

Admiralschlup

Bestell-Nr. 2017



Stückliste Bestell-Nr.: 2017

Position	Anzahl	Beschreibung
1	Btl.	1 Heckspiegel / 1 Achterstegen / 1 Wappenschild / 1 Achterne Sitzbank 1 Platine mit Bodenbrettstütze und Bugschott
2	1	gelasertes Kielteil
3	35	Spanten 0,6 x 1,5 x 140 mm
4	1	Platine Ruderbänke
4 A	40	Beplankung 0,6 x 3 x 230 mm
5	1	Platine Schlingerkiel
5 A	3	Bergeleisten 1 x 3 x 240 mm
6	4	Ruderbankstützleisten 1 x 1 x 200 mm
7	4	Handläufe 1 x 3 x 230 mm
8	2	Masten 3 x 200 mm
9	2	Ruten 2 x 200 mm
10/11	1	Fertigteil Bodenbrett
12	Btl.	1 Platine Dolden / 1 Platine Klüsen / 1 Platine Mastbankkniee 1 Platine Ruderbankstützen
13	10 2	Riemenschäfte 2 x 150 mm 2 Platinen Riemenblätter
14	Btl.	1 Steuerruder / 1 Ruderpinne / 1 Platine Klampen 1 Platine Mastfischungen / 7 Stiftösen / 1 Messingdraht 1 Einerblock 4 mm / 10 Zweierblöcke 4 mm / 1 Eimer
15	1	Bauanleitung und Bauplan
16	1	Segelsatz
17	1	Ständerbrett / Takelgarn / Ständersäulchen
Alle mit A bezeichneten Positionen befinden sich auf der Rückseite der Baupackung.		

Lesen sie vor Baubeginn unbedingt die Bauanleitung gut durch und das Modell ihrer Wahl wird Ihnen problemlos gelingen. Ein neuartiges Herstellungsverfahren ermöglicht zukünftig auch ungeübten Modellbauern die Fertigstellung von detailgetreuen Bei- und Rettungsbooten in Echt -Spantbauweise, wie sie im Handel bisher noch nicht angeboten wurden. Einfachste Bauweise und Werkzeuge kennzeichnen wohl am ehesten dieses Verfahren, das in wenigen Stunden Modelle entstehen läßt, die den Original-Booten weitestgehend entsprechen und den gängigsten Maßstäben angepaßt sind. Der Grundgedanke war, die Originalbauweise weitgehendst zu übernehmen. Im Prinzip werden mittels Druck und Hitze (LötKolben und Form - und Biegespitze) über einer Form, die jeder Baupackung beiliegt, spezielle Hölzer über die Form gepreßt. Durch besondere Konstruktionsmerkmale auf der Form, ist auch für Anfänger ein Gelingen der Rumpfschale gewährleistet.

Biegen von Hölzern

Die häufigste Arbeit im Historischen Modellbau ist das Biegen von Holz. Nahezu jedes zu verarbeitende Holz muß geformt werden. Als ich vor 30 Jahren mit dem Bauen von Historischen Schiffen begann, habe ich jeden Vorschlag in der Modellbau-Literatur ausprobiert, aber keinen praktikablen darunter gefunden. Immer noch wird behauptet, daß das Kochen von Holzleisten ein geeignetes Mittel zum Biegen von Leisten sei. Das ist nicht der Fall! Auch verschiedene Holzfolterinstrumente (mit Zahnrädern oder Gartenschere ähnlich) sind in der Regel ungeeignet. Auch Heißdampf ist unbefriedigend. Um Holz möglichst schonend zu verformen, muß man erst einmal die grundsätzliche Struktur von Holz untersuchen. Tut man das, stellt man fest, daß die Holzfasern von länglichen Zellen gebildet werden, wobei die Zellhaut (je nach Holzart) unterschiedlich fest und durchlässig gegen Wasser ist (Membrane). Die Wasserdurchlässigkeit ist in der Regel von außen nach innen um den Faktor 5 größer. Wenn diese Zellhaut erst einmal beschädigt ist, schrumpft das Holz unabwendbar, und es ist nur noch eine Frage der Zeit, bis der Wind durch die Beplankung pfeift. Auch nachträgliche Konservierungsmaßnahmen schaffen langfristig keine Abhilfe und können den Verfall nur hinausschieben. Beim Kochen zerstört das in die Holzzellen eingedrungene Wasser die Holzzellen, sie platzen. Wodurch die Legende der Holzkochelei entstanden ist, ist für mich nicht nachvollziehbar. In der ernsthaften Literatur wird genau beschrieben wie die Schiffsbauer der vergangenen Jahrhunderte vorgegangen sind. Die Planken wurden durch die Einleitung von Heißdampf biegsam gemacht. Kleinere Planken gewässert, schräg mit Steinen beschwert, darunter ein Feuer entzündet und die Plankenoberfläche mit Feudel oder Spritze naßgehalten.

All diese Überlegungen führten zur Entwicklung meines Holzbiegesystems. Es besteht als Grundgerät aus einem 20/30 Watt-LötKolben, auf den je nach Bedarf entweder die Form- und Biegespitze Bestell-Nr. 3003 für dünnere Hölzer oder der Plankenbieger Bestell-Nr. 3006 für stärkere Leisten aufgesteckt wird. Das System ist selbstregulierend ausgelegt. Die einmal eingestellte Arbeitstemperatur wird gehalten, das heißt, das System ist für Dauerbetrieb ausgelegt (durch weiterrückstellen oder abziehen der Vorsätze wird die Temperatur geregelt).

Die zu biegender Hölzer werden nur kurz gewässert, je nach

Holzart zwischen 1 bis 15 Minuten in kaltes Wasser gelegt, dann herausgenommen und noch einige Minuten ruhen lassen. Das zu biegender Holz sollte gut durchfeuchtet sein, auf gar keinen Fall klatschnaß sein. Die nasse Planke in die Öse des Plankenbiegers schieben, einen Moment warten (das in die Holzzellen gedrungene Wasser muß sich erwärmen), dann am anderen Ende der Planke drücken und die Leiste beginnt sich zu biegen. Selbst das Biegen von Hölzern um ihre Schmalseite für Handläufe, ist mit den Vorsätzen möglich. Dabei hat sich herausgestellt, daß der Durchmesser der zu biegender Leisten mindestens ein Drittel der Breite betragen muß. Aber den besten Ratschlag den man einem Modellbauer geben kann ist, gehen Sie an ihre Restekiste, weichen Sie alle nur möglichen Hölzer ein und probieren Sie aus, was möglich ist. Lassen Sie einige Reste über Nacht im Wasser liegen und am nächsten Tag werden sie herausfinden welche Holzsorten eine längere Wässerung vertragen.

