Fairplay V III. Teil



Abb. 1 *F. K. Ries und K. Mühlberger erläutern das fertige Modell*

Der nächste Bauabschnitt umfaßt die Aufbauten (vgl. auch Bildtafel in MECHANIKUS 9/62, S. 408), auch hierbei soll, soweit es irgend geht, mit Gewicht gespart werden. Schwere Teile oberhalb der Wasserlinie wirken sich ungünstig auf die Schwerpunktlage aus, so daß die Seetüchtigkeit durch sie gemindert wird; und seetüchtig soll ja ein Schlepper sein. Ein von mir gebautes Modell der Fairplay V ist schon bei richtigem Sturm in Hamburg auf der Elbe gefahren, ohne daß irgend etwas passiert wäre. Freude hat man allerdings an so einer mehr Unter- als Überwasserfahrerei nicht. Jedesmal glaubt man, daß eine hohe Woge das Schiffchen zum Sinken gebracht hätte und ist dann froh, wenn es auf der anderen Seite der Welle doch wieder herauskommt. Das alles läßt sich aber machen, sofern das Modell eine möglichst tiefe Schwerpunktlage hat und sich im Wasser wie ein richtiges Stehaufmännchen verhält. Wasserdicht muß der Rumpf selbstverständlich auch sein.

Die Luke über dem Ruderschaft (Abb. 4) wird aus 1,5 mm dickem Sperrholz hergestellt. Den Lukendeckel schneiden wir zweimal aus. Einmal wird er so groß, daß er in das Süll, also in den Lukenrand hineinpaßt und ein zweites Mal so groß, daß er mit der Außenkante Süll abschneidet. Durch die Mitte des inneren Deckels wird ein dünner Drahtstift geschlagen und zum Haken gebogen. Dann erst leimt man beide Deckel aufeinander. In den Haken hängen wir später einen Gummiring oder eine Feder ein, die den Deckel kräftig auf den Süllrand herunterzieht. Mit einem solchen Verschluß versehen, läßt sich die Luke jederzeit schnell öffnen, was zum Beispiel wichtig sein kann, wenn unter ihr die Rudermaschine angebracht ist. Seitlich und hinter der Luke wird eine Grating (Holzrost) aus 3 mm breiten Sperrholzstreifen angebracht. Diese Streifen schneidet man am Stahllineal mit dem Messer aus Abfallstücken des Decks. Bevor die einzelnen Leisten aufgeklebt werden, müssen sie sauber beschliffen und farblos lackiert werden.

Poller (Abb. 5 und MECHANIKUS 10/62, S. 448/449, Abb. 10–13) gibt es zwar in fast

