



Von wegen angestaubtes Hobby

Text und Fotos: Matthias Schultz

Kleine Welten

Beim Bau von Buddelschiffen fragt sich eigentlich erst einmal jeder: wie kommt das Schiff überhaupt in die Flasche? der versierte Modellbauer zudem: wie arbeiten im Maßstab 1:400 und kleiner? Klare Antwort: Alles nicht so einfach. Aber sonst hätten die Vorläufer des Buddelschiffes nicht schon „Geduldsflaschen“ geheißen. Zumal der Handel keinerlei vorgefertigte Bauteile oder spezielle Werkzeuge anbietet. Das Hobby ist also etwas für echte Individualisten, die allerdings immer weniger werden. Denn die Blütezeit des Buddelschiff-Modellbaus lief mit dem Verschwinden der kommerziellen Segelschiffahrt Anfang des 20. Jahrhunderts ebenfalls allmählich aus.

Der Ursprung dieses als typische Seemanns-Freizeitbeschäftigung bekannt gewordenen Kunsthandwerks liegt fernab der Küste: Im Erzgebirge und Süddeutschland. Dort steckten nach Aufkommen der industriellen Glasproduk-

tion vor rund 300 Jahren gläubige Katholiken die Kreuzigungsszene Christi sowie die in der Holzspielzeugfertigung ohnehin schon erfahrenen Bergleute kleine Modelle ihres Arbeitsalltags als „Eingerichte“ in Flaschen. Erstens, um ihre handwerkliche Geschicklichkeit zu demonstrieren, zwei-

tens um die filigranen Werke vor dem Ruß der in die Häuser Einzug haltenden Petroleumlampen zu schützen.

Daten und Fakten

Wer hingegen erstmals ein Schiff in eine Buddel bugsierte, kann heute nicht

AUSFLUG-TIPP

Wrack- und Fischereimuseum „Windstärke 10“

Das größte Buddelschiff der Welt steht im Wrack- und Fischereimuseum „Windstärke 10“ in Cuxhaven, einem beliebten Ferien- und Ausflugsziel an der deutschen Nordseeküste. Einen ausführlichen Beitrag zum Museum finden Sie in **SchiffsModell** 08/2016. Diese Ausgabe können Sie gerne nachbestellen unter www.alles-rund-ums-hobby.de

