

"Gloucestermen"

Fischereischoner der nordamerikanischen Ostküste

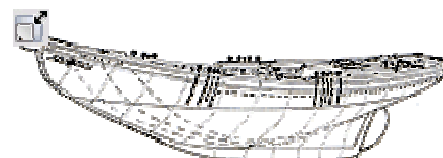
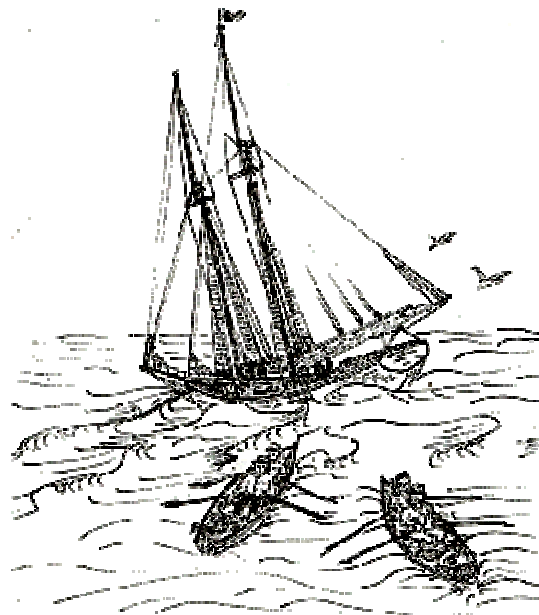
Baubericht von Heinz Graw

Zu den berühmtesten Seglern der amerikanischen Küste gehörten die Fischereischoner aus Neuengland. Ihre Fahrten zu den "Großen Bänken" vor Neufundland, vor allem die Kühnheit, mit der diese Schiffe gesegelt wurden, brachte den Schiffen und den Fischern diesen gemeinsamen Namen ein. "Gloucestermen" war ein Wertbegriff, der stets höchste Anerkennung und Beachtung fand.

Ich war begeistert, als ich in Dr. Otmar Schäuffelens Buch, "Die letzten großen Segelschiffe" diese und andere Zeilen las, die so treffend diese eleganten Bankschoner und die harte Arbeit der Männer beim Fischfang beschrieben. Mir waren wohl längst einige sehr gut gebaute und hervorragend segelnde Modelle dieser Schiffstypen bekannt. So die BENJAMIN W. LATHAM und auch die kanadische BLUENOSE, aber selbst hatte ich mich bisher wenig für diese Schoner interessiert, wollte aber jetzt mehr darüber wissen.

Gloucester, nordöstlich von Boston gelegen, ist eine Hafenstadt im Staate Massachusetts und war der Heimathafen von vielen und auch sehr bekannten Fischereischonern. Seit vielen Jahren fuhren die Fischer dort zu den "Großen Bänken" vor Neufundland, um dort neben anderen Fischarten den Kabeljau zu fangen. Es sind reiche Fanggründe, denn die Wassertiefe beträgt dort nur 20 bis 50 m. In diesen flachen Gewässern findet der Kabeljau reiche Beute. Er stellt in großen Schwärmen den zum Laichen ziehenden Heringen nach. Der Kabeljau kann bis zu 50 kg schwer werden und wird von den Fischern in einer harten, anstrengenden und gefährlichen Arbeitsweise gefangen. Aber nicht nur der Fischfang war härteste Arbeit, sondern auch die Segelei, denn jeder Kapitän wollte natürlich seinen Fang mit größter Schnelligkeit heim auf die Märkte zum Verkauf bringen. So erwartete man von den Schiffskonstrukteuren immer wieder bessere und schnellere Rümpfe, aber auch gleichzeitig starke Schiffe, die den schweren Stürmen des Atlantik widerstanden. Die Entwicklung der Schiffformen ging so über verschiedene Rumpfbauweisen hin zu den elegantesten kleinen Schiffen, die jemals über die Meere segelten. Elegante Yachtrümpfe waren das Ergebnis, und jährlich wurden Rennen gesegelt, die "International Fishermen Races", bei denen die BLUENOSE mehrmals den Cup für Kanada gewann. Aber auch andere Schoner waren bei diesen Rennen erfolgreich, auch die ELSIE aus Gloucester. Der Name BLUENOSE war damals der Spitzname für die Fischer aus Neuschottland, den besonders die Fischer aus Gloucester für ihre Rivalen gebrauchten. Zwischen ihnen sind auch die härtesten Rennen gesegelt worden. Der Fischer selbst, der "Gloucesterman", auch "Doryman" genannt, fischte seit langer Zeit nach gleicher Methode. Die Neufundlandschoner führten auf ihren Fangreisen, je nach Schiffsgröße, unterschiedlich viele kleine Ruderboote mit.

Dies waren die Doryboote oder auch Dorries genannt. In der Regel waren 10-20, manchmal sogar noch mehr Boote an Bord. Diese kleinen nur ca. 5 m langen Boote waren in Scharpiebauweise erstellt, hatten einen flachen Boden mit trapezförmigen Spanten, dazu herausnehmbare Duchten. Damit ergab sich die Möglichkeit, alle Boote zu sogenannten Nestern ineinander zu stapeln. Das war eine platzsparende Methode, und so konnten mit Leichtigkeit ca. 20 Boote mitgenommen werden. Als Besatzung fuhren auf den Schonern der Kapitän, der Koch und die Anzahl der Fischer, die für die Dorries benötigt wurden. Hatte das Schiff das Fanggebiet erreicht, wurde geankert. Die Dorries wurden mit je zwei Fischern bemannt über die Seite gesetzt. Die Fischer ruderten nun zu den ausgewählten Fanggebieten, um dort die ca. 500 m lange mit Köderfisch bestückte Fangleine auszustecken. In der Regel wurde nach zwei Stunden die Fangleine wieder eingeholt, der Fisch ins Boot genommen, und der Fang mußte dann zum



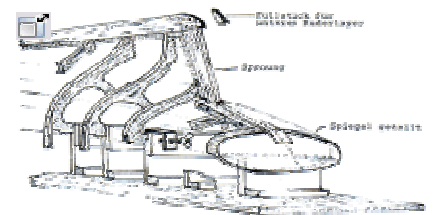
Schoner gerudert werden. Dabei kam es je nach Wetterlage auch vor, daß der ankernde Schoner außer Sichtweite geraten war. So waren Orientierungsvermögen und vollkommenes Vertrautsein mit Wetter und See Voraussetzung für eine erfolgreiche Fangzeit. Der gefangene Fisch wurde über die Seite des Schoners an Bord genommen und meistens gesalzen gestaut. Vollbeladen ging es dann auf die Heimreise.

