

Aufbauanleitung



MS HENRIK IBSEN (1907)

Rex-Schiffsmodelle
Christian Rex
Sommerkamp 24
24768 Rendsburg
www.rex-schiffsmodelle.de
cr@rex-schiffsmodelle.de

Dem Bausatz liegt ein vierteiliger Bauständer aus 4mm Pappelsper Holz bei. Diesen kann man auch später benutzen – sollte die Auflageflächen dann aber mit Moosgummi bekleben um Kratzer im lackierten Rumpf zu vermeiden. Ansonsten vor dem Zusammenkleben der vier Teile die Form kopieren. Die beiden Träger berücksichtigen die abfallende Kiellinie – der bugseitige Träger ist an den oberen Enden breiter und der Abstand der Aussparung für den Kiel zum Boden etwas größer.

Der GFK-Rumpf ist an der Oberkante so beschnitten, dass er mit der Oberkante der oberen umlaufenden Wallschiene abschließt.



Zunächst muss am Rumpf der Schlitz für die Ruderhacke (2mm Polystyrol – im folgenden nur als PS bezeichnet) angebracht werden. Dazu die Ruderhacke an den Rumpf legen und nach unten und zum Rumpfkörper 1mm Über- / Abstand lassen. Der Abstand der Hinterkante zum Heck beträgt 30 mm. Achtung! Der Rumpfboden neigt sich zum Heck hin – dies ist beim Einpassen der Ruderhacke zu beachten! Im Ruderhackenteil ist eine kleine Aussparung mit 6mm

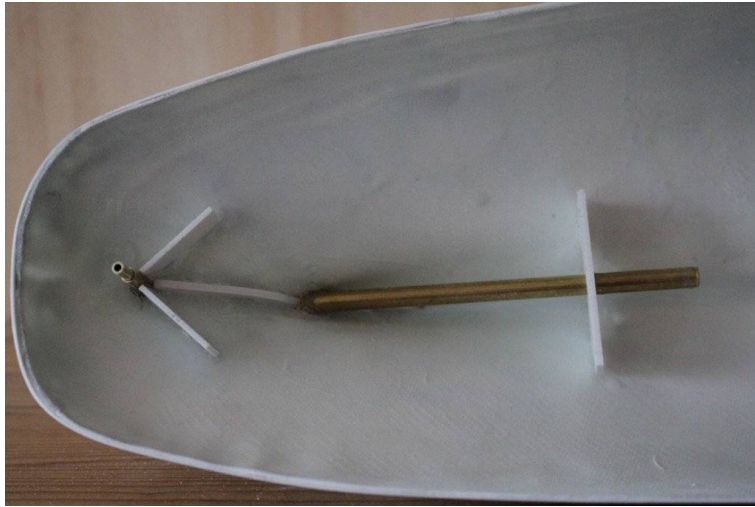
Höhe – diese markiert die Höhe in der die Bohrung für das Stevenrohr angebracht werden muss. Bei einem Stevenrohr mit 6mm wird ein Teil des Rumpfs weggebohrt und es entsteht dann eine etwa 5-10mm Aussparung (der Abstand zum laminierten Rumpfboden sind etwa 19mm).

Sobald die Bohrung für das Stevenrohr eingebracht ist, kann im Ruderhackenteil der entsprechende Bereich entfernt werden (für die Einpassungsarbeiten ist es mit dem an sich überflüssigen Steg einfacher, da sich das Teil sonst leicht verzieht). Dann wird es im Rumpf verklebt (mit Sekundenkleber anpunkten und abschließend mit Epoxid den evtl. vorhandenen Spalt wasserdicht verschließen). Anschließend kann das Stevenrohr (ca. 120mm lang) eingesetzt werden. Für innen gibt es ein entsprechendes Stevenrohrlager mit 6mm Bohrung.



Unmittelbar hinter der senkrechten Kante des Ruderhackenteils wird die Bohrung (4mm) für den Ruderkokker angebracht (4mm MS-Rohr, 20mm lang). Zur Ausrichtung des Ruderkokkers sollte man zweckmäßigerweise die Ruderachse (3mm MS-Rohr, 73mm lang) einsetzen, die genau auf das hintere Ende der Ruderhacke zielt.

Das Ruderblatt ist 3-lagig aufgebaut (alle in 1mm PS) - der mittlere, geschlossene Teil ist nach vorne etwas länger und greift in den Schlitz in der Ruderachse die aus 3mm Messingrohr besteht. Die untere Kante der Ruderhacke habe ich noch mit einem Abschnitt Messing-U-Profil 2x3 mm verstärkt welches bündig über das 2mm breite Formteil passt.



Innen wird der Ruderkoher noch durch 2 trapezförmige Stützen aus 1,5mm PS abgefangen (so entstehen bei seitlichem Druck auf dem Ruder keine Haarrisse rund um die Rumpfdurchführung des Koher's).

Das Stevenrohr wird mit einem entsprechenden Lager abgestützt.



Der Steven besteht am Bug aus 2x2mm PS-Profil, welches bis kurz vor Beginn des ebenen Rumpfbodens geht. Am Bug steht dieses Profil 25mm nach oben über die Rumpfoberkante. Unten schließt sich ein 1x2mm Profil an welches bis zum Ruderhackenteil reicht. Der Übergang vom 2x2mm zum 1x2mm Profil ist flach beizuschleifen so dass sich ein langsamer Übergang von 2 auf 1 mm Höhe ergibt. Zur Verstärkung der Ruderhacke

wird unten noch ein MS-U-Profil (2x3mm, 75 mm lang) über die Unterkante der Ruderhacke geschoben (ggf. muss hier etwas Material vom PS an den Seiten abgeschliffen werden) und verklebt.

Nun folgen die seitlichen Leisten. Das obere Profil endet genau auf Oberkante des beschnittenen Rumpfs. Umlaufend wird nun 10 und 18 mm unterhalb dieser Kante mit einem Abstand von etwa 50 mm eine Markierung angebracht und verbunden, so dass sich zwei harmonisch zur Oberkante der Rumpfschale verlaufende Linien ergeben. Diese markieren die Oberkante des zweiten und dritten Profils.

Für die oberen beiden Profile wird 1x1mm PS-Profil verwandt, für das untere 2x2mm PS-Profil. Am Bugsteven laufen die Profile aus.

Das untere Profil neigt am Heck zum Verwinden und wird praktisch nur mit der Kante am Rumpf verklebt. Der Abstand zwischen Profil und Rumpf muss anschließend verspachtelt werden.

Zur Verklebung empfehle ich Sekundenkleber. Polystyrolkleber ist nicht geeignet – der löst zwar das PS an und reicht für eine kurze Befestigung, aber es ergibt keine stabile Verbindung mit dem Epoxidharz der Rumpfschale.

Ggf. sind kleinere Kratzer etc. zu verspachteln und der Rumpf mit Filler zu sprayen (das hilft auch beim Aufspüren von Fehlstellen).

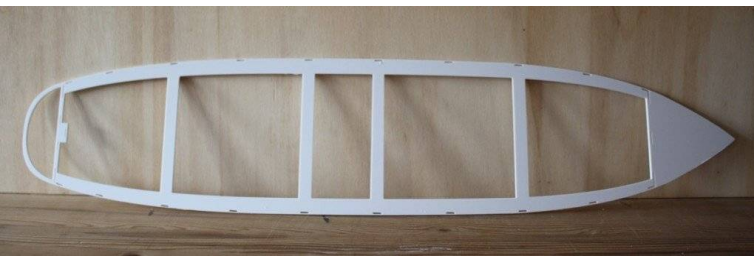
Als Propeller (nicht im Bausatz enthalten) empfehle ich einen 30mm Raboesch M4, Vierblattpropeller.



Für die Montage des Decks wird nun 2mm unterhalb der Oberkante der Rumpfschale innen ein 2x2mm PS-Profil eingeklebt.

Das Deck besteht aus 2mm PS und um dieses gut mit der Rumpfschale zu verbinden wurde ein 2x2mm Profil 2mm unterhalb der Unterkante der Rumpfschale innen angeklebt.

Gut zu sehen sind die Schlitze an den Seiten in die die Aufbauwände eingesteckt werden. Achtern gibt es eine Öffnung um an das Ruder zu kommen. Die breiteren Querstege dienen nur der Stabilisierung der Form und können später entfernt werden, bzw. bei Innenausbau des Restaurants und Salons auch durch Querwände ersetzt werden.