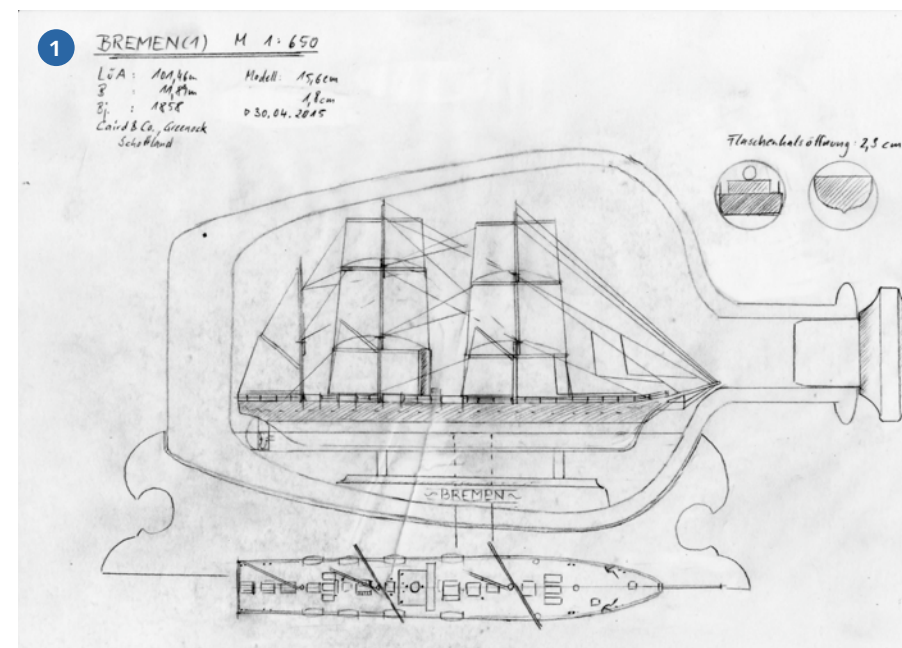


museum „Windstärke 10“. Es steckt in einer 129 Liter fassenden, eigens angefertigten Ballonflasche und stellt den Walfänger „Lagoda“ dar. Sein Erbauer Jonny Reinert ist in Buddelschiffbauerkreisen bekannt als der selbsternannte „King of Bottleship“. Reinert selbst ist nie zur See gefahren, er stammte aus Herne und hatte zunächst eine Ausbildung als Bergmann absolviert. Später zog er nach Hamburg und baute Buddelschiffe, die so begehrt waren, dass sogar König Juan Carlos von Spanien oder Showmaster Hans-Joachim Kulenkampff bei ihm Buddelschiffe in Auftrag gaben. Heutzutage könnte jedoch keiner mehr in Deutschland von diesem Hobby leben. Bei mitunter mehreren hundert Arbeitsstunden würden Preise fällig werden, die zumindest in Deutschland kaum ein Sammler mehr zu zahlen bereit wäre. Was auf dem Markt angeboten wird, sind entweder historische Stücke oder Fertigungen aus Fernost. Der kürzlich verstorbene Hamburger Jochen Binikowski zum Beispiel ließ seine Entwürfe auf den Philippinen in Serie produzieren.

Richtige Flaschen

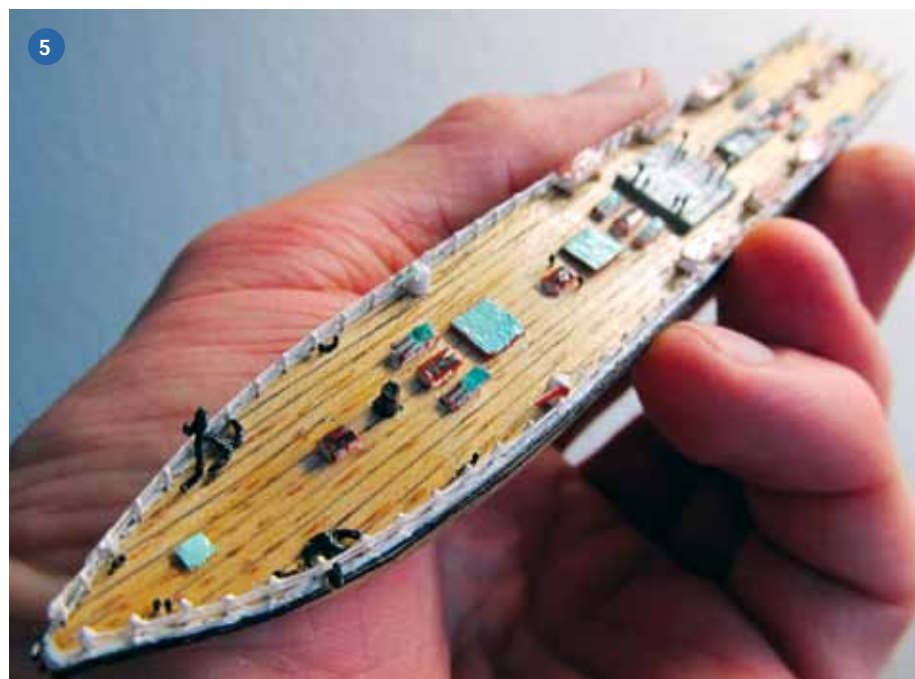
Wer also dieses schöne, aber vermutlich leider doch vom Aussterben bedrohte Steckenpferd verfolgen will, sollte sich keinen Illusionen hingeben was den Erlös für seine Arbeit angeht. Es ist ein Hobby, das allerdings im Verhältnis zum übrigen Modellbau mit relativ geringem Kostenaufwand betrieben werden kann. Denn vieles, was man dafür benötigt, findet sich bereits in einem gut sortierten Haushalt wieder oder kostet nicht die Welt. Schließlich konnten die Seeleute früher auch nicht besonders wählerisch sein, was die Materialauswahl auf ihrem Schiff anging. So sehen authentische Seemanns-Modelle oft ein wenig grobschlächtig aus, die wirklich fein gearbeiteten Objekte stammen, wie die sogenannten Admiraltäts-Modelle, oft aus Profihand.

