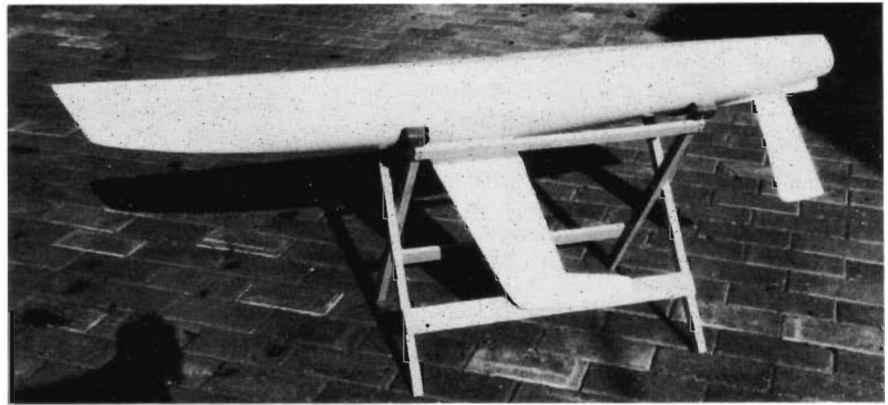


Eine schnelle „M“ entsteht (Teil II)



Nachdem in Heft 2 die theoretischen Überlegungen vor dem Bau einer schnellen „M“-Jacht erörtert wurden, soll jetzt der Bau des Bootes behandelt werden.

Natürlich kann man jetzt als zünftiger Schiffbauer mit der Kiellegung anfangen, Spanten aufstellen und dann Planke für Planke sauber aufbringen. Auf diese Weise erhält man ein ausgezeichnetes Boot. Diese Bauweise setzt jedoch voraus, daß schon Kenntnisse im Bootsbau vorhanden sind und erfordert verhältnismäßig viel Zeit. Gerade daran hapert es aber meistens. Da ich aber möglichst schnell zu einem Ergebnis kommen wollte, wählte ich die Leistenbauweise mit 4 mm starken Balsaleisten.

Zuerst wird ein absolut ebenes Bau-brett benötigt, auf dem mit Hilfe einer einfachen, aus Abschnitten von Tischlerplatten in T-Form miteinander verleimten Helling der Rumpf kopfüber zusammengebaut wird.

Als nächstes werden die Spanten angefertigt. Hierzu ist dünne Spanplatte (Abfallstücke?) gut brauchbar. Die Stärke spielt keine Rolle. Die Spanten werden aus dem Spantenriß als Halb-spanten auf dünne Pappe übertragen. Um die Spanten auf die Helling leimen zu können, werden sie mit dem der Helling-Form entsprechenden T-förmigen Ausschnitt versehen. Die Spantabstände werden auf der Helling angezeichnet. Anschließend werden die Spanten so aufgesetzt, daß nur Spant Nr. 5 und 6 genau auf dem Strich stehen. Alle anderen Spanten werden vorne vor und hinten hinter dem Strich aufgeleimt.

Bei der Herstellung der Spanten muß auch gleich die Plankenstärke berücksichtigt werden. Mit Hilfe eines Zirkels läßt sich die Stärke der Beplankungs-leisten einfach auf die Pappschablonen zeichnen.

Wenn alle Spanten stehen, wird am Bug noch eine Leiste angepaßt, an die die Planken angeleimt werden. Diese

Leiste bleibt später im Schiff, während die Spanten wieder entfernt werden.

Mit einer astfreien Leiste werden jetzt die Spanten ausgestrakt. Die Leiste wird über die Spanten gebogen und sollte dann gleichmäßig auf allen Spanten aufliegen. Je sorgfältiger die Spanten nachgearbeitet werden, desto sauberer wird der Rumpf.

Die Leiste muß nicht unbedingt in der ganzen Breite eines Spantes aufliegen, aber berühren sollte sie ihn schon. Dazu legen wir die Straklatte auch diagonal über das Spantgerüst. Erst wenn diese Arbeit sorgfältig abgeschlossen ist, wird die erste Leiste an der Kielmitte aufgelegt und mit Nadeln befestigt. Die zweite Leiste wird jetzt mit einem Hartkleber (UHU-hart oder ähnlich) gegen die erste Leiste geklebt und mit Nadeln, nicht mit Leim, auf den Spanten gehalten.

Die Leisten schneiden wir aus 4 mm starken Balsabrettchen etwa 10 mm breit mit einem Leistenschneider oder einer Kreissäge. Sie müssen nicht an den Enden verjüngt werden, wie es bei richtigen Planken erforderlich ist. Wenn sie nicht lang genug sind, werden sie einfach stumpf aneinander gestoßen und verleimt. Nachdem die Kielleisten befestigt sind, wird der Decksverlauf mit einer Leiste festgelegt. Dabei ist unbedingt darauf zu achten, daß der Deckssprung an beiden Seiten des Rumpfes gleich ist. Nur vorne am Bug wird die Leiste verleimt und sonst mit Nadeln fixiert.

Von jetzt an geht es zügig voran. Die Hauptsache ist geschafft. Man braucht nur noch abwechselnd rechte und linke und oben und unten je eine Leiste gegen die schon festliegende Leiste zu leimen und mit Nadeln zu heften. Dabei soll der hervorquellende Leim nicht entfernt werden. Er heftet innen die Leisten automatisch auf das Spantgerüst. Aber auf keinen Fall extra viel Leim darangeben, das Spantgerüst soll ja später wieder entfernt werden.

