

RED.SHIP. Fachredaktion



Fachbeitrag, veröffentlicht in
Schiffs-Modell 10/2002 / Neckar-Verlag :

Dampfschiff SWATOW

PB0591
© H. Harhaus

!!! © Copyright beachten !!!

**Texte und Bilder sind urheberrechtlich geschützt !!
Sie dürfen nicht kopiert, verwendet oder veröffentlicht werden !!**



Dampfschiff SWATOW

gebaut von Hans Huckauf, vorgestellt von Helmut Harhaus

Damals, als man sich noch nicht so recht dazu entschließen konnte, bei Dampfschiffen die Segel und deren Einrichtungen von Bord zu lassen, lieferte BLOHM+VOSS drei baugleiche Schwesterschiffe ab, das war von 1889 bis 1891: Die S.SWATOW, die S.CHUSAN und die S.APENRADE, die an drei Reedereien gingen: an Galle, Swatow und Jebesen.

Es waren grundsolide Schiffe, die lange in Dienst standen: Die SWATOW strandete 1936 als japanische ZUIHO MARU; die CHUSAN hat sich 1941 als US-amerikanische VIZCAYA selbst versenkt; die APENRADE sank 1911 als CHIÓS.

Sie waren mit 1013 BRT vermessen, also deutlich größer als die (Epoche-gleichen) Schiffe der DOAL. Sie liefen schon 10 kn Geschwindigkeit, waren aber erstlinig für Fracht konzipiert, es konnten nur 2 Passagiere mitgenommen werden.

Schiffe dieser Epoche sind als Vorbilder für den anspruchsvollen Modellbau bestens geeignet. Die Modelle bleiben handlich, sind recht einfach zu bauen, da es noch nicht viele Geräte und Details an Deck dieser Schiffe gab. Sie sehen dennoch vortrefflich aus, weil im Brückenbereich viel Holz verbaut wurde und die Takelage wirklich noch ihren Zweck erfüllen konnte - diese Dampfschiffe konnten noch richtig segeln! Das dazu notwendige, aufwendige Rigg mit Rahen und Gaffeln findet man bei Frachtern, die schon 10 Jahre später gebaut wurden, nicht mehr.

Einem Anfänger ist ein 1:100-Modell jedoch nur bedingt zu empfehlen, da alle Bauteile und -gruppen sehr klein und filigran sind - eine diffizile Arbeit, die schon etwas Erfahrung voraussetzt.

Als Ausgangsbasis für dieses Modell hatte Hans Huckauf den relativ neuen Modellbauplan herangezogen, der nach Werftunterlagen von W.Besch gezeichnet wurde. Es ist ein gut detaillierter, informativer Plan, der das Schiff auf zwei Bögen in allen Ansichten, sowie mit über 10 Schnitten dokumentiert.

Technische Daten:

Länge: 65,8 m
Breite: 9,5 m
Tiefgang: 4,3 m
Maßstab: 1:100



Das Modell

Da dieses Modell nur 65,8 cm lang wird, sollte man auf den GfK-Fertigrumpf zurückgreifen. Wenn man den Rumpf, was natürlich nach den Planunterlagen problemlos möglich ist, auf Spant baut und beplankt, hat man sehr viel Innenraum durch das Spantgerüst verloren - Platz, der einem dringend fehlt, wenn man das Modell mit RC-Technik ausstatten will.

Also wurde das Modell auf dem handelsüblichen GfK-Rumpf mit GfK-Deck aufgebaut. Erster Schritt: GfK-Rumpf ordentlich entwachsen, damit die Rückstände des Trennmittels die Haftung einer Lackierung nicht vereiteln. Dann wurde die Welle und das Ruder eingebaut. Aufgrund der kleinen Abmessungen im 1:100-Heck konnte keine handelsübliche Ruderanlage oder Welle eingebaut werden. Ruderkoiler und Stevenrohr dürfen nur max. 4 mm dick sein. Also wurde je ein Messing-Rohr eingearzt, in das eine 3 mm-Welle eingesteckt werden kann. Ruderblatt und Ruderhacke wurden aus Messingblech nach Plan gesägt. Der GfK-Fertigrumpf besitzt eine angeformte Nut, in die die Ruderhacke sauber eingeklebt werden kann. Der Messing-Propeller ist ein Eigenbau, der ebenfalls nach Plan sehr vorbildgetreu wirkt.

Nächster Einbau: Ruderservo unter dem achteren Ladeluke. Ein Mini-Servo PRAFA RS-5000 paßt sehr schön hier rein. Von hier ging das übliche Rudergestänge ab, aber aufmerksam und solide gebaut - denn da kommt man später nicht mehr dran. Für den Antriebsmotor, den kleinen VDO-Drehmomentbär V-2820, wurde ein Metallwinkel eingearzt, auf den er sich am Kopfspant anschrauben ließ. Eine kleine Federkupplung reicht für diese Antriebsleistung völlig aus. Im Mittschiffsbereich wurde eine Halterung für den Empfänger und Fahrtregler vorbereitet, die Akkus müssen rechts und links an der Außenhaut liegen.

