



„Friedrich Wilhelm zu Pferde“ 1:100

Fregatte der Kurbrandenburgischen Flotte des Großen Kurfürsten Friedrich Wilhelm

Länge des Modells über alles: 52,5cm
Baubeschreibung von Günter Antrack



Historisches:

Der Stapellauf erfolgte 1681 und die Indienstellung 1684 in Pillau. Pillau wurde 1680 brandenburgischer Kriegshafen und gehört heute mit dem Gebiet um Königsberg zu Russland. Sie fuhr als Konvoier und als bewaffnetes Handelsschiff. Brandenburg hatte damals u.a. Kolonialstützpunkte in Afrika. 1693 wurde sie westlich von Kap Spartel von 3 französischen Schiffen und einem Brander mit zusammen über 200 Kanonen in einem Gefecht schwer beschädigt und aufgebracht, danach ist sie ausgebrannt und gesunken. Zum Zeitpunkt des Gefechtes trug sie nur 25 Kanonen. Kap Spartel liegt an der marrokanischen Küste am westlichen Ende der Straße von Gibraltar.



Vorwort:

Zum Bau inspiriert wurde ich während einer Ausstellung am Berliner Alexanderplatz in den 1980-er Jahren durch ein Modell der „Wappen von Hamburg“, gebaut von Wolfgang Quinger.

Die Entscheidung, den Maßstab 1:100 zu wählen, fiel damals allein aus der Überlegung heraus wie groß das Modell sein darf, um in der Wohnung noch als Schmuckstück akzeptiert zu werden. Auch war mir in der 1. Bauphase 1986/87 beim Bau des Rumpfes noch nicht bewusst, was mit den Aufbauten des stehenden und laufenden Gutes noch bevorsteht.

In dieser Zeit wurde außerdem noch kein so großer Wert auf Originaltreue gelegt und später nicht mehr zu korrigierende Fehler gemacht.

Z.B. wurden:

- die Kanonen aus vollen Messingstäben einzeln auf einer Drehbank gedreht und poliert.
- Belegnägel aus Messingstiften von elektrischen Steckerleisten hergestellt.
- die Rüsten für Groß- und Fockmast zu weit vorn angesetzt.
- recht und links am Heck statt der Land- oder Edelmänner Soldaten aufgestellt.
- und zusätzliche Fenster in den Seitentaschen vorgesehen.

Am Anfang war ich noch nicht so weit vorgedrungen, dass ich erkennen konnte, dass die 1. Want hinter dem Mast ansetzen muss, um das seitliche Drehen der Rahen zu ermöglichen. Deshalb mussten später Distanzstücke zwischen die Rahen und Groß- bzw. Fockmast eingebaut werden. Diese Dinge sind der anfänglichen Unbedarftheit bei Baubeginn in den 80-er Jahren des vorigen Jahrhunderts geschuldet.

Auch die Verwandtschaft der „Friedrich Wilhelm zu Pferde“ mit der „Wappen von Hamburg“ spielte dabei eine beeinflussende Rolle. Sie ist auch in den Plänen von R. Höckel unübersehbar. Es sollte nur mir persönlich gefallen, was ohnehin die ursprüngliche Motivation war. Erst in der zweiten Bauphase ab 2009 wurde das anders. Das Modell musste dafür 25 Jahre bis in die Rente hinein warten, um schließlich 2009 bis 2011 doch noch fertiggestellt zu werden.

Jetzt unter erschwerten Bedingungen wegen erforderlicher Sehhilfen.

Ohne die Tipps und Tricks aus dem Internet, die in den 80-er Jahren noch nicht zur Verfügung standen, wäre es allerdings auch nicht in dieser Form gelungen.

Hier sind die sehr gut aufbereiteten Dokumentationen der „mini-sail e.V.“ als besonders hilfreich hervorzuheben, die ich mir 2009 ausdrucken konnte. Die Berichte waren für mich die theoretische Basis für das gesamte stehende und laufende Gut des gezeigten Modells.