Ausgangspunkt für ein Buddelschiff ist immer die Flasche. Das Glas sollte generell und weitgehend ungefärbt, völlig klarsichtig und schlierenfrei sein. Längliche Weinflaschen sind eher für Vier- bis Siebenmaster – so etwas gab es tatsächlich auch einmal in der Geschichte – oder die Darstellung mehrerer Schiffe geeignet. Bauchige Exemplare wie die für Obstler oder Liköre eignen sich besonders gut für kürzere Schiffsmodelle. Diese Flaschen weisen meist ein Volumen von 0,5 bis 0,7 Liter und einen damit korrespondierenden Flaschenhalsdurchmesser von 14 bis 25 Millimeter (mm) auf. Der Flaschenhalsdurchmesser steigt nämlich



1) Am Anfang steht stets die exakte Vermessung der Flasche. Nach ihr erfolgt der Entwurf des Schiffs. 2) Die Maße des Rumpfs werden auf gut bearbeitbares Holz wie Linde übertragen. 3) Mit einer Laub- oder Dekupiersäge werden die groben Umriss des Rumpfs ausgesägt.





1) Für das Schnitzen ist oftmals schon ein einfaches Cutter-Messer vollauf ausreichend. 2) Ist der Rumpf zu groß, wird er geteilt. Das Deck darf nämlich nur bis zur mittleren Höhe der Flaschenhalsöffnung reichen. 3) Buddelschiff-Modellbau ist etwas für Improvisations-Talente: Eine nur 3 Millimeter messende Schiffsschraube entsteht aus einer Heftzwecke. 4) Die Galionsfigur ist 4 Millimeter groß und besteht aus dem Kunststoff eines Joghurtbechers. 5) Der fertige Rumpf der BREMEN von 1858 mit den fest angebrachten, flacheren Aufbauten

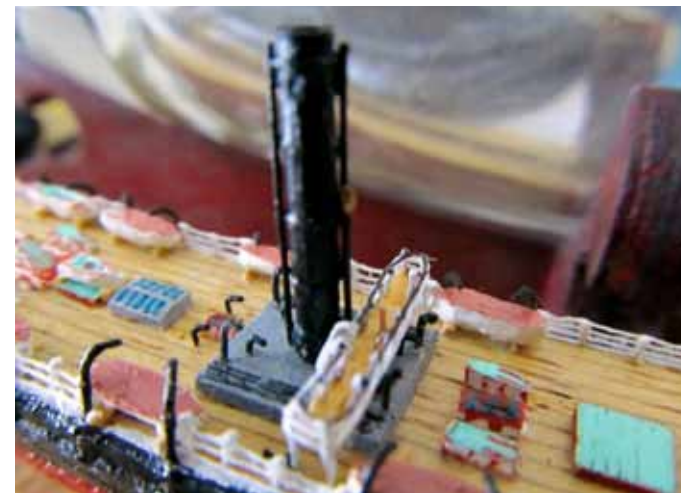
mit dem Inhalt. Die Innenmaße einer Flasche ermittelt man am besten, indem ein Schaschlikstäbchen an zwei Fäden in die senkrecht stehende Flasche hinab gelassen wird und es solange gekürzt wird, bis es waagrecht gehalten werden kann.

Strippen ziehen

Ähnlich wie beim Hausbau müssen zuallererst einmal die exakten Maße des Grundstücks bekannt sein, bevor das Gebäude geplant wird. Denn die inneren Abmessungen der Flasche bestimmen logischerweise die gesamten Dimen-

sionen des Modells, der Flaschenhalsdurchmesser hingegen seine eventuelle Zerlegung in wieder zusammensetzbare Einzelteile. Wobei natürlich immer zu berücksichtigen ist, dass ein kreisrunder Durchmesser von einem rechteckigen Querschnitt nicht zur Gänze ausgenutzt werden kann. Manche Flaschen warten darüber hinaus mit der kleinen Schikane auf, dass sich der Flaschenhals in seinem Verlauf noch ein wenig verjüngt. Aber solche kleinen Herausforderungen liebt der Buddelschiffer selbstverständlich.