Unter die halbmondförmige Aussparung wird ein Rahmen als Auflage für das achtere Deck geklebt. Das ist die Serviceluke für das Ruder. Die Platte dafür ist nur 1mm dick. Da das Deck aber aus 2mm PS gefertigt wurde bleibt 1mm für eine Abdichtung gegen Wasser. Ich empfehle die Platte von unten komplett mit Moosgummi zu bekleben und dann die Außenkontur nachzuschneiden.



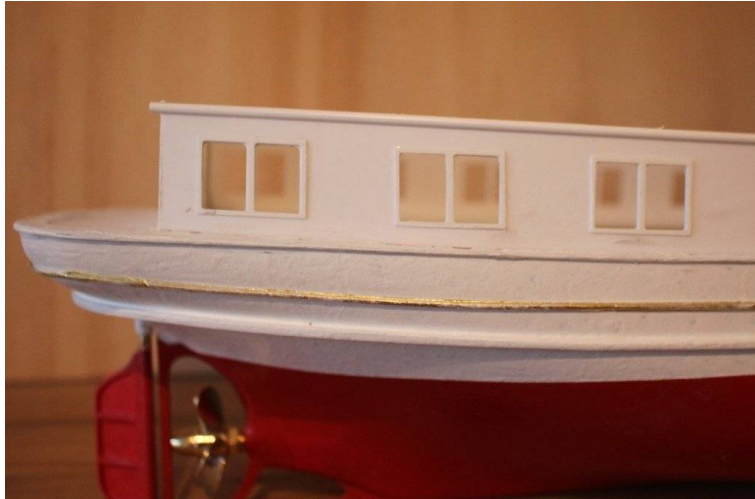
Als kleine Belohnung zwischendurch kann man nun bereits den Rumpf lackieren.

Bei der Deckmontage unbedingt darauf achten, dass die Schlitze für die Aufbauwände nicht mit Kleber voll laufen!

Dann werden die beiden langen Seitenwände montiert und zwar von achtern. Dort lassen sie sich am besten an den Schlitzen für die Querwand ausrichten. Zweckmäßigerweise zeichnet man sich dafür mit Bleistift eine Linie an der Außenkante der Schlitze.

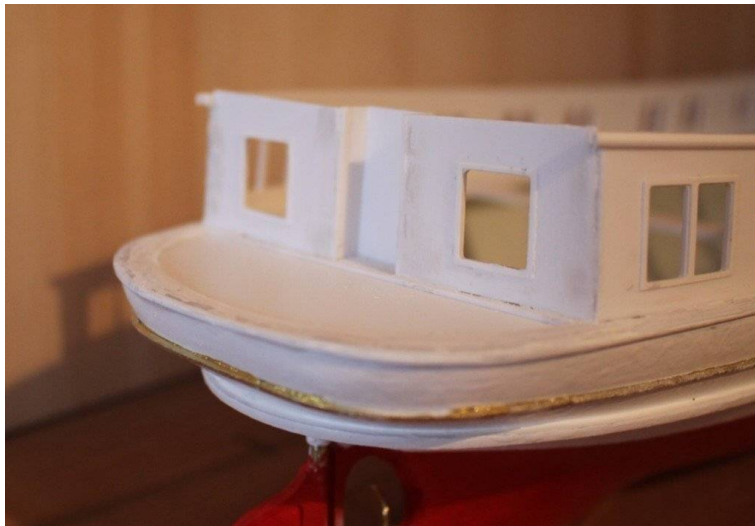
Danach folgte die achtere Wand mit der kleinen Nische (im Original für die Rudermaschine). Achtung! Die Wände der Nische sind 1mm kürzer als die Querwand, da das Deck dort aufliegt.

Zum Abschluss kommt die vordere Querwand. Dann werden die Ecken sowie der Übergang zwischen Wand und Decksrand / Rumpf verspachtelt und verschliffen (empfohlen: Revell Plasto oder ein ähnlicher Spachtel).

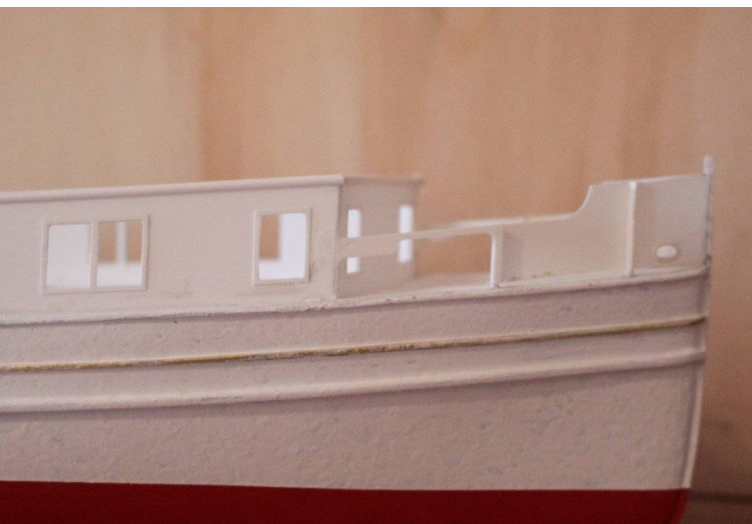


Die Fenster erhalten einen Rahmen aus 0,5mm PS, der eckige Aussparungen hat. Die Fenster haben oben in den Ecken Rundungen - von denen sieht man nach der Montage nur noch in extremer Nahansicht etwas. Den oberen Abschluss der Seiten- und Querwände bildet dann ein 2mm Halbrundprofil. Dieses Halbrundprofil ist auch wieder goldfarben lackiert (ich empfehle Schmincke

Künstlerfarben Goldbronze – die ist ein staubartiges Puder welches mit Wasser vermischt wird (ein paar Tropfen reichen). Um die Farbe später griffest zu haben unbedingt noch mit Klarlack überziehen).



Auf diesem Foto kann man gut erkennen, dass die Platte über dem Ruder noch zu tief liegt.

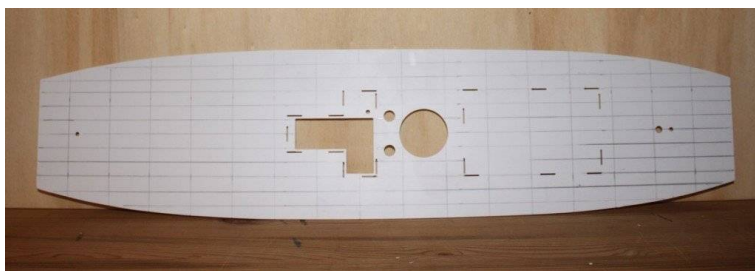


Im Anschluss wird das Schanzkleid des Vordecks erstellt. Das ist etwas filigran und nicht auf beiden Seiten identisch, da nur steuerbord ein Anker außenbords hängt. Dort verspringt das Schanzkleid dann nach innen. Die Flächen sind aus 0,5 PS - die Kettenklüse auch.

Die Schanzkleidstützen sind aus 1x2mm PS-Profil und sie sind etwa 1mm länger als das Schanzkleid – unten bleibt der 1mm Abstand zum Deck. Oben drauf wird aus 0,5mm PS ein Flachprofil montiert und der Messinghandlauf (1mm).



Innen wurde 2 mm unterhalb der Oberkante der Wände ein 2x2 mm PS-Profil geklebt. Dieses dient als Auflage für das Oberdeck, welches ich aus 1mm PS gefräst wurde. Da sind auch gleich die ganzen Nuten für die Aufbauwände drin und die Öffnungen für Mast, Lüfter und Schornstein.



Das Deck sollte vor der Montage der Aufbauwände gleich mit einigen Hilfslinien für die Verlegung der Decksplanken versehen werden - an den langen Linien kann man gut die Planken ausrichten. Die kurzen dienen als Markierung für Plankenstöße, die ja immer von Reihe zu Reihe verspringen. Ein genaues Verlegeschema vom Original habe ich leider nicht. Hinsichtlich Laibhölzern und Fischung ist man bei der Restaurierung des Schiffes sehr "eigene" Wege gegangen... das nur schon mal als Hinweis für die später folgenden Bilder zur Verlegung der Planken.

Die Wände sind im Deck in Nuten eingelassen und haben an den oberen Ecken auch noch eine Verbindung. Das führt allerdings dazu, dass die Ecken alle verspachtelt und verschliffen werden müssen. Beim Aufbau mittschiffs (Treppe zum Restaurant und Salon) kann man sich das im Bereich der Fenster sparen, da die obere Hälfte der Wand eine Holzverkleidung erhält.



