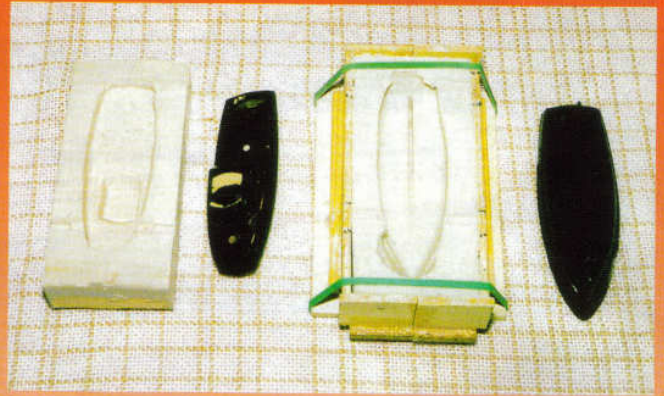




Ansicht der Heckpartie auf dem Hellingbrett mit den Pappspanten.



Die Formvorrichtung für die Motorbarkasse.

und beschloss, es bei einem Maßstab von 1:100 zu belassen.

Nachdem der Rumpf äußerlich fertig war, wurde er gehobelt, geschliffen und mit einer Schicht Glastmatte und Epoxydharz überzogen und nach dem Aushärten von der Helling genommen. Danach wurden die Pappspanten im Innenraum entfernt und dieser gleichfalls mit einer Lage Polyester und Glastmatte ausgekleidet. Somit hatte ich genügend Platz für alle späteren Einbauten, ohne Spanten, die dann störend sein könnten. Ich gebe zu, das alles ist sehr umständlich, aber diese Bauweise hat eine sehr gute Stabilität, wie sich im Nachhinein herausstellte, und die Zeit, die man darauf verwendet, darf ein Modellbauer nicht abschrecken.

Da ich auf den Spanten bereits die Bohrungen für die Stevenrohre genau nach Plan angerissen und eingebracht hatte, wurden die beiden Stevenrohre, die Auflagen der Elektromotoren mit der Beplankung und auch gleichzeitig das Bugstrahlruder mit eingebaut. Auch hatte ich schon vorher die Trennfuge für den Aufbau berücksichtigt und in dessen Höhe 3-mm-Pappelsperholz als Leimauflage für das spätere 1 mm starke Birkensperholz eingeleimt.

Jetzt konnte das erste Deck entlang der Zierlinie aufgeleimt werden, das auch gleichzeitig die Teilung von Rumpf und Aufbauten war. Es wurde zweimal 1-mm-Birkensperholz verwendet, einmal für die Abdeckung des Rumpfs und einmal als Auflage für das abnehmbare Oberenteil. Für das Schanzkleid am vorderen Bug habe ich zuerst in Höhe des Schanzkleids ein Blinddeck aus 15-mm-Pappelsperholz aufgeschraubt, genau mit dem Rumpf verschliffen, danach die Kanten mit Lack gestrichen, mehrmals eingewachst und dann mit einer Nylon-Strumpfhose und Epoxydharz dreimal überzogen. Nach dem Aushärten wurde das Blinddeck wieder entfernt.

Nun begannen die ersten Aufbauten, die zum Teil aus 1-mm-Birkensperholz und 1-1,5-mm-Polystyrol gefertigt wurden. Die Fensterreihen

habe ich aus 2x2-mm-Messing-T-Profilen gefertigt, wobei die Querstücke Stück für Stück geschnitten, mit der Schieblehre abgelängt, beidseitig mit der Feile ausgeklinkt und dann in einer behelfsmäßigen Vorrichtung aus Holz gelötet wurden. Jeder Modellbauer, der schon mal ein derartiges Modell gefertigt hat, wird verstehen, welche aufreibende Arbeit die vielen Fenster verursacht haben. Die Doppelfenster habe ich dann aus der so entstandenen Fensterreihe abgesägt. Dies war die langwierigste und zeitraubendste Arbeit. Zum Schluss wurde die Fensterreihe aus dem Rumpf ausgefräst und mit Stabilit-Kleber bündig mit der Schiffswand verklebt und verspachtelt.

Zuerst hatte ich vor, die Fenster zu verglasen, aber später erübrigte es sich, weil ein Kassettenrecorder

mit Lautsprecher eingebaut wurde, und der Klang musste ja aus dem Schiff zu hören sein. Die Bullaugen sind aus einem 5-mm-Aluminiumrohr geschnitten und innenseitig lediglich mit Tesafilm abgeklebt, was bis jetzt im Wasserbetrieb keinerlei Schwierigkeiten ergeben hat.

Da ich nicht wusste, wie viel Nutzlast ich noch einbringen kann, habe ich den Rumpf vorerst geschliffen und einmal mit Fertiglack besprüht. Nachdem ich das Modell mit Blei belastet hatte, bis der gewünschte Tiefgang erreicht war, konnte die erste Probefahrt beginnen. Dabei stellte ich fest, dass ich bei den restlichen Aufbauten Gewicht sparen musste, wo es nur ging. Die Beplankung des Promenadendecks habe ich aus 0,6 mm starken, 3 mm breiten und 50 mm langen Furnierstreifen einzeln aufgeklebt, die



Der fertige Rumpf und das Vorschiff mit übergezogener Strumpfhose.



MS „Berlin“ bei der ersten Probefahrt auf dem Wasser.