

# Ostsee Treibnetz-Fischkutter

Bestell-Nr. 2026



Stückliste Bestell-Nr.: 2026

Position	Anzahl	Beschreibung
2	1	Kielteil (Laser Fertigteil)
3	20	Spanten 1x2x160 mm
4	25	Decksbeplankung 0,6 x 3 x 185 mm
4 B	2	Platinen mit gelaserten Planken
	4	Ersatzplanken
5	3	Scheuerleiste 0,6 x 3 x 200 mm
	3	Decksstützleisten 1 x 1 x 200 mm
	1	Schiebelukenschienen 1 x 1 x 200 mm
6	15	Decksbalken 1,5 x 2 x 200 mm
7	4	Handläufe 1 x 3 x 200 mm
	4	Setzbord 1 x 3 x 200 mm
8	1	Mast 3 x 200 mm
	1	Bugspriet 2 x 200 mm
9	1	Baum 2 x 200 mm
	1	Topsegelspiere 2 x 200 mm
10	Btl.	2 Ruderscharniere / 12 Messing-Nägel / 1 Steuerruder 1 Ruderpinne/ 3 Messingstiftösen
11	Btl.	4 Juffern 4 mm / 6 Einer-Blöcke / 1x Messingdraht 0,6 x 300 mm 1 Platine Klampen / 1 Mastfuß / 1 Mastfischung 1 Platine Nagelbank und Ruderknechte
12	Btl.	1 Platine Kabine / 1 Kabine Dach / 1 Messingrohr 4x10 mm (Schornstein) / 1 Leuwagen Messingdraht 0,8 x 40 mm / 2 Bullaugen 1 Platine Schiebeluke & Schornsteindurchführung / 1 Plichtrahmen
13	4	Riemenschäfte
	1	Platine Riemenblätter
14	Btl.	1 Platine vordere Ladeluke 1 Platine vordere Ladeluke Abdeckung 1 Platine Ladeluke / 1 Ladelukenabdeckung 1 Bleiband 12 x 40 mm
15	1	Segelsatz / Takelgarn
16	1	Bauanleitung/Bauplan
17	1	Ständerbrett /Ständersäulchen

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 Fertigung 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.

### *Ostsee Treibnetz -Fischerkutter von 1890*

Eine der interessanten Entwicklungen des 18. Jahrhunderts war die Einführung eines neuen Typs Fischerboot, die ihren Ausgang in Norwegen und Schweden hatte. Basierend auf den gedeckten Themsebooten entstand ein neuer Bootstyp, der rasch in der Ostsee seine Verbreitung fand. Kleine Werften auf Bornholm und in der schwedischen Provinz Bleking bauten nach dem neuen Muster Fischkutter dieser Art in großer Stückzahl. Auch für Colin Archer war der neue Typus so interessant, daß nach seinen Entwürfen eine große Reihe von Fahrzeugen entstanden, die den verschiedensten Zwecken dienten. Die bekanntesten sind wohl ohne Zweifel die Seenotrettungsboote, die bis ins 20. Jahrhundert in Gebrauch waren. Ein Zeugnis bis in unsere Zeit sind die Spenden -Sammelschiffe des DLRG. Ihre rasche Ausbreitung im deutschsprachigen Raum ist dem Umstand zu verdanken, daß mit Ende der Lachssaison in Pommern die Winde und das Wetter eine Heimreise nach Schweden oder Norwegen sehr schwer und gefährlich machte, die Bootseigner verkauften Fang und Boote im Bereich der dänischer Küste. Die einheimischen Fischer konnten sich schnell von den Vorzügen der robusten norwegischen Kutter überzeugen. Das sorgte für eine rasche Ausbreitung bis weit in den polnischen Raum hinein. Bereits 1894 wurde an der Ostseeküste eine etwas abgewandelte Form in zahlreichen Variationen gebaut. Waren die ursprünglichen Fischerboote noch 6 m lang, wurden an der deutschsprachigen Ostsee - Küste Kutter von 8 m gebaut. Die ersten Schleppversuche und daraus folgernden Rißverbesserungen wurden 1923 von Max Oerz vorgenommen. Diese waren jahrzehntelang Grundlage des Kleinschiffbaus bis hin zu den Jachten.

### *Das Modell Ostsee Treibnetz -Fischerkutter von 1896*

Länge zwischen den Steven 160 mm, größte Breite auf Spant 60mm.

Das Modell ist im Maßstab 1:50, nach einem Linien-Riß von ca. 1896 konstruiert, der wahrscheinlich an der dänischer Küste entstanden ist. Gefischt wurde in der Regel von zwei Mann Besatzung, beim Auslegen, sowie beim Einholen der Netze stand ein Mann in der vorderen Luke, in der auch das Netz lagerte. Da nach dem Auslegen der Netze das Boot längere Zeit auf Position gehalten werden mußte, war der Mast niederlegbar. Nach dem Lösen der Wanten wurde der Mast herausgezogen und längs über

dem Boot festgebunden. Die kräftigen Dolden mittschiffs dienten zum Festmachen des Treibnetzes, sowie zum Rudern. Gerudert wurde aus der Fischluke mittschiffs. Eine Abdeckbohle wurde als Sitzbank in Halterungen in den Rumpf gelegt.

### *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 Gartenscheren 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 Holzkocherei 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 weiteraufstecken 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.

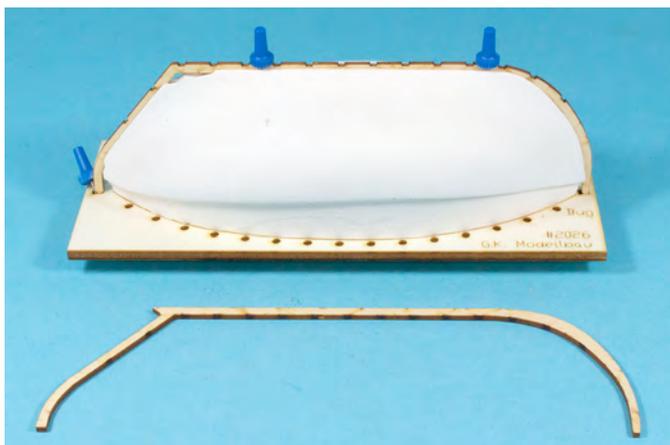
Es gibt eine ganze Reihe von Weißleimen, aber es reicht, sie in zwei Gruppen zu trennen, das sind Propellerleime und einfache Weißleime. Sie sollten beide Sorten zur Hand haben. Propellerleime (auch Expressleime) sind in der Regel nur zum Verkleben geeignet. Zum großflächigen Gebrauch, füllen von Fugen usw., sind nur einfache Leime geeignet. Spezialleime können Holz durchdringen, die Rückstände sind kaum 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 punktuell kleben.

