



Die Hotspur 1823

Englischer Zollkutter



Baubeschreibung von Sigbert Heim



(Jugendtraum eines Admiral Hornblower?)

Bei der Restaurierung des kleinen Kriegskutters "Jamaika" meines Bekannten erlag ich wieder einmal der Faszination dieses überdimensionalen Riggs mit Konterbrassen und sogar Leesegeeln. Seiner Majestät kleinstes Schiff in der Royal Navy, bewaffnet mit 4-Pfünder Kanonen und mehreren Drehbassen wurde hauptsächlich zum Küstenschutz und gegen Piraterie eingesetzt. Der Bauplan von MIBA, jetzt Vth, für ein Standmodell im Maßstab 1:50 ließ mit seinen in allen Einzelheiten gezeichneten Details auch für den von mir gewählten Maßstab 1:20 keine Wünsche offen. Da es jedoch ein Fahrmodell werden sollte, waren von Kiel auf mehrere Kriterien zu beachten.

Der Bau:

In den Längsschnitt wurde der benötigte Raum für den 6 kg schweren Messingkiel als Grundballast und die Position aller Spanten festgelegt. Der Gegenkiel (Kielschwein) sowie Vorder- u. Achtersteven wurden, bestehend aus mehrfach wasserfest verleimten 10 mm Sperrholz mit UHU-Plus-endfest auf den Kupferkiel befestigt. Hinter- und Vorderstevenverstärkungen sowie die Seitenkiele aus 2 mm Flugzeugsperrholz ergeben eine saubere u. stabile Sponung für's Beplanken. Die Spanten, ebenfalls 10 mm Sperrholz, wurden gleich mit Raum- u. Deckstützen sowie Deckbalken ausgebildet. Jeder Spant erhielt eine hochgezogene U-förmige Aussparung für die Befestigung auf dem Gesamtkiel. Paßgenaues und rechtwinkliges Arbeiten ermöglicht eine relativ einfache Schiebeseit-Montage an den aufgezeichneten Spantabständen. Das Ganze befestigt mit UHU-Plus endfest. Ein Hellingbrett wurde nicht benötigt. Zwei kräftige Längstringer verbinden alle Spanten, diagonale Unterzüge und waagerechte Deckbalkenknie geben dem Gesamtgerippe eine hohe Stabilität. Hier ist auch schon die Gillung, der Heckspiegel u. das Schanzkleid im Rohbau zu sehen.



Spanten



Das Bild links zeigt im Schanzkleid die Stückporten und die Hilfskanthölzer. Das Anbringen der Schmiegun (Berührungslinie Planke-Kiel) ist für das Erreichen eines sauber beplankten Rumpfes mit größter Sorgfalt auszuführen. (Im Plan die Längslinien, Wasserlinien u. die



Spantenschnitte) Ein gutes scharfes Werkzeug, z. B. das Sandplate Sortiment der Fa. Sandvik aus dem Fachhandel und die selbst gefertigten Leistenschablonen zum Überprüfen der Wasserlinienschnitte tragen entscheidend dazu bei.

Die Beplankung:

Als Material wurden 10 x 3 mm ausgesuchte Fichtenleisten in einem mit Wasser gefüllten Kunststoffrohr ca. 18 Std. eingeweicht. Auf einer 3-Walzen-Biegevorrichtung wurden nun die tropfnassen Leisten entsprechend des Rumpfverlaufes vorgebogen und unter ca. 45° Schräglage an der Wand zum Trocknen angelehnt. So bleibt nach dem Trocknen die gebogene Form nahezu erhalten. Nun werden genau nach Plan die Barkhölzer angebracht. Alle Planken werden zunächst mit Holzschrauben 2 x 10 mm u. Beilagscheiben zur Vermeidung von Druckstellen mit wasserfestem Weißleim am Spant befestigt. Um ein Verkleben der Schraube mit der Planke oder in der Spantbohrung zu vermeiden ist erstere mit etwas Margarine zu fetten. Nach dem Abbinden des Leimes und der Entfernung der Schrauben wurden die Bohrungen mit angespitzten Zahnstocherabschnitten, (ca. 1.200 Stück) versehen mit einem Tropfen Leim, verschlossen. Der Überstand von 1 mm war ausreichend für's Verschleifen. Zunächst wurde bis auf Höhe des Wasserganges beplankt. Hier werden zwischen die bis zum späteren Handlauf aufgekimmten Spanten, die in diesem Bereich als Schanzkleidstützen fungieren, die Hilfsstützen auf den Wassergang gesetzt und die Schmiegunge angebracht. Jetzt wird die Schanzkleidbeplankung abgeschlossen und der Handlauf aufgesetzt.

