



Bildbericht von Willi Pülmanns übernommen vom Forum für historischen Schiffsmodellbau und Geschichte

Vorwort:

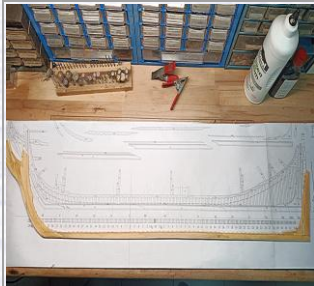
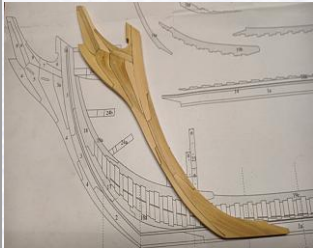
Ich weiß, dieses Projekt ist eigentlich auf der Mini-Sail-Homepage ein bißchen out of topic, weil da am Ende nichts bei heraus kommt, was segelt, aber mein lieber Freund Peter Schuster hat letztlich doch lange genug gequengelt und mich überredet, diesen Bericht hier einzustellen, quasi als eine Art Leistungsshow von Minisailorn.

10

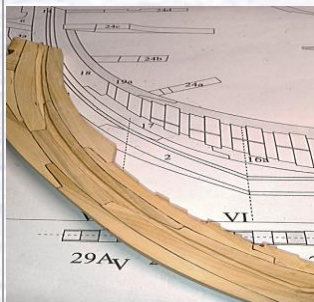
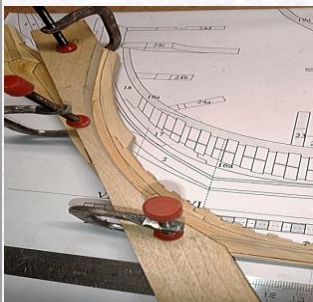


Mein Buchsbaumvorrat. Aufgekauft aus dem Nachlass eines verstorbenen Modellbauers, der ab und zu in Südfrankreich unterwegs war und dort einigen Buchsbaumbeständen Pflegeschnitte verpasst hat.

22



Kiel und Steven als 3D-Puzzle



Einarbeiten der Sponung am Vorsteven
Um die Sponung herzustellen, wurde deren Form am Vorsteven abgepaust und auf ein Brettchen übertragen. Das Brettchen dient als Anschlag und Führung für den Fräser. Dort, wo trotz allem eine Macke entstand, wurde mit verschiedenen kleinen Feilen (hier noch grob) nachgearbeitet. Vorerst stellt sich die Sponung nur als schmale Rille dar, im Bereich der Schiffsenden wird diese nach dem Setzen der Spanten zu den Tothölzern hin noch geöffnet werden. Maß und Winkel der Öffnung werden dann an dem nächst gelegenen Spant orientiert, bzw. an dem Winkel, in dem die Planken in die Sponung einlaufen (würden).

24



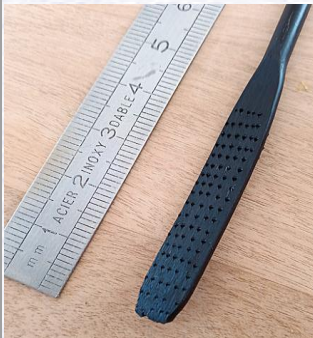
Die ersten Spanten.
Jeder Spant wird als Doppelspant aus 11 einzelnen Stücken zusammen gebaut. Es werden 63 Spanten benötigt. Verleimt wurde mit eingefärbtem Holzleim. 2 Tropfen Clou-Beize dunkelbraun vermischt mit einem guten Schuss Holzleim ergeben eine hell-grau-braune Paste. Da der Leim farblos abbindet, erscheint danach die Beize in ihrer ursprünglichen Farbintensität.

32



Der vorderste Doppelspant auf der Backbordseite bereits vorgestrakt.

32



Manchmal braucht man Spanabnahme im Schlüsselfeilenformat, brauchte aber mit eben diesen stundenlang bis zum gewünschten Ergebnis. Für diesen Fall habe ich mir dieses Raspel-Set gekauft. Man kommt an die meisten Stellen dran und hat einen groberen Hieb, als bei normalen Mini-Feilen.

43



Herstellung und Montage der Hawsepieces oder Füllworpen am Bug. Sieht nach einer ziemlich Sauerei aus ist es auch!