Der Bau konnte so mit nunmehr größtmöglicher Originaltreue beendet werden. Die anfangs gemachten Fehler hindern mich auch nicht daran, auf die Arbeit trotzdem stolz zu sein. Ich verbinde das mit der Hoffnung, mit diesen Zeilen manch Jüngeren für den historischen Schiffsmodellbau motivieren zu können. Mit den gemachten Erfahrungen in diesem Maßstab hoffe ich außerdem, einige nützliche Tipps dafür geben zu können.

Deshalb nachfolgend etwas ausführlicher zu folgenden Einzelheiten:

1. Segelherstellung
2. Flaggen
3. Hecklaterne
4. Rackperlen
5. Blöcke
6. Klebereinsatz.

1. Segelherstellung

Lesen kann man allenthalben – wie z.B. in Manfred zu Mondfelds Standardwerk „Historische Schiffsmodelle“ – dass nur das Vollmodell mit gesetzten Segeln in voller Fahrt den besten Anblick bietet. Auch die hervorragenden und sehr hilfreichen Beiträge von Günter Bossong in der „Modellwerft“ bzw. „mini-sail e.V.“ im Internet sagen das gleiche aus:

“Nur ein angeblasenes Segel sieht prächtig aus“.

Auch die oft zitierte Meinung, „Auf Segel wurde verzichtet, damit der gute Einblick auf das Deck und die Aufbauten nicht verdeckt wird“, kann ich nicht gelten lassen. Am fertigen Modell kann fast alles eingesehen werden. Die absolut vernachlässigbare Einschränkung ist nichts gegen die Attraktivität der vollen Besege- lung und Beflaggung. Aber schon die ersten Versuche mit Wäschestärke-Spray und anblasen außerhalb des Modells scheiterten kläglich.

Bei der anschließenden Suche nach Vorbild-Modellen konnten mich sowohl die Modelle Manfred zu Mondfelds als auch die von Günter Bossong ebenfalls nicht wirklich zufrieden stellen. Letztendlich fand ich nur ein einziges Modell, was meinen Vorstellungen entsprach: Die Brigg „Duke of Bedford“, die im Internet unter [www.modelships.de/Brig_Duke_of_Bedford/], Duke of Bedford gezeigt wird.

Da dieses Modell auch Leesegel gesetzt hat, wurde klar, dass diese Segel (wahrscheinlich aus Seidenpapier) nicht am Modell gestärkt und angeblasen wurden. Sie konnten nur außerhalb des Modells in Form gebracht worden sein, denn die Leesegel überlap- pen teilweise mit den Rahsegeln.

Eine selbst gebastelte Windmaschine für ein Modell kann offensichtlich nicht das nach- bilden, was eine steife Brise mit original geblähten Segeln auf hoher See macht. Allein das Segeltuch mit ca. 1kg pro m² im Original dürfte beim Maßstab 1:100 nur ca. 10 Gramm pro m² wiegen.

Die von mir verwendete und schon leicht durchscheinende Oberhemden-Popeline aber wiegt schon 125 Gramm pro m² und ist dabei nur 0,2mm stark.

Die Entscheidung fiel deshalb leicht: Es bleibt als erfolgversprechende Methode nur die Zwangsprägung außerhalb des Modells. Auch die Alternative Seidenpapier wurde zugunsten von natürlicher wirkendem Stoff verworfen. Auch deshalb, weil der gewünschte Farbton bei Stoff durch Versuche mit Stofffarben genauer getroffen werden kann.

Als passende Prägeform wurde eine große Teigschüssel gefunden und Versu- che mit Gummi-Arabicum, Reismehl und Holzkaltleim als Stärkemittel gemacht. Als sauberstes und haltbarstes Mittel ergab sich Holzkaltleim, der außerdem in der 1:4 angerührten Verdünnung nicht so schnell unbrauchbar wurde, was bei den anderen schon nach 1 Woche durch Schimmelbildung der Fall war.