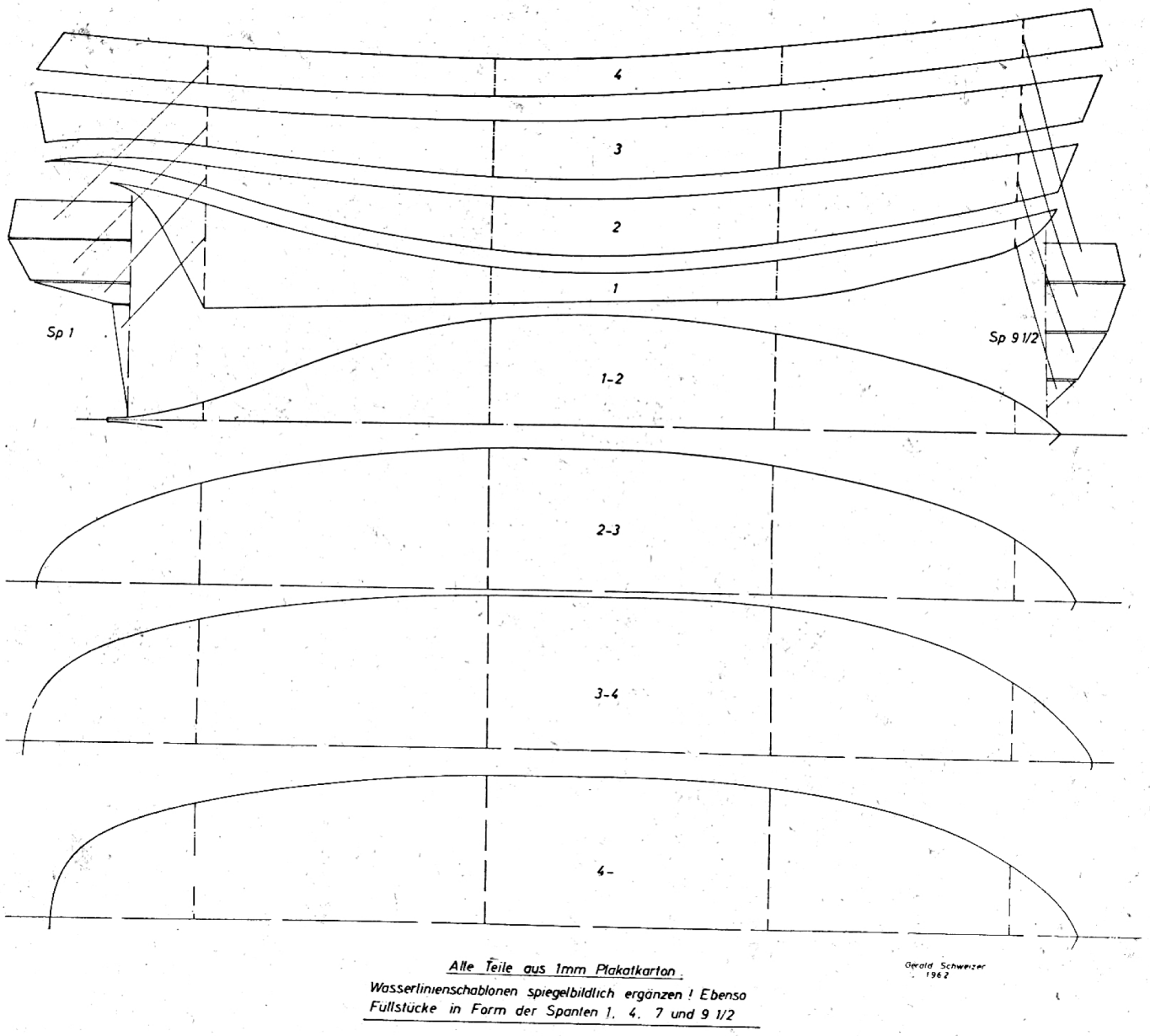
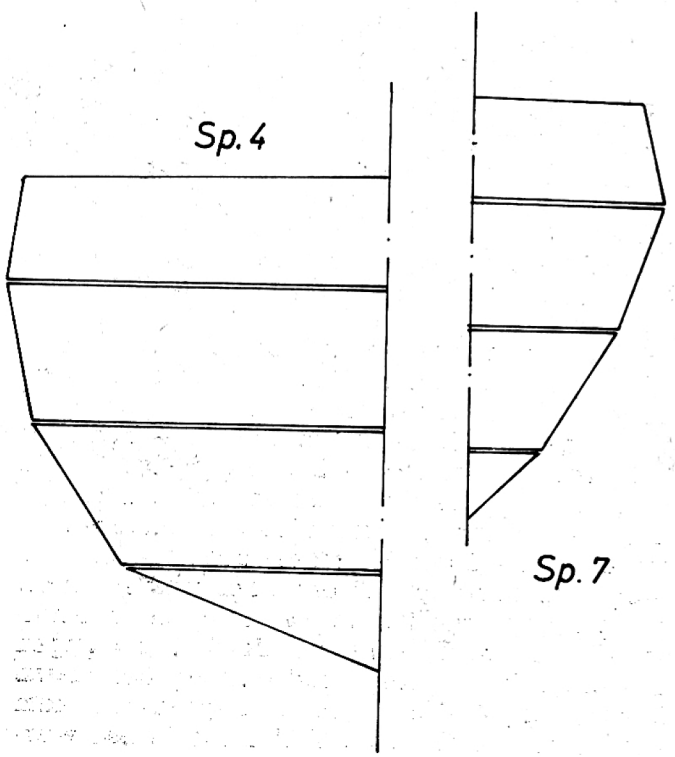


Abb. 2 *Konturen der Hilfsmallen für die Rumpfbauweise (vgl. MECHANIKUS 9/62, S. 402—409)*



allen Größen zu kaufen; ich habe jedoch keine passenden gefunden. Als ich schließlich einen kompletten Satz Poller aus Dübelleisten mit aufgeleimtem Sperrholzhütchen fertiggestellt hatte, fielen mir ein paar Kleinkaliber-Patronenhülsen in die Hände. Aus diesen Hülsen habe ich sofort neue Poller gemacht, indem ich sie einfach mit UHU-plus auf 5 mm dicke rechteckige Sperrholzstückchen aufleimte. Die Ränder der Sperrholzbrettchen wurden schräg befeilt und geschliffen und das Ganze schwarz lackiert. Bessere Poller kann man sich gar nicht wünschen. Als Nächstes wird der Trossenbügel (Abb. 6) aus 3 mm Sperrholz ausgesägt. Dieser Bügel liegt beiderseits auf dem Schanzkleid auf und wird an ihm mit dünnen Messingstiften und UHU-plus befestigt. Beim großen Vorbild ist der Trossenbügel durch 2 dicke Rohre unterstützt. Wir können diese Bauart imitieren und die 2 Stützen aus 3 mm ∅ Dübelleiste herstellen. Bei der ersten unsanften Behandlung würde der Bügel aber gewiß abbrechen. Da nun unser Modell nicht nur gut aussehen, sondern auch im rauhen Einsatz ohne Störung funktionieren soll, werden wir hier zweckmäßiger Weise eine kleine Änderung vornehmen. Wir schneiden die Stützen aus 3 mm Sperrholz, in Form eines auf dem Kopf stehenden V. Die Schenkel sollen 5 mm breit

sein und werden ein wenig rundgeschliffen. Diese Stützen leimen wir quer zum Bügel unter diesen. Jetzt kann man ruhig einmal dagegenstoßen; die 4 breitbeinig dastehenden Füße werden schon halten.
Sollte mir jemand kommen, der behauptet, das Schiff wäre nun nicht mehr vorbildgetreu, dann kann ich ihm an jedem beliebigen von Modellwerften gebautem Schiff irgendein Teil zeigen,

