Fairplay 5 IV Teil

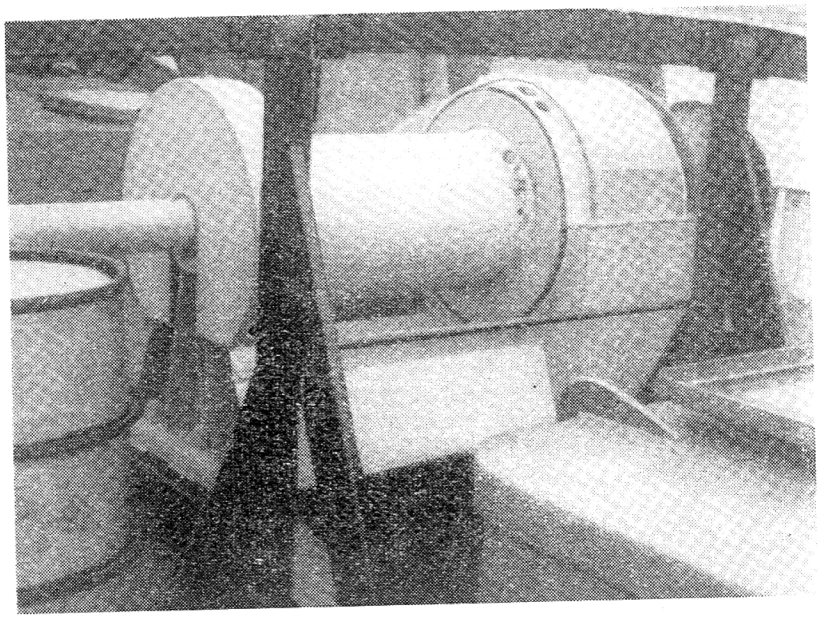


Abb. 2 *Winde, Ansicht von achtern*

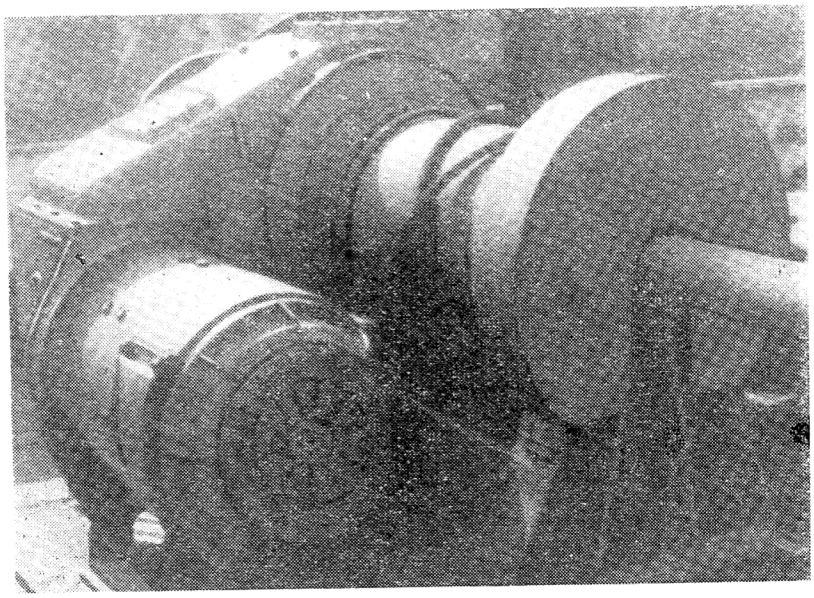
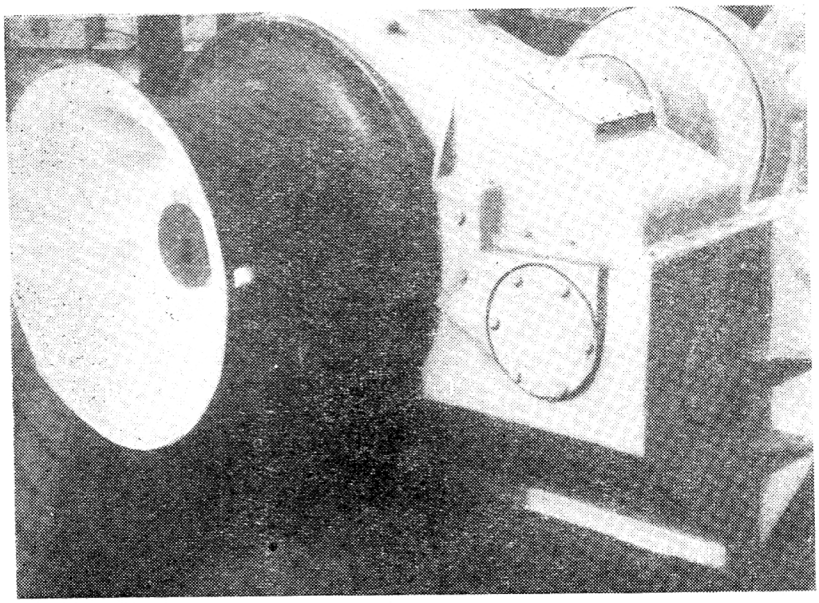