Weißleim und Sekundenkleber ...

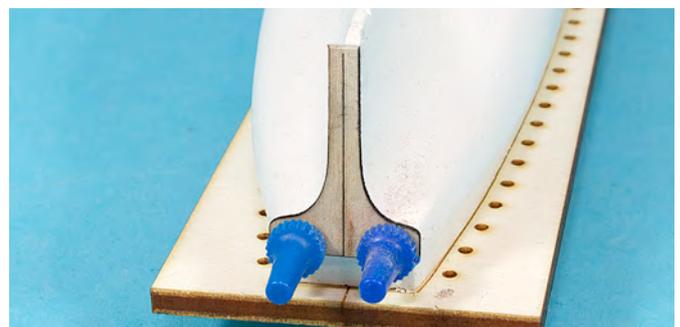
... sind die meist verwendeten Klebstoffe. Weißleime gibt es in verschiedenen Qualitäten, man sollte mindesten zwei Sorten besorgen. So genannte Propellerleime oder Expressleime eignen sich nur für Verklebungen. Wasserlösliche Leime benutzt man zum großflächigen Arbeiten, verschließen von Fugen, härten des Rumpfinnen usw., aber unbedingt die Wasserlöslichkeit überprüfen. Warum keine Express-Leime? Express-Leime schlagen durch die Hölzer und die entstandenen Leimflecken sind nicht mehr zu beseitigen.

Sekundenkleber sollten in mindestens drei Sorten verfügbar sein, nämlich ein dickflüssiger (z.B. Bestell-Nr. 3008 Spezial Holzmodellkleber), sowie ein dünnflüssiger Sekundenkleber (z.B. Bestell-Nr. 3018 Modellbau-Sekundenkleber) und ein Extremkleber (z.B. Bestell-Nr. 3027 Modellbau-Extremkleber). Die beiden ersten Kleber werden zum Punktkleben benutzt, der dünnflüssige Kleber Nr. 3018 eignet sich zum Verkleben von Knoten und punktuellen Kleben.

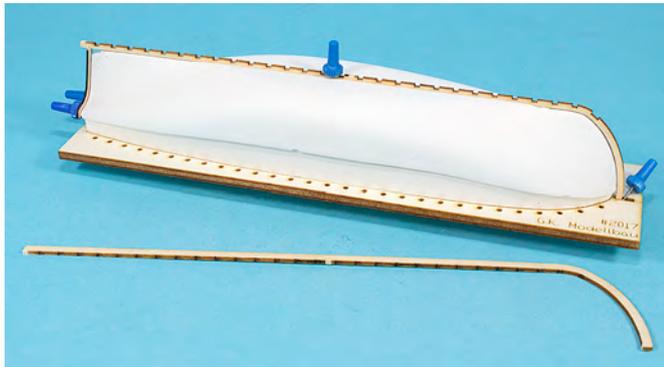
Der Extremkleber Nr. 3027 verwendet man zum Härten von kleinen Holzteilen, die sonst leicht zerbrechen, aber auch zur Verklebung fertigmontierter Teile (Grätings, Leitern, usw.). Besonders geeignet zum Verkleben von trockenen und feuchten Hölzern ist unser Spezial Holzmodellbaukleber Best.Nr. 3008 in 20 g Flaschen mit Dosierspitze. Dieser Kleber ist speziell für die Bedürfnisse im Holzmodellbau abgemischt. Die offene Zeit ist wesentlich länger als bei normalem Sekundenkleber und erlaubt ein bequemes Korrigieren der Teile.

Setzen der Spanten

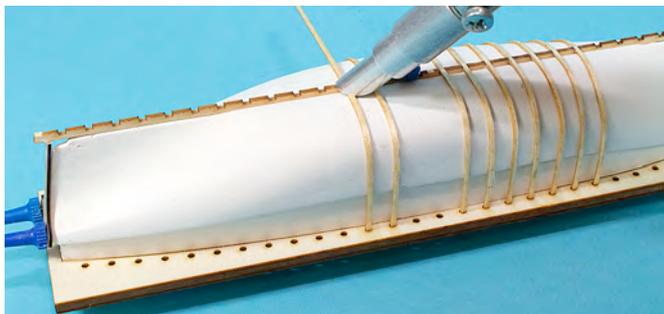
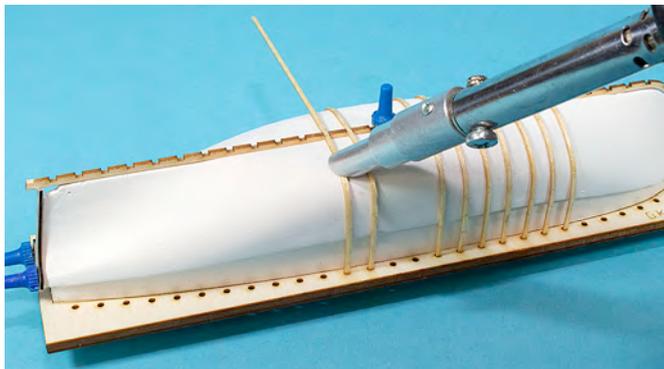
Dem Beutel Pos.1 entnehmen Sie den Heckspiegel und befestigen ihn auf der Form, mittels kleiner Nägel oder Stoßnadeln (auf gleichmäßiges Überstehen des Heckspiegels achten).



Trennen Sie das ausgelaserte Kielteil (Position 2) an den Haltepunkten mit einem scharfen Messer in zwei Teile. Legen Sie den oberen Teil erstmal an die Seite. Dann am Bug beginnend in die Bohrung stecken, auf dem Mittelteil der Form mit Furniernadeln oder Stecknadeln mittig befestigen (man kann auch Gummibänder nehmen). Das Kielteil wird mit dem Heckspiegel verklebt.