45



Das Bohren der Ankerklüsen war so ein typischer Schnellschuss von mir. Falsche Position, falsche Ausrichtung (müssen parallel zum Kiel verlaufen). Sie wurden wieder verschlossen und müssen neu eingemessen und gebohrt werden. Macht nichts, kommt 'ne Planke drüber.

50



Es war an der Zeit, eine Helling zu bauen.

Sie und einige Elemente der Helling aus der Planbroschüre von Franco Fissore führten mich zu dieser Variante:

Hier bei der Justierung der Nullpunkte und -Linien mit Hilfe von Lot und Richtschnur.

Auf der lotrechten Verschiebeplatte wurde ein Gittermuster aufgeklebt. Die Mitte des Musters ist das Lot über der Mittellängsachse. Die Verschiebeplatte ist über Kufen in Aluminium-U-Profilen verschiebbar. Die Länge der Kufen verhindert, dass die Verschiebeplatte zur Mittellängsachse aus dem Winkel geraten kann. Das Verschieben erfordert ein bisschen Kraft, das ist auch gut so, so ist die Gefahr geringer, dass sie sich unbeabsichtigt verschiebt.

50



Erste Spantsetzung
 <==

50



weiter geht's
 ==>

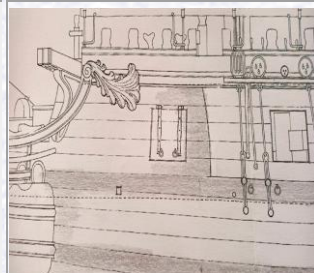
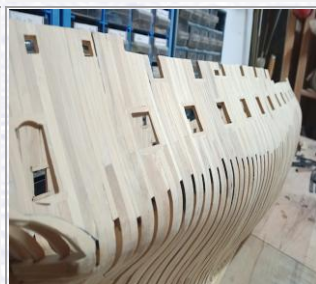


Heckbereich gesetzt



Alle Spanten gesetzt
Alle Spanten sind einzeln
herausgezeichnet. Abpausen,
ausschneiden, auf Holz
kleben, aussägen,
zusammenpuzzeln, setzen.
Hört sich nicht besonders
kompliziert an, und
eigentlich sollte, genaues
Arbeiten vorausgesetzt, dann
alles passen. Pustkuchen.

84



Justieren und Einarbeiten der Geschützpforten
Es wurde begonnen, die Geschützpforten auszuschneiden. Ober- und Unterkante folgen lt. Beschreibung
im Plan der Linie des Batteriedecks, die Seiten verlaufen senkrecht zum Kiel.

88



Vermutlich gab es auf jeder Seite mind. 2 Ketten. Eine vom Pumpensumpf nach vorn, eine vom Pumpensumpf nach achtern.
Alle Ketten müssen eine gewisse Überlänge (ich schätze ca. 1m pro Kette, das wäre etwa der Zug einer Armlänge) gehabt haben, sonst hätte sie nicht hin und her bewegt werden können. Die Enden müssen dort, wo der Zugriff auf sie vorgesehen war, irgendwie durch einen Bolzen oder Haken gesichert worden sein, denn sicher wollte

Das Ende der Kette der Nüstergatten am Heck fixiert.

Die Nüstergatten jeder Seite sind bei meiner Fregatte über 45m lang. Eine Kette dieser Länge muss nicht besonders dick sein, um ein Gewicht zu erreichen, mit dem man sie kaum noch bewegen kann. Hinzu kommt die Reibung in dem engen Holzkanal.

man verhindern, dass die Kette versehentlich in dem Gatt verschwindet. Sie wieder neu einzuziehen hätte wohl einigen Aufwand bedeutet. Und es muss mind. ein, evtl. sogar mehrere Griffe vorhanden gewesen sein, um die Kette wirksam bewegen zu können.

Gerne vergessen: die Nüstergatten, hier auch mit der dazu gehörenden Kette. Durch Hin- und Herziehen sollte sichergestellt werden, dass die Nüstergatten nicht verstopften und so das Bilgenwasser nicht mehr zu den Pumpen fließen konnte.