Die Maße der Segel-Eckpunkte, Nocklegel und Schothörner wurden von den provisorisch angebrachten Rahen abgenommen und danach:

- 1: unter Beachtung der Fadenrichtung auf den Stoff übertragen
- 2: mit 0,5mm Bleistift (B) die Segelbahnen, Reffbänder für die Bändsel und Bonnet-Zurrings samt Stammsegelfuß und Bonnetkopf aufgezeichnet
3. die Segel mit 15% Zugabe ausgeschnitten
4. mit 1:4 Holzkaltleim getränkt
5. in die Schüssel so lange eingedrückt und –gestrichen, bis kein Bläschen mehr zu sehen war.



Der feuchte Stoff ist dehnbar und schmiegt sich durch diese Behandlung dem Inneren der Schüsselrundung an.

Nach dem Trocknen und vorsichtigen Herausziehen stellt man fest, dass die Ecken der Segel durch die allseitige Rundung der Schüssel und die Dehnung des Stoffes stärker ausgezogen sind. Jetzt kann man die anfangs abgenommenen genauen Maße der Eckpunkte auf die gewölbte Form, d.h. die schon geblähten Segel, unter Zugabe des Saumes übertragen und hat die genaue Passform für alle Segel.

Dabei wird der Segelkopf mit dem Lineal begradigt, aber die Seiten und der Fuß des Segels mit dem Kurvenlineal bearbeitet. So entsteht eine lang ausgezogene Form der Schothörner, die der des Originals durch die hohen Zugkräfte bei voller Fahrt nahe kommen, was man auch an zeitgenössischen Gemälden sehen kann. Der Saum lässt sich bei dieser Segelform nur per Hand gefühlvoll umknicken (hier 2,5mm), wobei man schon über 90° und eine scharfe Kante erreicht.

Danach kommt der Prittstift zur Anwendung. Diesen Kleber kann man sehr schön dosieren (auf jeweils ca. 3cm Länge mit einem Mini-Schraubenzieher) und bringt dann den Saum nach mehrmaligem Andrücken bereits in die gewünschte Form. Er ist sofort fest, wenn man mit dem Bügeleisen kurz nachhilft. Der Trick kommt aus einem Bericht von Willi Pülmanns, ebenfalls aus dem o.g. „mini-sail e.V.“.

Mit einer modifizierten Nähmaschine lässt sich jetzt der umklebte Saum umnähen.

Hier hatte Günter Bossong empfohlen, ein Abstandsstück unter den Fuß der Maschine zu kleben. Um bei den Rundungen besser korrigieren und anpassen zu können, benutzte ich einfach 2 vorhandene Gewindelöcher (1x Stichplatte und 1x Gehäuse) für eine leicht veränderbare Führung vor dem Nähfuß. Dieser reicht für eine sichere Führung beim Nähen des Saumes mit 0,1mm Unter- und 0,15mm Oberfaden aus, damit die Naht nicht ausläuft und mittig bleibt.



Jetzt wird das bei Rahsegeln auf der Rückseite angebrachte Liektaue aufgeklebt. Ein ca. 3cm langes Stück der Segelkante mit Ponal-Express in der Stärke des Liektaus mit einem kleinen Schraubenzieher bestreichen und das Tau in den Leim eindrücken. Schnell ausrichten und mit dem Finger glätten. – Überstand am Segelkopf für Nocklegel beachten!

Die Seitenlieks habe ich an das Liek des Segelkopfes anstoßen lassen, am Segelfuß die Schothörner eingebunden und auf der anderen Seite wieder bündig angestoßen.



Nach dem Trocknen kann man mit einer Stecknadel jeweils auf der Breitseite kurz unter dem Segelkopf durch das Liektaue stechen und danach das kleine Loch mit einer dickeren Nadel so weit vergrößern, dass sich das überstehende Ende des Segelkopfes durchziehen lässt.

Bevor sich so der Nocklegel endgültig gebildet hat, das Liek mit Ponal-Express bestreichen und in die gewünschte Lage ziehen. Überschüssigen Leim abnehmen und mit dem Finger andrücken.

Nach dem Trocknen das nach innen überstehende Ende mit einem Elektronik-Seitenschneider ohne Facette bündig abtrennen. Auf die gleiche Weise können auch die dünneren Legel durch Einstechen und Einkleben in das Liektaue exakt hergestellt werden.