Dann folgte die Deckmontage. Im Rumpf die Auflageleisten mit EPOXY-BOND eingeklebt, darauf dann das Deck. Übergänge versäubern, nachspachteln, schleifen - das Übliche.

Dieses Deck wurde mit maßstäblicher Beplankung versehen. Mit der Methode, die Hans Huckauf auch bei seinen Schlachtschiffen mit Erfolg seit vielen Jahren anwendet, ist das Deck schnell verlegt und sieht perfekt aus. Ein Stück Holzurnier wird beidseitig mit Bootslack, "G4" oder Tiefgrund versiegelt. Dann wird eine Seite mit Transfer-Klebeband belegt; das ist ein hauchdünnes, doppelseitiges Klebeband, das wasserfest und sehr hitzebeständig ist. Die Schutzfolie des Doppelklebebandes bleibt natürlich noch drauf. Dann wurden aus diesem Furnier (samt Transfer-Band) die Planken geschnitten. Das klappt besonders gut mit einer Schneidemaschine mit "Werkstoffmesser". Ein Werkstoffmesser ist flacher angeschliffen als ein "Papiermesser". Diese Planken kann man nun wie "am Fließband" auf das GfK-Deck kleben: Schutzfolie abziehen, Planke aufkleben, Streifen neben Streifen. Königsplanke, Gehrungen, Fisch und Butt sind so sehr flott und sauber verlegbar. Dann wurde das "Parkett" geschliffen und nochmals mit Lack versiegelt. Fertig.

Die Reling wurde auch selbst gebaut, da die handelsüblichen Relingstützen im Maßstab 1:100 zu grob wirken. Messing-Stifte einsetzen, Messing-Draht mittels Schablone anlöten, einen etwas dickeren Draht als Abschluß drauf. Der Handlauf aus Holz entstand ähnlich wie die Beplankung: Die dünnen Leisten sind ebenfalls mit Transfer-Kleber auf den oberen Relingdraht geklebt worden. In starken Rundungen wird die Holzleiste mit leichten Kerben versehen und kann so einfach gebogen werden. Leicht überschleifen, von unten nochmals mit Sekundenkleber sichern (Holz mit Messingdraht verkleben), lackieren - fertig.

Die Masten, Gaffelbäume und Rahen entstanden aus Buchenrundholz, das durch Schleifen verjüngt wurde. Die vorderen Wanten sind Kunststoff-Fertigteile.

Knifflig war der Mittschiffs-Aufbau. Diese Baugruppe mußte nämlich abnehmbar gestaltet werden, um an die Technik im Inneren heranzukommen. So entstand der Grundkörper des Deckshauses aus Platinenmaterial, also kupferbeschichtete Epoxyplatten. Diese lassen sich sehr gut sägen, bohren und die Montage erfolgt durch innenseitiges Verlöten der Platten. Die Platten haben eine perfekte, glatte Oberfläche und sind somit sofort lackierbar.

An dieser Aufbaugruppe fest montiert wurden die Davits und Bootslager verlötet. So kann der gesamte Aufbau abgenommen werden. Das ging jedoch nur mit kleinen Kompromissen in der Takelung und Verzerrung der Boote - denn kein Seil durfte am Deck belegt werden. Diese Konstruktion ist auf den Fotos sehr gut ersichtlich.

Fast alle Beschlagteile wurden nach Plan angefertigt. Fünf Lüfter sind Fertigteile, zu denen aber auch der passende Fuß gedreht wurde. Die Boote sind modifizierte Fertigteile: von Fertig-Booten wurden z.B. die Bugpartien verwendet und die Heckpartien neu angefertigt.

Auf dem Brückendeck sind die Fundamentrohre für das Sonnensegel montiert. Auf das Sonnensegel selbst wurde jedoch verzichtet, da dann der Aufbau nur noch mit sehr viel Vorsicht und Umsicht abnehmbar sein würde - das Modell befindet sich halt derweil in der Nordsee und noch nicht in äquatorialen Gewässern.