Zu hohe Aufbauten werden selbstredend erst in der Flasche aufgesetzt. Jedes Modell erfordert somit eigene Überlegungen zur Konstruktionsweise. Will man den Klassiker unter den Buddelschiffen, einen Windjammer, bauen, darf das Deck zum Beispiel nur bis zur



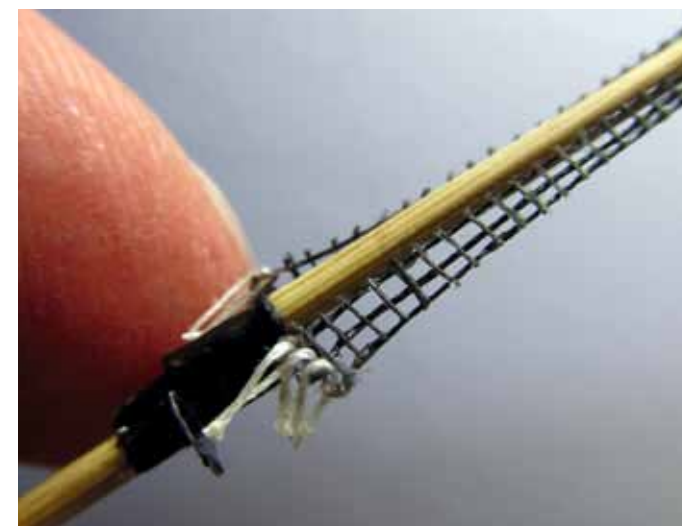
Sind Aufbauten wie die Brücke oder der Schornstein zu groß, werden sie erst in der Flasche aufgesetzt



Das Auftakeln des Schiffs erfolgt mit dünnem Overlockgarn. Noch feiner ist Menschenhaar



Die Segel sind aus Papier oder Seide. Mit verdünntem Holzleim werden sie in Form gebracht



Die Masten sind aus dünner geschliffenen Bambusstricknadeln, die Rahen aus den Blattrippen einer Palme gefertigt

mittleren Höhe der Flaschenhalsöffnung reichen. Sonst passen später Masten und Takelage nicht mehr hindurch – oder müssten separat eingebracht werden. Das führt selbst bei kleineren Schiffen schnell zu über 60 Fäden, die schwer zu bändigen sind. Neben der klassischen „Zugtechnik“, bei der die Masten mittels Fäden aufgerichtet werden, gibt es auch noch das „Perfekte Haar-System“, kurz PHS. Bei ihm wird das Schiff komplett aufgetakelt, dann aber die Masten einzeln, jedoch mitsamt Takelage und Segeln, wieder vom Rumpf entfernt. Dieser wird dann zuerst in die Flasche gesetzt, Masten und Takelage kommen von hinten nach vorne einzeln hinterher.

Moderne trifft althergebracht

Bei der Materialwahl stehen dem heutigen Modellbauer im Gegensatz zum Seemann des 19. Jahrhunderts neben diversen Hölzern auch Kunststoffe zur Verfügung. Puristen verzichten zwar auf solchen „neumodischen Kram“. Wer sich aber daran nicht stört kann die Vorteile

dieser modernen Werkstoffe auch für den Buddelschiffbau nutzen. So müssten Schanzkleider zum Beispiel in sehr kleinem Maßstab aus Holz im Verhältnis einfach zu dick dimensioniert werden, um überhaupt noch stabil zu sein. Auch bei der Reling ist Kunststoff durchaus eine Alternative zu Metall: Die Kunststoffborsen eines Besens können mit Sekundenkleber prima geklebt werden, das Löten mitsamt lästigem Wiederabfallen des gerade angebrachten Nachbarstücks entfällt. Details wie eine mitunter nur 3 mm messende Schiffsschraube können zum Beispiel aus einer Heftzwecke gefertigt werden.

