

Aufbauanleitung



MS YMER (1942)

**Rex-Schiffsmodelle
Christian Rex
Bavert 31
42719 Solingen**

**www.rex-schiffsmodelle.de
cr@rex-schiffsmodelle.de**

Der Rumpf wurde bereits beschliffen, Grate abgetragen und ggf. vorhandene Fehlstellen ausgeglichen.



Auf die angedeutete Position wird die Scheuerleiste aus 2x2mm Polystyrol aufgeklebt. Insbesondere im Heckbereich sollte man das Profil vor dem Verkleben etwas rund biegen.

Die Kanten der Scheuerleiste sind ebenso wie die Stöße zwischen den einzelnen Profilabschnitten zu verschleifen.

Vom Bug wird bis zur Ruderhacke ebenfalls ein 2x2mm Polystyrolprofil als Steven geklebt, bzw. von der Scheuerleiste bis zum Knick im Bugsteven ein 1x2mm Profil.

Nun wird für das Stevenrohr eine Bohrung mit 6mm in den Rumpf gebohrt. Am besten geht das mit einem Forstnerbohrer.



Dann wird für das Achtersteventeil (2mm dickes Polystyrolfrästeil) eingepasst. Die Öffnung für das Stevenrohr wird zweckmäßigerweise erst nach dem Verkleben vorgenommen damit die Teile oberhalb und unterhalb des Stevenrohrdurchbruchs fluchtend in der Mittelachse sind.

Die Bohrung (4mm) für den Ruderkerer anschließend unmittelbar

am Ende des am Rumpf verklebten Achterstevens bohren.



Es folgt der Einbau des Stevenrohrs das innen im Rumpf durch die Stevenrohrstütze geführt wird. Die Form der Stütze muss ggf. der Innenkontur des Rumpfes angepasst werden.

Der Achtersteven erhält unten noch eine Verstärkung aus 3x3mm Messingprofil.



Beim Einbau des Ruderkokers ist darauf zu achten, dass die Ruderachse kurz vor Ende der Ruderhacke aufliegt (ggf. bis zum Abbinden des Klebers die Ruderachse an der Ruderhacke mit Klebeband fixieren). Nach oben steht die Ruderachse etwas über das Deck über. Bei Versagen der Rudermaschine konnte

hier ein Hebelarm aufgesetzt werden, der mittels Umlenkblöcken und der achteren Winde eine Notrudderanlage ermöglichte. Das Ruderblatt selbst ist ein Resindruckteil, das auf die Ruderachse aufgeschoben wird.

Die Position der Speigatts und der Klüsen ist auf dem Rumpf markiert. Die Position bitte nochmal anhand der Planunterlagen überprüfen.



Der Schlingerkiel besteht aus 2x3mm Messing-L-Profil. Der Abstand zur Schiffsmittelachse beträgt 50mm. Die Schlingerkiel verlaufen von unten gesehen parallel zur Mittelachse und nur in der Seitenansicht haben die einen gebogenen Verlauf. Das

hintere Ende befindet sich 65mm vor Beginn des Heckstevens. Wenn die entsprechenden Markierungen angebracht sind, werden die Profile mit der Schmalseite auf dem Rumpf angeklebt (vorher etwas in Form biegen). Die Verklebung kann gut mit Sekundenkleber vorgenommen werden. Um eine sichere Verbindung mit dem Rumpf zu erreichen werden in jeden Schlingerkiel drei 1mm Bohrungen an den Enden und mittig eingebracht (durch Kiel und Rumpf!). 1mm Messingstäbe werden anschließend außen verlötet und innen gesichert (Umknicken und / oder Verkleben).



Für die Ankertaschen werden die entsprechenden 1mm dicken Polystyrolteile genutzt. Auf das große trapezoide Teil werden die Seitenteile so aufgeklebt, dass diese eine Tasche bilden, die oben tiefer ist als unten. Bitte beachten das man zwei spiegelbildliche Ankertaschen benötigt.

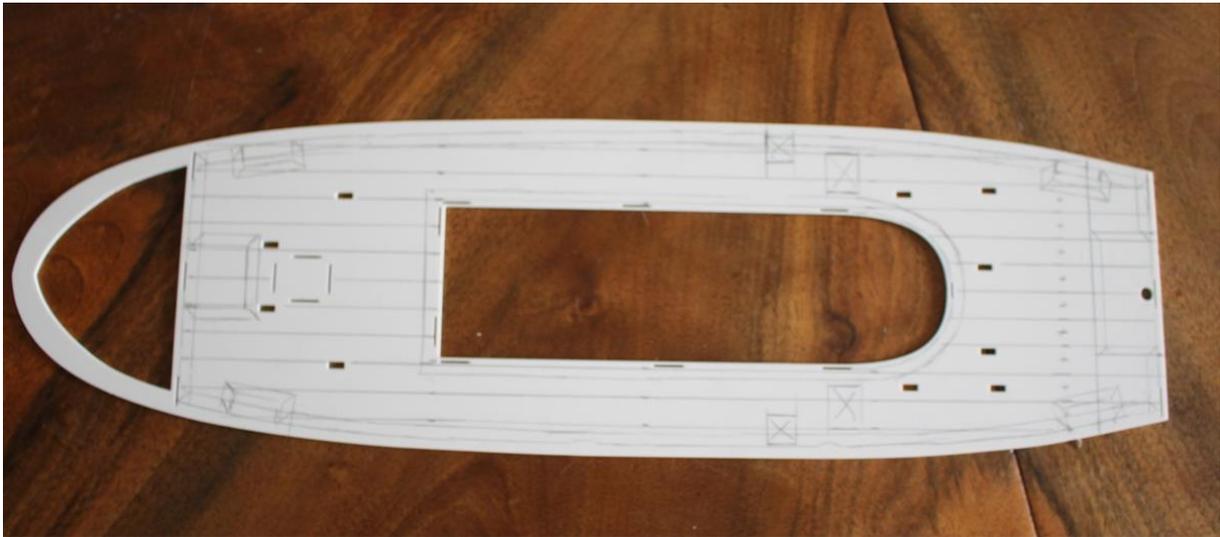
Auf dem Rumpf entsprechend der Lage im Plan eine Markierung anbringen und den Rumpf mit einer Trennscheibe aufschneiden. Die Ankertaschen so im Rumpf verkleben, dass die Rahmen ein wenig über die Außenkontur des Rumpfs überstehen (zwischen 0,5 und 1mm).