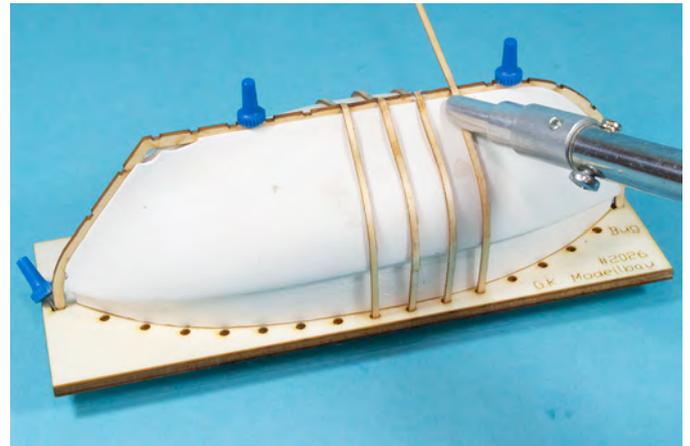
Der Extremkleber Nr. 3027 verwendet man auch zum Härten von kleinen Holzteilen, die sonst leicht zerbrechen, aber auch zur Verklebung fertigmontierter Teile (Grätings, Leitern, usw.). Besonders geeignet zum Verkleben von trockenen und feuchten Hölzern ist unser Spezial Holzmodellbaukleber Best.Nr. 3008 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.

### Bauanleitung 2026

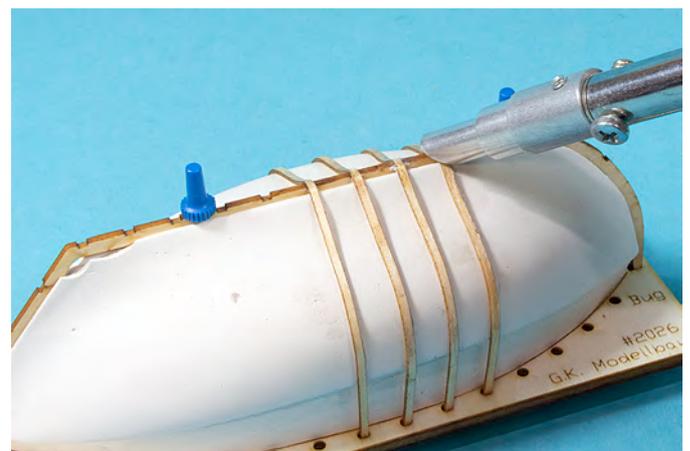
Trennen Sie das ausgelaserte Kielteil (Position 2) in zwei Teile. Legen Sie den oberen Teil erstmal an die Seite, den unteren Teil mit dem vorderen Ende am Bug beginnend in die Bohrung stecken, auf dem Mittelteil der Form mit Furniernadeln oder kleinen Nägeln mittig befestigen (rechts u. links vom Kielteil), Sie können das Kielteil auch mit Gummibändern fixieren.



Es empfiehlt sich, vor dem Setzen der Spanten, diese in kaltes Wasser zu tauchen und dann einige Minuten ruhen zu lassen. Vor der Verarbeitung der Spanten sollten diese durch ein gefaltetes Stück Schleifpapier gezogen werden, 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.

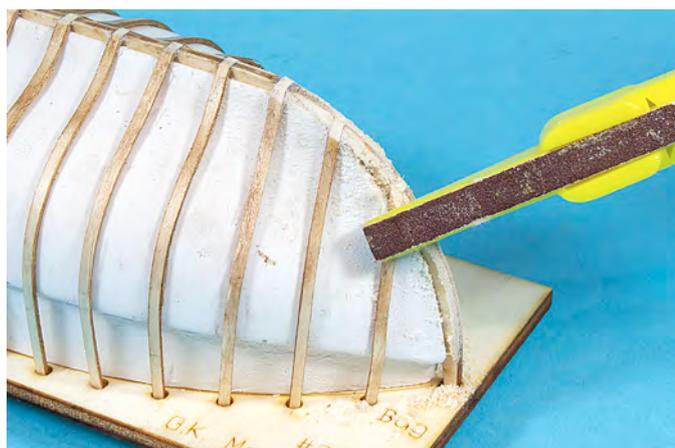


Nun mit der Formspitze, am Kiel beginnend, den Spant sanft an die Form drücken, Spant eventuell mit einer Pinzette nachspannen. Sie sollten die Spanten immer nachwässern, nehmen Sie dazu einen Tropfen Wasser auf die Fingerkuppe und streichen damit über den Spant. Dann wieder mit der Form- und Biegespitze anformen. Den Vorgang sollte man mehrfach wiederholen.

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



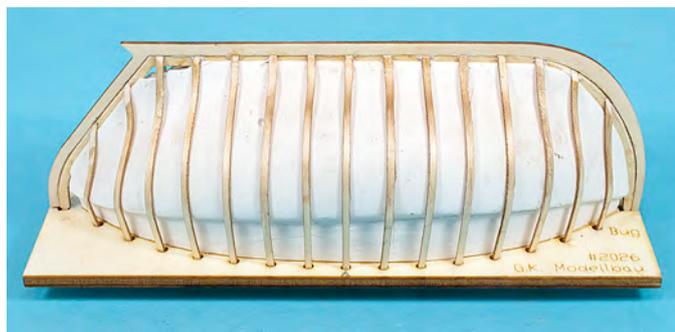
Sind alle Spanten gesetzt und angepaßt, muß im Bugbereich eine Sponung eingearbeitet werden. Schleifen Sie dazu die Kanten des Kielteils im Bugbereich mit einer Schleiffeile oder schneiden Sie die Kanten mit einem Messer weg.



In diese Sponung (Kerbe) können die Planken (Position 4 B) nahtlos eingreifen.

### *Nun wird beplankt*

Bevor man beplankt wird das zweite Kielteil aufgeklebt, vergewissern Sie sich, das im Bug- und Heckbereich eine Sponung entsteht die Planken aufnehmen kann.



