



Fastmoker »STEK UT«

Ein „planloser“ Modellbau

Die Dampfpinasse *Mathilda* ist fertig und wird oft bestaunt. Welches Schiff sollte ich nun bauen? Im Museumshafen Oevelgönne (MHOe) – Oevelgönne ist ein Hamburger Stadtteil an der Unterelbe – sind auch zwei Fastmoker beheimatet. *STEK UT* und *Fiete*.

In *MODELLWERFT*-Ausgabe 7/06 sind bereits Artikel über diese Arbeitsschiffe veröffentlicht worden. Bei einem Gespräch mit dem Eigner der *STEK UT*, Till F. Braun, erwähnte ich, dass ich von

einem Modell seines Schiffes träumte. Er bekam leuchtende Augen und per E-Mail bekam ich sogar gleich vier Fotos vom Unterwasserschiff. Andere Pläne waren nicht aufzutreiben.

Erster Versuch

An Bord vermaß ich noch einige Positionen, soweit das am Überwasserschiff möglich war. Ich besorgte violetten Kunststoff aus dem Baumarkt. Dieser wird zur Fenstersturzisolation verwendet. Daraufhin begann ich, im wahrsten Sinne des Wortes, ein Relief zu schnitzen. Solche Reliefmodelle sieht man auch in Schifffahrtsmuseen. Daraus wollte ich dann den Spantenriss konstruieren. Schlussendlich ist der Rumpf beim „Grünen Punkt“ entsorgt worden und der Staubsauger war voller violetter Späne. Die Bilder sind auch entsorgt worden – Speicherfehler! – Das war es dann wohl...

Zweiter Versuch

Trotz dieser Pleite, einer monatelangen Pause und ohne Nachfrage Tills bekam ich das Projekt *STEK UT* nicht aus meinem Kopf. Ein neuer Versuch wurde gestartet. Dieses Mal mit Papier und Bleistift. Zusätzlich kamen noch Fotos vom Überwasserschiff hinzu,

vor allem von Bug- und Heckbereich. Mit meinen Daten begann ich einen Seitenriss im Maßstab 1:15 zu zeichnen. Modellspanten wurden auch berücksichtigt. Auf dem Papier nahm der Rumpf langsam Gestalt an. Im nächsten Schritt wurde die Draufsicht des Decks gezeichnet. Als Kurvenlineal wurden teilweise ausgeschnittene Fotos verwendet. Nachdem das geschafft war, begann ich mit dem Spantenriss, den ich unter Zuhilfenahme meiner dürftigen Unterlagen zeichnete. Dazu muss ich anmerken, dass ich weder Schiffbau studiert habe, noch technischer Zeichner bin. (Während der Lehrzeit genoss ich ein Dreivierteljahr Metallbearbeitung.)

Dann kam die große Traute

Spanten aussägen. Vordersteven und Kiel mit Ruderhacke aus 0,8-mm-Messingblech herstellen. Spanten straken und beplanken. Mit dem grob geschliffenen Rumpf und den Fotos habe ich eine mittelständische Werft „überfallen“. „Ich habe ein paar Fotos eines Fastmokers und einen Rumpf im Maßstab 1:15. Könnt ihr ein sachkundiges Urteil zu meinem Werk abgeben?“ Die Antwort lautete: „Wir haben keine Zeit für so einen Bastelkram.“ Trotzdem be-

Technische Daten der <i>STEK UT</i>	
Baujahr:	1968
Bauwerft:	Fa. Zehbe in Hamburg-Wilhelmsburg
Baunummer:	455
Rumpf:	Genieteteter Stahlrumpf
Länge:	8,43 m
Breite:	3,00 m
Tiefgang:	1,43 m
Verdrängung:	11,5 t
Antrieb:	Diesel 73,2 KW (100 PS)
Propeller:	0,81 m Durchmesser
Bis 2001 war die <i>STEK UT</i> in Hamburg eingesetzt. Dann wurde sie verkauft und auf dem Landweg an den Niederrhein überführt. 2007 wurde die <i>STEK UT</i> vom jetzigen Eigner auf dem Wasserweg nach Hamburg zurückgeholt. Sie befindet sich heute in Privatbesitz und ist betriebsfähig.	



▲ Blick zum Bug

▲ Blick zum Heck

kam ich einen Termin! Vielleicht lag es am Thema oder meinen Plattdeutscherkenntnissen. Als es dann soweit war, lautete das Urteil: „Hast es ja einigermaßen hinkommen“ (das war als Anerkennung zu werten!). „Nur nach den paar Fotos zu bauen, das hätte ich nicht angefangen. Aber an der Stelle ist das Heck etwas zu völlig, da musst du nacharbeiten“. Danach noch einen Kaffee und klönen über Schiffbau. Ich war rundum zufrieden.