Einer der letzten überaus erfolgreichen Bankschoner war die ADVENTURE, die zum Beispiel 14 Dories mit 28 Dorymännern an Bord hatte. Dieses Schiff hatte Fangerfolge, die von keinem anderen Fischereischoner der gesamten Atlantikküste erreicht worden sind. Aber im Jahre 1953 war auch hier das Fanggeschäft beendet und eine ruhmreiche Epoche der Hochseefischerei war zu Ende gegangen.



Nachdem ich dies alles sehr interessiert gelesen hatte, stand für mich fest: "So ein Gloucesterman muß her." Aber ich wollte erst einmal noch mehr wissen über diese Schiffe, ihre Konstrukteure, Werften usw. Als erstes erstand ich einen "Anker"-Plan vom Neufundlandschoner ELSIE, ein Schiff von einem der erfolgreichsten Konstrukteure, Thomas F Mc. Manus. Die ELSIE war unter seinen vielen Konstruktionen ein sehr berühmtes Schiff, das im Jahre 1910 in Essex vom Stapel lief. Es war wie viele andere auch auf der Werft von A. D. Story gebaut worden und hatte folgende Abmessungen: Länge vom Steven bis zur Heckreling 36,6 m, in der Wasserlinie 31,7 m. Die Breite betrug 7,7 m, der Tiefgang 4,2 m. Das Schiff trug 861 m² Segelfläche. Der Bauplan der ELSIE gab außer den Rissen nicht viel her. Ich war enttäuscht und mußte weitersuchen.

Als nächstes besorgte ich mir von einer Münchner Fachbuchhandlung das Buch von Howard I. Chapelle "The American Fishing Schooners". Es enthält eigentlich alles, was man zum Bau eines solchen Schoners braucht. Sehr viele Risse von allen bekannten Fischereischiffen, allerlei Fotos und einige Detailaufnahmen sowie sehr viele Zeichnungen. Alles sehr brauchbar, aber immer noch fehlte mir der bis ins Detail gehende Modellbauplan von der ELSIE. Den fand ich dann letztlich auch im Angebot der Münchner Buchhandlung. Es sind 3 Pläne im Maßstab 1:96 mit allen Detailzeichnungen, dazu wird ein Büchlein geliefert, welches den Bau eines in Amerika gehandelten Bausatzes beschreibt. Mit den darin enthaltenen Zeichnungen und Fotos ist es auch eine gute Hilfe. Nun hatte ich eigentlich alles, was man so braucht, und nach langem Studium dieser Unterlagen tauchte die Frage nach der Rumpfbauweise auf. Mir schwebte so ein richtig aufgeplankter Rumpf vor, der Werftbauweise ähnlich.



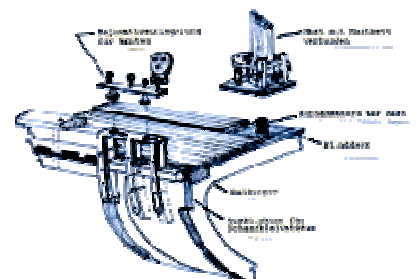
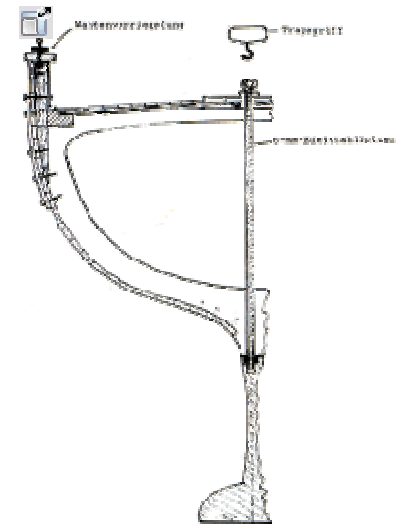
Denn eigentlich paßt alles andere nicht so recht zu diesen alten Schiffen. Ein altes Werkbuch von Artur Tiller gab mir die Anregung. Gewiß erfordert solch ein aufgeplanktes Modell während des Baus mehr Geduld und manchmal auch Nachdenken oder, besser gesagt, immer wieder neues Überdenken. So wurde dann in ca. 1500 Stunden die ELSIE erstellt, und nach Beendigung der ersten Segelsaison war ich so begeistert, daß ich noch einen zweiten Schoner, die RHODORA, auf Kiel gelegt habe. Die ELSIE war ja ganz in Mahagoni gebaut worden, das neue Modell wird nun in Eiche mit Teak kombiniert erstellt. Zu den Segeleigenschaften der ELSIE will ich nichts sagen, ich denke, das zeigen die Fotos deutlich: Die ELSIE ist, wie es auch das Original war, hart im Nehmen - ein echter "Gloucesterman"!

