

Neue Segler Holzbausätze von Krick – Folkeboote in zwei Größen

SchiffsModell



5 Mai 2023

8,50 EUR

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

SchiffsModell

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN SCHIFFSMODELLBAU

USS SKIPJACK
Vom Plastik- zum
GFK-Modell

EIGENBAU



**Baukastenmodell
von aero-naut im Test**

MS GREUNDIEK

LINIENVERKEHR

Binnensee-Fahrgastschiff
STADT ESSEN



MODELLPORTRÄT

SCHNELL GEBAUT

HEY, MAGGER
Kleines Festmacherboot



NEUE SEGLERKLASSE?

Ulf Müllers
Mμ115 im Test



WINDGEFÄLLIG

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





Wind in den Segeln Torries / arrundhati

Liebe SchiffsModell-Leserinnen und -Leser

Wind, davon haben wir hier oben im Norden der Republik mehr als genug. Es weht (fast) immer ein Lüftchen, eine steife Brise oder es pustet auch mal richtig kräftig bis orkanartig. In Bezug auf die Energiewende ist das der Exportschlag Nummer eins. Wind bläst aber auch in die Segel von Schiffen – kleinen wie großen – und inspiriert hiesige Modellbauer zur Entwicklung neuer Modellsegler. Jüngstes Beispiel ist die Mµ115 von Ulf Müller aus dem schleswig-holsteinischen Örtchen Wedel vor den Toren Hamburgs. Dieser Regattasegler hatte es **SchiffsModell**-Autor Klaus Bartholomä aus dem südbayerischen Friedberg so sehr angetan, dass er liebend gerne eine längere Reise auf sich nahm, um selbst stolzer Besitzer einer Mµ115 zu werden. Das Kaufmodell gibt es nur auf Bestellung, ist keine Ware von der Stange und soll damit auch einem bestimmten Zweck dienen. Wo Wind ist, soll die Mµ115 zu Regatten einer eigenen Klasse einladen – so der Wunschgedanke. Klaus Bartholomä kann sich das sehr gut vorstellen, wie er in seinem Testbericht in dieser Ausgabe von **SchiffsModell** schreibt. Der

Segler erfüllt alle Voraussetzungen für eine neue Klasse – lesen Sie selbst und entscheiden, ob Sie dabei sein wollen.

Machen Sie mit SchiffsModell den Kopf frei – gehen Sie segeln. Wir geben Anregungen, wie man sich was Gutes tut.

Modellsegeln macht Spaß, das kann ich aus eigener Erfahrung nur zu gut bestätigen. In praktischer Hinsicht sind moderne Regattayachten einfach

ideal für eine kleine Runde am Modellteich. Optisch gefallen mir persönlich zwar Nachbauten von Klassikern in Holzbauweise besser. Vor allem in der Minisail-Classic-Szene sind da wahre Hingucker zu entdecken, allerdings sind diese auch wesentlich aufwendiger zu bauen. Hochwertige Bausätze sind darum sehr willkommen. In dieser Saison kommt von Krick so ein Minisail-Klassiker auf den Markt: ein Folkeboot. Angeboten wird es gleich in zwei Größen. In dieser Ausgabe werfen wir einen ersten Blick auf die Krick-Neuheit.

Vielleicht spricht Sie das Volksboot an und inspiriert Sie erstens zum Nachbauen und zweitens zum Auslüften. So nennen wir das hier im Norden, wenn man bei Wind rausgeht und sich diesen ins Gesicht wehen lässt. Das macht den Kopf frei – Modellsegeln hat eben auch in dieser Hinsicht etwas Gutes für sich.

Herzlichst, Ihr

Mario Bicher
Redaktion **SchiffsModell**

Das Schnupper-Abo

3 FÜR 1

Drei Hefte zum
Preis von einem

Neue Segler Holzbausätze von Krick – Folkeboote

5 Mai 2023

SchiffsMo

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN SCHIFFSM

SchiffsModell



USS SKIPJACK
Vom Plastik- zum
GFK-Modell

EIGENBAU

Baukastenmodell
von aero-naut im Test

MS GREUNDIEK

LINIENVERKEHR
Binnensee-Fahrgastschiff
STADT ESSEN



SCHNELL GEBAUT

HEY, MAGGER
Kleines Festmacherboot



NEUE SEGLERKLASSE?

Ulf Müllers
Mu115 im Test



WINDGEFÄLLIG

Jetzt bestellen!

www.schiffsmodell-magazin.de/kiosk

040/42 91 77-110

**ABO-VORTEILE
IM ÜBERBLICK**

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

46

MAGGER

Festmacherboot ganz einfach selbst bauen



16

Neuheit

Zwei Folkeboote von Krick



18

Märchenschiff

Das Museum von Ivan Trtanj



68

USS SKIPJACK

Vom Revell-Bausatz zum tauchfähigen Eigenbau

Inhalt Heft 5/2023

MOTORSCHIFFE	10	MS GREUNDIEK Titel	Baukastenmodell eines Motorschiffs von aero-naut – Teil 2
	22	boot 2023	Teil 2 des Rundgangs über die Messe in Düsseldorf
	32	P503 DAPHNE	Ein dänischer U-Boot-Jäger wird generalüberholt
	40	Steam Launch CLAIRE	20 Jahre alter Ready-to-Run-Dampfer von Cheddar
	46	MAGGER Titel	Festmacherboot mit Fertigrumpf in drei Wochen gebaut
	62	STADT ESSEN Titel	Nachbau eines Binnensee-Fahrgastschiffs – ein Porträt
SEGELSCHIFFE	16	Folkeboote Titel	Ein kurzer Blick auf die Neuheiten von Krick
	18	Märchenschiffe	Zu Besuch im Kressbronner Schloßle
	50	Mµ115 Titel	Das potenzielle Regattaboot von Ulf Müller im Test
U-BOOTE	68	USS SKIPJACK Titel	Vor 68 Jahren das erste Boot der SKIPJACK-Klasse
SZENE	6	Bild des Monats	Krabbenkutter GRE 45 BRITTA
	20	Endlich wieder	Modellbaumesse in den Holstenhallen in Neumünster
	34	Eine feine Sache	Die Messe Modell Leben 2023 in Erfurt
	37	Ein SWATH-Schiff	Lotsentender BORKUM
	42	Ratskeller und Hansemuseum	Schiffsmodelle in Lübeck – Sehenswertes für unterwegs
	66	Saisonauftakt	Lipper Modellbautage 2023 in Bad Salzufen
RUBRIKEN	8	Logbuch – Markt & Szene	
	30	SchiffsModell-Shop	
	74	Vorschau/Impressum	

Raus aufs Meer

Ein vertrauter Anblick, wenn ein Krabbenkutter bei Sonnenuntergang zum Fang ausläuft. Die GRE 45 ist schon etwas älter, 1970 ist sie bei der Werft Lübke Voß in Westerende-Kirchloog vom Stapel gelaufen. Die letzten 50 Jahre hat das Schiff alle Versuche abgewehrt, irgendetwas an ihr zu verändern. Nicht mal für schwarze Lampenborde hat es gereicht. Aber mal Butter bei die Fische: 1980 hatte das Modellschiff seinen ersten Auftritt. Nach 35 Jahren im Keller kam das Boot wieder in die Werft. Skipper Jürgen Voss war auch älter geworden und fing von vorne an. Als er fertig war, hatte er vermutlich den einzigen Stahlkutter Deutschlands im Maßstab 1:50. In **SchiffsModell** 04/2019 ist die Restauration dokumentiert.







LOGBUCH Markt und Szene



Google play



Erhältlich im App Store

QR-CODES SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE SCHIFFSMODELL-APP INSTALLIEREN

Mehr Farben

Schalterkappen und Halter von Hepf

Neu bei Hepf sind Anti-Rutsch-Schalterkappen. Das ab 9,90 Euro kostende Set beinhaltet jeweils eine kurze und eine lange Schalterkappe aus Silikon. Ebenfalls neu sind Halter für Pneumatikventile und Servos. Sie sind passend für H60-Servos und Ventile mit 8 mm Aufnahme. Im Lieferumfang enthalten sind eine CFK-Grundplatte, ein CFK-Ventilhalter, ein Anlenkungsgestänge und zwei M3 x 5-mm-Schrauben. Die Lieferung erfolgt ohne Pneumatikventil und ohne Servo. Der Preis: 7,80 Euro. www.hepf.at



Lektüre

Marinetechnik im Zweiten Weltkrieg

Der Fregattenkapitän a. D. Hans Karr zeichnet in seinem neuen Buch des Motorbuch-Verlags die wichtigsten waffentechnologischen Entwicklungen bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs nach. Beginnend bei den U-Booten und Überwasserkräften bis hin zu den technischen Fortschritten in den Bewaffnung erläutert er deren grundsätzlichen Bedeutungswandel. Preis: 34,90 Euro. www.motorbuch.de

RTR-Modell

DRAGONFORCE 65 V7 von Joysway/Krick

In der mittlerweile 7. Generation ist die DRAGONFORCE 65 von Hersteller Joysway, im Fachhandel über Krick vertrieben, erhältlich. Der als RTR-Modell erhältliche Segler kommt komplett ausgestattet und fertig gebaut zum Kunden. In der neuesten Version sind eine digitale Segelwinde und ein verbessertes Ruderservo verbaut. Zum Lieferumfang des 429,- Euro kostenden Modells gehört auch ein Sender. Die DRAGONFORCE ist 650 mm lang und insgesamt 1.338 mm hoch. www.krickshop.de





FÜR PRINT-ABONNENTEN
INKLUSIVE

Luftiges Accessoire

Fender aus dem Modellbau-Kaufhaus

Die weißen Kugelfender mit den Durchmessern 32 mm und 38 mm sind bereits seit einiger Zeit im Programm, nun gibt es diese Fender auch in den Farben Rot, Blau und Orange. Die Bootshaut der Modelle wird durch die Kugelfender vor Kratzern geschützt. Alle Fender sind mit einem Kopf mit Auge ausgestattet. Die Fender mit 38 mm Größe können kopfüber auch als Bojen verwendet werden. Preis ab 11,35 Euro. www.modell-kaufhaus.de



Wird länger

Linear-Aktuatoren von Hitec/Multiplex

Bei allen Anwendungen, in denen ein langer, linearer Ausschub erforderlich ist, beispielsweise Krane, Ausleger, Hecktore und vieles mehr, sind die Linear-Aktuatoren von Hitec/Multiplex geeignet. Diese kommen in drei unterschiedlichen Längen – mit 30, 50 und 100 mm Hublänge – sowie jeweils in drei unterschiedlichen Steigungen der Spindel (1:50, 1:210 und 1:380). Linear-Aktuatoren mit kurzer Übersetzung 1:50 sind sehr schnell, solche mit einer langen Übersetzung (1:380) sind extrem kräftig. Sie kosten zwischen 76,50 und 87,50 Euro. www.multiplex-rc.de

Kraft macht's

KST-MS825 Large-Scale-Servo vom Himmlischen Höllein

Das neue KST-MS825 vom Himmlischen Höllein hat laut Hersteller genug Leistungsreserven, um damit auch große Scale-Modelle sicher zu steuern. Die Abmessungen betragen 40,5 x 38 x 20 mm bei 74 g Gewicht. Dennoch erzeugt die Hochvolt-Rudermaschine bis zu 350 Ncm Drehmoment und benötigt für 60° Stellweg nur 0,11 s bei 8,4 V. Die Version V8 ist mit einer Softstart-Funktion ausgestattet, wodurch es beim Einschalten des Modells in die Neutralstellung fährt, um Strom- und Materialbelastung gering zu halten. Zu den Features zählen ein leistungsstarker Brushlessmotor, ein kontaktfreier Magnet-Positionsgeber sowie ein robustes, spielfreies Vollmetallgetriebe. Preis 86,90 Euro. www.hoelleinshop.com





Baukastenmodell von aero-naut in 1:50 – Teil 2

MS GREUNDIEK

Text und Fotos:
Martin Kiesbye

Im zweiten Teil des Bauberichts von der MS GREUNDIEK geht es um die Beleuchtung, die Winden, die Masten und die anderen kleinen Details. **SchiffsModell**-Autor Martin Kiesbye baut das Schiff zu Ende, kritisiert hier und da und zieht ein durchaus positives Fazit.

Analog zu den vorigen Bauabschnitten ist auch der Bau der Aufbauten logisch und nahezu perfekt in der Anleitung dargestellt. Ich bin nur insofern vom Baukasten abgewichen, als ich den Radaremitter beweglich geplant und auch die nautische Beleuchtung funktionsfähig vorgesehen habe. Leider befindet sich die Achse des Radars knapp außerhalb des Deckshauses, was dann eine einfache Ansteuerung über eine senkrechte Stange ausgeschlossen hat. Die Lösung war hier zum einen eine doppelt kugelgelagerte Welle und einen Antrieb über einen dünnen Federstahldraht, der von einem leicht schräg gesetzten Mini-Getriebemotor angetrieben wird.

Die Beleuchtung

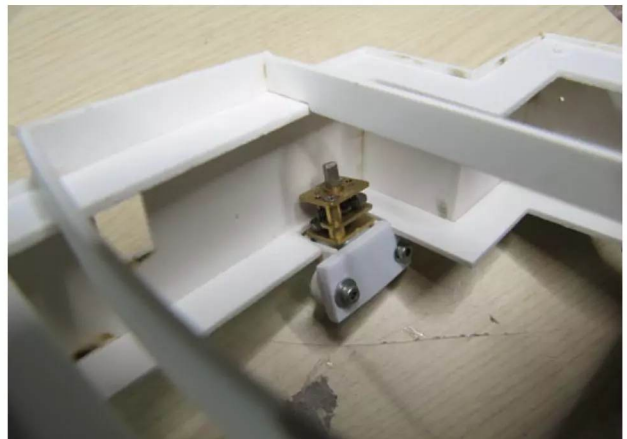
Die Positions Lampen (Backbord/Steuerbord) sind einfache 5-mm-LEDs mit flachen Köpfen; alternativ hätte man auch die mitgelieferten Lampenkörper und kleinere LEDs verwenden

können, aber diese letztendlich etwas einfachere Ausführung hat sich bei mir quasi zum Standard entwickelt. Ähnlich verfähre ich bei der hinteren Beleuchtung; diese ist in der achteren Relingstütze (Ätzteil aus Neusilber) integriert und selbstverständlich separat ansteuerbar. Da auch die Masten einen Teil der nautischen Beleuchtung tragen, wurden diese gleich mit zusammengebaut. Auch hier nutze ich meine bewährten Kunststoffröhrchen (statt dem vorgesehenen Messing) – neben dem geringeren Gewicht geben sie im Notfall auch etwas nach und verhindern manchmal einen Bruch. Die sonstigen Beschlagteile, wie die Lampenhalter und Mastbeschläge, verwendete ich aus dem Baukasten.

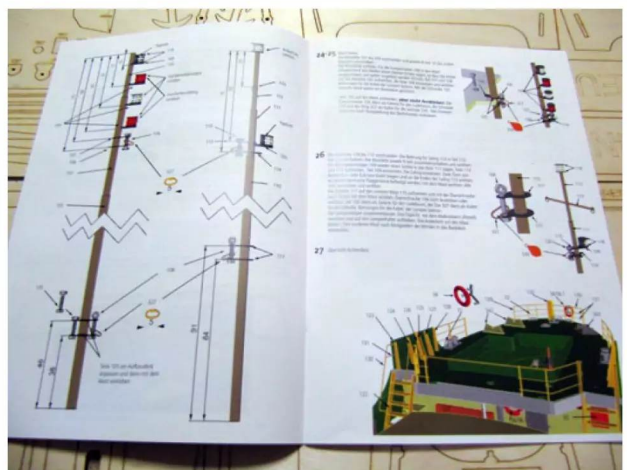
Hierbei hatte ich dann die Herausforderung, die 5-mm-LEDs so auf die Lampenhalter aus Neusilber zu kleben, dass die Lötanschlüsse keinesfalls damit in Berührung kommen und einen – später kaum noch zu korrigierenden – Kurzschluss verursa-



Die Einzelteile für das funktionsfähige Radar



Der Motor des Radars muss etwas schräg eingebaut werden

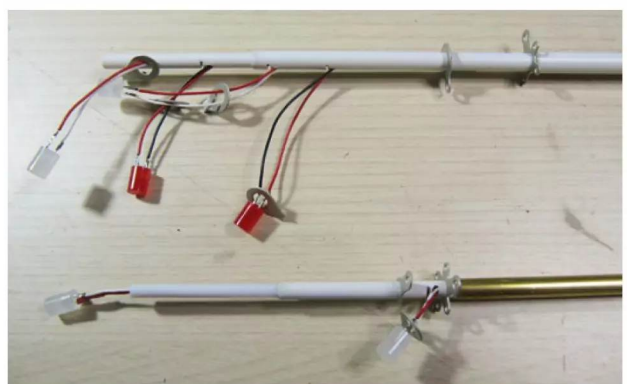


Auch die Masten sind in der Anleitung ausführlich besprochen

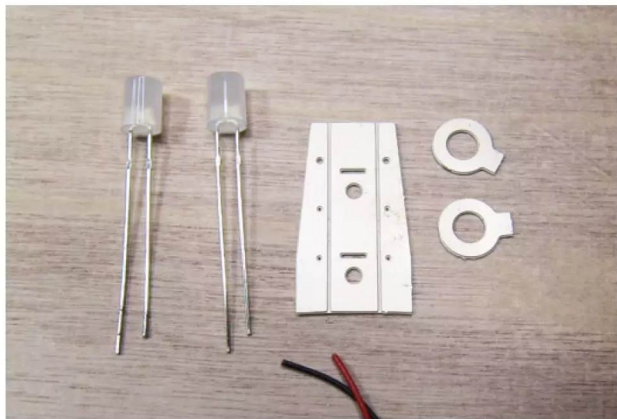
chen. Da das Beier-Modul jede einzelne Lampe separat ansteuert und damit unterschiedliche Funktionsgruppen zu bilden sind, erfolgt auch hier die Verkabelung für jede LED separat. Aus Gründen der Zugänglichkeit und späteren Fehlersuche werden alle Litzen zu einer Lochplatine geführt. Erst dort wird mit verschiedenen Widerständen die korrekte Spannung für die verschiedenen LED-Farben bereitgestellt.

Licht und Schatten

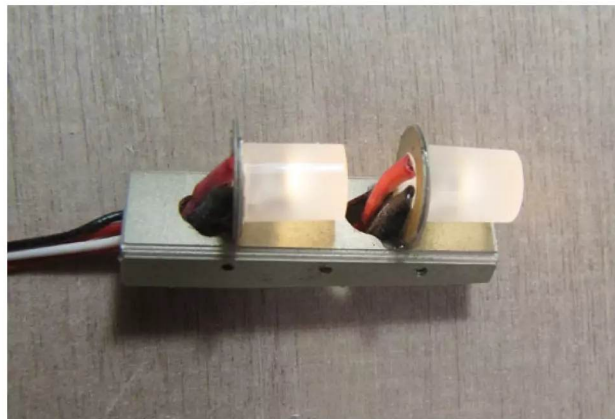
Zwischenzeitlich habe ich mich dann auch immer mal um kleinere Baugruppen gekümmert und neben viel Licht gibt es auch ein wenig Schatten. Neben der exzellenten Beschreibung und den teilweise extrem detaillierten Aggregaten (wie die Winden) gibt es dann doch das eine oder andere, was da stark abfällt. Der Schornstein zum Beispiel besteht aus einer Abwicklung und inneren ovalen Deckeln, deren Montage trotz der leidlichen Montagehilfe extrem fummelig ist und viel Nerven kostet. Einerseits ist die Abwicklung (CAD sei Dank) korrekt, aber am Ende 5 mm zu lang. Ohne ein selbstgebautes Montagegerüst braucht man vier Hände für den Zusammenbau. Die Winden sind dann wieder ein Beispiel, was man heute mit lasergeschnittenen Kunststoff- oder Holzteilen anstellen kann. Hochdetaillierte



So sehen die Masten in der Realität während des Baus aus



Die Einzelteile des hinteren Lampenträgers ...



... und funktionsfertig gefaltet und montiert



Große Beleuchtungsprobe: Alles einwandfrei



Der Bau des Schornsteins ist schwieriger als gedacht

Einzelteile (mit Zahnrädern runter bis zu 2 mm Durchmesser) und filigrane Konstruktionen ergeben wirklich attraktive Ausrüstungsteile. Ich persönlich finde zwar den Materialmix aus Kunststoff und Holz weniger gut, aber generell ist an der Qualität nichts auszusetzen, was von der Liebe zum Detail bei aero-naut zeugt. Dem gegenüber sind dann die Rettungsinsel (Plastikguss) und das Beiboot (tiefgezogen mit wiederum gegossenen Teilen) dann wieder ein Rückfall in das letzte Jahrtausend – sowohl von der Ausführung (Qualität) als auch von der Originalität her. Die Rettungsinsel ist mit Zeit und Feilen hinzubekommen, beim Beiboot habe ich mich dazu entschieden, dieses mit einer Persenning zu verhüllen. Diese habe ich mit einem dünnen Leinenstoff hergestellt, den ich über den Rumpf gezogen und dann mit Sekundenkleber getränkt habe (Achtung! Schutzbrille und Atemschutz tragen sowie über Nacht austrocknen lassen, da es in dieser Menge höhere Temperaturen erzeugt und stark reizend wirkt!). Für solche Aktionen wie auch für die meisten anderen Klebeaufgaben verwende ich

keinen Markenkleber, sondern günstige Tuben mit Cyanacrylat vom örtlichen Wühltischverkäufer. Anschließend wurde der jetzt stabile Deckel zugeschnitten und entsprechend der Farbe beim Original grün eingefärbt.

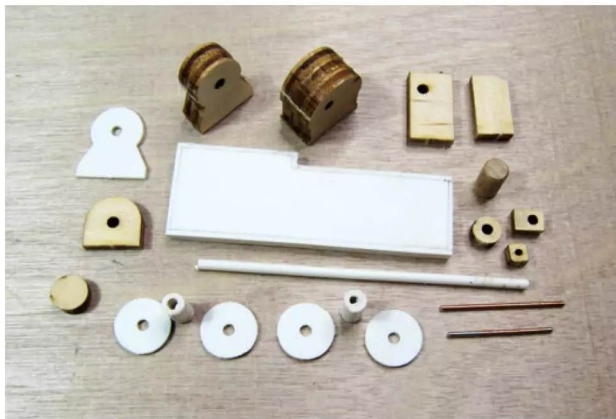
Kleine Schwächen, hohes Niveau

Fairerweise muss man aber sagen, dass einem die kleinen Schwächen nur deswegen auffallen, da der Rest außergewöhnlich gut gemacht ist – bei den von mir vor dem Brexit häufig gebauten britischen Baukästen wäre das als erstklassiges Material durchgegangen. Eine grundsätzliche Schwäche der von aero-naut verwendeten Laserschneidetechnik ist allerdings neben der Verfärbung des Materials auf der Rückseite und Detailschwächen beim Gravieren (zum Beispiel der Teilenummern) auch der leichte Aufwurf auf der Rückseite. Kleiner Tipp am Rande: Ich schleife kleine Teile vor dem Heraustrennen von beiden Seiten plan – das geht erheblich besser, als sich hinterher mit den Miniteilen am Schleifpapier die Finger aufzuscheuern. Das mag der industriellen Fertigung und vielleicht auch

dem vernünftigen Preis geschuldet sein, aber als Kunde fand ich die durchgefrästen Teile des Häger-Programms oder bei Sievers entschieden besser. Nicht nur, dass das Abtrennen und Verputzen der Stege entfiel, sondern auch die Hitzespuren – speziell beim Holz – gab es da so nicht. Andererseits gab der kleinste Fräser den Mindestradius vor und die hier enthaltenen 2-mm-Zahnräder wären nicht realisierbar, aber ist das in diesem Maßstab wirklich relevant? Sei's drum, das ist eindeutig Jammern auf hohem Niveau und man kann nicht oft genug betonen, dass es toll ist, dass es immer noch attraktive neue Baukästen in qualitativ hochwertiger Ausführung aus und in Deutschland zu kaufen gibt.

Bau der Reling

Den Bau jeder einzelnen Baugruppe darzustellen, wäre langweilig, zumal wie gesagt alles sehr gut in der Anleitung abgebildet und beschrieben ist. Die Anleitung hat allerdings an einigen Stellen Schwächen, die den weniger Geübten etwas alleine lässt – hier sei die Erstellung der Reling oder auch die korrekte Anbindung



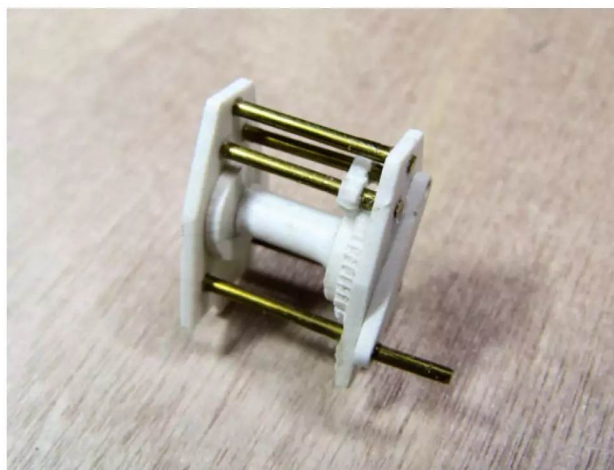
Bunter Materialmix der Winden, ...



... aber zusammengebaut sieht es gut aus



Der fertige Schornstein kann sich sehen lassen



Auch die kleinen Winden sind filigran ausgeführt

der Ladebäume genannt. Da die Bohrungen der Relingstützen bereits im Deck vorhanden sind und die sonst von mir genutzte Erstellung einer Matrice zum Aufstellen und Verlöten der Teile vor dem Lackieren und dem späteren Übertrag der Löcher auf das Deck somit nicht funktioniert, müssen die Relingstützen zunächst in das Deck geklebt und dann die Reling (Messinglitzen) durchgezogen werden. Das Verlöten muss dann natürlich zügig gehen, um ein Wegschmelzen des Decks zu verhindern. Jetzt allerdings die Reling mit dem Pinsel weiß zu lackieren, ohne das grüne Deck zu treffen, ist ziemlich ausgeschlossen. Deswegen habe ich alle Relingstützen vorlackiert, dann die Durchzüge vorsichtig wieder aufgebohrt und die Züge mit den Stützen leicht verlötet. Der Pinsel musste sich jetzt also nur noch um die Durchzüge (und die eine oder andere verbrannte Lackstelle) kümmern und das Ganze sieht dann ziemlich gut aus. Auch die Ladebäume habe ich aus vorhandenen Kunststoffröhrchen gebaut – allerdings aus Stabilitäts- und optischen Gründen die Enden jeweils aus Messing herge-

stellt, da die Kräfte der Ladegeschirre und Seile ansonsten zu groß gewesen wären. Das komplette laufende Gut ebenso wie die Abspannwanten der Masten sind mit dünnem Gummiband realisiert, um beim unvermeidlichen Touchieren während des Betriebs keinen Schaden am Material zu verursachen. Beide Masten habe ich übrigens erst nach dem weitgehenden Verbauen der restlichen Beschlagteile eingeklebt, da diese zusammen mit den Gummis den Zugang schon arg stören.