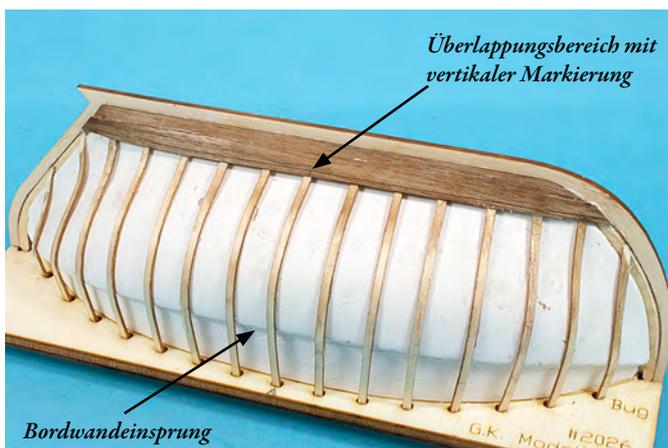
Die Treibnetz Cutter wird, wie das Original, klinkerbeplankt (überlappende Planken). Bei der Klinkerbeplankung werden die Planken nicht Kante an Kante, sondern überlappend an den Spant angebracht (siehe Bauplan Bogen 2). Um die aufwendige Beplankung zu vereinfachen sind alle Planken, in ihrer endgültigen Form ausgelasert und mit Hilfslinien für die Überlappung versehen. Die nachfolgende Planke überlappt die vorherige immer bis zur eingeritzten Linie. Um die Ausrichtung der Planken zu einander zu erleichtern, gibt es im Überlappungsbereich eine kleine Vertikale Markierung. Diese markiert die Position der Planke zum Spant 8. Die Spanten werden immer vom Bug aus gezählt, siehe Bauplan Bogen 2.

Markieren Sie sich den Spant 8 mit einem Bleistift, das erleichtert das Ausrichten der Planken. Die Planken finden Sie auf der Rückseite der Baupackung, sie besteht aus zwei Platinen mit ausgelaserten Planken. Zusätzlich liegt noch eine Platine mit vier Ersatzplanken bei, falls nötig kann man damit eine Planke ersetzen.

Nach dem Durchtrocknen der Spanten, beginnen wir mit der Beplankung. Trennen Sie die Planken einzeln aus den Platinen, aber immer nur die benötigte Planke. Die Planken müssen in der richtigen Reihenfolge verbaut werden, andernfalls passen Sie nicht.

Beginnen Sie mit der kürzesten Planke direkt unter dem Schriftzug „Bestell-Nr. 2026“. Die Bugbeschriftung zeigt an auf welcher Seite des Kiels die Planke gesetzt wird. Die Seite der Planke auf der Bugseite muss immer zum Bug des Boots zeigen. Richten Sie die Planke mit der Vertikalen Markierung im Überlappungsbereich an Spant 8 aus.

Einen Tropfen Kleber auf die Spanten geben, Planke ansetzen und mit der Formspitze andrücken, aber nur im Bereich der Spanten, über die Zwischenräume nur sanft streichen, damit die Planken nicht eingedrückt werden. Sollten doch einmal Beulen nach innen auftreten, so sind diese später leicht zu beseitigen, einen Tropfen Wasser auf die Stelle geben, dann mit der Formspitze nach außen drücken.



Kleben Sie erstmal nur im Mittlerenbereich des Rumpfes, die Planken sind etwas länger als sie sein müssten. Markieren Sie dann die benötigte Länge der Planke damit sie in die Sponung greift und schneiden sie die Planke entsprechend zu. Die Planke dann etwas anheben und die restlichen Spanten mit Sekundenkleber versehen und die Planke entgültigt festkleben.

Ab der zweiten Planke werden die Planken nicht nur mit den Spanten sondern auch mit der vorherigen Planke verklebt. Geben Sie dazu ein wenig Sekundenkleber auf den Überlappungsbereich und die Spanten auf denen die Planke sitzen soll.

Die letzte Planke soll mit dem Bordwandeinsprung abschließen.

### *Versäubern der Rumpfes*

Bevor wir die Rumpfschale das erstmal von der Malle nehmen, sollte man die Rumpfschale versäubern. Beim Verkleben der Planken miteinander bleibt es leider nicht aus, das Klebstoffreste auf der Beplankung sichtbar sind. Grössere Klebstoffreste lassen sich mit der Form- und Biegespitze beseitigen.



Versäubern kann man die Rumpfschale von aussen und innen auch mit einer Minibohrmaschine und Messingdrahtbürsten (Bitte eine Schutzbrille tragen).



### Rumpfschale von der Malle lösen

Um die Rumpfschale von der Malle zu lösen schneiden Sie die Spanten mit einem Seitenschneider oder ähnlichem durch. Nun können Sie die Rumpfschale vorsichtig von der Malle lösen.



Schneiden Sie die Überstehenden Spanten bündig mit der Bordwand ab und verschleifen die Spanten mit der Bordwand um eine saubere Auflagefläche zu erhalten. Nun können Sie die Rumpfschale auch von innen versäubern.



Bevor der Innenausbau beginnt setzt man die Rumpfschale nochmal auf die Malle und klebt die Scheuerleiste (Position 5) auf die oberste Planke (Bündig zur Bordwand).



### Innenausbau

Aus Position 5 nehmen Sie zwei 1 x 1 mm Leisten und kleben sie innen an die Bordwand (3 mm unterhalb der Bordwandkante).



Dann wird auf die Decksstützleiste ein Decksbalken 1,5 x 2 mm aus Position 6 geklebt. Beginnen Sie an Spant 6 hin zum Bug und dann zum Heck. Nicht auf alle Spanten wird ein Decksbalken gesetzt. Falls Ihre Rumpfschale etwas zu weit ist können Sie sie mit ein paar Gummiebänder auf die richtige Breite bringen. Die Länge der Decksbalken entnehmen Sie bitte der Tabelle. Der Decksbalken an Spant 10 wird jeweils links und rechts mit einem weiteren Decksbalken verstärkt.

Spant	Decksbalkenlänge
1	18 mm
2	32 mm
3	entfällt
4	52 mm
5	57,5 mm
6	59,5 mm
7 - 9	entfallen
10	59,5 mm
11 - 12	entfallen
zwischen 13 & 14	41,0 mm
15	18 mm

**Bitte beachten:** Die Spanten werden vom Bug aus gezählt.



Nach dem die Decksbalken gesetzt sind, sollte man die Mittellinie auf den Decksbalken anzeichnen. Das erleichtert den Einbau der Luken und den späteren Einbau des Decks. Nun können die Längsbalken zwischen den Decksbalken eingesetzt werden.

