippi-Heckraddampfer ROBERT E. LEE von 1866 im Maßstab 1:150 vertreten. Namensgeber ist der übrigens mittlerweile auch in der amerikanischen Öffentlichkeit in Ungnade gefallene Oberkommandeur der Südstaatenarmee im amerikanischen Bürgerkrieg. Bekanntheit erlangte das ursprünglich einmal 87 m lange und 14 m breite Gefährt mit acht Kesseln durch seinen Sieg auf der 1870 ausgetragenen Wettfahrt mit der NANCHEZ, bei der sogar die Kapitäne das Mobiliar der Schiffe verbrennen ließen, um den Sieg davon zu tragen. Sein mittlerweile seit ein paar Jahren vollendetes Modell der

schwedischen VASA von 1628 im Maßstab 1:75 erreichte hingegen eine traurige Berühmtheit, weil das farbenfroh in Rot, Gold und Blau sowie überreich dekorierte Schiff gleich nach seinem Stapellauf wegen der Kopflastigkeit kenterte und im Hafen von Stockholm unterging. Müllerschöns AMERIGO VESPUCCI von 1931 im Maßstab 1:84 ist eigentlich ein Bausatz des italienischen Herstellers Mantua, nach rund 25 Jahren Bauzeit wurde es ein aber durch etliche Modifikationen und Ergänzungen beeindruckendes Modell.

Arbeitskreiskollege Dieter Krauß aus Esslingen hatte seine TROIS LIS mit nach Stuttgart gebracht, eine französische Schebeke mit Polackertakelung aus dem Jahre 1750. Das Original maß einst 26 m zwischen den Steven und 41 m über alles, die Breite betrug 7 m. 18 Kanonen sicherten den armierten Kauffahrer gegen Überfälle ab, das Modell im Maßstab 1:50 misst 820 mm in der Länge und 550 mm bis zur Lateinernock. Krauß' FREISLAND ist ein holländischer Zweidecker von 1663 und entstand im Maßstab 1:75. Das Modell des Esslingers misst nun 740 mm über alles und 770 mm in der Höhe. Rund 4.500 Arbeitsstunden sind in den Nachbau des Schiffs geflossen, auf den einst 78 Kanonen und gut 500 Mann Besatzung Platz fanden.

Vieles noch im Bau

Alexander Matviyets war mit seinen noch im Bau befindlichen Modellen der H.M.S. SPHYNX von 1775 sowie dem H.M. Cutter LURCHER von 1763 im



Heckpartie der SOLEIL ROYAL von Daniel Fischer



Michael Hübners VIRGINIASLOOP aus der Zeit um 1780 im Maßstab 1:48



Joachim Müllerschöns AMERIGO VESPUCCI von 1931 im Maßstab 1:84



Decksaufsicht der AMERIGO VESPUCCI



Joachim Müllerschöns Modell der schwedischen VASA von 1628 im Maßstab 1:75



Heckpartie der VASA

Maßstab 1:48 vertreten, demselben wie Ingo Oses L' AURORE, ein Sklavenschiff von 1784. Auch sie ebenfalls noch im Entstehen begriffen, so wie sein französischer Marinekutter LE PLUVIER von 1837 im Maßstab 1:40 und die SOVEREIGN OF THE SEAS von 1637 in 1:72, einer Rekonstruktion auf Basis der Pläne des NMM Greenwich. Vollendet hingegen sind seine C.S.S. VIRGINIA, ein Panzerschiff der Konföderierten, das 1862 aus dem Umbau der 1856 gebauten Dampf-Fregatte U.S.S. MERIMACK entstanden ist, sowie das französische Panzerkanonenboot LA GRENADE von 1888, beide Modelle im Maßstab 1:100. Michael Hübner aus Stuttgart zeigte

am Stand des Arbeitskreises sein aktuelles Projekt, die LE FRÉDÉRIC von 1781, eine französische Freibeuterkorvette der Stadt Saint Malo, sowie seine VIRGINIASLOOP aus der Zeit um 1780, beide im Maßstab 1:48.

Die ewige Baustelle

Daniel Fischer aus Ludwigsburg war neben seiner schon lange vollendeten SOLEIL ROYAL mal wieder mit seiner seit vielen Jahren ihn beschäftigenden H.M.S. VICTORY auf dem Stand vertreten. Er erforscht aber nicht nur das allerletzte Detail des Schiffs, sondern auch des Lebens an Bord oder die Veränderungen über die Jahrhunderte. So

zeigen mehrere „Schnittchen“, wie er sie nennt, denselben Bordwandausschnitt des Schiffs. Allerdings so, wie er sich zu verschiedenen Zeiten dargestellt hat. Denn die heute bekannte Farbgebung mit schwarzen und ockergelben Streifen war eigentlich nur ein Zustand von vielen, zwischendurch war das berühmteste Schiff der Schlacht von Trafalgar auch einmal schwarz-weiß gestrichen. Sein neuester Untersuchungsgegenstand an Bord ist im Moment der Herd, auch ihn stellt er natürlich akribisch dar. Bis auch er irgendwann einmal unter dem nächsten Deck verschwindet und nur noch Fotografien von dem im Inneren des Kunststoffmodells Verborgenen existieren. ■



Decksaufsicht der TROIS LIS



Blick von der Galerie auf das Treiben in Halle 1



Modellbau-Hack

Mit „Hack“ meint man im Allgemeinen einen Kniff, der einem das Leben erleichtert. So wie zum Beispiel das gezielte Ummodelln oder Zweckentfremden von Gegenständen, um diese für eine neue Aufgabe zu nutzen. **SchiffsModell**-Autor Alexander Obolonsky zeigt mit seinem Modellbau-Hack, wie man sich ein praktisches Werkzeug baut.

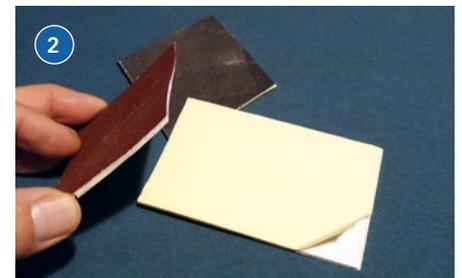
Was wäre der Modellbau ohne die jeweils benötigten Werkzeuge? Sicher, die überwiegende Zahl von Bauhilfsmitteln wird fertig angeboten und benötigt keine Eigeninitiative mehr. Doch hin und wieder lässt sich einfach kein passendes Gerät für die gerade auszuführende Arbeit finden. Besonders, wenn es um das Schleifen kleiner Flächen oder das Ausputzen von schwer zugänglichen Ecken geht. Hier stellen wir einen nützlichen Helfer vor, den viele von uns eigentlich für ganz andere Aufgaben verwenden: die elektrische Zahnbürste. Sie hat den Vorteil, dass sie nur oszilliert (hin und her). Dadurch besteht im Gegensatz zu den drehenden Schleifern nicht die Gefahr, dass

der Schleifkopf beim Aufsetzen auf die zu bearbeitende Fläche nach einer Seite wegläuft und dort Schaden anrichtet. Und der Geldbeutel wird auch nicht übermäßig strapaziert, denn gute Geräte gibt es schon für unter 25,- Euro plus die gewünschten Ersatzbürsten.

So wird aus der Zahnbürste ein Modellbauwerkzeug: 1) Zuerst den Bürstenkopf von seinen Borsten befreien und plan schleifen. Dies geht bestens mit einer Schleifscheibe. 2) Die Schutzschicht von einer Seite eines doppelseitigen Klebepads (gibt's im Baumarkt) abziehen und dort das Schmirgelpapier gewünschter Körnung aufkleben. 3) Dann das so beschichtete Schleifpad in der gewünschte Größe grob ausschneiden, das Schutzpapier auf der verbliebenen Klebe-

seite abziehen und das Pad auf den Bürstenkopf kleben. 4) Dann mit einer Schere das über die Außenkontur des Kopfs hinweg stehende Material abschneiden. 5) Für schmale oder sehr kleine Werkstücke eignet sich am besten eine Bürste mit rundem Kopf. Für etwas größere Flächen geht auch ein ovaler. 6) Für wenig Geld kann man sich so mehrere in Form beziehungsweise Körnung unterschiedliche Schleifer anfertigen. Zum Auswechseln des verbrauchten Schleifpapiers kann das Pad leicht abgezogen und durch ein neues ersetzt werden.

Da der elektrische Bürstenantrieb wasserfest ist, eignet er sich auch für den Nassschliff. Übrigens: Den besten Erfolg liefert das Gerät, wenn man mit möglichst wenig Druck arbeitet. ■



Sonderfunktionen schalten

Ganz oft ergibt sich die Notwendigkeit, kleinere elektrische Verbraucher ein- und auszuschalten. Vor allem bei Funktionsmodellen stehen vielfältige Aufgaben an. Für die vorbildgetreue Bedienung der Beleuchtung oder akustische Signale werden eine ganze Reihe von Schaltbausteinen nötig. Um hier die Kosten gering zu halten, bietet sich der Platinen-Schaltbaustein von Eckstein an, den wir hier vorstellen.