Abb. 3 *Winde, Schrägansicht von vorne*

Abb. 4 *Spillkopf, Steuerbordseite*



Von der Schlepp- und Verholwinde (Abb. 1—5), die auf dem Achterdeck des Schleppers steht, werden die Spillköpfe aus einem Rundholz mit der Halbrundfeile herausgearbeitet; daß man sie auch drechseln kann, ist wohl klar. Schließlich könnte uns noch die Methode nützen, die wir bei der Herstellung des Düsenruders (MECHANIKUS 9/62) angewendet haben. Dabei muß unsere Behelfsdrehbank nicht einmal eine elektrische Bohrmaschine sein. Eine normale Handbohrmaschine, die man in den Schraubstock einspannt, tut auch ganz gut ihre Dienste, vor allem, wenn irgend jemand hilft und kräftig die Kurbel dreht. Der Getriebekasten der Winde wird massiv aus Holz hergestellt; die Windentrommel ist ein Stück Rundholz mit Sperrholzscheiben. Die Welle zum Backbord-Spillkopf war bei meinem Modell das teuerste

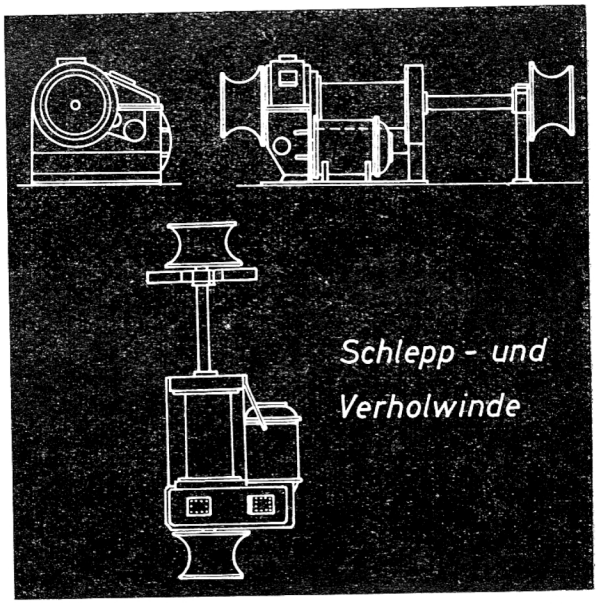


Abb. 1 *Übersichtszeichnung der Schlepp- und Verholwinde*

Stück der ganzen Winde: sie gehörte einstmals zu einem „Eis am Stiel". Den Lagerständer dieser Welle kann man in der gleichen Form ausführen wie die Stützen unter dem Trossenbügel (vgl. MECHANIKUS 10/62); er besteht dann ebenso wie die Grundplatte der Winde aus 3 mm Sperrholz. Das Ganze wird verleimt, gespachtelt, geschliffen und grau lackiert. Nur die Laufflächen der Spillköpfe sind schwarz. Die Winde steht auf 2 Fundamenten, die im Modellmaßstab 5 mm hoch sind, sie gehen durch bis zum Maschinenhaus und sind zwischen Winde und Maschinenhaus mit einer Gräting belegt.

Sofern das Schleppgeschirr (Abb. 6) nicht funktionsfähig ausgeführt werden soll, werden seine Teile aus 1,5 mm Sperrholz ausgesägt und verleimt; nur der Schlepphaken besteht aus 5 mm Sperrholz. Für Interessenten, die ein arbeitsfähiges Schleppgeschirr aus Metall herstellen wollen, bringen wir zu Beginn des neuen Jahrganges einen speziellen Bildbericht,