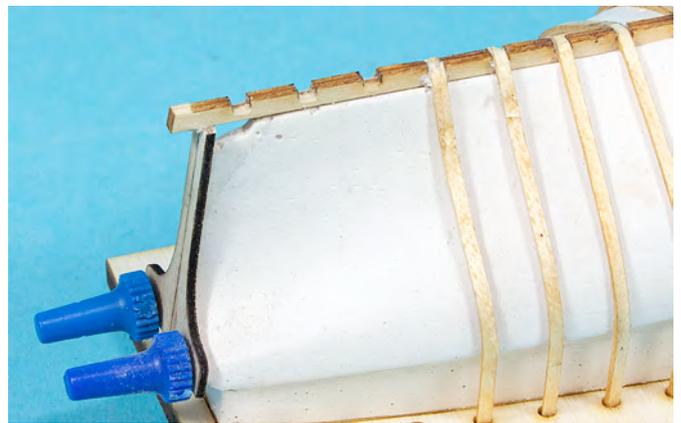
Es empfiehlt sich, vor dem Setzen der Spanten, diese anzufeuchten und unmittelbar vor der Verarbeitung durch ein gefaltetes Stück Schleifpapier zu ziehen, da sich beim Wässern die Holzfasern aufrichten.



Nun in der Mitte beginnend einen Spant (Position 3) über den Kiel in die bereits ausgelaserte Aussparung legen, ein Spantende in die Bohrung stecken, Tropfen Holzmodellbau-Kleber in die Kerbe, Spant einlegen, mit Form- und Biegespitze am Klebepunkt kurz andrücken, Spant ablängen und in die gegenüberliegende Bohrung stecken. Nun mit der Formspitze, am Kiel beginnend, den Spant sanft an die Form drücken, Spant eventuell mit einer Pinzette nachspannen.

Dieser Vorgang muss unter Umständen wiederholt werden, bis der Spant an der Malle perfekt anliegt. Auch empfiehlt es sich, nach dem Setzen aller Spanten den Rumpf über Nacht ruhen zu lassen und am nächsten Tag die Spanten noch einmal anzuformen. Man wird feststellen, der letzte Widerstand schmilzt dahin.

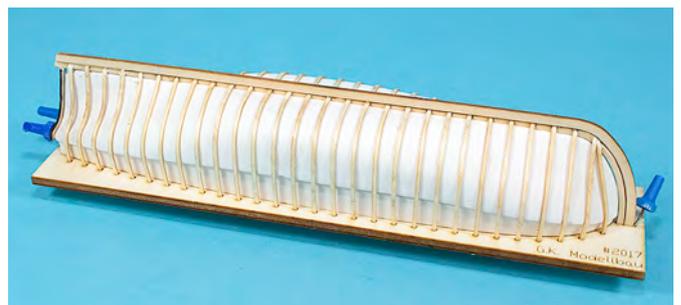
Die Bug- und Heckspanten müssen auch im Kielbereich eng an der Form liegen, dieses wird durch abschrägen der Einkerbungen erreicht.



Nachdem alle Spanten gesetzt sind und noch einmal angeformt und auf korrekten Sitz kontrolliert sind, beginnt die Fertigstellung des Kiels. Zunächst entfernt man im Bugbereich die äußeren Kanten des ersten Kieles. Damit nach dem Aufkleben des zweiten Kielteils eine Sponung entsteht, in die die Planken eingreifen.



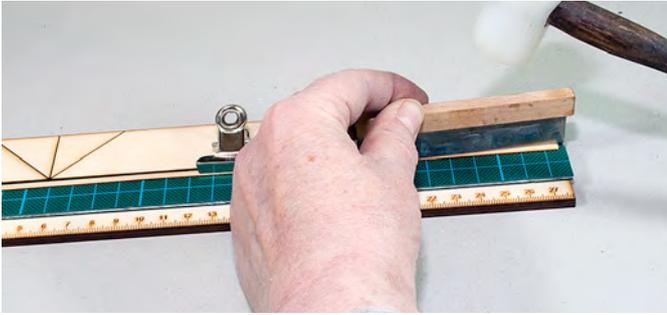
Das zweite Kielteil auf dem ersten ausrichten, festkleben und mit der Formspitze andrücken.



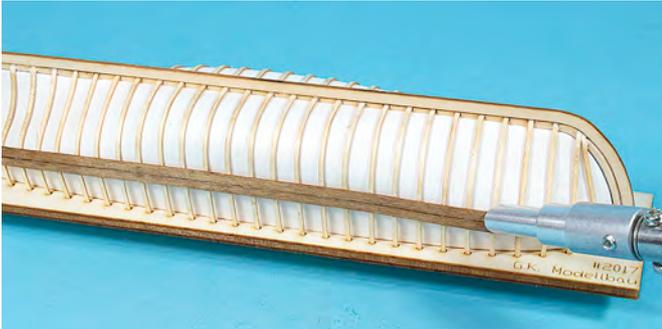
Nun wird beplankt.

Die erste Planke (Position 4 A) ist die Wichtigste, sie wird am Bug beginnend, in Höhe der Trennlinie angesetzt. Dazu etwas grundsätzliches, da der Umfang des Rumpfes im Mittelteil wesentlich größer ist, als im Bug und Heckbereich, müssen die Planken an beiden Enden etwas verjüngt werden.

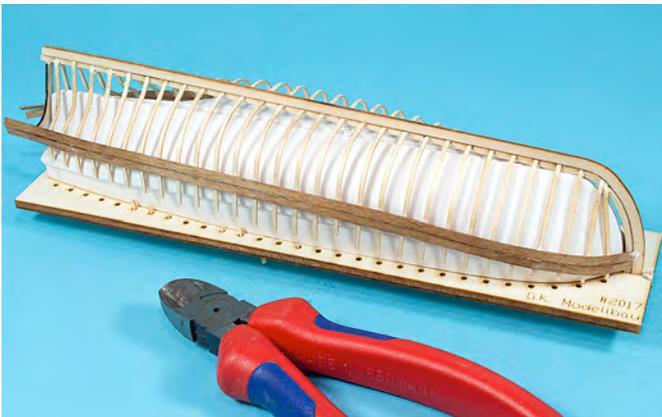
Ein praktisches Werkzeug zum Verjüngen der Planken, ist eine Fensterputzklinge, die an einem Ende verstärkt ist oder unser Plankenschneider Bestell-Nr. 3009. Im entsprechenden Winkel auf die Planke aufsetzen, mit Druck oder kleinem Hammerschlag verjüngen. Es wird wechselseitig beplankt. Einen Tropfen Kleber auf den Spant geben, Planke ansetzen und mit der Formspitze andrücken.



cken, aber nur im Bereich der Spanten, über die Zwischenräume nur sanft streichen, damit die Planken nicht eingedrückt werden. Die ersten beiden Planken wird nicht verjüngt angebracht, ab der dritten Planke werden die Planken verjüngt.