Solche Bausteine, bei denen nur noch die Anschlussdrähte fehlen, vertreibt die Firma Eckstein GmbH aus Clausthal-Zellerfeld im Harz zu einem sehr günstigen Preis von 6,24 Euro (<https://eckstein-shop.de>). Ein Besuch der Website lohnt sich, denn neben dem hier vorgestellten RC-Schalter, gibt es einige weitere, sehr interessante elektronische Komponenten für den Modellbau. Für den oben beschriebenen Zweck eignet sich sehr gut der von Eckstein mit „Pololu RC-Switch with small Low-Side MOSFET“ bezeichnete Bausatz.

Extrem klein

Die vollkommen fertig bestückte Platine kann auf die übliche Art und Weise im Onlineshop der Firma bestellt werden. Sie wird in einer antistatischen Verpackung,

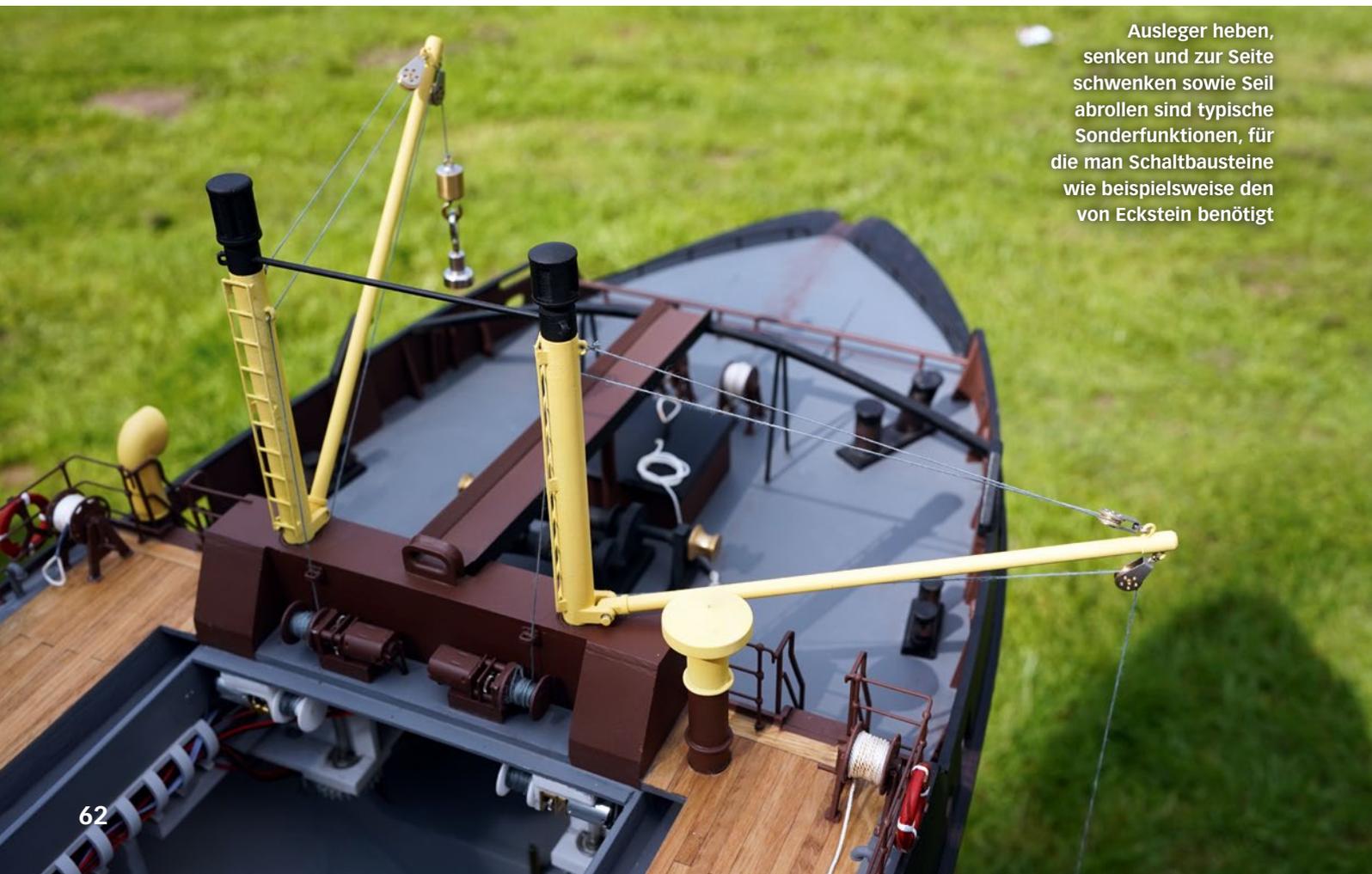
zusammen mit einer 16-poligen Stiftleiste geliefert. Eine englischsprachige Anleitung im PDF-Format kann von der Produktseite der Firma Eckmann geladen werden. Die wichtigsten Eckdaten des Schalters sind schnell benannt: Es lassen sich Verbraucher, die mit einer Spannung von bis zu 30 V betrieben werden können, gezielt ein- und ausschalten. Die Höhe des Stroms kann dabei bis zu 3 A betragen, die Schaltleistung liegt damit bei 90 W. Damit lässt sich schon etwas anfangen und das bei ganz minimalen Abmessungen und sehr geringem Gewicht.

Auf der rechten und linken Seite der Platine sind insgesamt elf durchkontaktierte Lötlöcher angebracht. Dort können die Pins der beigegefügteten Stiftleiste oder direkt die Anschlussdrähte eingelötet werden. Die zweite Methode ist empfeh-

lenswert, das spart Platz, Gewicht und minimiert Fehlerquellen durch Wackelkontakte, außerdem sind die benötigten Patch-Anschlusskabel auch nicht gerade preiswert. Es werden nicht alle Anschlüsse benötigt, der RC-Schalter kann konfektioniert und individuell angepasst werden. Die Platine ist auf der Oberseite mit SMD-Bauteilen bestückt, Leiterbahnen befinden sich auf beiden Seiten. Wichtig sind die Jumper in Form von Löt pads auf der Unterseite, aber auch auf der Oberseite der Platine, die durch Löt zinn überbrückt werden können.

Funktionsweise

Der RC-Schalter kann bei praktisch allen handelsüblichen Fernsteuerungen verwendet werden. Die Schaltung benötigt eine Versorgung mit einer Spannung von 2,5 V bis 5,5 V, die standardmäßig an



Ausleger heben, senken und zur Seite schwenken sowie Seil abrollen sind typische Sonderfunktionen, für die man Schaltbausteine wie beispielsweise den von Eckstein benötigt

den Pins VCC und GND auf der rechten Platine Seite angelegt wird. Der RC-Schalter misst die Breite der eingehenden Impulse und vergleicht sie mit einem Referenzwert, der voreingestellt bei 1,7 ms liegt. Sobald der Eingangsimpuls diesen Wert überschreitet, ändert sich der Zustand des Schalters, normalerweise wird der Verbraucher mit Spannung versorgt. Der Schaltbaustein verfügt über einen Lernmodus, mit dem der Schwellenwert und die Betätigungsrichtung geändert werden kann. Der digitale Ausgang GOOD zeigt das Vorhandensein eines gültigen Eingangs-Signals an. Liegt die Impulsbreite zwischen 0,5 ms und 2,5 ms und die Taktfrequenz zwischen 10 Hz und 330 Hz, wird das Signal akzeptiert, der Ausgang führt Spannung. Wenn der GOOD-Pin auf Masse-Potenzial liegt, ist das Eingangssignal ungültig, aus Sicherheitsgründen wird der Verbraucher abgeschaltet. Der OUT-Pin ist ein Ausgang, der anzeigt, ob der Schalter aktiv ist. Führt dieser Ausgang Spannung, ist der integrierte MOSFET niederohmig, der Verbraucher ist eingeschaltet. Darüber hinaus ist der RC-Switch mit einer Safe-Start-Funktion ausgestattet, dadurch wird die Wahrscheinlichkeit einer unerwarteten Aktivierung reduziert.

Der Verbraucher wird durch eine Freilaufdiode überbrückt, die in der

Schaltung integriert ist. Damit wird es möglich, auch induktive Lasten zu schalten, die dabei entstehenden, induktiven Spannungsspitzen werden eliminiert. Eine gelbe LED gibt eine Rückmeldung über den Status des elektronischen Schalters. Dabei wird durch Blinksignale der Zustand des Ausgangs in Abhängigkeit von der Qualität des Eingangssignals angezeigt.