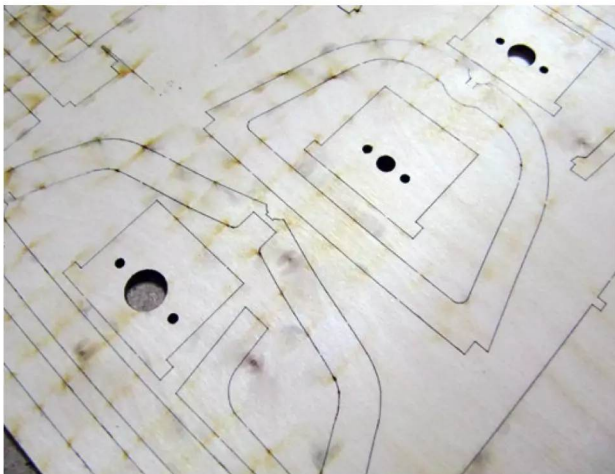
Mastdetails

Beim achteren Mast gibt es übrigens ein Detail zu beachten: Im Original ist der Mast am hinteren Deck befestigt und dies soll nach Anleitung auch beim Modell so geschehen – also an einem grundsätzlich abnehmbaren Teil. Wenn das nur bei größeren Wartungen passiert, kann man mit der Verschraubungsidee leben; da ich aber diesen gut vor Feuchtigkeit geschützten Bereich für den Empfänger und das Beier-Modul nutze, ist diese Verbindung bei mir nur als Fake gebaut, sodass ich die kompletten Aufbauten schnell und einfach entfernen

kann. Zwischenzeitlich wurden auch die verschiedenen Beschlagteile hergestellt und lackiert, sodass am Ende neben dem Rumpf mit Aufbauten viele schöne Details auf die Endmontage warteten. Damit bekam das Schiff schon ein recht attraktives Äußeres, jetzt musste natürlich noch eine Besatzung her. Da ich bei diesem Maßstab kein Vermögen ausgeben wollte, habe ich die sichtbaren Gestalten aus dem Architekturbedarf (über eBay) angeheuert und mit Farbe etwas seemännisch optimiert. Nachdem auch die Besatzung an Bord war, das Schiff seinen Namen auf dem Rumpf trug und damit fast fertig war, ging es in die heimische Badewanne zum Austarieren.

Erstes Wasser

Jetzt verfügt das Modell bis zur CWL über gehörigen Auftrieb, wird aber als Museumsschiff faktisch immer im Leerzustand gefahren – damit reichten zirka 1.400 g Trimmgewicht im Rumpf verteilt, um eine stabile Wasserlage und einen weitgehend eingetauchten Propeller zu bekommen. Leider fand sich bereits nach wenigen Minuten Wasser


Kleiner Wermutstropfen sind die Verfärbungen an der Rückseite

Das Lackieren der Kleinteile weist aufs Ende hin

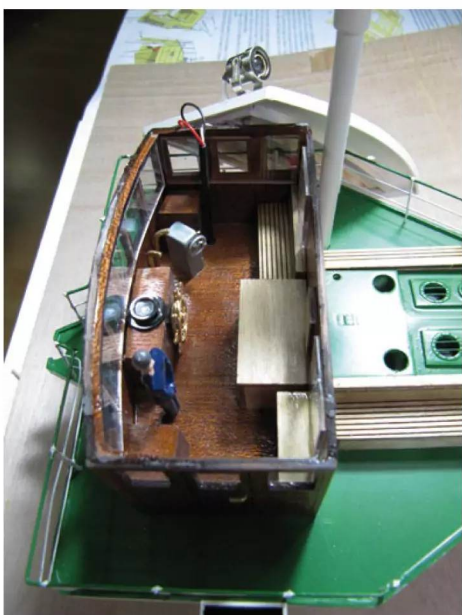
im Rumpf und nach Ausschluss aller Alternativen konnte es nur durch das Stevenrohr gekommen sein (wie sich im Nachhinein feststellte, war die Welle nicht relevant geschmiert und ohne eine Fettfüllung auch in keiner Weise abgedichtet). Jetzt setze ich normalerweise in meinen Modellen höherwertige Wellen ein – da es hier aber um einen Baukastenest ging, nutzte ich eben die dem Baukasten beigelegte Ausführung. Jetzt ist das Abschmieren und Fetten ja kein Hexenwerk – ja, wenn man an die Madschrauben der Wellenkupplung dran kommt. Die bauseitige Welle sorgt dafür, dass beide Schrauben unterhalb des Decks und des Zwischendecks – und damit unerreichbar für Werkzeug – liegen. Die letztendliche Lösung war, dass ich zwei 4-mm-Bohrungen durch zwei Decks

treiben musste, um dann mit verlängertem Inbusschlüssel die Kupplung lösen zu können. Hier wäre eine etwas längere Welle wünschenswert gewesen, denn Platz ist im hinteren Laderaum allemal.

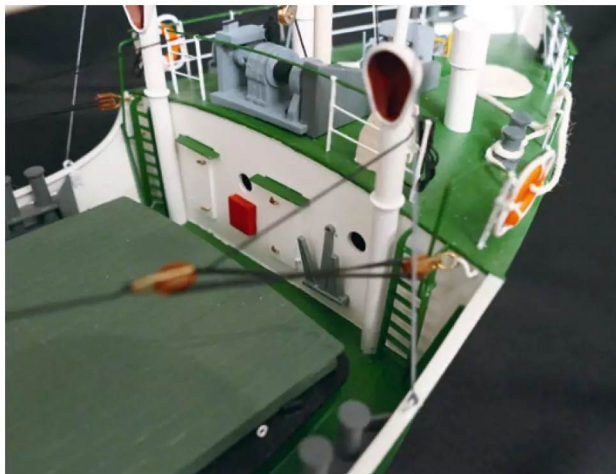
Das Beier-Modul

Nachdem diese Episode abgeschlossen war, musste noch das Beier-Modul konfiguriert werden und auch hier zeigt sich, dass ein geniales Produkt manchmal bei nicht dazu passendem User Stress erzeugen kann. Die Konfiguration der Geräusche ist Dank der großen Auswahl verfügbarer Sounds ebenso einfach wie die Programmierung der Schalterfunktionen. Allerdings bietet das Modul auch schiffsspezifische Logiken an: So kann zum Beispiel dieselbe Lampe (wenn sie einzeln zum Modul geführt wird) für ver-

schiedene Funktionen genutzt werden, also zum Beispiel ein Toplicht auch als Ankerlicht oder es werden unterschiedliche Gruppen für „in Fahrt“ und „ohne Fahrt“ gesetzt. Ich hatte die drei Lampen für die Manövrierbehinderung (rot-weiß-rot) entsprechend angeschlossen – nur funktionierte die mittlere weiße Lampe nicht. Nachdem ich alle elektrischen Verbindungen geprüft hatte und diese funktionierten, konnte es nur das – ansonsten gut funktionierende – Beier-Modul sein. Und nach etwas Suchen fand ich heraus, dass ich statt „manövrierbehindert“ im Konfigurator „manövrierunfähig“ angeklickt hatte – und dann leuchtet die mittlere weiße Lampe nach Vorschrift eben nicht. Aber am Ende hat alles funktioniert, wie es soll, und damit ist der Bau des aero-naut-Baukastens abgeschlossen.


Blick in die ausgebaute Brücke

Das Verlöten der Reling muss schnell gehen



Das Vordeck bietet eine Vielfalt an Details



Die Motorkühlung sieht sehr authentisch aus

Fazit

Final ist zu sagen, dass die Qualität für einen Großserienbaukasten einwandfrei, die 3D-Anleitung (trotz weniger Unschärfen) außergewöhnlich gut und das Preis-Leistungs-Verhältnis absolut in Ordnung ist. Auch ohne das tolle Sound- und Lichtmodul von Beier bekommt man mit dem Baukasteninhalt ein attraktives Modell – und es braucht auch keinen Brushless-Antrieb, um damit Spaß zu haben. Jetzt geht es noch zum Vereinsgewässer, um das Fahrverhalten zu sehen – aber aufgrund der für November typischen Temperaturen wird das keine lange Veranstaltung werden. Da es jetzt doch noch ein (mehr oder weniger) trockenes Wochenende gibt, kommen jetzt abschließend einige Fahrfotos. Das Modell läuft sauber geradeaus, ist

mit dem eingebauten Brushless-Motor gnadenlos übermotorisiert (aber dafür gibt es ja die Proportionalsteuerung), beim „Einparken“ ohne Querstrahlpumpe erwartungsgemäß maßstabsgetreu unhandlich und zeigt ansonsten ein ausgesprochen schönes Fahrbild. Auffällig ist allerdings der sehr, sehr lange Bremsweg. Da die (bereits durch eine kleinere Version ersetzte) Schraube durch den geringen Tiefgang der unbeladenen Modellversion bei „Fahrt Zurück“ extrem Luft zieht, muss man schon etwas vorausschauend unterwegs sein. Andererseits wirkt der seitliche Wasserschwall der Motorkühlungssimulation sehr authentisch, der Wendekreis ist mit anderthalb Bootslängen erfreulich klein und auch bei etwas Dünung macht das Modell einen souveränen

Eindruck. Herzlichen Glückwunsch also an aero-naut zu diesem gelungenen Baukasten und Dank an Herrn Bicher von der **SchiffsModell** für die Gelegenheit, dieses Modell bauen zu dürfen. ■

TECHNISCHE DATEN

MS GREUNDIEK von aero-naut

Länge:	931 mm
Breite:	152 mm
Maßstab:	1:50
Preis:	310,- Euro
Bezug:	Fachhandel
Internet:	www.aero-naut.de



Neuheit Folkeboot in zwei Maßstäben von Krick

Ein Volksboot

Ein Folkeboot würde wohl jeder, der segelt, gern haben wollen. Gemütliche Törns auf dem Modellteich oder spannende Regatten, wo es auf das eigene Können ankommt, lassen sich damit erleben. Den Spaß bietet künftig das Folkeboot von Krick, das in zwei Maßstäben erhältlich ist.

Entstanden ist das Original Folkeboot 1939 durch einen Konstruktionswettbewerb in Göteborg. Man suchte ein billig zu bauendes Boot, das zum Regattasegeln und zu Fahrten auf der Ostsee gleich gut geeignet wäre. Leider ging

kein Gewinner daraus hervor. Der skandinavische Seglerverband tat das einzig Richtige und machte sich daran, die besten Einsendungen weiterzuentwickeln und daraus eine neue Einheitsklasse zu gründen. Sehr erfolgreich bis heute, wie man sieht.

Ein Vorbild

Auf der Modellbaummesse in Friedrichshafen letztes Jahr wurden von Manfred Kaiser-Pletscher (mkp-Werft aus Pforzheim) zwei Folkeboote für Krick als Neuheit präsentiert. Das Vorbild ist ein Langkieler mit Bermudarigg, aus Holz und



Das kleine Folkeboot hat eine Attrappe aus Resin als Kiel



Mit dem großen Folkeboot segelt man in der 1-m-Klasse

geklinkert, was beim Modell übernommen wurde. Dadurch wird der Bau etwas anspruchsvoller, ist aber durch die Vorfertigung kein Problem. Die Spanten und die komplette Klinkerbeplankung sind ausgelasert. Das fertige Boot kann dann nach Geschmack gebeizt und mit Klarlack versiegelt werden. Die beiden Boote unterscheiden sich nur in der Größe.

Zwei Varianten

Das kleine Boot ist ein Standmodell mit Abmessungen fürs Bücherregal. Und man muss sagen: Es ist alles vorhanden, was ein Folkeboot ausmacht. Wenn man ein Vorbild besitzt, kann man mit Beize und Farbe das Modell in das eigene Traumschiff verwandeln. Das doppelt so große Fahrmodell ist im Maßstab 1:7,6 gehalten. Im Baukasten ist fast alles dabei. Nur der Ballastkiel muss extra bestellt

werden. Der wird dann mit drei Gewindestäben im Rumpf befestigt. Ab Werk ist eine selbstwendende Fock mit Fockbaum vorgesehen. Das garantiert ein Boot, das gut segelt und auch gut aussieht. Wer es etwas aufregender mag, kann sich für aktives Wenden ein größeres Focksegel ohne Baum bestellen. Und zwei zusätzliche Segelwinden, die dann die Fock beim Wenden am Mast vorbeizieht. „Geschick und Übung“ heißt es dazu im Prospekt, also nichts, was man nicht lernen kann.

Bald lieferbar

Bei den Neuheiten ist bei Krick momentan etwas Warten angesagt. Man darf aber davon ausgehen, dass die Boote schon bald lieferbar sind. Wir sind gespannt, wann der erste Modellsegler sich ein Exemplar sichert und seinen Bericht in SchiffsModell veröffentlichen wird. ■

TECHNISCHE DATEN

Folkeboot von Krick

Maßstab:	1:15
Länge:	535 mm
Breite:	160 mm
Höhe:	780 mm
Preis:	159,- Euro

Maßstab:	1:7,6
Länge:	1.065 mm
Breite:	310 mm
Höhe:	1.545 mm
Preis:	375,- Euro
Bezug:	Fachhandel



Auf der Messe Faszination Modellbau 2022 in Friedrichshafen wurden die Folkeboote erstmals vorgestellt



Blick in das zusammengesetzte Modell



Die Beschlagteile aus Messing sind im Bausatz mit dabei



Blick in die Plicht vom kleinen Standmodell



Auch beim RC-Modell ist alles vorhanden

Ein Schiff für den König

Es gibt Augenblicke, da bleibt man beeindruckt vor einem Schiffsmodell stehen und versucht herauszufinden, wer dieses Kunststück geschaffen hat. Ivan Trtanj, der Museumsherr im Schlössle in Kressbronn, ist so ein Meister. **SchiffsModell**-Autor Peter Burgmann kennt ihn bereits seit über 40 Jahren und stellt ihn kurz vor.

Als ich beim Absegeln der Minisail Classic in Kressbronn war, nutzte ich die Zeit für einen Abstecher ans Museum im Schlössle. Ivan Trtanj öffnete an diesem frühen Sonntagvormittag im Oktober 2022 das Museum, indem er einen Aufsteller über sein Museum mit Barockschiffen auf dem Bürgersteig platzierte. Bei der Begrüßung recherchierten wir, dass wir uns zum ersten Mal auf der Weltmeisterschaft der Schiffsmodelle in Baden-Baden getroffen hatten. Das war nun genau 40 Jahre her. Seitdem treffen wir uns in unregelmäßigen Abständen privat und modellbauerisch.

Das Märchenschiff

Natürlich war meine Frage, wie weit seine Projekte sind. Besonders das Märchenschiff interessierte mich. Die ersten Schritte fanden statt, als ich mit meinem Sohn zu einer Vater-Sohn-Fahrradtour anlässlich seines Umstiegs ins Gymnasium bei Ivan zu Gast war. Lange her! Das Märchenschiff aus der Zeit um 1880 ist für mich das Meisterstück, an

dem Ivan Trtanj seine Schnitzkunst zu neuen Höhen führte. Und was ist das nun, das Märchenschiff?

Wie auch bei uns RC-Modellbauern begann alles, indem wir von einem Anblick gefesselt wurden. Ivan Trtanj entdeckte „sein“ Barockschiff auf einem Kalenderblatt. Im Herrenschauspiel am Chiemsee hängt das echte Gemälde des Münchner Malers Franz von Seitz. Es zeigt den Entwurf für ein Schiff für den bayerischen König Ludwig II. Im Gegensatz zu Schloss Neuschwanstein wurde das Schiff nie verwirklicht. Das Gemälde diente als Vorlage, um brauchbare dreidimensionale Detailzeichnungen zu entwickeln. Zusätzlich studierte Ivan Trtanj 60 kg Literatur. Mit diesem Wissen und seiner Handwerkskunst konnte Ivan Trtanj das Modell im Maßstab 1:14,34 umsetzen.

Um zu beschreiben, welches Gedankengut hinter dem Schiff steckt, fehlt mir das historische Fachwissen. Deshalb möchte ich Ivan Trtanj von seiner Homepage www.historische-schiffsmodelle.com zitieren: „Hier werden Sie



begrüßt vom römischen Gott Neptunus (deutsch: Neptun) – das ist der gleiche Gott wie der Wassergott Poseidon und war ursprünglich vermutlich der Gott der fließenden Gewässer, der springenden Quellen oder sogar des Wetters. Ab dem beginnenden 4. Jahrhundert v. Chr. wurde er dem griechischen Poseidon gleichgesetzt, womit er auch zum Gott des Meeres wurde. Damit wurde er zweitmächtigster Gott des Olymps. Es bleibt schwierig, den griechischen Poseidon vom römischen Neptun zu differenzieren, jedoch sollte man diese beiden Götter nicht einfach als gleich betrachten.

Auf diesem ersten Bild sehen Sie nun den Neptun in seiner voll gestalteten Pracht. Die Figur ist in Herrscherpose dargestellt, das zeigt der vorgestreckte linke Fuß. Der große Zeh am linken Fuß ist nach oben gebogen – Ausdruck der höfischen Lässigkeit. Der Kopf ist leicht nach hinten geneigt, der Blick ist nach oben gerichtet, um sein ganzes Herrschaftsreich im Blick zu halten. Der Kopf wird umrahmt mit einem prächtigen Haarwuchs. Sein Stoffumhang wird mit einem Löwenkopf-Medaillon zusammengehalten. Mit der linken Hand lehnt er sich an das Schild der bayerischen Staatswappen. In seiner rechten Hand

hält er sein Herrscher-Zepter – den berühmten Dreizack. Die Figur besitzt noch einige Geheimnisse mehr – was ich mir erlaubt habe – aber finden Sie es selbst heraus. Die ganze Neptun-Figur ist aus Buchsbaum geschnitten, der Dreizack aus Messing und die Pupillen sind aus Palisander-Holz hergestellt.“

Weitere Höhepunkte

Neben diesem Prunkstück befinden sich im Kressbronner Museum Schlössle weitere Schiffe aus seiner Werkstatt. Die Homepage führt durch die Sammlung, aber diese Schmuckstücke muss man mit eigenen Augen gesehen haben. In die Geschichte des Bodensees eingebunden ist seine Rekonstruktion einer Bodensee-Lädine, Segner genannt. Sie übernahmen einstmals den Frachtverkehr auf dem Bodensee. Die Sammlung der Modelle wird durch Gemälde und maritime Schiffsausrüstungsgegenstände, wie Sextanten, Fernrohre oder Kompassse ergänzt.

Ich freue mich auf das nächste Treffen mit Ivan Trtanj und seiner maritimen Welt aus Rokoko und Barock. Natürlich bietet auch die Videowelt des Internets Informationen mit bewegten Bildern in Form eines Interviews: www.youtube.com/watch?v=3njElzv8rZ4 ■



Die Rekonstruktion einer Bodensee-Lädine



Die Galleonsfigur der ROYAL CAROLINE, einer englischen Yacht von 1749



Eine Putte reitet auf dem Ruderblatt mit



Ein weiterer Engel breitet die Blumengirlande um den Balkon

ÖFFNUNGSZEITEN

Museum im Schlössle
 Seestraße 20
 88079 Kressbronn am Bodensee
 Telefon: 075 43/54 74 60
 Internet: www.historische-schiffsmodelle.com
 1. Sonntag vor Ostern bis 31. Oktober, 10 bis 12 und 15 bis 18 Uhr
 Montags geschlossen
 Wintersaison: November bis März jeden 2. Sonntag von 15 bis 18 Uhr
 Für Gruppen und Einzelpersonen Besichtigung mit Führung nach Vereinbarung auch außerhalb der Öffnungszeiten möglich.



Die VASAORDEN, die Staatsschaluppe des schwedischen Königshauses von 1774



Messe in den Holstenhallen in Neumünster

Endlich wieder!

Text und Fotos:
Ralf Früchtnicht

In diesem Jahr ging es wieder aufwärts an den Standorten, wo in den letzten zwei Jahren nichts passierte. Auch in Neumünster fand, nach erstem Zögern, wieder eine Modellbaumesse statt. **SchiffsModell**-Autor Ralf Früchtnicht war als Aussteller dabei.

Nach der Pandemie hieß es endlich wieder Modellbau Schleswig-Holstein in den Holstenhallen in Neumünster. Im letzten Jahr sollte die Messe in gewohntem Umfang stattfinden. Die Vereine aus Schleswig-Holstein freuten sich auf die Messeteilnahme und die Möglichkeit, sich zu präsentieren. Im Herbst 2022 dann die Rolle rückwärts durch den Veranstalter, es sollte nur eine Messe für Modelleisenbahnen und Autos stattfinden und das auch im deutlich kleineren Rahmen als bisher. Das sorgte für Enttäuschung bei den Vereinen.

Im Januar 2023 gab es dann positive Nachrichten: Schiffsmodellbau wurde wieder zugelassen und die Messe sollte im größeren Rahmen stattfinden, noch ohne Wasserbecken. So fanden dann neben Modelleisenbahnen, Autos und diversen Händlern auch sechs Schiffsmodellbauvereine und IGs den Weg zur Messe. Das war deutlich weniger als erwartet, aber die ausgestellten Modelle waren es wert.

Viel Können auf kleinem Raum

Die IG Modellbau DGzRS-Einheiten zeigten ihr gesamtes Portfolio in der

bekannten fantastischen Qualität. Die Störpiraten hatten das volle Programm auf dem Stand mit vielen Schiffsmodellen, unterschiedlichen Lkw mit Trailer bis hin zu großen Panzermodellen. Das sind echte Monster mit bis zu knapp 300 kg Gewicht. Die Modellbaufreunde Tornesch und die Modellschipper Neumünster hatten viele interessante Modelle mitgebracht. Der SMC Elmshorn zeigte ein Großmodell der TITANIC und eine WILHELM GUSTLOW im Bau, zwei Modelle, deren Originale in schwere Schiffsunglücke mit tausenden Toten verwickelt waren. Daneben wurden noch



einige Schiffe an Grauer Flotte, Yachten und Dampfmodellen vorgestellt. Die Powerboote der Modellbauer aus Schleswig hatten viele Modelle mit Verbrenner und Elektroantrieb im eher größeren Maßstab dabei, bedingt durch ihr Fahr- gewässer auf der Schlei, da dort gefühlt immer eine steife Brise mit entsprechen- der Welle weht. Sie hatten aber meines Erachtens einen unglücklichen Platz in der Zwischenhalle zwischen vielen Händlern und Eisenbahnen bekommen.

Am Samstag öffneten die Hallen von 10 Uhr bis 18 Uhr, Sonntag bis 17 Uhr. Der Zulauf an Zuschauern am Samstag war enorm, die Autos stauten sich über mehrere Kilometer, um auf den Messe- parkplatz zu kommen. Am Sonntag war es etwas weniger, aber immer noch mehr als reichlich. Das zeigt, welcher Bedarf aktuell nach der Pandemie an solchen Veranstaltungen besteht. Als Aussteller muss ich sagen: Es war eine tolle Veranstaltung mit vielen interes- sierten Zuschauern. Wir kommen wie- der in 2024.



Auch die Stör-Piraten hatten Schiffe, Lkw und Panzer dabei



Der SMC Elmshorn zeigte mehrere Großmodelle



Aus Schleswig hatten die Modellbauer ihre Rennboote mitgebracht



Die IG DGzRS-Einheiten hatte reichlich aufgefahen



Vorbilder zum Nachbauen – gesehen auf der Messe boot

Text und Fotos: Bert Elbel

Dreams start here

Dass Yachten eine wunderbare Vorlage für den Nachbau eines Modells geben, wurde einmal mehr auf der Messe boot deutlich, die zu Jahresbeginn wieder in Düsseldorf stattfand. **SchiffsModell**-Autor Bert Elbel stellt in dieser und der kommenden Ausgabe Originale vor, die sich besonders gut zum Nachbau eignen.

Nachdem ich in der vorigen **SchiffsModell** 4/2023 einen fast allgemeinen Überblick über die Messe boot 2023 gegeben habe, folgt nun ein Rundgang durch die Brille eines Modellbauers. Das Ziel ist es, Euch anhand von Neuheiten der verschiedensten Yachttypen und Yachtgrößen ausgefallene oder auch besondere Vorbilder für den Nachbau als RC-Modell vorzustellen. Die Reihenfolge der Vorstellungen stellt wie

immer keinerlei Wertung dar, sondern folgt lediglich der Länge der vorgestellten Boote und Yachten.

Neue Antriebe und Zubehör

Vor unserem Rundgang durch die Messehallen gibt es aber noch einen kurzen Überblick über innovative und herausragende Neuheiten aus dem technischen Bereich der Yacht-Zulieferer. Diese Technikneuheiten der Yacht-Industrie und Zulieferer der ausführenden

Yacht-Werften waren in den Messehallen 10 und 11 zu sehen oder wurden in den letzten beiden Jahren über die Fachpresse veröffentlicht. So kommt natürlich auch die Technik rund um verschiedene Antriebsarten nicht um den Zusatz „E“ für elektrisch herum.

Die italienische Firma DeepSpeed arbeitet an einem elektrisch angetriebenen Jetmotor. Die Optik des langen Tunnels mit kegelförmigem Diffusor entsteht



HERSTELLER IM INTERNET

www.boot.de
www.deepspeed.it
www.siemens-energy.com
www.skf.com
www.waterloft.de
www.rapidmarine.co.uk
www.boesch.swiss
www.jeanneau.de
www.krickshop.de
www.riva-yacht.com
www.ellingyachting.com
www.mangustayachts.com

durch einen hohlen Nabenmotor mit innenliegenden Schaufeln. Dieser Motor beschleunigt durchströmendes Wasser und verzichtet auf Impeller. Die direkte Kraftübertragung schafft Effizienz durch weggelassene Ruder, da der Jetmotor wie eine Gondel konstruiert ist. DeepSpeed-Ingenieur William Gobbo plant Typen mit 53, 120, 205 und 500 kW Leistung.

Topaktuell sind im Bau befindliche oder geplante Großyachten mit Hybrid-Antriebssystemen. Neben dem bereits bekannten MTU/ROLLS-ROYCE-System schmiedet man vor allem bei SIEMENS ENERGY neue Allianzen, um im noch neuen Hybrid-Markt Fuß zu fassen. Bis zum nächsten Jahr will die italienische Werft SAN LORENZO mit SIEMENS eine 50-m-Hybrid-Yacht verwirklichen, deren Basis zum ersten Mal auf Brennstoffzellen beruht. Auch die italienische Werft BENETTI arbeitet gemeinsam mit SIEMENS ENERGY

an einem Brennstoff-Modul. Über eine Anlage zur Salzwasser-Elektrolyse soll Wasserstoff zum Antrieb einer 37 m langen Yacht gewonnen werden. Es gibt also reichlich Bewegung im Bereich der Yacht-Antriebssysteme.

Auch Stabilisatoren-Systeme gehören im erweiterten Sinn zu den Antriebssystemen. Der Marktführer SKF erweiterte sein Angebot um vollelektrische Stabilisatoren. Auf dem ehemaligen Blohm & Voss-Gelände in Hamburg fertigt SKF die neuen Flossen von 5 bis 9 m² Fläche für Großyachten. Diese werden von zwei Stellmotoren mit je 2.100 W bewegt. Die EFZ-45 genannten Stabis sollen bei Fahrt das Rollen und beim Ankernden die Vorwärtsbewegung des Schiffs verhindern, wenn die Stabis um 180° verdreht wurden. Im Gegensatz zu den üblichen hydraulischen Systemen kommen die E-Flossen ohne Öl aus und haben eine geringere Einbautiefe. In Zusammenarbeit mit Kapitänen



Skizzen: Sealeence S.p.A.