Sind rechts und links je zwei Planken (Position 4 A) angebracht, kann das Boot erstmals von der Form gelöst werden. Dieses geschieht, indem man die Spanten entlang der Trennlinie durchtrennt, das Boot am Bug und Heck vorsichtig ziehend von der Form nimmt, erstmals versäubert, Gips und Klebstoffreste entfernt



Dieses geschieht am Besten mit einer Mini-Bohrmaschine und einer Pinselbürste. Grössere Klebstoffreste lassen sich mit der Form- und Biegespitze beseitigen. Nun wieder auf der Form befestigen. Es empfiehlt sich, das Boot zwischendurch immer wieder von der Form zu nehmen, um zu verhindern, dass es festklebt



Nach der fünften oder sechsten Planke sollte man vom Kiel aus beplanken, so erreichen Sie einen sauberen Abschluss am Kiel.

Sind alle Planken gesetzt, wird der Heckspiegel waagrecht beplankt.



Nicht immer lassen sich kleine Reste vom Sekundenkleber auf der Beplankung vermeiden. Diese können Sie mit der heißen Form und Biegespitze verdampfen.



Rumpf abdichten

Nun wird der Rumpf abgedichtet, hierzu wird die Rumpfschale wieder auf der Malle befestigt und mit wasserlöslichem Weissleim eingestrichen, mit einem feuchten Tuch grob abgewischt und mit grobem Schleifpapier, Körnung 100-120, überschleift.

Der Vorgang wird mit feinerem Schleifpapier und nur noch stellenweise Leim, bis zur Fertigstellung des Rumpfes wiederholt, der Schleifstaub verbindet sich mit dem Weissleim und füllt so die Lücken. Aber Vorsicht, die Beplankung ist dünn und schnell durchgeschliffen. Versäuern kann man die Rumpfschale von aussen und innen auch mit einer Mini-Bohrmaschine und Stahldrahtbürsten (bitte eine Schutzbrille tragen).





Jetzt können Sie die Spanten bündig mit der Bordwand abschneiden und die Spanten inklusive der Bordwand mit einer Schleiffeile überschleifen.



Trennen Sie die Schlingerkiele aus der Platine (Position 5) und versäubern die Schnittkanten mit einer Schleiffeile. Bei den Aussenkanten sollte man die Kanten brechen um ein schnittiges Profil zu erhalten. Die Schlingerkiele werden 18 mm vom Kiel aus, mittig auf den Rumpf geklebt.



Die Bergeleisten bilden bei dieser Bootsart den so genannten Schwalbenschwanz, sie verbleiben zunächst in voller Länge und werden erst später gekürzt und mit dem Wappenschild versehen. Nun wird die Bergeleiste gesetzt (Position 5 A), an der Oberkante der Rumpfschale anbringen und verschleifen.



Der innere Heckspiegel wird waagrecht beplankt und dann die Rumpfschale innen versäubert.



Innenausbau

Der Innenausbau beginnt mit dem Setzen der Bodenbrettstütze aus Position 1. Die Bodenbrettstütze wird auf den Spant 22 geklebt. Das hintere Bodenbrett (Position 10) wird dann auf die Bodenbrettstütze geklebt.



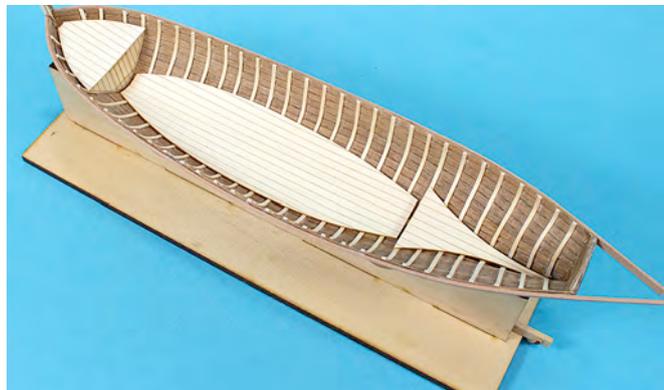
Das Schott (Position 1) für die Bugabdeckung wird angepasst und dann auf Spant 4 geklebt. Auf der Höhe des Schotts werden links und rechts Stützleisten (Position 6) an die Spanten geklebt.



Auf das Schott und die Stützleisten wird dann die Bugabdeckung geklebt.



Das Bodenbrett aus Position 10 wird etwas angefeuchtet und dann mit der heißen Form- und Biegespitze vorgebogen. Wenn es passt, können sie es auf den Kiel und die Spanten einkleben.

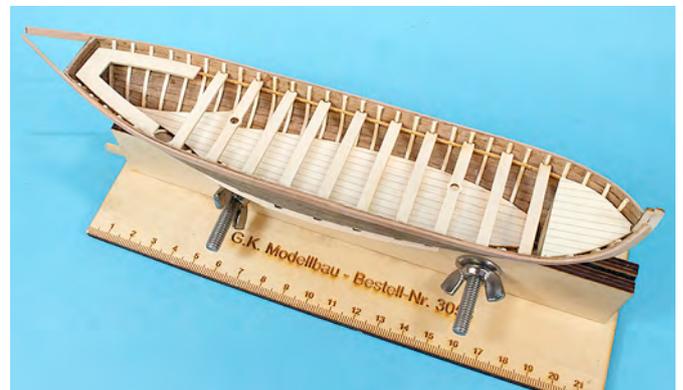


Aus Position 6 nehmen Sie zwei 1 x 1 mm Leisten und kleben sie innen auf die Spanten. Unterkante der zweiten Planke, am Bugschott beginnend bis zum Heck ein (als Ruderbankstützleisten).