93



Dübelmuster
Probestück



Bepankung der
Gillung mit
Ebenholzplanken



Macht sich
immer gut,
das dunkle
Ebenholz

109/60



Die Hakenlaschungen, wie ich sie hier an den Bergholzplanken zeige.. - sind wahrscheinlich falsch. An zeitgenössischen Modellen und an den nach Plänen von Gérard Delacroix gebauten Modellen ist nur ein vertikaler Strich zu sehen, die einen stumpfen Plankenstoß darstellen können, aber auch eine vertikale (Haken-) Laschung würde sich so darstellen. Letztere kannte ich bisher aber nur von englischen Kielen. Eine horizontale Laschung wie hier gezeigt ist für die Zeit um 1782 nicht nachgewiesen...sieht aber gut aus und wieder runterreißen und neu machen, da ist mir das wertvolle Ebenholz zu schade.



Das Bergholz und die Dopplungen zum Schutz der Bepankung vor den Ankerflunken werden ebenfalls aus Ebenholz hergestellt.





Also ich bin mit der Dübelung ganz zufrieden, mir gefällt es, zumal sich diese vergleichsweise dezent im Hintergrund halten.

Auf der Buchsbeplankung sind sie gar schwer zu sehen. Meine Entscheidung für Bambuszahnstocher war wohl richtig.

Von Authentizität soll hier nicht die Rede sein, diese Diskussion hatten wir ja schon weiter vorn.

136 Innenausbau



Das reicht nicht an die Präzision von @archjofo oder @Lucius heran, ich bin aber schon einigermaßen zufrieden, zumal das Meiste davon unter einem Gewirr aus Balken und Planken kaum noch sichtbar sein wird.

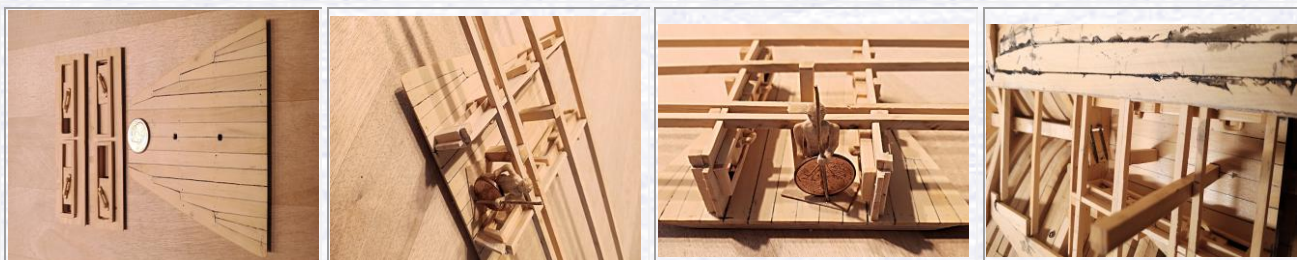


Bei diesem Modell werde ich erstmals die Messingteile brünieren.



Die Teile links zeigen die Seite, die der Luft ausgesetzt war, links ein Teil, mit der Unterseite nach oben. Der Grünspan scheint einigermaßen beständig zu sein.

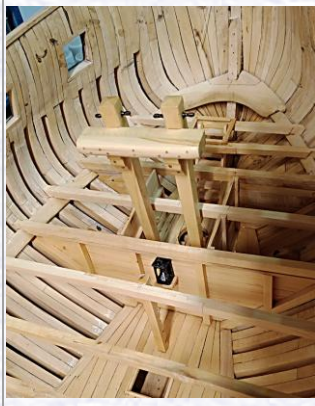
153 Pulverkammern



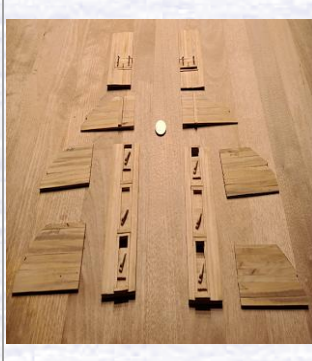
Die Pulverkammern wurde eingebaut, das Deck darüber beplankt (links). Hätte ich mich an den Plan gehalten, wären durch den Lichtkasten, Balkenstützen und Treppen ganze Bereiche im Schiffsinnen versperrt worden und nicht mehr zugänglich.



Zuvor musste die Pulverkammer noch ihren Laternenkasten inkl. Laterne bekommen



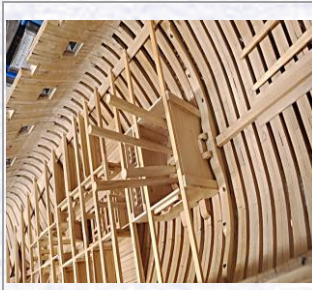
Die Laterne für das Kabelgatt.