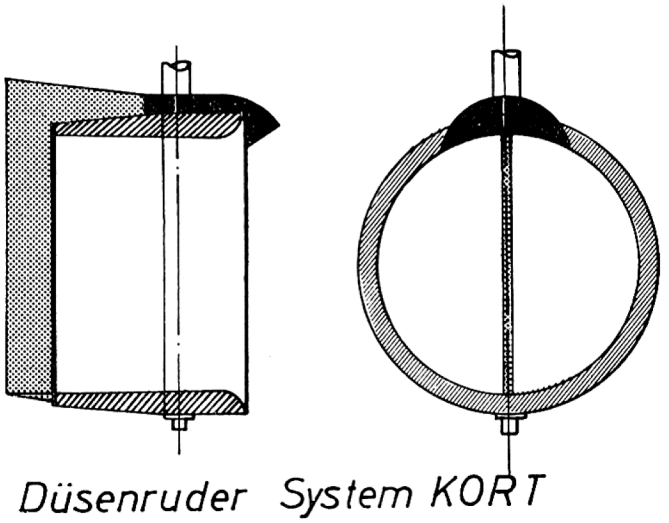


Abb. 3 *Schematische Darstellung des Düsenruders, System Kort*

das nicht, oder besser gesagt, nicht mehr dem Original entspricht. Die beruflichen Modellbauer gehen zwar mit offenen Augen über die Schiffe, die sie als Modell nachbauen, und machen reichlich vom Fotoapparat Gebrauch; auch vergleichen sie ständig Zeichnung und Original; ich habe aber noch kein Schiff gesehen, auf dem nicht bei jeder Werftliegezeit irgendetwas „gebastelt" worden wäre. Entweder wird etwas Unzweckmäßiges abgerissen oder irgendein wünschenswerteres Teil dazugebaut. Das geht oft so lange, bis aus dem

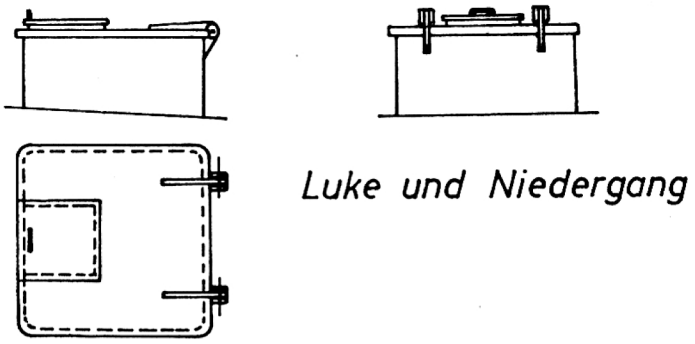


Abb. 4 *Luke und Niedergang (vgl. auch MECHANIKUS 9/62, S. 409, Abb. 8)*

flotten „Kahn" ein „alter Eimer" geworden ist. Wer also ein Fanatiker der vorbildgetreuen Wiedergabe ist, der muß sein Modell entweder auf die Stunde genau datieren oder sein Lebtag lang im Gleichlauf mit den verschiedenen Reparaturwerften weiter bauen. Zumeist dauert nämlich eine Formveränderung am Modell länger als am großen Vorbild.
In der Reihenfolge von Achtern ist die Winde das nächste Stück. Darauf wollen wir aber erst später und in anderem Zusammenhang zu sprechen kommen.
Die Aufbauten über dem Maschinenraum und das Brückendeck (Abb. 7–9) stellen wir aus 3 mm Birken-Sperrholz her. Um die gebogenen Wände des Brückenhauses und des Peildecks nachzubilden ist es am einfachsten, wenn man sich entsprechend gestaltete Formklötze an der Bandsäge aussägt oder sägen läßt; um diese Klötze werden dann 3 Schichten 0,6 mm Sperrholz oder Furnier gelegt und mit UHU-contakt aufeinandergeleimt. Nach dem Trocknen kann das Werkstück vom Formklotz abgenommen werden und behält trotzdem die Wölbung, die ihm beim Verleimen gegeben worden war. Man muß dann nur noch die Seitenwände und das Dach des Brückenhauses aus Sperrholz ansetzen. Fenster werden vor dem Zusammenbau eingeschnitten und Scheiben aus Plexiglas einpaßt. Selbstverständlich läßt sich auch Zelluloid oder ähnliches Material dafür verwenden. Plexiglas ist jedoch klarer und läßt sich, vor allem wenn es dicker ist, leichter einpassen. Türen werden nicht ausgesägt, sondern ihren Kanten nach aus 1,5 mm Sperrholz ausgeschnitten und aufgesetzt. Bei den Oberlichtern im Maschinenschacht (Abb. 10) durchritzt man nur die oberste Schicht des Sperrholzes und hebt diese mit dem Messer heraus. Das dar-

