

HISTORISCHES FISCHERBOOT MARIE-FRANCE IM EIGENBAU

Der Charme von Frankreich

Hans-Jürgen Pack hatte ein Fischereifahrzeug aus der Bretagne im Sinn, als er die MARIE-FRANCE auf Kiel legte



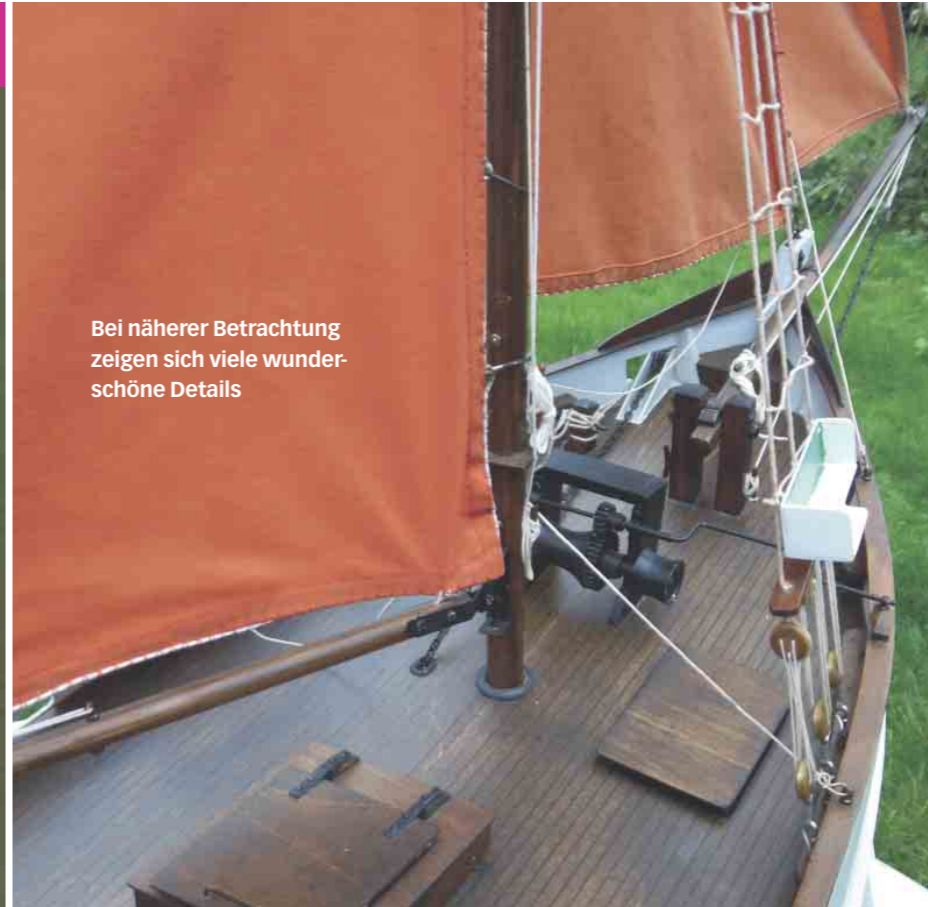
Die Auswahl für mein nächstes historisches Segelschiff fiel mir in Anbetracht der vielen verschiedenen Typen recht schwer. Fest stand lediglich: Es sollte kein Traumschiff unter weißen Segeln sein. Diese Schiffe sind neben ihren hervorragenden Segeleigenschaften auch wegen der beim Bau verwendeten Materialien (zum Beispiel der Edelhölzer) zu regelrechten Millionärsspielzeugen geworden. In diesem Zusammenhang sei nur an das Modell IONA des englischen Konstrukteurs William Fife erinnert, über dessen Bau Egon Büscher in den SchiffsModell-Ausgaben Oktober und November 2014 ausführlich berichtete. Vielmehr hatte ich an etwas Größeres

Nach etlichen eigenhändig gebauten Segelboot-Modellen stellte sich Hans-Jürgen Pack die Frage: was nun? Ein historischer Segler sollte es werden, soviel war klar. Und auch nicht allzu kostspielig. Das Ergebnis ist ein gaffelgetakeltes Fischerboot mit französischem Charme – die MARIE-FRANCE.

und Nützliches gedacht – ein Schiff aus vergangenen Zeiten, mit dem seinerzeit echtes Geld verdient werden musste: ein Fischereifahrzeug.