Da Holz wegen seiner Fasern in diesen Dimensionen ebenfalls nur schwierig zu schnitzen ist, kann Filigranes wie eine Galionsfigur entweder aus Kunststoff oder Knochen hergestellt werden. Denn diese Materialien verfügen über keine Maserung und können in alle Richtungen gut bearbeitet werden. Außerdem weisen sie eine hohe Festigkeit auch noch bei äußerst geringen Materialstär-

ken auf. Knochen bedürfen allerdings einer sorgsam Vorbereitung: Nach dem Aufsägen und stundenlangen Abkochen, um das Fett des Knochenmarks heraus zu bekommen, müssen sie recht lange getrocknet werden. Denn Feuchtigkeit in der Flasche bedeutet später Schimmel. Zudem muss bei ihrer Verarbeitung immer eine Atemschutzmaske getragen werden, da beim Sägen und Schleifen besonders viel Feinstaub entsteht. Auch gibt es einen „eiserenen Grundsatz“ beim Buddelschiffbau: Niemals Eisen in die Flasche! Denn das rostet. Andere Metalle wie Kupfer, Messing oder Silberdraht bereiten später keine Probleme.

Optischer Feinschliff

Ist der Rumpf mitsamt seiner Aufbauten soweit fertig gestellt, kann er lackiert werden. Es empfiehlt sich, dies auch wirklich erst nach Abschluss aller Arbeiten an den Deckaufbauten zu machen. Denn weil man den Rumpf dafür doch recht oft in die nicht immer unbedingt super-saubere Hand nimmt, muss man ihn manchmal

EVENT-TIPP

Volkshochschul-Kurs Buddelschiffmodellbau in Stuttgart

Autor Matthias Schultz bietet Anfang kommenden Jahres einen Kurs „Buddelschiffmodellbau“ an der Volkshochschule Stuttgart an. Nach Einführung in Geschichte und verschiedene Techniken dieser Kunst geht's ans „Eingemachte“: Vermessen der Flasche, Anfertigen einer Entwurfsskizze, Schiffsrumpf, Aufbauten und Masten schnitzen, bemalen, auftakeln. Zum Abschluss entfaltet sich dann das Werk (hoffentlich!) in der Flasche. Treffpunkt: Rotebühlplatz 28, (Stadtmitte) Stuttgart. Einführung: 13.01.17, 18:00-20:00, danach jeweils ganztägig: 21./22.01.17 sowie 04./05.02.17; Infos unter www.vhs-stuttgart.de





noch ein zweites oder gar noch öfter wiederholtes Mal streichen. Mit jeder Farbschicht nimmt jedoch die Filigranität des Modells ab. Was die Beschriftung angeht leisten bedruckte Decal- oder Fotodruck-Folien, von denen man später nur die oberste Schicht abzieht, gute Dienste. Denn bei einer Schriftgröße von 1 mm ist vermutlich kaum noch ein Meister in der Lage, gestochen scharfe Buchstaben zu schreiben. Will man hingegen den handgemachten Charakter dieser doch aus der Volkskunst hervorgegangenen Arbeit hervorheben, spricht natürlich nichts dagegen, mit dem Pinsel die Beschriftung aufzutragen.

Ist soweit alles am Rumpf erledigt, kann der Kahn aufgetakelt werden. Für die Masten sind Bambusstricknadeln gut geeignet, für die Rahen die Blattrippen einer Palme. Bambus ist nämlich im Gegensatz

zu Schaschlikspießen oder Zahnstochern weitaus stabiler und auch glatter, Palmrippen sind von Natur aus schon sehr flexibel und schlank, was zeitraubendes Zurechtschnitzen und Schleifen reduziert.

Möchte man sein Modell etwas feiner gestalten, kommt für die Takelage feines Overlockgarn in Frage, normales Nähgarn ist eher für die größeren Maßstäbe bis 1:300 geeignet. Für das dünnere, laufende Gut bietet sich Menschenhaar an. Das ist allerdings nicht sehr reißfest und sollte als Zugfaden gemieden werden. Zugfäden sind alle Fäden, die von einem Mast im Normalfall in Richtung Bug weisen und nachgeben müssen wenn die Masten für die Passage durch den Flaschenhals umgelegt werden. Knoten müssen wegen der Eigenspannung des Haares zudem stets mit einem Tropfen (Sekunden-)Kleber ge-

sichert werden, was aber zur Sicherheit eigentlich bei jedem Garn geschehen sollte.