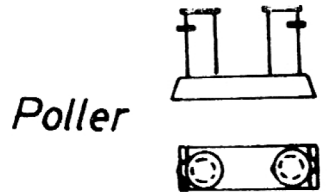


Abb. 5 *Poller (vgl. auch MECHANIKUS 10/62, S. 448/449)*

unterliegende Holz wird dunkelgrün lackiert und mit eingepaßten Plexiglasscheiben belegt. Die Schutzgitter stellen wir aus versilbertem Kupferdraht her. Die eingesteckten Drahtenden werden innen im Aufbau so umgebogen, daß sie die Scheiben festhalten. Scheiben und Schutzgitter wollen wir aber erst nach dem Lackieren einsetzen.
Der Schornsteinmast (Abb. 12–16) wird wieder aus Furnier gebildet und über einem Formklotz verleimt; sein oberes Ende verlängern wir mit einer leeren Kugelschreibermine. Die kleine Saling löten wir aus 2 mm Messingrohr ein. Den Podest für die Lampe löten wir dabei gleich mit an. Die beiden unteren Lampenträger und die Konsolen für die Scheinwerfer werden aus 1,5 mm Sperrholz geschnitten. An der Mastseite haben die Halter einen kleinen Zapfen und sind mit UHU-plus am Mast verleimt.
Etwas schwieriger war es, die Treppen (Abb. 17–20) so genau herzustellen, daß die Stufen parallel und voneinander im gleichen Abstand verliefen. Nach einigen Fehlschlägen habe ich mir dann eine Leiste geschnitten, die so breit war, wie die Höhe der Treppenstufen. Ein 15 cm langer Abschnitt dieser Leiste wurde auf ein Stück 2 mm Sperrholz geheftet; ihr entlang durchsägte ich die erste Schicht des untergelegten Sperrholzes mit einer kleinen Stichsäge. Dann wurde ein neues Stück Leiste gegen das erste Stück gelegt und entlang der neuen Leiste gesägt. Nach jedem Sägeschnitt kam wieder ein Leiste dazu. Auf diese Weise wur-