Der elektrische Jetmotor von DeepSpeed. Oben der einzelne Antrieb, darunter die Positionen des Doppel-Antriebs unter einer Yacht



1) Die elektrischen Yacht-Stabilizer der Firma SKF. 2) Das neue Unterwasser-Leuchten Element Discover 3 mit 700 Lumen von OceanLed



Seiten-Ansicht der BOESCH 620 Bimini de Luxee



und Crews entwickelte SKF zur Bedienung eine grafische Benutzeroberfläche, die auch eine Fernwartung ermöglicht.

Die Firma OceanLED ist unter anderem bekannt für die Entwicklung und Herstellung von Unterwasser-LED-Strahlern. Neuestes Produkt ist der Discover D3, der sich für Boote bis 10 m Länge und enge Bereiche in Superyacht-Unterwasserschiffen eignet. Die nur 70 mm breite und 150 g schwere Leuchte erzeugt einen elliptischen Lichtkegel mit 90 x 20° und eine Helligkeit von 700 Lumen. Der D3 ist mit blauen und weißen LEDs erhältlich.

Ganz und gar ohne Elektrik kommt der Markführer für Lagerungssysteme von Yacht-Tendern RAPID MARINE aus. Das britische Unternehmen entwickelt und fertigt maßgeschneiderte Lösungen zur Lagerung jedes Tenders oder Beiboote. Neu im Programm ist der sogenannte „Universal Chock“, welcher aus Irokoholz gefertigt wird. Laut Hersteller sind die Chocks mit 99% aller Beiboote und Jetskis bis zu einem Gesamtgewicht von 1.500 kg kompatibel. Die Tender-Halterungen werden mit leicht zu entfernenden Befestigungen geliefert, um zum Beispiel die Badeplattform auch für andere Zwecke nutzen zu können.

BOESCH 620 Bimini de Luxe

Damit kommen wir nun zu unserem „Modellbauerblick“-Rundgang über die Messe und beginnen mit einem kleinen und sehr aufregenden Boot, einer BOESCH 620 Bimini de Luxe der gleichnamigen Bootswerft. Die im schweizerischen Kilch ansässige Bootswerft fertigt seit 1920 Holzboote im klassischen Stil. Was eine RIVA für Italien, ist eine BOESCH für die Schweizer. Selbst in einer halbdunklen Messehalle kann man sich dem Charme dieser edlen und wunderbar verarbeiteten Boote kaum entziehen – zumindest, wenn man ein Faible

für klassisches Design im Mahagonigewand hat. Aber auch BOESCH entwickelt sich, weshalb, genau wie bei RIVA auch, einige Modelle mittlerweile im GFK-Verfahren hergestellt und danach aufwendig mit Echtholz verfeinert werden. Ebenfalls mit dem aktuellen Zeitgeist geht BOESCH bei den Antriebs-Anlagen einiger Typen, denn auch hier hält der E-Antrieb seinen Einzug.

Dies gilt auch für die ausgestellte 620er, welche mit einem 100-kW-Antrieb ausgerüstet war. Trotz der recht großen Batteriebank mit einer Speicherkapazität von 224 Ah, welche natürlich auch das entsprechende Gewicht mit sich bringt, reicht die Leistung zum Wasserskifahren aus. Die weiteren Daten des E-Antriebs sind beachtlich: Bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 40 km/h reicht eine Akkuladung für eine Distanz von 48 km. Einen großen Anteil an dieser Leistung hat natürlich der extrem leichte GFK-Rumpf, der beim ausgestellten Exponat nur in weiß lackiert war, aber dafür mit Deck und Cockpit aus Mahagoni glänzte. Die Kombination von weißem und hochglänzendem Lack, gepaart mit dem hochglänzenden und rötlich schimmernden Mahagoni-holz begeistert immer wieder. Diese

TECHNISCHE DATEN	
BOESCH 620 Bimini de Luxe	
Länge:	6,50 m
Breite:	2,20 m
Tiefgang:	0,56 m
Verdrängung:	1.400 kg
Motoren:	1 x 5,7 Ltr. V8 Ilmor mit 320 PS, 1 x E-Motor von 50-100 kW
Antrieb:	1 Welle
Geschwindigkeit:	38 kn



Die ausgestellte BOESCH 620 Bimini de Luxe



Der elegante Steuerstand der BOESCH 620



Das gesamte Cockpit der 620er
in schneeweißem Leder



Sportbootfahren pur mit der BOESCH 620,
hier in der edlen Mahagoni-Variante

Kombination wird durch die perfekt verarbeiteten, schneeweißen Lederbezüge der Vordersitze, der Rückbank und der Cockpit-Verkleidungen ergänzt. Es ist halt ein Bootstraum im klassisch-edlen Gewand. Die Exklusivität spiegelt sich in solch kleinen Details, wie einem echten NARDI-Holzlenkrad wider, das speziell für die Boote der Werft hergestellt wird. Wer es schneller und „heißer“ mag, kann natürlich auch einen leistungstarken 5,7 l Hubraum fassenden V8 mit 320 PS wählen, der das 6,50 m lange Boot auf 40 kn, das sind 74 km/h, beschleunigen kann. Das dürfte dann Fahrspaß pur sein.

Ein Modell dieses edlen Bootes würde natürlich etwas ganz Besonderes darstellen. Da der Yachtmaßstab 1:10 ein nur

650 mm langes Modell ergibt, kann man natürlich auch den bei Runaboats den beliebten Maßstab 1:6 wählen. Die Länge von 1.083 mm bietet uns dann auch platzmäßig genügend Möglichkeiten zur Verwirklichung unserer Modell-Ideen. Ein Novum ist bei einer solchen Modellgröße natürlich der Single-Antrieb, doch das gesparte Geld für den zweiten Antriebsstrang kann man ja in andere RC-Technik investieren. Außerdem kann man in einem solch großen Maßstab natürlich viele Details nachbilden. Da der Bau mit Hilfe einer der vielen Baupläne, also mit Spantenriss erfolgt, kann natürlich jeder beliebige Maßstab gewählt werden. Die Ausgestaltung des Modells beginnt bei edlen Hölzern, und bei echtem Leder – ganz wie beim Vorbild. Als

Antrieb bietet sich ein moderner bürstenloser Außenläufer an, dessen kv-Wert ganz an die Bedürfnisse des Eigners angepasst werden kann. Mancher liebt es halt schneller, der Andere eher gemütlich. Als weitere Funktionen stehen in der Hauptsache die verschiedensten Beleuchtungen im Vordergrund. Hierzu zählen die nautische Beleuchtung, eventuell LED-Dockinglights, eine Steuerstand-Beleuchtung, oder eine indirekte Pflicht-Beleuchtung. Wer mag, kann auch ein Soundmodul einbauen, sofern man davon ausgeht, dass es sich beim Vorbild um einen V8-Antrieb handelt. Wie man sieht, kann auch ein Sportboot aufwändig ausgebaut werden, womit man ein ebenso edles Modell bekommt, wie es das Vorbild ist.

Anzeige

 • Echtpantbausätze aus eigener Fertigung • Bausätze und Zubehör europäischer Hersteller • Werkzeuge, Hilfsmittel und Besagteile • PROXXON-Elektrowerkzeuge und Zubehör • Edelhölzer, Leisten und Furniere • Farben, Lacke und Lasuren • Eigene Laserschneidanlage und 3D-Drucker	G.K. Modellbau HISTORISCHER MODELLBAU Kataloganforderung an: Elsestr. 37 • 32278 Kirchlgern www.gk-modellbau.de • info@gk-modellbau.de Tel. 05223 / 879796 • Fax 05223 / 879749 Besuchen Sie uns, nach telefonischer Anmeldung, in unseren Verkaufs- und Ausstellungsräumen	Bausätze und Produkte der Firmen:  Johnson MICROMOT System 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. 
--	--	--

JEANNEAU CAP CAMARAT 12.5 WA

Die zweite Vorstellung meines Messerundgangs ist bereits ein ausgewachsener Daycruiser. Die französische Werft JEANNEAU versucht schon seit geraumer Zeit mit verschiedenen Typen im Bereich von 9 bis 12 m Bootslänge Fuß zu fassen, welcher momentan von verschiedenen italienischen Bootsherstellern dominiert wird. So entwickelten die französischen Designer die Modellreihe JEANNEAU CAP CAMARAT.

Die schicke CAMARAT-Modellreihe der französischen JEANNEAU-Werft ist ausschließlich für den Antrieb mittels Außenborder vorgesehen, wobei der Käufer die Wahl zwischen einem Doppel-Antrieb oder gar drei Außenbordern hat. Die Abkürzung WA steht außerdem für Walk Around, wobei der Center-Steuerstand mit einem festen Dach ausgestattet ist, welches zum Heck hin mit einem elektrisch ausfahrbaren Sonnendach verlängert werden kann. Ein Novum in dieser Bootgröße stellt das ausklappbare Schanzkleid auf der Backbordseite dar. Diese Vergrößerung der Heckplicht ermöglicht mit Hilfe einer klappbaren Leiter auch einen leichten Zugang zum Wasser. Kein Geringerer als der bekannte amerikani-

sche Designer Michael Peters zeichnete die Linien der CAMARAT-Boote.

Neben der Bugsitzgruppe, die sich in eine dreiteilige Liegefläche verwandeln lässt, bietet auch die Heckplicht viel Platz für einen komfortablen Aufenthalt an Bord. Aufgrund des Außenborder-Antriebssystems gewinnt der Designer dank des fehlenden Motorraums viel Platz unter Deck. Während im Bugbereich eine Sitzgruppe inklusive einer kleinen Pantry ihren Platz hat, findet man mittschiffs des Boots die geräumige Schlafkabine. Der Center-Steuerstand ist entsprechend der Antriebswahl komplett ausgestattet. Kombi-Instrumente für das Motormanagement finden neben Kombi-Monitoren für Seekarten, Tiefenlog oder die Radaranzeige ihren Platz.

All diese kleinen Besonderheiten zusammengefasst machen sicherlich auch ein schickes und nicht alltägliches Yacht-Modell aus. Wer nicht unbedingt auf den Yacht-Maßstab 1:10 fixiert ist, findet eine passende Basis in Form des NAJADE-Rumpfs von romarin by Krick. Durch das Ansetzen der Sockel für die Außenborder-Befestigung am Heck und den seitlichen Badeplattform-Stummeln wird die fehlen-

de Länge des ABS-Rumpfs ausgeglichen. Die Breite passt perfekt, und so entsteht ein handliches Modell. Der Center-Aufbau dürfte keinen Modellbauer vor größere Probleme stellen. Wer lieber einen Rumpf auf Spanten baut, kann den Maßstab natürlich frei wählen. Da Modell-Außenborder heute kein Problem mehr sind, lässt sich der vorbildgetreue Antrieb auch verwirklichen. Neben dem Bugstrahler bieten sich als weitere Funktion natürlich der abklappbare Balkon als Hingucker an, und auch etliche Beleuchtungsfunktionen sind bei dieser Modellgröße machbar. Skizzen der CAP CAMARAT sowie die Homepage können beim Bau des Modells natürlich sehr helfen.

RIVA 48 DOLCERIVA

Mit der Vorstellung der dritten Yacht sind wir in der Superhalle 6 angekommen, was ein etwas größeres Format bedeutet. Mit ihren knapp 18 m Länge zählt die RIVA 48 DOLCERIVA schon zu den größeren Offshore-Yachten. Die im norditalienischen Sarnico am Lago d'Iseo beheimatete Werft stellt für viele Yacht-Liebhaber den Inbegriff italienischer Bootsbaukunst dar. Mit der 48 Fuß langen DOLCERIVA knüpft RIVA an seine 120-jährige Tradition wunder-



TECHNISCHE DATEN

JEANNEAU Cap Camerat 12.5 WA

Länge:	11,90 m
Breite:	3,58 m
Verdrängung:	7.100 kg
Motoren:	2 × Außenborder mit je 450 PS, 3 × Außenborder mit je 300 PS
Antrieb:	2/3 Außenborder



Die JEANNEAU CAP CAMARAT 12.5 mit abklappbaren Schanzkleid in der Halle 1



12 Die CAP CAMARAT 12.5 vom Heck her gesehen, hier mit 3 Außenbordern

voller offener Boote an, auch wenn zusätzlich eine Hardtop-Variante geordert werden kann. Seit über 25 Jahren arbeitet das Büro Officina Italiana Design für RIVA. In Zusammenarbeit mit der technischen Abteilung der FERRETTI-Group entstand das Design der 48er. Basierend auf RIVA-Ikonen wie AQUARIVA SUPER oder gar AQUARAMA wird die DOLCERIVA geprägt durch die Handschrift moderner Runaboats, kombiniert mit edlen Materialien und aufwendigen Accessoires. Leider war das Boot auf dem

Messestand der FERRETTI-Group zum Fotografieren sehr unglücklich platziert. Es stand im engen Abstand zwischen der größeren FERRETTI Yachts 580, vorne im Bild, und einer RIVA AQUARIVA dahinter im Bild. Die 48er-RIVA wird in zwei verschiedenen Varianten angeboten: Zum ersten als reine „Open“-Yacht und zum zweiten mit einem festen Hardtop-Dach. Beide Typen sind auf einem originalen RIVA-Foto zu sehen, welche Variante besser gefällt, ist natürlich reine Geschmackssache.

Die geräumige Plicht bietet genügend Platz, egal ob für den Skipper am Steuerstand, auf dem L-förmigen Sofa an der Backbordseite mit aufklappbarem Tisch in der Mitte und einem zweiten gegenüberliegenden Sofa oder auf den dahinter befindlichen beiden Sonnenliegen. Exklusives Gimmick der Yacht ist das aufklappbare Heck, das zwei weitere Sonnenliegen freigibt. Sollte die Sonne einmal zu heiß werden, ist die DOLCERIVA mit einem elektrisch ausklappbaren Biminitop ausgestattet,



Der Center-Steuerstand der 12.5er JEANNEAU



Die CAP CAMARAT 12.5 bei Full Speed in ihrem Element

Fotos: Jeanneau S.A.R.L.

Anzeige

Ein starkes Team

Handsender HS12 & HS16

Unsere Sender sind speziell für den Funktionsmodellbau entwickelt, setzen auf übersichtliche Bedienung und unterstützen alle im Funktionsmodellbau gängigen Multiswitch-Systeme und Lichtanlagen.

- leichtes und kompaktes Kunststoffgehäuse, handelsüblicher Akku
- ein bzw. zwei integrierte Multiswitch, damit bis zu 19 bzw. 30 Kanäle
- ein flexibles Mischkonzept, für Funktionsmodelle optimiert
- Akku-Überwachung über Telemetrie bei vier Modellen gleichzeitig (!)
- freie Bezeichnung aller Geber und Kanäle
- Steuerknüppel 2fach verwendbar - z.B. zum Fahren und Ladekran schwenken (beim HS16 3fach)
- universelle Softkeys ersetzen Schalter, Taster, Schieberegler

Soundmodul SMM

Unsere Soundmodule sind dank ihrer speziellen Klangsynthese seit Jahren Bestseller im Truckmodellbau. Mit dem SMM haben wir unser erstes Modul für den Schiffsmodellbau im Programm.

- drei Motorsounds zur Auswahl, aus Originalaufnahmen abgemischt für Seenotrettungskreuzer, Fischkutter und Hafenschlepper
- Originalaufnahmen von Anlasser, Typhon, Bugstrahlruder, Ankerwinde, Schiffsglocke, Motoralarm
- drei Hafenkulissen zur Auswahl: Industriehafen, Fischereihafen und Wellengeräusche ohne Nebengeräusche, abschaltbar
- beim Seenotrettungskreuzer zusätzlich Turbolader, Beiboot und Heckklappe öffnen/schließen

Servonaut

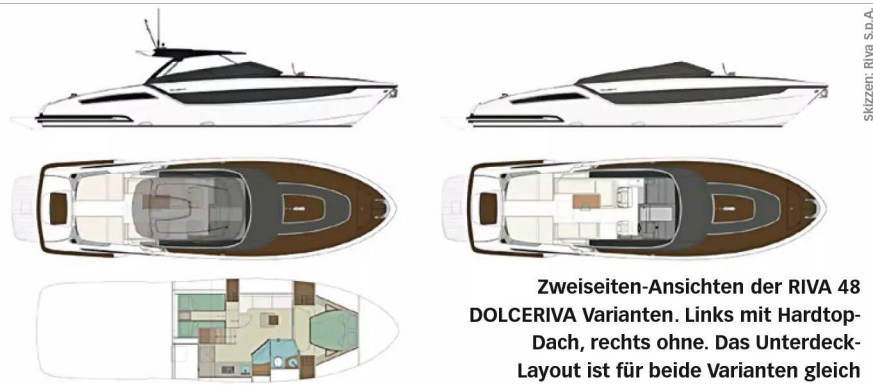


20.-23. April 2023
Halle 6 | Stand C02

Nutzen Sie unsere unabhängige Beratung vor Ort auf der Messe!

Das komplette Lieferprogramm für den Funktionsmodellbau gibt es direkt vom Hersteller im
Servonaut Online-Shop unter www.servonaut.de
tematik GmbH • Feldstraße 143 • D-22880 Wedel • Service-Telefon: 04103 / 808989-0





Zweiseiten-Ansichten der RIVA 48 DOLCERIVA Varianten. Links mit Hardtop-Dach, rechts ohne. Das Unterdeck-Layout ist für beide Varianten gleich

TECHNISCHE DATEN

RIVA DOLCERIVA 48

Länge:	14,92 m
Breite:	4,26 m
Tiefgang:	1,48 m
Verdrängung:	7,1 to
Motoren:	2 × VOLVO PENTA D13-800 mit je 800 PS
Antrieb:	2 freilaufende Wellen-Anlagen
Geschwindigkeit:	35 kn



Fotografisch ungünstig platziert, die RIVA 48 DOLCERIVA in der Superhalle 6



Die aufgeklappte Heckwand der 48 DOLCERIVA

welches unterhalb der Windschutzscheibe nicht sichtbar versteckt ist.

Über eine Treppe neben dem Dashboard geht es in einen geräumigen Salon mit kleiner Pantry und Essbereich, der volle Stehhöhe hat. Weiter Richtung Bug gelangt man durch eine Schiebetür aus Glas in die Eignerkabine mit Kingsize-Bett, Bad und separater Dusche. Alle Wand- und Schrankelemente waren aus hochwertigem und hochglänzendem Mahagoni gefertigt, kombiniert mit Glas, edlen weißem Leder und poliertem Stahl.

Natürlich ist auch die Technik der RIVA auf dem neuesten Stand, weswegen das Dashboard extrem leer aussieht. Das Pult ist mit modernen Monitoren bestückt, welche alle nötigen Zustände der vernetzten und Computer-gestützten Technik anzeigen können. Der Antrieb erfolgt RIVA-typisch und ganz klassisch über zwei freilaufende Wellen mit Rudern, kombiniert mit einem Bugstrahler. Auf Kundenwunsch ist auch ein zusätzlicher Heckstrahler erhältlich. Zwei VOLVO PENTA D13-800 Turbodiesel mit je 800 PS Leistung beschleunigen das Boot auf maximal 40 kn. Die Reise-

geschwindigkeit beträgt 35 kn, was immer noch knapp 65 km/h bedeutet.

Welcher Modell-Yachty hätte nicht gerne ein Modell solch einer Yacht. Egal, für welche Größe wir uns auch entscheiden, der Bau dieser Offshore-Yacht kann nur auf der Basis eines kompletten Eigenbaus auf Spantenbasis erfolgen. Beim Maßstab 1:10 erhalten wir mit einer Länge von 1.492 mm ein stattliches Modell mit einem 426 mm breiten voluminösen Rumpf. Andererseits ermöglicht diese Größe natürlich die Verwirklichung aller möglichen Antriebs- und Funktionswünsche, da wir beim Bau nicht mit jedem Gramm geizen müssen. Da RIVA auch einige exklusive Metallicfarben für seine DOLCERIVA-Rümpfe im Portfolio hat, dürfte das Modell in keiner Weise dem Vorbild nachstehen. Ein poliertes Mahagoni-Deck wird sein Übriges zum edlen Outfit der Modell-Yacht beitragen. Auch hier bietet die RIVA-Website wieder viele Informationen und Fotos rund um die DOLCERIVA.

Genug für heute, denn drei Boote habe ich noch im Köcher. Freuen Sie sich auf das folgende Heft, wo es noch einiges zu entdecken gibt. ■



Der Steuerstand der 48er RIVA



Beide Modell-Versionen der Riva 48 DOLCERIVA in ihrem Element auf dem Lago d'Iseo, im Foto vorne die elegante Hardtop

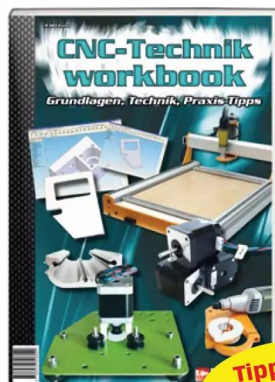
Jetzt bestellen



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

SchiffsModell -Shop

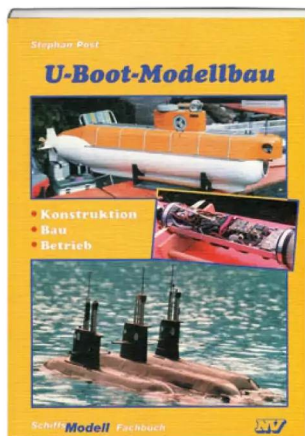


CNC-TECHNIK WORKBOOK

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

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

Tipp der Redaktion

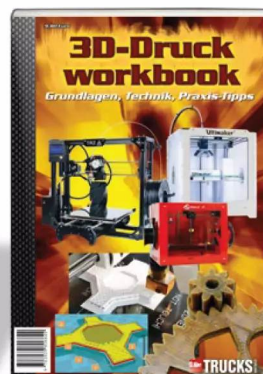
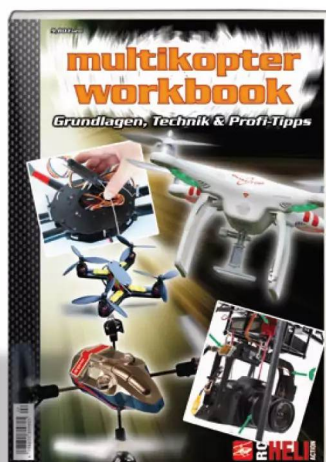
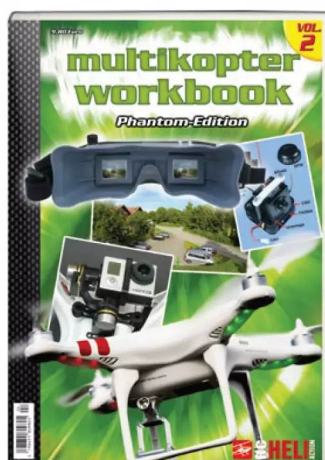


**KEINE
VERSANDKOSTEN**
ab einem Bestellwert
von 49,- Euro

U-BOOT-MODELLBAU

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

4 € 234 Seiten,
Artikel-Nr. 13275



3D-DRUCK WORKBOOK

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

9,80 € 68 Seiten,
Artikel-Nr. 12100

MULTIKOPTER-WORKBOOKS

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

MULTIKOPTER WORKBOOK

VOLUME 1 – GRUNDLAGEN, TECHNIK, PROFI-TIPPS

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

9,80 € 68 Seiten, Artikel-Nr. 12039

MULTIKOPTER WORKBOOK

VOLUME 2 – PHANTOM-EDITION

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

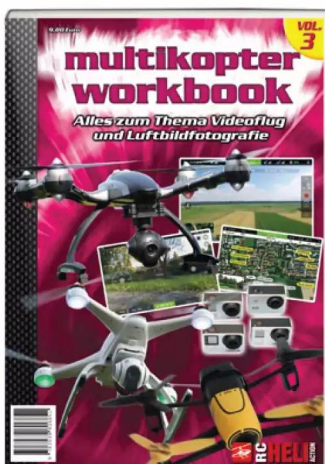
9,80 € 68 Seiten, Artikel-Nr. 12049

MULTIKOPTER WORKBOOK

VOLUME 3 – 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



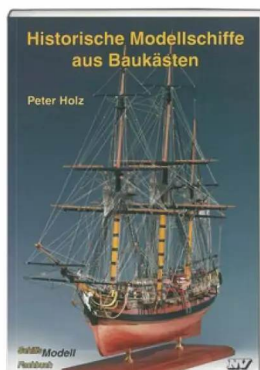
So können Sie bestellen

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

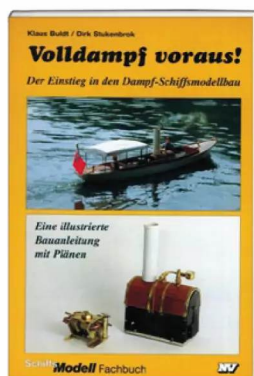
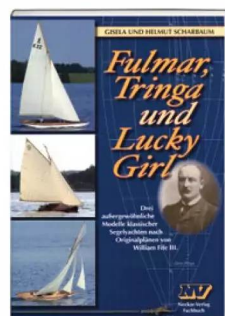
Jeder Anhänger der SAR- und Küstenwachboote braucht dieses Buch. Es zeigt, welche Möglichkeiten Bausatzmodelle bieten und wie man diese aufbaut.

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



VOLLDAMPF VORAUSS!

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

9,99 € Artikel-Nr. 13271

HOCHSEESCHLEPPER FAIRPLAY IX

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

4,99 € Artikel-Nr. 13276



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

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

Problemlos bestellen !

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

SchiffsModell-Shop
65341 Eltville
Telefon: 040/42 91 77-110
Telefax: 040/42 91 77-120
E-Mail: service@wm-medien.de

SchiffsModell-Shop-BESTELLKARTE

- ☐ Ja, ich will die nächste Ausgabe auf keinen Fall verpassen und bestelle schon jetzt die nächsterreichbare Ausgabe für € 8,50. Diese bekomme ich versandkostenfrei und ohne weitere Verpflichtung.
☐ Ja, ich will zukünftig den **SchiffsModell**-E-Mail-Newsletter erhalten.

Artikel-Nr.	Menge	Titel	Einzelpreis	Gesamtpreis
			€	
			€	
			€	

Vorname, Name			Kontoinhaber	
Straße, Haus-Nr.			Kreditinstitut (Name und BIC)	
Postleitzahl	Wohnort	Land	IBAN	
Geburtsdatum	Telefon			
E-Mail				
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 DE54ZZZ0000009570

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

SL2305



U-Boot-Jäger P530 DAPHNE

Text und Fotos:
Friedrich Hönicke

Gutes aus Dänemark

Wenn man ein Schiffsmodell mit unklarem Vorbild geschenkt bekommt, weiß man oft nicht, wo man anfangen muss. **SchiffsModell**-Autor Friedhelm Hönicker musste etwas herumfragen, eh er sicher war, welches Boot er da vor sich hatte. Heraus kam ein ganz besonderes Boot.