Als positiver Effekt konnte noch festgestellt werden, dass sich die Wölbung (Blähung) der Segel nach dem Aufkleben des Liektaues durch Anziehen des Leimes noch verstärkt hatte. Man kann also die Blähung noch etwas verstärken, indem man beim Ausmessen und Anzeichnen nach dem Trocknen der Segel ca. 5% zu den o.g. gemessenen Eckmaßen des Segelfußes und der Seiten zugibt.



Um die Form der Segel mit Bonnet nicht zu gefährden, wurden diese aus einem Stück hergestellt, der Segelfuß des Stammsegels und der Segelkopf des Bonnets aber durch parallel liegende Liektaue dargestellt. Als Zugeständnis zum Maßstab mussten die Bonnet-Zurrings so wie schon die Segelbahnen mit Bleistift dargestellt werden.

2. Flaggen

Hier konnte ich mich glücklicherweise vom renommierten Heraldiker und Publizisten, Herrn Dr. Arnold Rabbow, beraten lassen. Er schrieb folgendes:

"Die brandenburgische Seeflagge ist auf den internationalen Flaggenkarten des 17. Jahrhunderts und auf brandenburgischen Schiffsdarstellungen in mehreren Varianten der Bewehrung und der Attribute Schwert und Zepter überliefert, die aber alle das gleiche Grundmuster zeigen, nämlich den roten brandenburgischen

Adler auf weißem Tuch. Darunter ragt eine charakteristische Variante hervor, die einem heutigen Betrachter unwahrscheinlich vorkommen kann, mit der es aber seine Richtigkeit hat: der Kurhut (ein rotgefütterter Hut mit Hermelin-Stulp) sitzt nicht, wie man erwarten würde, auf dem Kopf des Adlers, sondern schwebt darüber. Gerade dieser Umstand ist ein zeitgenössisches Echtheitsmerkmal."

Weiterhin fand ich im Internet unter [www.modelships.de/flaggen.htm/] den Hersteller von Flaggen für den Modellbau Herr Hans-Jürgen Blissenbach, der mit einem eigens aufbereiteten Siebdruckverfahren auch auf individuelle Vorstellungen eingeht.

In seinem Katalog Nr. 11 der o.g. Webadresse wurde das Wappenbild Nr.1223 in Absprache mit o.g. Heraldiker als dasjenige herausgefunden, was am wahrscheinlichsten mit dem auf der „Friedrich Wilhelm zu Pferde“ am Ende des 17. Jahrhunderts gefahrenen Flagge übereinstimmt. Allerdings ohne den dort gezeigten Brustschild.

Die Flaggen wurden mit Kurhut, Zepter und Schwert entsprechend den Vorgaben einschließlich der Flamme maßstabsgerecht in exzellenter Qualität gefertigt und mit Verarbeitungshinweisen geliefert.

Die Verstärkung erfolgte wie bei den Segeln mit Ponal 1:4 und die Trocknung zur Darstellung der gewünschten Wellenform auf einem vorher gebogenen Blech. Das reicht für eine Fahne am stehenden Mast. Alle Flaggen wurden vorher um eine Flaggleine geklebt und diese jeweils oben und unten in eine 0,5mm Bohrung des Flaggenstockes eingeklebt. Die Flamme allerdings, um einen dünnen Stab geklebt und v-förmig am Fuß des Großmast-Flaggenstockes angebunden, weigerte sich natürlich, eine halbwegs waagerechte Lage einzunehmen. Da half auch kein Abfangen am Ende.



Die Lösung fand sich in 2 Stück Kupferdraht 0,5mm Durchmesser, mit Humbrol weiß gestrichen und mit UHU-Textilkleber entlang der Außenkanten von vorn bis hinten angeklebt. Nach jeder 2-3cm langen Klebung sofort mit dem Bügeleisen von der Stoffseite aus verfestigt, kann man sofort weiterkleben. So verstärkt und vorn am Großbramstag und hinten am Nock der Vorbramrah angeheftet, kann man, glaube ich, die Form und Lage entsprechend einer steifen Brise akzeptieren.