Zum Bau:

Da ich von den Segeleigenschaften der ELSIE sehr begeistert war, hatte ich schon im Sommer'91 einen zweiten Gloucesterman auf Kiel gelegt, und zwar die RHODORA, einen sogenannten "Knockabout", also einen Schoner ohne Klüverbaum. So will ich jetzt im Baubericht über beide Modelle gleichzeitig berichten, denn es sind fast gleiche Rümpfe, und beide Schiffe wurden in aufgeplankter Bauweise erstellt, die ELSIE in Mahagoni, die RHODORA in Eiche. So ergaben sich fast gleiche Arbeitsgänge.

Nachdem alle Unterlagen immer und immer wieder durchgesehen waren, folgte der erste Arbeitsgang: das Auswählen der Holzarten, die Beschaffung und der Zuschnitt.

Da ich in der Lage bin, alles selbst zuzuschneiden, genügten mir eigentlich nur die richtigen Bretter. Für die ELSIE hatte ich drei verschiedene Sorten Mahagoni zur Verfügung. Aus einem schönen Brett habe ich die Teile für den Kiel und auch alle Planken geschnitten, so daß alles gleiche Maserung



bzw. gleichen Ton hatte. Die Planken wurden für die ELSIE in den Maßen 15/3 mm geschnitten, für die RHODORA nur 12/3 mm. Aus etwas dunklerem Mahagoni bereitete ich die Leisten für die Schanzkleidbeplankung vor, so wie für die gesamte Reling mit ihren Aufsätzen. Für alle Aufbauten und für die Dories hatte ich noch eine andere Mahagoniart zur Verfügung. Ein uraltes Eichenbrett mit schöner gleichmäßiger Maserung, auf beiden Seiten bedingt durch Alterung sehr nachgedunkelt, sollte das Ausgangsmaterial für die Planken der RHODORA sein. So hatte ich nach dem Zuschnitt an jeder Kante einer Planke eine leicht nachgedunkelte Zone.

Dann wurde das gesamte Plankenmaterial sortiert und nach dem Holzbild zusammengelegt, also praktisch nach Farbe und Maserung die Reihenfolge der Plankengänge schon jetzt bestimmt, um später ein gutes Aussehen zu erreichen.

Beide Modelle sollten naturbelassen bleiben, also ohne Verwendung von Beize und Farbe, zudem wollte ich alle Holzverbindungen nur leimen, dübeln oder holznageln. So war es wichtig, nur fehlerfreies Holz auszusuchen und zu verarbeiten. Für den Kiel der RHODORA hatte ich eine hellere Eiche ausgewählt und daraus auch gleich die Planken fürs Schanzkleid geschnitten. Als farblicher Kontrast sollte für die Reling, die Schanzkleidstützen, Mitteldecksverstärkung, alle Aufbauten und die Dories Teakholz in Frage kommen.

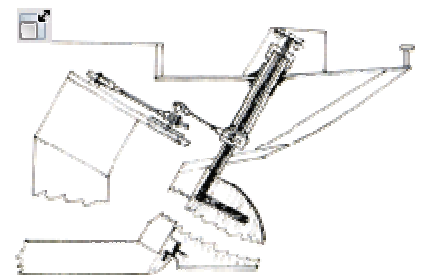
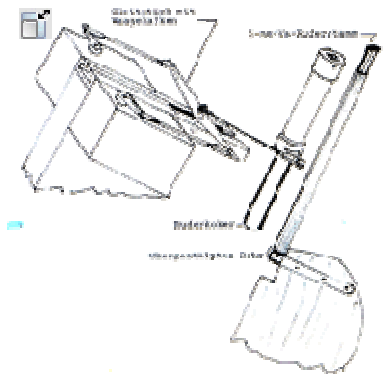
Außer dem Holzschnitt waren dann noch eine Menge anderer Vorbereitungen nötig. Es mußten natürlich sehr viele Zwingen bereitliegen sowie alle anderen möglichen Hilfsmittel zum Pressen und Drücken. Kleine Zwingen habe ich selbst hergestellt, indem ich von einem Alu-Profil 30/20 mm eine ganze Menge Stücke abschnitt, so ca. 12 mm breit. Ein Schenkel bekam dann ein M6-Innengewinde, eine Schraube hinein und bald hatte ich 40 kleine Zwingen. Aber auch Federklammern, Gewindestangen, jede Menge kleine Holzkeile, Weichholzleisten für Spreizen sowie Gummiringe hatte ich zurechtgelegt. Von der genuteten Seite eines Profilbrettes hatte ich mir eine lange Leiste abgeschnitten, um daraus Zulagen für die Planken zu gewinnen. Eine solche genutete lange Leiste ist später die Aufnahme- und Haltevorrichtung beim Zuhobeln der Planken.

Nach meinem Riß hatte ich mir eine besondere Zeichnung für den Kiel angefertigt, aus der die Höhe, die Schäftungsstellen, die geschlitzten Verbindungen und der Verlauf der Sponung hervorgingen. So wurde dann der Kiel in Angriff genommen.

Es ist ein sogenannter gebauter Kiel, er besteht also aus mehreren Teilen. Dies sind der lange Vorsteven mit angesetzter Bugrundung, der Kiel, der Achtersteven, der Heckbalken und der Spiegel. Die eigentliche Bugform wurde aus drei Lagen formverleimt und stufenförmig mit dem langen Vorsteven verbunden. Holzdübel sichern die Leimstelle.

Der Vorsteven als Ganzes ist mit dem Kiel durch eine lange Schäftungsstelle verleimt und auch wieder gedübelt. Der Achtersteven und der Heckbalken sind und der geschlitzt angebracht. Der Spiegel, an dessen richtige Form ich mich durch Versuche mit einem Hartschaumklotz herangearbeitet habe, ist aus Linde gearbeitet. Die Querschnitte des Kiels sind überall verschieden, und von Spant zu Spant muß man sich an die Form heranarbeiten. Als die äußeren und inneren Umrisse mit der Zeichnung übereinstimmten, mußte die Kielsponung herausgearbeitet werden. Damit nichts schiefgehen konnte, habe ich aus Alu-Flachmaterial einen Streifen entsprechend dem Sponungsverlauf gebogen und mit kleinen Zwingen befestigt, um daran entlang die Werkzeuge sicher zu führen und ein Abrutschen und damit ein Verderben des Werkstücks zu verhindern. Es waren Mahagoni und im anderen Fall Eiche zu bearbeiten, und man ist gezwungen, immer wieder Schablonen anzuhalten, um sich zu vergewissern, daß ein angehaltenes Plankenstück auch sauber und passend ohne Fugen zu zeigen in der Sponung sitzt.