Anfang September 2010 habe ich von einem Bekannten die Reste eines Schiffsmodells bekommen, da dieser die Wohnung gewechselt hatte und das alte Modell nicht mehr unterbringen konnte. Nun ergab sich die Frage, was das Wrack eigentlich genau darstellen sollte. Durch Nachfragen im Freundeskreis versuchte ich, etwas in Erfahrung zu bringen. Die Antworten waren dürrig. Dennoch bekam ich von einigen Sportfreunden, die bei der Marine waren, heraus, dass es sich um den dänischen U-Boot-Jäger P530 DAPHNE handeln könnte. Einen Bauplan vom damaligen MOBA-Modell aus der DDR, der unter Gleichgesinnten gefragt und daher nicht gerade billig war, konnte ich auch

aufreiben. Weitere Nachfragen in der Fachpresse brachten keine Ergebnisse. Die Vermutung lag nahe, dass dieses Modell nur sehr selten gebaut wurde. Doch das erworbene Basiswissen reichte aus, um bei Google weiter zu suchen. Hier kam doch einiges zum Vorschein, wie Fotos und technische Daten, welche ich als Vorlage zum Wiederaufbau nutzte.

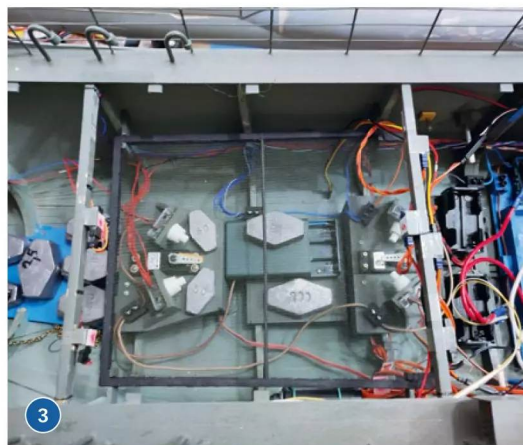
Erneuerter Rumpf

Jetzt konnte das Überarbeiten beginnen. Der DDR-Bauplan war sehr schlecht, vieles auf dem Plan war russisch. Als Erstes musste ich feststellen, dass der Rumpf 200 mm zu kurz war. Dieser wurde an einem passenden Spant durchgeschnitten, um das erforderliche Maß mit 30 x 80 mm dicken Kieferleisten zu

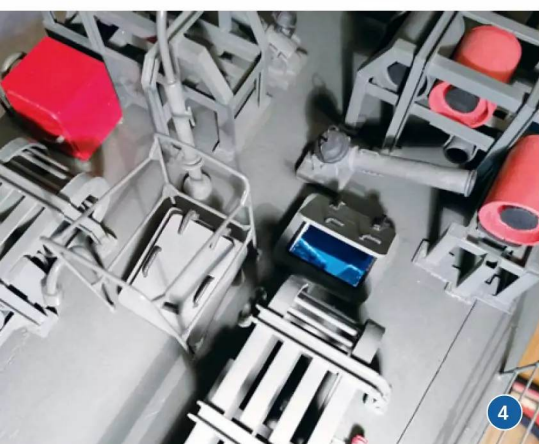
verlängern. Die Heckplatte war nicht gewölbt und in sich verdreht, wodurch sie erneuert werden musste. Daraus ergab sich, dass auch das Deck komplett neu gebaut werden musste. Der Mast und der Schornstein wurden aus den vorhandenen Resten herausgearbeitet und vervollständigt. Nach Fotos aus dem Internet habe ich alle Lichter, die ohne Weiteres zugänglich waren, funktionstüchtig gemacht. Die Scheinwerfer wurden aus Taschenlampen angefertigt und leuchten auch. Und da alle Aufbauten und der Schornstein abnehmbar sind, musste das Radar sich auch noch drehen.

Die Bewaffnung

Die Heckkanone Bofors 40 mm L70 wurde als Bausatz bei Hasse Schiffsmo-



1) Als das Vorbild klar war, stand zuerst eine Rumpferlängerung an. 2) Den kompletten Aufbau kann man vom Rumpf abheben. 3) Die Ansteuerung der Beleuchtung erfolgt noch mit Servos und Schaltern



4) Eine geöffnete Luke auf den Heckschiff sorgt mit zwei Lüftern im Innern für gute Luft. 5) Die Bofors-Heckkanone ist ein gekaufter Bausatz und gut detailliert. 6) Die Wasserbombenabläuferüste am Heck sind ein Hingucker

dellbau in Hamburg geordert. Diese habe ich dann überarbeitet, so dass die Kanone jetzt voll anzusteuern ist. Die 20-mm-Oerlikon ist in absoluter Handarbeit entstanden und war eine wirkliche Herausforderung. Die Ankerwinde stammt ebenfalls von der Firma Hasse und wurde hauptsächlich wegen der zu drehenden Teile bestellt. Das Heben und Senken des Ankers wird unter Deck vollzogen.

Der Antrieb

Bis hierher war alles für kleines Geld aus dem Baumarkt zu bekommen. Als Nächstes mussten eine komplette Antriebsanlage und die Elektronik her. Die Motoren wurden bei Hans Hasse in Hamburg bestellt, was den Vorteil hatte, dass der Altmeister einige gute Ratschläge geben konnte. Ich habe mich dann für Industriemotoren mit 12 V entschieden. Durch eine Batterie mit 7,2 Ah ist eine sehr gute Fahrzeit herausgekommen. Um keine thermischen Probleme unter Deck zu bekommen, habe ich zwei Computerlüfter vor die Regler gesetzt

und im Heckbereich eine Luke geöffnet. Das Schalten der Lichter wurde mit Stehlampenschaltern und Servos gelöst. Für die Zukunft ist noch eine Pumpe zum Darstellen der Kühlung geplant.

Endlich fertig

Das Überarbeiten des Schiffs war eine tolle Aufgabe, da kein wirklicher Bauplan vorhanden war. Vieles musste nach Fotos gezeichnet und angefertigt werden. Hierzu gehören zum Beispiel Schlauchboot, Bordkran, Heckmotor, Benzinkanister und vieles mehr. Das Modell ist im Maßstab 1:25. Nur durch die vielen selbst gefertigten Teile ist es im Detail hier und da nicht ganz maßstabsgetreu. Die DAPHNE ist aus meiner Sicht ein sehr schönes Modell, das die Möglichkeit bietet, viele Funktionen zu realisieren. Mit dem Bau sind Jahre ins Land gezogen, und alle Tests fanden in der heimischen Badewanne statt. Die Krönung war die Fahrt auf dem Modellteich beim Luftfahrtmuseum Finowfurt bei Eberswalde, die zur vollsten Zufriedenheit verlief. ■

TECHNISCHE DATEN

DAPHNE

Die DAPHNE wurde als erstes von neun Booten am 19.12.1961 in Dänemark in Dienst gestellt und am 30.06.1990 stillgelegt. Die Boote trugen alle Namen der griechischen Mythologie.

Länge:	37,50 m
Breite:	6,75 m
Tiefgang:	2,14 m
Antrieb:	2 Maybach MD655/18 Diesel mit je 1.800 PS
Bewaffnung:	1 × 40 mm/L70 Bofors Maschinenkanone, 2 × 7,62 mm Schnellfeuerwaffen, 1 × Raketenwerfer mit vier Kleinraketen, 2 × Wasserbombenwerfer, 2 × Wasserbombenabläuferüste oder Minengerüste
Besatzung:	23 Mann (4 Offiziere und 19 Matrosen)



Die neunte Auflage der Thüringer Modellbaumesse

Eine feine Sache

Den Schiffsmodellbau wollte man in Erfurt dieses Jahr etwas nach vorne bringen. Das ist auch gut gelungen. **SchiffsModell**-Autor Nico Peter hat als Aussteller teilgenommen.

Text: Nico Peter
Fotos: Sven Fiege,
Nico Peter

Messen und Ausstellungen gehören bei uns Modellbauern genauso dazu wie das Bauen und Fahren der Modelle. So ist es nicht verwunderlich, dass eben diese Messen immer wieder gern besucht werden. Als IGS Markt Schwaben hatten wir in diesem Jahr die Möglichkeit, an der MODELL LEBEN in Erfurt als Aussteller teilzunehmen. Hintergrund war hier, dass das Projektteam um Carolin Beier gerade den bislang etwas stiefmütterlich behandelten Schiffsmodellen mehr Raum bieten wollte. Bereits bei den Bewerbungsgesprächen entstand ein sehr freundlicher Kontakt. Anfragen und Interessen wurden sehr schnell beantwortet und kommentiert.

Am Donnerstag vor der Messe stand für uns das Beladen des Lkw auf dem Programm. Bisher waren wir eher mit

Pkws oder dem Wohnmobil unterwegs. Doch hier sollte wie vor etlichen Jahren in Prag mal wieder das Typ VII U-Boot von Stefan präsentiert werden. Wer sich erinnert: Hierbei handelt es sich um eines der Originalboote aus dem Petersen-Film DAS BOOT. Wir reden hier also von einer Rumpflänge von 5.600 mm und einem Leergewicht von mehr als 140 kg. Für den Personentransport waren dann jedoch noch weitere Pkw notwendig, in denen es natürlich noch weitere Schiffsmodelle gab. Selbstverständlich wurden wir auch wieder von befreundeten Schiffsmodellbauern unterstützt und begleitet. Doch schauen wir uns einmal auf der MODELL LEBEN um.

Wo stellt wer aus

Die MODELL LEBEN fand in diesem Jahr – nach zweijähriger Zwangspause – zum neunten Mal statt. In zwei der drei modernen Messehallen waren

mehr als 95 Aussteller und Vereine vertreten. Dabei gehörte die Halle 2 den RC-Car-Fahrern, Militärmodellbauern und Fliegern. Aber auch die 3D-Drucker und der Plastikmodellbau hatten hier ihr Zuhause. Hervorzuheben sind hier ein originaler TATRA-Trail-LKW bei den Crawlern und ein 1:1 Drehleiterfahrzeug bei den 3D-Druckern als Blickfang. Die FPV-Flieger hatten hier ihr gesichertes Areal nebst Zuschauertribüne. Hervorzuheben ist aber auch Alexander Kosyra mit seinen hervorragenden SiFi-Modellen, welche eigentlich alle mit Lichtleitfasern zum Leben und Leuchten erweckt wurden.

In der Halle 3 waren dann die Modelleisenbahner, RC-Trucker und wir als Schiffsmodellbauer zu Hause. Der Modellbahnverband in Deutschland (MOBA) präsentierte mit neun Anlagen einen großen Querschnitt über die ver-



Platzbedarf drei Tische – das C-VII-Boot



Andys Flotte – der Experte für Dickie-Schlepper



Die Feuerlöschboote sind zahlreich vertreten

schiedenen Spurweiten. Dazu zählten auch Anlagen, welche vorbildähnlich oder auch fast vorbildgetreu nachgebaut wurden. Eine dieser Anlagen war die Hönnetal-Anlage, bei der eben der Talabschnitt des Hönnetals (etwa 25 km östlich von Wuppertal) mit seinem Gasthaus nach alten Postkarten und einigen Details der dortigen originalen Steinmasive nachgebaut wurde.

Modelle von klein bis sehr groß

Die Schiffsmodellbauer waren um das Wasserbecken mit ihren Modellen vertreten. Mit dabei waren Vereine aus Nürnberg, Erfurt und Bayreuth, die ARGE Süd, wir als IGS Markt Schwaben sowie einige weitere. Auch wenn das Becken recht klein ausfiel, gab es doch stets etwas zu sehen. Die Bayreuther kümmerten sich liebevoll um das viel besuchte Kinderfahren. Insgesamt konnte dabei mehr als 560 Kinder das „Kapitänspatent“ für Modellschiffe überreicht werden.

Am Stand der IGS Markt Schwaben gab es mehr als 60 Modelle zu sehen oder besser gesagt zu bestaunen. Dabei reichte die Länge der Modelle von 130 mm für ein Segelboot bis zu 5.600 mm für das U-Boot. Dazwischen gab es das Teil-Diorama eines Marinehafens mit verschiedenen Schiffen aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs. Mit dabei war auch wieder „Schlepper-Andy“ aus Finsterwalde. Sein Spezialgebiet ist der Umbau von Dickie-Schleppern. Hier konnten selbst gestandene Schiffsmodellbauer in manchen Gesprächen den Ursprung der Modelle als Spielzeugschiff nicht glauben. Weiter ging es auf dem 20 m langen Stand mit den Feuerlöschbooten. Hier war neben einer FIREFIGHTER – ein als ferngesteuertes ausgebautes Revell-Modell aus dem Jahr 1978 – auch der fortgeschrittene Rohbau des FLB-1 von Krick/romarine zu sehen. Über dieses Modell werden wir im Rahmen eines Testberichts in einer der kommenden Ausgaben von **SchiffsModell** berichten.

Wie schon auf anderen Messen wurde auch in Erfurt wieder ein Modell aus einem Baukasten heraus gebaut. Von der Firma Krick erhielten wir hierzu den Bausatz einer LISA M., der im Anschluss an die Messe an meine Tochter ging. Damit sollte sie dann auch ihr erstes fast selbstgebautes RC-Boot erhalten. Den Abschluss unseres Ausstellungstisches bildete Reinhold Schmatzer mit seinen hervorragend gebauten 1:100er-Modellen. Seine Vorliebe gilt der Frachtschiffahrt aus den Anfängen des 20. Jahrhunderts. Und so war es nicht verwunderlich, dass hier einige Modelle wie die R.C. RICKMERS (1906) oder sein Fracht- und Passagierdampfer oft umringt waren.

Höhepunkt am Freitagabend

Eines der besonderen Highlights der MODELLEBEN war für die eigentlichen Besucher nicht ersichtlich. Am Freitagabend stand ein Teil der Messe, nach Schließung für die Besucher, den rund 50 Kindern aus verschiedenen Thüringer



Die R.C. RICKMERS im Maßstab 1:100, davor der passende Dampfschlepper



Weitere 1:100er Modelle von Reinhold Schmatzer

Hospiz- und Kinderkrebsstationen zur Verfügung. Im Rahmen einer Sternenfahrt wurden diese zusammen mit ihren Geschwistern, Eltern und einigen Betreuern mit echten Sattelzugmaschinen oder Abschlepp-Lkws abgeholt. Durch die Erfurter Innenstadt ging es dann eskortiert von der Polizei zur Messehalle 3, wo die Kids im Anschluss nach Herzenslust auf dem etwa 2.000 m² großen Ausstellungsfläche der Truckfahrer spielen und vor allem selbst einmal einem Modelltruck oder Bagger steuern konnten. Nach 21 Uhr ging es dann mit Bussen für die Kinder zurück in die Einrichtungen. Raik Stäber, der diese Aktion zusammen mit der Messe Erfurt organisierte, war dies eine Herzensangelegenheit, denn gerade diese Kinder kommen sonst wahrscheinlich nie in den Genuss, eine Modellbau-

messe besuchen zu können. Daher sollte gerade die Lkw-Fahrt dorthin auch ein unvergessliches Erlebnis werden. Das ist ihm damit auf jeden Fall gelungen.

Nicht ganz so wie erhofft lief es für Raik Stäber am Sonntag. Er wollte mit drei Loks der Nenngröße II/Spur G einen neuen Rekord aufstellen. Mit 1.000 kg Last in den Wagons sollte der Zug seine Beweisfahrt über die Strecke von 100 m auf der oben genannten Ausstellungsfläche antreten. Leider konnten die drei Loks nicht absolut synchronisiert werden, sodass der große Versuch abgebrochen werden musste. Es wurde eine der Loks abgekoppelt und das Gewicht in den Wagons reduziert. Mit 769 kg und nur zwei Loks konnte die Rekordfahrt erfolgreich absolviert werden.

Wie schon erwähnt, haben Modellbaumessen gerade für die Modellbauer etwas Besonderes. Oft findet man das ein oder andere Schnäppchen, tauscht sich mit Gleichgesinnten aus oder stibitzt einfach nur ein paar Ideen für die kommenden Projekte. Manchmal entstehen aber gerade auf diesen Messen neue und vor allem gemeinsame Projekte. Raik Stäber – im echten Berufsleben hat er mit dem Bau von Gartenteichen zu tun – lud uns beispielsweise ein, im kommenden Jahr mit den Schiffsmodellen auch direkt bei den Truckfahrern vorbeizuschauen. Er würde dafür den jetzigen See um einen weiteren See mit einem Kanal erweitern. Die Gespräche laufen. Man darf also auf die kommende MODELLEBEN in Erfurt im Februar 2024 gespannt sein. ■



Ein Modell der ALEXANDER VON HUMBOLDT in 1:50



Vorbereitung zum Rekordversuch, der am Ende etwas kleiner ausfiel

Lotsenversetzboot BORKUM

SWATH-Schiff

Text und Fotos:
Dietmar Hasenpusch

Wenn ein Sturm über die Nordsee fegt, haben die Lotsen auf einem SWATH-Schiff eine ruhigere Schicht vor sich als andere. Die Idee, ihre Schiffe als Katamaran zu bauen, hatte die Werft schon vor über 20 Jahren.

Mit der EXPLORER konnte die in Lemwerder ansässige Schiffs- und Yachtwerft Abeking & Rasmussen im März 2004 den Neubau 6467 fertigstellen und an die Bundesmarine übergeben. Im November 2011 übernahm die Lotsenbrüderschaft Weser 2/Jade das Schiff, ließ es von grau in rot umstreichen und gab dem Neuerwerb den Namen BORKUM. Bei dem Schiff handelt es sich um einen Lotsen-Tender, der mit seinem Doppelrumpf besonders ruhig und stabil in der See liegt. Für die Bauweise der sogenannten SWATH-Schiffe (Small Waterplane Area Twin Hull) hat sich Abeking & Rasmussen einen besonderen Namen in der Schifffahrt gemacht und zahlreiche Einheiten dieser Art in unterschiedlichen Größen an in- und ausländische Auftraggeber geliefert.

Die 25,60 m lange und 13 m breite BORKUM gehört zu den kleineren SWATH-Schiffen. Sie ist mit 228 BRZ vermessen und erreicht bei 12 t Tragfähigkeit einen Tiefgang von 2,70 m. Zwei kraftvolle dieselelektrisch betriebene MTU-Motoren vom Typ 12V2000M70 erzeugen 1.576 kW Gesamtleistung und bringen das durch zwei Propeller angetriebene Schiff auf 18 kn Geschwindigkeit. Klassifiziert ist die BORKUM vom Germanischen Lloyd Hamburg, der auch die Bauaufsicht des Schiffs übernahm. Da der Lotsen-Tender als Seeschiff eingeordnet ist, wird es bei der Internationalen Maritimen Organisation unter der Nummer 8993875 geführt. Unter dem Rufzeichen DBBV ist das im Bereich Neue-Weser-Reede und im Basishafen Borkum Reede stationierte Spezialschiff über Seefunk erreichbar. www.hasenpusch-photo.de

AUF EINEN BLICK

BORKUM

Schiffstyp:	Lotsenversetzboot
IMO-Nummer:	8993875
Reederei:	Lotsenbrüderschaft Weser 2/ Jade, Bremerhaven
Bauwerft/Baunummer:	Abeking & Rasmussen, Lemwerder/6467
Baujahr:	2004
Vermessung:	228 BRZ
Tragfähigkeit:	12 t
Länge:	25,60 m
Breite:	13 m
Tiefgang:	2,70 m
TEU, Autos, Passagiere:	–
Maschine:	2 MTU
Gesamtleistung:	1.576 kW
Geschwindigkeit:	18 kn
Klassifizierung:	Det Norske Veritas Germanischer Lloyd
Internet:	www.weserjadepilot.de







Ein 20 Jahre altes RTR-Dampfmodell

Text und Fotos: Ralf Früchtnicht

Steam Launch CLAIRE

Ja, Sie haben richtig gelesen, dieses Modell war Ready to Run. Es wurde von 2001 bis Mitte 2005, als Cheddar Models den Betrieb einstellte, angeboten. **SchiffsModell**-Autor Ralf Früchtnicht hat sich ein Exemplar gesichert und in Betrieb genommen.

Lange ist es her, mehr als 20 Jahre, um genau zu sein. Damals brachte die englische Firma Cheddar Models Ltd. ein RTR-Dampfmodell auf den Markt, den Steam Launch CLAIRE, erstmals in Deutschland aufgetaucht im Krick-Katalog 2001 als Neuheit. Es handelt sich um eine zirka 920 mm lange und 230 mm breite Dampfpinasse mit einem ABS-Fertigrumpf mit installierter Dampfmaschine mit montierten Servos. In Großbritannien gehörte auch die Fernsteuerung dazu. RTR war bei Dampfantrieben doch schon sehr ungewöhnlich. Von dem Modell wurden ab 2001 weltweit etwa 200 Stück verkauft. Der Verkaufspreis 2001 betrug 2.990,- DM oder 1.550,- Euro. Das Modell war damit kein Schnäppchen, was sich in den verkauften Stückzahlen widerspiegelt.

Taugte das Ganze denn etwas?

Jeder kennt die ferngesteuerten Fertigmodelle, die einem in fast jedem Internetshop für Modellbau begegnen. Sie heißen auch RTR-Modelle, die Abkürzung für Ready to Run, also auspacken und los geht's. Die Erfahrung mit diesen

Modellen fällt sicherlich unterschiedlich aus und bewegt sich meistens irgendwo zwischen tolles Modell und Kernschrott, woran der Verkaufspreis nicht unbeteiligt ist. Meine persönliche Erfahrung lautet, dass die Modelle meistens für den unerfahrenen Neuling ausreichen, aber eine Aufrüstung, wenn man Gefallen daran gefunden hat, wirtschaftlich nicht sinnvoll ist. Der eine oder andere wäre mit einem Gebrauchtmodell eines bekannten Herstellers sicher besser versorgt.

Zum Modell

Es handelt sich tatsächlich um ein komplettes Modell, bei dem nur die Betriebsmittel aufgefüllt werden müssen und dann kann angeheizt werden. Der Hersteller Cheddar Models ist sicherlich ein Begriff, Cheddar stellte die damals im Vertrieb von Krick befindlichen Dampfmaschinen für die ANNA, ALEXRANDA, VICTORIA und BORKUM her, die auch in den Dampfmodellen von Caldercraft Verwendung fanden. Es gab das Modell in zwei Versionen, denn der ABS-Fertigrumpf wurde in schwarz oder weiß in Hochglanz angeboten. Die Modelle hatten ein weißes Dach, das mit Klettband

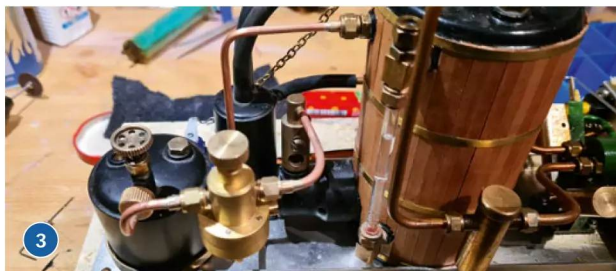
auf einem Aluminiumgestell mit Messingfüßen befestigt wurde. Im Rumpf war ein eingelassenes Kunststoffrohr, in dem die Empfängerantenne verlegt werden konnte. Die enthaltene Maschine ist eine oszillierende Zweizylinder-V-Maschine mit vertikalem Kessel mit etwa 250 ml Inhalt, Verdrängungsöler, Wasserstand, Manometer, Kondensator und Gastank. Alle Antriebskomponenten sind auf einem Edelfundament montiert, auch die zwei Servos der 9-g-Klasse für das Umsteuerventil und das Ruder. Das Fundament ist nach Lösen einer Schraube mit wenigen Handgriffen entnehmbar, was die Wartung erheblich erleichtert. Das Dach ist dazu abnehmbar. Um das Modell fahren zu lassen sind nur wenige Dinge vorzubereiten:

- Den Öler mit Dampföl füllen
- Das Sicherheitsventil herausdrehen, Wasser einfüllen und Ventil wieder hineindrehen
- Gastank füllen
- Brenner zünden, Betriebsbereitschaft nach etwa 5 Minuten
- Ins Wasser setzen, Umsteuerventil öffnen, losfahren und viel Spaß haben





1) Die eingebaute Dampfmaschine, hier noch ohne Kesselverkleidung. 2) Empfänger und Akkus sind unter der Hinterbank verborgen



3) Der Kessel ist neu verkleidet und mit der Maschine auf dem Fundament montiert. 4) Die gesamte Dampfmaschine ist eingebaut

Unter der achteren Sitzbank ist die Mulde für den 2 x 2-Zellen-Empfängerakku. Die eigentliche Sitzbank besteht aus Echtholz und ist mit Klettband befestigt, ebenso die vordere Sitzbank. Die Ruderachse wird nach oben aus dem Rumpf herausgeführt und über Gabelköpfe mit dem Servo verbunden. Der Lösung fehlt es offensichtlich an Eleganz und trübt das sonst hervorragend elegante Erscheinungsbild ein wenig.

Rückblickend

Ich habe dieses wunderschöne Modell komplett im Originalzustand auf einem Modellbauflohmarkt erwerben können und freue mich riesig, eine dieser Rari-

täten in perfektem Zustand zu besitzen. Das Modell ist mit seinem 65-mm-Messing-Dreiblatt-Propeller und insgesamt 4.200 g fahrfertigem Gewicht flott unterwegs, hat aber aufgrund des stehenden Kessels einen erhöhten Schwerpunkt. Es macht aber unheimlichen Spaß, das Modell zu fahren. Dem Hersteller ist hier ein erstklassiges RTR-Modell gelungen. Antrieb und Modell harmonisieren und überzeugen auch optisch. Die Wartung ist dank des komplett entnehmbaren Antriebs kinderleicht. Ich habe nur eine Dampfpeife, die Kesselverkleidung aus Birnenholzleisten und eine Gasregelung nachgerüstet. Die Pfeife ist das Zuschauerlockmittel Nummer

eins, und die Gasregelung verlängert die mögliche Fahrzeit. Bei weiteren Fragen zum Modell oder zum Thema Dampf kann Kontakt über meine Homepage www.ralfs-modellwerft.de aufgenommen werden. ■

TECHNISCHE DATEN

CLAIRE

Länge:	920 mm
Breite:	230 mm
Gewicht:	4.200 g



Der CLAIRE sieht man die 20 Jahre nicht an

Schiffsmodelle im Lübecker Ratskeller und Museen

Kogge und Adler

Nach Rostock geht es in dieser Folge nach Lübeck. Unter anderem den ältesten Rathauskeller Norddeutschlands und das Hansemuseum von 2015 hat **SchiffsModell**-Autor Matthias Schultz besucht.

Text und Fotos:
Matthias Schultz

Der nächste Abschnitt unserer Entdeckungsreise entlang der deutschen Ostseeküste verweilt ein wenig in Lübeck. Denn in der altherwürdigen Hansestadt an der Trave gibt es besonders viele historische Schiffe und Schiffsmodelle zu entdecken. Nachdem bereits die Modelle im Holstentor (**SchiffsModell** 05/21) und Schiffergesellschaft (**SchiffsModell** 12/22) vorgestellt wurden, wenden wir uns nun den Schiffsmodellen im Ratskeller und St. Annen- sowie Hanse-Museum zu.