Die Beplankung zwischen den Barkhölzern und dem Kiel erfordert besonders durch das viele Straken (Verjüngung der Planken für paßgenauen Sitz) gewissenhaftes Arbeiten. Hierbei liegt der Rumpf kieloben und wird wechselseitig BB u. StB bis in die Kielsponung hinein beplankt. Die Bilder unten zeigen den fertigbeplankten Rumpf. Spätestens hier tritt die volle Form dieses Kutterumpfes mit dem vor der Mitte liegenden fast runden Hauptspant und dem tiefen, scharf geschnittenen und steil aufgekimmten Vorschiff in Erscheinung. Der Rumpf eines schnellen aber anspruchsvollen Seglers.



Beplankung



Schwimmprobe



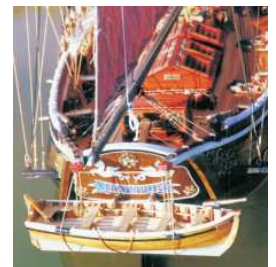
Ständer

Auf den Bildern oben ist die Farbgebung des Rumpfes und des inneren Schanzkleides zu sehen. Jetzt gibt es auch den für alle weiteren Bauphasen bis hin zum Fertigmodell unverzichtbaren stabilen Ständer. Der gesamte Bootskörper erhält jetzt einen 3-fach-Anstrich mit Original-Bootslack.

Und nun die Spezialbehandlung zur inneren Rumpfabdichtung: Ca. 1 Eßlöffel wasserfeste Weißleimilch (1 fünftel Leim und 4 fünftel Wasser) zwischen einen Spantabschnitt schütten und den Rumpf in alle Richtungen drehen und wenden, so, das die "Milch" auch von unten her in die letzten Ecken zwischen Planken und Wassergang gelangen kann, das Ganze so lang, bis der Leim abgebunden hat. So wird jeder Spantabschnitt behandelt, das Prinzip des Küfers beim Pichen eines Holzfasses. Man erreicht hier neben vollkommener Dichtheit ein hohes Maß an Stabilität.

Das Bild oben mitte zeigt die Dichtheitsprüfung und die Festlegung des späteren Gesamtgewichts von 15,8 kg auf die Kielwasserlinie. Sehr gut sieht man den Wassergang, die Längsstringer, die diagonalen Unterzüge, die Deckbalkenknie u. die Mastspur.

Das Bild rechts zeigt die abgeschlossene Deckbeplankung, den hinteren Niedergang mit der Ruderanlage, den Hauptniedergang und die Luke der Last für Tauen, Wanten u. Ankerkabel. Jeder Niedergang ruht auf einem separaten Ponton mit Süll, jederzeit abnehmbar für eventuelle Innenarbeiten.



Klar Schiff zum Gefecht. Die Kanonen ausgerannt und belegt zeigt diese Gesamtansicht rechts.

Der Hauptniedergang links mündet in eine kleine Messe mit Kartentisch, Sitzgelegenheit, Seekartenbord, Uhr, Waffenlager und einem Gemälde der Lady Leighton-Hornblower.

Alle Nagelbänke u. der Mastgarten wurden mehrfach verzapft und geleimt.

Die Finknetz Kästen, bestückt mit den Hängematten der Mannschaft als Schutz gegen Musketenkugeln und Kartätschenbeschuß. Sie wurden hergestellt aus geflochtenen Stromführungsband in Kupfer und mit mittelgroßen Heftzangenklammern auf den Handlauf befestigt.

Die Montage dieser 4-Pfünder zu sehen auf den Bildern oben.



Nagelbänke, inneres Schanzkleid und die Lafetten in historischem Schwedenrot. Eine Zierleiste unterstützt in gefälliger Form den festen Sitz des Handlaufes über die gesamte Schanzkleidlänge.

Zwei kräftige Anker, passend zur Modellgröße und dessen Gewicht sind mit bekleideten Ringen versehen. Das Ankertau oder Kabel ist mit der sog. Ankertauverlaschung daran befestigt. Die über den Kranbalken geborgenen Anker sind mit den Rüstleinen an Spantknöpfen belegt und ruhen an sogenannten Kissen zum Schutz des Schanzkleides.

Die Rüsten, der Sitz der Jungfern für Wanten u. Pardunen mit den darunter sitzenden Püttingeisen sind durch Stahlstifte und UHU-Plus endfest an Barkhölzern und Bordwand befestigt.



Anker



Ankerwinde



Kompaßhaus



Sandeimer



Wasserfaß



Modellwerft



Stückfortenzier, Speigatts und die Außenbordleiter.