Abb. 7 u. 8 **Brückenaufbau im Riß (vgl. auch Mechanikus 9/62, S. 408)**

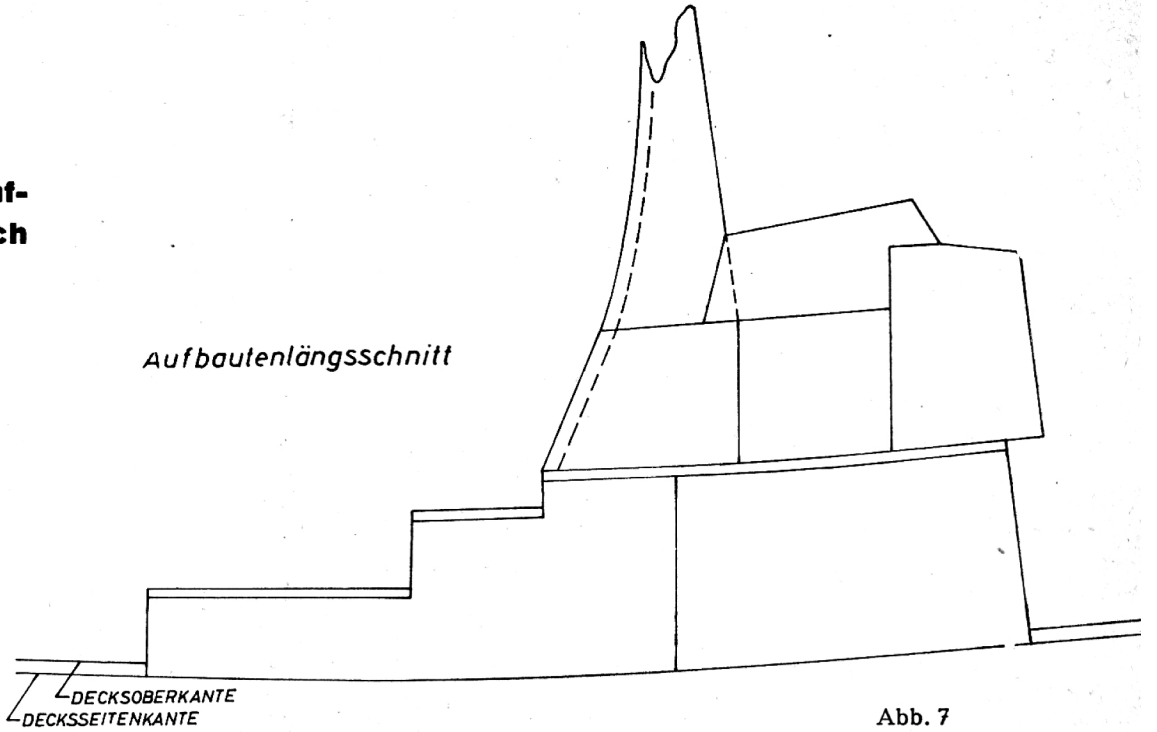
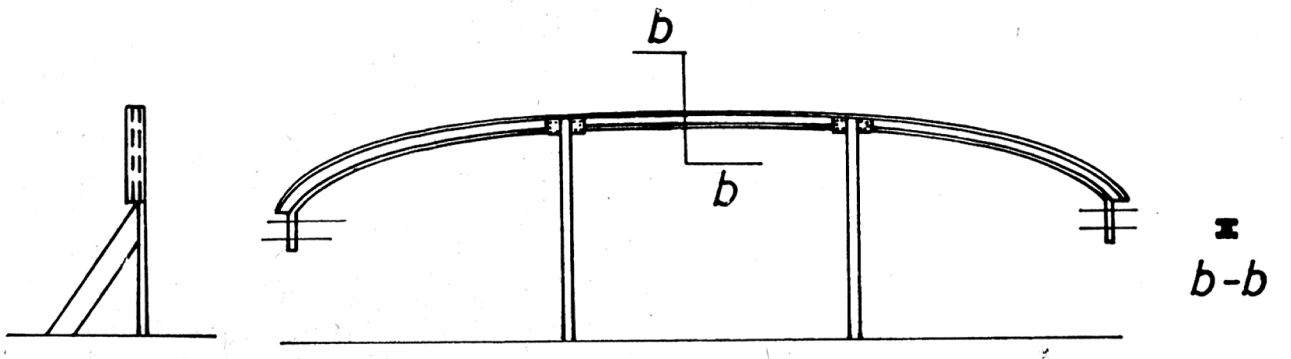
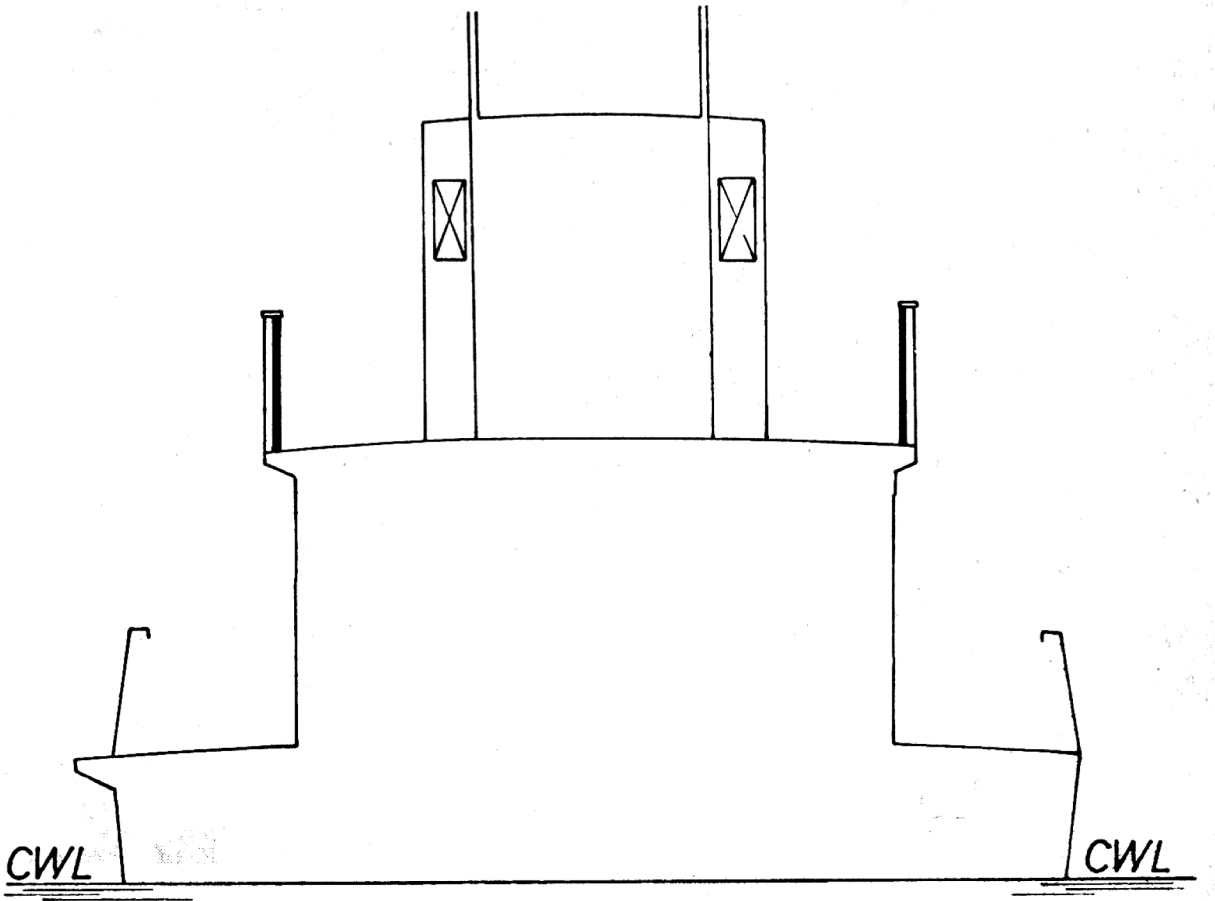


Abb. 7



Trossenbügel

Abb. 6



Aufbautenquerschnitt



Abb. 9 *Brückenaufbau*

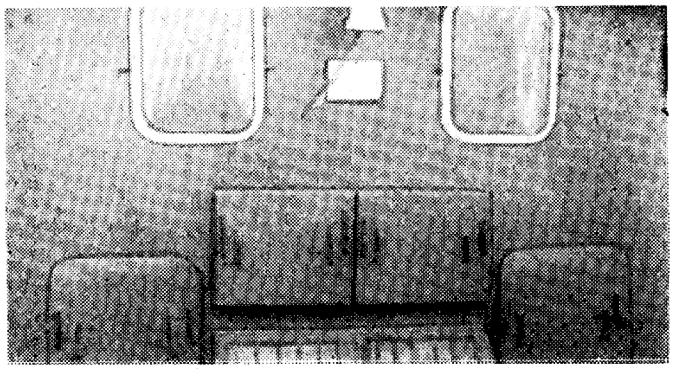


Abb. 10 *Oberlicht und Luken am Brückenhaus; unter der Glocke Typenschild mit Name und Baunummer der Werft*