Riss trickreich skalieren

Da das Modell später tatsächlich segeln und nicht nur als Standmodell „einen guten Eindruck“ machen sollte, waren zunächst einige grundsätzliche Überlegungen anzustellen: Zum einen sollte wegen der einfacheren Bedienung der Segel das Schiff keine Rahsegel haben, sondern gaffelgetakelt sein. Zum anderen sollte ein Maßstab gewählt werden, der auch zu meinen übrigen Segelmodellen passt,



Bei näherer Betrachtung zeigen sich viele wunderschöne Details



beispielsweise meinem Neufundlandschooner LOTTIE S. HASKINS aus SchiffsModell 03/2001. Aus Gewichtsgründen sollte das Modell nicht länger als circa 140 Zentimeter sein. Außerdem habe ich mir eine etwas nostalgische Rumpfform mit dickem Bauch und ausgeprägtem Deckssprung vorgestellt, also eher keine schnittige Jacht sondern ein Arbeitsschiff mit guten See-Eigenschaften.

Die Wahl fiel schließlich auf ein Fischereifahrzeug aus der Bretagne aus dem Jahr 1908, dessen Bauplan mir im Maßstab 1:50 zur Verfügung stand.



Bei Gaffelsegeln sollte die Webrichtung des Stoffs parallel zum Achterliek laufen

BAUPRAXIS

Segel optimal nähen

Die Segel wurden von meiner Frau aus normalem Baumwolltuch genäht und mit 1,5 Millimeter Takelgarn als Liektau versehen. Dabei muss beachtet werden, dass bei den Gaffelsegeln die Webrichtung des Stoffs parallel zum Achterliek verläuft. Nur so kann bei einem Gaffelsegel das Achterliek auf Spannung gebracht werden und sich beim Segeln der richtige „Bauch“ bilden. Wie es sich für ein Arbeitsschiff gehört, sind die Segel nicht weiß sondern rostrot, was meiner Meinung nach auch ganz gut aussieht.

Meine Berechnungen mit dem Taschenrechner ergaben, dass ein Modell dieses Schiffes im Maßstab 1:20 folgende Abmessungen hätte: Länge ü. a. 137 Zentimeter, Gesamtrumpflänge 97 Zentimeter, Wasserlinie 78 Zentimeter, Breite 29 Zentimeter und Tiefgang 17 Zentimeter. Besonderer Wert musste hierbei auf den Tiefgang gelegt werden, da zum einen das Modell ohne eine den Gesamteindruck störende Kielflosse (wie zum Beispiel bei einer M-Jacht) segeln sollte und zum anderen wegen der Segeleigenschaften (Iuvgierig!) das Schiff einen aufkimmenden Kiel (von achtern zum Bug ansteigend) haben sollte.

Die Planunterlagen entsprachen einigermassen dem oben Ermittelten. So wurde zunächst der Seitenriss im Kopiershop auf die entsprechenden Maße vergrößert. Den Spantenriss habe ich in drei Einzelschritten auf den erforderlichen

Das Deck aus einem Millimeter Birkenperrholz – braun gebeizt und farblos seidenmatt lackiert



Eine Regatta wird die MARIE-FRANCE sicherlich nicht gewinnen; sie ist eher etwas für den „Concours d'élégance“

derlichen Maßstab gebracht. Dies ist erforderlich, da die Vergrößerung in einem einzigen Schritt dazu führt, dass die Linien zu dick werden und ineinander laufen, was später bei den ausgesägten Spanten zu Ungenauigkeiten führt und das Abstraken des Spantengerüsts auf dem Hellingbrett erschwert.