Wichtig! Das Deck während der Montage einlegen, um Verspannungen die nicht zum Decksprung passen zu vermeiden. Gleiches gilt bei der Verlegung der Planken.



Der Schornstein hat auf diesem Deck einen relativ dicken Mantel (34mm Durchmesser). Dafür werden die drei Ringe (2mm PS) benutzt, die rundum 4 2x2mm große Aussparungen haben. Dorthinein werden 2x2mm PS-Profile geklebt und anschließend das entstandene Bauteil in den 1mm PS dicken Mantel (über einem Holzstab vorbiegen!) geklebt. Dieser "dicke" Schornsteinteil geht nach oben auch durch

das Dach / Brückendeck und steht ca 4mm nach oben über. Das Dach / Brückendeck hat eine entsprechende Bohrung mit etwas Übermaß, so dass der überstehende Teil als Fixierung für das Dach / Brückendeck mitgenutzt werden kann. Nachdem Zusammenkleben (mit Sekundenkleber) folgt Spachteln und Schleifen.

Achtung! Wenn man den beschriebenen Weg geht, ist die Abspannung des Schornsteins etwas aufwändiger, da das Dach und der obere Teil des Schornsteins dann zwei separate Teile sind und die Abspannungen dann trennbar sein müssen (alternativ darauf verzichten).



Zunächst werden die Laibhölzer auf dem Oberdeck verlegt. Das sind 4mm breite Kirschholzfurnierstreifen (0,6mm dick). Entgegen der üblichen Einfassung aller Decköffnungen finden sich die Laibhölzer beim Original

nur an der Deckaußenkante und nicht rund um alle Aufbauten und Deckdurchbrüche (Lüfter und Mast).

Auf dem Bild ist auch an der Mittelachse die erste Plankenreihe verlegt.



Die nächste Reihe wird dann um 1/3 der Gesamtlänge der Planke versetzt angebracht (dafür sind die Hilfslinien querschiff gedacht). Etwas tricky ist der Bereich zwischen den beiden Aufbauten, da er sehr kurz ist und die Lage der Plankenstöße nicht gleich ersichtlich ist. Ich empfehle erst vorne und achtern bis zur ersten Plankenreihe außerhalb der Aufbauten zu Bepanken und dann erst die Mitte zu vervollständigen.

Für die Verklebung der Holzleisten mit dem Deck eignet sich Polystyrolkleber. Auftragen aufs Deck in der benötigten Länge, etwas warten bis der Kleber das Polystyrol leicht anlöst und dann die Holzleiste auflegen, ausrichten (nach Augenmaß, es geht auch die Nutzung der Cutterklinge um den Spalt auf diese Breite aufzudrücken) und kurz festdrücken. Dann geht es mit der nächsten Planke weiter.

Ebenso irritierend wie die fehlenden Laibhölzer um die Decköffnungen ist die Tatsache, dass die Planken an den Deckaußenkanten keine Fischungen haben, also nicht in das Laibholz hineinragen, sondern zum Teil sehr spitz zugeschnitten sind.



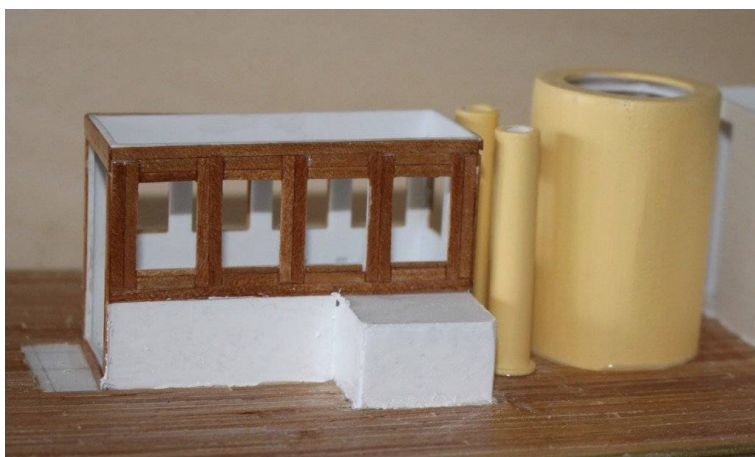
Unmittelbar hinter dem Aufbau mittschiffs bleibt eine etwa 16 mm breite Fläche frei. Da liegt im Original ein Teppich für den im Bausatz ein Stück Kunstleder beiliegt. Nachdem alle Planken verlegt sind empfehle ich deren Oberfläche zunächst mit Klarlack zu versiegeln und dann hellen (naturfarbenen) Holzkitt in die Ritzen zwischen den Planken einzuarbeiten. Je geschmeidiger der Holzkitt, desto einfacher ist es (gröbere Fasern im Kitt bekommt man einfach nicht in die feinen Fugen).

Nach dem Aushärten des Holzkitts wird das Deck mit einer Cutterklinge abgezogen und mit Schleifpapier nachbearbeitet bevor Klarlack aufgetragen wird.

Die runden Öffnungen für Lüfter, Mast und Schornstein sind natürlich vorher nochmal ordentlich freizulegen.



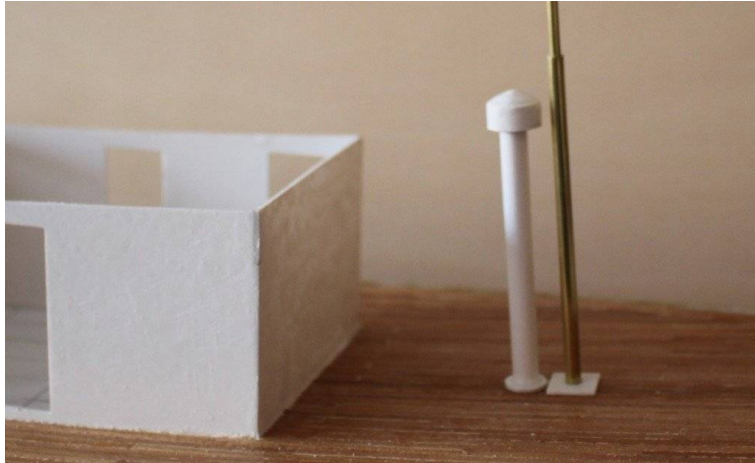
Der Aufbau mittschiffs wird in der oberen Hälfte mit Kirschfurnierleisten belegt. Zunächst mal oben und unten eine waagerechte Leiste, dann den Abstand dazwischen mit senkrechten Leisten und abschließend über und unter den Fensterauschnitten wieder mit waagerechten Leisten.



Die seitlichen Kästen bekommen einen Deckel der oben mit Leisten beklebt wird. Auf der linken Schiffsseite befindet sich darunter die Küche und der Abluftschornstein steht genau zwischen dem ersten und dem zweiten Fenster. Hier sind auch schon die unteren Teile der Maschinenraumlüfter (PS-Rohr mit 8mm Durchmesser) und der dicke Schornstein montiert. Die Lüfterrohre

bekommen zum Deck hin noch einen Sockelrand (1mm PS-Teil).

Aus optischen Gründen sollte der Aufbau auch innen mit Holzleisten verkleidet werden. Dabei aber oben einen 5mm breiten Streifen freilassen (da die Unterzüge des Dachs genau auf das Innenmaß des Aufbaus abgestimmt sind).



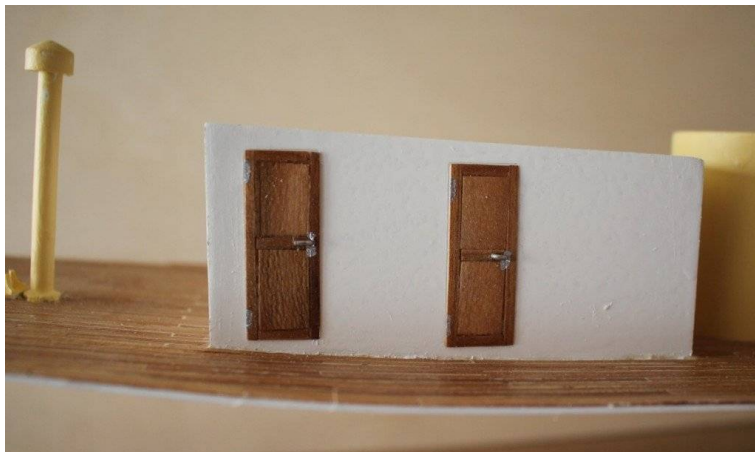
Auf dem Vordeck steht ein Lüfter mit einem langen Rohr mit 5mm Durchmesser (Beschlagteil). Der Fuß ist ein PS-Ring mit 5mm Innen- und 7mm Außendurchmesser.