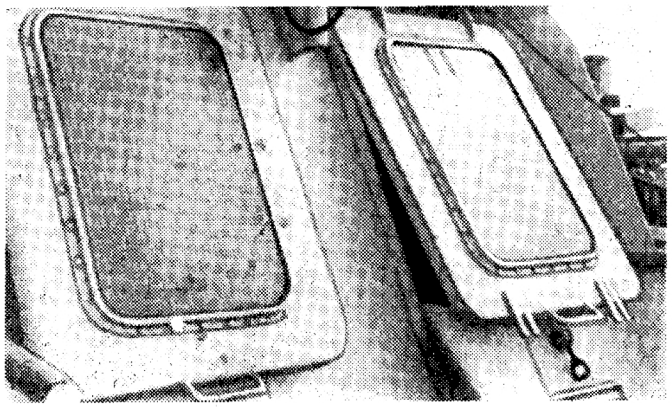


Abb. 11 *Steuerhausrückwand: Fenster zum Maschinenhaus, darunter (nur teilweise sichtbar) Lüfterblenden*

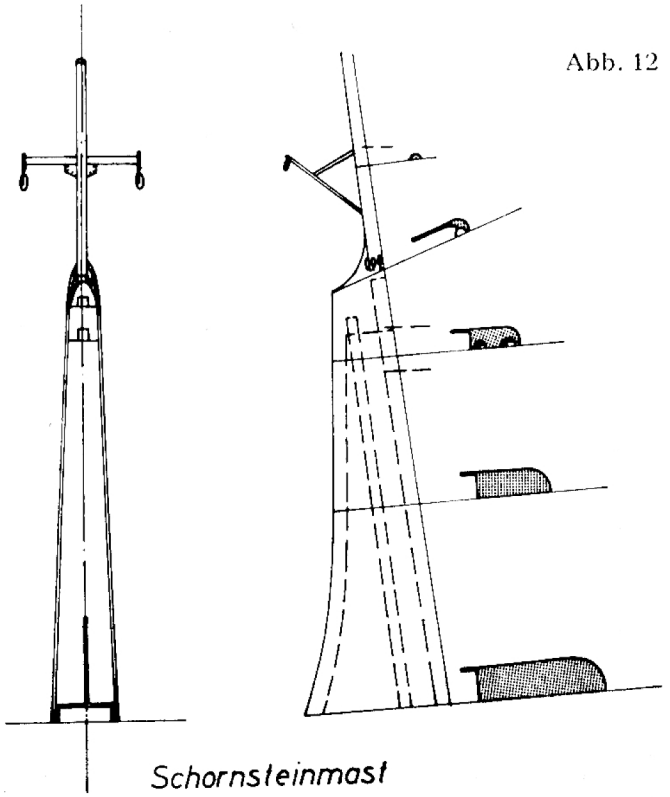


Abb. 12

Schornsteinmast

Abb. 12—14 *Schonsteinmast*

Abb. 15 *Dampferlaterne*

Abb. 16 *Schornsteinmast mit Laterne*

Abb. 17 *Steigleiter zum Peildeck an der Steuerhaus-Seitenwand*

Abb. 18 *Niedergang vom Brücken- zum Hauptdeck, Steigleiter zum Peildeck, Decksbelag: Holzgratings*

Abb. 19 u. 20 *Niedergang von der Brücke zum Hauptdeck*

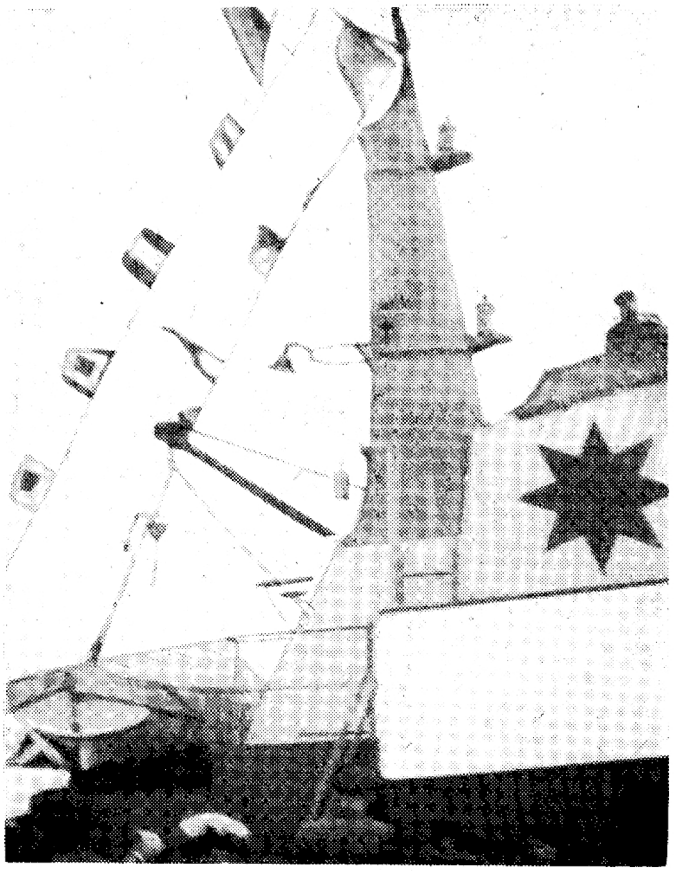
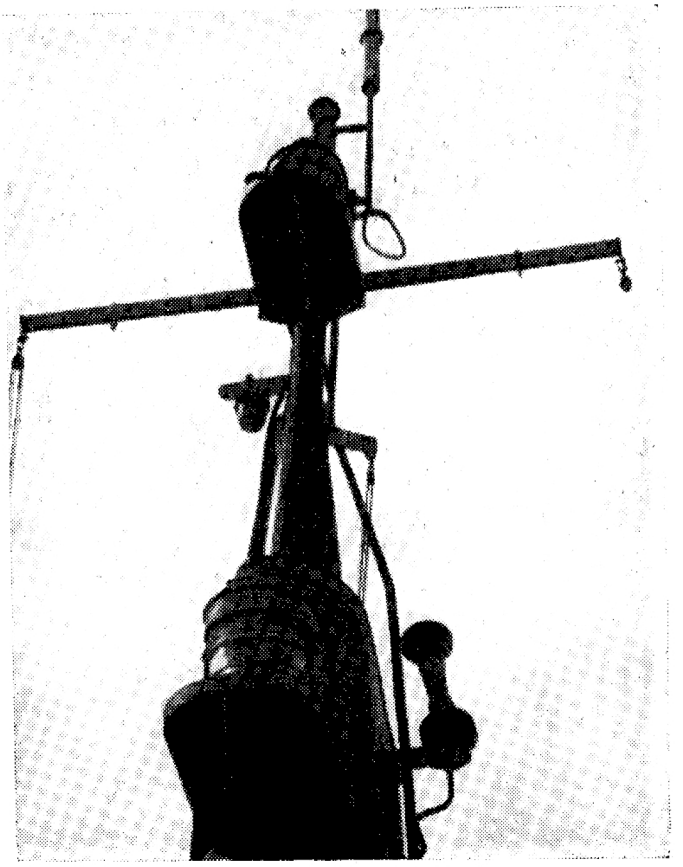