Die Längsbalken zwischen den Spanten 2 und 4 werden mit einem Abstand von 17 mm bei Spant 2 und mit 40 mm bei Spant 4 eingeklebt. Zwischen Spant 6 und 10 haben die Längsbalken einen Abstand von 37 mm.

Die Achternen Längsbalken beginnen beim Decksbalken auf Spant 10 mit einem Abstand von 37 mm bis zum Decksbalken zwischen den Spanten 13 und 14 mit einem Abstand von 25 mm. Die Längsbalken werden dann mit Querbalken abgestützt.



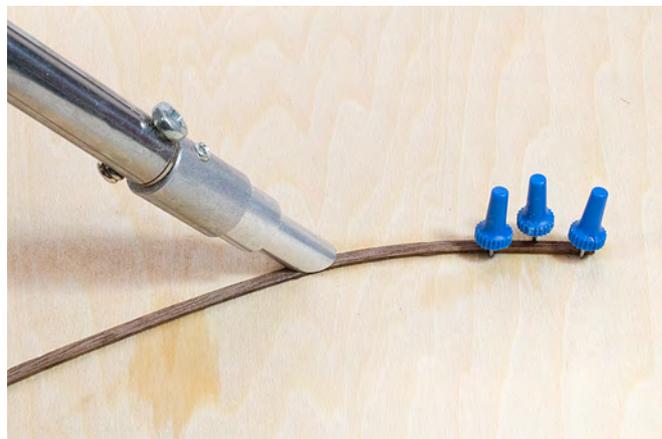
Die Mastfischung (Position 11) wird zwischen die Decksbalken auf Spant 5 und 6 eingesetzt. Die Mastfischung wird mit der Mastbohrung zum Bug hin eingeklebt.

Mit den Leisten aus Decksplanken (Position 4) wird das Deck beplankt. Die erste Planke klebt man entlang der aufgezeichneten Mittellinie. Die Aussparungen für die Ladeluken und die Kabine sollte man gleich aussparen und die Mastfischung gleich wieder freilegen.



Sobald das Deck komplett beplankt ist, kann der Handlauf angebracht werden. Bevor man die Handläufe aus Position 7 auf die Scheuerleiste und Bordwand klebt muss man sie vorbiegen

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 Biegepitze und ziehen den Handlauf mit der anderen Hand in die Biegerich-



tung. Wiederholen Sie das ganze bis der Handlauf zur Bordwand passt.

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



Jetzt kann die vordere Ladeluke (Position 14) zusammen gebaut und auf das Deck geklebt werden.



Die Ladeluken haben einen äußeren und inneren Rahmen, bauen Sie zuerst den äußeren Rahmen zusammen. Passen Sie dann den inneren Rahmen an und kleben ihn in den äußeren Rahmen.



Bei der grossen Ladeluke haben wir nur einen Teil der Ladelukenabdeckung eingesetzt. So kann man auch noch beim fertigen Modell in den Rumpf sehen.

Der Kabinenrahmen (alle Teile Position 12) wird zusammen geklebt und mit dem Dach versehen. Auf den hinteren Teil werden zwei Schiebelukenschienen auf das Dach geklebt. Die 1x1 Leisten aus Position 5 werden versäubert und auf 28 mm Länge zugeschnitten. Der Abstand zwischen den Schienen beträgt 9 mm. Die Schiebeluke wird dann auf die Schiebelukenschienen geklebt. Die Schiebeluke haben wir in diesem Fall mit einer Teaklasur gebeizt.

Die Bullaugen (Position 12) werden links und rechts in die Kabine eingeklebt. Das Messingrohr 4x10 (Position 12) mm wird versäubert, in die Ofenrohreinfassung eingeklebt und beides zusammen schwarz lackiert. Sobald das Ofenrohr getrocknet ist kann es auf das Kabinendach geklebt werden. Die Kabine wird dann auf das Deck geklebt.



Der Plichtrahmen (Position 12) wird zwischen den Decksbalken auf Spant 13-14 und Spant 15 auf das Deck gelegt und innen angezeichnet. Nun kann man eine Aussparung in das Deck schneiden. Am einfachsten ist es erstmal entlang der Kontour Bohrungen zu setzen und dann die Zwischenräume mit einem Messer zu durchtrennen. Der Plichtrahmen wird dann auf das Deck geklebt. Der Plichtrahmen haben wir in diesem Fall mit einer Teaklasur gebeizt.



Das Setzbord wird mit der Form- und Biegespitze entsprechend des Handlaufes vorgebogen und dann Hochkant mittig auf den Handlauf geklebt. Das Setzbord reicht vom Bugkiel bis zum Ende der grossen Ladeluke. In unserem Beispiel haben wir das Setzbord nach dem anbringen grün lackiert.



Weiter geht es mit der Nagelbank (Position 11), trennen Sie die Teile aus der Platine und versäubern die Schnittkanten. Kleben Sie das Nagelbrett in die Stützen. Die Belegnägel werden dann in das Nagelbrett eingeklebt. Die Nagelbank N1 wird vor den Mast auf das Deck geklebt.



Aus der selben Platine wie die Nagelbank werden die Rudernechte getrennt und versäubert. Nach der Montage werden diese jeweils mittig, links und rechts von der grossen Ladeluke, an den Handlauf auf das Deck geklebt.



Die Klampen K1 und K2 (Position 11) werden aus der Platine getrennt, versäubert und links und rechts neben dem Plichtrahmen auf das Deck geklebt.



Der Leuwagen wird aus einem 0,8 mm Messingdraht (Position 12) gebogen (siehe Zeichnung Bogen 2). Der Leuwagen wird dann in zwei Bohrungen in das Deck geklebt.



Mit den Scharnierbändern für die vordere Ladeluke wird der Decksausbau abgeschlossen. Schneiden Sie von dem Bleiband (Position 14) 2,5 mm breite Streifen ab. Kleben Sie diese dann auf die Ladeluke mit einem Abstand von 8 mm.



Weiter geht es mit dem Ruder (Position 10), versäubern Sie die Schnittflächen des Ruders. In den vorderen Bereich der Scharniere wird ein gekürzter Messingnagel eingeklebt, dieser greift dann später in die Ruderösen. Die Scharniere werden dann in die Aussparungen des Ruders geklebt und mit Messingnägeln gesichert.