Alternative Stromversorgung

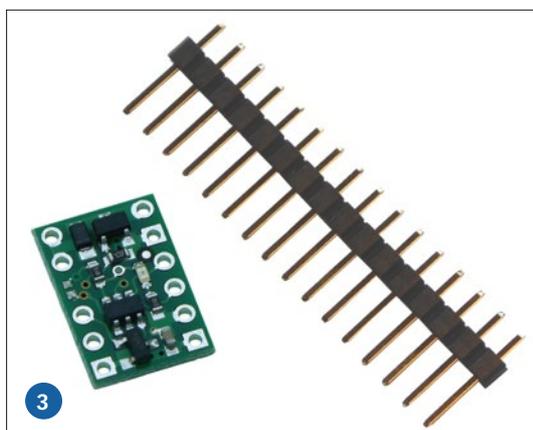
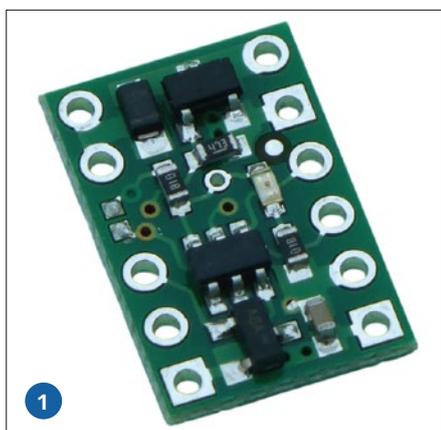
Für das Board stehen zwei unterschiedliche Arten der Spannungsversorgung zur Verfügung. In der Grundkonfiguration wird der Schalter über den VCC-Pin mit Spannung versorgt, er muss zusammen mit GND an eine externe Stromquelle angeschlossen werden, die eine Spannung zwischen 2,5 V und 5,5 V liefert. Mit dieser Spannung wird das Gate des Schalttransistors angesteuert. Dabei muss berücksichtigt werden, dass niedrigere VCC-Spannungen zu einem höheren Widerstand des MOSFETs im durchgeschalteten Zustand führen. Dadurch wird der maximal mögliche Strom, der geschaltet werden kann, geringer. Diese externe Spannungsquelle wird bei den meisten Anwendungsfällen in unserem Bereich nicht benötigt. Die Versorgung der Schaltung kann durch die Bordspannung erfolgen. Dazu muss man den oberflächenmontierten Jumper

auf der Unterseite der Platine, der VRC mit VCC verbindet, überbrücken. Dann ist der Anschluss VCR, der mittlere rote Draht des Servokabels, das am Empfänger angesteckt wird, der Pluspol der Versorgungsspannung, die aber nicht höher als 5,5 V sein darf.

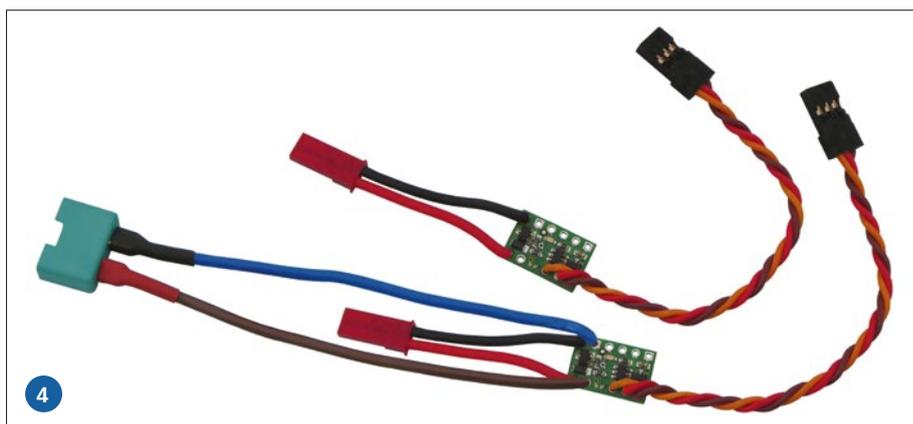
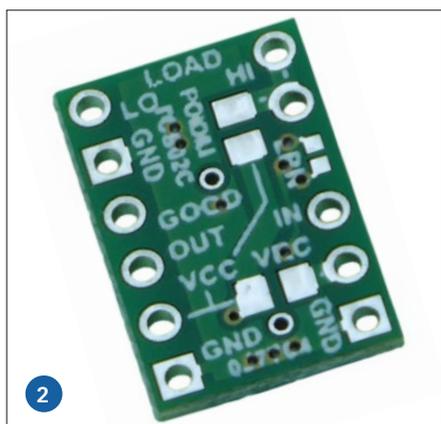
Wenn man auch die beiden Löt pads VCC und LOAD HIGH – dieser Jumper ist ebenfalls auf der Unterseite der Platine zu finden – überbrückt, wird auch der Verbraucher aus dem Empfängerakku versorgt. Dies lässt sich realisieren, wenn nur kleine Ströme, wie etwa bei einer LED-Beleuchtung, benötigt werden. Sollen Verbraucher mit größerem Strombedarf angeschlossen werden, muss eine separate Spannungsquelle mit maximal 30 V verwendet werden. Beide Verschaltungen sind schematisch in bildlicher Form dargestellt. Extra Masse-Anschlüsse werden nicht benötigt, alle mit „GND“ bezeichneten Pins sind intern verbunden, sie liegen alle auf Masse-Potenzial.

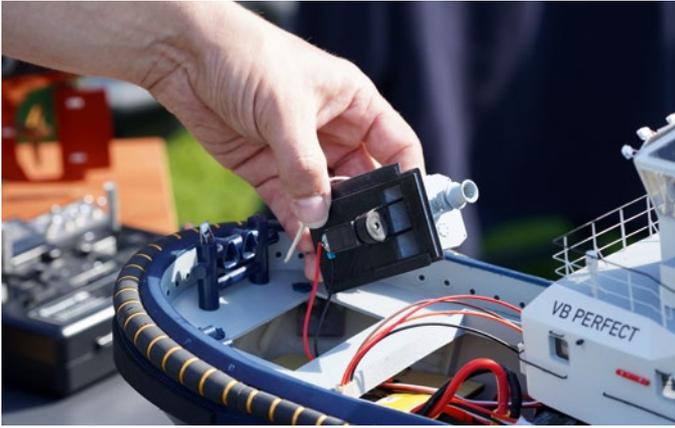
Konfigurationsmöglichkeiten

Der RC-Schalter verfügt über zwei vom Benutzer einstellbare Konfigurationsparameter: Der Schaltpunkt kann individuell verändert und die Wirkungsrichtung umgekehrt werden. Dazu muss die Schaltung in den Lernmodus gebracht werden, dafür muss wiederum ein

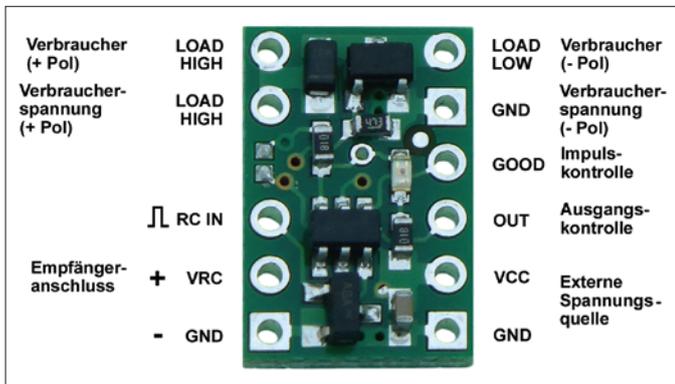


- 1) Auf der Oberseite der Platine befinden sich die elektronischen Bauteile.
- 2) Auf der Unterseite sind die wichtigsten Lötunkte zur Konfektionierung des Schalters untergebracht.
- 3) Zum Lieferumfang gehört eine Stiftleiste, damit auch Stecker verwendet werden können.
- 4) Selbst konfektionierte Schaltbausteine, die bereit für den Test und Einsatz sind

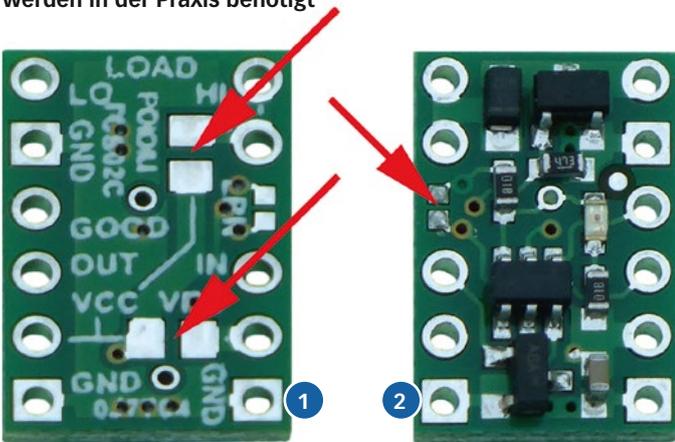




Um kleine Verbraucher wie Motoren, die maximal 3 A Strom ziehen, vorwärts und rückwärts zu schalten, bietet sich der Schaltbaustein an



Nicht alle der insgesamt elf Anschlusspunkte werden in der Praxis benötigt



- 1) Durch Überbrücken dieser Löt pads wird bestimmt, wie die Platine und der Verbraucher mit Spannung versorgt werden.
- 2) Der Lernmodus-Jumper befindet sich auf der Bauteilseite

TECHNISCHE DATEN

Pololu RC-Switch von Eckstein

Betriebsspannung:	2,5 bis 5,5 V
Schaltstrom:	max. 3 A
Schaltspannung:	max. 30 V
Abmessungen:	15,2 x 10,2 mm
Gewicht:	0,5 g
Bezug:	direkt
Preis:	6,24 Euro
Internet:	https://eckstein-shop.de

Jumper, ein Paar freiliegender Pads auf der Komponentenseite der Platine, überbrückt werden. Da dieser Zustand während der Prozedur aufgehoben werden muss, empfiehlt sich der Einsatz eines Schalters, der dafür über zwei Litzen angelötet wird. Wenn vor dem Anlegen der Versorgungsspannung der Jumper überbrückt wird, ist beim Einschalten der Lernmodus aktiv. Wenn die Jumper-Verbindung getrennt wird, befindet sich der RC-Switch im Lernmodus, bis er ausgeschaltet wird. Im Lernmodus wird der Verbraucher nicht eingeschaltet. Die Status-LED zeigt diesen und weitere Zustände durch spezielle Blinksignale an, die in der englischen Anleitung gut beschrieben sind. Dort findet man auch weitere wertvolle Funktionshinweise.

