



Stagesegelschoner „CREOLE ex VIRA“

Baubericht von Heinz Sattrup

In meinen jüngeren Jahren baute ich schwere Rahsegler und Galeonen doch danach wandte ich mich mehr den schnellen Yachten aus der Kaiserzeit zu. Mein erstes Yachtmodell war die "CANDIDA" aus dem Buch "E. Nicholson und seine Yachten". Immer wenn ich danach in dieses Buch schaute, sah ich auch die "CREOLE". Aber es dauerte dann doch noch ein wenig, bis auch dieser Funke zündete.

DAS ORIGINAL

Der Dreimastschoner "CREOLE" wurde 1927 bei Camper und Nicholson erbaut und lief unter dem Namen "VIRA" vom Stapel. Der erste Eigner wollte ein einfach zu bedienendes Rigg, bei dem nur das Vorsegel bedient werden mußte. Somit erhielt das Schiff ein Stagesegel-Schonerrigg. Er behielt das Schiff aber nur kurze Zeit, der neue Eigner taufte das Schiff dann auf seinen jetzigen Namen, verkaufte es dann aber ebenfalls in andere Hände. Beim Ausbruch des Zweiten Weltkrieges ging das Schiff an die Royal Navy und wurde zum Ende des Krieges in sehr schlechtem Zustand und ohne Masten zurückgegeben. 1948 erwarb der griechische Reeder Stavros Niarchos das Schiff und ließ es komplett überholen. Nach einem schweren Schicksalsschlag gab er den Segler auf. Irgendwie fuhr das Schiff dann eine Zeit lang in Dänemark als Schulschiff, bis es wieder einen begeisterten Eigner fand, der es erneut überholen ließ und bis heute in seinem Besitz hat.



DAS MODELL

Ich begann mit dem Bau der "VIRA" im Maßstab 1:35, das Modell hat somit eine Länge über alles von 1,65 m. Das ergibt eine Verdrängung von ca. 14 kg, mit denen ich bei meinen Kräften noch soeben fertig werde. Vom Gewicht entfallen 6,5 kg auf das Modell an sich, 4 kg sind als Bleiballast im Rumpf untergebracht, weitere 3,5 kg bringt die Kielflosse nebst Bleibombe auf die Waage. Die Kielflosse kann dank Steckverbindung schnell vom Rumpf abgenommen werden, eine bis zum Oberdeck durchgehende 5-mm-Gewindestange dient zur sicheren Verschraubung.



Der Bau des Modells wurde nur nach den Bildern aus dem Buch von Franco Pace "Nicholson und seine Yachten" durchgeführt. Was ich auf diesen Fotos sehen konnte, war für mich ausschlaggebend, aber nicht alle Details sind auf diesen Bildern dokumentiert, also mußte ich an der einen oder anderen Stelle auch ein wenig improvisieren. Wenn man aber bedenkt, wie viele Besitzer an diesem Schiff Änderungen vorgenommen haben, kann man mit solchen Kompromissen sicherlich leben, ich bezeichne meinen Nachbau daher auch als vorbildähnlich.

Das Deck ist übrigens in hellem Holz gehalten.

Einen passenden GfK-Fertigrumpf als Basis fand ich bei der Firma Hoppe aus Solingen, Form und Maße der Rumpfschale waren ideal. Das Ruderblatt habe ich an der Hinterkante um 3 cm verlängert, um eine bessere Ruderwirkung zu erzielen.



Der Rumpf der "VIRA" ist bis zur Wasserlinie mit Kupfer beschlagen, oberhalb derselben ist die Holzbeplankung in Teak voll sichtbar geblieben. Der ganze Rumpf ist bis in die Höhe des Schandecks glänzend schwarz lackiert, das darüber liegende Schanzkleid mit der Relingleiste aus Mahagoni hat man nur mit Klarlack behandelt, Wasserlinie und Schandeck sind mit goldgelben Zierstreifen abgesetzt.

Um die Beplankung darzustellen, mußte ich den GfK-Rumpf bis zur Wasserlinie natürlich entsprechend bekleben. Hierzu schnitt ich mit größter Sorgfalt auf meiner Bandsäge mit feingezahntem Band Furnier aus Weißesche und Mahagoni (alter Bestand) in 6 mm breite Steifen. In ein etwa 14 cm breites Brett schnitt ich an der Hirnkante mit dem Fuchsschwanz eine 4 mm tiefe Rille ein. Das Brett wurde dann aufrecht eingespannt und nun zog ich das Furnier etappenweise durch die Rille, um es danach mit Schleifklotz und 240er-Papier an den Schnittkanten leicht zu glätten. Zum Kleben der Furnierstreifen verwendete ich dann Kontaktkleber (Pattex).