Versäubern Sie nun die Ruderpinne (Position 10) und brechen im vorderen Bereich die Kanten, so das ein nahezu rundes Profil entsteht. Auch die Ruderpinne haben wir mit einer Teaklasur gebeizt und das Steuerruder grün lackiert.

Die Ruderösen (Position 10) sitzen im Kielteil. Markieren Sie die entsprechende Position am Kiel und bohren dann mit einem 0,8 mm Bohrer zwei Löcher in den Kiel. Kleben Sie nun zwei gekürzte Ösen in die Löcher. Das Ruder kann nun eingehängt werden. Die Ruderpinne wird dann auf das Steuerruder gesetzt und mit einem Tropfen Sekundenkleber gesichert.



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



Falls Sie Ihr Modell farblich gestalten möchten ist jetzt der richtige Zeitpunkt. Grundsätzlich empfiehlt es sich das gesamte Modell mit einem Matt-Klarlack zu lackieren, der Lack schützt das Holz und betont die Holzfarben.

### *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 und Juffern 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.



Dem Modell liegt Messingdraht (Position 11) bei, aus dem man sich die Püttingeisen zum Anbringen der Jungfern (Juffern) und einiger Taljen biegen soll. Den Messingdraht um die Juffern legen, grob ablängen und mit einer kleinen Flachzange das kürzere Ende um das längere verwirbeln, nun den Abstand festlegen, an den festgelegten Punkten in der Bergeleiste Bohrungen anbringen, am unteren Ende des Messingdrahtes einen kleinen Haken biegen, diesen in die Bohrungen stecken und mit Sekundenkleber sichern. Wer beim Auftakeln der Jungfern Probleme hat einen gleichmäßigen Abstand hinzubekommen, kann sich aus Resten des Messingdrahtes einen Abstandshalter biegen, den einen Haken in das untere Loch der Jungfer im Püttingeisen und den zweiten Haken des Abstandhalters in das obere Loch der Jungfer in der anzubringenden Wante stecken, jetzt können Sie sie Wante am Mast anknuten und festkleben. Dann den Abstandhalter entfernen und die Jungfern auftakeln.

### *Anfertigen von Masten und Rundhölzern*

Masten, Stengen und Rahen 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 vergleiche 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 farblich hervorheben möchte. An unserem Modell haben wir die Mastteile mit einer Bernstein Holzlasur behandelt.

Für den Bugspriet (II) wird ein 2 mm Loch in das Setzbord neben den Kiel gebohrt. Der Buspriet wird dann an den Kiel und auf den Handlauf geklebt.



Der Mast (I) wird mit dem Mastfuß (Position 11) auf das Kielteil aufgeklebt. Bitte achten Sie darauf das der Mast leicht nach hinten fällt. Durch die große Ladeluke kann man den Mast genau auf dem Kielteil positionieren.



### *Die Takelage*

Sobald der Mast steht, kann das Stag angebracht werden. Dieses läuft von der zuvor angebrachten Stiftpöse A1 im Kiel zum Mast (ca. 35 mm unterhalb der Mastspitze, siehe Gesamtansicht Bogen 1).

Weiter geht es mit der seitlichen Abstützung des Mastes, den Wanten. Legen Sie den Abstand der Juffern (Position 11) von einander fest und knoten das Tau (das dickere schwarze Garn) der oberen Juffern direkt an den Mast an (die selbe Position wie das Stag).

Die Wanten sollten straff sein, aber den Mast nicht verbiegen. Am besten die Wanten wechselseitig anbringen. Zum Auftakeln der Juffern nehmen Sie bitte das dünne schwarze Takelgarn.

Der Messingdraht der Juffern wird in einer Bohrung mittig in der Zweiten Planke verklebt. Die Position der Bohrungen ermittelt man mit einem Faden der vom Mast zur Planke gespannt wird.



Bevor es mit den Segeln weitergeht sollte man die Einerblöcke B1, B2, B3 und B4 an den Mast anknoten (siehe Bauplan Bogen 1).

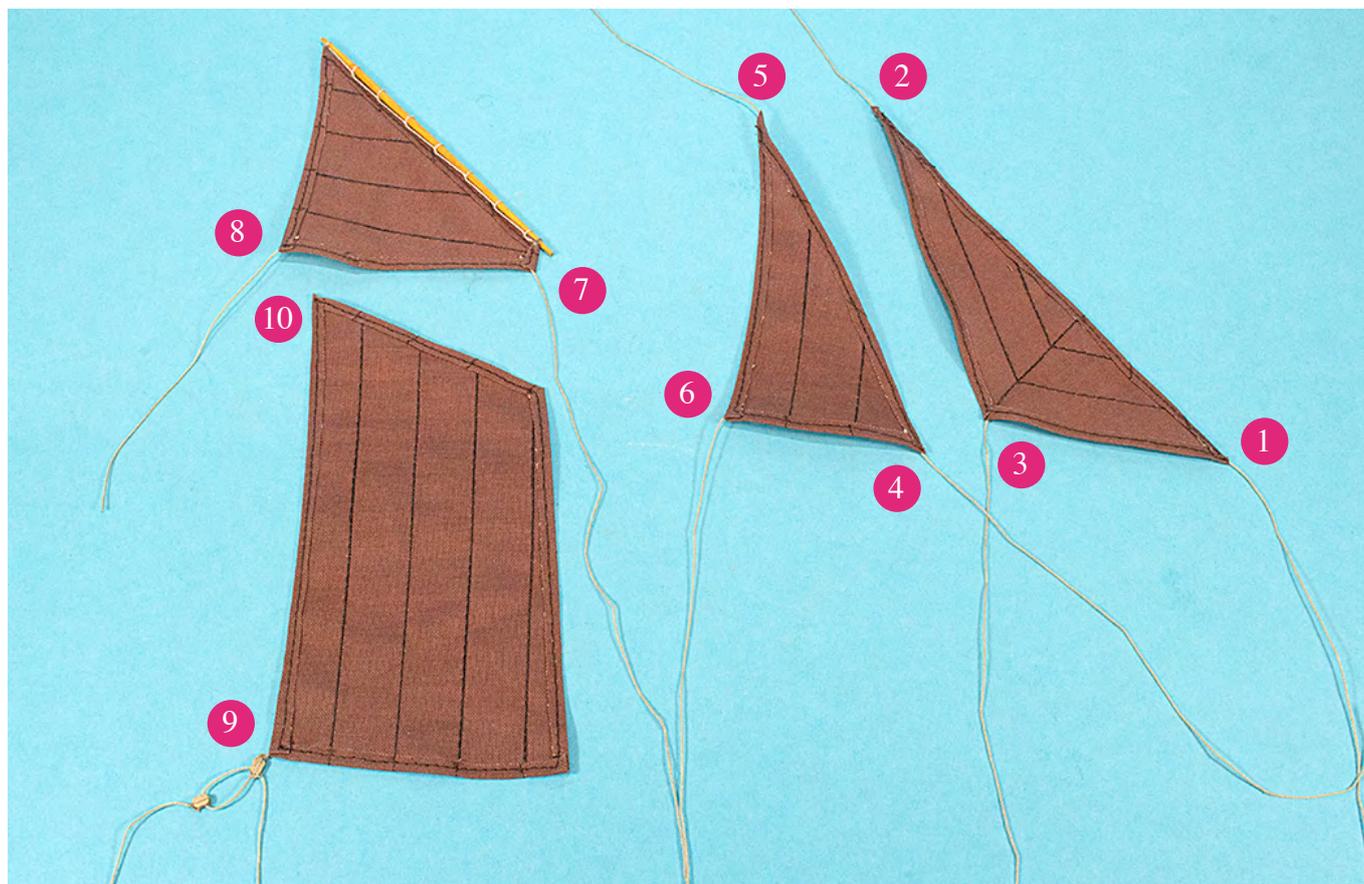
Bereiten Sie jetzt die beiden vorderen Segel vor, bei den Segeln wird durch alle drei Ecken ein Tau gezogen. Das vordere Segel wird mit dem Tau (1) als Flieger am Bugspriet II angeknötet, das obere Tau (2) läuft durch den Block B1 und wird dann an der Nagelbank N1 festgemacht. Das dritte Tau (3) läuft zum Ruder knecht und wird daran befestigt.