Das Lübecker Rathaus zählt nicht nur zu den bekanntesten Gebäuden der Stadt. Es ist auch eines der herausragendsten Bauwerke der Backsteingotik,

zudem eines der größten mittelalterlichen Rathäuser Deutschlands. Seine ältesten, noch spätromanischen Teile reichen zurück bis ins Jahr 1240. Nach einem großen Stadtbrand im Jahre 1251 umfangreich umgestaltet, sind vor allen Dingen die hoch über das Dach aufragenden, von rundem Maßwerk durchbrochenen Schildwände prägendes architektonisches Element dieses Ensembles aus eigentlich mehreren Bauwerken.

Ältester Ratskeller

Der Hansekeller ist im romanischen Gewölbe untergebracht und gehört zu den ältesten Ratskellern Norddeutschlands. Andere Teile, wie Admiraltätskeller oder das frühere Herren- und heutige

Brautgemach, stammen hingegen schon aus der Zeit der Gotik. Allen Räumlichkeiten gemein ist jedoch, dass sie heute mit zahlreichen Schiffsmodellen unterschiedlichster Epochen ausgestattet sind. Schon im Eingangsbereich begrüßen die Besucher kleinere Modelle diverser Qualitätsstufen und Themenbereiche wie Dschunken, Frachtsegler des 19. Jahrhunderts, Kriegsschiffe des 18. Jahrhunderts und Galeonen. Die besonders großen und eindrucksvollen Exemplare finden sich aber im Admiraltätskeller, welcher unmittelbar an den Markplatz grenzt. Von seiner spitzgewölbten Rippendecke mit den weißgekalkten Kappen hängen mehrere Modelle über einer langen Tafel. Aber auch an Wänden und in



Vitrinen stehen einige Exemplare wie das der HMS BOUNTY, das Modell eines armierten dreimastigen Kauffahrteischiffs aus der Zeit um 1800 als Leihgabe des Museums für Kunst und Kulturgeschichte aus dem Jahre 1928, oder der Zweimaster LINA aus derselben Epoche.

Doppelter ADLER VON LÜBECK

Das berühmteste Schiff dieser Sammlung stellt den ADLER VON LÜBECK dar. Er ist gleich doppelt in diesem Raum vertreten. Der ADLER, auch GROSSER ADLER oder LÜBSCHER ADLER genannt, war ein Kriegsschiff des 16. Jahrhunderts. Mit einer Gesamtlänge von 78,3 m und einer geschätzten Wasserverdrängung von bis zu 2.000 t war die Mischung aus Galeone und Karacke eines der größten Schiffe ihrer Zeit. Auf der Wallhalbinsel vor Lübeck im Jahre 1565 auf Kiel gelegt, erfolgte der Stapellauf des 14,5 m breiten Viermasters (Segelfläche schätzungsweise 1.795 m²) mit sage und schreibe 138 Geschützen, verteilt auf drei Geschützdecks, im März 1566. Zur Besatzung von 350 Mann kamen noch 650 Marinesoldaten hinzu. 1567 als Führungsschiff der Lübecker im Nordischen Krieg gegen Schweden in Dienst gestellt,

war der ADLER VON LÜBECK jedoch niemals an einem Seegefecht beteiligt. Nach dem Ende des Kriegs 1570 zum Frachtsegler umgebaut, kam das Schiff für den Salzhandel zum Einsatz. 1581 auf einer Rückfahrt von Lissabon etwa 200 Kilometer vor der Tejo-Mündung Leck geschlagen, wurde es anschließend in der portugiesischen Hauptstadt abgewrackt.

Unsichere Quellenlage

Da es leider keine originalen Pläne – so es sie denn überhaupt einmal gegeben haben sollte – mehr von diesem berühmtesten aller Lübecker Schiffe gibt, sondern nur schriftliche Aufzeichnungen in den Archiven sowie ein zeitgenössisches Ölgemälde in der Schifffergesellschaft zu Lübeck, wurden verschiedene Rekonstruktionen unternommen. Die bisher bekannteste dürfte die von Prof. Dr. Karl Reinhardt aus dem Jahre 1938 sein. Den dazu geschaffenen Plan hat er 1943/44 in der Zeitschrift „Die Seekiste“ veröffentlicht. Alle anderen, später erschienenen (Modellbau)pläne dürften weitgehend auf dessen Überlegungen zurückgehen. Der dabei zuletzt erschienene Plan der Firma Graupner ist dabei zeitlich wie auch authentisch am weitesten vom Reinhardt-

Plan entfernt. Auch der mittlerweile verstorbene und in der Szene sehr bekannte Schiffsmodellbauer Karl-Heinz Marquardt äußerte sich bezüglich der Entstehung von Entwürfen von Modellbauvorlagen der Firma dahingehend, dass er oftmals entgegen besseren Wissens deren Vorgaben einhalten musste. Sowohl Reinhardt als auch Marquardt hatten so einige Anachronismen zu akzeptieren wie runde Juffern (wurden erst um 1620 in Holland entwickelt), Fußperde, Eselshäupter (Lashungen an Masten und Stenge waren zu der Zeit noch gelascht). Eine Rekonstruktion des ADLERS von Reinhardt von 1938 hängt nun im Ratskeller, die andere dürfte auf den Graupner-Plan zurückgehen. Ein weiteres Modell Reinhardts befindet sich im St. Annen-Museum, wird dort aber aktuell nicht ausgestellt.

JESUS VON LÜBECK

Dafür kann man dort Reinhardts Modell der JESUS VON LÜBECK aus dem Jahre 1939 besichtigen. Gebaut um 1540 auf der Lastadie, derselben Werft wie der später fertiggestellte ADLER VON LÜBECK, handelt es sich hierbei allerdings um eine Karacke, ein Mischtyp aus Kriegs- und Handelsschiff. Mit



Der ADLER VON LÜBECK darf natürlich im Ratskeller nicht fehlen



Das Schiffsmodell ist hier gleich zweimal als Modell vertreten



Vom Typus her eine spanische Galeone, segelte dieses Schiff unter dem lübischen Adler



Nicht immer müssen Modelle farbenfroh gefasst sein. Naturholzsichtiges Schiff im Lübecker Ratskeller



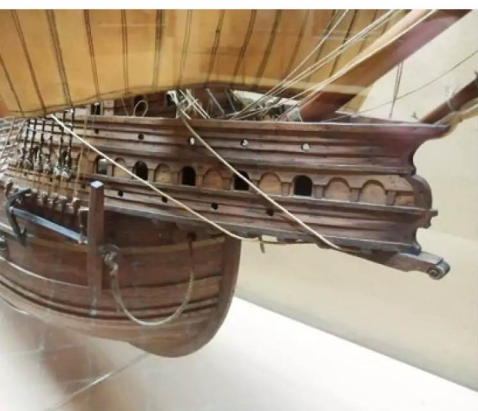
Das Lübecker Rathaus zählt zu den bedeutendsten Bauten der Backsteingotik



Obwohl sie überhaupt gar nichts mit der Stadt zu tun hat, steht auch die HMS BOUNTY im Kellergewölbe



Karl Reinhardts Modell der JESUS VON LÜBECK aus dem Jahre 1939



Das vordere Kastell der JESUS VON LÜBECK

vier Masten und einer Verdrängung von rund 700 Tonnen gehörte die JESUS OF LÜBECK, wie sie später unter englischem Befehl hieß, zu den größeren Schiffen ihrer Zeit. 1545 kaufte nämlich König Heinrich VIII. das Schiff zur Verstärkung seiner Flotte der Stadt Lübeck ab. 1563 von Nachfolgerin Königin Elisabeth I. für die zivile Charter eingesetzt, wurde das Fahrzeug 1564 schließlich das Flaggschiff des Freibeuters John Hawkins. Der ging, zusammen mit seinem bekannten Vetter Francis Drake, auf Kaperfahrt von am Sklavenhandel an der „Sklavenküste“ von Togo, Benin und dem westlichen Nigeria beteiligten portugiesischen Schiffen. Dieses unrühmliche Kapitel in der Geschichte des Lübecker Schiffs wird auch in der Erläuterungstafel im St.-Annen-Museum thematisiert. 1568 wurde das Schiff schließlich als Kugelfang in einem Seegefecht aufgegeben.

Das St. Annen-Museum gilt übrigens als eines der schönsten Museen Deutschlands. Es befindet sich in den Räumen des St. Annen-Klosters, das 1502 zur Unterbringung der unverheirateten Töchter Lübecker Kaufleute gegründet wurde. 17 Jahre nach Fertigstellung des Klosters mit angrenzender Kirche wurde die Einrichtung allerdings im Zuge der Reformation schon wieder geschlossen. Nach Nutzung als Armen- und Zuchthaus sowie einem großen Brand im Jahre 1843 wurde 1915 das St. Annen-Museum in den wiederaufgebauten Räumen eröffnet. Meisterwerke und Schätze aus Kirchen, Stiften sowie dem Rathaus sowie die kleinen Dinge des Lebens aus alten Wohnhäusern werden hier verwahrt und in den historischen Räumlichkeiten präsentiert. Ein besonderes Highlight stellen dabei die Gemälde deutscher und niederländischer Meister des 15. und 16. Jahrhunderts wie

Lucas Cranach, Hans Memling, Hans Kemmer und Jacob van Utrecht dar.

Die Kollerup-Kogge

Das Europäische Hansemuseum wiederum ist ein recht junges Museum an einem traditionsreichen Ort. Es verschmilzt das alte Burghaus mit einer modernen Museumsanlage. Als Wirtschaftsmuseum beschäftigt sich das Haus ferner mit aktuellen Fragen von Handel und Wirtschaft. Im Untergeschoss findet man ein Modell der nach ihrem an der Nordwestküste Jütlands gelegenen Fundort benannten „Kollerup-Kogge“. Zu Beginn des 13. Jahrhunderts auf eine Sandbank aufgelaufen, wurde das Wrack 1978 entdeckt. Eine Analyse hat ergeben, dass das Holz um 1150 bei Schleswig geschlagen wurde. Das Wrack ist somit das früheste bisher aufgefundene Exemplar einer Kogge mit Heck- und Stevenruder, einer technischen Neuerung, mit der sich ein Schiff deutlich besser manövrieren ließ als mit dem bis dahin üblichen Seitenruder. In der beigelegten Stelltafel wird zudem die Frage erörtert, ob es überhaupt den Schiffstyp „Kogge“ gab. Denn neuere Ergebnisse zeigen, dass der Begriff „Kogge“ europaweit verwendet wurde. Sprach- und Namensforschung haben ergeben, dass der Begriff bis ins Jahr 862 zurückverfolgt werden kann. Die Kombination „Hanse“ hingegen taucht erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts in deutsch-national gesinnten Kreisen auf. Wobei der Begriff „Hanse“ wiederum auf eine Versammlung Lübecker Ratsherren am 20. Januar 1358 zurückgeht, bei der es um Streitigkeiten wegen Privilegien mit der Stadt Brügge ging. Es wurde von Seiten der Lübecker und aller anderen niederdeutschen Kaufleute, die sich dort erstmals



Modell der Kollerup-Kogge im Europäischen Hansemuseum Lübeck



Im Sitzungssaal hängt die 1901 von Hans Bohrdt gemalte „Seeschlacht vor Gotland von 1564“

als „dudesche hense“ bezeichneten, ein Handelsboykott beschlossen.

National aufgeladener Begriff

Ein paar schöne Beispiele für die später erst erfolgte nationale Aufladung eines historischen Gegenstands finden sich darüber hinaus im überirdischen Bereich des Rathauses der Stadt Lübeck. Im Obergeschoss sind am Ende des langen Korridors entlang der Marktseite des Gebäudes Ölgemälde wie Ferdinand Lüder Arendholds (1854 – 1915) „Hanseflotte“ oder vom sehr berühmten Marinemaler Willy Stöwer (1864 – 1931) der Kreuzer HANSA als Reproduktion ausgestellt. Ferner ein Titel der ebenfalls später den ganzen Kunststil bezeichnenden Zeitschrift „Jugend“ oder das noch dem Historismus zuzurechnende Cover des gewichtigen Buchs „Deutsche Schifffahrt“ von Hans Bohrdt. Dieser ebenfalls außerordentlich bekannte Marinemaler fertigte auch 1901 das monumentale Gemälde „Seeschlacht vor Gotland von 1564“, welches jetzt im Sitzungssaal des Rathauses hängt.

Letztes deutsches Feuerschiff

Wem nach dieser ausgiebigen Museumstour der Sinn nach frischer Luft und Originalen steht, der wird übrigens im Museumshafen der Stadt fündig. Entlang einer hübschen Promenade liegen hier einige alte Segler wie die Galeasse FRIDTHJOF, 1881 in Flekkesund, Norwegen, für die Eisfahrt gebaut, oder der kleine Motorschlepper TITAN, ab 1910 in Hamburg eingesetzt. Oder auch die FEHMARNBELT, ein einstiges Feuerschiff und als Museumsschiff noch immer in Fahrt. 1906 bis 1908 auf der Thyen-Werft in Brake an der Weser als Dreimastschoner mit Notbesegelung gebaut, wurde ihr 1931 ein Motor eingebaut. Das Schiff lag mit Unterbrechungen bis 1944 auf der Position Außeneider vor der Mündung der Eider in die Nordsee. 1945 bis 1948 wurde es als Wachschiff in der Deutschen Bucht eingesetzt, 1949 bis 1953 war es Ersatzfeuerschiff für die Position Amrumbank. Mitte der 1950er-Jahre folgten mehrere Umbauten, das Leuchtfeuer wurde

verstärkt und auf einen Vierbeinmast gesetzt. In den folgenden Jahren als RESERVE HOLTENAU auf den Positionen Flensburg und Kiel eingesetzt, wurde ihm zuletzt unter seinem heutigen Namen die Position im Fehmarnbelt zugewiesen, bevor es 1984 als letztes deutsches Feuerschiff auf der Ostsee außer Dienst gestellt wurde. ■



HOTSPOTS IN LÜBECK

Ratskeller zu Lübeck
Markt 13, 23552 Lübeck
Telefon: 04 51/720 44
E-Mail: info@ratskeller-zu-luebeck.de
Öffnungszeiten: Montag bis Samstag:
12 bis 15 Uhr sowie 18 bis 21.30 Uhr,
Sonntag Ruhetag

Rathaus Lübeck
Breite Straße 62, 23552 Lübeck
Telefon: 04 51/122 10 05
Besichtigung nur im Rahmen einer
Führung (5,- Euro) möglich
Öffnungszeiten: Montag bis Freitag:
11, 12 und 15 Uhr, Samstag, Sonntag,
Feiertage: 12 Uhr

St. Annen-Museum
St. Annen-Straße 15, 23552 Lübeck
Telefon: 04 51/122 41 37
E-Mail: mq@luebeck.de
Öffnungszeiten: Dienstag bis Sonntag
Januar bis März: 11 bis 17 Uhr,
April bis Dezember: 10 bis 17 Uhr
Eintritt: 8,- Euro, Kinder bis 6 Jahre frei,
Jugendliche bis 18 Jahre 2,50 Euro

Europäisches Hansemuseum Lübeck
An der Untertrave 1, 23552 Lübeck
Telefon: 04 51/809 09 90
E-Mail: info@hansemuseum.eu
Öffnungszeiten: täglich 10 bis 18 Uhr
Eintritt: 9,- Euro, Kinder unter 18 Jahre frei



Bau eines Mackerboots

Hey, MAGGER!

Text und Fotos:
Michael Lewitzki

Im Oevelgönnner Museumshafen liegen die verschiedensten Arbeitsschiffe aus dem letzten Jahrhundert. Unter anderem gibt es eine kleine Flotte Festmacherboote, die FIETE, STEK UT und SMIET LOS.

SchiffsModell-Autor Michael Lewitzki hat in nur drei Wochen solch ein Boot nachgebaut.

Was wäre der Hamburger Hafen ohne seine zahlreichen Arbeitsschiffe, ohne die der tägliche Hafenbetrieb quasi zum Erliegen kommen würde? Schlepper, Schuten, Behördenschiffe und Kran-schiffe sind rund um die Uhr im Einsatz. Eine Gattung Arbeitsschiff sieht man heute fast gar nicht mehr im alltäglichen Hafenbild: die sogenannten Macker-boote. Das sind offene Festmacherboote mit ein oder zwei Mann Besatzung, die bis spät in die 1970er-Jahre die Festmacher-trossen der einlaufenden Schiffe übernahmen und an Land auf die Poller und die Festmacherdalben verbrachten. Heute übernehmen die sogenannten Mooring-Tugs diese Arbeit. Da mir aus beruflichen und privaten Gründen diese Oldtimer sehr am Herzen liegen und der Schiffsmodellbau mir Spaß macht, lag es nahe, so ein Macker-Boot nachzubauen.

Nachbau mit Fertigrumpf

Das Modell hat kein direktes Vorbild, da es so gut wie keine zwei gleichen Boote gab. Als Basis diente ein Fertigrumpf der TÖN 12, welcher sehr gut zu den Abmessungen und der Rumpfform der Originale passt. Der Rumpf ist zirka 500 mm lang und 170 mm breit. Daraus ergab sich ein Bau-Maßstab von 1:15. Als erster Schritt wurden die Positionen der Wellen-durchführung und des Ruderkokers festgelegt. Da ich unbedingt einen vorhandenen Bühlermotor mit Riemenantrieb für den Antrieb benutzen wollte, musste die Welle sehr tief und fast waagrecht eingebaut werden. Im Propellerbereich ist nur Platz für einen 35 mm messenden Vierblatt-Messingpropeller und der Freischlag zum Rumpf beziehungsweise zur Ruderhacke beträgt nur 1 mm.

Der zweite Schritt war dann die Herstellung der einzelnen Decksteile

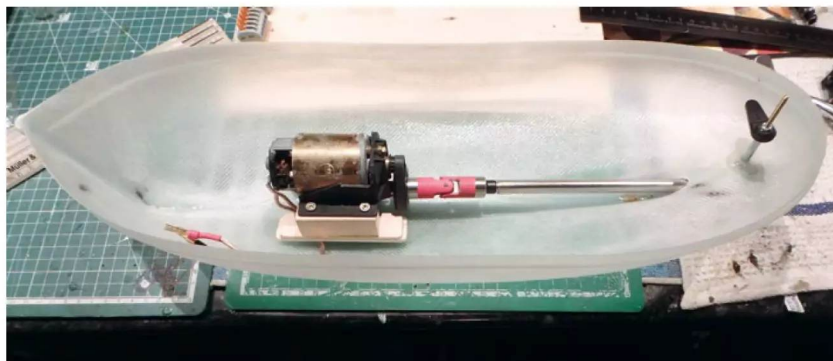
Vorschiff, zweimal Deck und Achterschiff. Dafür wurde der Rumpf mit der Öffnung auf ein Sperrholzbrett gelegt (2-mm-Flugzeugsperrholz) und mit einem Bleistift die Rumpfkontur plus etwa 2 mm Zugabe übertragen. Die einzelnen Decksteile wurden dann mit Maßzugabe mit einer Laubsäge zugeschnitten. An den Rumpfkanten wurden Auflegehölzchen (Kiefer 5 x 5 mm) mittels Zweikomponentenkleber in entsprechender Höhe angeklebt, damit die einzelnen Decksteile bündig auf dem Rumpftrand abschließen und auf den Distanzhölzchen verschraubt und positioniert werden können. Verschraubt wurde nur das Achter- und Vordeck.

Leben an Bord

Das zweiteilige Hauptdeck muss herausnehmbar sein, um Zugang zu den Akkus und der Welle zu haben. Unter dem Achterdeck befindet sich der Tech-



Der Rumpf des Krabbenkutters TÖN 12 passte auf Anhieb



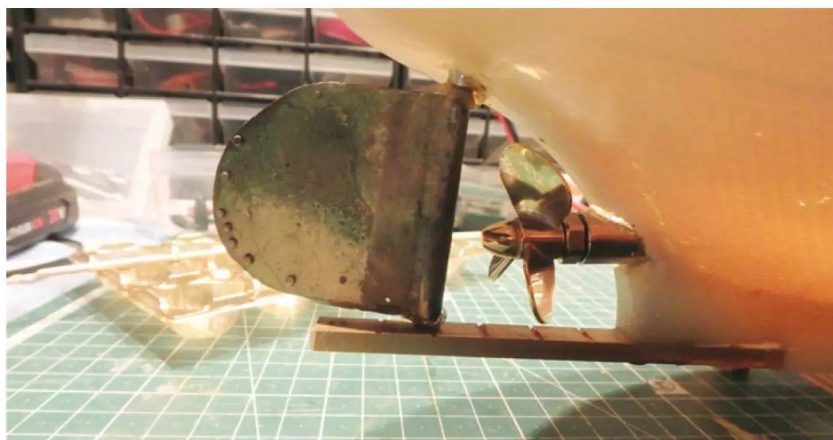
Der Elektromotor musste fast waagrecht eingebaut werden

nikträger (Empfänger, Ruderservo und Regler). Außerdem musste im vorderen Teil des Hauptdecks der Ausschnitt für den Elektromotor herausgesägt werden. Der Motor wird abschließend, wie bei diesem Bootstyp üblich, mit einer Holzabdeckung versehen. Die Ruderpinne, ebenfalls typisch, wurde aus einem 10 x 10 mm großen Kiefernstab gefertigt und mit dem Ruderschaft verbunden. Somit bewegt sich die Pinne im Fahrtrieb beim Ruderlegen.

Der Herr in Gelb stammt von der Firma Cap Maquettes und ist ebenfalls Maßstab 1:15. Der Technikträger, bestehend aus Empfänger, Ruderservo und Regler, wurde aus einem passenden Kiefern Brettchen angefertigt und unter der achteren Rumpfabdeckung eingeklebt. Die beiden 2s-LiPo-Fahrakkus mit 2.200 mAh wurden hinter dem Motor neben der Welle positioniert. Da die Komponenten – außer dem Motor – doch sehr leicht sind, wurde im Wellenbereich eine Walzblei-Platte mit 225 g positioniert.

Beizen

Nachdem die RC-Komponenten ihren Platz gefunden hatten, die einzelnen Deck-Segmente verschraubt waren und das achtere Schott in der Pflicht angebracht worden war, kam Farbe ins Spiel. Verwendet habe ich die Farben von Revell Aquacolor (matt), die ausschließlich mit



Der Propeller hat nur wenig Platz



Langsam füllt sich der Rumpf



Der Verlauf des Decks passt sich den Einbauten an



Die erste Probefahrt. Einige Beschlagteile fehlen noch

Pinselfarbe aufgetragen wurden. Die Farbe war sehr ergiebig und deckte gut. Der Pinselanstrich und die matte Struktur kamen dem Charakter des Modells zugute. Das Hauptdeck wurde lediglich mit dem Farbton Eiche dunkel gebeizt. Der Fahrstand, ein 20 x 20 mm-Balsastab entsprechender Höhe, wurde ebenfalls nur gebeizt. Er wurde mit zwei einfachen Fahrhebeln für vorwärts und rückwärts sowie Gasverstellung versehen.

An der rückwärtigen Seite des Fahrstands wurden fünf kleine Polsternägel angebracht, die diverse Schalter nachahmen sollen. Ein Instrumentenbord, ein Haken für eine Wurfleine sowie ein Handscheinwerfer wurden ebenfalls am Fahrstand angebracht. Die richtige Auswahl an Beschlagteilen haucht dem Schiff erst Leben ein. Ob gekauft oder

selbst angefertigt, spielt dabei keine Rolle. Folgende Beschlagteile wurden angebracht: Poller, Klampen, Festmachertampen, auch ein abgerissener, Schutzbügel über dem Achterdeck, kleiner Vormast, Flaggenstock, Luke mit Vorreibern am achteren Schott, Tankstutzen, Tankentlüftung, Hand-Bilgenpumpe, Bügel mit Schäkeln und eine sogenannte Riggerbox auf der Motorenabdeckung mit diversen Drähten, Ketten und einem Kuhfuß, Rettungsring, Backskiste und Feuerlöscher.

Dann wurden um den gesamten Rumpf ein umlaufender Taufender (10 mm) sowie vier „Matroseneier“ (Tauwerk-Rundfender) und der Schiffsname samt Heimathafen angebracht. Abschließend wurde in dem Modell ein Soundmodul Reely Einzylinder-Fischkutter der Firma Conrad eingebaut. Ein

preiswertes und einfaches Modul, das einen passenden Motorsound liefert. Die verbauten Messingteile wurden mit Brünieröl behandelt, damit diese einen verwitterten, dem Schiffstyp entsprechenden Zustand bekamen.

Erfolgreicher Abschluss

Die Probefahrt war sehr erfolgreich, das Boot liegt gut im Wasser und ist sehr wendig. Da sich das herausnehmbare Deck nur sehr schwer abdichten lässt, ist dieses Modell eigentlich nur ein Schönwetter-Fahrer. Die fahrfertige Verdrängung beträgt 1.800 g. Zum Bau benötigte ich rund drei Wochen bei zwei bis drei Stunden täglich. Das Modell fand bei meinen Modellbau-Kollegen großen Zuspruch wegen der Abmessungen sowie der vielen Details. Ein Nachbau in 1:8 ist bereits in Planung. ■



Fertig ausgerüstet wartet die MAGGER auf den nächsten Job



ALLES ÜBER HIRSE
Vergessenes
Super-Getreide

ESTNISCHE BROTKULTUR

Reise ins Land
des Roggens

FEHLENDE TRIEBKRAFT

So rettst Du
Deinen Sauerteig

SO



BESONDERE BROTE

Gebäcke kreativ
gestalten

DAS PERFEKTE
BAGUETTE

So gelingt es
auch zuhause

BROT DES JAHRES

Kürbiskernbrot
ist der Gewinner

DER VOLLE
GESCHMACK

So kommt Aroma ins
glutenfreie Gebäck

Würze im Brot und darauf

Bärlauch-
Saison

Kreative Rezepte für Bärlauch-
Gebäcke und -Aufstriche



6,90 EUR

A: 7,60 Euro, CH: 13,50 Euro

Jetzt bestellen!

www.brot-magazin.de/einkaufen

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



Mμ115 von Ulf Müller

Text und Fotos: Klaus Bartholomä

Ocean Racer

„Endlich wieder mal ein neues Segelboot auf dem Markt!“, dachte sich **SchiffsModell**-Autor Klaus Bartholomä, als er die neue Mμ115 von Ulf Müller entdeckt hatte. Sie sieht gut aus, ist aus Carbon, segelt gut und soll sogar ins Gleiten kommen können. An so einem Traumschiff kann er nicht vorbei.