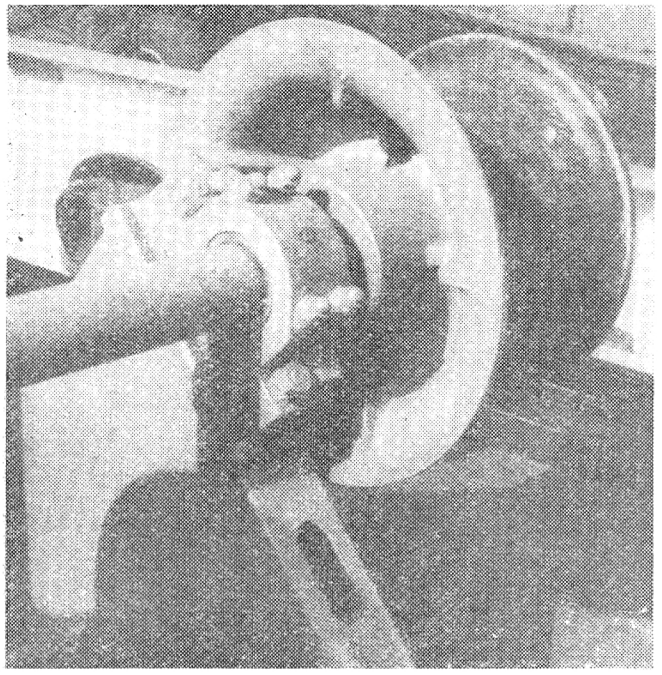


Abb. 5 *Spillkopf, Backbordseite*

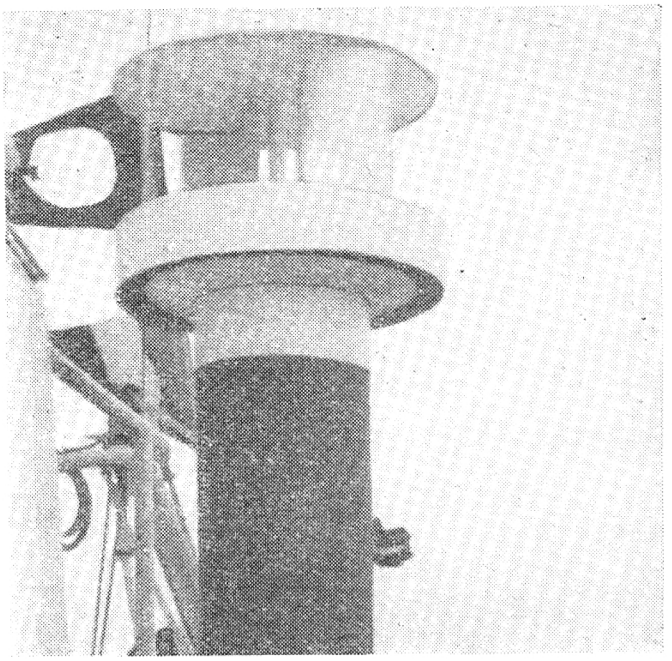


Abb. 9 *Lüfterkopf*

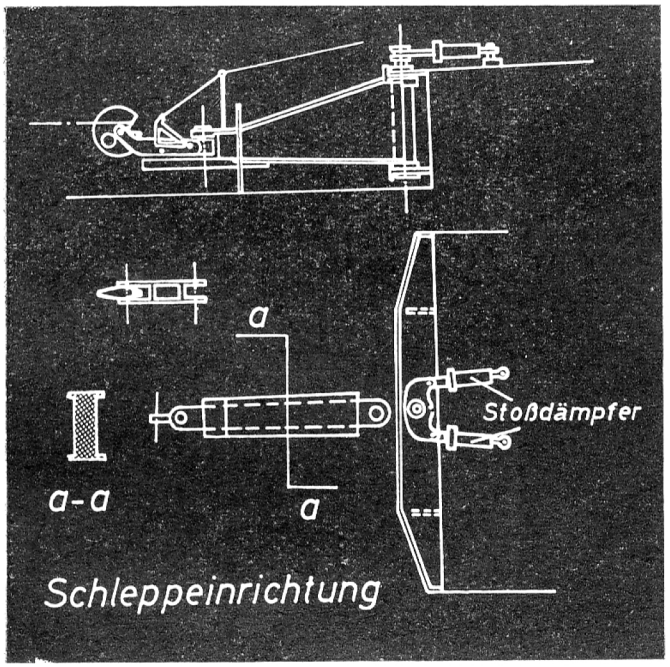


Abb. 6 *Übersichtszeichnung des Schleppgeschirrs*

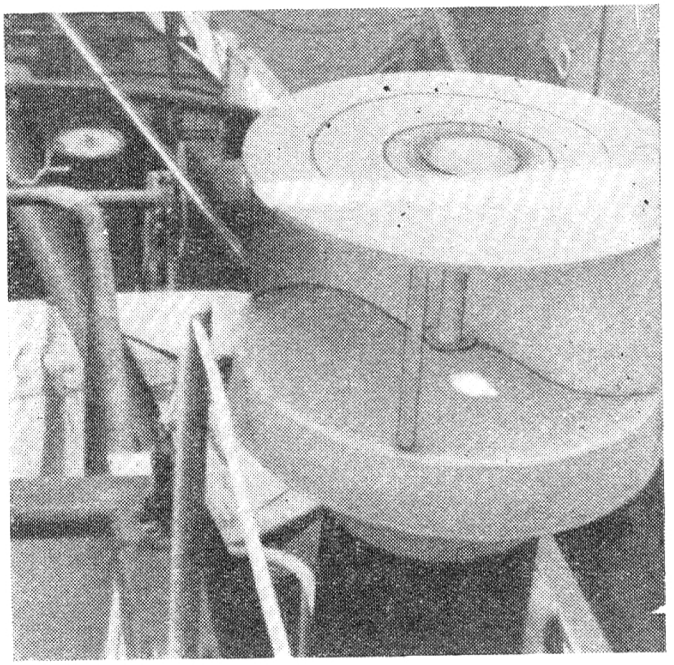
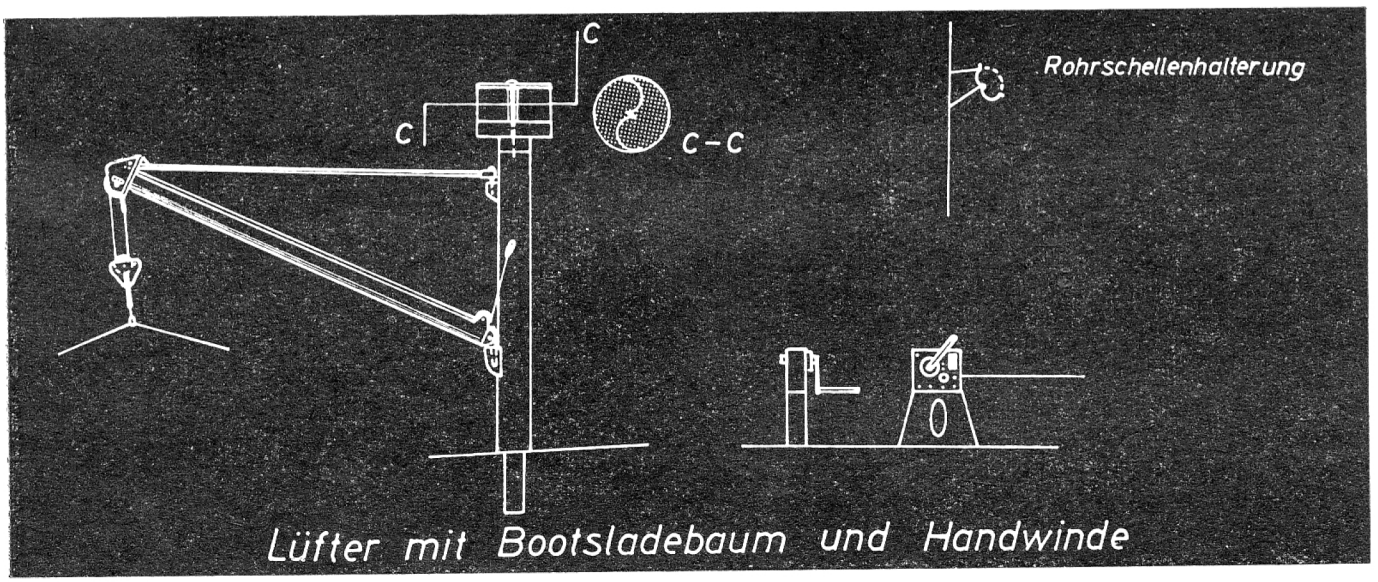