Innen wird nun 2x2 Polystyrolprofil als Auflage für das Deck eingeklebt. Das Deck selbst besteht aus 1,5mm dickem Polystyrol – daher muss die Leiste so verklebt werden, dass sie 2mm unterhalb der Unterkante der

Speigatts befestigt ist.

Für die Verklebung Polystyrol – GFK (Rumpf) empfehle ich Sekundenkleber. Anschließend den Winkel zwischen Polystyrolprofil und Bordwand noch mit Zweikomponentenkleber sichern.



Bevor das Deck montiert wird, sollte man einige parallele Linien für die Verlegung der Decksplanken ziehen und die Position der Poller etc. markieren.

Das Deck wird nun eingeklebt (mit Polystyrol- / Plastikkleber). Gegebenenfalls muss am Heck zur besseren Passgenauigkeit noch nachgeschliffen werden (produktionsbedingt ist die Rumpfwand achtern sehr unterschiedlich dick).

Im Deck sind kleine rechteckige Öffnungen (hinten 4, vorne 6) in die später Glasprismen (Resindruckteile) eingesetzt werden.

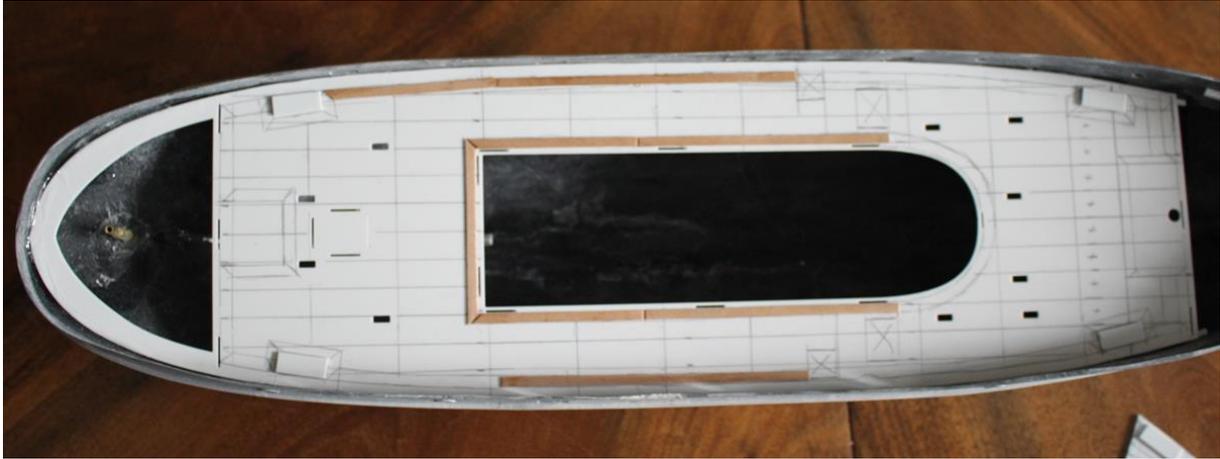
Das Schanzkleid wird innen geglättet (schleifen und ggf. spachteln).

Als Wassergang bleiben an der Deckaußenkante 4mm ohne Holzbelag.

Zweckmäßigerweise legt man eine entsprechend breite Leiste innen an das Schanzkleid und zeichnet sich die Kontur mit dem Bleistift an.

Ebenso empfehle ich den Verlauf der breiteren Laibhölzer (3mm Kirsche) rund um die Decksöffnungen zu markieren.

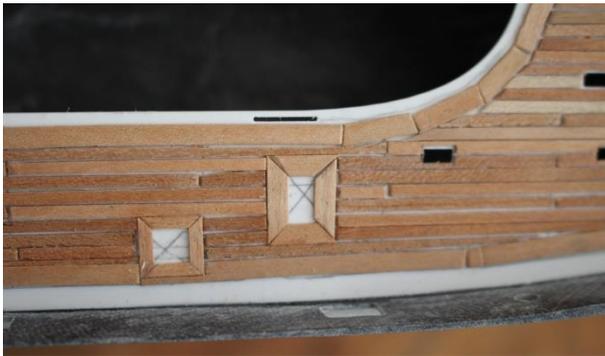
Die Markierungen für die Poller und die Tankdeckel / Revisionsdeckel werden vom Plan übertragen.



Nun werden die Sockelplatten (1mm Polystyrol) für die Doppelpoller montiert. Dann beginnt man mit der Verlegung der Laibhölzer rund um den Süllrand, an den Außenkanten des Decks, zur Ladeluke etc.



Die Verklebung kann auch gut mit Polystyrolkleber erfolgen. Den Kleber auf die abzudeckende Fläche auftragen, kurz warten (damit das Polystyrol leicht angelöst wird) und dann andrücken. Das angelöste Polystyrol geht mit der Porenstruktur der Furnierleisten eine gute Verbindung ein.



Anschließend die Decksleisten (Standardlänge 90mm) verlegen. Dabei jede Reihe um 30mm nach vorne oder hinten versetzen. Sollte die Länge von 30mm zwischen Decksaufbauten unterschritten werden würde ich auf Stöße verzichten.



Die Decksleisten nicht bündig aneinanderkleben, sondern einen feinen Spalt (um 0,1mm) zwischen ihnen lassen. Nach Verlegung aller Leisten kann man diese erst mit Klarlack streichen und dann großflächig wasserlöslichen Holzkitt auftragen und mit einem Rakeel in die Fugen drücken. Abtrocknen lassen, mit einer Klinge abziehen und schleifen (abgetragenen Holzkitt

absaugen!). Anschließend mit Klarlack versiegeln.