Wenn jetzt der Jumper wieder kurz überbrückt wird, befindet sich die Schaltung in der Puls-Messphase, man kann jetzt die Schaltschwelle vorgeben. Soll sie verändert werden, müssen am Eingang Impulse mit der gewünschten Breite angelegt werden. Dazu bringt man den Geber am Sender in die gewünschte Position und schließt die Impulsleitung an. Wenn die Platine von der Spannungsversorgung abgeklemmt wird, werden die neuen Einstellungen übernommen und im nichtflüchtigen Speicher des Geräts abgelegt, außerdem wird der Lernmodus beendet.

Von untergeordneter Bedeutung ist die Umkehrung der Wirkungsrichtung, das kann heute jeder Fernsteuerungs-Sender. Wenn man diesen Konfigurationspunkt trotzdem nutzen möchte, darf man das Gerät nicht spannungslos machen, sondern muss den Jumper nochmals kurz überbrücken. Dadurch wird die Schaltrichtung umgedreht. Wird der RC-Switch dann abgeschaltet, werden auch diese Einstellung gespeichert und der Lernmodus beendet.

Zwei auf einen Streich

Durch die oben beschriebene Möglichkeit der individuellen Vorgabe des Schaltpunkts, ergibt sich eine interessante Möglichkeit. Man kann mit einem Kanal zwei zusammenhängende Aufgaben erledigen. Über ein Y-Kabel können zwei Schaltstufen angeschlossen werden, eine mit einer geänderten Schwelle von zum Beispiel 1,3 ms und eine mit der voreingestellten von 1,7 ms. Man kann die Beleuchtung eines Fahrzeugs mit einem Kanal durchführen. Wenn man dafür einen Dreistufen-Schalter benutzt, sind in der unteren Position, bei Impulslängen von etwa 1,0 ms, sowohl das Stand- als auch das Fahrlicht ausgeschaltet. Bringt man den Schalter am Sender in die Mit-



Paradebeispiel für Schaltungen sind Beleuchtungen

telposition wechselt die Impulslänge auf rund 1,5 ms, mit dem ersten RC-Switch wird das Standlicht aktiviert. Bringt man den Senderschalter in die vordere Position, beträgt die Impulsbreite etwa 2,0 ms, beide Schalter sind aktiv, Stand- und Fahrlicht sind eingeschaltet. Ähnliche Schaltaufgaben lassen sich für Schiffsmodelle finden.

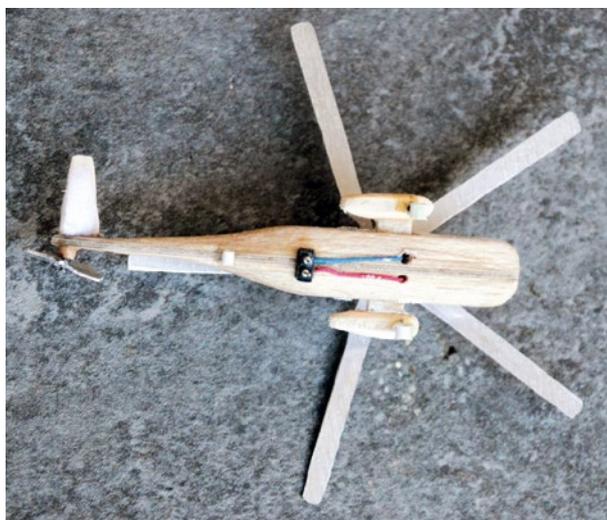
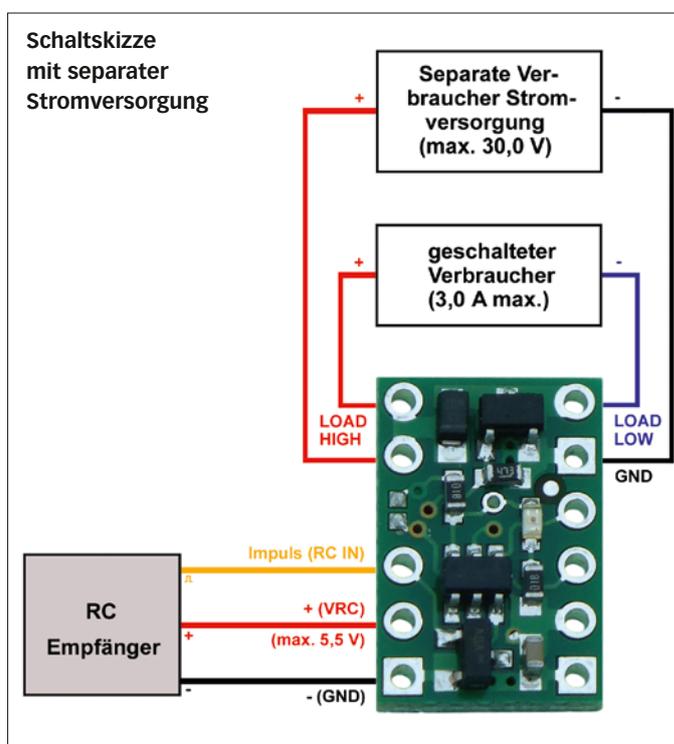
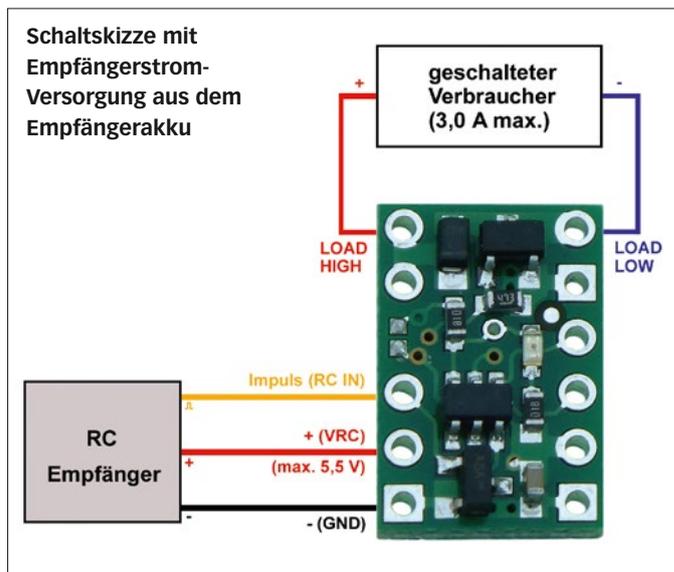
Überprüfungen

Beide zuvor aufgeführten Schaltungsarten wurden realisiert. Bei einer Platine wurden beide Jumper überbrückt, sodass die Empfänger-Spannung auch zum Betrieb des Verbrauchers benutzt wurde. Die parallelgeschalteten LEDs nahmen rund 80 mA auf, durch die notwendigen Vorwiderstände lässt sich der Wert in gewissen Grenzen bestimmen. Diese Belastung steckt ein Empfängerakku oder das BEC eines Antriebsreglers zwar weg, aber der Akku wird schneller entleert. Diesen Aspekt sollte man im Blick haben. Bei der zweiten Platine wurde eine separate 12 V Spannungsquelle benutzt. Der zweite Jumper (LOAD HIGH auf VCC) wurde daher nicht geschlossen. Es wurde ein Pumpenmotor geschaltet, dessen Stromaufnahme bei der genannten Spannung etwa 2,2 A betrug. Die Anschlüsse wurden jeweils über verpolungssichere Stecksysteme realisiert.

Wie eigentlich nicht anders zu erwarten, hat alles gut funktioniert. Sowohl mit einem Servotester, als auch beim Betrieb direkt am Empfänger wurden alle Schaltaufgaben einwandfrei erledigt. Der jeweilige Verbraucher wurde stets im gewünschten Moment ein- oder ausgeschaltet. Auch ein längerer Dauerbetrieb, bei dem der Servotester auf automatischen Betrieb eingestellt wurde, wurde klaglos überstanden.