Hierzu habe ich den Rumpf leicht angeschliffen, die Wasserlinienhöhe mit Tesaband abgeklebt und nun die ganze Fläche bis zur Wasserlinie mit Kontaktkleber eingestrichen.

Natürlich brauchten ja aber auch die Planken ihren Kleberauftrag, und dafür hatte ich auf einem 1,65 m langen Brett eine 6-mm-Leiste so aufgenagelt, daß ein Falz entstand, In diesen Falz legte ich den Furnierstreifen genau anliegend ein und setzte an beiden Enden eine Klammer zum Spannen auf. So konnte ich nun die Klebertube unter feinem Druck an der Leiste entlangführen und konnte so nach etwas Übung einen einwandfreien und gleichmäßig dünnen Leimauftrag auf das Furnier bringen, ohne die Kanten oder die Furnieroberfläche mit Kleber zu beschmieren. Das Auflegen der Streifen auf den Rumpf muß dann natürlich präzise und genau erfolgen, denn ein Ablösen oder Korrigieren ist bei Kontaktkleber ja nur sehr schwer bis gar nicht mehr möglich.



Für das Schanzkleid brachte ich, an der Oberkante beginnend, erst einmal vier Streifen Mahagoni auf und arbeitete mich dann danach mit Weißesche bis zur Wasserlinie weiter. Mit einem Tischlerhammer wurden die Beplankungsstreifen dann nach dem Auflegen ordentlich festgerieben. Etwa drei Stunden brauchte ich auf diese Weise für das Beplanken einer Rumpffseite, die reinste Sisyphusarbeit. Aber zum Glück ist alles gut gelungen, die Beplankung hält einwandfrei und auch etliche Sturmfahrten haben bislang keinerlei Spuren hinterlassen.



Da der Rumpf unten ja wie beim Original schwarz lackiert werden sollte, habe ich den Absatz zum Furnier an der Wasserlinie sauber verspachtelt und verschliffen. Nur eine kleine farbliche Abweichung wurde vorgenommen, und zwar habe ich die Beplankung in Weißesche dunkelgrau gebeizt, um die schöne Struktur des Holzes zu erhalten.

Ein entsprechend formgeschnittener Bugstegen wurde nun als Schutz über die am Bug zusammenlaufenden Furniere geklebt.

Die flächenebenen eingelassenen Bullaugen haben einen Durchmesser von 5 mm, ich stanzte sie mit einem scharfen Locheisen aus 1 mm starkem, klarem Plastik aus. Mit einem 5-mm-Holzbohrer dessen Spitze ich etwas verkürzt hatte, bohrte ich die Löcher nun nur durch die Furnierstärke an den entsprechenden Stellen aus. Hierbei ganz vorsichtig mit feinfühligster Hand arbeiten, damit man nicht versehentlich durchbohrt. Das Einkleben der Bullaugen erfolgt dann später.

Unten am Kiel befindet sich etwa mittschiffs ein eingelassener Klotz mit dem bis zum Deck durchgehenden 6-mm-Messingrohr für die Steckverbindung der 40 cm langen Kielflosse mit Bleibombe. Die Kielflosse fertigte ich aus deutschem Nussbaumholz, welches hierfür hervorragend geeignet ist. Die Flosse ist oben 10 cm breit und 12 mm stark, unten 7 cm breit und 8 mm stark und wurde strömungsgünstig zurechtgehobelt. Der im Rumpf vom Boden bis zum Deck durchgehende Klotz besteht aus zwei Teilen 16-mm-Kiefernholz. In jedes Teil stemmte ich je zur Hälfte einen vorher angefertigten gut verklebten Kasten aus PVC zur Aufnahme des Kielflossenzapfens genau passend ein, gleichzeitig fügte ich eine Nut zur Aufnahme des 6-mm-Rohres hinzu. Bei der Verleimung der beiden Teile legte ich den PVC-Kasten und das 6-mm-Messingrohr gleich mit ein. Die so entstandene Halterung leimte ich dann an entsprechender Stelle und abgestützt durch Spanten in den Rumpf ein. Der PVC Kasten wird unten durchgesteckt und ragt um etwa 3 mm außen über den Kiel hinaus. Das Ganze wird dann ringsherum gut mit Epoxid vergossen und ist somit garantiert wasserdicht. Ebenso klebte ich die vom Kielboden bis Oberkante Deck reichenden 20-mm-Alurohre, die zur Aufnahme der Masten bestimmt sind und die Halterungen der Ruderanlage ein.