Das zweite Vorsegel wird an das Stags angenäht (siehe Zeichnung Bogen 1). Das vordere Ende (4) wird an der Stiftöse A1 angeknötet, das obere Tau (5) läuft durch den Blocke B3 zur Nagel-

bank N1. Das dritte Tau (6) läuft zum Ruder knecht und wird daran befestigt.

Das Topsegel wird an die Topsegelrute (IV) genäht. In den Ecken 7 und 8 des Topsegels werden wieder Fäden durchgezogen. Beim Großsegel wird an die Ecke 9 eine Einfache Talje angebracht, diese wird dann später am Leuwagen festgemacht.

Nähen Sie das Großsegel an den Mast, die Hauptsegelrute wird an der Ecke 10 des Großsegels angenäht. An der Hauptsegelrute wird ein Tau angeknötet, dieses läuft dann durch den Block B4 und wird an der Nagelbank N1 festgemacht. An das untere Ende der Hauptsegelrute wird ein Tau (das dickere schwarze Garn) angeknötet und dann am Mast angeknötet.





An die Topsegelrute wird ein Tau angeknüpft dieses läuft durch den Block B2 und wird an der Nagelbank festgemacht. Die Ecke 8 wird an der Hauptsegelrute angeknüpft. Das Tau von der 7 wird wieder an der Nagelbank festgemacht. Zum Schluß werden zwei Tauen am Ende der Hauptsegelrute angeknüpft und an den Klampen K1 und K2 festgemacht.



Als letztes werden die Riemen angefertigt. Kürzen Sie die Riemen-schäfte auf 80 mm und kleben Sie sie dann in die Riemenblätter. Den Übergang vom Riemen-schaft zum Riemenblatt sollte man dann noch verschleifen.

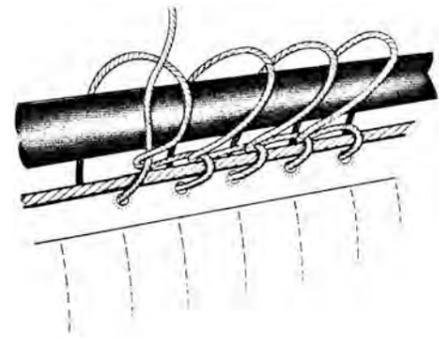
Die Riemenblätter haben wir Grün lackiert und die Schäfte dunkel gebeizt.

# Ostsee-Treibnetz-Fischkutter

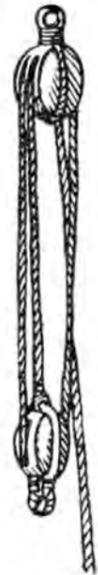
Bestell-Nr. 2026 • Maßstab 1:50 • Zeichnungsmaßstab 1:1 • Bogen 1

## Legende

- ⓐ Mastteil Römisch 1
- Ⓝ<sub>1</sub> Nagelbank 1
- ⓐ<sub>1</sub> Augbolze / Stiftöse 1
- ⓑ<sub>1</sub> Block 1
- Ⓚ<sub>1</sub> Klampe 1



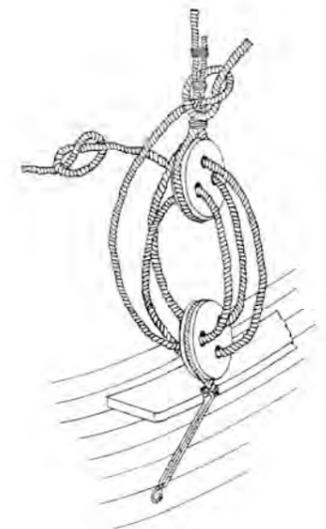
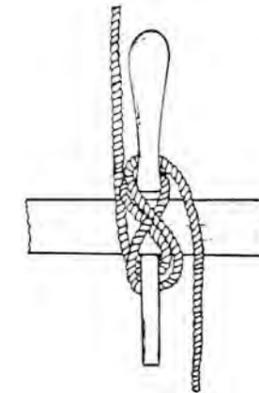
Stich zum Annähen des Segels an die Topsegelrute.