Stellwände und Türe



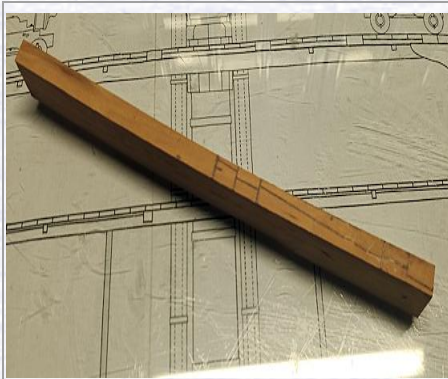
Das Deck als Boden für das Kabelgatt (cable tier), dahinter (eigentlich davor) sieht man die Fockmastspur und das Bootsmannsdeck (Bosun's Store floor)



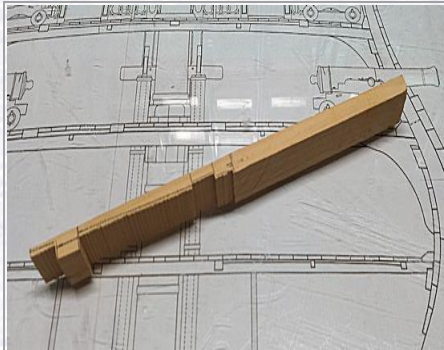
In der Mittschiffssektion stand der Bau des Pumpenschachtes an. Das Ganze vor Ort mit den Rohlingen der Bilgenpumpen und den Decksbalken für diesen Bereich.



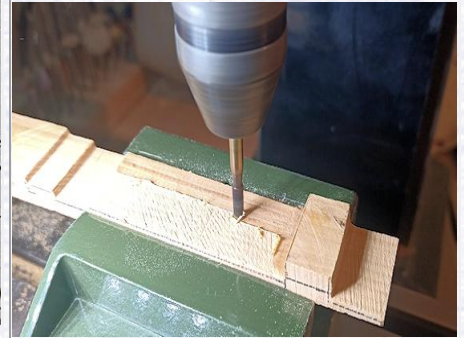
Das Gebälk vom Orlopdeck.
Es wurde gebaut, wie der Plan es vorsieht, allerdings mutet es seltsam an, dass hier überhaupt keine Knie eingebaut werden sollten.



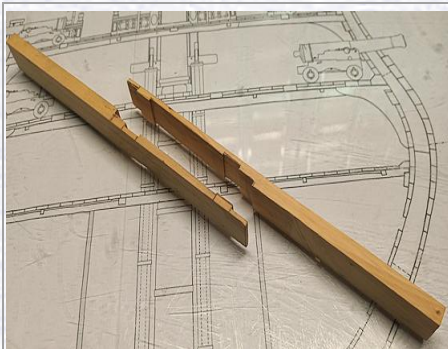
Rohling



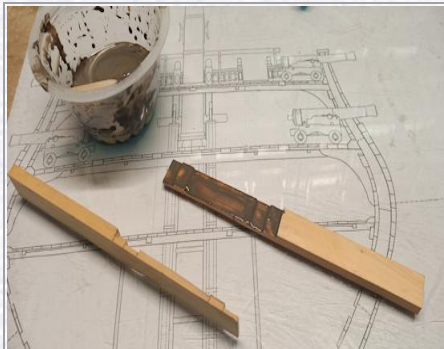
Mit der Kreissäge grob
vorgearbeitet



Auf der Fräse nachgearbeitet.



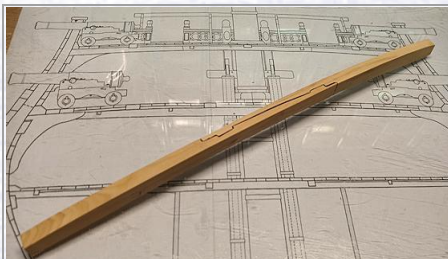
Der letzte Schliff erfolgt von
Hand



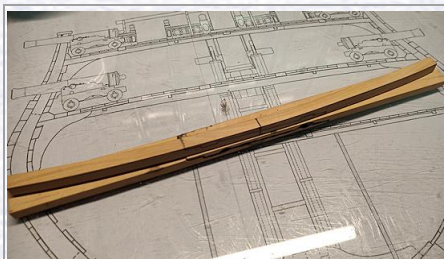
Teermatte nicht vergessen,
hier gefärbter Holzleim



Man drücke sehr fest



Aussägen /-schleifen



Das alles dauert seine Zeit...