Der Mast wird aus Messing hergestellt. Die Rohre (3mm, 2mm) und der 1mm Messingstab werden so zusammengelötet, dass sie etwa 10mm ineinander greifen. Am oberen

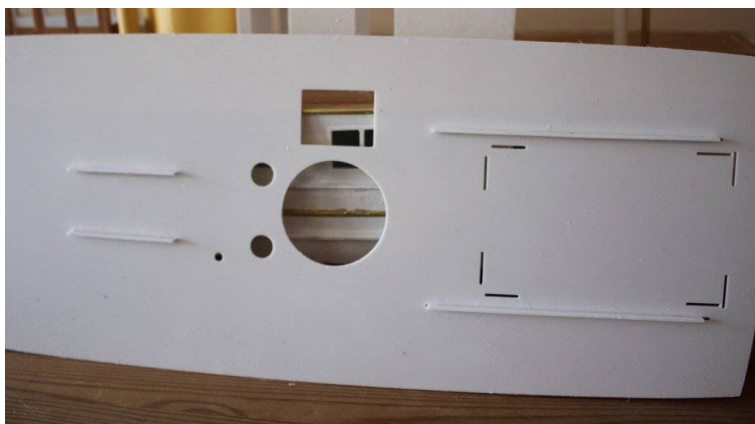
Ende des 2mm Rohres wird die Laterne befestigt. Etwa 9mm unterhalb befindet sich die Mastabspannung. Dafür wird 1x2mm Messing angelötet und zwar zum einen an den Seiten leicht nach achtern versetzt, zum anderen mittig an der Vorderkante. Ich empfehle das beiliegende Profil komplett anzulöten und dann erst abzulängen. Die Öffnungen für die Durchführung des Takelgarns erst nach dem Verlöten aller Befestigungspunkte mit einem kleinen (max 1mm) Bohrer anlegen.

Am oberen Ende des 1mm Drahts wird ebenso für die Befestigungspunkte zur Abspannung zum Bug und Achtermast verfahren.

Der Mastfuß besteht aus einem Quadrat mit Bohrung und den Winkelblechen (1mm PS Frästeil), die diagonal über die Platte angeordnet sind.

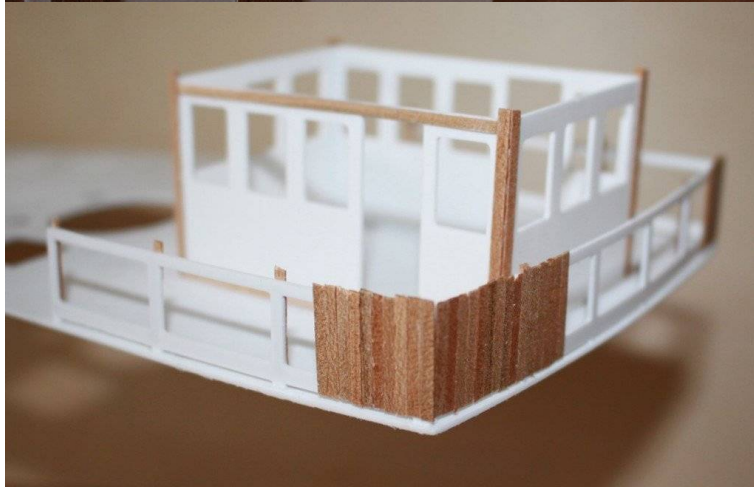


Der vordere Aufbau des Oberdecks benötigt noch 5 Türen. Dafür sind mit etwas Untermaß PS Rohlinge gefräst. Diese werden mit Kirschfurnierleisten (2mm) beklebt. Die innere Fläche kann alternativ aus Leisten oder einem zusammenhängenden Stück Furnier gefüllt werden. Türgriffe sind aus 1mm Lötzinn, Türbleche sind mit Silberbronze angedeutet. Wie die Türen öffnen, zeigt der Deckplan.



Das Brückendeck hat sowohl Schlitz für die Wände des Brückenaufbaus wie auch für 2 Paar Unterzüge. Diese nehmen zum einen die Wölbung des Decks auf, zum zweiten dienen sie als seitliche Führung, da sie genau innen in die Aufbauten des Oberdecks passen. Die Schlitz der Unterzüge müssen auf der Oberseite dann verschliffen / verspachtelt werden.

Die Schlitz der Unterzüge müssen auf der Oberseite dann verschliffen / verspachtelt werden.



Die Teile für die Brücke werden auf der Oberseite des Brückendecks montiert. Das auf dem Foto bereits montierte „Gerippe“ für das Brückenschanzkleid sollte man ggf. auf der Innenseite schon mit Holz furnier bekleben, denn dort ist sonst die Montage der Holzleisten etwas schwierig. Ansonsten wird das Brückenhhaus wieder mit Kirschfurnierleisten beklebt.

Zweckmäßigerweise sollten auch hier die Innenwände und der Fußboden mit Leisten belegt werden.

Die beiden Kästen für die Positionslaternen sollte man bereits jetzt einkleben und zwar so, dass sie vorne auf dem unteren Querträger aufliegen. Wichtig! Die Kästen müssen waagrecht zur Wasserlinie sein und liegen, weil das Deck zum Bug hin ansteigt, am hinteren Ende nicht auf dem unteren

Querträger auf. (nachdem die Holzleisten auf dem Brückenschanzgerippe verklebt sind ist das ansonsten etwas schwieriger mit einem sauberen Übergang zwischen den Holzleisten und dem Kasten (die Bilder dazu stammen vom Bau des Prototypen und da wurden diese erst später eingefügt)).

Zunächst erhält das Brückenhhaus senkrechte Leisten an den Ecken. Dann folgen oben und unten jeweils eine Leiste waagrecht. Dann wieder senkrechte Leisten zwischen den Fenster- und Türöffnungen, anschließend je eine waagrechte kurze Leisten über und unter den Fenstern und unten. Das verbleibende freie Feld wird dann mit senkrechten Leisten ausgefüllt.



Der Schornstein (grünes Plastikrohr, 24mm Durchmesser) wird auf die benötigte Länge gekürzt.

Der Schornstein erhält umlaufend zwei 2mm Halbrundprofile (ober- und unterhalb der roten Binde) sowie am oberen Ende einen leichten Kragen aus 2x0,5 Material. Die Halbrundprofile müssen noch weiß gestrichen werden. Auf die weinrote Binde gehört dann



noch eine runde Platte (0,5mm PS) mit dem Reederei-
logo.

Hinter dem Schornstein wer-
den die beiden runden Ma-
schinenraumlüfter instal-
liert. Mit einem leichten Ab-
stand zum Dach erhalten sie
einen Fuß (1mm Frästeil).

Den Abschluss der Schanz bil-
det ein Handlauf aus 1x2mm
Teak.



Nun folgt die Herstellung der
Reling.
Zunächst wird der Auflagerrah-
men für das Brückendeck
(1,5mm PS) auf das fertig be-
plankte Oberdeck aufgelegt.
In diesem Rahmen sind 1,5
mm Bohrungen für die Stüt-
zen, die das Brückendeck tra-
gen. Den Rahmen einfach
auflegen und mit Krepp fixie-
ren – dann kann man die Bohrungen als Muster für die Bohrungen im Oberdeck neh-
men. Die drei Bohrungen achtern nicht nutzen, da ansonsten eine feste Verbindung
zwischen den abnehmbaren Decks und dem Rumpf entsteht!

ren – dann kann man die Bohrungen als Muster für die Bohrungen im Oberdeck neh-
men. Die drei Bohrungen achtern nicht nutzen, da ansonsten eine feste Verbindung
zwischen den abnehmbaren Decks und dem Rumpf entsteht!



Dann werden die 1,5mm di-
cken Stützen (Messing) zu-
nächst im Oberdeck montiert
- die halten, wenn man ge-
rade gebohrt hat, auch leid-
lich in der Höhe und ver-
schwinden nicht gleich im
Rumpf. Die Bohrungen sind
übrigens mit Ausnahme der
drei achtern alle im Laibholz
des Oberdecks. Der Rahmen
wird dann oben auf die Stützen aufgesteckt und fixiert (Sekundenkleber).

wird dann oben auf die Stützen aufgesteckt und fixiert (Sekundenkleber).