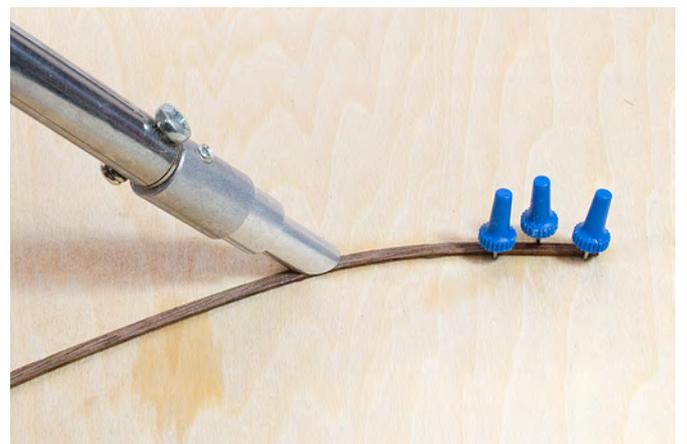
Trennen Sie die Ruderbänke aus der Platine (Position 4) und versäubern die Schnittkanten. Die Stirnseiten der Ruderbänke müssen teilweise abgeschrägt werden um sich der Rumpfform anzupassen. Die Ruderbänke werden auf die Ruderbankstützleisten geklebt. Die Position der Ruderbänke entnehmen Sie der Tabelle oder dem Bauplan.

<i>Ruderbank</i>	<i>Spant</i>
R1	5
R2	7
R3	9
R4	11
R5	13
R6	15
R7	17
R8	19
R9	21
R10	23



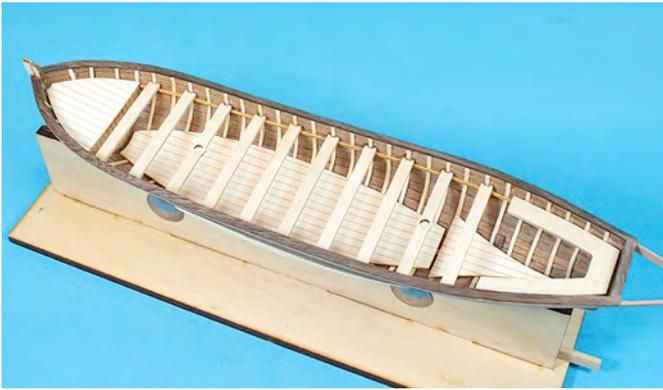
Die achtere Sitzbank aus Position 1 wird versäubert und angepasst und dann auf die Stützleiste ins Heck geklebt.

Bevor man die Handläufe aus Position 7 auf die Bordwand und Bergeleiste klebt muss man sie vorgeben.



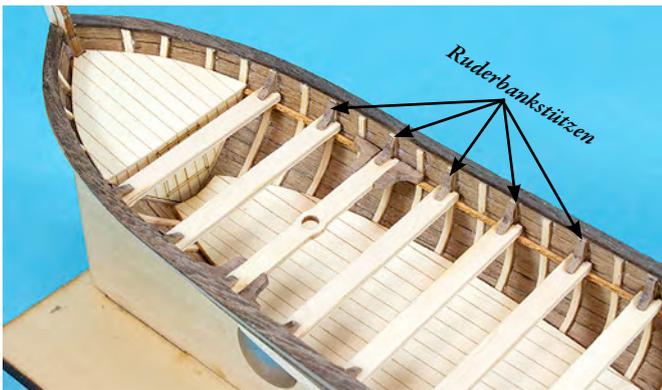
Wässern Sie den Handlauf aus Position 7 und fixieren ihn dann auf einer glatten Fläche mit drei kleinen Nägeln oder Stoßnadeln. Erwärmen Sie dann den Handlauf mit der Form- und Biegespitze und ziehen den Handlauf mit der anderen Hand in die Biegerichtung. Wiederholen Sie das ganze bis der Handlauf zur Bordwand passt.

Geben Sie dann Sekundenkleber auf die Handlaufstützleiste und Bordwand und kleben den Handlauf mit der Form- und Biegespitze auf. Beginnen Sie am Bug und arbeiten sich Segmentweise zum Heck vor.

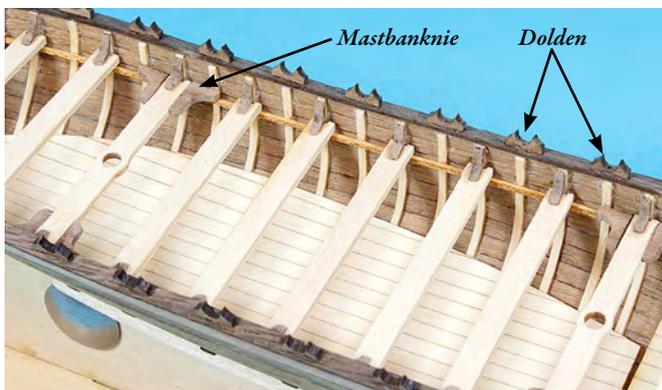


Wenn der Handlauf sitzt, fertigen Sie noch einen kurzen für den Heckspiegel und passen die Handläufe so an, das es einen sauberen Übergang gibt.

Nun können Sie die Ruderbankstützen aus Position 12 versäubern und auf den Ruderbänken R1 bis R10 und der achternen Sitzbank anbringen. Die Rückseite der Stützen muss dazu dem Verlauf der Spanten angepasst werden.



Als nächstes werden die Mastbankkniee (Position 12) an die Ruderbänke R3 und R9 angeklebt. Sie werden an die Ruderbank und auf die Stützleiste geklebt.



Versäubern Sie die Dolden aus Position 12 und kleben Sie diese auf den Handlauf in Höhe der Spanten 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22 und 24.

Die Klüsen aus Position 12 werden versäubert und auf den Handlauf zwischen die Spanten 1 und 2 geklebt.



