

Die ROYAL OAK von 1769

Ein ungewöhnliches Modell mit ungewöhnlichen Methoden

Magnus McLeod – übersetzt von W. Eberhard Falck



Als der Übersetzer im Oktober 2018 die große Schiffsmodellausstellung in Rochefort durchstreifte, die von unseren Kollegen der Association des Amis du Musée de la Marine organisiert worden war, blieb sein Blick an einem Schaukasten mit superben vergoldeten Skulpturen hängen. Neben Drachen und Putti gab es da auch zwei Ritter in Rüstung, die in ihrer Größe etwa HO-Eisenbahnfiguren entsprachen, aber viel detaillierter und anatomisch korrekter waren, als man es sonst meist sieht. Als ihr Schöpfer stellte sich ein pensionierter Altphilologe aus Großbritannien vor, Dr. Magnus McLeod, der dann voller Enthusiasmus über die Herstellungstechniken für sein Werk berichtete. Aber lassen wir ihn selbst zu Wort kommen:

Das Modell ist noch lange nicht fertiggestellt, daher sollen hier vor allem die ‚elektronischen‘ Schnitzereien für das Heck der ROYAL OAK beschrieben werden.

Abb. 1: Die Szene an der königlichen Eiche, das Mittelstück der Schnitzerei am Heck, wie es in der Zusammenstellung in ZBrush® aussieht (oben). Ich habe den König, den Lindwurm und zwei Reiter modelliert. Einer der Reiter wird von einem Triton vom Pferd gezogen. Unten die im 3D-Druck erstellte und vergoldete Version. Ein glücklicher Umstand bei dieser Art von Miniatur-„Schnitzereien“ ist, dass man, wie im richtigen Leben, immer mehr Details erkennt, je dichter man herangeht.

Warum die ROYAL OAK? Sie wurde im Jahr 1769 von einem meiner Vorfahren kommandiert, Thomas Burnett, der als Senior Captain die Vorhut der Flotte in der Seeschlacht von Les Saintes (Karibik) im Jahr 1782 führte. Ich habe dieses Schiff auch deshalb gewählt, weil es zwei Bilder von Joseph Marshall gibt, die ein Modell dieses Schiffes zeigen: eine achterliche Steuerbordansicht und eine vorliche Steuerbordansicht. Diese Bilder geben im Detail die verschiedenen Schnitzereien wieder, was sonst eher selten ist. Das Science Museum in London, dem diese Bilder gehören, stellte mir freundlicherweise sehr gute Reproduktionen zur Verfügung. Leider stimmen die beiden Gemälde aber in wichtigen Details nicht überein.

Zusätzlich stellte das National Maritime Museum in Greenwich einen sehr vollständigen Satz von Zeichnungen zu diesem Schiff zur Verfügung. Diese stimmen aber leider ebenfalls weder untereinander noch mit den Gemälden überein. Wegen dieser Diskrepanzen musste ich den Plansatz umzeichnen und mit weiteren Zeichnungen viele Details, wie beispielsweise die Kiellaschungen, ergänzen, die auf den Plänen nicht wiedergegeben waren.

Wie Modellbauer wissen, wurden die Schiffe nach Zeichnungen gebaut, die im Maßstab 1:1 auf den Schnürböden der Werften angefertigt wurden. Dies ermöglichte die Korrektur von Fehlern in den verkleinerten offiziellen Bauzeichnungen auf Papier.

Die von den obersten Marinebehörden abgesegneten Bauzeichnungen waren Kopien, die dadurch hergestellt wurden, dass man die Linien der originalen Entwurfszeichnung durch Nadelstiche markierte, die dann mittels Kurvenlinealen verbunden wurden.

Dieser Prozess führte zu Fehlern. Zum Beispiel wurden in den Zeichnungen für die ROYAL OAK und ein Schwesterschiff, das fast zur gleichen Zeit auf der gleichen Werft gebaut wurde, vier unterschiedliche Positionen für die Ober- und Unterkante des Hackbordes angegeben. Nebenbei bemerkt gehöre ich zu denjenigen, die der Meinung sind, dass der enorme, als Hackbord bezeichnete Balken in Wirklichkeit auch den Raum einschließt, in den die Skulpturen eingepasst wurden. Das ist vergleichbar mit dem Oval, das man auf vielen Zeichnungen sieht, und das den Platz der Galionsfigur markiert.