Alternativ kann man auch mit Faden oder Fotokarton als Fuge (Kalfaterung) arbeiten.

Wenn das Deck soweit fertig ist, kann man die Glasprismen in die kleinen rechteckigen Öffnungen einkleben. Auf der Oberseite sind die glatt – die Unterseite ist pyramidenförmig zur Verteilung des Tageslichts unter Deck.

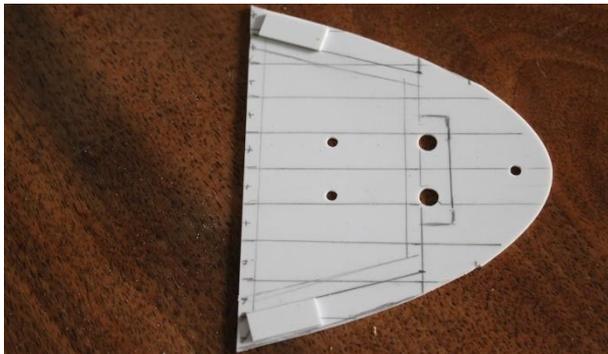
Die flachen Querwände am Heck und am vorderen Ende einkleben.



Nun wird beim Deck der Süllrand des Aufbaus eingeklebt. Zweckmäßigerweise beginnt man mit den beiden Seitenteilen zwischen die dann das quer Schiff befindliche Teil geklebt wird. Die für die Aufnahme der an der Unterkante des Süllrands

befindlichen „Nasen“ gefrästen Schlitzte müssen ggf. etwas nachgeschliffen werden. Sobald diese drei Teile fest mit dem Deck verklebt sind, wird das vordere gerundete Teil eingesetzt (ggf. muss es geringfügig in der Länge angepasst werden). Der so entstandene Süllrand passt genau in den Aufbau (mit etwa 0,1mm Spiel).

Auf dem Foto ist auch bereits der Handlauf des Schanzkleids montiert (1x3mm Polystyrol das mit leichtem Überstand nach außen und innen auf die Seitenwand des Rumpfs geklebt wird).



Die für das Vordeck erforderlichen Auflageleisten (2x2 Polystyrolprofil) werden so eingeklebt, dass sie bündig mit der Oberkante der Querwand abschließen.

Bevor das Vordeck eingeklebt wird, sollte man in die Ankertaschen noch Bohrungen für die Ankerklüsen (4mm Polystyrol) einbringen. Die obere Platte erhält etwas mehr als einen Halbkreis; bei der großen Platte geht die etwa von der Mitte nach oben.



Nun wird das Vordeck aufgeklebt. Die 4mm Polystyrolrohre für die Ankerklüsen setzt man mit Überlänge ein und längt sie erst nach dem Verkleben genau ab. Auf Dichtigkeit achten!

Die Verlegung der Deckplanken folgt dem bekannten Muster.



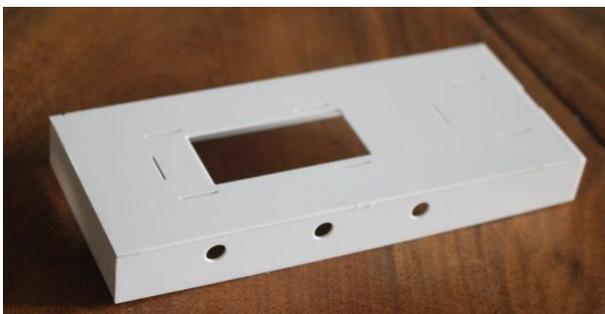
Gesamtansicht der Decks mit Beplankung



Rumpf Farbgebung – zu beachten ist, dass das Schiff achtern einen deutlich größeren Tiefgang hat (siehe Planunterlagen Seitenansicht)



Auf der Innenseite des Schanzkleids werden die Klüsen (Resindruckteile) montiert und die Schanzkleidstützen (0,5mm Polystyrolfrästeile) Der Wassergang wurde oxidrot lackiert.



Weiter geht es mit dem Aufbau. Beginn ist hier beim flacheren Ende, das sich über dem Maschinenraum befindet. Zunächst werden die achtere Wand und die Seitenwände mit dem Dach verklebt. Die achtere Wand kommt zwischen die Seitenwände und hat keine

gesonderte Aussparung im Bereich des Niedergangs. Diese Aussparung kann man später mit einem Cutter aufschneiden, wenn der Niedergang montiert wird.

Die Seitenwände werden so montiert, dass der kürzere Abstand zwischen Ende der Wand und Bullauge hinten ist.



Dann werden die flachen Wandteile auf dem Maschinenraumdach wie auch die höhere Querwand an der vorderen Kante montiert. Auf die flachen Wandteile kommt dann die Platte mit den Aussparungen für die Maschinenraumboberlichter, die vorne später die Basis für den Schornstein bildet.



Über den quadratischen Öffnungen werden die Oberlichter des Maschinenraums montiert sowie seitlich davon eine der drei Klappen. Am hinteren Ende wird der Niedergang montiert. Zur Seite bleibt 1mm Abstand; die schmalen Enden

werden an der Rückwand verklebt. Die Breite ergibt sich aus der flachen Vorderwand und dem festmontierten Dachteil. Das hintere Dachteil (0,5mm Polystyrol) hat etwas Überbreite und wird im Original nach vorne geschoben, da die Türöffnung ansonsten zu niedrig ist. Wenn alle Teile verklebt sind, kann man bei der senkrechten Querwand die entsprechende Fläche wegschneiden (ansonsten wird das in der Tür des Niedergangs befindliche Bullauge abgedeckt).