Mit Epoxidharz versiegeln

Beplankt wurde mit zwei Millimeter starken Abachileisten. In den Kiel – eine 10 x 20 Millimeter starke Kiefernleiste – integrierte ich eine Eisenplatte von 60 x 4 Zentimetern. Bei einem spezifischem Gewicht von 7,87 entspricht dies circa 1,9 kg. Auf diese Weise konnte ich einen Teil des erforderlichen Ballastes möglichst tief platzieren. Nach Beendigung der Holzarbeiten wurde der Rumpf innen mit Epoxidharz dick und satt gestrichen. Dazu nutzte ich einen Wegwerfpinsel. Hierdurch ist das Holz gegen eventuell später eindringendes Wasser versiegelt und kann nicht mehr arbeiten. Ausserdem werden hiermit die einzelnen Planken fest miteinander verbunden. Das ist für den folgenden Arbeitsgang wichtig, da beim nun folgenden erstmaligen Schleifen des Rumpfes (Körnung 40) die einzelnen Planken in den Spantzwischenräumen nicht mehr oder nur wenig nachgeben. Schleift man nämlich nachgebende Planken, so werden sie zwischen den Spanten nicht glatt. Man schleift also und schleift, und am Schluss hat man die Beplan-



Ein französisches Fischereiboot aus dem Jahr 1908 steht Pate für das Modell

PRAXISTIPP

Perfekter Rumpf

Der Bau des Rumpfes erfolgte in Überkopfbauweise: Alle Spanten wurden aus sechs Millimeter starkem Pappelsperholz vom Baumarkt ausgesägt und auf gleichen Abstand über der Wasserlinie abgelängt. Dabei ist zu beachten, dass auch die Schanzkleidstützen zum Spant gehören. Die Höhe des Decks (Balkweger) wurde auf die einzelnen Spanten aufgezeichnet, ebenso die Stärke und Höhe der Schanzkleidstützen über Deck. Diese Linien wurden bis auf drei Millimeter starke Reste in den Winkeln zwischen Deck und Schanzkleid mit der Laubsäge ausgesägt, so dass der obere, den gleichen Abstand zur Wasserlinie bildende Abstandhalter stehen blieb. Nach erfolgter vollständiger Beplankung kann dann später an den stehen gebliebenen Sollbruchstellen das überschüssige Material herausgebrochen werden. Ähnlich wird mit den Spanten unter Deck verfahren: Es wird im Abstand von 10 bis 12 Millimetern von der äußeren Kontur des Spants und des Balkwegers ausgesägt. Es bleiben nur drei Sollbruchstellen stehen, an denen dann später ebenfalls ohne Probleme herausgebrochen werden kann. Sinn der Sache: Die Spanten stehen fest auf der Helling, also rechtwinklig und senkrecht und im richtigen Abstand. Während des Beplankens können die Spanten durch das innen verbliebene Holz nicht nachgeben.

kung über den Spanten – wo sie nicht nachgeben kann – dünn geschliffen. Vorsicht bei diesem Arbeitsgang ist also angebracht.

Deck einfach einpassen

➡ schliessend wurde der Rumpf von außen Epoxidharz gestrichen und zusätzlich mit Glasgewebe verstärkt. Die anschließenden Arbeiten am Rumpf sind schleifen, spachteln, noch mal schleifen und so weiter. Lackiert wurde der Rumpf mit Kunstharzfarbe mit Hilfe von Schaumstoffrollen aus dem Baumarkt. Es wurden folgende Farben verwendet, alles in seidenmatt: für das Unterwasserschiff moosgrün, für das Überwasserschiff hellgrau, für Ankerwinde und Beschläge schwarz. Für das Deck wurde ein Millimeter starkes Birkenperrholz aus dem Baumarkt zunächst braun gebeizt und dann farblos seidenmatt lackiert. Damit schließen sich die Poren im Holz. In einem zweiten Arbeitsgang wurden auf das mit 220er-Körnung geschliffene Holz die einzelnen Decksleisten und Decksöffnungen mit schwarzer Tusche – aus dem Zeichenbedarf – aufgezeichnet und anschließend zweimal farblos seidenmatt mit der Schaumstoffrolle lackiert. Das Einpassen des fertigen Decks in den Rumpf muss sehr passgenau erfolgen, damit das Deck fugenlos am Schanzkleid anliegt.