Fazit

Der Einsatz dieser kleinen Platinen ist unkompliziert, wenngleich man um den Einsatz eines Lötkolbens nicht herumkommt. Man muss nur die Anschlüsse anbringen und mit Lötzinn Jumperflächen überbrücken. Der RC-Switch ist dann, mit einer sinnvoll eingestellten Schaltschwelle, sofort einsetzbar. Negativ angemerkt werden muss, dass nur eine englische Anleitung bereitsteht und dass die Betriebsspannung maximal 5,5 V betragen darf. Wer damit nicht zurechtkommt, für den gibt es bei der Firma Pololu eine größere Ausführung, mit Medium Low Side MOSFET (Produkt 2803). Dann darf die Betriebsspannung bis zu 16 V betragen und es steht ein Schaltstrom von 15 A bereit. Einfach danach im Netz suchen. ■



Ein besonders anschauliches Beispiel für einen Schaltvorgang ist der sich drehende Fünfblattrotor des Helikopters auf diesem Marineschiff

Peter Winklers F 215 BRANDENBURG im Maßstab 1:50

Schiffsporträt

Die BRANDENBURG ist eine von vier Fregatten der Typklasse 123. Diese wurden im Laufe der 1990er-Jahre von der Deutschen Marine in Dienst gestellt. Konkret handelt es sich um die F 215 BRANDENBURG, die F 216 SCHLESWIG-HOLSTEIN, die F 217 BAYERN und die F 218 MECKLENBURG-VORPOMMERN. Mit gut 139 m Länge im Original ergeben sich bei einem Modellnachbau – abhängig vom gewählten Maßstab – schon erhebliche Dimensionen. Eines der bekanntesten Nachbauten im Maßstab 1:50 und damit fast 2,8 m Länge, ist die BRANDENBURG von Peter Winkler. **SchiffsModell**-Autor Kai Rangnau stellt das Modell vor.

Text: Kai Rangnau

Fotos: Peter Winkler, Mario Bicher und Kai Rangnau



Die BRANDENBURG wurde 1992 als erstes der vier Fregatten auf Kiel gelegt und ist zugleich das Typschiff der Klasse 123. Die Indienststellung erfolgte, nach einer Bau- und Erprobungszeit von 2,5 Jahren, im Herbst 1994. Sie sollten die ersten Einheiten der Marine mit Container Bauweise (MEKO-Prinzip) sein, was bedeutet, das komplette Waffensysteme ausgewechselt und instandgesetzt sowie nach Kundenwünschen verändert werden können. Dieses bereitete jedoch den Entwicklern in der Umsetzung viele Konstruktionsprobleme und Änderungen. Aber das Prinzip der Containerbauweise hatte sich durchgesetzt und kommt mittlerweile auch bei anderen Schiffsklassen, wie bei den Korvetten K130 und den Fregatten der Klasse 124 und 125 zum Einsatz. Ferner wurde im Bereich der Radarsignatur vieles drastisch reduziert. Mit dem Erfolg, dass im Vergleich zur älteren Fregatte der BREMEN-Klasse, die Radarrückstrahlung nur noch 10% beträgt. Dieses wurde zum ersten Mal bei einem Schiff der Deutschen Marine angewandt, was ein erheblicher Entwicklungssprung in diesem Bereich war.

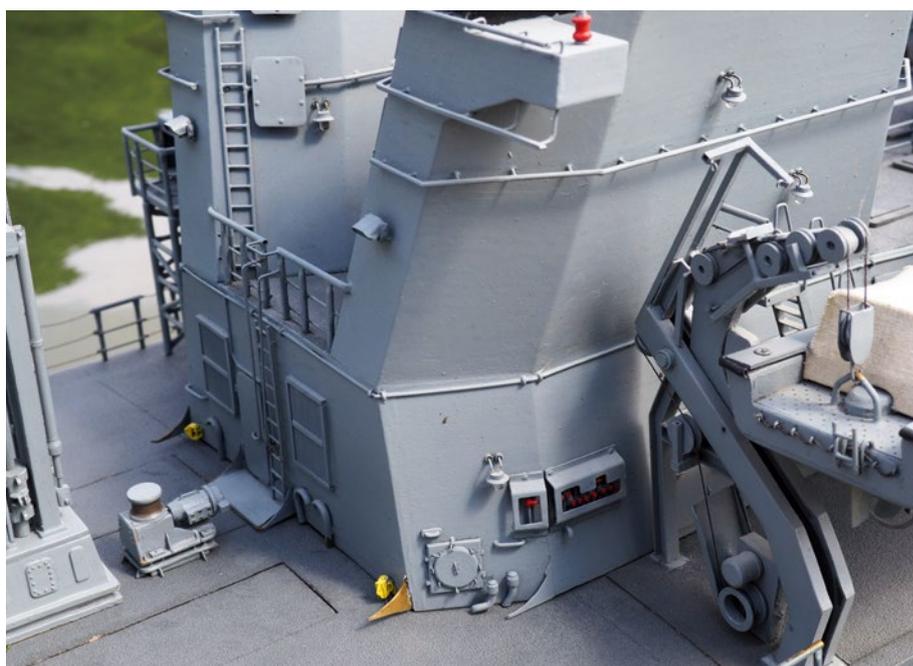
Nachbau als Modell

Auf vielen Flottenparaden oder privaten Treffen ist Peter Winkler mit seiner Fregatte BRANDENBUR häufig zu sehen. Schon allein die Ausmaße seines in 1:50 gebauten Modells der Fregatte BRANDENBUR beeindruckten auf jeder Veranstaltung. Bei Fragen zu seinem Modell gibt Peter Winkler reichlich Wissen weiter und ist auch bereit, das detailliert an seinem Modell zu zeigen. Schon allein durch seine offene und freundliche Art ist er auf jeder Veranstaltung ein gern gesehener Gast. Trotz seiner zum Teil sehr weiten Anreisen, ist Peter Winkler scheinbar kein Weg zu weit, um an Veranstaltungen teilzuhaben. Ich hatte ihn nach langer Zeit, bedingt durch die Corona-Auflagen, bei der Flottenparade 2021 in Brül getroffen und damit die Gelegenheit für dieses Schiffsporträt genutzt.

Das Projekt Fregatte F 215 BRANDENBUR, wurde von Peter Winkler in einem Zeitraum von sechs Jahren umgesetzt. Hierbei dienten ihm die Baupläne der Firma Harhaus im Maßstab 1:100, mit dem Ausrüstungsstand der Fregatte von 1997.



Aus drei Sektionen ist das insgesamt 2.780 mm lange und 40 kg wiegende Modell zusammzusetzen sowie auf einem Trailer zu transportieren



Zwecks besserer Radarsignatur unterscheiden sich die Winkel und Abmessungen der Aufbauten, was beim Modellbau gewisse Herausforderungen darstellt



Eines von mehreren Radomen. Bemerkenswert ist die Umsetzung von Kabelkanälen, Handläufen oder Knotenblechen



Was an Funktionen bei den Waffensystemen im Maßstab 1:50 realisierbar war, hat Peter Winkler umgesetzt

Faszinierend an Marineschiffen ist die Möglichkeit, viele Details zu realisieren

TECHNISCHE DATEN

F 215 BRANDENBURG

Original

Länge:	139 m
Breite:	16,7 m
Geschwindigkeit:	29 kn
Antriebe:	2 x MTU Diesel
Leistung:	51.666 PS

Modell

Bauzeit:	6 Jahre
Maßstab:	1:50
Länge:	2.780 mm
Breite:	334 mm
Höhe:	520 mm
Tiefgang:	124 mm
Gewicht:	40 kg
Antriebe:	2 x 12 V Bürstenmotoren
Fahrregler:	2 x 60 A

Ein Vorteil bei der Realisierung eines solchen Bauvorhabens ist, dass man sich reichlich Informationen und Bilder zum Original aus verschiedenen Quellen besorgen oder sogar selbst welche erstellen kann. Beispielsweise nutzte Peter Winkler ein Besuch bei der Deutschen Marine während eines „Tag der offenen Tür“ im Marinestützpunkt Wilhelmshaven, um selbst Fotos auf der Fregatte zu machen. Leider konnte er hierbei nicht alle Bereiche kennenlernen, denn die Wege für Besucher sind trotz aller Offenheit eingeschränkt. Trotzdem reichten ihm auch die gesammelten Informationen aus, um sein Projekt zu realisieren.

Dreiteiliger Rumpf

Der Maßstab 1:50 wurde von Peter Winkler aufgrund der Menge an denkbaren Sonderfunktionen gewählt, die nur in einem solch großen Maßstab zu realisieren waren. Nachdem der Maßstab feststand, ergaben sich eine Länge von 2.780 mm und eine Breite von

334 mm für das Modell. Bei der Größe des Rumpfs kam für ihn nur ein HolZRumpf in Spantenbauweise in Frage. Die Spanten entstanden aus 4-mm-Sperrholz und die Beplankung besteht aus 1-mm-Sperrholz. Der fertiggestellte Rumpf wurde anschließend zur Verbesserung der Stabilität und Haltbarkeit mit einer Lage Glasfasergewebe und Epoxidharz überzogen. Um das Handling und den Transport etwas einfacher zu gestalten, ist der Rumpf dreiteilig ausgeführt. Die Schnittstellen zwischen den einzelnen Sektionen bestehen aus zwei aneinander schraubbaren, durchgängigen Spanten, aus je 10-mm-Sperrholz.