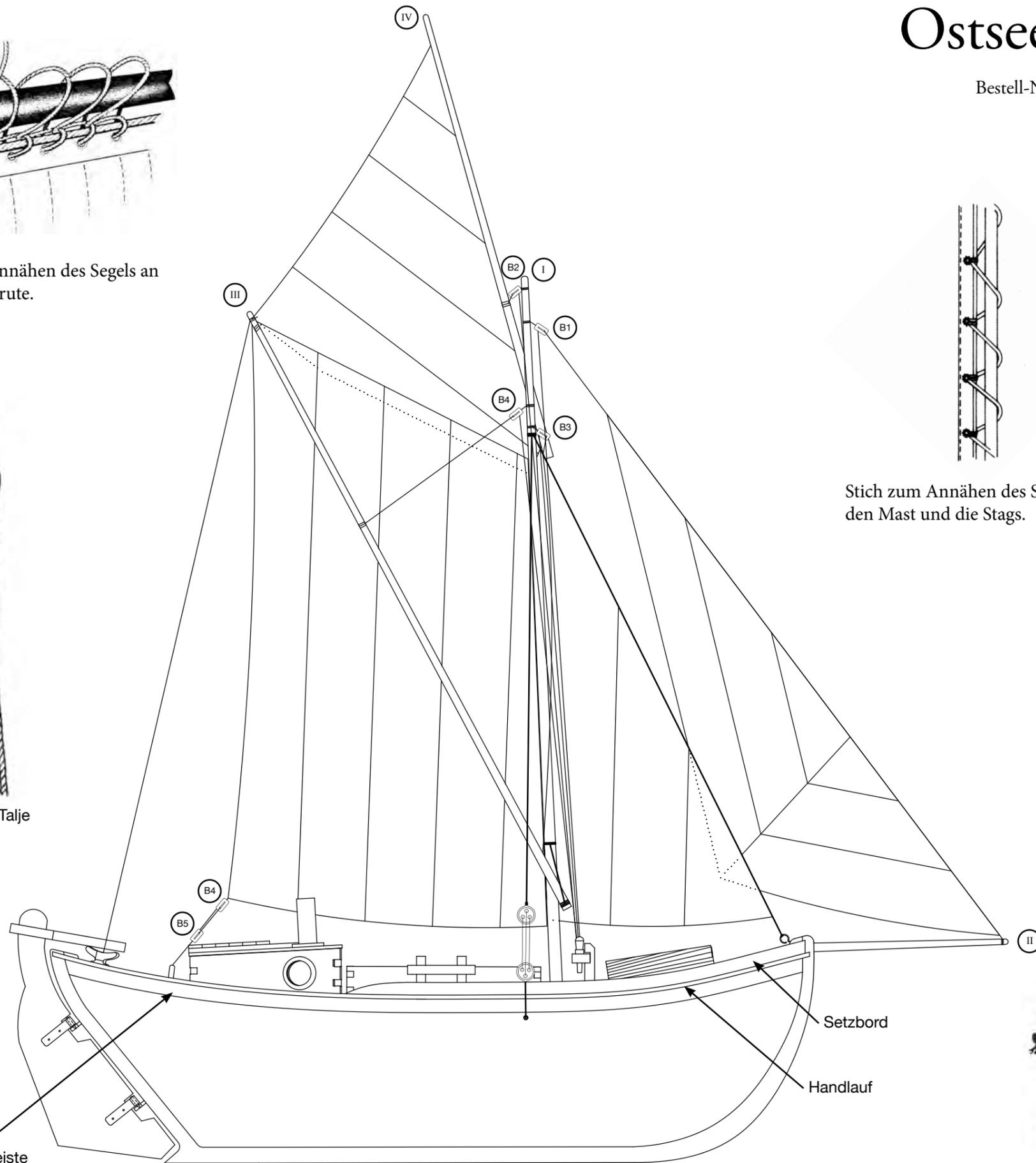
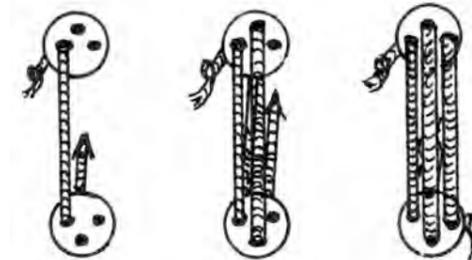
Einfache Talje



Stich zum Annähen des Segels an den Mast und die Stags.