3. Hecklaterne

Viel ist über den Bau von Laternen geschrieben worden, doch kaum etwas über solche im Maßstab 1:100. Ausführliche Detailangaben im Maßstab 1:50 kann man leider kaum auf 1:100 übertragen. Deshalb hier meine realisierte Variante. Da in den Laternen früher wirklich etwas brennen musste, dürfte Holz kaum das richtige Material darstellen, wie manchmal zu sehen ist. Also könnten Metallteile in unmittelbarer Nähe des repräsentativen Gemäldes und des Wappens des Großen Kurfürsten durchaus vergoldet gewesen sein. Deshalb konnten Ober- und Unterteil aus Messing gedreht und poliert werden, um diesen Eindruck zu vermitteln.



Der mittlere Leuchtkörper wurde am PC hergestellt. Mit dem kostenlosen Zeichenprogramm von OpenOffice ließ sich leicht eine 6-teilige Abwicklung der 6 Seitenfenster der Laterne auf ein DIN A4-Blatt bringen und anschließend auf etwa 1:100-Größe verkleinern.



Auf die gleiche Weise wurden übrigens die am Spiegel zwischen Gemälde und Ruder die übereinander liegend dargestellten Initialen des Großen Kurfürsten CFW hergestellt (damals Curfürst mit C).

Der genaue Maßstab der Laternen-Abwicklung konnte vorher nicht genau ermittelt werden. Ein DIN A4-Blatt Fotopapier (200 Gramm pro m²) bot deshalb genug Raum für 5-6 verschiedene Abwicklungen im Bereich des geschätzten Maßstabes. Sie wurden ausgeschnitten und die brauchbarste zum Bau verwendet. 5-mal geknickt ergibt sie den kompletten Leuchtkörper.



Um die Haltbarkeit zu gewährleisten, wurde ein Holzkern gedreht, der den Innenraum des Leuchtkörpers ausfüllt. Die Maße entsprechen dem jeweiligen Innenkreis im Sechseck – sich von oben nach unten verjüngend.

Um diesen mit einer zentralen Bohrung versehenen Holzkern wurde die sechseckige Leuchtkörperabwicklung geklebt.

Messingober- und -unterteil erhielten jetzt noch vom Leuchtkörper aus gesehen jeweils eine Bohrung mit Gewinde M2 und das Oberteil einen passenden M2-Gewindestift fest eingeschraubt. Auf diesen Stift den fertigen Leuchtkörper gesteckt und das Unterteil dagegen geschraubt, ergibt die fertige

Laterne.

Um sie noch etwas zu veredeln und die Stoßstelle der Fotopapierabwicklung zu verdecken, wurden passende metallisch wirkende feine Glitzerfäden von einer Weihnachtsbaum-Spitze über alle 6 Knickstellen bzw. die Stoßstelle geklebt (0,4mm breit – die Dicke mit Messschieber nicht messbar).

Mit einer kleinen Bohrung im Unterteil wird die fertige Laterne einfach auf die matt schwarz lackierte Halterung aufgesteckt, die aus 3 Stück gebogenen und miteinander verlöteten 0,6mm Kupferdrähten besteht.

4. Rackperlen

Günter Bossongs Empfehlung zur Herstellung von Rackperlen mit 1,5mm Durchmesser erschien mir für die im Maßstab 1:100 erforderlichen 1mm Durchmesser zu aufwendig und auch nicht 100% erfolgversprechend. Deshalb versuchte ich es Stück für Stück per Hand mittels einer Mini- Drechselbank und einem speziell zurechtgeschliffenen alten Rasiermesser aus Urgroßvaters Zeiten.

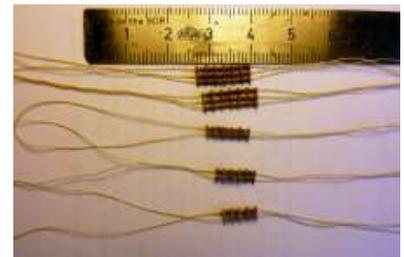
Dieser Stahl ist für Feinarbeiten beim Dreheln und für Intarsien sehr zu empfehlen. Unabdingbar allerdings ist dazu noch das nicht ganz billige Buchsbaumholz.