Bohren Sie mittig in den Handlauf, bei den Spanten 9 und 21, jeweils ein 0,7 mm Loch. Kleben Sie dort vier Stiftösen (S2 - S5) aus Position 14 ein. Die Stiftöse S1 wird in den Kiel am Bug eingesetzt.



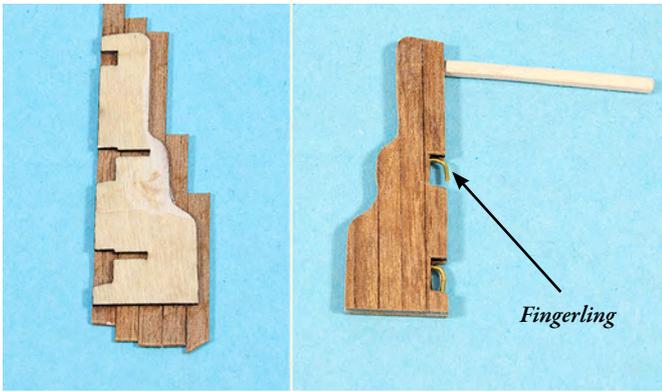
Der Achtersteven (Position 1) wird mittig auf den Heckspiegel geklebt.



Die Pinne des Steuerruders (Position 14) wird versäubert und die Kanten abgerundet um ein Ovalsprofil zu erhalten. Beplanken Sie das Steuerruder (Position 14) mit Resten der Beplankung (Position 4 A). Beplanken Sie ruhig großzügig, die überstehenden Reste lassen sich einfach mit dem Plankenschneider wegschneiden.

Bitte achten Sie darauf die Aussparungen für die Fingerlinge nicht zuzukleben. Dann noch mit einer Schleiffeile versäubern und die andere Seite beplanken.

Die Fingerlinge biegen Sie aus dem Messing-Draht aus Position 14 und kleben sie dann in das Steuerruder. Wenn Sie einen der



Fingerlinge etwas länger lassen, lässt sich das Steuerruder leichter einhängen.

Halten Sie das Steuerruder an das Heck und markieren die Position der Fingerlinge. Bohren Sie jetzt zwei Löcher (0,7 mm), in den Achtersteven, für die Kupfer-Stiftösen aus Position 14, in diese werden dann die Fingerlinge eingehängt.



Nun werden die beiden Leisten des Schwalbenschwanz auf eine Länge gebracht und dann das Wappenschild (Position 1) gegen das Ende geklebt.



Falls Sie Ihr Moell lackieren möchten ist jetzt der richtige Zeitpunkt. Wir empfehlen eine Lackierung mit Matt-Klarlack, es betont die Holzfarben und schützt das Holz vor Staub.

Als nächstes kann man das Boot auf den Ständer setzen. Versäubern Sie die Einschnitte in den Ständersäulchen und bohren Sie dann zwei 5,5 mm Löcher in das Ständerbrett, dort werden dann die Ständersäulchen so eingeleimt, das die Kerben in einer Flucht sind (kann man mit Hilfe einer Leiste ausrichten).

Es empfiehlt sich das Ständerbrett zu beizen (auf dem Bild in Nussbaum dunkel) und nach dem Trocknen mit einem Matt-Klarlack zu lackieren.



Kleine Tips, die das Auftakeln ihres Modells erleichtern

Vorm Auftakeln sollte man erst einmal mit einem 0,7 mm-Bohrer (mit kleiner Maschine oder Handbohrer) die Löcher der beiliegenden Blöcke nachbohren, da diese oft nicht sauber gebohrt sind oder haben zu kleine Löcher. Das erleichtert das Durchziehen der Taue.

Die Taue ziehen sie am Besten einmal durch ein Stück Bienenwachs, z.B. Rest einer Bienenwachskerze, sie werden dadurch glatter und die einzelnen Fasern stehen nicht ab. Um die Taue besser in die Löcher einführen zu können, spitzen Sie sie ein bisschen an, etwas von dem Modellbau-Sekundenkleber auf den Tauanfang geben (1 cm) und dann ganz schnell mit den Fingern verwirbeln, aber auf keinen Fall die Finger still halten, da sie sonst festkleben und Sie mit dem Tau für längere Zeit verbunden sind. Jetzt ist der Tauanfang ganz steif und sie können ihn noch schräg abschneiden um eine Spitze zu erhalten.

Auch Einfädelhilfen sind eine große Hilfe, bekommt man fast in jedem Supermarkt in der Kurzwarenabteilung oder im Nähkästchen.

Anfertigen von Masten und Rundhölzern

Maste und Ruten sind aus bestem Ramien beigefügt und werden entsprechend der Zeichnung verjüngt und bearbeitet.

Man überträgt Form und Maße aus der Bauteilzeichnung (Bogen 2) auf das Werkstück, arbeitet ruhig und vergleicht Werkstückform und Durchmesser auch während der Arbeit öfter mit den Zeichnungen als sonst üblich – und das Ergebnis wird zufriedenstellend sein. Die Hölzer werden mit dem Hobel vorgerichtet und mit Feile und Schleifpapier ausgearbeitet und verschliffen.

Wenn alle Rundhölzer angefertigt sind, kann man sich überlegen ob man sie farbig hervorheben möchte. An unserem Modell haben wir die Mastteile mit einer Bernstein Holzlasur behandelt.

Die Masten I und II werden durch die Ruderbänke R3 und R9 in die Mastfischungen aus Position 14 eingeklebt.



Die Takelage

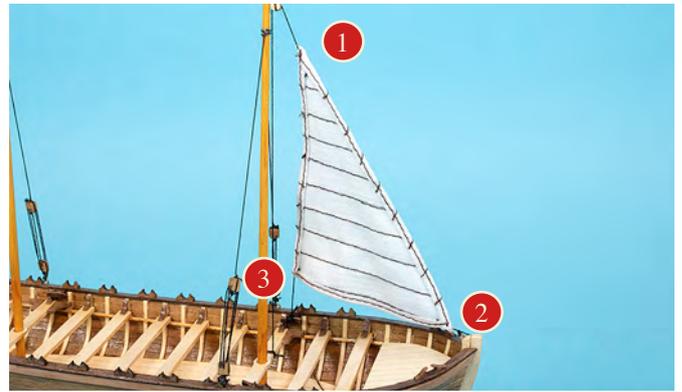
Zur Vorbereitung wird der Einerblock B1 und der Zweierblock B2 (Position 14) an den Mast I geknotet (siehe Bogen 1). Der Zweierblock B3 wird an den Mast II geknotet.