Bedingt durch die Wölbung ist das Oberdeck aus 4-mm-Birkensperrholz gebaut, denn dieses lässt sich leichter biegen. Zwecks optischer Gestaltung ist das Deck mit feinkörnigem, wasserfestem Schleifpapier überzogen. Es soll den im Original vorhandenen Antirutschbelag nachbilden. Bereits beim Bau des



Unter dem Geschützpodest befinden sich Elektronik und Motoren zur Steuerung



Teil der Hecksektion ist der Aufbau mit der Hauptantenne



Löthilfen sind bei der Fertigung solch filigraner Ausrüstungsgegenstände unabdingbar



Peter Winkler vor seinem Drei-Sender-Pult, von dem aus die über 100 Funktionen gesteuert werden. Verbaut sind zwei mc-19 und eine mc-20

Rumpfs war eine gewisse Vorplanung in Bezug auf die vorgesehen Sonderfunktionen erforderlich, um später nicht zu viele Änderungen vornehmen zu müssen. Das funktionierte, von kleineren Anpassungen abgesehen, weitgehend gut.

Für die Aufbauten wurde ebenfalls 4-mm-Sperrholz eingesetzt. Größte Herausforderung hier war die spezielle Bauform aufgrund der reduzierten Radrückstrahlfläche. Es gab viele unterschiedliche und nahezu keine rechten Winkel oder gerade Flächen – das Ganze dann noch auf einem gewölbten Deck aufzubauen, war schon knifflig. Wie sich abzeichnete, kam den Vorplanungen bezüglich der späteren Sonderfunktionen auch jetzt Priorität zu, denn es mussten zum Teil bereits Verstärkungen im Aufbau angebracht und Ausschnitte gemacht werden. Zudem waren Befestigungsmöglichkeiten vorzusehen und Löcher an schlecht zugänglichen Stellen zu bohren, wo das später nicht mehr möglich

sein würde. Doch nach Fertigstellung des Rumpfs und der Aufbauten war das Größte auch schon geschafft. Danach wurde ordentlich gespachtelt, geschliffen und lackiert. Dann ging es an die Ausrüstung des Oberdecks, die Bewaffnung und die Elektroniksteuerung. Alles wurde in Modulen erstellt, die man jederzeit aus dem Rumpf entfernen und reparieren konnte. Die Ansteuerungen der Systeme setzte Peter Winkler mit handelsüblichen Elektronikbauteilen um.

Blick auf die Details

Nach Möglichkeit kamen keine Fertigteile, sondern möglichst selbst gefertigte Ausrüstungsgegenstände aufs Schiff. Die hauptsächlich verwendeten Materialien sind Sperrholz, Polystyrol, ABS und Messing in unterschiedlicher Formen. Beim Anfertigen der Details arbeitete sich Peter Winkler vom Bug zum Heck vor und begann mit den Ankern. Diese entstanden im Zingussverfahren. Für den Bau der Gussform setzte er Holz ein.

Die Rohlinge ließen sich anschließend nachbehandeln und danach lackieren. Ergänzend wurden beim Oberdeck unter den Ankerketten noch zusätzliche Holzplanken angebracht, auf denen später die Ankerkette bis zu den Ankerwinden laufen sollte.

Der vordere Fahnenmast sollte eine funktionsfähige Beleuchtung bekommen und demontierbar sein. Dazu wurden an entsprechender Stelle, an der die Verstrebungen des Masts auf dem Deck befestigt sind, zwei bereits mit Kabeln versehene Aderendhülsen im Deck eingeklebt. In diesen stecken jetzt die Mastfüße und stellen gleichzeitig den Kontakt für die Beleuchtung her. Der Flaggenmast ist aus Messingdraht gefertigt und stellt gleichzeitig den Minuspol der Beleuchtung dar, sodass jeweils ein weiteres Kabel für die anderen LED-Leuchten ausreichte.

Alle Poller und Klüsen sind aus Holz gefertigt und zusätzlich mit einem

1,5-mm-Messingprofil am Deck gesichert, da sie auch beim Modell zum Festmachen dienen sollten und zusätzlichen Halt benötigten. Anschließend begann das Setzen der Reling. Zur interessanten und besonderen Herausforderung geriet hier der ständige Wechsel zwischen starren Abschnitten, diese wurden aus Messingrohr gefertigt, und flexiblen Relingbereichen. Bei letzterem waren etwas aufwendigere Seildurchläufe im Bereich des Handlaufs zu fertigen, und zwar aus 0,2-mm-Kupferdraht. Anschließend wurden dann an allen entsprechenden Stellen der Relingstützen 0,5-mm-Löcher gebohrt, in die später die Ösen einzukleben waren. Durch Ösen und Bohrungen zog Peter Winkler später Sternzwirn. Letzte Herausforderung war die abnehmbare Reling. Hier wurde im Oberdeck 1-mm-Messingdraht befestigt, auf dem dann die Relingstützen aufgesteckt werden konnten.

Feinarbeiten

Die an Oberdeck befindlichen diversen Luken, wurden aus Sperrholz oder Messingformteilen hergestellt. Alle Auf- und Niedergänge sind aus 0,5- und 1-mm-Messingrohr gebaut und mit Messingdraht an den Aufbauten befestigt. Für die Oberdeckbeleuchtung wurden Steckkontakte von ICs benutzt, in denen sich die LEDs einfach einstecken ließen. Die dann benötigten Vorwiderstände sind im Innenraum angelötet. Sie waren notwendig, da die 12-V-Bordspannung aus einem Bleiakku stammt. Das gleiche Prinzip kam auch bei den Scheinwerfern

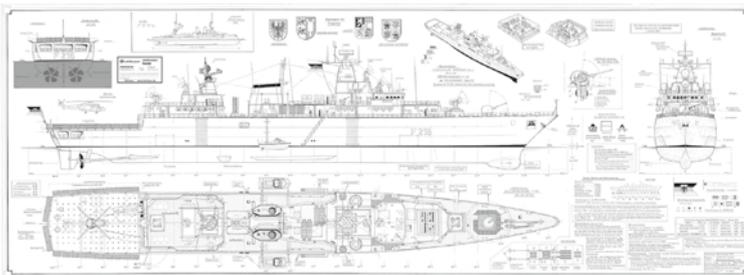
zum Einsatz. Vorteil dieser Methode ist übrigens, dass sich bei einem möglichen Defekt eine LED schnell austauschen lässt.

Die Radar-Antennen und Radome sowie die diversen Rettungsinseln entstanden in detaillierter Feinarbeit aus Polyamid, Sperrholz und Messingdraht. Beim wiederholten Betrachten des Oberdecks findet man immer wieder kleine, dem Original nachempfundene Details. Gerade in der Gestaltung des Oberdecks wurden von Peter Winkler erhebliche Feinarbeiten getätigt und umgesetzt. Obwohl der Maßstab 1:50 auch hier schon Grenzen aufzeigte, nahm er so manche Hürde. Schlussendlich erstellte er ein in sich geschlossenes sauber gearbeitetes Oberdeck.

Waffensysteme und Videoüberwachung

Weiter geht es mit den Waffensystemen. Alle auch nur im kleinsten Bereich drehbaren Teile wurden von Peter Winkler drehbar gemacht. Außerdem sind einige Waffen funktionsfähig, beispielsweise ist das Abfeuern der Flugkörper aus dem VLS (Vertical Launching System) ein Hingucker.

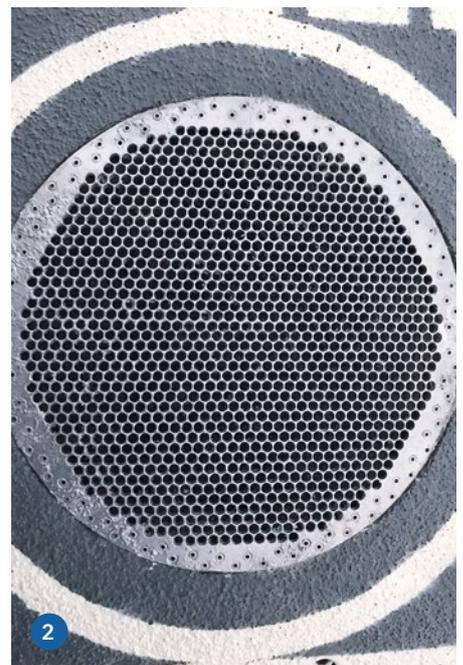
In der Brücke befindet sich eine kleine Onboard-Kamera, die auf einem Servo installiert ist. In der Kamera sind eine SD-Karte für Videoaufnahmen und ein 5-GHz-Funksystem integriert, sodass Livebilder zu einem externen Monitor gesendet werden können. Allerdings fehlte eine Möglichkeit, die Kamera mit



Anhand des drei Bögen umfassenden Bauplans von Harhaus Modellbau lässt sich ein Nachbau der Fregatte mit sehr hoher Detailtreue umsetzen



F 215 BRANDENBURG bei der Flottenparade im Juni 2017. Auf dem Youtube-Kanal von Subwaterfilm gibt es dazu ein tolles Video: <https://youtu.be/GXDya-uHK2Q>



1) Auf dem Heli-Landedeck ist ein Sea King platziert, dessen Rotoren sich drehen können und der beleuchtet ist. 2) Zur Aufnahme der Fang-Halterung des Helis ist diese aus über 1.000 Bohrlöchern bestehende Platte nötig, die im Landedeck eingelassen ist

der mitgelieferten Fernbedienung auszulösen. Peter Winkler wusste sich natürlich zu helfen und baute kurzerhand einen eigenen Fernauslöser. Es war zwar nicht ganz einfach, auf der dafür vorgesehenen 10 x 10-mm-Platine, vollgepackt mit vielen SMD-Bauteilen, zwei Kabel anzulöten. Am Ende hat es aber doch funktioniert, sodass man jetzt mittels eines Relaiskontakts den mechanischen Schalter der Kamera überbrücken konnte, um die Aufnahmen zu starten.