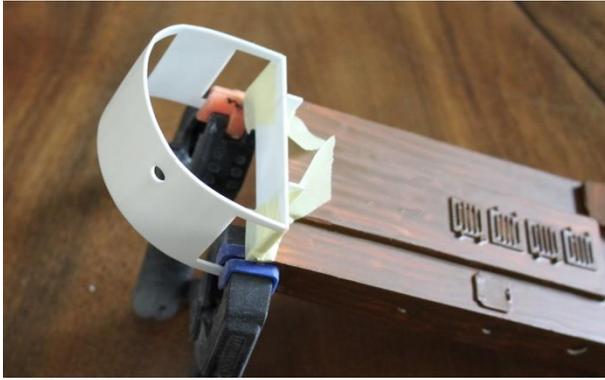


Der achtere, höhere Niedergang wird zusammengesetzt. Das Dach verklebt man am besten mit etwa 1mm Überstand zunächst oberhalb der Tür und nach Aushärtung dann den Rest. Das Dachteil ist etwas länger als benötigt und wird zum Schluss an der Unterkante beschnitten. Achtung! Vor dem

Verkleben auf dem Deck sollte der Niedergang lackiert werden und die Bullaugen in die Seitenwände eingebaut werden. Wenn gewünscht kann man der Boden entfernen (falls Innenbeleuchtung eingebaut werden soll würde das einen schwachen Lichtschein durch die Bullaugen ermöglichen).



Falls noch nicht geschehen können die Glasprismen ins Deck eingebaut werden.



rechts zwei Türen!

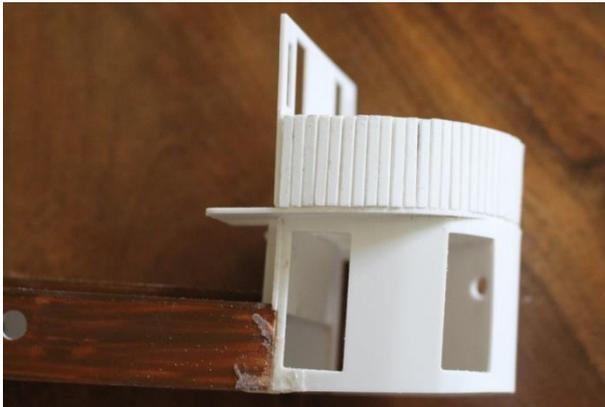
Nun wird die vordere Wand des Aufbaus zunächst etwas vorgebogen. Das kann man über eine Dose oder ein entsprechendes Rundholz machen, muss dabei aber aufpassen, dass im Bereich der Türausschnitte keine unschönen Knicke entstehen. Außerdem beachten: auf der linken Schiffsseite gibt es eine Tür und ein Bullauge,



Diese Wand dann mit dem bereits montierten hinteren Teil des Aufbaus verkleben. Um eine optimale Passgenauigkeit über den Süllrand zu erzielen, macht man das am besten auf dem bereits montierten Deck. Unbedingt darauf achten, dass kein Kleber zwischen Aufbau und Süllrand kommt (z.B. in dem man etwas Papier oder Folie dazwischen steckt).

Deutlich mehr Stabilität bekommt der Aufbau, wenn man das Brückendeck aufklebt (es ist richtig, dass das Brückendeck seitlich übersteht – wichtig ist nur, dass es mittig ist!).

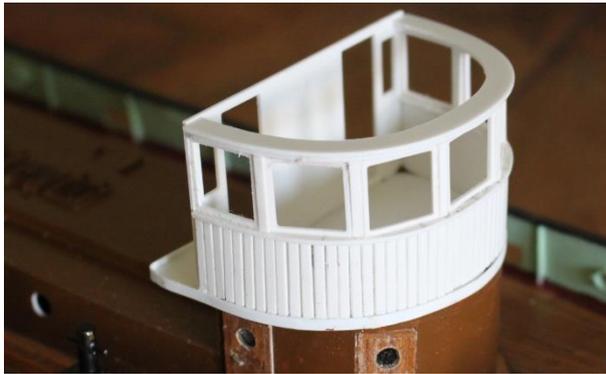
Die Rückwand des Brückenaufbaus kann dann auch gleich verklebt werden.



Anschließend wird die runde Frontwand angeklebt. Diese ist an der unteren Kante leicht gebogen und wird auch zweckmäßigerweise vor dem Verkleben vorgebogen. Die Imitation der einzelnen Holzleisten besteht aus 1x2mm Polystyrolprofilabschnitten, deren senkrechte Außenkanten mit Schleifpapier leicht abgerundet werden. Diese Abschnitte werden

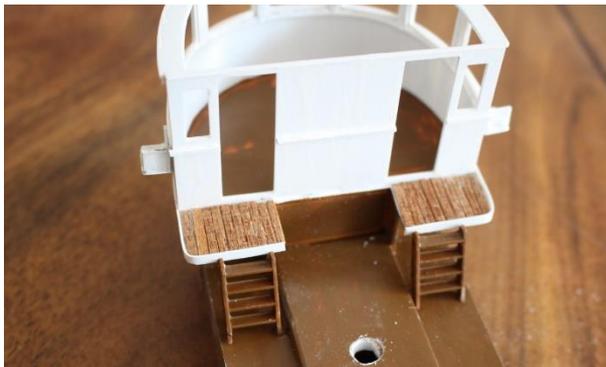
dann an der runden Frontwand verklebt. Die Oberkante ist nahezu waagrecht – zusammen mit dem leicht ansteigenden Deck ergibt das im Steuerhaus anschließend vorne eine geringere Stehhöhe als achtern.

Als Abschluss wird oben das halbrunde Frästeil geklebt.



Darauf werden die sieben Fensterrahmen zwischen denen 2x2mm Profil als Stützen gesetzt werden. Diese Stützen stehen dann nach innen und außen 0,5mm über. Zweckmäßigerweise vor dem Verkleben Markierungen anzeichnen damit das mittlere Fenster auch wirklich in der Schiffsmitte ist. Den oberen Abschluss bilden zwei der

offenen Halbrundfrästeile. Mit diesen sollte die Rückwand in der Höhe bündig abschließen.