Das Urmodell wird sauber gespachtelt, geschliffen und lackiert



Aus der Urform entsteht die Negativform

Fotos: Ulf Müller

Sie haben noch nie die Marke „Ulf Müller“ in den Werbeanzeigen gesehen? Ich auch nicht, und die gibt es auch nicht, denn Ulf ist ein Enthusiast, der sich ein tolles neues Segelboot ausgedacht hat und es auf Bestellung für seine Kunden herstellt. Dabei geht er bewusst neue Wege und weicht mit seiner Auslegung deutlich von den bestehenden Konstruktionen der konventionellen Regatta-Szene ab. Entstanden ist die Idee zur Mµ115 dadurch, dass Ulf nicht alleine segeln wollte, aber auch keine Lust auf unbezahlbare Regatta-boote hatte. Eine Einheitsklasse schwebte ihm vor. Einheitsklassen gibt es ja schon eine ganze Reihe, aber keine mit anständiger Bootgröße, um auch mal eine Alsterwelle abreiten zu können, mit rassigen Aussehen und guten Gleiteigenschaften. Wer so etwas wollte, der musste bislang selbst ran ans Zeichenbrett. Das hat sich mit der Mµ115 jetzt geändert. Ulf baut seine Schiffe in der heimischen Werkstatt aus High-Tech-Werkstoffen, mit dem Ziel,

eine neue Einheitsklasse aufzubauen. Das alles nur, um nicht alleine segeln zu müssen! Zum Zeitpunkt der Berichterstattung ist gerade das zehnte Boot seinem Element übergeben worden. Wir sind neugierig, wie viele es noch werden. Als Spaß meinte er: „Zur Not stelle ich halt einen Laminierer ein!“. Wir dürfen also gespannt sein.

Konzept

Begonnen haben Ulfs Überlegungen damit, dass ihm die bekannten Konstruktionsklassen wie IOM, M, oder 10R zu schlanke Rümpfe hervorgebracht haben, die wenig Potenzial zum Gleiten haben. Ein breiterer Rumpf musste her und den kann man nicht kaufen. Also wurde ein erstes Schiff aus Holz gebaut und damit gesegelt, die ZERO. Sie war ein Knickspanter mit einem sehr breiten Heck und voluminösen Rumpf. Das Aussehen der ZERO lehnte sich bereits an Konstruktionen an, die im Volvo Ocean Race vor ein paar Jahren um die Welt gesegelt sind.

Spaß hatte Ulf viel mit der ZERO, aber sie neigte vor dem Wind zum Tauchen und war seiner Ansicht nach viel zu schwer, denn 4 kg war die magische Gewichtsgrenze, die er sich für das 1.170 mm messende Schiff zu unterschreiten vorgenommen hat. Aber das Potenzial zu gleiten zeigte die ZERO bereits, was ihn dazu bewog, dem Rumpf der ONE das breite Heck der ZERO zu schenken und den Knickspant zum Rundspant werden zu lassen außerdem den Bug etwas fülliger zu gestalten und die Deckslinie nach vorne ansteigen zu lassen. Zudem hat er sich ein Gimmick ausgedacht, das auch noch sehr gut aussieht, er hat die Deckschante am Bug konkav ausgeführt. Das verleiht der Mµ115 ein markantes Aussehen und gibt ihr bei Lage und Speed auch noch dynamischen Auftrieb am Bug.

Zum Konzept der Einheitsklasse gehört die Namensgebung der Schiffe. Die ZERO war das Vorserienmodell und mit der ONE beginnt die Serie. Der Eigner



Lackiert wird in der Form ...



... wodurch ein makellooses Finish entsteht

kann sich also keinen Namen aussuchen, sondern bekommt ihn gleich in Form der Seriennummer dick und breit auf den Rumpf gepinselt und als Segelnummer ins Segel gepackt. Ich hatte das Glück, Ulfs eigenes Boot, die EIGHT, übernehmen zu können. Das achte Boot und zufällig meine Lieblingszahl mit meiner Lieblings-Farbgebung, gelber Rumpf und blaues Unterwasserschiff, welch großes Glück!

Bunte Unikate

Weil Ulf Farben mag und es sich auf dem Wasser einfach besser macht, gibt er seinen Booten unterschiedliche Farben. So können die Boote leichter auf dem Wasser unterschieden werden. Einen besonderen Farbtupfer stellt der Aufbau dar, der in der Rumpffarbe lackiert ist. Das Auge segelt schließlich auch mit, weshalb Ulf dem Boot auch noch ein großzügiges Cockpit im Stile der Volvo Ocean Race-Vorbilder gegeben hat. Das macht die schiffige Optik erst aus und lässt ganz nebenbei einen guten Zugang

zum Ruderkoher zu, was sehr praktisch ist, falls man das Ruder für den Transport abnehmen möchte.

Weil Ulf kein Serienhersteller ist, der seine Produkte in Wedel bei Hamburg produziert, kann man seine Boote auch nicht von der Stange kaufen. Der Vertrieb erfolgt aktuell über seinen M4115-Thread in RC-Network. Man schreibt ihm eine persönliche Nachricht und fragt ihn, ob man dieses Boot erwerben kann. Es gibt dann die Wahl, sofort seinen Traum erfüllt zu bekommen, indem man Ulfs aktuelles Boot als Gebraucht-Schiff erwirbt, oder er baut ein neues. Selbstredend, dass man bei letzterer Option auch Einfluss auf die Farbgebung und Ausstattung nehmen kann, nur der Name, der ist nicht wählbar. Zudem lässt sich Ulf nicht auf irgendwelche Basteilein ein, denn es soll ja eine Einheitsklasse werden und das geht nur, wenn man Komplettboote verkauft. Das bedeutet, dass das Boot fix und fertig segelfertig zum Kunden kommt, mit allem was

einen modernen Hightech-Boliden ausmacht: Carbon-Rumpf, Carbon-Anhänge, Sandwich-Deck, Carbon-Mast, profilierte Mylar-Segel und Hochglanzlackierung in der Form vom Feinsten. PNP ist das, Plug and Play, also Empfänger rein, Akku rein und los geht der Segelspaß.

Wer allerdings glaubt, dass zwei Tage nach der Bestellung ein riesiges Paket vor der Tür steht, der fehlt weit, denn die M4115 muss persönlich auf der Werft in Wedel abgeholt werden. Zu hoch wären die Versand- und Verpackungskosten und zu hoch das Risiko, dass auf dem Transport etwas kaputt gehen könnte. Zu schade, wenn man die Gelegenheit verpassen würde, Ulf kennenzulernen, denn er ist ein sehr netter Mensch und er nutzt die Gelegenheit auch, dem neuen Eigner das Boot zu erklären. Wenn man mag, kann man mit ihm segeln gehen, um die Eigenheiten des Boots zusammen mit dem Schöpfer zu erfahren. Wedel liegt gleich neben Hamburg und das ist sowieso immer eine Reise wert. Für

mich war das eher ein Argument für den Kauf der Mp115 als eines dagegen und so fuhr ich eben einmal durch die Republik.

Hightech

Von vornherein war klar, dass es eine Einheitsklasse werden sollte, dass Negativformen her müssen. Urmodell war die ONE, die noch in Holz gebaut war und deren Rumpf, Deck und Anhänge per GFK-Form abgeformt wurden. Daraus entstanden alle folgenden Mp115 per Handauflegetechnik aus einer Schicht GFK, einer Schicht Kohlefaser und einer weiteren Schicht GFK, getränkt mit hochwertigem Epoxyd-Harz. Ein besonderes Highlight ist dabei die mehrfarbige Lackierung der Rümpfe, die in der Form erfolgt, wodurch die Farbübergänge nicht fühlbar sind. CNC-gefräste Einbauteile aus Holz nehmen die Kräfte des Riggs, des Ballasts und der RC-Anlage auf. Gesteuert wird die Mp115 lediglich mit zwei Kanälen, einem für das Ruder

und einem für die Segelverstellung per Segelwinde und Endlosschot. Als Ruderservo ist bei meiner EIGHT ein kräftiges und wasserdichtes ISDT DS3218MG-Digitalservo mit Metallgetriebe verbaut. Die Segelwinde ist eine Hightech HS585 HB, die etwas langsam, aber kräftig ist. Auch Akku und Empfänger finden ihren Platz in der Mitte des Schiffs. Die RC-Komponenten liegen dadurch so hoch im Rumpf, dass selbst bei massivem Wassereintrich kein Ausfall der RC-Anlage zu befürchten ist.

Das Deck wird in einer separaten Form laminiert. An den Stellen, an denen Kräfte eingeleitet werden müssen, ist es verstärkt und die neuesten Decks entstehen sogar in Sandwich-Bauweise, wodurch nochmal einige Gramm Gewicht eingespart werden können. Selbstredend, dass Deck und Rumpf von Ulf aufs Peinlichste sauber miteinander verklebt werden. Solide Bootsbaukunst

ist dem gelernten Bootsbauer eben sehr wichtig und das sieht man dem Schiff auch von vorne bis hinten an.

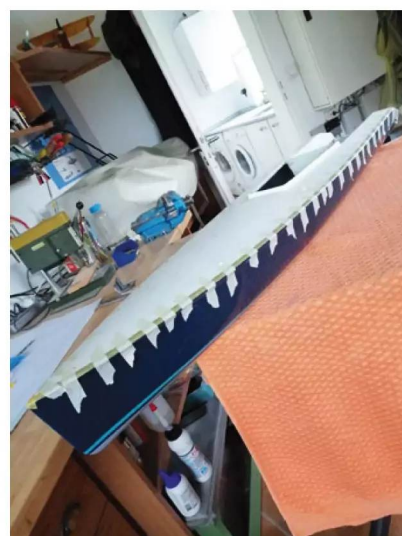
Die Beschläge am Boot sind eher rustikal, aber extrem leicht, robust und sehr zweckmäßig. Wer teure kugellagerte Blöcke sucht, der sucht lange, denn Ulf produziert alle Beschläge selbst. Die Form folgt der Funktion, Robustheit und Praxistauglichkeit stehen hier an oberster Stelle. So erfolgt die Ruderanlenkung per Kohlefaserschubstange und hochwertigen Kugelhaupten. Absolute Spielfreiheit ist die Folge. Baumniederholer und Großbaumbeschlag bestehen aus einer M4-Gewindestange, auf die ein Alugabelkopf mit Sicherungsclip aufgeschraubt ist. Das ist preisgünstig, robust, sehr präzise und trotzdem leicht zu demontieren. Wantenspanner und Stahldraht gibt es nicht, stattdessen übernimmt hochwertige Mylar-Schnur mit Klemmschiebern die Aufgabe, den Mast zu halten. Die



Auch für das Deck wurde eine Negativform angefertigt ...



... in der die Decks aus sehr leichtem Sandwich-Laminat aufgebaut werden



Ab Werft wird das Deck sauber mit dem Rumpf verklebt

TECHNISCHE DATEN	
Mp115	
Länge:	1.170 mm
Breite:	290 mm
Tiefgang:	394 mm
Verdrängung:	4.129 g (Testmodell mit fünzelligem NiMH-Akku mit 2.500 mAh)
RC-Komponenten:	Ruderservo ISDT DS3218MG
Segelwinde Hightech:	HS585 HB
Empfänger Multiplex:	RX7



Alle Kräfte werden über ein Holzgestell aufgenommen, in dem auch die RC-Anlage ihren Platz findet

Schotführung ist so gemacht, dass keine Blöcke notwendig sind und alle Trimm-einrichtungen funktionieren per Klemmschieber. So wundert es auch nicht, dass der Schalter, mit dem bei meiner EIGHT die RC-Anlage eingeschaltet wird, auch mal in einer Stehlampe hätte Dienste leisten können. Solche Schalter haben große Kontakte und funktionieren über Jahrzehnte, wenngleich ihre Anwendung im Modellboot unüblich ist.

Liebe zum Detail

Unüblich ist bei der Mµ115 auch die Ausgestaltung des Übergangs zwischen Rumpf und Kielflosse, sowie zwischen Kielflosse und Ballastbombe. Normalerweise ist dieser Übergang scharfkantig, was hydrodynamisch die schlechteste Lösung ist, sich aber leicht herstellen lässt. Im Segelflugzeugbau – ein Segelboot ist ja unter Wasser ein halbes Segelflugzeug – werden große Anstrengungen unternommen, solche Übergänge zu optimieren, weil sie Widerstand erzeugen. Die Mµ115 verfügt über einen sauber ausgerundeten Übergang, der bereits in der Negativform mit eingeformt ist. Der Grund dafür ist jedoch kein hydrodynamischer, sondern ein mechanischer, denn so hat der Kiel

eine größere Kontaktfläche zum Rumpf und die Kräfte können besser verteilt werden. Der Kiel ist mit einem Zuganker unter den Rumpf gebolt und mit flexibler Dichtmasse sauber abgedichtet. Ich habe die leichte Variante mit nur 1.300 g gewählt. Im direkten Vergleich mit einem anderen Boot mit 1.500 g Kielgewicht zeigten sich etwas bessere Leichtwind-eigenschaften, aber auch eine höhere Krängung. Ich will ja vorwiegend im Süden der Republik segeln und da gibt es selten starken Wind, weshalb der leichte Kiel für mich vorteilhaft ist.

Womit wir bei den Segeln angelangt wären, denn sie gehören ebenfalls zum Lieferumfang der Mµ115. Auch hier werden hochwertige Materialien verwendet. Gittermylar ist Pflicht, es verzieht sich nicht, ist leicht und wasserbeständig. Über einer schildkrötenförmigen Schablone verklebt, haben sie bereits ab Werft eine Profilierung eingebaut. Die Wölbung des Vorlieks des Großsegels passt genau zur Biegelinie des Carbonmasts und die Fock wird am eingezogenen Vorstag als Pendelfock geriggt. Auf eine Dirk verzichtet Ulf, was mich anfangs verwundert hat, aber ich habe



Auch für das Ruder und die Kielflosse gibt es GFK-Formen



Bemerkenswert ist die aufwändige und vorbildliche Ausgestaltung des Übergangs zwischen Kielflosse und Rumpf

Anzeigen

Funkfernsteuerungen – Modellbauartikel –

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

Graupner
rebe
Futaba
SIMPROP
MULTIPLEX
krick
aeronaut

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

• WEDICO-Truck-Programm • **Schnellversand**

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

Neu der neue Katalog ist da - download als pdf unter <http://www.harhaus.de/Katalog-HHP-2022.pdf>

Zwei neue Besch-Pläne bei Harhaus

AK-1 Schlepp-Barkasse
HHP-0205 1:15 3 Bögen

AK-1

Dampfschlepper WOLTMAN
HHP-0909 1:20-4 Bögen

WOLTMAN

Harhaus Pläne * Bellevue 2a * 24848 Klein Bennebek
www.harhaus.de

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.

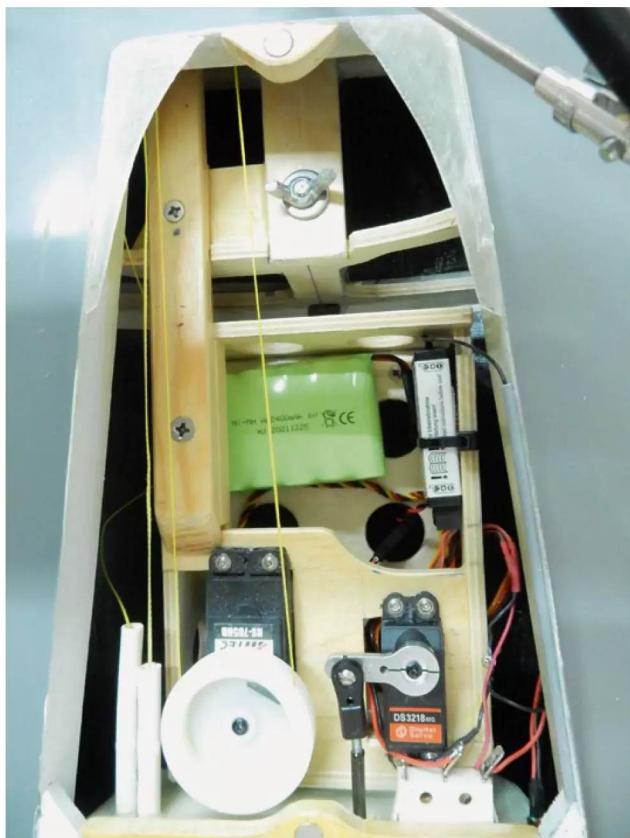
Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.

KS 230

Bitte fragen Sie uns. Katalog kommt kostenlos.

PROXXON — www.proxxon.com —

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



Die RC-Anlage sitzt trocken und gut zugänglich unter Deck



Geschützt unter dem Aufbau ist der Schalter angebracht. Gut zu sehen ist auch die einfache und funktionale Schotführung



Die perfekt gemachte Ruderanlenkung ist bocksteif und spielfrei

keine vermisst, denn der Bauch des Achterlieks des Vorsegels wird mit dem Achterstag eingestellt. Beim Großsegel übernimmt das der feinfühlig einstellbare Baumniederholer und die beiden Unterlieks werden mit Streckern getrimmt. Weitere Trimmöglichkeiten bieten die beiden Vorliekstreckern und das war es dann auch schon. Dennoch kann man die Takelage der Mµ115 sehr feinfühlig einstellen und an die Windverhältnisse anpassen.

Aber auch kleine Detaillösungen findet man an Bord der Mµ115. Zu nennen wäre die Schotbefestigung an den Bäumen, die über kleine Spiralösen erfolgt. Da gibt es keine bewegten Teile, das ist nicht fummelig und funktioniert immer. Oder der Aufbau, der natürlich ebenfalls in einer Negativform laminiert ist und mit Magneten über dem großzügigen Stül gehalten wird. Falls diese Verbindung mal versagen sollte, hat er einen kleinen Auftriebskörper einlaminiert, der verhindert, dass er sinkt. Auch die Wanten und Stage werden nicht über aufwendige Beschläge an Deck befestigt, sondern durch eigens angefertigte Haken, die deren Kräfte großflächig in den Rumpf einleiten. Ein besonderer Hingucker ist der CNC-gefräste Masttopp aus Aluminium. Alles in Allem ist die Mµ115 ein sehr durchdachtes Schiff, das robust, aber dennoch leicht gebaut ist und durch ausgezeichnete Handwerksarbeit „Made in Germany“ besticht. Daran gemessen ist der Kaufpreis von 950,- Euro, den Ulf für dieses Schiff aktuell aufruft, viel zu niedrig.

Ab aufs Wasser

Wie gesagt, habe ich meine EIGHT in Hamburg abgeholt. Ulf wollte es nicht dabei belassen, die Übergabe im schnöden Wedeler Hafen zu vollziehen und hat mich eingeladen, zum Süsseler See, einem Wassersportzentrum nördlich von Lübeck, zu kommen. Damit es nicht so langweilig wird, hat er gleich noch ein paar weitere Mµ115-Freunde mit dazu geholt und so durfte ich meinen ersten Segeltag zusammen mit drei weiteren Mµ115, der ONE, der TWO, der NINE und einer DF95 verbringen. Ulf hatte kein Schiff mehr, denn das habe ich ihm ja abgekauft, weshalb er mit der großen Mµ140 (siehe Kasten) segeln musste, was ihm sichtbar große Freude bereitete. Mit Kaffee und Kuchen bei einer leichten Brise durfte meine EIGHT das erste Mal unter dem Kommando des neuen Kapitäns segeln, ein einmaliges Erlebnis für mich und alleine schon die lange Reise wert.

Die Leichtwindeigenschaften der Mµ115 sind gut. Kommt ein leichtes Kräuseln aufs Wasser, legt sie sich sanft auf die Seite und rennt auch schon los, jedenfalls wenn sie richtig eingestellt ist. Ulf hat mein Schiff so getrimmt, dass es leicht leegierig ist und erst bei etwa 20° Lage neutral segelt. Wird die Krängung stärker, luvt die Mµ115 leicht an. Schwächt der Wind ab und das Boot richtet sich auf, fällt es leicht ab. Anfangs kann die DF95 noch mithalten, aber schon bei der ersten kleinen Bö zeigt die Mµ115 ihr eiskalt den Spiegel und prescht davon. Das Wellenbild ist dabei sehr klein, was von geringem Rumpfwiderstand zeugt. Präzise folgt die Mµ115 meinen Steuerbefehlen, schon die ersten Meter machen Spaß und eigentlich bin ich ganz froh, dass ich nicht gleich bei Starkwind mit dem neuen Schiff klarkommen muss. Eine richtige Wettfahrt haben wir nicht gemacht, aber der direkte Vergleich mit den anderen Booten hat gezeigt, dass die geringen Gewichtsunterschiede zwischen den Booten kaum spürbar sind und die Segelfähigkeiten des Skippers mehr zählen als das Boot. Der Einheitsklassengedanke ist bei der Mµ115 also voll geglückt, das steht schon nach ein paar Metern segeln fest.

Was auch feststeht, ist die Tatsache, dass die Mµ115 sehr viel Spaß beim Segeln bereitet. Sie springt schnell an, das Wellenbild ist toll. Sie läuft sehr gut Höhe und kommt dabei fast an die Höhe eines M-Boots heran, was sich bei Vergleichsfahrten herausstellte. Die Geschwindigkeit des M-Boots erreicht sie allerdings nicht, weil ein solches deutlich länger ist. Das Steuergefühl ist dabei jederzeit sehr feinfühlig, harmonisch und präzise, und die Mµ115 ist einfach ein optischer Genuss auf dem Wasser. Was mir ganz besonders an dem Einheitsklassen-Gedanken und der Art und Weise, wie Ulf ihn umsetzt, gefallen hat, ist, dass er es geschafft hat, nette Menschen zusammenzubringen, die unaufgeregt, aber ambitioniert dieses tolle Boot genießen wollen. Das ist ein Geist, der so mancher anderer Modellbootsklasse abhandengekommen ist. Wie immer war der erste Segeltag viel zu schnell vorbei und wir mussten uns von den Segelkameraden und deren Frauen verabschieden und wieder gen Süden aufbrechen. Geblieben sind ein unvergessliches Erlebnis und die Hoffnung, mit meinem Boot in Süddeutschland eine Keimzelle für weitere Mµ115-Segel bilden zu können.

Trimm-Geschmack

Segeln heißt Trimmen. Je radikaler ein Boot ist, desto wichtiger ist es, den richtigen Trimm zu finden, der zudem auch noch vom Geschmack des Skippers abhängig ist. Ich mag es lieber, wenn ein Boot neutral segelt. Deshalb habe ich den Mast etwas nach achtern geneigt, Mastfall nennt man das. Mit dem verstellbaren Vorstag der Mµ115 ist das schnell erledigt. Ich habe den Mastfall so groß gemacht, dass der Großbaum beinahe auf dem Schotbügel aufliegt. Damit



Der Großbaumbeschlag ist robust und der Baumniederholer feinfühlig einstellbar



Der Masttopp aus Aluminium ist nicht nur optisch als ein Hochgenuss anzusehen

Mµ140

Die Geschichte geht weiter, denn aus der kleinen Mµ115 ist die große Mµ140 mit 1.400 mm Rumpflänge entstanden. Durch die Vergrößerung kann in Relation zur Verdrängung noch leichter gebaut werden, wodurch ein noch leistungsfähigeres Schiff entstanden ist. Auch bei diesem Boot ist das Namenskonzept geblieben, nur werden statt der Zahlen griechische Buchstaben vergeben. Ich durfte die ALPHA erleben und war restlos begeistert von deren Segeleigenschaften. Selbst bei den leichten Windverhältnissen zeigte sie schon Ansätze zum Gleiten und gab einen kleinen Vorgeschmack, was noch alles in ihr steckt.



Die Mµ140 ist eine imposante Erscheinung auf dem Wasser. Durch das geringere Gewicht schwimmt sie höher auf als die Mµ115

Anzeige



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.

DS 230/E



Bitte fragen Sie uns.
Katalog kommt kostenlos.

PROXXON

— www.proxxon.com —

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



Aus der Perspektive von unten ist am besten zu sehen, wie breit der Rumpf ist – dadurch entstehen optimale Gleiteigenschaften



Die Abholung der Segelyacht fand mit drei Schwesterschiffen statt

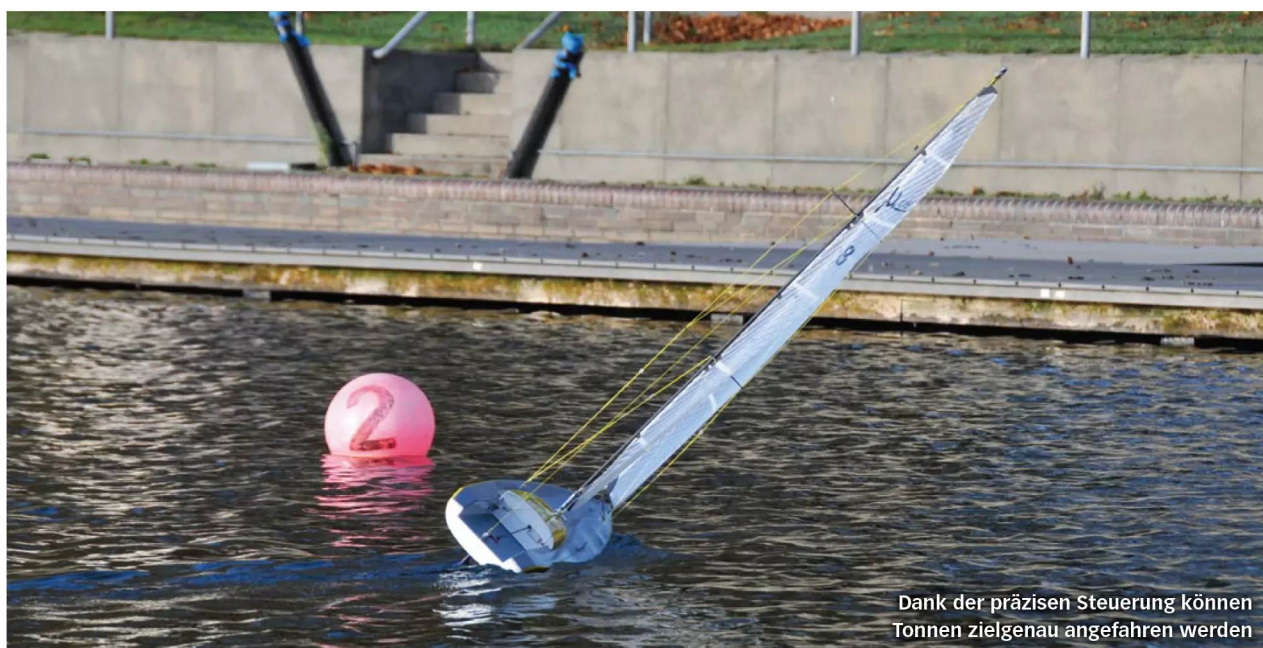
segelt mein Schiff nun auch bei aufrechter Segellage absolut neutral, luvt bei einer Bö leicht an und fällt sogar wieder ab, wenn der Wind nachlässt. Dabei wird jeder Windhauch sofort in rasante Fahrt umgesetzt und so erreicht meine Mµ115 schon bei 6 km/h Windgeschwindigkeit ihre Rumpfgeschwindigkeit und zeigt selbst bei glattem Wasser schon ein ordentliches Wellenbild. Auffällig ist auch, dass die Wellenausbildung sehr gering ist, also viele kleine Wellen entstehen. Auch der Wasserablauf am Heck ist perfekt, die Strömung reißt dort sauber ab. Beides sind deutliche Zeichen für einen geringen Rumpfwiderstand.

Eine weitere Anpassung, die ich vorgenommen habe, ist die Installation ei-

ner Dirk an der Fock. Ein dünner Dyneema-Faden wird vom Haken, mit dem die Fock am Masttopp eingehängt wird, bis zur Baumnock geführt und mit einem Rutscher versehen. Durch Verstellen des Rutschers kann die Baumnock leicht angehoben werden. Dadurch öffnet sich das Achterliek der Fock vor allem im oberen Bereich und man kann so den Spalt zwischen Fock und Groß gleichmäßig und unabhängig von der Achterstagspannung einstellen. Insbesondere bei leichtem Wind ist das von Vorteil und bringt richtig Speed. Aber auch bei viel Wind kann man das Profil der Segel besser aufeinander abstimmen. Dafür hat man eben noch eine Leine mehr an Bord, an der man rumzuppeln kann, aber auch muss. Geschmackssache eben.