Ein vorher bearbeitetes kurz gespanntes Rundholz von 1mm Durchmesser wird halbrund gedreht und mit der Stahlspitze leicht zentriert. Dann mit einem 0,5mm-Bohrer im Bohrfutter des Eigenbau-Reitstockes die Bohrung eingebracht.

Vor dem Abstechen der hinteren Rundung wird ein dünner Draht in die Bohrung gesteckt, mit der rechten Hand gehalten und dabei mit der linken Hand abgestochen. Die Perle bleibt auf dem Draht und kann gesichert werden.

Ohne diese Hilfe hat man kaum eine Chance, die Perle wiederzufinden. Mit natürlich einigem Bruch war der Aufwand aber erträglich.

So können sich die Racks für Unter-, Mars- und Besansegel in maßstabsgerechter Ausführung aus gedrehten Perlen von 1mm Durchmesser und 0,5mm Bohrung dann, glaube ich, sehen lassen. Dabei habe ich mich an den Marinehistoriker Manfred zu Mondfeld gehalten, der die Rackperlen nicht kugelförmig, sondern etwas tonnenförmig dargestellt hat.



5. Blöcke

Das Sortiment an Blöcken für den historischen Schiffsmodellbau aus Holz ist recht gut, obwohl man um das erforderliche Abrunden der Ecken jedes einzelnen Blockes nicht herumkommt. Doch die mehr als 100 Stück in den Maßen 1x1,5x2,0 mm für dieses Modell – Fehlanzeige.

Für den Eigenbau kam wieder nur der praktisch strukturlose Buchsbaum zum Einsatz.

Zuerst wurden Leisten 1x1,5mm geschnitten

Diese erhielten auf allen 4 Seiten eine kleine Nut. Hergestellt mit einem spitz angeschliffenen Fräser. Ein entsprechend geschliffener Bohrer tut es sicher auch.

Die Leiste wird unter dem Fräser der festgestellten Mini- Bohrmaschine in einem Klötzchen mit gesägter Nut von vorn nach hinten geführt, damit man die Mittigkeit der Spur immer im Auge hat.

Danach ein 0,6mm-Bohrer eingespannt und auf der Schmalseite die Bohrungen eingebracht. Der Abstand ergibt sich aus der Blocklänge 2mm plus Schnittbreite des Sägeblattes. Zum Einhalten des Abstandes ist ein 0,5mm Federdraht hilfreich.

Ablängen mit einem Mini-Sägeblatt mit Aufnahmestift – eingespannt in die Drechselbank. Quer zum Schlitten bzw. zur Welle eine Führung aus Sperrholzbrettchen, in der sich ein Mini-Maschinenschraubstock mit dem o.g. Klötzchen bewegen kann.

In der Nut des Klötzchens lässt sich die gefräste und gebohrte Leiste laufend um den Betrag der Blocklänge weiterschieben und die noch eckigen Blöcke können durch Vorwärtsbewegen des Schraubstocks abgetrennt werden.

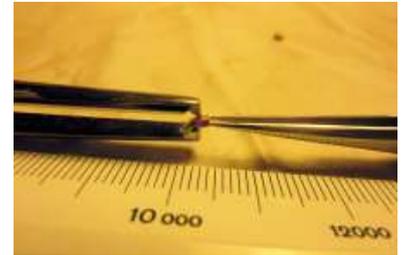
Um die Ecken abzurunden, ist zum Festhalten eine Chirurgische Gewebepinzette geeignet.



Bohren der Blockleisten nach dem Fräsen
Folgender Ablauf war erfolgreich:



Ablängen der Böcke mit der Mini-
Drehselbank



Halten der Blöcke zum Abrunden
der Ecken

Die 4 Nuten sind erforderlich zur Führung des Bohrers auf der Schmalseite beim Bohren und natürlich zum Einbinden des Seiles. Am besten geschieht das auf einem senkrecht im Schraubstock eingespannten 0,5mm Stahldraht. Den Block auf den Draht gesteckt und - um nicht zu verzweifeln – mit einer spitzen Pinzette an den Blockaußenkanten eine winzige Dosis Ponal-Express aufgetragen und dann die vorbereitete Schlaufe des Seiles so darüber legen, dass sich der Knoten in der Nut zuzieht. Der Leim bewirkt, dass die Einbindung sofort fest ist.