Nach einigen Korrektur- und Schleifarbeiten wurde zum ersten Mal lackiert. So kann man im Gegenlicht den homogenen Linienverlauf besser erkennen. Nach einem weiteren Besuch auf der Werft lautete der Bescheid: „Kannst' so lassen!“

Über diese Aktion hatte ich Till bisher nicht informiert. Nun traute ich mich endlich, den Rumpf vorzustellen. „Das ist mein Schiff!“ Ein riesiges Erfolgserlebnis für mich! Noch nie hatte ich an einem Rumpf so lange und nach solchen Unterlagen gebaut.

Es geht weiter

Thema Glasmatte und Harz müssen nicht zum 1.001 Mal beschrieben werden. Das nächste Problem stellte die umlaufende Wallschiene dar. Wie bekommt man eine profilierte 10×15-mm-Leiste um den Rumpf? Ich zeichnete die Rumpfkantur auf 10-mm-Sperrholz und sägte jeweils für Back- und Steuerbord 15 mm breite

Leisten. Die Unterseite der Wallschiene wurde zur Außenkante hin auf 4 mm angeschrägt. So konnte die Wallschiene spannungsfrei auf dem Rumpf befestigt werden. Nach der Endlackierung wurde noch die umlaufende Niro-Schutzleiste angebracht, ein 2-mm-Chromzierband.

Stapellauf

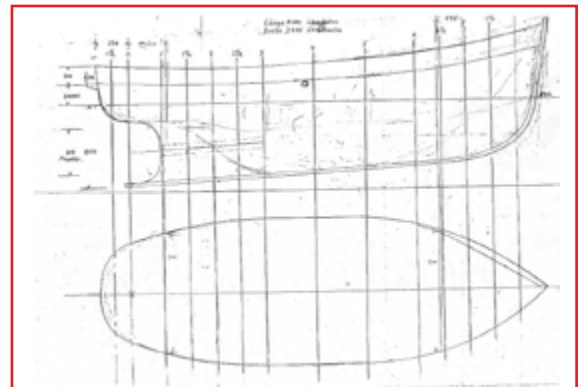
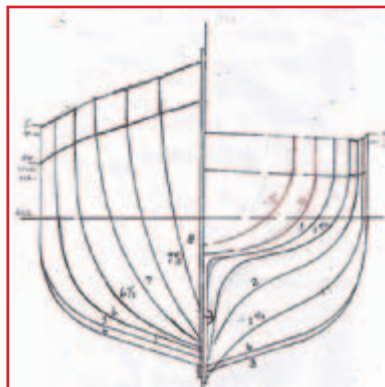
Es wurde Zeit. Stevenrohr und Ruderkoker waren natürlich beim Rumpfbau eingebaut worden. Das eigentliche Stevenrohr ist in ein 12-mm-Alu-Rohr gesteckt (so konnte sich dieses beim Einharzen nicht festsetzen). Mitschiffs sind einige Bauspanten entfernt worden. Es ging in die gefüllte Badewanne. Ein alter 1,5-kg-Bleiakku genügte nicht als Ballast. Die *STEK UT* hat 0,003 BRT Wasserverdrängung! Über Nacht ließ ich die *STEK UT* in der Wanne und am folgenden Morgen war kein Tropfen Wasser im Rumpf. So soll

es sein. Darauf gab es einen Schluck für die *STEK UT* und mich.

Schiffbau – weiter gehts

Nach einem langen Winter ging es wieder zur *STEK UT*, um weitere Maße zu nehmen. Zur Sicherheit trug ich immer eine Schwimmweste, denn der Schwell im MHOe ist nicht zu unterschätzen. Nachdem das Deck vom Vor- und Achterschiff aus vermessen und fotografiert war, ging es wieder in die Kellerwerft. Die Decks sind aus 1-mm-Sperrholz hergestellt und mit Rautenblech belegt. Das Rautenblech gibt es in verschiedenen Ausführungen und Maßstäben im Modellbau-Kaufhaus. Das Deck des Vorschiffs ist mit dem Rumpf verklebt. Die Wasserabweiser mit Knieblechen wurden aus 0,5-mm-Polystrol hergestellt. Die Oberkante bildet ein 2-mm-Polystrolrohr. „Verklebt“ habe ich das Polystrol mit einem Lösungsmittel aus dem Architekturmodellbau. Mit

▼ Nach diesen Zeichnungen entstand das Modell





▲ Der Autor am Steuer des Originals

einem Pinsel aufgetragen verschweißte die Teile sehr sauber. Das Deck des Achterschiffs ist auf einem Rahmen verschraubt. Zwischen den beiden Decks wurde der nur 10 mm breite Süllrand eingepasst.