Nachdem der Kiel dann so vorbereitet auf meiner Zeichnung lag, ging es ans Aussägen der Spanten. Die Spanten - nach dem Riß auf Transparent durchgezeichnet wurden dann erst einmal zeichnerisch vervollständigt, es waren Innenkanten festzulegen, Schrägverstreben, Ausklinkungen für Balkweger und Schanzkleidstützen einzuzichnen. Weiterhin mußten einige Spanten im Mittschiffsbereich dem etwas verbreiterten Kiel angepaßt werden, ausgesägt wurden sie aus 5-mm-Sperrholz.



Alle Spanten waren mit Ansatzstücken versehen, die 100 mm breit waren. Beim Aussägen wurden diese Stücke mit abgetrennt und mit einem überstehenden Streifen verleimt, nach Aushärtung dann wieder mittels kleiner Zwingen mit den Spanten verbunden. So hatte ich später die Möglichkeit, nach Bedarf den Rumpf von der Helling zu trennen und auch wieder zu befestigen. Dies sollte später mehrmals nötig sein, so zum Beispiel beim Laminieren des Rumpfes von innen, um ihn dann zum Aushärten wieder mit der Helling zu verbinden. Aber auch für die Außenhautbearbeitung mit den Ziehklingen muß der Rumpf unbedingt wieder fest mit der Helling und auch mit der Werkbank verbunden sein. Aber hier geht es erst einmal mit dem Aufstellen der Spanten weiter. Der Kiel muß eingepaßt werden, und wenn alles sauber gearbeitet worden ist, paßt er auch wirklich. Jetzt ahnt man schon, wie elegant der Rumpf werden wird.

Aber erst muß nun der nächste Schritt getan werden, es ist der allerwichtigste. Das Straken und Schmiegen der Spanten nimmt viel Zeit in Anspruch. Ich habe viel mit einem kleinen Winkelschleifer gearbeitet und war mit dem Erfolg auch zufrieden. Nur Geduld muß man haben, denn jeden Tag findet man eine neue Stelle, die einem nicht gefallen will und immer noch nicht sauber strakt. Aber irgendwann ist auch dieses Kapitel abgeschlossen und der eigentlich interessanteste Teil kann beginnen: das Aufplanken! Aber es bedarf auch hier wieder vieler Vorarbeiten. So habe ich als erstes an jeder Seite vier Sentleisten angebracht, vorerst mit kleinen Zwingen natürlich, um hiernach den Verlauf der Planken festzulegen. Die Planken sollen nachher in guter Linienführung verlaufen, und so kann man durch Verschieben der Sentleisten den besten Verlauf festlegen, denn die Eleganz dieser Linien bestimmt nachher das Gesamtaussehen. Die Sentlatten sollen nach dem Schmiegen der Spantkanten überall fest und gleichmäßig an den Spanten anliegen. Sie dürfen nirgends abstehen oder Ausbuchtungen zeigen, denn später beim Abziehen und Schleifen ist nicht viel Material für irgendwelches Egalisieren vorhanden. Ich habe dann, als der Verlauf der Sentleisten festgelegt war, an jeder Seite drei Senten mit den Spanten verschraubt, einerseits, um Anhaltspunkte für die Beplankung zu haben, andererseits braucht man die Senten auch stark genug, um mittels Spreizen und Keifen den nötigen Druck beim Verleimen der Plankenenden zu erzeugen.

Zur Arbeit des Beplankens selbst: Zeit lassen. Jeden Tag zwei Planken (an jeder Seite eine) ist schon eine gute Leistung, wenn sie korrekt sitzen sollen. Darum muß jede Planke gut vorbereitet werden, manchmal nach Schablone oder auch mal ohne.

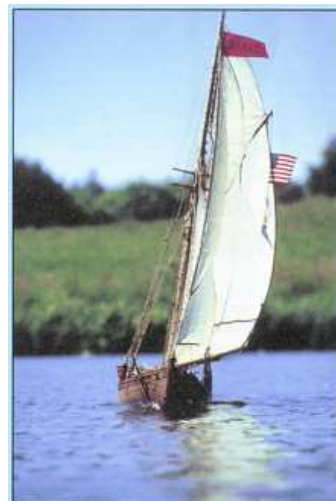
Wenn eine lose eingepaßt ist, erst den Sitz jeder Zwinge festlegen und auch probieren, ob sie hält. Die Planke muß dann ohne Leim von vorn bis hinten mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln probenhalber gepreßt werden, um zu sehen, ob die Plankenfuge auch wirklich dicht wird, und dann ans Werk! Wenn man sich am anderen Tag entschlossen hat, die Planke sitzen zu lassen, kann man die Holznägel eintreiben. Ich habe Bambus mit 1,5 mm Durchmesser durch ein Locheisen (Zieheisen) gezogen, pro Rumpf braucht man so ca. 1500 Stunden. Das Anbringen einer jeden weiteren Planke erfordert immer wieder neues Ausprobieren der Anpreßmöglichkeiten, denn die Möglichkeiten zum Ansetzen der Zwingen und anderer Hilfsmittel ändern sich ständig.

So geht dann ein Monat und noch einer ins Land, und irgendwann ist die Kimm umrundet. Mein Nachbar, der mir des öfteren über die Schulter geschaut hat, meinte beiläufig er ginge dann doch lieber angeln. Aber ich wollte ja irgendwann mein Schiffchen schwimmen lassen, also mußte ich weitermachen.