Auftakeln der Juffern

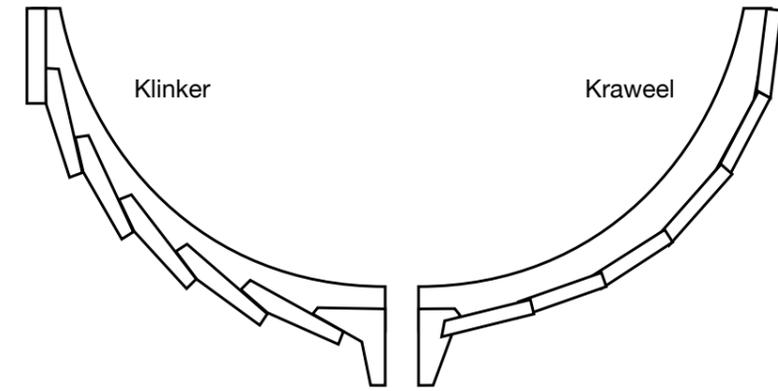
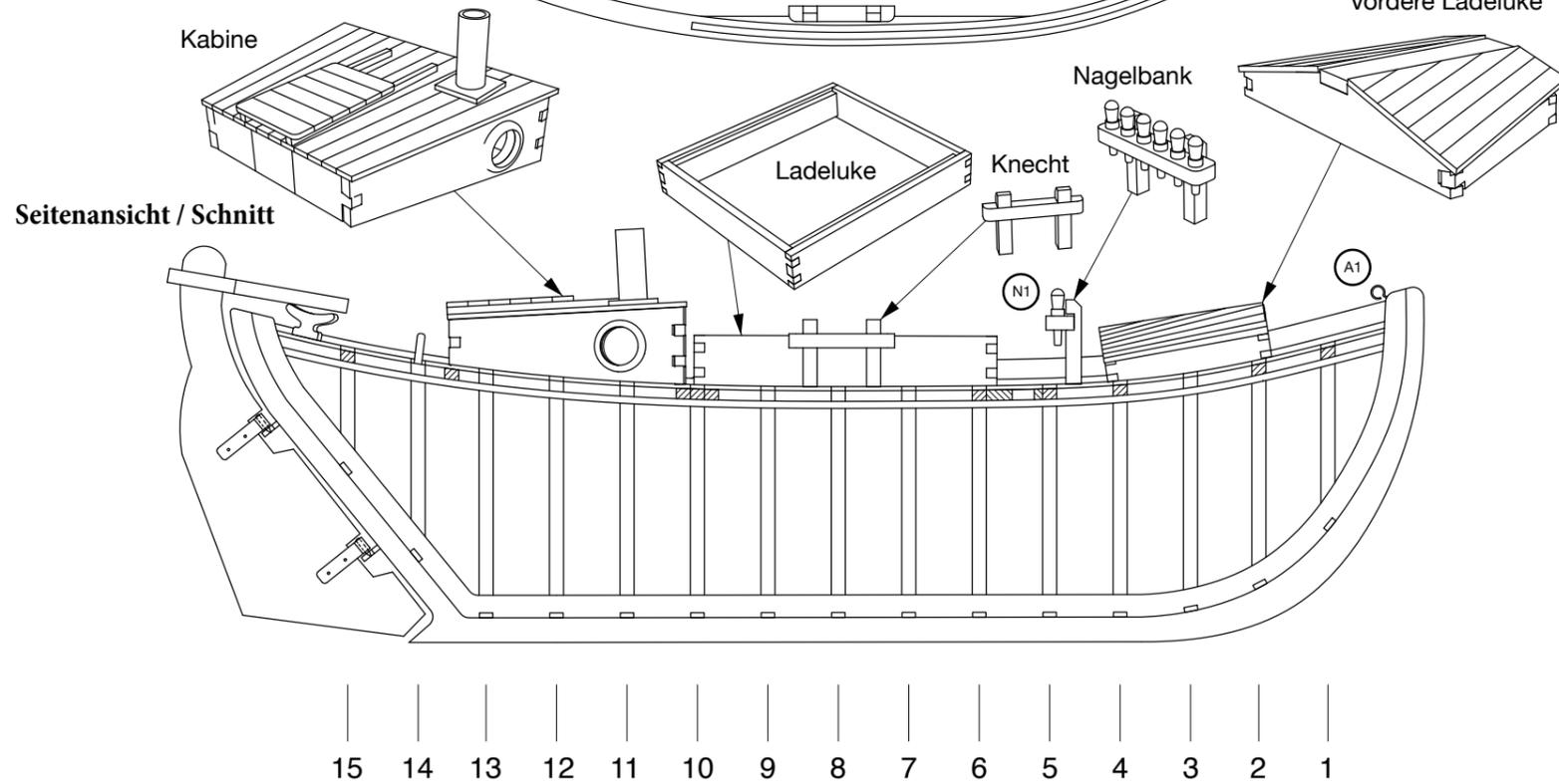
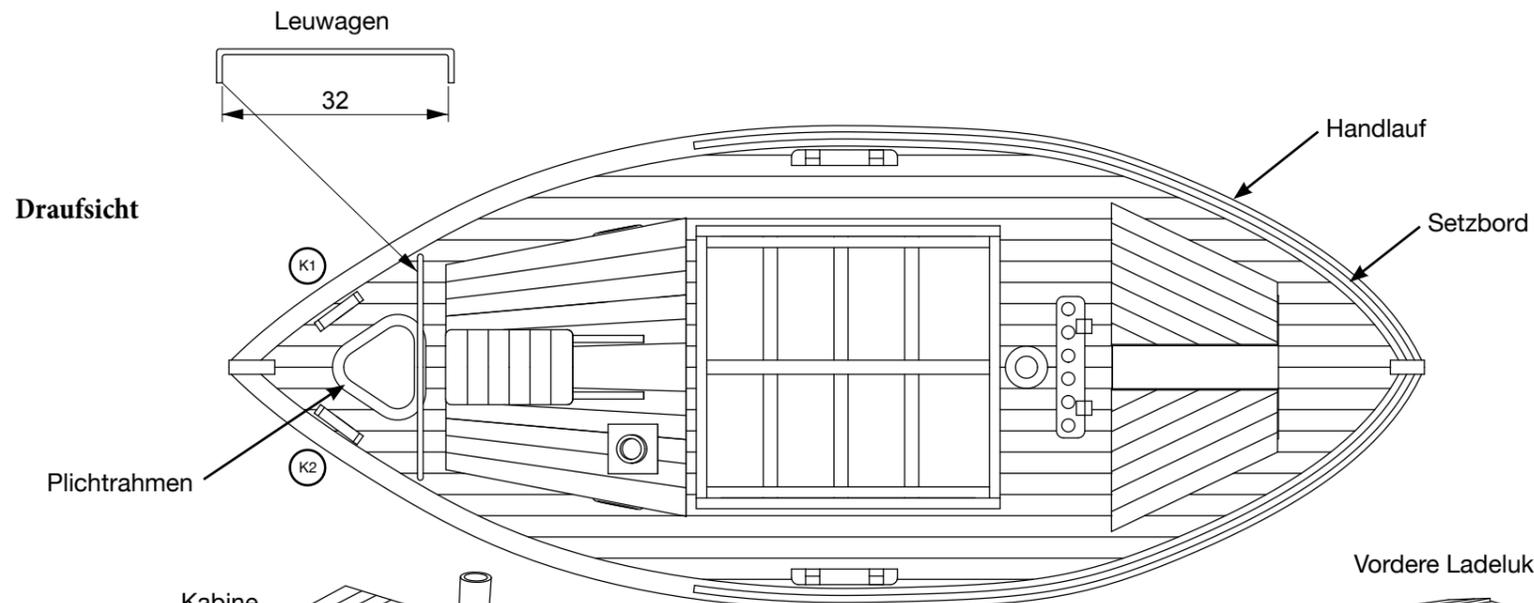


15 14 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

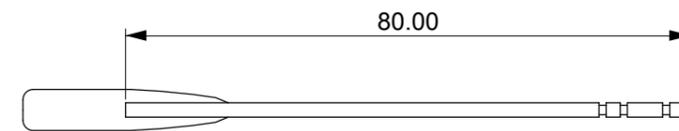
# Ostsee-Treibnetz-Fischkutter

Bestell-Nr. 2026 • Maßstab 1:50 • Zeichnungsmaßstab 1:1 • Bogen 2

© 1985 - 2023 G.K. Modellbau • Elsestr. 37 • 32278 Kirchlengern • Germany



Unterschiedliche Beplankungsarten



**Draufsicht (Spanten und Decksbalken)**