Die Reling wird zweckmäßigerweise am Modell gelötet – dann passt sich die Form gut der geschwungenen Linie des Decks an.

Als Hilfsmittel / Höhenmaß eignet sich ein kleines Vierkantholz in das für Handlauf und Durchzüge (alle in 1mm Messing) eine Nut für jeden benötigten Draht geschliffen wird. Fürs Verlöten kann man dann die Drähte mit Tesakrepp fixieren (wenn man nicht ewig auf der Stelle lötet, hält der Kleber

auch ausreichend fest).

Zweckmäßigerweise beginnt man im vorderen Bereich, wo vier Drähte übereinander anzubringen sind. Als erstes dann den obersten und den untersten Abschnitt verlöten, anschließend die beiden mittleren.



Vom vorderen Decksbereich ausgehend arbeitet man sich dann zum Heck durch. Hier sind aber in der Regel nur der obere und der untere Draht zu montieren. Es gibt aber ein paar Abweichungen, die sich durch Seildurchführungen (die achteren Festmacherpoller sind auf dem Oberdeck!) und mehrere Türen verursacht werden.

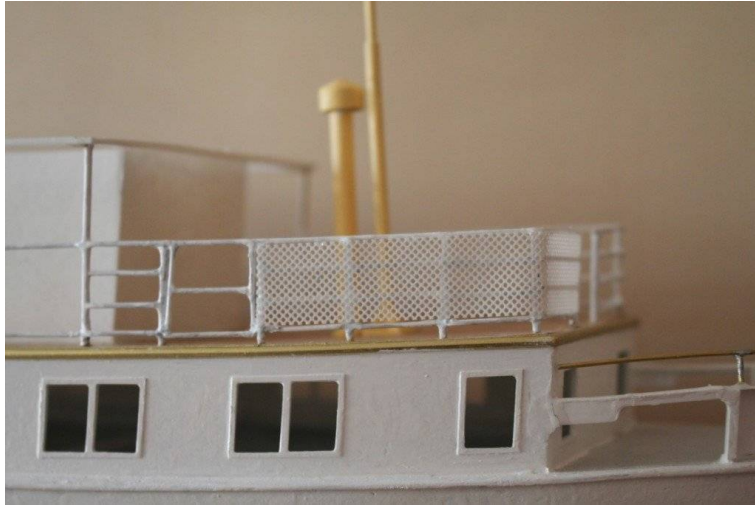


Bei der Herstellung des Prototypen sind leider kleine Fehler unterlaufen. Korrekt wäre ab der ersten Dachstütze drei parallel zueinander verlaufende waagerechte Streben statt der senkrechten Verstrebung zwischen den Dachstützen.

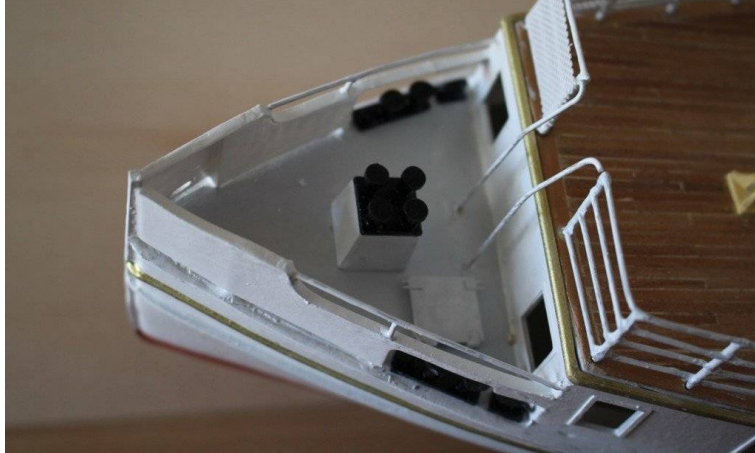
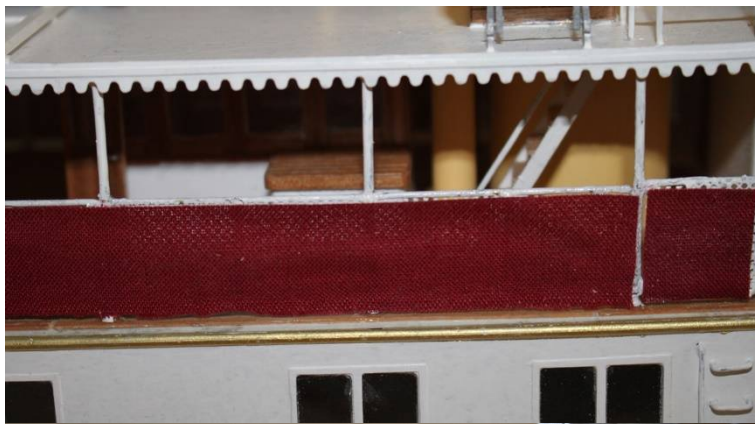
Im Original wird alternativ an zwei Stellen steuerbord die Reling geöffnet (für die Passagiere meist aber nur an einer Stelle) und zwar entweder

mittschiffs oder beim Freideck vorne.

Abschließend werden die Querteile achtern gelötet (die Dachstützen stehen unten nur auf dem Rahmen auf) sowie die kurzen Relingabschnitte am Bug.



Die Reling erhält eine Netzbe-
spannung (0,5mm PS). Das
beigefügte Material kann mit
Sekundenkleber an die Reling
geklebt werden. Die Türen er-
halten jeweils separate Netz-
abschnitte (sonst könnte man
die im Original ja auch nicht
öffnen). Im vorderen Bereich
des Oberdecks wird nur dieses
Netz montiert (die ersten drei
Felder). Ab der Tür wird auf
das Netz später noch die
weinrote Persenning aufge-
klebt (zum Schneiden des
Stoffs sollte dieser vorher mit
Sprühstärke oder ähnlichem
fest gemacht werden) .



Nun werden Poller und Tros-
senführungen montiert. Es gibt
drei verschiedene Pollertypen
- je zwei Paar haben die leicht
ovalen Abschlussplatten – ein
Paar davon zusätzlich eine
Trossenführung. Die Poller-Tros-
senabweiser-Kombi gehört
zum Backdeck ebenso wie
die ovale Trossenführung.
Zusätzlich gibt es eine 4-fach
Pollerkombination, die auf ei-
nem leicht pyramidenförmig-
en Sockel steht (Grundflä-
che 14x14mm). Diese Kombi steht
auf dem Backdeck und wird in der
Regel beim Schleusen belegt.

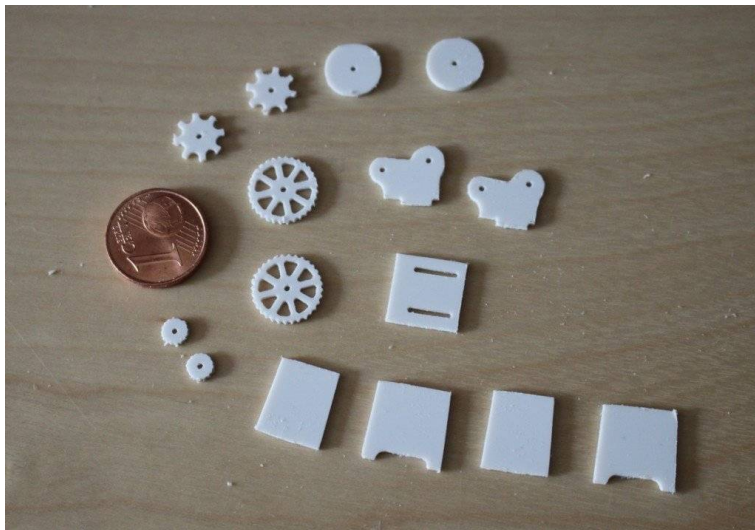
Die hinteren Poller stehen auf dem Ober-
deck und dazu gehören die Trossenführun-
gen mit dem runden Loch.