Daß ich weitergemacht habe weiß man ja, und bei Gelegenheit werde ich darüber in einer Fortsetzung auch einmal berichten.

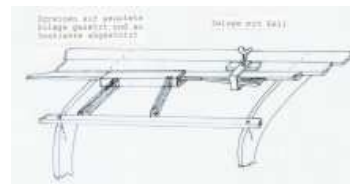
Mit der Beplankung war ich mittlerweile bis zu den Kimmgängen vorangekommen, und dank der Sentlatten, die mir immer wieder Anhaltspunkte und Richtlinien für den angestrebten Strak gaben, war die ganze Sache auch gut gelungen. Die Linienführung war gleichmäßig und elegant. Die Breite der Planken hatte ich zwar alle am Mittelspant abgesetzt, ebenso auch die in der Regel um die Hälfte verjüngten Plankenenden am ersten und letzten Spant angezeichnet, aber trotzdem war es notwendig, immer wieder dem Auge die Entscheidung zu lassen.

Nachdem die letzte Sentlatte an jeder Seite entfernt worden war und je eine Planke an deren Stelle saß, wurden die letzten Planken nochmals eingeteilt und zugehobelt. Die letzte Planke an jeder Seite der sogenannte Schergang wurde etwas schmaler gehobelt und dann wieder mit einer 3 x 3-mm-Teakholzleiste verleimt, um so farblich besser den Decksprung zum Ausdruck zu bringen. Vor dem Anbringen der letzten Rumpfplanken habe ich den Rumpf das erste Mal von der Helling



genommen, um die Schanzkleidstützen besser anpassen und einleimen zu können. Auch hier halfen kleine Holzdübel zur Befestigung. Dann kamen die Balkweger an die Reihe. Die Leisten dafür waren vorher mit Falz versehen worden, denn darin sollte später das Blinddeck liegen. Ich hatte sie gedämpft gebogen und entsprechend dem Riß zum Trocknen aufgespannt, so konnte ich sie dann auch spannungsfrei einleimen. Zwischen den Spanten bzw. den Schanzkleidstützen wurde der Raum mit Füllstücken ausgefüllert, verschliffen und dann mit den Planken für den Wassergang belegt. Danach kam der Rumpf wieder auf die Helling, um die letzten Plankengänge anbringen zu können. Den nötigen Gegendruck beim Setzen der Spreizen bildete jetzt die Helling.

Vielfach habe ich auch kleine Zwingen in Verbindung mit Holzkeilen eingesetzt. Die Zwinde wurde an die bereits feste Planke mit Zulagen gesetzt, mit Keilen konnte die neue Planke dann entsprechend gepreßt werden. Eine Eigenart bei der Konstruktion der Fischereischoner war der "Great Beam". Es handelt sich hier um einen Decksbalken, durch den im Mittschiffsbereich ein ca. 10 Zoll hoher Absatz entsteht, auch "Break" genannt. Eine Stufe teilt praktisch das gesamte Deck in zwei Höhen, ins Hauptdeck und ins Quarterdeck. So mußte bei meinen Modellen die Höhe des "Breaks" im Deck auch die entsprechende Plankenbreite sein, um jeweils im Hauptdecksbereich und auch am Quarterdeck einen passenden und sauberen Abschluß der jeweils letzten Planke mit der Deckshöhe zu erzielen.



Diese letzten Rumpfpfanken erhielten vor dem Anbringen die "Scuppers", dies sind die Austrittsöffnungen für überkommendes Wasser. Ich würde diese Öffnungen als Speigatts bezeichnen.

Der Anschluß ans Deck, oder besser gesagt an die Balkweger, war also geschafft. Es war so gelungen, wie ich es mir vorgestellt hatte, und der Rumpf mußte nun erneut von der Helling genommen werden, damit ich ihn von innen verputzen und säubern konnte. Danach wurde jeder Spantabschnitt einzeln von innen laminiert, und zwar jeweils bis unter die Balkweger. Für diesen Arbeitsgang hatte ich noch eingefärbtes Harz und leichte Glastmatte zur Verfügung. Danach erneutes Einspannen auf der Helling zum Aushärten und nach einigen Tagen ging's dann ans Bearbeiten der Oberfläche. Meine Ziehklingen, besonders die Schwanenhalsklinge, hatte ich inzwischen gut geschärft.



Die Helling mit dem Rumpf wurde richtig fest mit der Werkbank verbunden, und dann ging's an die Arbeit, bis die Daumen brannten! Die Übergänge der Planken in den Steven und in den Kiel wurden mit rund laufendem Schleifpapier geschliffen (Winkelschleifer) und so auf Form gebracht. Aber überwiegend habe ich nur mit Ziehklingen gearbeitet; den letzten Schliff gab's dann mit Schleifklotz und 220er-Papier, so lange bis der Rumpf makellos vor mir lag. Um den fertigen Teil des Rumpfes zu schützen, denn irgendwelche Flecke können schnell mal entstehen, habe ich gleich das erste Einlassen mit DD-Lack vorgenommen. Es handelt sich um einen 2-K-Polyurethanlack auf Acrylharzbasis zum Grundieren und Endlackieren, den es in Abstufungen von stumpfmatt, matt, seidenmatt usw. bis hin zum Hochglanz gibt.

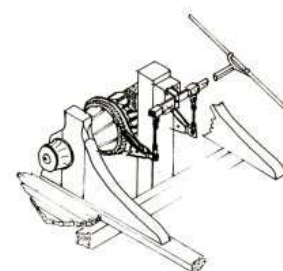
Der nächste Arbeitsgang war das Einpassen des Ruderkokers und des Führungsrohres für den Befestigungsbolzen, der den Zusatzkiel hält. Damit war es mir auch möglich, den Rumpf in einem Montageständer zu befestigen, und diesen konnte ich wiederum nach Belieben auf der Werkbank mit Zwingen festhalten.