Die Balken des Batteriedecks



Aussparungen für die Schlingen
oder Kalmai (carlings) und
Schergänge (binding strakes).

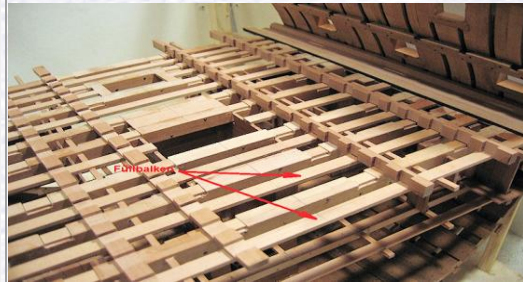


Lose eingesetzt sieht das im
Bereich des Großmastes so aus:



Laut Plan wird der Bereich zwischen zwei Decksbalken mit Füllbalken ausgefüllt.

Diese dürften den Ledges der Decks englischer Bauart entsprechen und liegen auf den carlings auf. Für die Füllbalken ist keine Teilung gezeichnet, obwohl sie z.T. genau so lang sind, wie die Tragebalken. Sie sind aber wesentlich dünner.



Hier ein Bild aus Karls Faden:



Im Vorschiff gibt es unter dem Batteriedeck nicht viel einzurichten. Deshalb konnte ich hier das Gebälk des Decks bis zum Fockmast schon aufbauen.



Ich muss ehrlich zugeben, dass ich die Notches für die Carlings mit einem 0,6mm Fräser auf der MF fräse. Das macht einen 0,3mm Radius an der Ecke. Die Verpressung auf so einen kleinen Radius macht ein kleines Kanthölzchen ohne Probleme mit. So habe ich das bei der La Belle gelöst.



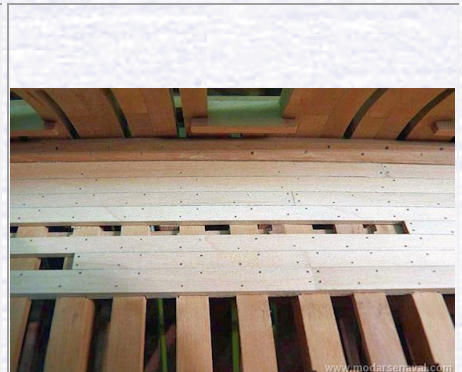
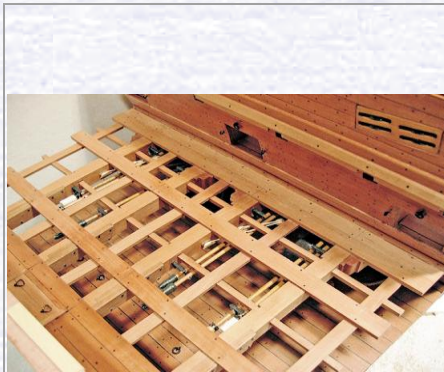
Durch ein Schott wird im Bereich des Orlopdecks ein gutes Stück des Vorschiffs abgetrennt. Er wird lt. Plan, wie bereits eine Kammer darunter, dem Schiffszimmermann zugeschrieben.



Viereckige Löcher kann mit diesem Werkzeug herstellen: einen Vierkantstahl innen so aufbohren, daß nur noch eine dünne Wand stehen bleibt, dann mit einem kugelförmigen Schleifstift das Ende von innen heraus anschrägen. Für Zimmerleute gibt es so etwas auch zu kaufen, aber leider nicht in für uns nutzbaren Größen:



Die Brotkammern des Orlopdecks, hier schon mit einem der diesen Bereich überspannenden Decksbalken des Batteriedecks.





weiter ging es...



der Viehstall



Der Reserveanker



Er wurde aus Buchsbaum hergestellt.



...und da gehört er hin:



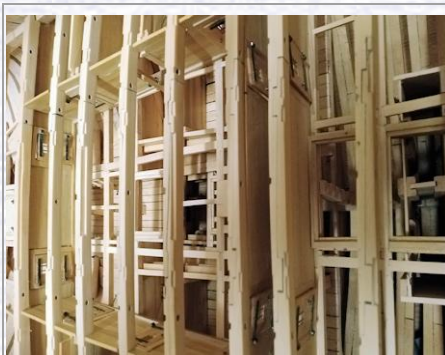
Der Stock wurde nachträglich montiert



Brotbackofen



Korridor



**bis denne
Willi Pülmanns**