Vier Zweierblöcke werden an die Stiftösen S2, S3, S4 und S5 angeknötet. Für die Taljen zur seitlichen Mastabstützung werden vier weitere Zweierblöcke benötigt. Diese werden mit einem längeren Tau versehen, auf der gegenüberliegenden Seite wird dann ein kürzeres Stück Tau angeknötet.

Jetzt beginnen die eigentlichen Takelarbeiten, fangen Sie mit den Taljen zur Seitlichen Mastabstützung an. Nehmen Sie einen der vorbereiteten Zweierblöcke z.B. B4 und knoten ihn mit dem kürzeren Tauende ca. 15 mm unterhalb des Mastspitze an den Mast. Das lange Tau vom Block B4 läuft durch Block B5, wieder zurück zu B4, wieder runter zu B5 und zurück zu B4 und wird dann an der Stiftöse S5 festgemacht. Sicher Sie den Knoten erst wenn Sie alle vier Taljen angebracht haben, achten Sie darauf den Mast nicht zu einer Seite zu ziehen. Die Taljen sollten aber auch nicht durchhängen.



Nun wird das Vorsegel angebracht, durch die Ecke 1 des Segels wird ein Tau gezogen. Dies läuft durch den Block B1 und wird an der Ruderbank R3 festgemacht. Die Ecke 2 wird mit einem kurzen Tau an der Stiftöse S1 angeknötet. Auch an der Ecke 3 wird ein Tau eingezogen, dieses wird dann an der Klampe K3 festgemacht.



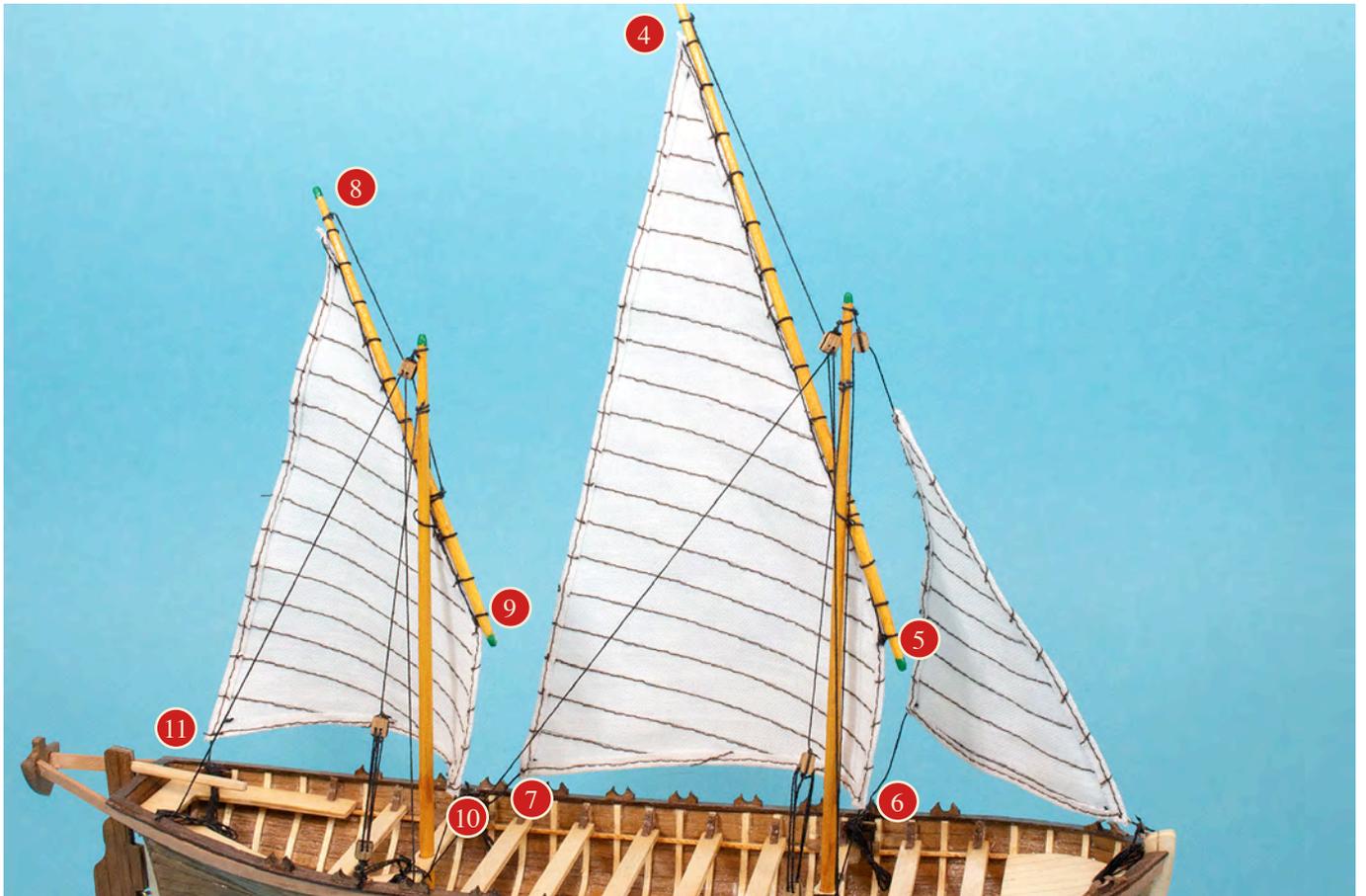
Nun werden die beiden verbleibenden Segel an die Ruten III und IV genäht. Die Rute III am Fockmast wird mit einer Schlinge am Mast gehalten. An der selben Position wird ein Tau an die Rute geknotet und durch den Block B2 geführt. Das Tau wird dann an der Klampe K6 festgemacht. Vom Ende der Rute III 4 läuft ein Tau durch den Block B2, dies wird an der Klampe K5 festgemacht.

Durch die Ecke 6 des Segels wird ein Tau gezogen und an der Ruderbank R3 festgeknotet. Die Ecke 7 des Segels wird mit einem Tau an der Klampe K2 belegt.