Starker Tobak

Im Süden der Republik haben wir ja selten Wind. Aber dann, Mitte November, war es endlich so weit. 4 Bft sind für den schönen Bodensee angesagt gewesen und in Böen 5 Bft. „Das ist der Wind, wofür meine EIGHT erschaffen wurde“, dachte ich mir und kurzerhand wurde beschlossen, die 200 km zu fahren. Was soll ich sagen? Ich bin einfach platt! Der große Tiefgang des Schiffs kostete zwar etwas Mühe und einen zerkratzten Kiel, um meine EIGHT ihrem Element zu übergeben, weil das Ufer sehr flach ist, aber immerhin fand keine Welle den Weg in die Gummistiefel. Mit nassen Füßen lässt es sich bei 5 °C Lufttemperatur nicht lange aushalten. Die Mµ115 legt sich sofort auf die Backe und marschiert am Wind mit



Dank der präzisen Steuerung können Tonnen zielgenau angefahren werden



Dank Dirk an der Fock lässt sich der Spalt zwischen Fock und Großsegel schön gleichmäßig einstellen

gut 50° Lage davon. Gemütlich ist das nicht mehr an Bord, aber zum Glück stehe ich ja mit trockenen Füßen an Land. Das Deck ist schnell vom Werkstattstaub befreit und die kleine M115 arbeitet sich gegen die kurzen und steilen Bodenseewellen tapfer voran. Besonders beeindruckt mich, dass der lange Bug sich schön aus dem Wasser hebt und niemals

unterschneidet. Das bringt Geschwindigkeit und Spaß. Zu eng darf man die Schoten dabei nicht nehmen. Steht der Baum in der Mitte, geht sie zwar sehr hoch an den Wind, verliert aber an Fahrt. Ein kleiner Schrick in den Schoten, der den Großbaum ein paar Grad aufgehen lässt, tut meiner EIGHT sehr gut und sie macht trotzdem noch gute Höhe am Wind.

Schon bei leichtem Wind habe ich festgestellt, dass Halbwindkurse besonders viel Spaß machen. So auch bei kräftigem Wind. Leichtfüßig marschiert die EIGHT über die Wellen und erzeugt eine beeindruckende Gischt am Bug. Für den Rudergänger fast langweilig: Sie braucht keinerlei Korrekturen und hält ihren Kurs von selbst. Auch heftige Böen

Anzeigen

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

www.JOJO-Modellbau.de
Der Bausatz-Spezialist

PROXXON
MICROMOT
System
**FÜR DEN FEINEN
JOB GIBT ES DIE
RICHTIGEN GERÄTE**

MICRO-DrehSELbank DB 250. Spitzenweite 250 mm. Spitzenhöhe 40 mm. Regelbar von 1.000 bis 5.000/min. Made in EU.

Für 1000 Sachen im klassischen Modellbau. Kugelgelagerte Spindel mit durchgehender Bohrung (10 mm) für die Serienfertigung von Kleinteilen. Inkl. 6 Spannzangen 2 - 10 mm, Mitnahmedorn, mitlaufender Körnerspitze und Planscheibe. Gewicht 2,8 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

2002 - 2022
20 - Jahre
HHT
Howald
HOBBY - TECHNIK
Schiffs- & Funktionsmodellbau - Dampfshop
Fernsteuerungen - Rohmaterial - Zubehör
Lerchenfeldstrasse 54 - CH-3603 Thun
Tel. +41 33 345 08 71
www.hobby-technik.ch - info@hobby-technik.ch

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

Hauptstr. 37
92718 Schirmitz
Tel. 0961 6345436
www.GB-Modellbau.de

GB-Modellbau
Wir haben keinen Katalog in gedruckter Form !!
• Große Auswahl
• Günstige Preise
• ab 100,-€ frei H.
• Online-Shop
Geschäftszeiten:
Montag - Freitag 17 - 19 Uhr
Samstag 9 - 13 Uhr

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



quittiert sie lediglich mit Geschwindigkeitszuwachs und tollen Halbwind-Gleitphasen. Es ist einfach ein tolles Bild, mit welcher Vehemenz die kleine Yacht über die Wellen tanzt und die Ausgeglichenheit sorgt dafür, dass man sich nicht aufs Boot konzentrieren muss, sondern sauber die Wellen aussteuern kann.

Richtig zackig wird es, nachdem man noch etwas abgefallen ist und mit Raumwind oder vor dem Wind über die Wellen rast. Stoppen kann die Mµ115 dabei fast gar nichts mehr, aber man muss aufgrund der sehr hohen Geschwindigkeit aufmerksam steuern, denn das Ruderblatt wirkt dann sehr direkt. Bei glattem Wasser gelingt diese beeindruckende Gleitfahrt über lange Strecken. Die Bodenseewellen stellt das kleine Schiff vor große Herausforderungen, denn es

ist schneller als die Wellen und kracht, nachdem es eine Welle heruntergesurft ist, mit dem Bug mit voller Wucht in die nächste Welle. Ich kenne einige hochkarätige Segelboote, die sich bei derartigen Manövern überschlagen. Nicht so meine EIGHT! Sie steckt den Bug kurz in die Welle, erzeugt eine Gischt, die einem Motorflitzer zu großer Ehre gereichen würde, um kurz darauf aus dem kühlen Nass wieder aufzutauchen und auf die nächste Welle zuzuschießen. Ich hatte schon viele Segelboote, aber keines, zu dem ich respektvoll „Schiff“ sage und das dermaßen Adrenalin und Spaß beim Segeln erzeugt!

Herausragend

Die Mµ115 sticht eindeutig aus dem aktuellen Markt an Fertigmodellen heraus, sie ist einzigartig und hochkarätig. Auch wer keine Lust auf Regatten

hat, bekommt mit ihr ein schnelles, toll aussehendes und sehr potentes Segelboot, in dem sehr viel Potenzial steckt. Wer jedoch Regatten segeln möchte, kann sich mit Gleichgesinnten auf Augenhöhe messen und sicher sein, dass nur die eigene Leistung, nicht jedoch die Höhe der eingesetzten Mittel über Sieg oder Niederlage entscheidet. Das alles noch „Made in Germany“, und zu einem moderaten Preis. Was will man mehr? Ach ja: Warum das Boot wohl Mµ115 heißt? Die 115 steht für die Länge der Wasserlinie und der griechische Buchstabe „µ“ (sprich: mü) für „Müller“, Ulf Müller, ihren Schöpfer, ist doch klar. Mögen noch viele Mµ115 das Licht der Welt erblicken, damit die Einheitsklasse auch zu einer wird. Wer Interesse hat: mueller.heinsohn@kabelmail.de. Ulf, such schon mal nach einem Laminierer. ■



Brist es auf, zeigt die Mµ115 eine schäumende Bugwelle, auf der sie aufreitet und den Bug anhebt, ...



... wobei der Wasserablauf am Heck perfekt ist

Richtig ab geht die Post bei raumen Winden oder vor dem Wind





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

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

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

Digitaler Stadtplan: Verknüpfung von Adressen, Landkarten und Wegbeschreibungen



**FÜR PRINT-ABONNENTEN
INKLUSIVE**

Lesen Sie uns wie **SIE** wollen.



Einzelausgabe
SchiffsModell Digital
5,99 Euro



Digital-Abo

pro Jahr
49,- Euro

11 Ausgaben
SchiffsModell Digital



Print-Abo

pro Jahr
84,- Euro

11 x SchiffsModell Print
11 x SchiffsModell Digital inklusive

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

Die ehrwürdige STADT ESSEN

Weiter so mit grünem Strom

Text und Fotos:
Helmut Harhaus

Wenn Sie das Heft aufschlagen, ist es schon Frühling. Man darf also ein bisschen träumen. Zum Beispiel davon, an Deck der STADT ESSEN lautlos über den Baldeneysee zu gleiten und ein erfrischendes Bier zu genießen. Wilfried Wragge hat das Schiff gebaut, Helmut Harhaus berichtet darüber.

Daran kann er sich gut erinnern: „Als Elektriker im Service und Außendienst ist man viel unterwegs“, so erzählte Wilfried Wragge, der Erbauer des Modells, von den Anfängen. „Regelmäßig kam ich am Baldeneysee vorbei und begegnete dort dem Passagierschiff STADT ESSEN, einem Ausflugsdampfer der Weißen Flotte“. Die STADT ESSEN verkehrt auf dem Ruhr-Stausee zwischen Kupferdreh und

Stauwehr im Fahrplandienst und legt an sechs Anlegern an. „Ob das mal ein Modell werden könnte – das Schiff sah schon interessant aus. Irgendwie hatte es mir der Kleine angetan.“

Der Anfang

Doch auch nach umfangreicher Recherche waren keine Pläne mehr davon zu bekommen. Die Werft gab es schon lange nicht mehr. Das Schiff wurde 1955 auf der Werft Bausch unter Bau-

Nr. 059 gebaut und 1976 umfassend umgebaut und modernisiert. Ihre Verdrängung liegt bei 190 t. Aktuell ist es das zweite Schiff der Weißen Flotte, das 2022 auf Elektroantrieb umgerüstet und modernisiert wurde und nun mit grünem Strom fährt. Es gab ja das Schiff – quasi direkt vor der Haustür. Und bei den nächsten Dienstfahrten, die wieder am See entlang führten, konnten weitere Fotos gemacht werden. Bald lag eine umfangreiche

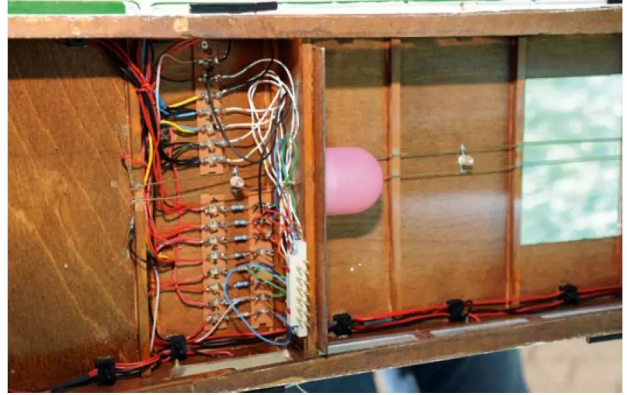


Dokumentation vor. Und die Abmessungen standen ja sogar auf den Seitenwänden des Schiffs.

Der Rumpf

Wilfried Wragge machte sich auf die Suche nach einem geeigneten Rumpf. Normalerweise baut er Rümpfe selbst. Aber wenn's was Passendes gibt, muss man das Rad nicht neu erfinden! Im Feuerlöschboot DÜSSELDORF erkannte er die gesuchten Linien. Also wurde dessen Rumpf modifiziert. Er wurde der Länge nach durchgesägt und dann nochmal quer, wurde also geviertelt. Nun konnten die Segmente auf die richtige Breite gebracht und etwas auseinandergedrückt werden. Ebenfalls wurden sie so eingekürzt, dass die Länge stimmte. Dann wurden die vier Teile wieder zusammengeklebt und von innen verstärkt. Nun passten die Abmessungen und optisch sah der Rumpf aus wie der des Originals. Die erste Hürde war genommen – ganz ohne Spanten zu sägen, zu beplanken und zu laminieren. „Als Größe hatte ich mir die 1-Meter-Marke gesetzt“, erinnert sich Wilfried Wragge, „damit sollte es ein handliches Modell werden, das man auch mal so ins Auto packen kann für ein paar ruhige Fahrstunden. Ganz ohne Schleppen und Aufwand. Da das Original 38,5 m lang ist, ergab sich somit ein Maßstab von 1:38,5 – sagen wir also 1:40. Und dazu gibt es viel Zubehör!“

Im Rumpf wurde eine Ein-Wellen-Antriebsanlage mit einem Ruder installiert. Der Platz reichte aber für weitere Funktionen – dazu später mehr. Das Deck besteht aus Sperrholz und wurde solide und wasserfest mit dem Kunststoffrumpf verklebt. Das Deck des Originals besteht aus Alu-Riffelplatten.



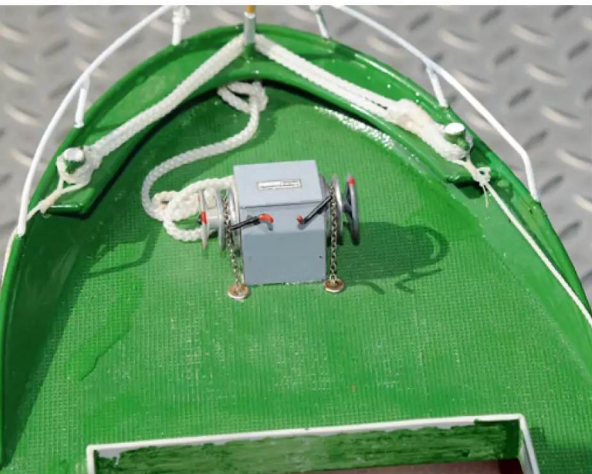
Oldschool, aber funktional: Die Ansteuerung für die umfangreiche Beleuchtung



Die vordere Hälfte des Aufbaus bietet Platz für den Lautsprecher



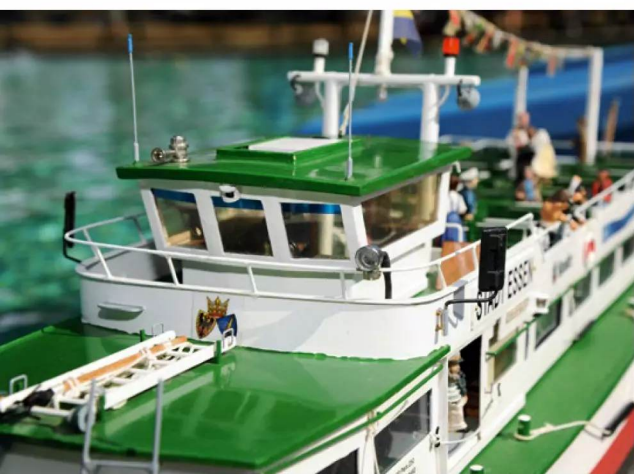
Die Komponenten der Fernsteuerung verteilen sich über das ganze Schiff



Auf dem Hauptdeck macht sich die Imitation von Riffelblech durch Fliegengitter gut



Unterschiedlichste Figurentypen auf einem Schiff: Unten der Kapitän, oben die Boxer



Schiffshorn, Suchscheinwerfer und zwei Rückspiegel sorgen für Übersicht auf der Brücke



Durch die nachträglich angebaute Bugnase fährt das Schiff besser durch höhere Wellen

Also eine rutschsichere Oberfläche mit Muster. Natürlich sollte auch das Modelldeck diese Struktur aufweisen. Da aber keine maßstäblichen Platten mit Riffelmuster zu finden waren, griff der Modellbauer in die Trickkiste: Auf das geschliffene, glatte, grundierte Holzdeck wurde „Fliegengitter“ aufgelegt. Dieses feine Geflecht gibt es in verschiedenen Maschengrößen in jedem Baumarkt. Es dient eigentlich dazu, die lästigen Brummer aus der Wohnung fern zu halten. Dieses offene Geflecht wurde also glatt aufs Deck gelegt und mit Klarlack gestrichen. Der Lack verklebt es mit dem Deck, wobei die Struktur offen und sichtbar bleibt. Danach kann man das so präparierte Deck dünn mit dem passenden Lack (grau) lackieren.

Der Aufbau

Der Aufbau entstand nach guter alter Modellbauer-Tradition aus Sperrholz. Entsprechend den Fotos war es kein

Problem, die Aufbauteile maßstäblich und proportional zu entnehmen und aufzuzeichnen. So entstand Wand für Wand. Fenster für Fenster wurden ausgesägt – und das sind viele. Das Ganze besteht aus Baugruppen, die einzeln erstellt wurden und lose zusammengesteckt werden. So ist zum Beispiel das Treppenhaus ein separates Teil und wird lose in den Aufbau gesteckt. Damit wird das Bauen einfacher, weil man besser an jedes Teil herankommt. Und dann galt es, viele Beschlagteile zu bauen. Es sollte ja nicht irgendeine Ankerwinde drauf, sondern die, die auch das Original verbaut hat. Das hieß natürlich: selber machen. Aus Sperrholz und Polystyrol entstanden so die Teile, die ein Modell sehenswert machen und dem Original näher bringen.

„Die Anzahl der Bänke am Oberdeck konnte einem schon Angst machen“, erinnert sich der Modellbauer an diese

Phase. „Mangels passender Fertigteile musste auch hier in Eigenregie gebaut werden – 28 Bänke sind schon eine Herausforderung!“ Und da Modellbauer findige Handwerker sind, hat Wilfried Wragge die Leisten selbst auf der Mini-Kreissäge geschnitten. Das Gesamtbild in ihren Dimensionen muss schließlich auch passen. „Und was war wohl das Ausgangsmaterial?“, fragt er verschmitzt. Keine Ahnung – dafür war die Aufklärung umso interessanter: „Die Holzgäbelchen von der Pommes-Bude und die dicken Stiele vom Eis-am-Stiel“. So machen das echte Modellbauer! Dann wurde mit käuflichen Figuren im Maßstab 1:40 das Deck belebt. Es wurde eine Trauung nachgestellt – wie das auch auf dem Original praktiziert werden kann. Man munkelt, dass besonders die Paare gerne an Bord eines Schiffes heiraten, wo die Gefahr (oder der Verdacht) besteht, dass einer der beiden doch noch schnell vor der Eheschließung das Weite suchen könnte.



**Auf dem Oberdeck geht der Mix weiter:
Hier findet gerade eine Trauung statt**



**Der stolze Erbauer Wilfried Wragge
mit seiner STADT ESSEN**



**Am Heck weht die Flagge der Wragges,
einem Adelsgeschlecht aus Oldenburg**



**Die STADT ESSEN fährt weiter zum nächsten
Anleger, wie das Original mit Strom**

Nun kam der umfangreiche Mast auf den Arbeitstisch. Wie bei den Aufbauten wurden die Maße den Fotos entnommen und maßstäblich aufgezeichnet. Nach diesen Skizzen baute Wilfried Wragge dann das Konstrukt nach, aus Messing, Kunststoff und anderen geeigneten Materialien. Ganz besondere Aufmerksamkeit wurde der Beleuchtung gewidmet. Nicht nur die Positionsbeleuchtung ist dargestellt, es wurde auch über die Toppen geflaggt und beleuchtet. Natürlich sind auch die Innenräume illuminiert, wodurch eine Menge kleinster LEDs nötig wurden. Da LEDs immer nur gerichtetes Licht abgeben, was zu projizierten Lichtpunkten führt, sind im Innenraum transluzente Kuppeln um die LEDs montiert. So wird das Licht gestreut und leuchtet die Salons flächig aus. Die Lichtkreise sind ferngesteuert schaltbar. „Davon sieht man leider tagsüber nicht viel“, meint der Kapitän traurig, „so freue ich mich ganz besonders, besonders, wenn

ich mal bei Nacht in See stechen kann. Endlich kann ich mal die ganze Illumination genießen.“ Genau dafür wurden Nachtfahrten erfunden!

Flaggen und Musik

Aber nicht nur das Auge, auch das Ohr wird verwöhnt. Im Modell ist ein Schalt- und Soundmodul verbaut, das mit satten 16 Watt gespeicherte Musik von der SD-Karte abspielen oder das normale Radioprogramm an Deck übertragen kann. Er könnte auch mittels Handy sein Modell ansprechen und Durchsagen individuell von der Brücke geben. Und es gibt die Möglichkeit, die Trauredes des Pfarrers abzuspielen – wobei im Voraus klar ist, dass beide „Ja“ sagen werden. Und dann wäre da noch die besondere Flagge am Heck: Hier steht nicht die Flagge der Stadt Essen oder Deutschlands. Hier weht das Familienwappen der Wragges! Und tatsächlich, wer recherchiert, findet im Netz das alte

Geschlecht der Wragge-Familie im Großherzogtum Oldenburg – ungelogen!

Das Modell wurde in der Zeit vom September 2010 bis April 2011 erbaut. Es wurde als Funktionsmodell konzipiert – also zum Fahren, nicht für die Vitrine. Aus diesem Grund wurde dem Bug auch die Nase vorgesetzt. Denn es zeigte sich, dass bei kabbeliger See das Vordeck arg nass wurde. Die Brecher stiegen an Deck. Das wäre besonders bei der rauen See passiert, wie man sie gerne einmal in Freibädern antrifft. So kam der Bugwulst an den Rumpf. Er teilt die Wellen schon deutlich vor dem Bugstevan. Und das macht das Vordeck merklich trockener. Nur im klaren Wasser des Freibads sieht man den Bugwulst. Bei Touren auf der Ruhr sieht ihn kein Mensch. Wilfried Wragge hat somit auch die Hydrodynamik mit geeigneten Maßnahmen positiv beeinflusst – da kommt eben nur ein Modellbauer mit Praxiserfahrung drauf. ■



Messe in Bad Salzuflen

Saisonauftakt

Es ist wieder alles gut. Die Lipper Modellbautage sind am letzten Wochenende im Januar das erste Event eines langen Jahres. Jürgen Voss war drei Tage mit dabei.

Text und Fotos:
Jürgen Voss

Jedes Jahr sind die Modellbautage in Bad Salzuflen für mich ein Saisonauftakt. Alles, was man später im Jahr auf einer großen Messe verteilt auf mehrere Hallen zu sehen bekommt, gibt es hier auch, nur eben in einer Halle. Alle Varianten des Modellbaus mit ihren jeweiligen Präsentationsflächen sind ver-

treten, und Händler, wo man Zubehör erwerben kann, vermengen sich zum Messe-Event.

Schiffsmodellbau

Traditionell ist in der Hallenmitte das Wasserbecken für die Schiffsmodele aufgebaut. Darum ist ein Gürtel an Schiffsmodellvereinen ange-

siedelt. Hier trifft man auf bekannte Szene-Größen aus Ostwestfalen und dem ganzen Bundesgebiet. Die Sonar U-Boot-Vereinigung, ein Stand der DGzRS-Enthusiasten und die Vereine der Umgebung ergeben eine gute Mischung. Ab und zu sieht man neue Modelle. Die MBF Tornesch hatten zum Beispiel den Stand unter das Motto



Raten Sie mal, wer der Oldtimer ist: SAGITTA BERGEN von robbe



Die Seenotretter waren vor Ort



Die Sonar U-Boot-Vereinigung war wie jedes Jahr dabei



Am Wochenende war die Messe auf Familien eingestellt



Die MBF Tornesch hat ihren Stand auf Papiermodelle umgestellt



Am Fischereihafen ist es ruhig, es ist Wochenende

Papiermodellbau gestellt. Ein fachkundiger Modellbauer bastelte den ganzen Tag an einem Modell und ließ jedem, der vorbeikam, freundlich sein Ohr, beantwortete Fragen und erklärte Details.

Hafentage

Christian Kamp und Jan Damian hatten wieder ihr Hafenbecken aufgebaut. Der Stand ist jedes Jahr anders dekoriert, nur das Wasserbecken ist gleich. Mit Kollegen war ich eingeladen, eigene Schiffe auszustellen. Ich muss sagen, dass das Hafenbecken viel Aufmerksamkeit der Besucher an zog. Es bietet mit seiner gelungenen Ausstattung im Maßstab 1:50 und passendem Hintergrundfoto viele Fotomotive für die eigenen Schiffe. Und Fahrspaß hatten wir den ganzen Tag.

Das sahen die Modellfreunde von den umliegenden Ständen auch und kamen immer mal wieder, um ihre Mikromodelle fahren zu lassen.

Fahrwasser

Auf und um das Wasserbecken in der Mitte der Halle war während der Zeit auch einiges los. Über den Tag verteilt wurden moderierte Schaufahren veranstaltet. U-Boote, Rennboote, Seenotretter, Dampfmodelle und nachwuchsgerechte Schaumstoffboote für künftige Kapitäne boten ein wiederkehrendes Vergnügen. Nicht zu vergessen die STETTIN, ein Modell des bekannten Eisbrechers. Das enorm große Schiffsmo del im Maßstab 1:12,5 lag etwas schräg im Wasser. Der Kapitän, der mit an Bord

war, brachte einfach zu wenig Ballast mit. Aber egal, es sah trotzdem gut aus.

Ganz schön lang

Ich war seit 2015 immer nur am ersten Messtag dabei. Dieses Jahr habe ich die ganze Veranstaltung miterlebt. Am Freitag war schon viel los. Am Wochenende kamen dann Eltern und Kinder aus der ganzen Region, und der Weg vom Auto zur Halle wurde aufgrund des Andrangs für viele sehr lang. Da war die Messe eine große Familienveranstaltung, und das war völlig in Ordnung. Drei Tage waren lang, aber auch recht unterhaltsam. Ich habe viele neue Leute kennengelernt. Kleiner Wermutstropfen: Nächstes Jahr findet die Messe leider nur noch am 20. und 21. Januar 2024 statt. ■



Das kleinste Modell, eine Dampfbarkasse im Maßstab 1:87 ...



... und das größte, die STETTIN im Maßstab 1:12,5, mit Kapitän

USS SKIPJACK in 1:72

Neues Design

Die USS SKIPJACK war das erste in Serie produzierte U-Boot mit einem voll hydrodynamischen Design. Das ist nun schon 68 Jahre her. **SchiffsModell**-Autor Guido Faust hat sich eingehend mit dem Boot befasst und stellt es vor.

Text und Fotos: Guido Faust



Die USA hatten in der USS NAUTILUS erstmals einen Atomreaktor in ein U-Boot eingebaut. Einen von der Außenluft unabhängigen Antrieb, der deutlich mehr Leistung zur Verfügung stellen konnte als klassische dieselelektrische Konzepte. Es war klar, dass sich mit einem solchen Antrieb das äußere Erscheinungsbild eines U-Boots komplett ändern würde.

Das Original

Als Versuchs-U-Boot wurde 1950 die USS ALBACORE gebaut. Dieses Boot diente nur dem Zweck, ein hydrodynamisches Konzept für ein U-Boot zu ent-

wickeln, das 90 % seiner Einsatzfahrt getaucht verbringen würde. Nach drei Umbauphasen hatte man mit der ALBACORE sämtliche Erfahrungen gesammelt, um 1955 das erste Boot der neuen U-Boot-Klasse zu bauen, die USS SKIPJACK. Der Name der Klasse leitet sich traditionsgemäß von dem ersten Boot ab und wie es zu der Zeit üblich war, haben die U-Boote Namen von Meerestieren bekommen. Skipjack ist eine Thunfischart.

Der Einhüllen-Druckkörper hatte eine kompromisslose Tropfenform. Sämtliche Poller und Windenköpfe waren versenkbar. Der strömungsgünstige Turm war 1,5° schräg montiert, um das Propeller-

drehmoment abzufangen. Das untere Seitenruder hatte ein exzentrisches Profil, um ebenfalls dem Drehmoment der gewaltigen Fünfblatt-Schiffsschraube entgegenzuwirken. Die SKIPJACK hatte nicht, wie die alten U-Boote, zwei Propeller, sondern einen großen Propeller in der Mitte, dessen Nabe das Ende des tropfenförmigen Rumpfs darstellt.