Mit den Verzierungen kann man viel Zeit verbringen

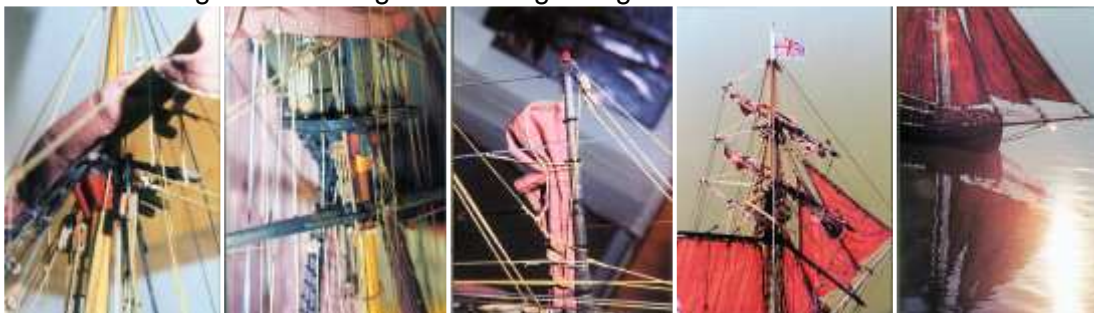
Der Bugspriet, der Mast, die Stengen, das stehende und das laufende Gut:

Der Bugspriet, steuerbord's am Vorsteven vorbeigeführt und am Fuß des Ankerbedings befestigt, trägt fast alle Außenbelegstellen des vorderen Riggs, die Bug- und Backstage, die Wasserstage, sowie das Vorroyalstag und das Vorbramstag. Das Großstag ist direkt am Vorderstevenkopf mit einer Doodshofd-Zurring steifgesetzt (Bild rechts) und legt sich mit dem Stagaug um den Masttopp. Ein gezurrtes Auge und die sogenannte Maus ergeben hier den Festpunkt des neben dem Ankertau stärksten Taus auf dem ganzen Schiff.



Der Mast ist verdrehsicher in der Mastspur auf dem Innenkiel mit dem Mastkragen als Keilring in den Kalben fixiert. Längs- und Quersaling, Mastbacken, Eselshaupt u. Schloßholz sorgen für eine sichere Verbindung zwischen Mast, Stenge und der Bramstenge mit dem langen Pfahltopp.

Nun wurde der Gaffelbaum und die Gaffel mit Klaue und Perlrack am Mast befestigt. Das Aufziehen der Fock, des Klüver- und Außenklüversegels, das Großmarssegel und Großbramsegel an den Rahen aufzuheben, sowie das Baumsegel anzuschlagen war ein gehörig Stück Arbeit.



Takelage



Alle Segel sind bahngenaue sowie mit Schothorn u. Liektau versehen. Da muß ich an dieser Stelle schon einmal ein großes Lob und Dankeschön an meinen angetrauten Segelmacher aussprechen. Hier alle Tauführungen in den für einzelnen Sektionen unterschiedlich großen, handgefertigten Blöcken und ihren über 60 Belegstellen im Einzelnen aufzuführen würde den Rahmen sprengen.



Alle belegten Taue sind aufgeschossen und für Sturmfahrt mit Sicherheitsleinen versehen.

Nach dem Auffüllen der Obst- u. Wasserfässer und dem Hissen der Flaggen ging es auf Jungfernfahrt. Hier zeigte sich beim Ansegeln am Wind und beim "Durch den Wind gehen" sehr starke Krängung und zu große Luvgerigkeit. Dieses Handikap wurde durch die Umwandlung von 3 kg Stapelballast in einen entsprechend proportionierten und plazierten Zusatzkiel abgestellt.

Desweiteren kann man auf der Steuerbordflaggleine (Bild rechts) das Signal "Ausschiffen der Marineinfanterie" sehen (Nr. 295 nach dem Maryatt`s Signal- Code von 1817).

Mit einem Super- Bauplan und Fachliteratur von Curti, Marquardt und zu Mondfeld entstand hier in ca. 1580 Stunden Modellbau dieses wohl einmalige Schiff. Bei Veranstaltungen unseres Heimatvereins MBSC- HALLERNDORF und bei vielen anderen Modellbauvereinen wird die HOTSPUR garantiert ein Highlight sein.

Bild rechts, ein total lautloses Vergnügen!

KURZBESCHREIBUNG

H O T S P U R	Englischer Zollkutter
Baujahr:	1823
Länge über alles	34,2 m
Länge zwischen den Steven	19,2 m
Breite am Hauptspant	7,2 m
Höhe über alles	31,2 m
Besatzung	36 Mann
Bewaffnung	8 Kanonen 4 Pfünder; div. Drehbassen



Konteradmiral Horatio Hornblower. Oberbefehlshaber in der Karibischen See kehrte nach seiner Dienstquittierung 1823 nach England zurück. (Frei nach Marineschriftsteller C.S. Forester).

Mit dem Kutter Hotspur, gleichnamig mit seinem 1. Kommando einer Korvette, erfüllte er sich seinen Jugendtraum. Küstenschutz im Kanal. Abschnitt Lizard Head-Berry Head.

Mit seiner überdimensionalen Takelage und einer guten Mannschaft war dieser Schiffstyp bestens für diese Aufgabe geeignet.

Sigbert Heim