← Transport der Segel

In den Kiel des Modells kamen nun die eingangs erwähnten 4 kg Bleiballast. Das Material besorgte ich mir bei meinem ortsansässigen Schützenverein (Luftgewehr-Kugeln), füllte es in den Kiel und übergießte die Bleikugeln mit reichlich Weißleim. Nach der Austrocknung des Klebers kam dann noch eine Schicht Lack oben drüber, fertig.

Das Deck des Modells besteht als Basis aus 1-mm-Sperrholz, das nach dem Ausschneiden der Öffnungen für die Decksaufbauten und die Masten vorbildgetreu beplankt wurde. Für die Beplankung verwendete ich Furnierstreifen zum Aufbügeln, diese sind an der Unterseite bereits mit Heißkleber beschichtet. Man kann so jede einzelne Planke in Ruhe einpassen und dann einfach aufbügeln. Im Anschluß daran wurde das Deck fein geschliffen und matt lackiert.

In den Rumpf kamen nun Spanten und Decksbalken unter Beachtung von Deckssprung und Balkenbucht und nun konnte ich das ja schon komplett fertig gestellte Deck mit Epoxid aufleimen. Das innere Schanzkleid aus 3-mm-Zedernholz wurde ebenfalls lackiert und auf die gleiche Art eingeleimt. Auch hierbei muß man natürlich auf absolute Wasserdichtigkeit achten, denn das Deck steht bei scharfem Segeln oft genug unter Wasser.

Nun konnte ich die Oberkante des Schanzkleides bündig und gerade feilen, verschleifen und die formgeschnittene Relingleiste aufkleben. Die Außenbeplankung wurde dunkelgrau gebeizt und alles Weitere in der entsprechenden Farbe vorlackiert. Die oben erwähnten Bullaugen habe ich danach einseitig mit schwarzer Farbe betupft und eingesetzt. Das Deck wurde nun mit Papier abgeklebt, der ganze Rumpf noch einmal mit 280er-Schleifpapier und Stahlwolle 00 leicht verschliffen und das Schiff mit klarem Bootslack fertig lackiert. Bei allen Lackierarbeiten wurde übrigens bewußt auf ein "hochglanzpoliertes Aussehen" verzichtet, um die "VIRA" auch ihrem hohen Alter entsprechend darzustellen.



Die RC-Anlage besteht aus einer Segelwinde zur Ansteuerung der Großsegel und einer Segelwinde zur Ansteuerung der Klüversegel. Zur Bewegung der sechs Großsegel läuft durch das Schiff von achtern bis zum Bug dicht unter Deck ein 12-mm-Alurohr, über das ein 14-mm-Kunststoffrohr geschoben wurde, welches vom Schoteingang der Stagfock bis zum Schoteingang des Besan reicht. Dieses Rohr wird von der Segelwinde auf dem Alurohr hin- und hergezogen. Die Bewegungsfreiheit des Rohres reicht aus, um genügend Schotlänge freizugeben und an diesem Rohr sind dann in entsprechenden Abständen die einzelnen Schoten befestigt. Diese Verstellmechanik hat sich sehr gut bewährt, die Schoten ziehen ihrer bestimmten Stelle und laufen und leichtgängig. Die Schoten zum und Schonersegel werden an den Masten nach oben geführt und sind aushängbar. Gleiches gilt auch für sanstagegel, Großstagegel und bewegt werden. Klüver und Außen-



nur an sauber Groß-
unten
die Schoten zum Besan, Be-
Stagfock, die ebenfalls vom Rohr aus klüver, die ja von der zweiten Segelwinde gesondert angesteuert sind natürlich ebenso aushängbar.



werden,



Die drei Masten stecken in den erwähnten 20-mm-Alurohren. Sie bleiben somit, wenn man alle Schoten, Wanten und Stage ausgehängt hat, erst einmal in ihren Positionen stehen, bis man die losen Wanten und Stage mittels Gummiband an den Masten befestigt.

Nun kann man die Masten einzeln abnehmen, auf eine Transportunterlage legen und dort befestigen. Wenn man das Auf- und Abtakeln ein paar Mal durchgeführt hat, klappt das einwandfrei und ohne Beschädigung der Segel.