Wird das Schiff in einer See aus mit Ölfarbe eingefärbtem und Gips vermishtem Fensterkitt oder Kinderknete dargestellt, tauchen die Zugfäden einfach unter dem Schiffsrumpf hindurch und am Bug wieder auf. Wobei entweder ein Sockelbrett mit Haltestiften in den Kitt eingebracht werden sollte, auf dem der Rumpf später Platz nimmt, oder eine Folie unter dem Rumpf verhindert, dass der Kitt später die Funktion der Zugfäden behindert. Wird der Windjammer hingegen auf einem eigenen Ständer in der Flasche präsentiert um auch das Unterwasserschiff sichtbar zu machen, ist es sinnvoll die Zugfäden durch eine der Ankerklüse zu führen. Denn sonst drücken die Fäden den in



Fäden, die im Deck verschwinden, tauchen bei Modellen mit einem eigenen Ständer in der Flasche in der Ankerklüse wieder auf



Der Sockel ist bereits in der Flasche mit Kitt oder Kleber befestigt, das Unterwasserschiff wandert hinterher



Der große Augenblick: Das Deck mit all den Aufbauten, Masten und Takelage muss durch den Flaschenhals

diesem Falle mindestens zweigeteilten Rumpf wieder etwas auseinander.

Eintauchen in eine andere Welt

Für Details der Takelage wie die Blöcke, also Umlenkrollen der Flaschenzüge, können zwar sogenannte „Rocailles“-Perlen verwendet werden. Dies gibt es aber nicht unter einem Maß von 1,3 mm, was bei einem Maßstab von 1:300 noch gut aussieht, darunter aber zu klobig wirkt. Dann hilft dann nur noch ein angemalter Tropfen Kleber oder eine mit Sekundenkleber gesicherte, um eine Stecknadel geschlagene Schlaufe. Für das Durchfädeln der Fäden durch Löcher von mitunter nur einem Durchmesser von 0,3 mm sind Einfädelhilfen viel zu dick. Die Lösung: Die Metallfäden des Schirmgeflechtes eines Elektrokabels! Sie sind sehr, sehr schlank, reißen zwar dementsprechend oft, dafür aber auch in Unmengen vorhanden. Zuletzt kommen beim Auftakeln des Schiffes die Segel dran. Sie sind entweder aus dünnem (Japan-) Papier, das aber leicht zerknittert, oder aus Seide. In Form wird beides gebracht, indem man es mit verdünntem Holzleim tränkt und in der gewünschten, vom Winde geblähten Form trocknen lässt.

Ist soweit alles fertig, kommt schließlich und schlussendlich der große Augenblick: Das Einbuddeln. Sind Sockel oder Kitt und das eventuell separate, erforderliche Unterwasserschiff in der Flasche, folgt das Deck mit der Takelage. Behutsam schiebt dann der Modellbauer den Hauptteil durch den je nach Flaschengröße meist nur 10 bis 30 mm messenden Engpass. Ein spannender und alles entscheidender Augenblick. Ist auf der anderen Seite alles ohne Mast- und Schotbruch angekommen, sollte sich das in mühevoller, oftmals wochenlanger Arbeit entstandene Werk wieder zur vollen Pracht entfalten wie ein Schmetterling nach dem Schlüpfen aus dem Kokon. Sind dann noch alle Fäden angezogen, die Masten in korrekter Stellung, Rahen und Gaffeln ausgerichtet, werden die Fäden an Durchtrittsstellen wie dem Bugspriet beziehungsweise Klüverbaum mit Leim oder Sekundenkleber gesichert und mit einem Skalpell gekappt.

Buddelschiffmodellbau ist ein ausgesprochen kontemplativer Zeitvertreib, bei der Arbeit mit der 3,5-fach vergrößerten Lupenbrille und in einem Maßstab von 1:600 entrückt der Modellbauer in wortwörtlich andere Dimensionen.



Buddelschiff-Modellbauer und Autor des Artikels Matthias Schultz mit der BREMEN von 1858

Und er ist übrigens auch eine Antwort auf zwei drängende Probleme, die jeder Modellbauer kennen dürfte: erstens die Frage nach dem Platz. Denn sowohl die Buddelschiffwerft als auch die Ergebnisse beanspruchen sehr wenig davon. Zweitens das leidige Thema Verstauen: Es wird komplett gelöst! Von wegen Steckenpferd mit angestaubtem Image. ■