Eine heiße Sache

Die *STEK UT* hat ein kastenförmiges Ruderblatt. So etwas hatte ich bisher noch nie gesehen. Auf ein Messingblech lötete ich mit Silberlot zwei Stellringe mit 4-mm-Bohrungen. Erst danach wurden die Maße angerissen und die Bleche mit Bohrungen versehen. So habe ich mir das präzise Lötten über der Bohrung erspart. Diese fünf Teile wurden dann weich verlötet. Eine durchgehende Ruderachse, die nach dem Lötten entfernt wurde, diente nur zur Fixierung. Vom unteren Stellring reicht eine 10-mm-Achse bis in die Ruderhacke. Vom oberen Stellring reicht die Achse bis zur Ruderpinne.

Elektrokram

Wohin mit dem Servo für das Ruder? Auf der Ruderachse ist zu wenig Platz für den Anlenkhebel. Das Servo muss unter dem Deck des Achterschiffs

▼ Ruderanlenkung per Zahnrad



eingebaut werden. Auf einer runden Servoscheibe, deren obere Fläche plan gefeilt wurde, verschraubte ich ein Zahnrad mit 20 mm Durchmesser, Modul-0,5. Das zweite Zahnrad, auch 20 mm Durchmesser, wurde mit der Madenschraube auf der Ruderachse gesichert. Nach der Ausrichtung konnte das Servo im Rahmen verschraubt werden. So läuft es absolut spielfrei 20 mm vor der Ruderachse, ganz ohne Hebel und Draht. Der Einbau von Motor, Empfänger und Regler bereitete keine Probleme.

Holzarbeiten

Eine saubere, filigrane Arbeit hat der Schiffszimmermann geleistet: vier Bänke, die Haube des Motorkastens und das Podest des Fahrstands. Die Ruderpinne steckt in dem gekröpften Metallarm, der auf der Ruderachse gelagert ist. Die Pinne ist nach vorn rund geschliffen, die Oberkante verläuft horizontal.

Beleuchtung

Der Mast ist nach Vorbildmaßen aus 2-mm-Messingrohr gelötet. Besonderheiten bei der Beleuchtung sind die zweifarbige Positionslampe und die außermittig stehende Hecklampe. Die Kabel der Lampen wurden durch einen Schwannenhals neben dem Mast unter Deck geführt. Da man durch diesen nur vier Kabel fädeln konnte, musste ich mich auf die Funktion der Positionslampe und des Toplichtes beschränken.

Besatzung

Wo kann ich einen Till in 1:15 (12 cm) bekommen? robbe hat 10 und 15 cm



▲ Das Vorbild

große Figuren. In Souvenirgeschäften fand ich alte Seebären und Piraten. Fündig wurde ich schließlich bei „my-Toys.de“. Der schwedische Hersteller Småland hat Puppenhäuser und Biegefiguren und ich musste eine ganze Familie anheuern. Aus Stoffresten wurden Schwimmwesten gebastelt; ohne diese kommt keiner an Bord. Da die *STEK UT* kein Arbeitsschiff mehr ist, finde ich die Frau an Bord und die „zivile“ Bekleidung auch plausibel.

Fazit

Kurz ab, aber doch – wie man in Hamburg sagt. Der Bau war eine echte Herausforderung, was ich anfangs gar nicht gedacht hätte. Die *STEK UT* ist ein kleines, wendiges Schiff mit tollem Wellenbild geworden. Nun kann ich entspannt mit der „Rute“ in der Hand am Gewässer sitzen.

Schock

Beim „Frühjahrsputz“ konnte ich die *STEK UT* auf einer Werft besuchen. Es ist eine neue geschwungene Ruderpinne aus Eichenholz eingebaut worden. Um das Heck wurde ein Fender in einem neuen Stahlrahmen angebracht. Das Ruderblatt ist durch ein „normales“ ersetzt worden. Mein Modell 1:15 bleibt aber im Bauzustand von 2010! Und damit hat es sich!

Übrigens...

Till hat die Ruderpinne fest in der Hand. Die Pinne ist aber nicht auf der Ruderachse fixiert. Hat vielleicht ein Modellbauer eine Idee, wie ich Till bewegen kann? Anregungen nehme ich gerne über die Redaktion der ModellWerft entgegen.