Auf der Backbordseite befindet sich noch eine funktionsfähige Löschkanone für das Landedeck. Diese besteht hauptsächlich aus ABS-Rohren, die natürlich entsprechend gebogen werden mussten. Das stellte sich als schwieriger heraus, als anfangs erwartet. Am Ende sollte dann durch diese Rohre ja auch noch Wasser fließen. Also wurden hier Halbprofile gewählt, diese gebogen und am Ende mit Plastikleber wieder zusammengeklebt. Die Wasserversorgung erfolgt über eine Pumpe im Heck.

Helikopter-Landedeck

Das Hubschrauberdeck ist so konstruiert worden, dass der darunterliegende Bereich weiterhin zugänglich bleibt. Zum einen befindet sich hier die Ruderanlage, zum anderen die Mechanik zum Absenken der Landedeckbegrenzung, sprich umklappbare Reling. Das Landedeck ist aus 1,5-mm-Sperrholz gefertigt, da auch dieses gewölbt werden musste, und mit feinkörnigem, wasserfestem Schleifpapier überzogen.

In der Mitte des Landedecks befindet sich eine gelochte Edelstahlplatte. Beim Original ist sie für die Fang-Harpune des Sea Lynx gedacht, wenn dieser bei schwerer See gelandet



Vor allem bei Nachtfahrten beeindruckt, dass selbst der Heli beleuchtet ist



Die LED am Schiff sind oft über IC-Sockel gesteckt, was die Wartung bei Ausfall erleichtert

Anzeigen

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

www.JOJO-Modellbau.de
Der Bausatz-Spezialist

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

2002 - 2017
15 - Jahre
HHT **Howald**
HOBBY - TECHNIK
Schiffs- & Funktionsmodellbau - Dampfshop
Fernsteuerungen - Rohmaterial - Zubehör
Lerchenfeldstrasse 54 - CH-3603 Thun
Tel. +41 33 345 08 71 - Fax +41 33 345 08 72
www.hobby-technik.ch - info@hobby-technik.ch

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

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

• Echtpantbausätze aus eigener Fertigung
• Bausätze und Zubehör europäischer Hersteller
• Werkzeuge, Hilfsmittel und Beschlagteile
• PROXXON-Elektrowerkzeuge und Zubehör
• Edelhölzer, Leisten und Furniere
• Farben, Lacke und Lasuren
• Eigene Laserschneidanlage und 3D-Drucker

PROXXON MICROMOT System

Wasserpumpen für Funktionsmodelle

z.B. als Lenzpumpen, für Bugstrahlruder oder Löschmonitore.

WP1612
Zahnradpumpe
1,6 l/min, 12 V

TP6012
Tauchpumpe
6 l/min, 12 V

WP01003
Membranpumpe
0,1 l/min, 3 V

WP2312
Turbinenpumpe
2,3 l/min, 12 V

WP4512
Turbinenpumpe
4,5 l/min, 12 V

Zwo4 HS12 & HS16

Die Sender für den Funktionsmodellbau

- leichte Handsender, auf Pultsender und 3D-Knüppel **umrüstbar**
- übersichtliche flache Menüstruktur, **einfache Bedienung**
- 6 **flexibel** verwendbare Funktionstasten-Paare



servonaut





Man könnte glatt an Bord gehen



In den Raketenwerfern sind funktionsfähige Raketen eingesetzt

ist, um nicht von Bord zu rollen. Die hinteren Helikopter-Räder sind dann um 45° angewinkelt, um sich maximal um die eigene Achse drehen zu können. Beim Modell kommt hierfür eine 1-mm-Aluminiumplatte zum Einsatz, die mit einem 0,8-mm-Bohrer aufgebohrt wurde. Am Ende waren 1.189 Löcher mit einem Lochabstand Mitte zu Mitte von 1 mm zu bohren.

Für den Antrieb der Landedeckabsenkung verwendet Peter Winkler Servos ohne Elektronik. Aufgrund des kompakten Getriebes ist eine sehr gute Drehzahlreduzierung erreichbar. Über ein Gestänge, das mit der Begrenzung verbunden ist, können die beweglichen Elemente abgesenkt beziehungsweise aufgerichtet werden.

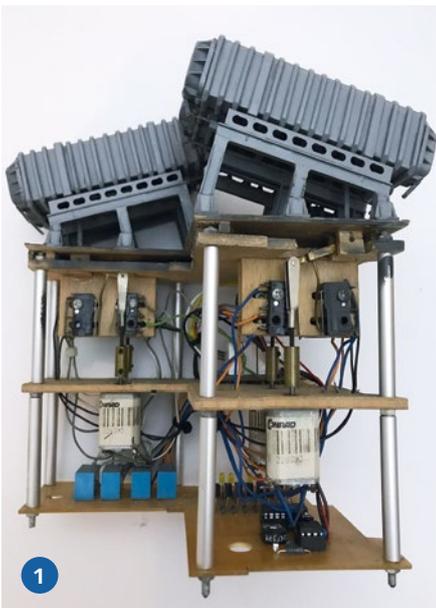
Selbstverständlich ist auf dem Lande-deck der Modell-BRANDENBURG auch ein Hubschrauber stationiert, und zwar ein Sea King statt Sea Lynx. Im Original kommen diese jedoch selten zum Einsatz und wenn, dann nur bei nicht all-zu starkem Wellengang. Dieses Muster wurde jedoch von Peter Winkler gewählt, weil es geeigneter ist, diverse elektronische Einbauteile wie Positionslichter, Landescheinwerfer und Motoren für die Rotoren funktionsfähig einzubauen. Bei einem Sea Lynx, der kompakter und komplexer konstruiert ist, hätte das nicht so reibungslos geklappt.

Antrieb und Technik

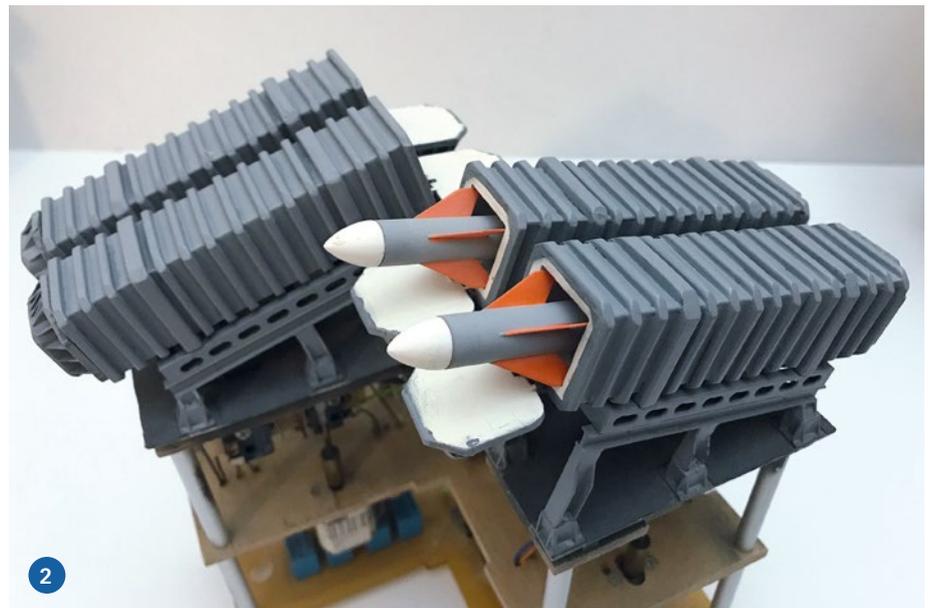
Die gut 100 LED, die 28 Motoren und der Schiffsantrieb werden von zwei 12-V-Blei-Gel-Akkus mit einer Kapazität von

17 und 24 Ah versorgt. Die Elektronik ist so ausgelegt, dass die Waffensysteme, die Radaranlagen und die Scheinwerfer zum einen von der Fernsteuerung aus bedient werden können, nämlich über ein Nautic-Expert-Schaltmodul von Graupner. Zum anderen ist die Steuerung auch über ein Steuerprogramm möglich, und zwar von einem Microcontroller Typ Arduino Mega 2560. Dieser Arduino-Baustein besitzt 54 digitale Ausgänge und einen 256-KB-Flash-Speicher, der keine Wünsche offen lässt.