Das Brückendeckteil erhält dann noch einen Rahmen aus 0,5x3mm Profil, das im Bereich des kleinen Außendecks 1,5mm nach oben überstehen sollte. Die kleinen Flächen des Außendecks erhalten auch Decksplanken (2mm Kirsch) Achtung! Für Beleuchtung der Achterlaterne und ggf. einen Dampfgenerator ist eine Öffnung

unterhalb der Position des Schornsteins vorzusehen.

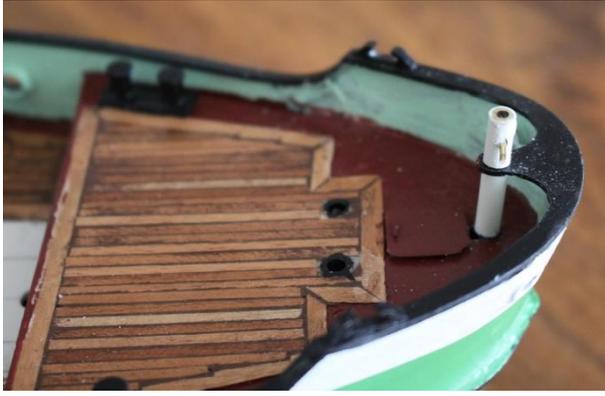


Im Aufbau und bei den Niedergängen werden Türen benötigt. Dafür gibt es Frästeile aus 1mm dickem Polystyrol, die mit dem Teakholzfurnierstreifen belegt werden. Zunächst die Rahmen kleben und dann die inneren Flächen ausfüllen. Bullaugen können zunächst mit den Holzleisten

überdeckt werden, da man die später wieder aufbohren / feilen kann. Die Türen zum Steuerhaus sollten innen und außen beklebt werden. Bei den anderen Türen kann man sich das sparen, es sei denn das man die geöffnet montieren möchte.



Der obere Teil des Schornsteins konnte im Original abgeseht werden um die Knippelsbro in Kopenhagen passieren zu können. Dazu wurde auch der Mast umgelegt (zur Konstruktion desselben später).

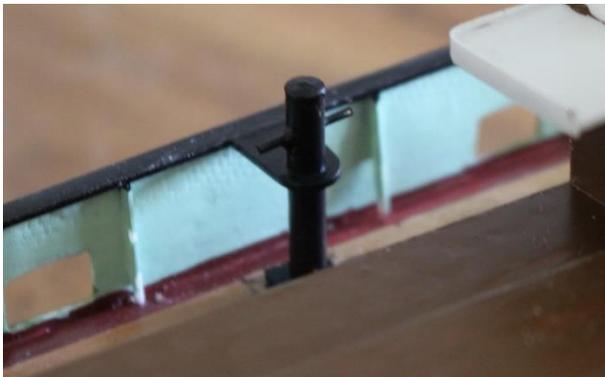


Am Bug wird der Handlauf mit der Bohrung für den großen Poller befestigt. Anschließend folgt der Poller selbst. Er besteht aus 4mm Messingrohr – für die Querstange wird 5mm unter der Oberkante ein 1mm großes Loch gebohrt und dann eine entsprechende 1mm Messingstange eingeschoben.



Den gleichen Pollertyp gibt es an der Seite des Schiffs. Auch hier wird in das 4mm Messingrohr die Bohrung für die Querstange gebohrt. Bevor die aber eingesetzt wird empfiehlt es sich die Platte zu montieren mit der der Poller am Handlauf des Schanzkleids befestigt wird.

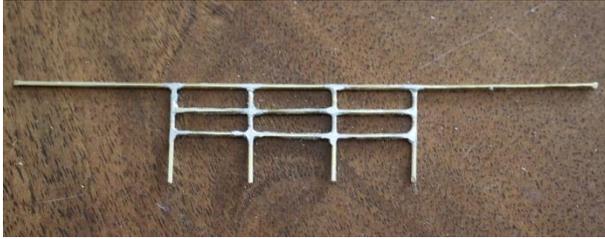
Abschließend wird das obere Ende des Rohrs verschlossen (dickflüssiger Sekundenkleber, Spachtel oder ein Polystyrolrest).



Hier ein Bild vom achteren Teil des Hauptdecks mit Niedergang und dem eingesetzten runden Deckel. Die Türgriffe sind aus 1mm Lötzinn gefertigt (das Material läuft nicht an und muss nicht lackiert werden).



Sofern noch nicht montiert, können nun die Doppelpoller verklebt werden. Zweckmäßigerweise ebenso wie die Tankentlüftungen beim Schanzkleid und die (um eine Stufe gekürzten Treppen) vor der Montage lackieren.



Nun wird die Reling des Vordecks erstellt. Der mittlere Teil hat eine Breite von 51mm, wobei der Handlauf etwa 130mm haben muss, da er für den Treppenhandlauf umgebogen wird.



Eine Skizze auf einem Restholz dient zweckmäßigerweise zur Ausrichtung der Teile, die man für das Verlöten dann mit Tesakrepp fixieren kann. Es wird 1mm Messingstab genutzt. Die 4 Stützen haben eine Höhe über Deck von 15mm, 2 Durchzüge mit 5mm Abstand.

Nach dem Verlöten Lötstellen versäubern. Der Knick des Handlaufs

nach achtern so, dass der Handlauf genau neben der Treppe liegt. Dann waagerecht 5mm und dann im Winkel der Treppe nach unten biegen und weitere Biegung auf Höhe des Treppenußes. Die Befestigung erfolgt an der Treppenwange.

Die Seiten der Reling haben etwa 65mm Breite, kurzes Ende quer Schiff etwa 6mm, erste Stütze, Abstand zur zweiten zum Bug etwa 21mm und zur dritten etwa 28mm. Diese Stütze steht direkt am oberen Ende des niedrigen Schanzkleids.