Die folgende Entscheidung bereitete mir einiges Kopfzerbrechen. Natürlich würde man gerne alle Details vom Loskiel an aufwärts perfekt wiedergeben. Zeit ist aber so kostbar, besonders, wenn man schon 79 ist, dass ich mich entschieden habe, nur die auch schlussendlich sichtbaren Details so maßstäblich korrekt wie möglich wiederzugeben. Alles, was verborgen ist, wurde mit Blick auf eine Vereinfachung des Baues und der späteren Konservierung hin konstruiert. Andererseits bemale ich auch gerne, was beim Vorbild bemalt war.

Folglich ist meine Konstruktionsweise dahingehend etwas ungewöhnlich, als es immer möglich sein wird, das Modell entlang der Mittschiffslinie auseinander zu nehmen, nachdem das Heck, der Bug und weitere Teile als Einheiten abgenommen wurden. Ich stelle das Geschützdeck nicht dar, aber das Oberdeck und alles darüber kann abgenommen werden, um auf dem Werk Tisch in allen Details fertiggestellt zu werden. Das Oberdeck kann längs einer Linie backbord der Niedergänge usw. geteilt werden, so dass die Geschütze installiert und ausgerüstet werden können, bevor der Rumpf zusammengesetzt wird. Gleichmaßen kann so die sichtbare Innenseite des Rumpfes leicht mit ihren Details, wie die Garnierung mit Hakenlaschen, beplankt werden.

Da die Bodenwrangen später nicht sichtbar sein werden, habe ich sie mit den Spanten verbunden, wobei ich auf den Faserverlauf in den Hölzern achtete. Sie sind nun verklebt und haben sich in keiner Weise in den vierzehn Jahren seit Baubeginn verzogen. Anfangs wurden die Spanten durch Aluminium-Stifte gehalten, die in entsprechende Bohrlöcher eingepresst waren.

Auf diesen so gebauten Rümpfen wurde die Position eines jeden Spants und der genaue Plankenverlauf, so wie er bei Vorbild war, markiert. Die Dübel, wenn korrekt platziert, zeigen dann die Position der darunterliegenden Spanten an. Ich habe eine Abrichtmaschine ge-

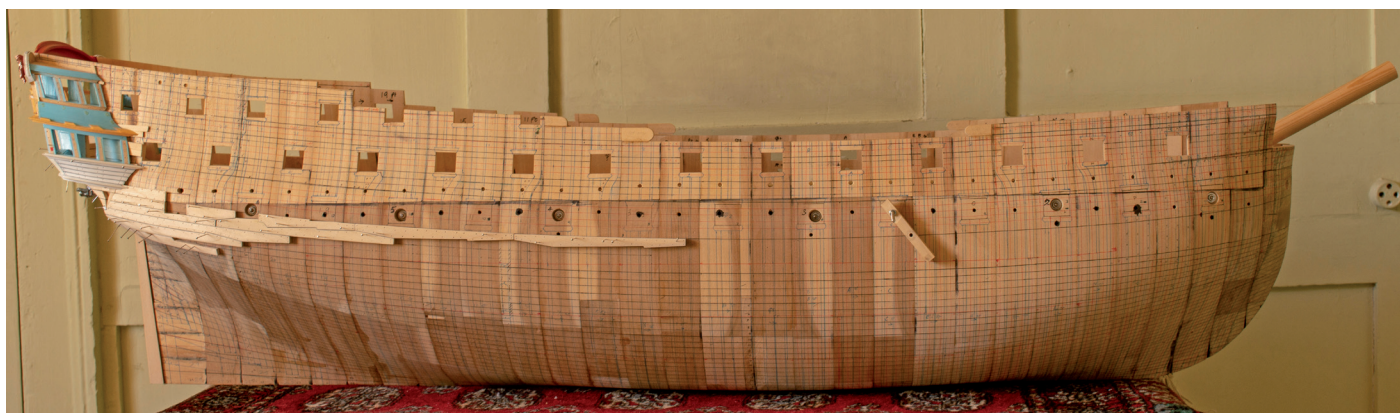


Abb. 2: Das Modell in „Spanten“. Alle Spanten berühren sich und sind verklebt, so dass sie einen soliden Unterbau für die Beplankung bilden. Darauf sind alle Plankengänge und die Lage aller Spanten wie beim Vorbild markiert. Später werden korrekt angeordnete Dübel die vorbildgerechte Lage der Spanten andeuten. Es sind auch bereits Teile des Bergholzes mit seinen Hakenlaschen angebracht.