Die flache Deckel vorne links ist der Zugang
zum Kettenkasten. Auf eine Platte (1mm PS)
mit den Abmessungen von 13x13mm wird
ich eine zweite mit 14x14mm aufgesetzt. An
der Seite sind aus 0,3 PS Material kleine "Flü-
gelteile" angesetzt, die von der Seite mit
Schlitzen versehen werden. Hier kann man
im Original die Luke mit Schrauben

Der flache Deckel vorne links ist der Zugang
zum Kettenkasten. Auf eine Platte (1mm PS)
mit den Abmessungen von 13x13mm wird
ich eine zweite mit 14x14mm aufgesetzt. An
der Seite sind aus 0,3 PS Material kleine "Flü-
gelteile" angesetzt, die von der Seite mit
Schlitzen versehen werden. Hier kann man
im Original die Luke mit Schrauben



festgesetzt werden. Auf der nach außenbords weisenden Seite wird mit 1x1mm Material ein Scharnier angedeutet.

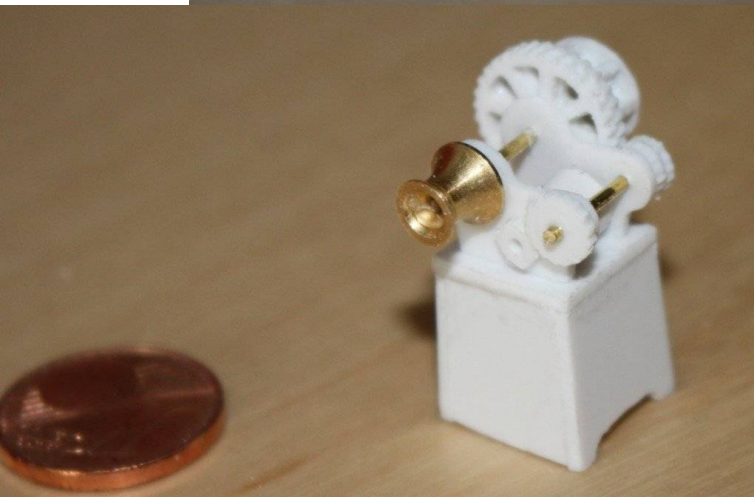


Auf dem Backdeck fehlt noch die Winde für den Anker. Die ist ebenso wie der Vierfachpoller auf einem Sockel montiert. Die einzelnen Teile sind in 1mm PS gefräst.

Hier einmal fast alle Einzelteile. Die "Sterne" oben links sind die Innenteile der Kettennuss - die äußeren Scheiben der Kettennuss sind in 0,5mm PS.



Zahnräder und "Stern" der Kettennuss wurden aufgedoppelt. Mit 1mm Messingdraht als Achse montiert und mit einem Spillkopf versehen.



Für die Kettenklüse wird ein 4mm Rohr verwandt – die entsprechende Bohrung muss in das Deck noch eingebracht werden.

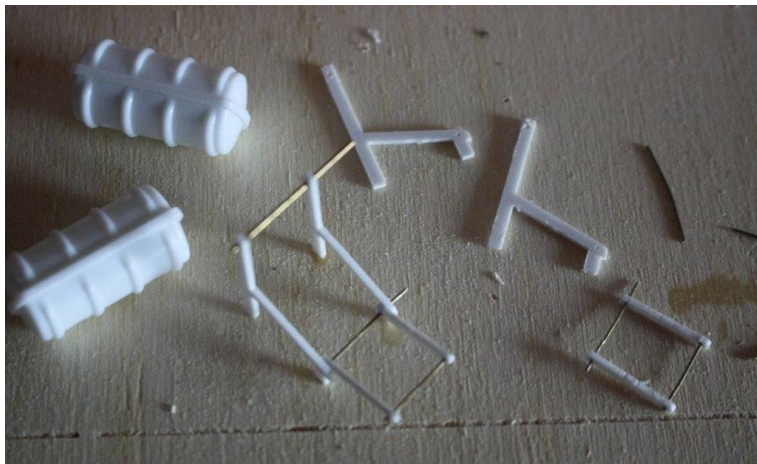
Der Anker wird außen am Schanzkleid befestigt und die Ankerkette durch die Kettenklüse im Schanzkleid und über die Kettennuss geführt.

Auf dem Handlauf des Schanzkleids werden ganz vorne die beiden Lippen montiert. In den Winkel zwischen den beiden Seiten des Schanzkleids kommt aus Restmaterial eine kleine Platte durch die auch das 2mm Rohr des vorderen Flaggenmasts geführt wird. Dafür liegt 2mm PS Rohr bei in das aus Stabilitätsgründen aber ein 1mm Messingstab eingeführt werden sollte.



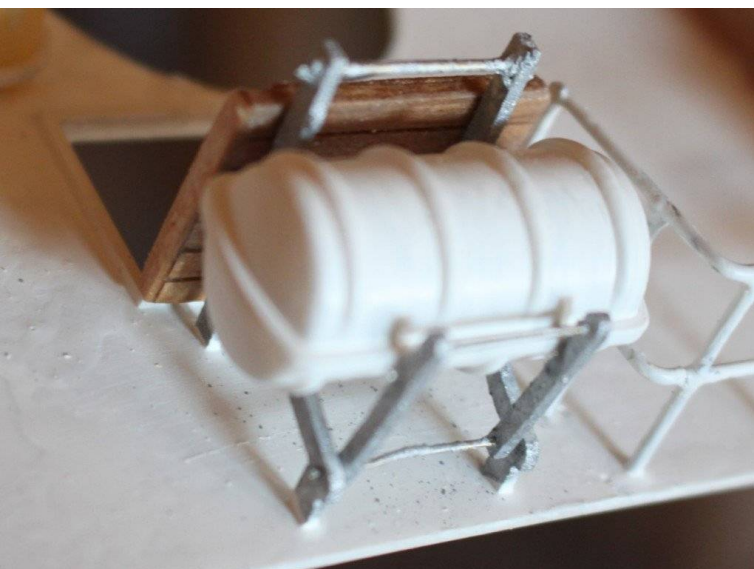
Rund um die Auflage des Dachs wird nun die „zahnstangenähnliche“ Struktur geklebt, die den Stoffries nachbildet, der am Dach des Oberdecks hängt (0,5mm PS) Diese Teile sollten so mit dem Rahmen verklebt werden, dass sie oben etwa 1,5-2 mm überstehen. Sie dienen dann gleichzeitig als Rahmen für das Dach.

Darauf wird dann noch ein schmaler Streifen 0,3mm PS aufgesetzt.



Nun folgt die Konstruktion der Rettungsinselhalter. Die Träger sind in 1mm PS gefräst, ebenso die Arme, die die Insel festhalten, solange sie nicht freigegeben wird.

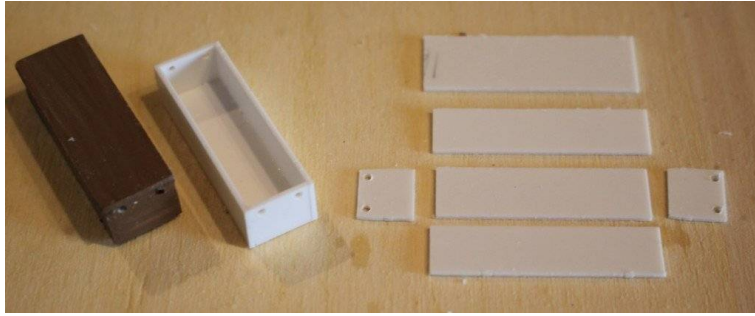
In die Enden der Arme werden 0,5mm Bohrungen eingebracht, ebenso in der Drehpunkt am äußeren Fuß der Stütze sowie am oberen Ende. In diese Bohrungen wird 0,5mm Messingdraht gezogen.



Zur Vervollständigung sollten noch Spann Gurte zwischen den beiden oberen Drähten angebracht werden.

Die Rettungsinseln gehören etwas nach hinten versetzt neben den Schornstein und die Öffnung / Treppe zum Oberdeck. Zwischen dem hölzernen Brückenschanzkleid und den Rettungsinseln wird aus 1mm Messingdraht noch eine Reling angefertigt (Handlauf und ein paralleler Durchzug).