Wenn der Leim hart ist, können die Nadeln entfernt werden. Der Rumpf ist auf diese Weise sehr schnell beplankt. In den zum Schluß verbleibenden Spalt müssen die restlichen Leisten eingepaßt werden. Sie werden an den Enden schräg zugeschnitten und eingeleimt. In zwei Tagen kann man einen Rumpf fertig beplanken, wenn man genügend Nadeln zur Verfügung hat

Bis zu diesem Zeitpunkt war die Arbeit relativ sauber. Das ändert sich aber sofort, wenn der Leim ausgehärtet ist. In der Zwischenzeit stellen wir uns eine größere Anzahl Schleifklötze her, indem wir Holzklötze (Abfall) mit 80er und 150er Schleifpapier bekleben. Mit einem Bogen kann man sich fünf Klötze doppelseitig bekleben. Die fünf Klötze werden aber verbraucht, wenn jetzt der Rumpf geschliffen wird.

Beim Schleifen darf auf keinen Fall stark gedrückt werden. Ist die Form außen glatt, dann darf nur noch mit ganz scharfem Schleifpapier ohne Druck gearbeitet werden. Wer sich nicht daran hält, und mit stumpfem Papier und kräftigem Druck schleift, der schleift nur Beulen in den Rumpf. Zwischen den Spanten federn die Planken und geben nach, während sie auf den Spanten hart aufliegen. Hier wird also automatisch mehr Material abgeschliffen.

Also noch einmal: ohne Druck mit scharfem Papier. Sobald der Rumpf gleichmäßig glatt erscheint, wird noch einmal mit feinem Papier ganz leicht übergeschliffen. Löcher und Spalten brauchen uns nicht zu stören. Die werden vom Glasgewebe, das später über den Rumpf gezogen wird, verdeckt.

Jetzt wird 150 bis 200 g schweres Körper-Glasgewebe, keine Matte, glatt auf den Rumpf gelegt. Mit Körpergewebe können wir auch den Bug beziehen, ohne das Gewebe zerschneiden zu müssen. Mit anderem Gewebe, oder gar mit Matte, kann man nur stückweise beziehen. Matte nimmt außerdem zuviel Harz auf.

Das Gewebe wird von außen mit dünnflüssigem Polyesterharz getränkt, aber nur soviel, daß das Harz überall bis auf das Holz durchdringt. Ist das Harz ausgehärtet, wird der Rumpf mit Polyester-spachtel gespachtelt und anschließend geschliffen. Besonders gut geeignet ist ferro-elastic-weiß von der Firma Voß-Chemie. Es läßt sich gut schleifen und ist nicht so hart wie einige Autospachtelmassen. Aber sicher wird es auch von anderen Firmen ähnliches Material geben.

Diese Arbeit muß mehrere Male wiederholt werden, bis der Rumpf ganz weiß und glatt erscheint. Dann wird Spant Nr. 1 herausgebrochen und der Spiegel so eingesetzt, daß die Gesamtlänge des Bootes 1,27 Meter nicht überschreitet. Dabei ist es gut, wenn der Rumpfboden etwa 3 mm über den Spiegel hinausragt. Dieser Überstand wird dann scharf als Abreißkante ausgeschliffen. Wenn Sie glauben, daß das Boot durch weiteres Schleifen und Spachteln nicht mehr besser werden kann, lösen Sie den Rumpf von den Spanten, indem Sie die Spanten einzeln herausbrechen, und lackieren das Boot auch von innen mit Polyesterharz.

Erst wenn alles durchgetrocknet ist, wird ein vorläufiger Farbanstrich auf die Bootsschale aufgetragen. Ist die Farbe trocken, werden Sie erkennen, daß es noch ein weiter Weg ist bis zu einer vollkommenen Außenhaut. Also nur nicht den Mut verlieren und noch einmal schleifen und spachteln und schleifen und und und.

Wer annahm, daß mit den formgebenden Arbeiten die Schwierigkeiten überwunden wären, der wird sich jetzt sicher wundern, denn die letzten Feinheiten machen erheblich mehr Arbeit. Da wir aber keinen Fischerkahn bauen, sondern eine Rennjacht, bei der es auf eine gute Oberfläche ankommt, muß man diese Arbeit in Kauf nehmen.

Etwas was ich nicht erwartet hatte, trat ein als das Heft 2 von „SchiffsModell“ auf dem Ladentisch zu haben war. Eine Flut von Briefen überschwemmte mich, weil in der gleichen Ausgabe meine Adresse angegeben war. Wer Rückporto beigelegt hatte, brauchte nicht lange auf Antwort zu warten. Sehr vielen Lesern ist nicht klar, daß die Entwicklung eines solchen Bootes seine Zeit dauert. Im Augenblick wird es gerade erprobt und die ersten Änderungen sind fällig. Doch nur Kleinigkeiten. Alles in allem bin ich ganz zufrieden. Wer also nicht warten will, bis der Bauplan einmal erscheint, der braucht nur den Riß fotografisch zu vergrößern. Über den weiteren Bau berichte ich demnächst ausführlich.