Als nächstes waren die Schanzkleidplanken an der Reihe, danach mußten die noch fehlenden Stützen, je zwei Stück zwischen den Spanten, angebracht werden. Ich habe sie erst geklebt, dann von oben in Längsrichtung durchbohrt und dann einen 3-mm-Dübel durchgetrieben. Diese Befestigungsart hat den Vorteil, daß man immer wieder einen bereits eingeleimten Dübel je nach Bedarf längs oder quer durchbohren kann, wenn später ein anderer Holznagel gerade dort sitzen muß.



Dies geschieht später beim Befestigen der Hauptreling. Nachdem die letzten Schanzkleidplanken angebracht waren, wurden die Stützen auf Länge geschnitten und der Verlauf des Straks der letzten Planke nochmals in Augenschein genommen.

Mit dem Anbringen der Reling ist dann die Linienführung endgültig festgelegt. Die Hauptreling, vorn mit dem Bugsitz beginnend (einem Dreieck zwischen beiden Relingläufen), habe ich, wie auch den Hecksitz, aus Teakholz für die RHODORA und aus Mahagoni für die ELSIE angefertigt; desgleichen die Monkeyreling, die mittschiffs leicht geschwungen beginnt und um den Spiegel herum läuft.



Als Abschluß nach oben erhält jede Reling noch ein Aufsatzbord. Durch die im Schanzkleidbereich abwechselnd verwendeten Hölzer, wie helle Eiche oder dunkles Teak, ergibt sich ein interessantes Holzbild. Bei der ELSIE war es umgekehrt, denn da ist die obere Beplankung dunkler.

Die Rundungen im Spiegelbereich machten viel Arbeit, weil alles gedämpft und formverleimt werden mußte. Die Eiche ließ sich ja recht gut verarbeiten, aber das Mahagoni und das Teakholz waren sehr spröde, und so landete einiges im Eimer.

Zwischenzeitlich hatte ich bereits mit der Anfertigung der Aufbauten begonnen. Alle Holzarten hatte ich in größeren Stärken zur Verfügung, so daß ich mir für jedes Teil die entsprechenden Brettchen zuschneiden konnte. So wurde alles aus Massivholz gebaut, verleimt und holzgenagelt. Über die Aufbauten will ich nicht viel berichten aber das Pumpspill und die Dories waren interessante Arbeiten, zumal ich das Spill gangbar gestalten wollte. Natürlich ist in diesen Maßstäben 1:24 und 1:25 ein funktionsfähiges Spill kein Kunststück, aber ich hatte doch meine Freude beim Bau dieser Kleinteile.

Die Zeichnung vom Pumpspill soll verdeutlichen, wie es funktioniert.

Für die Dorieboote, von denen ich für die ELSIE 6 Stück anfertigte, erhielt ich die Zeichnungen und andere Unterlagen von netten Mini-Sail-Kollegen, bei denen ich mich hier nochmals bedanke.

Für die Anfertigung der Dories entschied ich mich für die Arbeit über einer Form oder, besser gesagt, über einem Leisten. Ein Lindenholzmodell wurde mit einem Abstandsstück auf einer Grundplatte verschraubt. In der Grundplatte waren seitlich herum viele Nägel eingesetzt, um später beim Verleimen die vielen nötigen Gummibänder spannen zu können. Für die Böden und das Plankenmaterial nahm ich 3 mm starkes Holz, in der Breite ca. 40 mm. In diesen Brettchen habe ich die Klinkerung angedeutet, die Boote hatten ja nur drei Seitenplanken, und dann habe ich diese ca. 1 m langen Stücke gedämpft und auf ein Rad von ca. 25 cm Durchmesser gewickelt. Nach dem Trocknen hatte ich dann entsprechend geformtes Material zur Verfügung. In den entsprechend zugeschnittenen Boden wurden Steven und Spiegel eingefügt und dieser dann mit zwei kleinen Schrauben auf dem "Leisten" befestigt. Dann kamen die auf Länge geschnittenen Planken dran, verleimt und jede Menge Gummibänder (vom Autoschlauch geschnitten) kreuz und quer zum Pressen herum. Nach dem Trocknen mußten dann noch die Dollbäume und die Spanten eingesetzt werden. Einiges Zubehör wie lose Duchten, Riemen, Holzfässer usw. vervollständigten dann das Ganze.

Da das Deck bis ganz zum Schluß offen bleibt, habe ich dann erst einmal Masten, Gaffeln und Bäume angefertigt, teils aus Hemlocktanne und sauber gewachsener Kiefer. Zum Aufriggen hatte ich einen guten Segelplan, aus dem alles hervorging. An den Masten selbst war das Mastbett mit der Nagelbank fest verbunden, das Ganze wird durch einen Führungsdorn in der richtigen Position gehalten.

Die Verbindung der Wanten mit dem Rumpf erfolgt durch einen bajonettähnlichen Verschuß. Dies hatte sich bei der ELSIE gut bewährt, und so habe ich dieses Patent für die RHODORA (etwas verbessert) auch wieder angewandt. Die je 4 Rüsteisen wurden aus einem Stück geschnitten, entsprechend abgekantet, der flach liegende Teil bekam eine Verstärkung drunter gelötet. In diesem Teil befinden sich dann die zwei Schlüssellocher, in die die beiden Schraubenköpfe vom Gegenstück einrasten können. Das Oberteil ist ein Flachmessingstück 10 x 3 mm, an dem die Juffern durch Aufschrauben verbunden sind.