Der Achterne-Mast II wird wie der Fockmast I aufgetakelt. Die einzelnen Schritte sind die gleichen wie beim Fockmast.

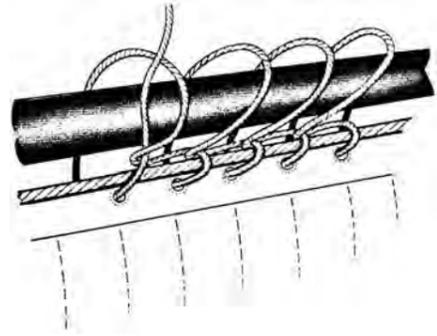
Als letztes werden die Riemen angefertigt. Kürzen Sie die Riemen-schäfte (Position 13) auf 83 mm und kleben Sie sie dann in die Riemenblätter (Position 13). Den Übergang vom Riemen-schaft zum Riemenblatt sollte man dann noch verschleifen. Wir haben die Schäfte mit einer Holzlasur behandelt und die Riemenblätter lackiert.





Amiralsschlop 17. Jahrhundert

Bestell-Nr. 2017 • Maßstab 1: 45
 Zeichnungsmaßstab 1:1 • Bogen 1



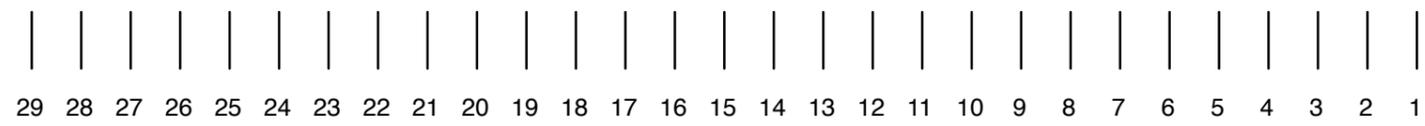
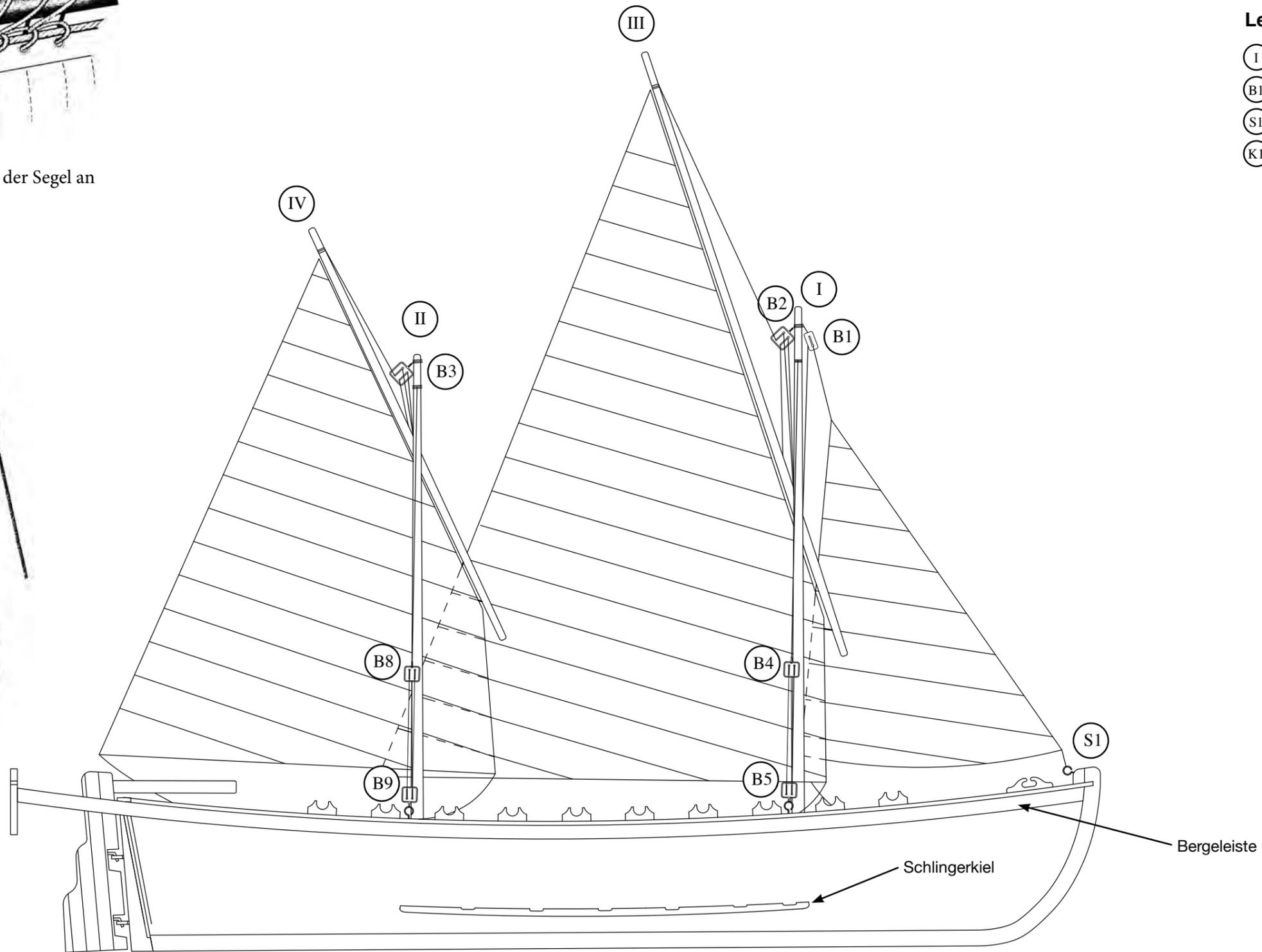
Stich zum Annähen der Segel an die Ruten.

Talje



Legende

- ⓐ Mastteil Römisch 1
- ⓑ Block 1
- Ⓢ1 Augbolze / Stiftöse 1
- Ⓚ1 Klampe 1



Amiralsschlop 17. Jahrhundert

Bestell-Nr. 2017 • Maßstab 1:45
 Zeichnungsmaßstab 1:1 • Bogen 2