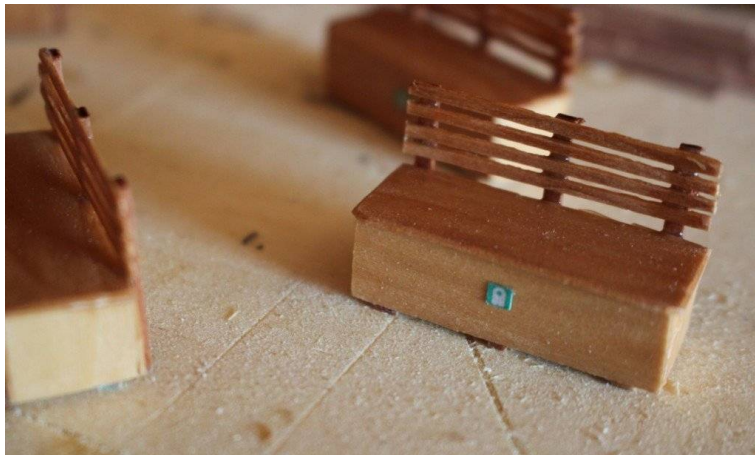
Achtern wird der Lüfter des Restaurants und hinter dem linken Maschinenraumlüfter der Lüfter der Küche montiert.



dem Boden angeklebt.

Rund um das Brückenhaus stehen drei Deckskisten in denen Schwimmwesten lagern. Aufbau erfolgt wie aus dem Foto ersichtlich. Das Bodenteil gehört zwischen die vier Seitenteile.

Als Fußleiste werden drei 1x2mm PS Profile quer unter



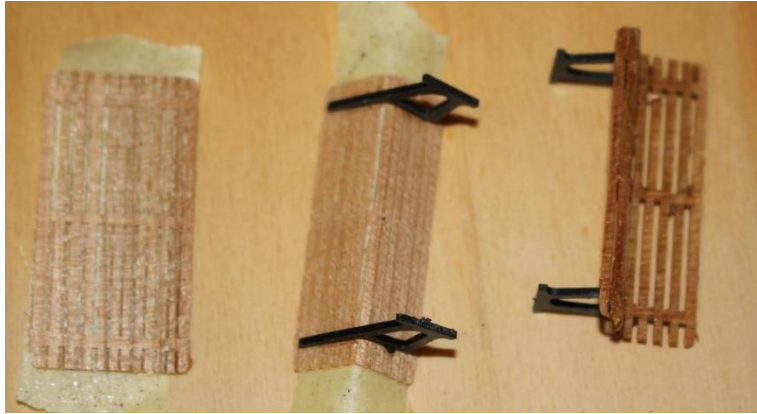
Der Aufbau der Sitzbänke / Rettungswestenkisten auf dem Oberdeck ist entsprechend. Zunächst wird der Grundkörper aus 1mm PS aufgebaut. Achtung! Die Sitzfläche ist etwas nach hinten geneigt, ebenso die Vorderkante unten etwas nach innen. Die Ecke mit etwas unter 90° Winkel markiert also die Vorderkante der Kiste.

Die zusammengesetzte



Grundform wird dann mit dem beiliegenden 0,8mm Kirschfurnier beklebt; zunächst die Stirnseiten, dann Überstände beischleifen, dann die Längsseiten, Überstände beischleifen und dann die Deckplatte (Sitz) mit etwa 1mm Überstand zu den Seiten und nach vorne (hinten bündig). Dann wurden aus dem gleichen Material schmale Streifen für die Rücklehne geschnitten und diese an der Rückseite mit drei Leisten fixiert.

Von diesem Typ gibt es sechs Stück, drei jeweils neben einander und dann mit dem Rücken gegeneinander.



Zusätzlich zu den 6 Kisten gibt es noch 2 Sitzbänke am Heck und je 2 Sitzbänke an der Reling.

Dafür liegen dem Bausatz 12 Sitzbankstützen (1mm PS schwarz) sowie 6 in Kirschfurnier gefräste Sitzflächen bei. Die Holzteile werden vorsichtig mit einem Cutter an den äußeren vier Haltestegen abgetrennt. Für die weitere Ver-

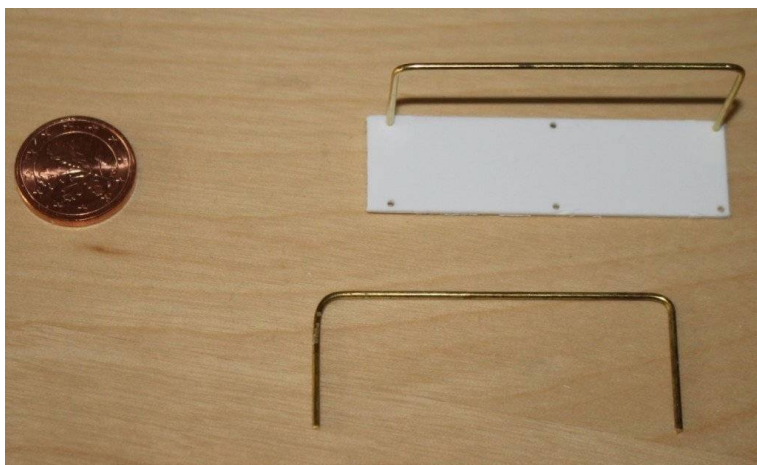


arbeitung empfiehlt es sich die Oberseite mit Tesakrepp zu bekleben. Dann werden die dünnen inneren Stege zwischen den schmalen und der ersten breiteren Leiste mit dem Cutter getrennt. Der Knick kommt dann genau in den Übergang von Sitzfläche zu Rückenlehne. Die obere Leiste der Rückenlehne ist oberhalb der Stützen. Die Verklebung erfolgt zweckmäßigerweise mit Sekundenkleber. Sobald Rückenlehne und die auf dem geraden Teil der Sitzfläche aufliegenden Leisten sicher verklebt sind, können die vordern beiden Leisten nach unten umgebogen und verklebt werden. Die bei-

den kürzeren Bänke (36mm) gehören ans Heck – die jeweils 2 längeren Bänke (40mm) gehören an die Seiten (siehe Foto).

Mittschiffs gibt es in etwa auf Höhe des Schornsteins eine Öffnung in der Reling (Tür). Diese wird vom Personal benutzt beim Schleusen und damit man je nach Höhe der Schleusenwand noch an Bord kommt, gibt es seitlich eine Einstieghilfe (drei Eisenbügel als Stufen und ein Handlauf).

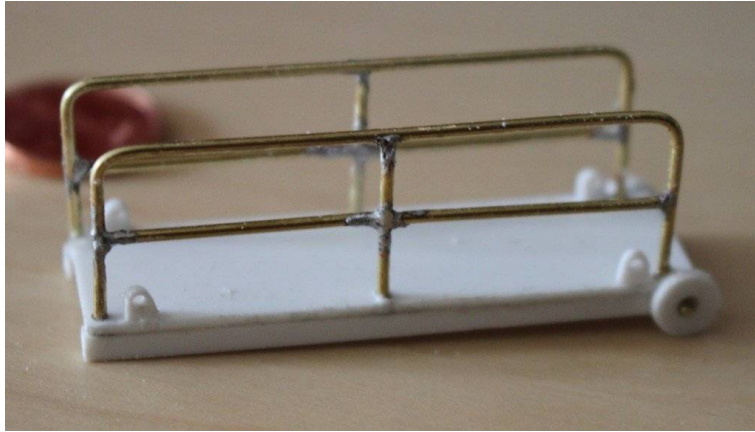
Das Dach erhält aus 2x2mm PS Querleisten, die auf 1x2mm PS Leisten ruhen. Auf dieser Konstruktion ruht mittig eine Gangway über die Passagiere an Land gehen können – auf der linken Schiffsseite wird darauf der Träger des Krans für das Schlauchboot montiert. Die achtere Querleiste befindet sich 157mm vor dem Ende des Dachs. Der Abstand zur vorderen Querleiste ist 24mm. Die vier 1x2mm PS Profile sind 31mm lang und werden quer Schiff mit gleichmäßigem Abstand aufgeklebt.



lang und werden quer Schiff mit gleichmäßigem Abstand aufgeklebt.

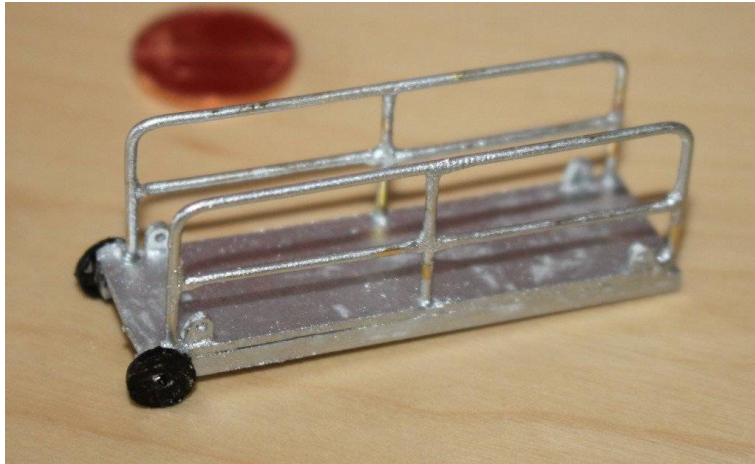
An der vorderen Querleiste sind die vorderen Decksaugen für den achteren Mast befestigt.