Abb. 8 *Lüfter an der Backbordseite*

Abb. 7 *Übersichtszeichnung des Lüfters mit Bootsladebaum und der Handwinde*



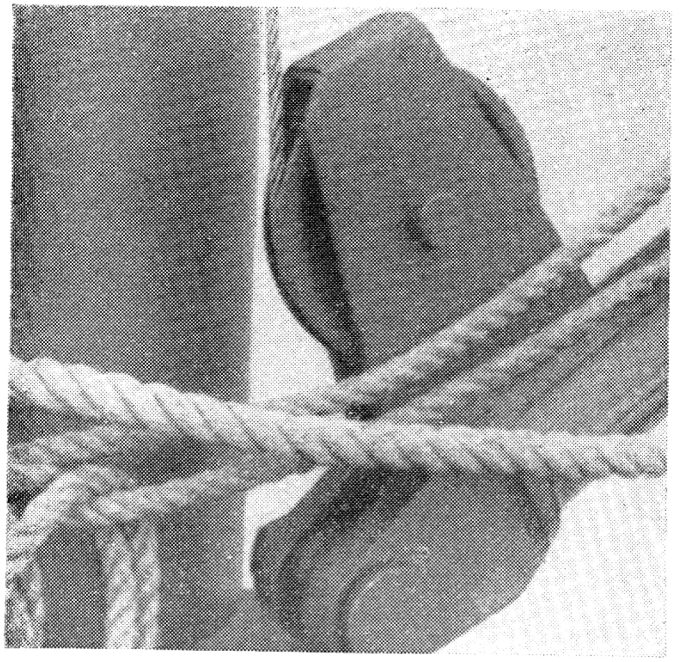
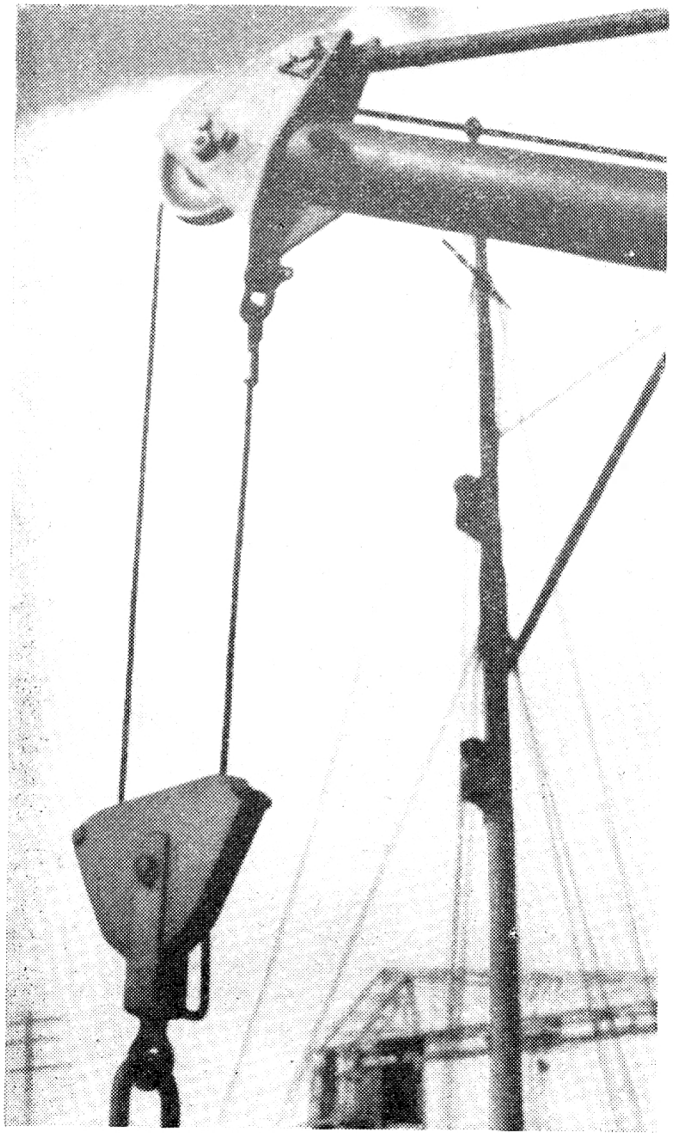


Abb. 10 *Baumgelenk am Lüfter*

Abb. 11 *Bootskran*



wiederum mit Originalaufnahmen vom großen Vorbild.