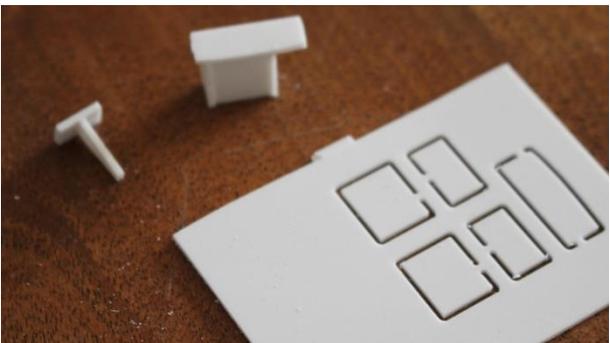
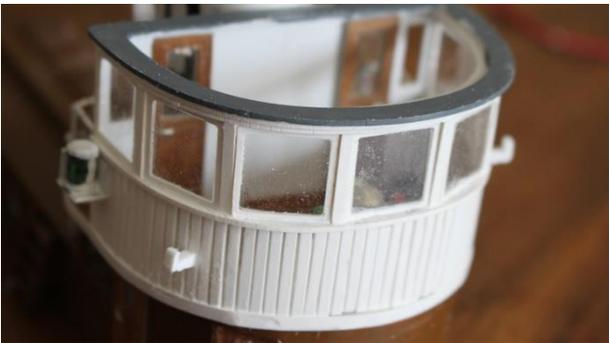
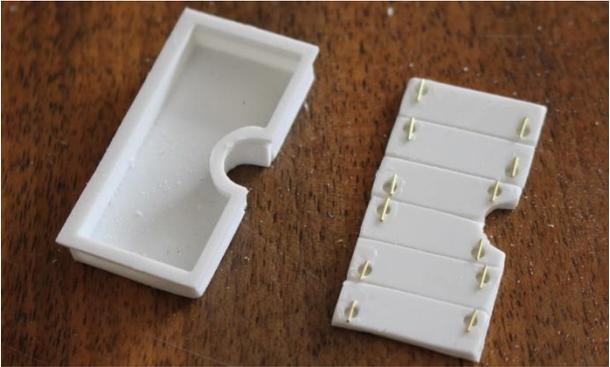
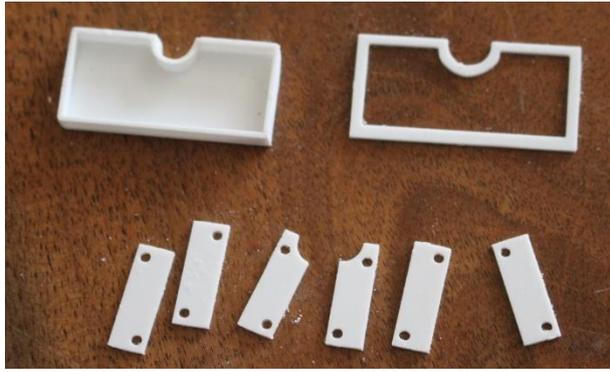


Außen am Schanzkleid werden die Speigattklappen befestigt. Diese bestehen aus der Klappe selbst und einem Scharnierteil. Die Bohrungen reichen für einen 0,5mm Draht. Wenn man die Speigattklappen vorsichtig mit Sekundenkleber befestigt und verhindert, dass Kleber ins Scharnier läuft bleiben die auch beweglich.

Ansonsten sollten die Speigattklappen leicht gekippt

festgeklebt werden, dass unten ein schmaler Spalt zum Ablauf des eventuell über das Schanzkleid spritzenden Wassers bleibt.

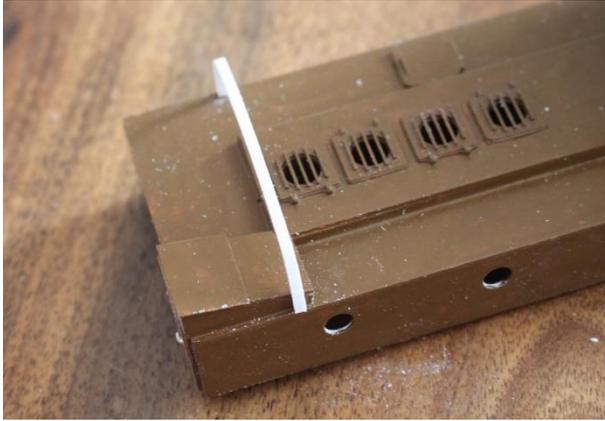
(Anmerkung: bei späteren Fotos vom Original gibt es diese Klappen nicht mehr – dafür sind 3 Querstreben erkennbar).



Die Ladeluke am vorderen Ende des Hauptdecks besteht aus einer Bodenplatte (mit einer halbrunden Aussparung für den Mast) und schmalen Streifen, die als Rahmen dienen und auf die Bodenplatte aufgesetzt werden. Das Mittelstück vorne muss vorgerundet werden. Darauf aufbauend wird der Auflagerahmen für die Lukendeckel geklebt. Er steht seitlich etwas über. Die Lukendeckel werden wie auf der Decksansicht gezeigt angeordnet. Die nach oben weisenden Kanten werden leicht gerundet und dann zunächst auf einem Reststück 0,5 Polystyrol aufgeklebt. Die Griffmulden erhalten kurze Messingabschnitte (0,5mm Stärke).

Das Steuerhaus erhält als oberen Abschluss noch einen Rahmen, der seitlich auf allen Seiten etwas übersteht. Außerdem werden die Fenster eingesetzt und die Lampenborde (die müssen in der Länge angepasst werden) mit den Laternen angeklebt. Die auf dem Foto sichtbaren hakenförmigen Teile dienen als Auflage für Ladebaum und Mast in umgeklapptem Zustand. Die Position ist leichter zu ermitteln, wenn der Mast fertig ist.

Für die Ausstattung des Steuerhauses werden neben einigen Resindruckteilen noch zwei Schränke und ein kleines Tischchen benötigt, die aus 1mm Polystyrolfrästeilen angefertigt werden. Die Anordnung der Kompasssäule, der Rudersäule, der Schränke, der kleinen Ablage und der beiden Steuereinheiten ist aus dem Bild ersichtlich.