Noch etwas zur Abdichtung: Die Sülle der Decksöffnungen sind 20 mm hoch und innen ringsum mit einer Leiste ausgeleimt, so daß ein kleiner Falz entsteht. Dieser Falz ist mit einem 3-mm-Weichgummischlauch genau in den Ecken ausgeklebt. Darauf sitzen paßgenau 3-mm-Plexiglasscheiben, die mit einem Gummiband aus dem Inneren des Schiffes nach unten gezogen werden. Hierzu kann man also getrost sagen: "Hinnerk, lat keen Waater rin"!

Die drei Masten aus Mahagoni haben jeweils eine Keep, in der die Großsegel bzw. der Besan laufen, auch die Kabel für die Beleuchtung laufen in dieser Keep nach oben. Die Herstellung eines solchen Mastes sei hier einmal kurz beschrieben. Zwei Leisten (1,25 x 0,02 x 0,01 m) werden mit einer nur 2 mm hoch stehenden Kreissäge ca. 2,5 mm von der Kante entfernt 3 mm breit (Sägeblattstärke) genutet. Das stehen bleibende 2-mm-Teil wird nun bei aufrechter Führung am Anschlag der Kreissäge um 0,5 mm abgefalzt. Nut und Falz mit feinem Schleifpapier etwas glätten, danach die beiden Mastteile verleimen. Nun die Masten vierkant sich nach oben verjüngend aushobeln. Danach werden die Masten erst sorgfältig 8-eckig, dann 16-eckig und schließlich rund gehobelt. (Aufpassen, daß man dabei nicht in die Keep gerät!)

Jeder Mast hat zwei Salings zur Längsunterstützung. Wanten und Stage sind 0,3mm-Stahlseile, sie lassen sich mit Klampen einhängen, über die feine Rohrhülsen geschoben sind. Unten an den Masten befinden sich die Nagelbänke, hier werden die Fallen der einzelnen Segel, Bootsmannsstühle, Flaggenleinen etc. belegt. Die Masten sind ebenfalls nur mit Klarlack lackiert worden.



Die Aufbauten habe ich aus Mahagoni gefertigt. Soweit ich es auf den Bildern des Originals erkennen konnte, waren die Aufbauten keine Rahmenkonstruktionen, sondern äußerlich vollkommen glatt gebaut. Sie bestehen aus zwei Deckshäusern, einem Niedergang, einem Gerätekasten und

einem Oberlicht. In dem Niedergang sind die Schalter eingebaut. An Backbord dicht am Schanzkleid ist der Tender (ein Motorboot) vertäut.

Der Klüverbaum wird von einem Wasserstag und zwei seitlichen Stagen gehalten, an denen auch das Sicherheitsnetz befestigt ist. Das Modell ist mit vorgeschriebener Beleuchtung ausgestattet, ich habe aber keinen Motorantrieb eingebaut. Da das Original mit einem Hilfsantrieb ausgerüstet ist, kann hier jeder Modellbauer selbst entscheiden, ob er für evtl. Notsituationen nicht doch lieber einen Motor einbauen will.

Die Segel aus Zeichenfolie habe ich aus mehreren Bahnen "auf Bauch" geklebt. Die Segel des Originals sind aus 1,20 m breiten Bahnen genäht und um ein ähnliches Bild zu erhalten, wurden mit einem wasserfesten schwarzen Stift die Linien maßstabsgerecht auf die Segel des Modells gezeichnet. Die Segel und ihre genaue Einstellung zueinander beeinflussen das gesamte Fahrverhalten des Schiffes, hier muß man also öfter durch Verstellen der einzelnen Segel zueinander den besten Trimm finden.

Nach all der Arbeit stand die "VIRA" dann schließlich glänzend und schön vor mir und wartete auf den gewissen großen Moment, den ja jeder Modellbauer so gut kennt! Als sie dann endlich im Wasser war, konnte ich feststellen, daß Trimmung und Tiefgang auf Antrieb stimmten. Ein kleiner Schubs, der Wind blähte die Segel und leichtfüßig und elegant zog das Modell davon.

Einige Tage später, auf dem Treffen der IG Mini Sail am Niedermoser See, konnte die "VIRA" auch in diesem schönen Segelrevier zeigen, was in ihr steckt. Hier lief sie allen anderen Modellen davon, einfach ein wunderbarer Segler.

Stagesegelschoner „CREOLE ex VIRA“

Technische Daten: Original Modell

Länge ü.a.:	57,97 m	1,65 m
Länge KWL:	42,67 m	
Breite:	9,44 m	0,27 m
Tiefgang:	5,33 m	
Masthöhe:	44,0 m	1,22 m
Segelfläche:		1,20 m ²
Verdrängung		14 kg
Maßstab:		1 : 35



Heinz Sattrup