Der Bootskran (Abb. 7—12) steht an Backbord und ist dort am Lüfter (Abb. 8 u. 9) schwenkbar gelagert. In Ruhestellung ist sein Arm in einer Rohrschellenlagerung an der Steuerhaus-Seitenwand (Abb. 12) festgezurrt. Seine Einzelteile löten wir entweder aus ganz dünnem Messingrohr (Gardinenstangen) zusammen oder stellen sie aus Rundholz her. Der Bootskran braucht nicht beweglich zu sein, es sei denn man wolle damit, im Rahmen von Sonderfunktionen, das Beiboot zu Wasser lassen. Am großen Vorbild wird der Kran durch eine Handwinde (Abb. 13) betätigt.

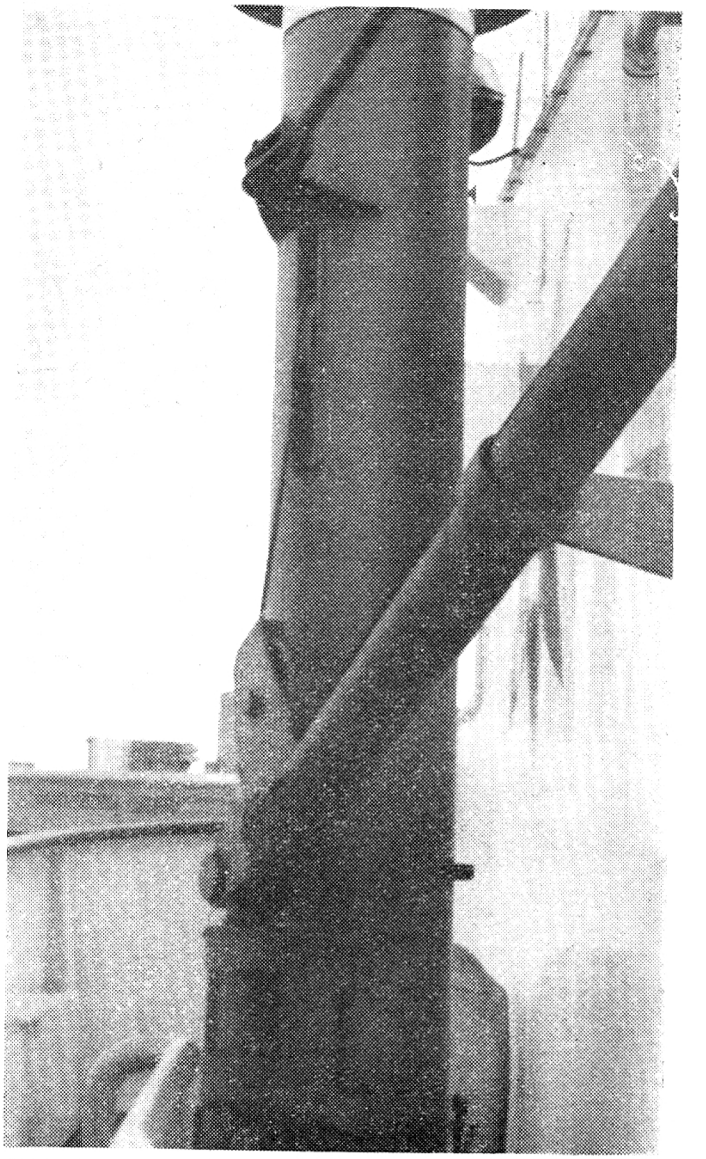
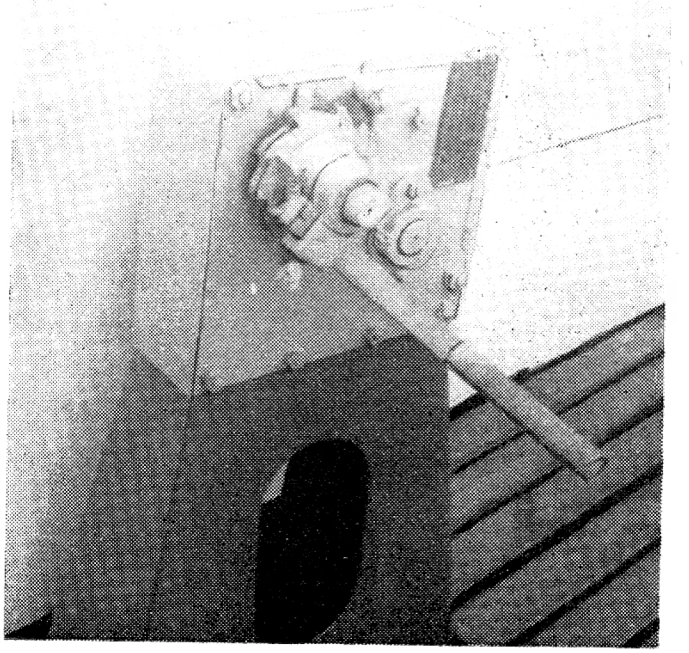