Eine vierteilige Kartonschablone (vorn rechts, vorn links, hinten rechts, hinten links) leistet hierbei gute Dienste.

Das Deckshaus besteht ebenfalls aus ein Millimeter starkem Sperrholz, das wegen des beabsichtigten Nostalgielooks gebeizt und farblos lackiert wurde. Die Masten, Bäume, Gaffeln und Stengen wurden aus Rundhölzern verschiedener Stärke mit einem Balsahobel konisch verjüngt und anschließend ebenfalls gebeizt und farblos lackiert. Die Beschläge sind – teilweise hartgelötet – aus Messing hergestellt.

Überraschung beim Segeln

Die technische Ausrüstung des Bootes hält sich in Grenzen: Außer dem Ruderservo ist eine Segelwinde installiert, die jedoch lediglich das Großsegel ansteuert. Für alle übrigen Segel sind die Schoten fest auf eine gewisse Kompromiss-Länge eingestellt. Außerdem wurde für eventuelle Notfälle ein kleiner E-Motor mit Mini-Fahrtregler als Flautenschieber eingebaut. Durch weiteren Ballast – so tief wie möglich – wurde das Boot auf Wasserlinie gebracht. Mit Hilfe des bereits in den Kiel eingebrachten Ballasts kann das Boot nunmehr ohne zusätzliche Kielflosse gesegelt werden. Das Gesamtgewicht beträgt 7,9 kg. Wegen des Transports zum Fahrgewässer wurde der Großmast abnehmbar gestaltet. Hierzu ist es erforderlich, sämtliche Tauverbindungen am Mast selbst fest anzuschlagen. Lediglich die Wanten werden mit Haken versehen, damit sie an den vorgesehenen Befestigungspunkten am Boot ausgehängt werden können. Der Mastfuß ruht in einem 15 Millimeter starken Loch (Mastspur) direkt auf dem Kiel. Hinsichtlich der Segel-eigenschaften gab es eine Überraschung: Zunächst braucht das Modell ganz ordentlich Wind, um sein Fahrpotential voll zu entfalten. Offenbar durch die bauchige Rumpfform ist die Bereitschaft zum Krängen nicht besonders ausgeprägt. Es ist schon eine kräftige Böe erforderlich, um die Lee-Reling einmal eintauchen zu lassen. Außerdem reagierte das Boot eher lahm und zäh auf die Ruderausschläge; eine fünfzigprozentige Vergrößerung des Ruderblatts erbrachte hier eine befriedigende Verbesserung.

Hans-Jürgen Pack

Fazit

Bei der MARIE-FRANCE handelt es sich um ein handliches Modell, welches aufgrund seiner Abmessungen ohne große Probleme im Auto transportiert und durch sein relativ geringes Gewicht leicht zum Fahrgewässer getragen werden kann. Es segelt bei mäßigem Wind durchaus befriedigend und verträgt auch schon mal eine kräftige Böe. Die Geschwindigkeit hält sich in Grenzen. Eine Regatta kann man damit sicherlich nicht gewinnen; es ist eher etwas für den „Concours d'élégance“. Durch die verschiedenen Naturholztöne und die verwendeten Seidenmattfarben erhält das Modell einen „Nostalgielook“, der bei Zuschauern durchaus gut ankommt.