Auf dem hinteren Ende des Aufbauteils wird der schmalere Trossenabweiser montiert. Zunächst wird das 2mm dicke Frästeil aufgeklebt. Dann erhält dieses unten und oben noch eine Verstärkung aus 0,5x3mm Polystyrolprofil. Die obere Verstärkung läuft an den Seiten über die Seitenwand des Aufbaus.



Ebenso wird der achtere Trossenabweiser aufgebaut. Seine Position ist unmittelbar hinter der Dachkante des größeren Niedergangs. Nachdem auch hier die Verstärkungstreifen angeklebt sind, werden die vier kleinen Dreiecke (Frästeile 1mm) in der Fuge zwischen oberem und unterem Verstärkungstreifen und dem

Schanzkleidhandlauf eingebaut. (auf dem Foto fehlen die noch)



Der Mast war im Original umklappbar um die Knippelsbro in Kopenhagen unterqueren zu können. Um dieses Kippgelenk nach zu bilden, wird quer durch das 4mm Rohr (Länge 64mm) am oberen Ende ein 1mm Loch gebohrt (für die Achse aus 0,8mm Messing). Dann wird ein entsprechender Schlitz mit einer Trennscheibe geschnitten (ca. 9mm tief).



Der obere Teil des Masts besteht aus 3mm Vollprofil (Länge 137mm), 1mm Bohrung 7mm oberhalb Unterkante, unteres Ende an den Seiten abflachen auf eine Dicke von etwa 2mm (so das bei Verbindung mit einem 0,8mm Draht der obere Teil kippbar bleibt und der Schlitz abgedeckt ist).

Vor der Montage des Masts muss noch das Lager für den Ladebaum aufgeschoben werden und beim oberen Mastteil die Ringe (Resindruckteile) für die Mastabspannung (erst verkleben, wenn der Mast fest mit dem Deck verklebt ist!

Dann kann der komplette Mast in dem Deck und dem 5mm Sockel montiert werden. Achtung der Mast muss so kippbar sein, das das obere Teil auf der Ablage an der linken Seiten des Steuerhauses liegen kann. Dadurch ergibt sich ein Winkel von etwa 10° gegenüber der Schiffsmittelachse.

Der Ladebaum wird auf der rechtsseitigen Ablage am Steuerhaus Platz finden.

Wenn man das Modell beleuchten möchte, kann man den Mast auch als Minus oder Pluspol nutzen. Man sollte dabei aber auch beachten, dass man die Kabel am Scharnier mit ausreichend Bewegungsfreiheit verlegt.



Das Rettungsboot wird zunächst aus den zwei Resindruckteilen zusammen gesetzt. Dafür am besten an der Schnittstelle erst einmal die Grate entfernen. Die Auflagen habe ich für die Montage am Rettungsboot verklebt und die dünnen Sitzbretter

wegen der Optik durch Furnierholz ersetzt.



Das Dach des Steuerhauses habe ich mittels Magneten fixiert. Wenn der Mast aufgeriggt ist, wird er ja achtern an der Decksöse auf dem Steuerhausdach angeschlagen. Wenn man an das Innenleben des Modells möchte, wäre es unpraktisch, wenn der Aufbau komplett am Mast hängen würde. Alternativ kann man aber natürlich auch die Befestigung an der Decksöse auf dem Dach lösen.

Für die seitlichen Mastabspannungen werden die kleinen gefrästen Ösen auf dem Schanzkleidhandlauf angeklebt.

Für die Befestigung der Mastabspannungen werden aus 0,5mm Messingdraht kleine „Achten“ gebogen und mit der Kunststoffspannschraube bzw. der Decksöse verbunden. Achtung! Wenn man den Mast auch einmal umlegen möchte, muss man die entsprechenden „Achten“ leicht öffnen, um diese mit dem dann offenen Haken ein- und aushängen zu können (am Bug und an den Seiten).



An den Seiten werden die kleinen Reifenfender montiert. Dazu wird ein kleines Loch in das Schanzkleid gebohrt durch die man alternativ eine Kette oder Takelgarn zieht.

Die großen Reifen sind als Fender für Bug und Heck gedacht. Sie werden dafür einmal aufgeschnitten und etwas aufgebogen und dann über

die Wallschiene gezogen. Die Befestigung erfolgt über kurze Ketten an jeweils 2 Decksösen, die außen am Schanzkleid angebracht werden.



Das Schleppgeschirr besteht aus einem großen Frästeil (2mm dick) auf dem entsprechend des Bildes 2x2mm Polystyrolprofil als Distanz zum flacheren Aufbau angeklebt wird. Dieses Teil dann mit den Distanzstücken nach unten und der Öffnung nach vorne am Aufbau und dem Schornstein festkleben. Der Ring dient als Auflage für den beweglichen Schlepphaken.



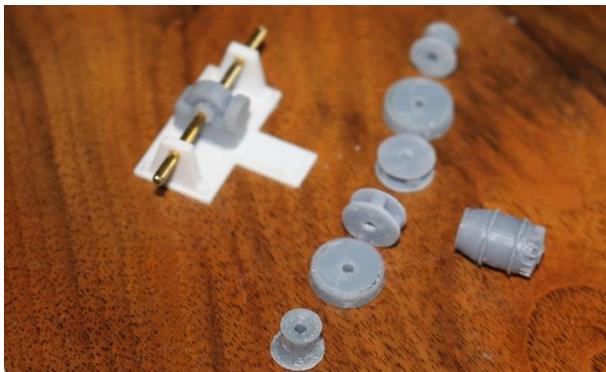
Der Schlepphaken hängt an einem etwas kleineren 2x2mm Polystyrolprofil. Für die Aufnahme des beweglichen Schlepphakens muss der halbrunde Teil an den Kanten etwas abgerundet werden. Unter die

geraden Teile kommt dann noch etwas 0,5mm Polystyrol und das ganze wird dann so am Schornstein angeklebt, dass das halbrunde untere Ende auf dem

größeren, bereits montierten Halbkreis aufliegt. Der hintere Teil des Schlepphaken erhält die seitlichen 1mm dicken Polystyrolfrästeile mit der 1mm Bohrung. Mittels 0,8mm Draht wird der bewegliche Haken fixiert. Die beiden 2mm dicken Teile des Schlepparms habe ich mit einem Reststück 3x3mm U Profil verbunden. Im Original war dort eine Zugdämpfung über eine starke Feder eingebaut.