Abb. 12 *Baumstütze mit Klappscharnier*

Abb. 13 *Handwinde für Bootskran*



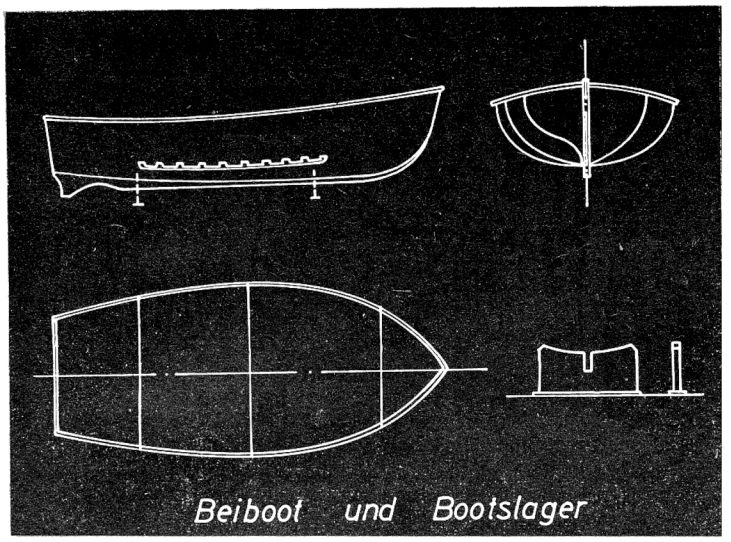


Abb. 14 *Übersichtszeichnung für Beiboot und Bootslager*

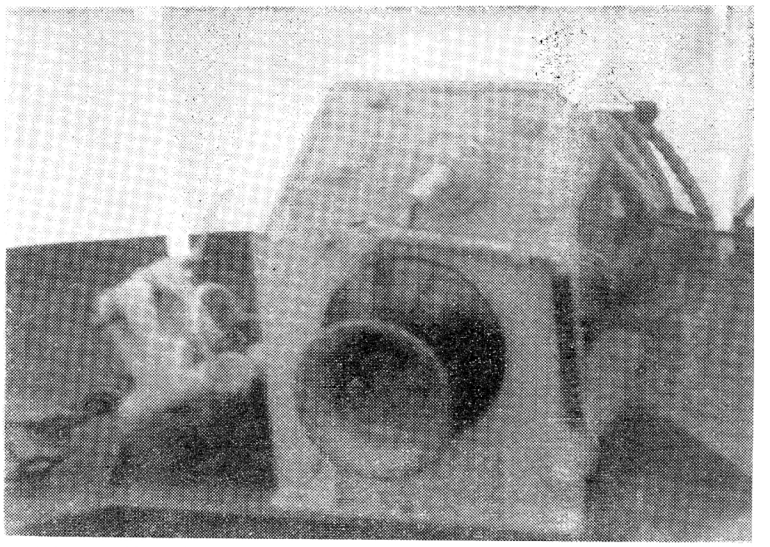


Abb. 17 *Handbetriebene Ankerwinde mit Kettenstopper*

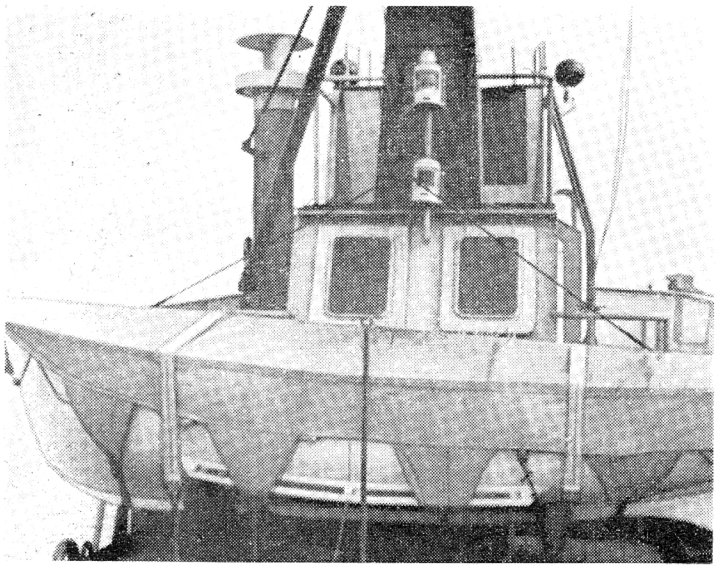


Abb. 15 *Beiboot*

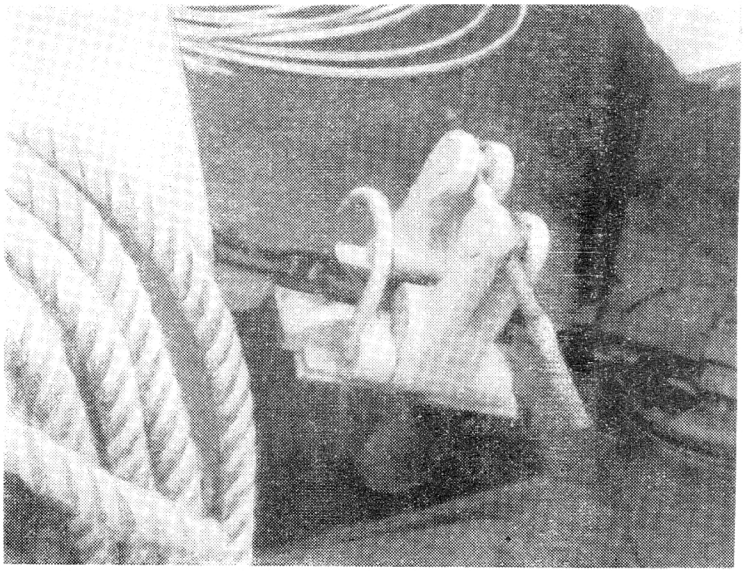
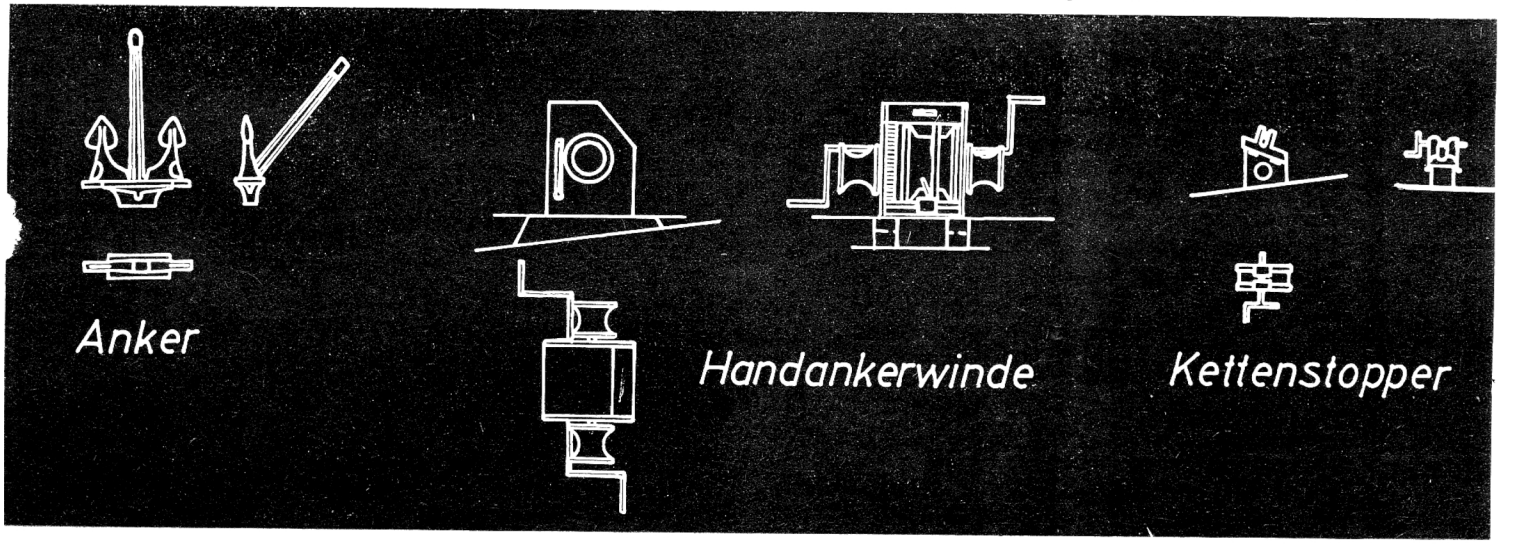


Abb. 18 *Kettenstopper*

Abb. 16 *Übersichtszeichnung der Ankerwinde*



Das Boot (Abb. 14) wird aus einem Balsaklotz massiv angefertigt. Wer den Kran beweglich machen will, sollte dann aber auch das Boot richtig bauen und mit Duchten (Sitzbrettern) und Riemen (Rudern) ausrüsten. Das Originalboot (Abb. 15) ist aus Polyesterharz. Wir stellen die Bootsschale aber einfacher aus mehreren Papierschichten her, die über einem Formklotz verleimt werden. Für den Bau von Beiboot-Modellen hat G. Schweizer in MECHANIKUS 2/61, S. 61—62 und in Heft 6/61, S. 252, Anleitungen gegeben, bei denen der Bootsrumpf aus Astralon hergestellt wird. Wer gerne mit neuen Werkstoffen experimentiert, könnte hier auch den Agoplast-Formstoff verwenden, dessen Verwendung für Beiboot-Modelle in MECHANIKUS 8/62, S. 375/376 beschrieben worden ist.

Die Ankerwinde (Abb. 17) ist eine ganz einfache Handwinde und wird bei diesem Schiff fast nie gebraucht. Wir stellen sie aus 2 Seitenteilen aus 1,5 mm Sperrholz her, die nur oben durch eine dachartige Abdeckung verbunden werden. Die Wellen für den Kurbeltrieb bestehen aus 2 mm Messingrohr. Die Kurbeln selbst sind nicht angebracht und werden nur im Bedarfsfall aufgesteckt, man würde sonst dauernd darüber stolpern. An Backbord trägt die untere Welle einen Spillkopf. Damit unser Windenmodell etwas realistischer aussieht, können wir eine kleine Trommel und ein Zahnrad, das etwas aus der Winde heraussteht, zwischen die Seitenwände kleben. Auch diese Winde wird grau lackiert, die Windentrommel schwarz (Abb. 16). Vor die Ankerwinde kommt noch ein kurzes Laufbrett, das im Bug mit UHU-plus eingeleimt wird und hinten eine einfache Stütze erhält. In einer Bildunterschrift der Septemberausgabe ist diese „Laufplanke" versehentlich zum „Klapptisch" geworden; dafür ist sie aber doch etwas zu schmal und auch zu niedrig.