Abb. 12—14 *Schornsteinmast*



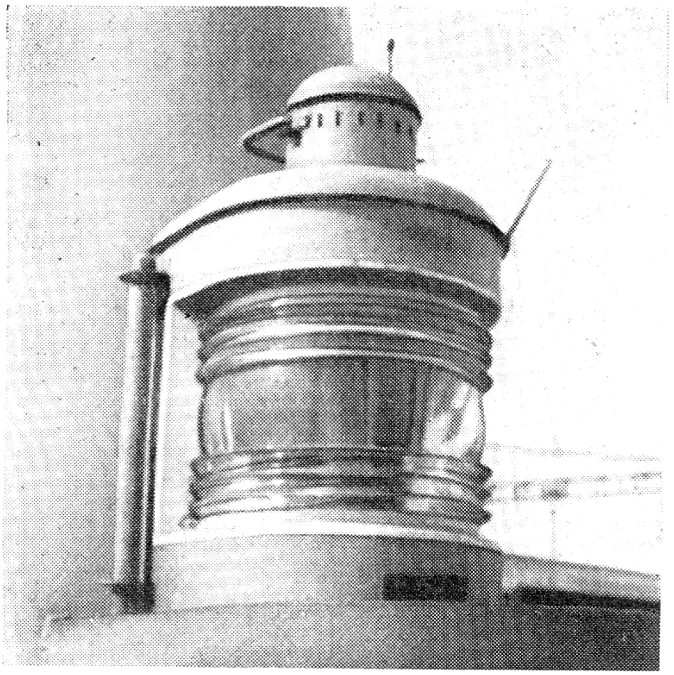


Abb. 15

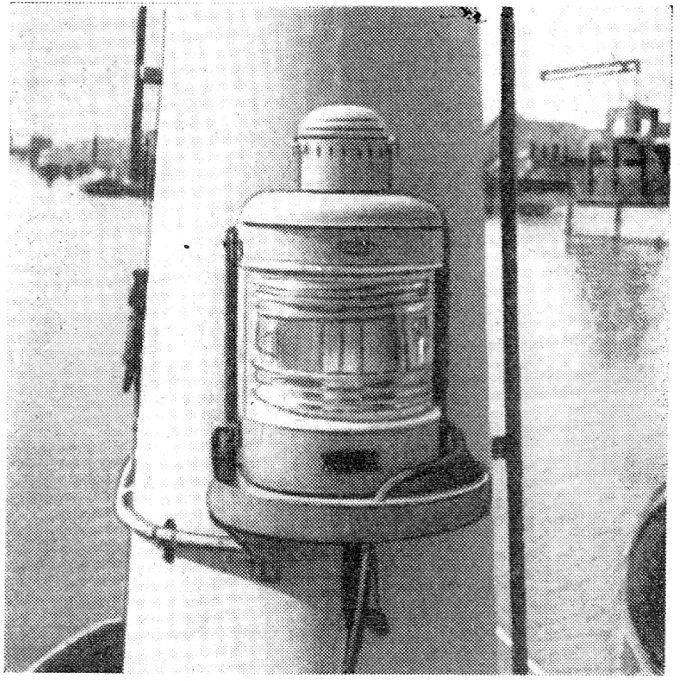


Abb. 16

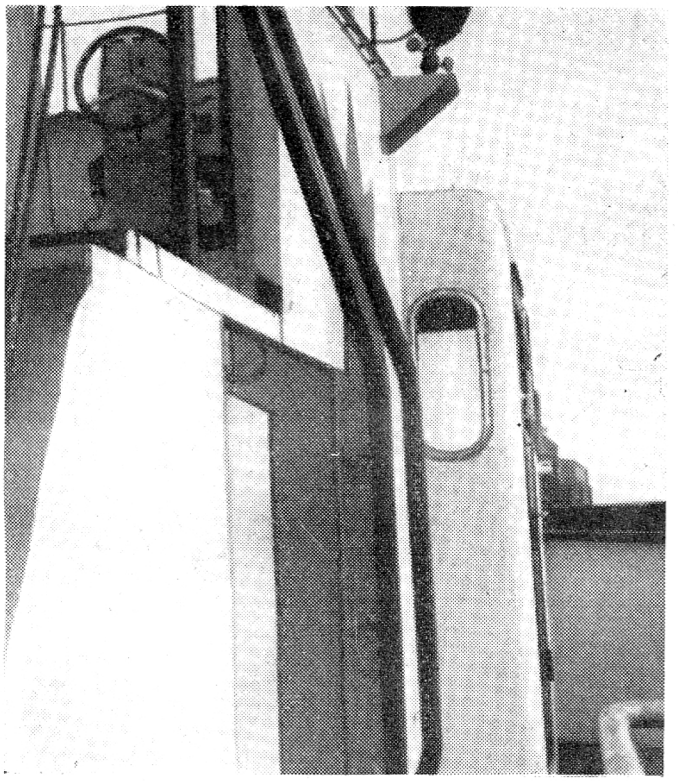


Abb. 17



Abb. 19

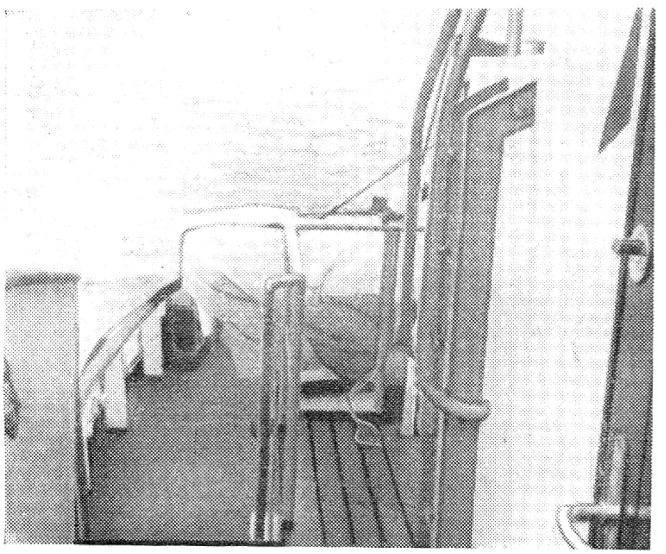


Abb. 18

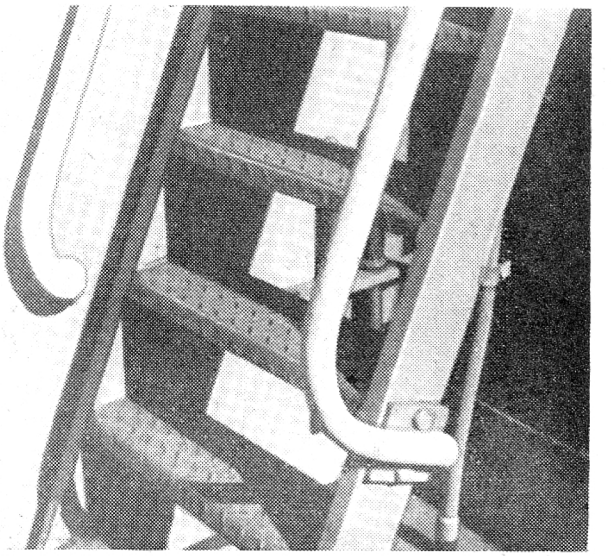


Abb. 20

den die Schnitte schön parallel und verliefen auch im gleichmäßigen Abstand. Nachdem die Sägeschnitte überschliffen waren, wurde das Sperrholzstück in der Form der Treppenwangen und im richtigen Winkel zu den Treppenstufen mit der Laubsäge abgetrennt. Zu bedenken war selbstverständlich, daß wir 2 rechte und linke Teile benötigen. Die 18 Treppenstufen wurden aus einem weiteren Sperrholzstreifen geschnitten und alle zusammen als Block im Schraubstock auf gleiche Länge gefeilt. Das Zusammensetzen mit UHU-plus war dann nur noch eine Kleinigkeit.

Die fertige Treppe wird mit 3 Abstandsklötzchen seitlich gegen die Wand des Maschinenhauses und oben gegen das Brückendeck geleimt. Die Leiter vom Brücken- zum Peildeck ist auch mit Sperrholzwangen hergestellt und trägt Sprossen aus Messingdraht. Jede Stufe wird aus 2 Stäben gebildet. Wer ein kleineres Modell des Schleppers baut, kann sich bei diesen Arbeiten an die Bauvorschläge halten, die M. Jerina in MECHANIKUS 8/60, S. 354–355 unter dem Titel „Niedergänge und Steigleitern aus Blech oder Draht", gegeben hat.

(Wird fortgesetzt)

F. K. Ries