Die Achterwinde besteht aus einer fast quadratischen 1mm Polystyrolplatte als Sockel. Darauf wird das große Resindruckteil montiert nachdem mit einem kurzen 2mm Messing Draht der Spillkopf auf dem Windensockel montiert wurde (die kleine weiße Platte dient als Sicherung). Die Motoratrappe wird auf die seitlichen Stützen geklebt.



Die Ankerwinde besteht aus einer Sockelplatte (1mm) und Seitenwangen (2mm) aus Polystyrol. Mittig wird das Resinteil verklebt an dem später die Motoratrappe hängt.

Als Achse dient ein Messingstab auf den außen die Spillköpfe und dann nach innen folgend Bremsscheibe und Kettennuss gesteckt werden.

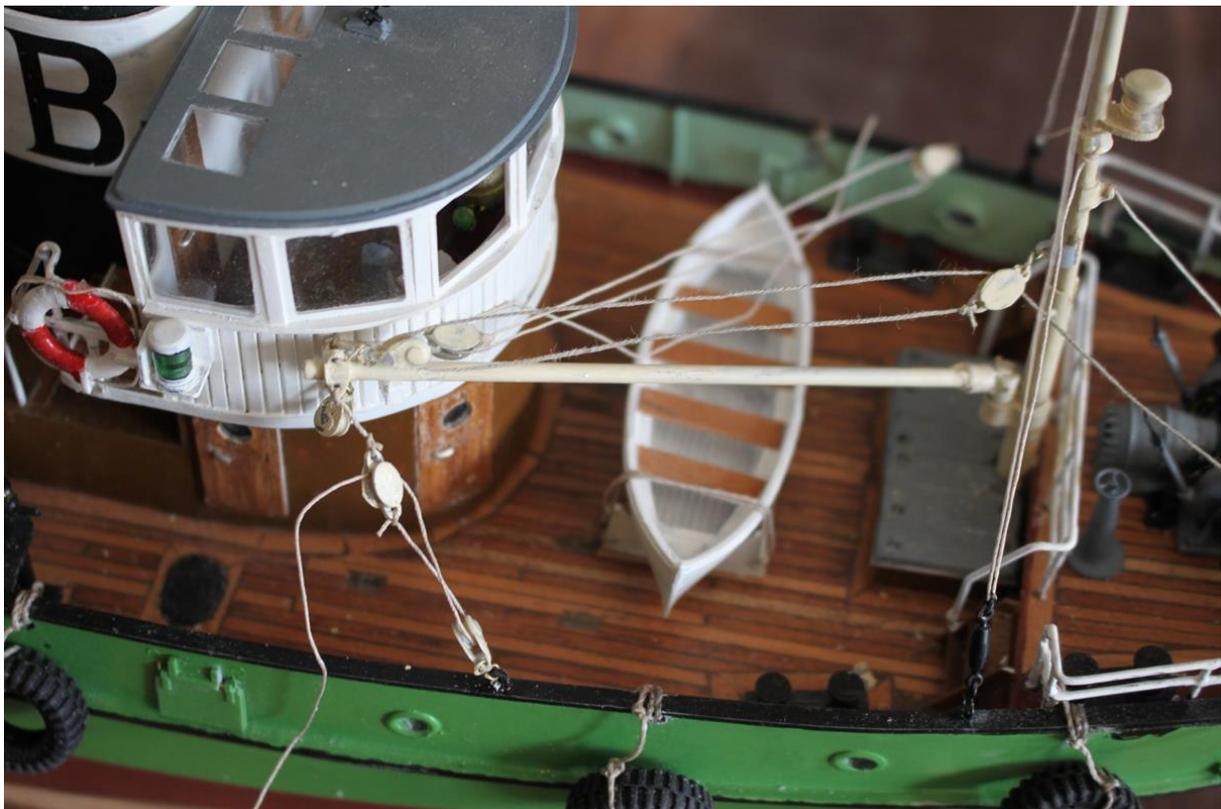
Die Bremsscheiben erhalten anschließend noch eine Bremskurbel aus Messing (1mm und 0,8mm Draht).





Einbauposition Achterwinde

(aufgesteckter Ruderarm der als Notrudder fungierte – Antrieb über die davor liegende Winde und zwei an der Innenseite des Schanzkleids angeschlagene Blöcke. Im Normalbetrieb wurde der seitlich auf dem Achterdeck gelagert)



Blick auf das Hauptdeck mit dem Mast und den Befestigungen der Leinen am Ladebaum. Am rechten Bildrand das Absperrventil auf dem Vordeck und die Bremskurbeln der Ankerwinde.

Zum Anschlagen der Führungsseile des Ladebaums gibt es kleine Klampen (Resindruckteile), die innen am Schanzkleid befestigt werden. Achtung! Beim Verzurren den Ladebaum nicht zu fest am Aufbau, da es sonst schwierig wird den Aufbau abzunehmen ohne die Halterung abzubrechen.

Als Motorisierung habe ich einen Bühlermotor im Einsatz (6Volt). Das Ruderservo ist neben dem Motor am hinteren Ende der Serviceöffnung montiert.

Farben:

Rumpf, Unterwasser und Wassergang	oxidrot	RAL 3009
Rumpf, Überwasser	maigrün	RAL 6017
Schanzkleid innen	weißgrün	RAL 6019
Aufbau	lehmbraun	RAL 8003
Aufbau, Brücke	reinweiß	RAL 9010
Dach, Maschinentelegraf	blaugrau	RAL 7031
Poller, Schornstein etc.	tiefschwarz	RAL 9005
Mast	elfenbein	RAL 1014