Wenn dieses Baustadium erreicht ist, sollten die restlichen Lackierungen an den Aufbauten vorgenommen werden. Wenn alles gut durchgetrocknet ist, werden wir die letzten Arbeiten in Angriff nehmen.

Das ist die elektrische Ausrüstung mit Lampen, Positionslaternen und Scheinwerfern. Für die zwei Suchscheinwerfer, die außerhalb des Peildecks an Back- und Steuerbord angebracht sind, nehmen wir Fertigerzeugnisse, die schon vom Hersteller mit einer elektrischen Birne ausgerüstet sind. Auch die Positionslaternen gibt es in der passenden Form aus Kunststoff, aber leider nur als Attrappe; zu ihrer Beleuchtung kann man von hinten oder von unten Löcher bohren und käufliche Zwergbirnen einsetzen. Da aber sogar diese kleinen 2 Volt Birnen beim Betrieb warm werden, muß man dafür sorgen, daß sie nicht unmittelbar mit dem Kunststoff der Lampen in Berührung kommen. Etwas Nähgarn mit UHU um den Fuß der Birne gewickelt, genügt zur Isolation. Auf ähnliche Weise wird das Lämpchen, das in der Mastspitze sitzt, so im Rohr befestigt, daß nur ein ganz kleines Stück herausragt.

Der gelbe Schornsteinmast ist ziemlich dunkel in seiner Tönung; der dünne Rohrmast und die Rückseite des Schornsteinmastes sind schwarz. Auch die darunter liegende Wand des Maschinenhauses, die Fenster und Luftklappen trägt und auf unseren Fotos noch weiß war, hat inzwischen einen schwarzen Anstrich erhalten. Die zwei Laternen an der Rückseite des Mastes sind ebenfalls schwarz gestrichen worden, genau so wie die obersten der drei vorderen Laternen.

Falls jetzt irgend ein Teil des Modells noch nicht lackiert sein sollte, holen wir das sofort nach. Wenn erst die Geländer angebracht sind, kann man an viele Teile nicht mehr richtig herankommen oder verschmiert ein schon fertiges Stück.

Aus 2 mm Messingrohr werden alle geraden Relingstützen angefertigt. Man schneidet mit der Laubsäge das Rohr auf die genaue Länge. An einem Ende wird ein Messingstift eingelötet und dieses Ende etwa 10 mm lang weiß lackiert. Mit dem passenden Bohrer bohrt man Löcher für die Stifte der Relingstützen, bevor diese stramm hineingeschlagen und ausgerichtet werden. Die Handläufe werden aus dem gleichen Rohr gebogen und angepaßt. An der offenen Seite lötet man wiederum Stifte ein und lackiert die Enden. Wenn es Schwierigkeiten machen sollte, diese Stifte in dem dünnen Material der Treppen usw. festzubekommen, leimen wir sie mit UHU-plus an. Die Handläufe löten wir dann erst auf die Relingstützen und lackieren das Ganze anschließend. Von allen Lackfarben, die ich für dieses Modell gebrauchte, habe ich immer gleich etwas in leere Nagellackflaschen abgefüllt. So kann ich nun eventuell auftretende Beschädigungen sofort ausbessern, ohne erst einen Pinsel oder gar die richtige Mischung suchen zu müssen.

Eine Transportkiste sollte man sich für solch ein wertvolles Modell auch bauen. Durch Schaden klug geworden, baue ich meine Kisten so, daß sie nur auf der richtigen Seite stehen können. Oberhalb der Wallschiene sind die Wände schräg angesetzt und das Modell wird von der Seite her eingeschoben. Wenn der Deckel geschlossen ist, steht das Modell unverrückbar fest.

Selbstverständlich kann man noch viel mehr an dem Modell tun und es bis in alle Einzelheiten genau ausführen. Auch die Winde kann ohne Schwierigkeiten funktionsfähig gebaut werden. Wenn dann auch noch das Schleppgeschirr beweglich ist, steht einem richtigen Abschleppmanöver nichts mehr im Wege. Wie ein Schleppgeschirr funktioniert, und wie ein richtiger Schlepper arbeitet, wollen wir uns zu Beginn des neuen Jahrgangs von einem Fachmann erklären lassen, der mit diesen Dingen täglichen Umgang hat.

Zum Abschluß dieser Beitragsfolge Fairplay V, möchten wir nicht unerwähnt lassen, daß der Linienriß, dessen gelungene Form wesentlich zu den hervorragenden Schlepp- und Fahrtergebnissen dieses Typs beigetragen hat, im Auftrag der Th. Buschmann-Werft von Herrn Schiffbau-Ing. Ernst Krasmann, Hbg.-Altona, Bernadottestr. 38, entworfen wurde. Die Werftunterlagen sind entgegenkommender Weise von der Th. Buschmann-Werft zur Verfügung gestellt worden.

F. K. Ries


FAIRPLAY V