Die Ruder waren in Kreuzanordnung angebracht. Für ein X-Ruder hatte man wohl nicht den Mut gehabt. Energie wurde von einem Druckwasserreaktor bereitgestellt. Der Wasserdampf gelangte in eine Turbine. Die Turbinenausgangswelle trieb über ein Reduktionsgetriebe



direkt die Propellerwelle an. Die so erzeugten 15.000 PS konnten die Skipjack-Klasse getaucht auf 30 Knoten dauerhaft beschleunigen. Zu der Zeit gab es unter Wasser kein schnelleres Fahrzeug.

Das Modell

Die SKIPJACK-Klasse kannte ich schon lange. Norbert Brüggen hatte lange Zeit einen Fertigrumpf im Maßstab 1:96 im Portfolio. Seine Aussage zu diesem Typ U-Boot war immer „rasant und gutmütig“. 2013 hatte Revell einen Plastikbausatz der SKIPJACK angeboten. Die Ausmaße des Bausatzes waren gigantisch. Der Maßstab 1:72 ergab im Modell 1.060 mm Bootslänge. Seitlich

stand aufgedruckt „für den RC-Ausbau vorbereitet“. Schnell war ein Ausbausatz auf www.modelluboot.de erhältlich. Ich selbst hatte die Möglichkeit, den ersten Prototyp fahren zu sehen. Das Boot fuhr sehr zügig und immer gut steuerbar. Typisch für eine SKIPJACK.

Einige Jahre sind seitdem vergangen. Der Bausatz wird von Revell schon länger nicht mehr hergestellt. 2022 hatte ich das Glück, einen Restbestand zu ergattern. Dass dieses Modell ein Funktionsmodell werden soll, war klar. Doch wollte ich nicht, wie die vielen bereits fahrenden Revell Skipjacks, den Plastikrumpf mit einer Röhre ausstatten und

den Bausatz fahrbar machen. So wäre wieder ein weiteres Exemplar verloren gegangen. Der Plan war, von dem Plastikmodell Formen zu erstellen, um so einen GFK-Rumpf zu laminieren. Der Rumpf sollte später in seinen Details Revell nicht nachstehen und den Bausatz für die Zukunft konservieren.

Die Form

Das Plastikmodell musste zuerst für das Abformen vorbereitet werden. Die Bug- und Heckteile wurden jeweils fest verklebt und einzelne Details wie der Pilzanker konnten direkt auf das Urmodell aufgeklebt werden. Für die Hinterschneidungen an den Tiefenrudern mussten



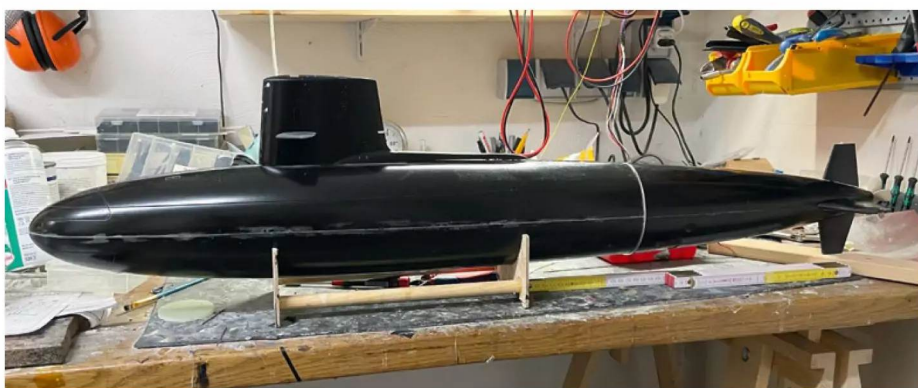
Das Revell-Modell wirkt zusammengebaut sehr groß



Die Form für das U-Boot besteht aus vier Rumpfteilen und zwei Turmteilen



Die zwei Turmteile mit den Tiefenrudern sind zusammengebaut



Die GFK-Teile ergeben zusammen ein stattliches Modell

Silikoneinleger für die Form hergestellt werden. Die Öffnungen für die Ausfahrgeräte mussten so verschlossen werden, dass es später aussieht, als ob alles eingefahren ist. Die obere und untere Hälfte des Rumpfs blieben separat. So konnte zuerst die obere Hälfte zum Abformen auf eine Holzplatte geschraubt werden. Nach dem Auftragen des Gelcoats und einigen Glasfasermatten konnte die erste Formhälfte trocknen. Im Anschluss musste die Form samt Urmodellhälfte von der Holzplatte getrennt werden. Nachdem das Urmodell wieder zusammengesetzt wurde, konnte die zweite Formhälfte nach dem gleichen Prinzip direkt auf der Trennebene der ersten Form erstellt werden.

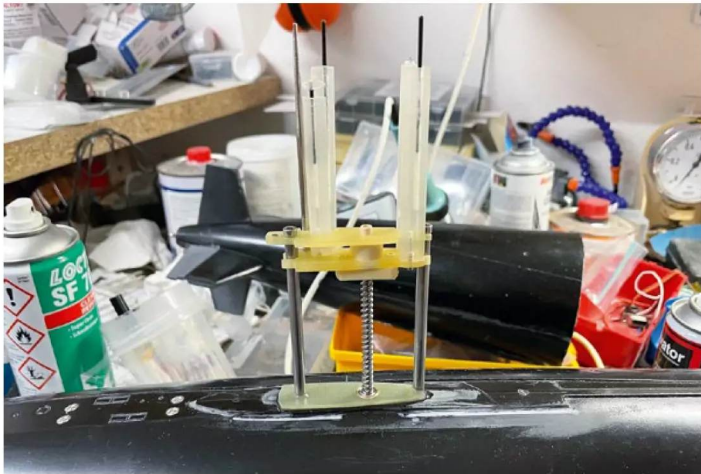
Die Oberflächen der Forminnenseiten waren perfekt, ohne Luftblasen mit allen Details des Plastikmodells. Nachdem der erste Rumpf entformt war, sah das Ergebnis allerdings alles andere als gut aus. Die Oberfläche hatte einige Luftblasen, vor allem auf den kleinen Klappen und Pollern. Hier konnte man auch nicht

spachteln und schleifen, ohne die Details zu zerstören. Ein zufälliges Gespräch am See mit einem Segelflieger brachte die Lösung. Sie hieß Folientrennmittel. Nach der Behandlung der Formen mit diesem Trennmittel kann man die Innenseiten streichen. Das anschließend entformte Boot sah aus wie fertig lackiert. Die Oberfläche war makellos. Problematisch war der Turm, denn dieser musste sehr dünn laminiert werden. Bei einer Breite von 17 mm an der dicksten Stelle kann man kein Nahtband einlegen. Nachdem alle empfindlichen Stellen an der Nahtebene mit Uhu Endfest verstärkt wurden, hat der Turm seine Stabilität bekommen. Ruder und Opferanoden wurden mit Silikon abgeformt und aus Resin gegossen. Mehr Beschlagteile sind, abgesehen von den Ausfahrgeräten, nicht vorgesehen.

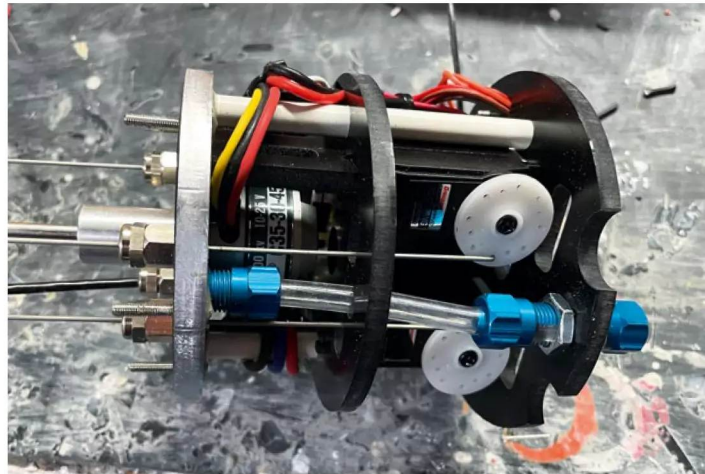
Die Hecksektion

Das Modell wurde hinter der achternen Einstiegsluke getrennt. In dem Heckteil sollten drei Servos, der Antriebsmotor und der Fahrregler Platz haben. Das Heckteil sollte später über eine

Nabelschnur mit dem Bugteil verbunden werden. So muss nicht immer beim Öffnen das ganze Technikgerüst aus dem Bugteil gezogen werden. Zusätzlich wollte ich den kompletten Antriebsstrang samt Servos und Gestänge am Stück aus dem Heck herausziehen können, um ein Gefummel in der Trennöffnung an den Servoarmen zu vermeiden. Hierzu wurde in das Heckteil ein Ringspant eingeklebt. An diesem lässt sich ein Aluschott verschrauben, das den Motor samt Servos trägt. Nach dem Lösen des Propellers, der Rudergerüste und der fünf Schottmutter lässt sich die komplette Antriebseinheit aus dem Heckteil entnehmen. Die Ruderarme in der Heckspitze müssen wegen der Enge sehr klein sein. Damit diese etwas leichter montiert werden können, befindet sich unten in dem Freiflutraum eine sehr große Wartungsluke. Die Ruderwelle des oberen Seitenruders ist ein Edelstahlrohr. Hierdurch führt das Kabel der Ankerlaterne auf die Spitze des Seitenruders. Eine wasserdichte Steckverbindung fügt die LED der Laterne mit dem Technikgerüst im Heck zusammen.



Im Turm sitzt die Mechanik für die Sonar- und anderen Ausfahrgeräte



In der Hecksection befinden sich die technischen Komponenten mit Servos und Motor



Am Bug sind die Akkus, der Tank und die Fernsteuerung untergebracht



Bug- und Hecksection haben komplett ausbaubare Technischeinschübe

Die Funktionen im Turm

Einige Funktionsmodelle des Revell-Modells haben ein funktionierendes Periskop. Auf Originalbildern sieht man aber immer deutlich mehr ausgefahrene Antennen. Das kommt daher, dass diese U-Boote nicht mehr rein optisch ihre Umgebung wahrnehmen müssen. Sie können mit Sonarsystemen, Funk- und Radarantennen ein viel genaueres Bild von draußen empfangen. Das Modell sollte also neben dem Sehrohr noch weitere Ausfahrgeräte nutzen können. Der Turm war hierfür in seiner Höhe und Länge perfekt dimensioniert. Seine Breite von 17 mm an der dicksten Stelle erschwerte aber die Funktion. Die erste Überlegung war, über Wasserdruck die Funktion zu realisieren. Dieser sollte von einer Schlauchpumpe bereitgestellt werden und über einen Zylinder die Ausfahrgeräte herausdrücken und einziehen. Hierbei sollten direkt einige Antennen im Verbund zusammen ausfahren. Dieses System habe ich bereits in dem Typ 23 (SchiffsModell 01+02/2014) so verwendet.

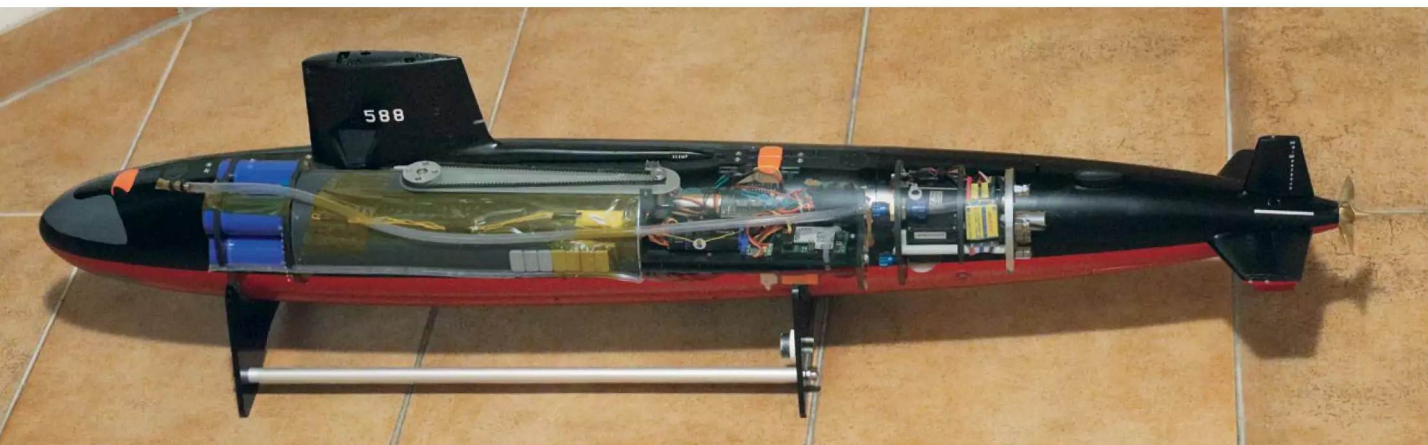
Nach zwei Jahren klemmten die Ausfahrgeräte ständig beim Einfahren. Dreckpartikel aus dem Wasser werden von der Schlauchpumpe angesaugt und sammeln sich an der Dichtung des Kolbens. Das System hat immer wieder Aussetzer und ist sehr wartungsintensiv. Ich suchte für die SKIPJACK nach einer rein mechanischen Lösung. Eine Gewindespindel bot sich hierfür an. Nur laufen die Ausfahrgeräte mit M3- oder M4-Gewindespindeln viel zu langsam. Es sollte schon nach Hydraulik aussehen. Die ersten Gedanken spielten sich um einen Seilzug ab. Der Motor für die Seilrollen hätte einzeln gekapselt werden müssen. Solche kleinen Druckkörper sind immer kritisch. Es gab da zwar Platz in der Auspuffverkleidung hinter dem Turm, das System wäre aber auch wartungsintensiv gewesen.

Passende Spindeln

Die Lösung lag bei der Firma IGUS aus Köln. Sie stellt neben Energieketten auch unzählige Kunststoffgleitlager her. Sie haben mittlerweile auch Steilganggewindespindeln aus Edelstahl mit pas-

senden Muttern im Programm. Die Muttern sind aus Material, das durch Wasser geschmiert wird. Die kleinste Gewindespindel hat 5 mm Durchmesser und 5 mm Steigung pro Umdrehung. Zusätzlich passt die Mutter in den schmalen Turm und hat durch die Steigung keine Selbsthemmung. Sie kann sich daher bei Endanschlägen nicht festziehen wie metrische Schraubengewinde. Das ist die perfekte Lösung für den Skipjack-Turm.

Fünf Ausfahrgeräte wurden mit M-1,4-Schrauben auf eine Trägerplatte montiert. Dank 3D-Druck konnte sogar bei einer Antenne ein gelbes blinkendes Positionslicht für schwer erkennbare Wasserfahrzeuge realisiert werden. Neben der Aussparung für die LED konnte der gesamte Kabelkanal in das Ausfahrgerät gedruckt werden. In der Mitte des Trägers hatte die IGUS-Mutter Platz. An dieser Stelle sitzt im Original das Radar. Somit war hier etwas Platz im Turm. Der Schnorchel blieb natürlich dauerhaft eingefahren. Wenn der draußen ist, hat das Boot im Original einen Reaktorfehler.



Photoshop macht's möglich: Ein Blick ins gesamte Boot

Der Träger ist zwischen zwei 6-mm-Edelstahlstäben fixiert. Auf deren oberen Enden ist eine Abschlussplatte montiert, die gleichzeitig zur Befestigung des Turms dient. Die Steilgangspindel wird in der oberen Abschlussplatte geführt und unten in einem gedichteten Lagerblock. Dieser Lagerblock ist im Rumpf fest verklebt. Er enthält zwei Kugellager mit einem 4-mm-Lippring als Dichtung.

Unten an dem Zapfen der Spindel ist ein Vierkant angefräst. Hier kann von innen eine Magnetkoppelplatte wie bei einem Servo aufgeschraubt werden. Auf dem Technikgerüst wird sich später der angetriebene Magnetkoppler befinden. Beim Hereinschieben in das Bugteil werden sich die Magnete automatisch finden und einrasten. Die Verbindung ist hergestellt. Im Endanschlag der Ausfahrgeräte rutschen die Magnete einfach durch. Ein simples, robustes und relativ wartungsfreies System.

Ich war mir nicht sicher, ob das Modell später auf die vorderen Tiefenru-

der angewiesen ist. Ein Ausprobieren der Funktion wäre sicher die einfachste Möglichkeit gewesen. Man hätte es aber im Nachhinein nicht mehr realisieren können. Da sich zwischen Druckkörperwand und Kolbentank nicht viel Platz befindet, musste das Gestänge für die Tiefenruder ziemlich rechtwinklig um die Ecke. Die Lösung für die enge Biegung war ein Edelstahlseil. Dieses wurde in einem dickwandigen Messingrohr mit 2 mm Innendurchmesser sehr passend geführt. Im Bereich der Dichtung ist es in ein 2-mm-Edelstahlrohr eingeklebt, das gleichzeitig als Gestänge zum Servo dient. Damit der Turm ohne Probleme demontierbar bleibt, ist auf dem anderen Ende des Stahlseils ein Magnet aufgeschraubt. Der Hebelarm der Tiefenruder besitzt wiederum einen Magnet, der vom Seilzug mitgenommen wird. Das ergibt eine direkte Verbindung, die sich leicht für Wartungen trennen lässt.

Die Bugsektion

Das Bugteil beinhaltet ein fest verschraubtes Technikgerüst mit den wich-

tigen mechanischen und elektronischen Baugruppen eines U-Boots. Die vorderen Tauchzellen der amerikanischen U-Boote sind deutlich größer als die hinten. Dadurch liegen die Boote aufgetaucht mit dem Heck tiefer im Wasser. Der Propeller und die Seitenruder werden so bei Fahrt besser angeströmt. Beim Modell musste der Kolbentank deutlich weiter vorne eingebaut werden, um den gleichen Effekt zu erreichen. Das hatte den Vorteil, dass als vorderste Sektion die Akkus Platz finden konnten. Dahinter erstreckt sich der große Kolbentank mit 1,35 l Fassungsvermögen.

Als letzte Sektion befindet sich ein Technikträger, der sämtliche Steuer- und Regelelektronik beinhaltet. Um die Kabel besser zu verstecken, hat er einen doppelten Boden. Akku- und Elektronik-Sektion werden über jeweils zwei M5-Gewindespindeln mit dem Kolbentank verbunden. Das ergibt ein stabiles Technikgerüst, das am Verschlussring mit zwei M3-Schrauben gesichert werden kann. Der komplette Technikein-



Der fertige Turm mit den Ausfahrgeräten



Der Bug des fertig gebauten Boots wirkt futuristisch



Die SKIPJACK in ihren ganzen Ausmaßen



Blick auf die martialisch wirkende Antriebsschraube

schub kann für Wartungen schnell mit wenig Aufwand von seiner Sektion getrennt werden.

Der Kolbentank besitzt eine Hauptwasserleitung und eine Entwässerungsleitung. An der Entwässerungsleitung wird gleichzeitig der Wasserdruck von dem Tiefenregler gemessen. Das U-Boot kann über die getrennt angesteuerten hinteren Tiefenruder die Nick- und Rollachse automatisch stabilisieren. Über das aktive Querruder wird das Schraubendrehmoment ausgeglichen. Der Schwerpunkt des Boots kann mehr nach oben verlagert werden. Hierdurch wird das Boot agiler auf der Nickachse und reagiert besser auf die Tiefenruder.

Lackierung

Wie bei amerikanischen U-Booten üblich, ist die untere Hälfte mit rotem Rostschutz und die obere Hälfte schwarz lackiert. Details wie die Edelstahl-Flutventile und die Landelampen für das DSRV konnte ich erst nach dem Aufbringen der Farbe einsetzen. Um

die Antirutschbeläge um den Turm herum und auf den Tiefenrudern darzustellen, habe ich matte schwarze Farbe benutzt. Diese Bereiche wurden mit Maskierfolie exakt abgeklebt. So konnte die Farbe aufgespritzt werden, ohne dass es später unsaubere Kanten gab.

Volle Fahrt voraus

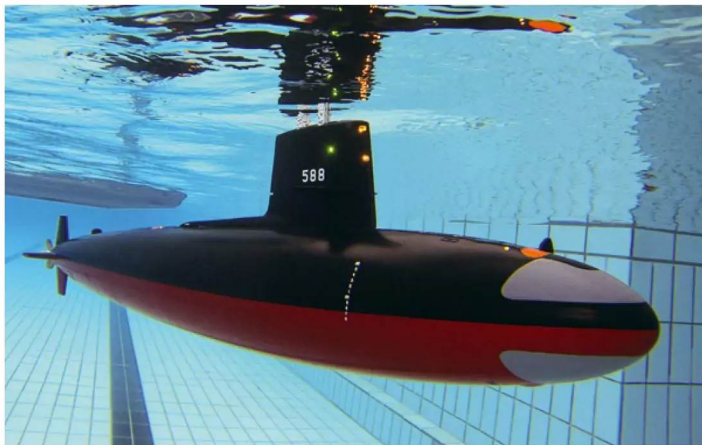
Bedingt durch die Länge und des Gewichts war es etwas schwierig, das Boot auszutrimmen. Es wird bei voll geflutetem Tank leicht negativ lastig. Aufgetaucht kommt das tiefer liegende Heck dem Wenderadius zugute. Bei voller Fahrt reicht die Bugwelle bis zu den Tiefenrudern am Turm. Die gleichen Bilder gibt es auch im Original. Ist das U-Boot einmal getaucht, hat es für seine 1.000 mm Länge einen erstaunlich engen Wenderadius. Hier muss aber bei voller Fahrt in engen Kurven aufgepasst werden. Die Verwirbelungen am Turm ragen bis in die kurveninnere Propellerseite hinein. Der dadurch gestörte Drehmomentausgleich im Propeller lässt das Boot bei Rechtskurven

auf- und bei Linkskurven abtauchen. Hier hilft nur vom Gas gehen oder größere Kurven fahren. Dieser Effekt ist dem hydrodynamischen Design mit einem Propeller geschuldet und lässt sich leider nicht vermeiden.

Die vorderen Tiefenruder sind für die Fahrt nicht sehr wichtig. Man kann mit ihnen bei Sehrohtiefe die Tiefe auf ebenen Kiel besser einstellen. Dies ist aber nicht unbedingt erforderlich. Ansonsten fährt sich das U-Boot getaucht sehr zuverlässig, gutmütig und schnell. Man merkt, dass das U-Boot lieber schnell unterwegs ist. Eine Tiefenstabilisierung ist bei den Geschwindigkeiten von Vorteil. Man erkennt das Modell, das in 10 Metern Entfernung getaucht ist, nur noch an der Welle des verdrängten Wassers. Die nach oben strahlenden Landelampen sorgen zusätzlich für eine bessere Erkennbarkeit im trüben Wasser. Das Modell macht mit seinen gutmütigen Fahreigenschaften sehr viel Spaß und hat mit seiner Länge eine gewisse Präsenz auf dem Wasser. ■



Die erste Ausfahrt beginnt langsam



Die SKIPJACK bei ihrer Hauptbeschäftigung, dem Tauchen

Das neue Heft erscheint am 25. Mai 2023

Früher informiert:
Digital-Magazin
erhältlich ab
12. MAI
2023



Impressum

SchiffsModell

Service-Hotline: 040/42 91 77-110

Herausgeber
Tom Wellhausen

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

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

Leitung Redaktion/Grafik
Jan Schönberg

Chefredakteur
Mario Bicher
(verantwortlich)

Redaktion
Edda Klepp
Jan Schnare
Max Stecker

Autoren, Fotografen & Zeichner
Klaus Bartholomä
Peter Burgmann
Bert Elbel
Guido Faust
Ralf Früchticht
Helmut Harhaus
Dietmar Hasenpusch
Friedrich Hönicke
Martin Kiesbye
Michael Lewitzki
Nico Peter
Matthias Schultz
Jürgen Voss

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

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

Abonnement
Deutschland: € 84,00
Ausland: € 94,00
Digital-Magazin: € 49,00

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

Druck
Grafisches Centrum Cuno
GmbH & Co. KG
Gewerbering West 27
39240 Calbe
Telefon: 03 92 91/42 80
Telefax: 03 92 91/42 88

Gedruckt auf chlorfrei
gebleichtem Papier.
Printed in Germany.

Copyright
Nachdruck, Reproduktion oder
sonstige Verwertung, auch auszugs-
weise, nur mit ausdrücklicher
Genehmigung des Verlages.

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

Bezug
SchiffsModell erscheint
elfmal im Jahr.

Einzelpreis
Deutschland: € 8,50
Österreich: € 9,50
Schweiz: sFr 16,50
Benelux: € 9,90

Bezug über den Fach-, Zeitschriften-
und Buchhandelsbuchhandel.
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



Lange Geschichte

Der Baubeginn war vor 27 Jahren, die Jungfernfahrt letztes Jahr
auf der Messe Faszination Modellbau Friedrichshafen. Michel
Renz hat das Forschungsschiff YEMOJA tatsächlich fertig gebaut.



Nach Plan

Helmut Harhaus stellt uns seinen neuen Bauplan vor. Das Original
des Schleppers liegt im Museumshafen Oevelgönne, und im
Sommer kann man auf der WOLTMAN gern mitfahren.



Zwei Zwerge

GFK-Rümpfe aus England sowie ein Bauplan reichten
Marcus Hempel und Heinz Zimmermann, um zwei X-Craft
Midget Submarines zu bauen, die X51 und die XE7.

Highlights 2022

www.krick-modell.de

Erycina 1:64

Plymouth Trawler von 1882
Bausatz Standmodell
Länge 524 mm

FLB-1 1:25

Feuerlöschboot
Bausatz
Funktionsmodell
Länge 690 mm



Nordic 1:72

Hochsee-Bergungsschlepper
Holzbausatz Stand- oder
Fahrmodell
Länge 1083 mm



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



krick

Modellbau vom Besten

Krick Modelltechnik
Industriestr. 1 · D-75438 Knittlingen

Modellbau vom Besten

100 Jahre
Modellbau Made in Germany
1922 - 2022

Tim

Technische Daten

Länge ca. 710 mm
Breite ca. 230 mm
Höhe ca. 325 mm
Maßstab ca. 1:20

Komplett-Holz-Modell mit lasergeschnittenen Bauteilen.
Umfangreicher Beschlagteile- und Ätzteilesatz



Dampfschlepper

Südersand

Technische Daten

Länge ca. 737 mm
Breite ca. 220 mm
Höhe ca. 380 mm
Maßstab ca. 1:20

Tiefgezogener Kunststoffrumpf mit lasergeschnittenen Bauteilen aus ABS und Holz. Umfangreicher Beschlagteile- und Ätzteilesatz



Jonny

Techn. Daten

Länge ca. 990 mm
Breite ca. 308 mm
Höhe ca. 675 mm
Tiefgang ca. 110 mm
Gewicht ca. 14 kg
Maßstab 1:32

TOP
Ausstattung



GfK-Rumpf mit lasergeschnittenen Bauteilen aus ABS und Holz. Umfangreicher Beschlagteile- und Ätzteilesatz

**aero-
naut**

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

www.aero-naut.de