Farbgebung:

Die Bullaugen im Rumpf sind Messingröhrchen mit Harz-Tropfen als "Verglasung". Diese wurden mit Abdecklack getupft und so vor der Lackierung geschützt. Dann erfolgte der Lackauftrag per Airbrush: Unterwasser in einem Dunkelrot, über der Wasserlinie schwarz. Nach dem Trocknen konnte der Abdecklack von den Bullaugen abgezogen werden, so kamen die Messing-Bullaugen wieder zum Vorschein. Der Wasserpaß wurde aufgeklebt; eine dünne, selbstklebende Dekorfolie als Streifen ist haltbar und sieht sehr sauber aus. Die Holzdecks waren bereits nach dem Verlegen versiegelt worden. Die Aufbaugruppe wurde weiß gespritzt, Maschinenraumlüfter und Schornstein schwarz. Die Rettungsboote und Kutter wurden von außen weiß und von innen holzfarben gepönt.

Die letzten Arbeiten fanden im Rigg statt. Nach Plan, jedoch unter der Prämisse den Aufbau abnehmen zu können, wurde getakelt. Edelstahlritze für die Wanten und Stage, verschieden dickes Takelgarn für das laufende Gut. Kleine Blöcke aus Holz oder Kunststoff im Bereich der Taljen, so entstand weitestgehend vorbildgetreu ein funktionsfähiges Rigg. Auf das Anschlagen oder Setzen der Segel wurde bei diesem Modell jedoch verzichtet, weil damit noch weitaus mehr Tampen -auch auf der Aufbaugruppe- hätten belegt werden müssen. Außerdem sollte man auch auf die Besegelung verzichten, wenn man das Modell fahrbar bauen möchte. Denn ein böiger Seitenwind könnte das Modell auf die Seite legen - Wind kommt eben nicht im Maßstab 1:100!



Die RC-Technik

Dann kam der technische Ausbau - eine böse Gedulds-Probe! Im fertigen Modell mußte die RC- und Fahranlage eingebaut werden.

Um den notwendigen Bleiballast unterbringen zu können, wurde ein Rahmen aus 18 mm hohem Doppel-T-Profil (Kunststoff) gebaut. Dieser Rahmen ist so schmal, daß die NC-Akkustangen rechts und links an der Außenwand entlang daneben liegen können. Der NC-Akku wurde vorsichtig aufgeschnitten und geteilt, so daß zwei lose Stangen mit je 5 Zellen für rund 4 Stunden Fahrspaß sorgen. Der Rahmen selbst ist mit vier Unterteilungen versehen, zur Aufnahme der Bleikügelchen. Auf den Rahmen wurden Montageplatten geklebt, auf die der Fahrtregler, der Empfänger und mittig unter der Decksöffnung die Verteilerplatte montiert wurden. Die Fotos machen diesen Aufbau deutlich.

Unter der vorderen Luke wurden der RC-Schalter, die Ladebuchse und die Sicherung plaziert. Der Bleiballast wurde eingefüllt, dabei auf die Trimmung geachtet und mit DD-Lack vergossen und somit fixiert.

Alle Kabel wurden zur Verteilerplatte geführt und hier belegt/verlötet. Das Verlöten in solch einem kleinen Modell unter vollständiger Takelage ist schon ein Akt - aber man gönnt sich ja sonst nichts!

Dann kam die Funktionsprobe: Badewanne fluten und wir schritten zum Stapellauf. Mit der Mini-Sektflasche wünschten wir dem Modell alles Gute und die obligatorischen 3 Fingerbreit Wasser unter dem Kiel...

Das fahrfertige Modell brachte nun 1,7 kg auf die Waage, hat damit einen DELTA-Wert (Volligkeitsgrad) von 0,64. Der Schwerpunkt lag erstaunlich weit vorne: 31 cm von Vorsteven gemessen, also deutlich vorlicher als der Hauptspant. Wenn man sich den Rumpf ansieht, wird das auch klar: vorne ist der Rumpf recht bauchig, hinten läuft er sehr schlank auf den Propeller zu. Das garantiert eine gute Anströmung, damit gute Fahrleistung und gute Ruderwirkung - eben wie beim Original.

Der 12V-Motor schnurrte geräuschlos und zog nur 0,3 A, womit das Modell eine (Renn-) Geschwindigkeit von 1,0 m/sec. erreichte. Damit ist also eine "kleine Reserve" drin, denn die exakt maßstäbliche Modellgeschwindigkeit müßte 0,5 m/sec. betragen - aber wofür gibt's Fahrtregler?!?

Mit diesem Modell konnte ein Typschiff vorgestellt werden, aus einer Ära, zu der es leider viel zu wenig im Modellbausektor gibt. Besonders die Schiffe dieser Zeit, die noch Segler aber auch schon Dampfschiff waren, sind sehr reizvolle Modellbau-Objekte! Neben dieser SWATOW gibt es da noch die Plandokumentation der etwas kleineren PETERS, dann findet man weitere Dokumentationen erst wieder bei viel moderneren Schiffstypen. So war es besonders reizvoll, mal in diese Ära zu bauen!



[zurück](#)