Damit die Gäste an Bord und wieder an Land kommen, gibt es eine kleine Gangway die

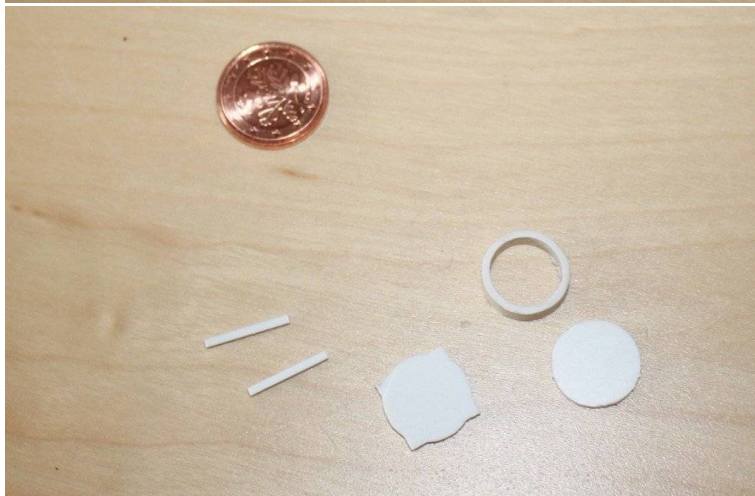


während der Fahrt oben auf dem Dach festgezurt wird. Sie kann mit dem Bordkran gehievt.

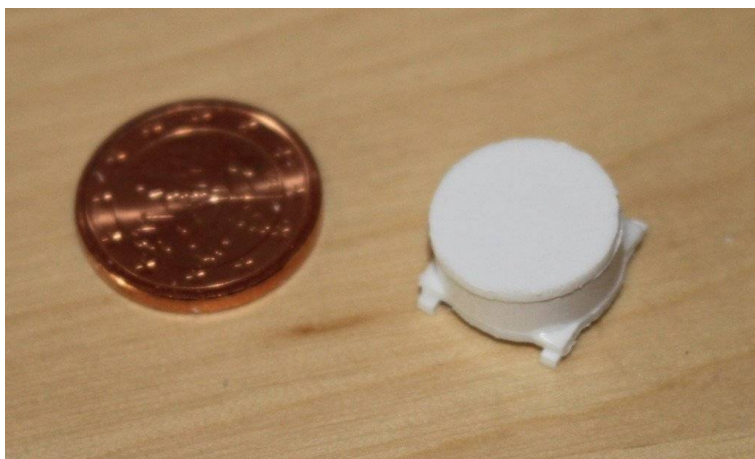
Es wird 1mm Messingdraht verwendet.



Das Original ist aus Aluminium. An den Ösen können Schäkkel angeschlagen werden um die Gangway mit dem Kran anheben zu können. Die schwarzen Rollen sind landseitig.



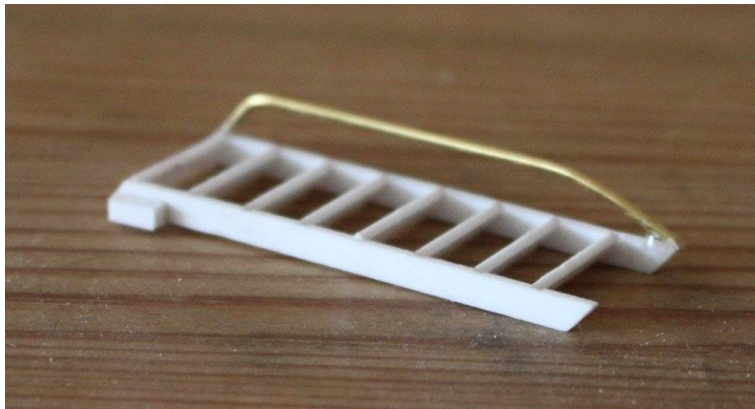
Auf dem Achterdeck gibt es einen Rudermaschinendummy. Ursprünglich wurde das Ruder über eine Kettensteuerung betätigt - heute ist das hydraulisch gelöst.



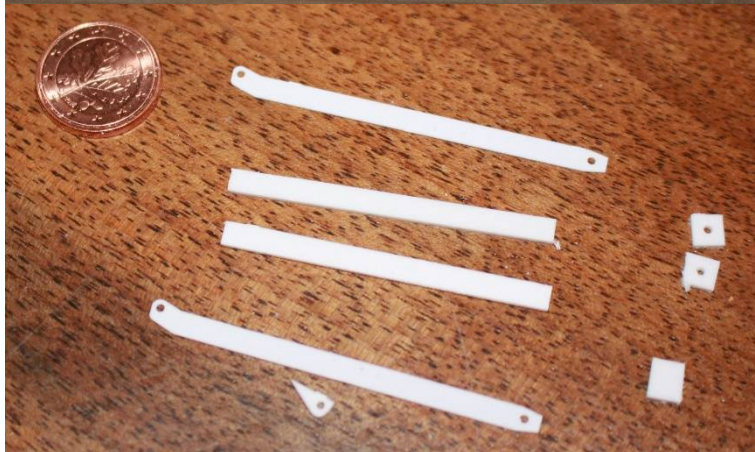
Die 1x1mm PS Profile dienen als Unterzug für die Grundplatte. Hier könnte ggf. noch eine Verschraubung nachgebildet werden. Darauf kommt der Rohrabschnitt und oben der runde Deckel.



Der achtere Flaggenmast besteht aus 1,5mm Messing und ist am Fuß an der Relingsstütze befestigt. Zum Dach gibt es eine Halterung aus 0,7mm Messing.



Die Treppe vom Oberdeck zur Brücke ist als Bausatz beige-fügt (PS). Als Handlauf wird 1mm Messingdraht verwendet. Zur Befestigung wird ein kurzer 2x2 PS-Abschnitt am oberen inneren Ende angeklebt (Befestigung am Schornsteinsockel). Die Stufen werden mit Kirschfurnier belegt.



Der Kran bekommt eine Bodenplatte (20x24mm 1mmPS) die auf zwei 20mm langen 2x2mm Profilen aufgeklebt wird und dann zwischen den beiden Querträgern aufgeklebt wird.

Der Sockel des Krans besteht aus PS-Rohr (12mm Durchmesser) auf dem oben eine Platte montiert wird. Darauf dann der drehbare Teil des Krans aus 4mm PS-Rohr oben wird

aus 2x2mm ein Träger für den Kranarm aufgeklebt.



Der Kranarm besteht aus den 0,5mm dicken Seitenteilen zwischen den die beiden 1mmPS Abschnitte geklebt werden. Am vorderen Ende wird die kleine Messingrolle eingefügt. Obendrauf wird die Winde für das Seil montiert (3 kleine PS-Teile und die breitere Messingrolle). Die Hydraulik kann aus 2mm PS-Rohr und 1mm Messingdraht nachgebildet werden.



Die Decals (Wasserschiebebilder) für das Reedereilogo und die Namenszüge sind auf einer durchgehenden Folie gedruckt.

Die einzelnen Decals sind möglichst nah am Druck mit dem Cutter auszuschneiden. Insbesondere bei den Buchstaben verbietet sich wegen der filigranen Formen diese einzeln auszuschneiden. 3-4 Minuten in lauwarmes Wasser halten und vorsichtig von der Trägerfolie schieben, ausrichten und mit einem Tempo trocken andrücken. Nach Durchtrocknung mit Klarlack fixieren.

Farben:

Unterwasserschiff:	RAL 3000 feuerrot
Rumpf / Aufbauten:	RAL 9001 cremeweiß
Poller / Winde:	RAL 9005 tiefschwarz
Lüfter / Schornstein:	helles gelb (33% RAL 1004 goldgelb + 67% 9001 Cremeweiß)
Schornsteinbinde:	RAL 3003 rubinrot
Holzboxen für Rettungswesten:	RAL 8016 mahagonibraun