Für die Wanten verwendete ich flexibles Niroseil und für alles Tauwerk dreikardeeliges Takelgarn in den Stärken 0,5 mm und 1 mm. Für die Anfertigung der Segel hatte ich bei der ELSIE eine neue Methode versucht, die mir auch gut gelungen ist. Als Stoff hatte ich Baumwollbatist gekauft, dazu etliche Meter Halbleinenband. Beides zusammen wurde gedunkelt, gebrüht, gebügelt und danach mit Übermaß zugeschnitten. Mit zwei Lagen Seidenpapier, eine drunter, eine drüber, habe ich dann die Bahnen eingestept, richtiger Fadenverlauf des Stoffes vorausgesetzt. Danach folgte der Zuschnitt ohne Übermaß. Nach Pappschablonen habe ich angezeichnet und dann mit Skalpell am Stahllineal einen sauberen Schnitt geführt.

Das 12 mm breite Halbleinenband war wieder gebügelt worden und wurde dann zur Hälfte umgekniff, dieser Bruch festgebügelt. Auf einer entsprechend großen Holzplatte habe ich dieses Band mit Heftzwecken aufgespannt, dünn mit Textilkleber eingestrichen und dann die eine Segelkante so eingeklebt, daß die eine Hälfte des Leinenbandes umgeschlagen werden konnte. Danach ist das Segel so eingefast, daß es beim Nähen nicht auslängen kann, auch Schrägschnitte sind so sehr gut einzufassen. Wenn alles sauber geklebt ist und vor allem die Ecken so vorbereitet sind wie man sie haben möchte, kann genäht werden, immer schön auf der Kante des Leinenbandes. So hat man dann einen Saum, der von beiden Seiten gleich aussieht. Die Liektaue werden später irgendwann per Hand angenäht.



Beim Anfertigen der Aufbauten waren meine Gedanken des öfteren schon beim Deck. Noch nie war mir je ein Deck gelungen, das mir auch gefallen hätte. Hinterher war ich meistens unzufrieden, so ging's mir auch mit dem Deck der ELSIE: Es hätte besser sein können. Ich wollte nun bei der RHODORA etwas anderes probieren, und zwar sollten diesmal die Plankenfugen mit Hilfe schwarzer Pappstreifen dargestellt werden. Dazu reicht das bisher verwendete Plankenmaterial von nur 0,5 mm aber einfach nicht aus. So habe ich nun für die RHODORA ein Lindendeck in 1,5 mm Stärke vorgesehen und auch entsprechende Versuche mit dieser Arbeitsweise gemacht. Eine weitere Eigenart der Fischereischoner sind die verstärkten Decksplanken, die in der Breite des vorderen Niederganges, von vorn beginnend, bis zum Großmastbett oder manchmal auch bis zur vorderen Kabinenwand verlegt wurden. Es war der sogenannte "Strongback". Ich habe beim Verlegen dieser Decksplanken die Methode mit der schwarzen Pappfuge ausprobiert und war begeistert.

Als Karton habe ich Seiten vom Fotoalbum gewählt, anthrazitfarben und nicht zu dick. Um dem Karton mehr Halt zu geben, wurde er zuerst einmal mit DD-Lack eingelassen. Die Planken habe ich zu mehreren zusammengefaßt in einem U-Profil eingespannt, die Kanten bestoßen, und dann mit einem Streifen Pappe per Kontaktkleber verklebt. Leicht auseinander gefächert wurde dann eine Planke nach der anderen mit einem sehr scharfen Federmesser abgetrennt. Dazu habe ich eine Unterlage aus Plexiglas benutzt, denn mit einem sauberen Schnitt muß die Planke abgetrennt sein und eben dazu hatte ich mehrere verschiedene Unterlagen ausprobiert.



Diese Mitteldecksverstärkung oder, besser gesagt, die dickeren Mittelplanken wurden auch auf einem Blinddeck verlegt. Wie gesagt, diese Art der Plankenverlegung war gelungen, und so habe ich auch gleich in derselben Methode das Kajütdach beplankt. Dies erfolgte in Linde mit diesen dunklen Fugen, und ich hoffe im stillen, daß mir das gesamte Deck, welches ja ganz zum Ende der Arbeiten dran kommt, auch so gelingen möge. Aber bis zur Fertigstellung der RHODORA wird wohl noch einige Zeit ins Land gehen, und auch die ersten Aufnahmen vom Segeln werden wohl noch auf sich warten lassen.

Über die Anfertigung von Kleinteilen wäre noch etwas zu berichten. Mir fällt da eine Methode ein, die ich schon mehrfach angewandt habe, und zwar das Arbeiten mit oder in Wachs. So kann man einmal Negativformen in Wachs herstellen, z. B. für Schriftzüge, Buchstaben und Verzierungen, andererseits aber auch Positive schnitzen, um Kautschukformen abnehmen zu können. Um diese Dinge anzufertigen, hatte ich schon einiges versucht, aber alles war nicht so recht zufriedenstellend gelungen. Irgendwo hatte ich mal gehört, daß man auch mit dieser Technik zum Ziele kommen könnte. So habe ich es auch mal versucht und war mit dem Ergebnis recht zufrieden. Als erstes wurde aus Kerzenwachs ein Wachsblock in einer flachen Form gegossen und dieser dann mit Hilfe der Zieh Klinge plan gezogen. Dann habe ich die auf Transparent aufgezeichneten Buchstaben und Verzierungen durch Umdrehen des Papiers spiegelbildlich aufs Wachs übertragen. Das Wachs ist ein weiches Material und läßt sich schneiden, schaben, stechen oder kratzen, so daß man schnell die geeigneten Werkzeuge herausgefunden hat. Für besondere Profile hatte ich mir einige Blechstreifen zurecht geschnitten, scharf gefeilt und entsprechend gekantet, um so V-förmige, U-förmige oder auch trapezförmige Profile stechen zu können. So kann man mit solchen oder auch anderen Werkzeugen die gewünschten Formen ins Wachs stechen und dann Nacharbeiten der Ecken oder sonstige Verschönerungsarbeiten mit dem Federmesser ausführen. Wenn dann alles sauber ausgestochen ist, wird die Form mit Prestolith gefüllt und glatt abgezogen, so braucht man die Rückseite dann hinterher kaum zu schleifen. Das Entformen geht am besten, wenn das eingefüllte Material noch nicht ganz hart ist, dann bricht es nicht so schnell. Die Rückseite der Teile wird noch etwas geschliffen, vielleicht muß noch etwas nachgearbeitet werden, aber dann sind die Teile fertig für die Farbgebung.