Die Elektronik besteht im Wesentlichen aus drei Hauptkomponenten. Einmal aus dem Microcontroller, zum zweiten aus einem Schaltkasten, der die Relaiskarten aufnimmt, und zum dritten aus einem Verteiler/Verbinder,



1



2

1) Zündelektronik und Klappenmechanik befinden sich unterhalb des Waffensystems. Typisch für diese und alle anderen Elemente ist, dass sie demontierbar sind. 2) Nach dem Öffnen der Klappen über den Sender können die Raketenmotoren ferngesteuert gezündet werden



Zur Steuerung zahlreicher Funktionen ist einmal ein Soundmodul von BEIER-Electronic, aber auch ein Arduino-Controller im Schiff enthalten



Auf Schaufahren sind die F 215 BRANDENBURG und ihr Erbauer Peter Winkler gern gesehene Teilnehmer

der die Schaltsignale der Schaltbausteine und des Microcontrollers verknüpft sowie an die Verbraucher verteilt. Alle Verbindungen erfolgen über D-Sub-Steckverbinder oder RJ-45 Stecker. Da die D-Sub-Steckverbinder 32 polig sind und bei eventuellen Defekten, eine Fehlersuche ohne großen Aufwand möglich sein sollte, sind die verlegten Kabel in Kabelbäume zusammengefasst. Dabei kommen Kabel in acht verschiedenen Farben zum Einsatz und jeder Kabelbaum ist mit farbigem Isolierband gekennzeichnet. Vier dieser Kabelbäume sind wiederum zu einem größeren Kabelbaum zusammengefasst. Damit ist es möglich, jeden Stromleiter am Anfang und am Ende eines Steckers oder einer Kuppelung genau zu identifizieren. Zur Elektronik gehört selbstverständlich auch ein

Soundmodul, nämlich das USM-RC-2 der Firma BEIER-Electronic, das für das Nebelhorn, Signalhorn und zum Abspielen von Musik sowie diversen anderen Funktionen genutzt wird. Insgesamt lassen sich 30 Einzelfunktionen alleine über das Soundmodul realisieren.

Zur Steuerung aller Funktionen des Schiffs kommen zwei mc-19 und eine mc-20 Fernsteuerung von Graupner zum Einsatz. Die mc-20 ist softwareseitig bereits mit einem Nautic-Modul ausgerüstet, die Steckplätze sind vorhanden, sodass hier nur die entsprechenden Schalter positioniert werden müssen und der Sender so auf 30 Kanäle/Funktionen ausgebaut werden kann. Die zwei mc-19 sind mit je zwei Nautic-Schaltmodulen der Firma BEIER-Electronic um

gesamt 64 Kanäle auf dann 84 Kanäle erweitert worden. Also stehen insgesamt 114 Kanäle bzw. Funktionen zur Verfügung. Nicht zu vergessen wäre in dieser Aufzählung die integrierte 5-GHz-Funkanlage, um die Aufnahmen der in der Fregatte eingebauten Brückenkamera zu empfangen.

Sicherlich ist dieses Fernsteuerkonzept für die BRANDENBURG etwas überdimensioniert, es hätten auch zwei Sender getan. Für das aktuelle Modellbauprojekt ist das Setup mit drei Sendern aber gerade ausreichend und zweimal ein komplettes RC-System zu entwerfen, das kam für Peter Winkler nicht in Frage. Es ist schon ein besonderes Pult, mit dem er seine BRANDENBURG fernsteuert. ■



Flaggenmast am Bug der BRANDENBURG – natürlich beleuchtet



Ein wenig Weathering steht dem Modell. Beachtenswert ist auch die selbstgebaute Reling

Das neue Heft erscheint am 31. März 2022

Früher informiert:
Digital-Magazin
erhältlich ab
18. MÄRZ
2022



Die EISHAI ist ein typischer Nachbau eines 26,5-m-Stahlkutter, wie er in den VEB-Werften der ehemaligen DDR zu Hunderten gebaut wurde. Dr. Günter Miel stellt das von Helmer Keil erstellte Modell im Detail vor.



Dirk Lübbesmeyer hat seine 1:200-Flotte um die FFG-62 CONSTELLATION erweitert und wieder einen Bauplan zur Lenkwaffenfregatte der US-Navy gezeichnet, den wir selbstverständlich passend zum Bericht abdrucken.



Salonschiffe sind die Passion von SchiffsModell-Autor Andreas Schöder. Im nächsten Heft stellt er seine MARK TWAIN vor, die von Krick im Fachhandel angeboten wird. Besonderheit beim Heckraddampfer ist, dass sie vobildgetreu fährt.



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
Mario Bicher
Vanessa Grieb
Edda Klepp
Jan Schnare
Esra Soydogan

Autoren, Fotografen & Zeichner
Bert Elbel
Andreas Gobrecht
Dietmar Hasenpusch
Karl-Heinz Keufner
Martin Kiesbye
Joachim Matzner
Dr. Günter Miel
Alexander Obolonsky
Kai Rangnau
Pierre Schmitt
Matthias Schultz
Klaus-Peter Wohlrab

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)
Sven Reinke
anzeigen@wm-medien.de
Telefon: 040 / 42 91 77-404

Abo- und Kundenservice
SchiffsModell
65341 Eitville
Telefon: 040 / 42 91 77-110
Telefax: 040 / 42 91 77-120
service@wm-medien.de

Abonnement
Deutschland: € 74,00
Ausland: € 84,00
Digital-Magazin: € 49,00

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

Druck
Grafisches Centrum Cuno
GmbH & Co. KG
Gewerbering West 27
39240 Calbe
Telefon: 03 92 91/42 80
Telefax: 03 92 91/428 28
Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.
Printed in Germany.

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

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

Bezug
SchiffsModell erscheint elfmal im Jahr.

Einzelpreis
Deutschland: € 6,90
Österreich: € 7,80
Schweiz: sFr 13,50
Benelux: € 8,10

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

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

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

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

Highlights 2020

Jetboot 1:15

Jetboot Rescue KJ20
GFK-Bausatz mit zwei
Jetantrieben
Länge 610 mm

krick

www.krick-modell.de



Sao Miguel 1:54

Atlantische Karacke
Länge 843 mm

mamoli



Schlachtschiff Bismarck 1:200

Laserbaukasten kompl. mit allen Beschlagteilen, Länge 1250 mm



krick

Modellbau vom Besten

Klaus Krick Modelltechnik
Inhaber Matthias Krick
Industriestr. 1 · 75438 Knittlingen

Fordern Sie den aktuellen **krick**-Hauptkatalog mit Neuheiten 2020 gegen €10,- Schein (Europa €20,-) oder die Neuheiten gegen Einsendung von Briefmarken im Wert von €1,55 Porto (Europa €3,70) an, oder holen Sie diese bei Ihrem Fachhändler.



Modellbau vom Besten

NEU

Dampfschlepper

Südersand

Technische Daten

Länge ca. 737 mm
Breite ca. 220 mm
Höhe ca. 380 mm
Maßstab 1:25



UVP 239,- Euro
inkl. umfangreichem
Beschlagsatz

Die Südersand ist das Modell eines kleinen Dampfschleppers im Maßstab 1:20, der typisch für die Schlepper der 20er- und 30er-Jahre ist.

Der Bausatz zeichnet sich durch den Einsatz modernster Lasertechnik und eine hohe Passgenauigkeit aus. Der Rumpf ist aus tiefgezogenem Kunststoff, die Aufbauten werden aus lasergeschnittenen Holzteilen hergestellt. Hochwertige Ätzteile aus Messing erlauben eine feine Detaillierung des Modells.

Der Schornstein ist – wie beim Original – klappbar und kann mit einem Servo umgelegt werden.

Der Bausatz enthält einen großen, tiefgezogenen Kunststoffrumpf, Laserteile aus Holz, Schiffswelle und Schiffspropeller, Ätzteile, Beschlagteile wie Lüfter, Rettungsring, Fender, Schlepphaken, Beleuchtungskörper und eine umfangreiche 3D-Bauanleitung.



- ✓ 30/60/80A
- ✓ BEC 5,5V / 4-6A
- ✓ teilw. Wasserkühlung
- ✓ ab 35,80 Euro



Passende brushless
Motoren **actro-n**
von 28-50mm

Fahrtregler für Boote **actro-marine**

Speziell für Boote ausgelegte Fahrtregler für den Betrieb Vor-Stop-Zurück mit umfangreichen Einstellmöglichkeiten. Die Standardprogrammierung ist für die meisten Bootstypen bereits passend ausgelegt.

Für weitergehende Programmierungen ist die optionale Setup-Box erhältlich. Die Regler werden mit Steckern für Akku- und Motoranschluss geliefert.

**aero-
naut**

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



Made in Germany

www.aero-naut.de