Das Färben erfolgte ausschließlich mit Holzbeize.

6. Klebereinsatz

Da ich nie mit Allergien zu tun hatte, sah ich kein Problem darin, den praktischen Sekundenkleber auch zu nutzen. Doch nach einiger Zeit stellten sich Schluckbeschwerden ein und es bildeten sich Pusteln und Bläschen an der Hand und den Armen, die erst nach vielen Wochen langsam abheilten. Ob das eine Vergiftung oder Allergie war, konnte auch der Hautarzt nicht beantworten.

Es war nicht leicht, plötzlich auf das schnelle Abbinden verzichten zu müssen. Aber nach einigen Versuchen kam ich mit Ponal-Express, UHU-Textil und Prittstift bis zum Abschluss aller Arbeiten sehr gut zurecht. Sekundenkleber kommt mir nicht mehr ins Haus.

Ich halte Sekundenkleber für ausgesprochen gesundheitsschädlich, weil man als Modellbauer wegen der Kleinteile meist sehr nahe an der Klebestelle ist und die Lösemitteldämpfe einatmen muss – ob man will oder nicht. In Foren liest man mehrfach von ähnlichen Symptomen durch „Cyanacrylat“, den Wirkstoff des Sekundenklebers. Und wer es erst mal verträgt, weiß nicht, ob im Körper für später etwas ausgebrütet wird.

Das Ganze wurde ohne Kontakt oder Mitgliedschaft zu Klubs oder Vereinen als persönliches Hobby angesehen. Deshalb ist nicht auszuschließen, dass dieser oder jener Arbeitsgang schon mal beschrieben wurde. Am Ende hoffe ich, dass sich die Kritik wegen der Fehler während der 1. Baustufe in Grenzen hält und möchte zum Schluß den aktiven Modellbauern des „mini-sail e.V.“ mit ihren hilfreichen Berichten einschließlich ihrem Webmaster meinen besonderen Dank aussprechen.

Weitere Bilder, fotografiert von Torsten und Günter Antrack:

Die folgenden Bilder zeigen das Standmodell eines der Schiffe des Großen Kurfürsten Friedrich Wilhelm, der zum Ende des 17. Jahrhunderts im Konzert der kolonialen Seemächte auch ein wenig mitspielte. Überhaupt findet man hier auf dieser Webseite immer wieder neue interessante und anregende Beiträge. So las ich letztens in der „Blauen Zeile“ von der alten Dame, die, nachdem der RC- Skipper ihre Frage nach einem Motor verneint hatte und sie nunmehr das Surren der Segelwinde hörte, sagte: „Jetzt habe ich aber ganz genau gehört, dass das Schiff doch einen Motor hat.“

Das brachte mich dazu, eine gedankliche Verbindung zu den RC - gesteuerten Segelschiffen zu knüpfen, die hier eigentlich im Mittelpunkt stehen. Ich fragte mich, warum sollte nicht auch ein historisches Modell ähnlich der „Friedrich Wilhelm zu Pferde“ als RC – Segler fahren und alte Damen zum grübeln bringen? (Es könnten natürlich auch Männer sein)

Beim gezeigten Modell sind alle Segel bis zu den Belegnägeln, Kreuzhölzern usw. voll funktionsfähig. Es wäre doch eine anspruchsvolle Aufgabe, das Ganze zu perfektionieren und in einem natürlich der Technik angepassten Maßstab über RC zu steuern, einen wasserfesten Rumpf mit ausreichend Blei und geräuscharmen Winden im Bauch zu versehen und bei der nächstfolgenden „Regatta“ neben anderen wunderbaren Modellen einen weiteren Blickpunkt zu setzen.

im Dezember 2011
Günter Antrack