Ebenso habe ich aus gegossenen Wachsblöcken die Figuren für die Besatzung, eine ganze Menge Fische und andere Kleinteile geschnitzt, die dann zweiteilig abgeformt wurden. Bei diesen Wachsformen kann man auf Trennmittel verzichten. Ausgegossen habe ich diese Formen mit verdünntem Prestolith, es wurde mit Polyester durchgerührt, bis es gießfähig war. So entstand u.a. eine zwölfköpfige Besatzung.

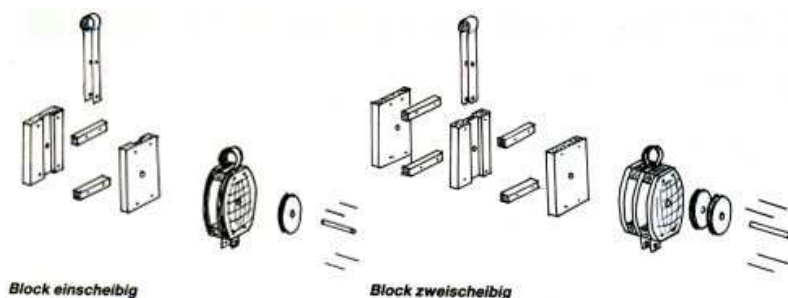
Die ca. 60 Blöcke verschiedener Größe (einscheibig oder zweiseibig) wurden wie es die Zeichnung zeigt angefertigt. Die hierfür benötigten genuteten Leisten wie auch alle anderen beim Bau verwendeten Profile wurden mit entsprechend gefeilt Stählen gezogen. Das Prinzip ist ja bekannt: Man feilt in ein dünnes Stahlblech die Form der gewünschten Profile, aber immer so tief, damit auch eine Führung auf der Leiste bleibt und ein Abrutschen vermieden wird.

Bei den Gloucester-Schonern wurden vielerlei verschiedene



Holzprofile zur Verzierung verarbeitet. So zum Beispiel die Reling, die SÜlls um die Luken und um die Kajüte, der "Greatbeam" und die Umrundung des Kajütdaches. So konnte ich bei den Modellen nach dieser Methode auch die 3 mm starke Reling mit einem Profil versehen. Aber nun noch einmal zur ELSIE und ihrer segelfertigen Ausrüstung. Da solche Modellrumpfe in reiner Holzbauweise natürlich ihr Gewicht haben, ist ohne Zusatzkiel kein Segeln möglich. Ich habe mich von vorneherein darauf eingestellt und die Zusatzkiele bei beiden Modellen gleich mit in die Konstruktion einbezogen. Bei der ELSIE hatte ich noch sicherheitshalber den Kiel in der Mitte etwas breiter gehalten, um die Auflagefläche für den Zusatzkiel großflächiger zu gestalten.

Mit einem Verbindungsbolzen aus Edelstahl, der am oberen Ende ein Auge angeschweißt bekam, wird der Zusatzkiel verschraubt. Das Bleigewicht mit seinen 10 kg ist unten wie ein Bügeleisen flach gehalten, als Standfläche sozusagen. So steht der Kiel alleine, aber auch das Modell, wenn der Kiel verschraubt ist. In das Auge des Bolzens



kann ein Griff eingehakt werden; so kann ich das Modell mit angeschraubtem Kiel, auch wenn es aufgetakelt ist, bequem tragen und auch allein ins Wasser setzen. Weiterhin ist zum Segeln eine Ruderblattvergrößerung notwendig. Dieses Zusatzteil läßt sich in einer Art Schwalbenschwanzführung anbringen und wird mittels Sicherung gehalten.

Für die Bedienung der Schoten sind drei Segelwinden notwendig. Zwei davon sind im Bereich der Kabine untergebracht, eine steht in der Vorluke. Die Großluke ist für die Batterien vorgesehen, die RC-Anlage mit Ruderservos ist von der Kabine aus zugänglich. Das Ruder wird von zwei Servos angesteuert. Diese Art der Ruderanlenkung hatte ich bereits in großen Rahseglern ausprobiert und nie Probleme damit gehabt. Die Unterbringung der RC-Anlage in so einem großen Rumpf ist ja nicht schwierig, doch sollte alles was aufzumachen ist, auch wieder dicht verschlossen werden können. Das müßte ich mir selbst eigentlich auch zu Herzen nehmen, denn ich habe auch mehrmals lenzen müssen, aber nur bei "Sturm", und das mußten die richtigen "Gloucestermen" auch!

Schöne Fotos, aufgenommen bei den Mini-Sail-Treffen, zeigen, daß man auch mit diesen Schonern viel Freude haben kann. So danke ich meinen Kollegen für die Aufnahmen, die mir zugesandt wurden. Ebenso danke ich Herrn Esch für die guten Stand- und Detailfotos, denn ohne gute Aufnahmen wäre auch mein Bericht nichts wert. Sollte irgendein Kollege im Besitz von Unterlagen sein, wie z. B. Zubehör der Dories oder andere Ausrüstungsgegenstände der Fischereischoner, so wäre ich für eine Nachricht dankbar. Denn meine Arbeit an diesen beiden "Gloucestermen" ist noch lange nicht beendet!

mini-sail ahoi
Heinz Graw