

VILLE DE BORDEAUX, **ein Baubericht zu einem ungewöhnlichen** **Schiffsmodell (Stefan Schröter)**

Ich bin, wie Ihr wohl wisst, seit etlichen Jahren bei der Airbus-Industrie auf Finkenwerder beschäftigt. Zu meinem 25 jährigen Firmenjubiläum am 5. Juni 2004 bekam ich einen Generalplan und eine CD über unser neues Airbus-Transportschiff. Man wusste ja, dass mein Hobby der Schiffsmodellbau ist.

Sechs Tage später kam das Schiff nach Hamburg, und ich konnte dieses Monster zum ersten Mal sehen. Aber nur von weiten, ich hatte ja keine Berechtigung, die Hafenanlage zu betreten. Na ja, schön sieht so ein Kasten ja nicht aus. Ich hatte noch nie so ein beuliges Schiff gesehen. Die Schweißer haben wohl nach Metern bezahlt bekommen. Das ganze kam erst einmal zu den Akten, blieb aber ein bisschen im Hinterkopf. Ab und zu, hier und da wurde ich in der Firma deswegen mal angesprochen, aber so richtig Lust?...nee.



Im Jahr 2009, meinem bevorstehenden Ausscheiden und das Rentnerdasein rückte näher, reifte der Gedanke, jetzt oder es ist alles zu spät, denn wenn ich erst mal Rentner bin und raus aus der Firma, komme ich da schlecht wieder rein, um mal was zu erkunden oder zu fotografieren. Also wurden ein paar Chefs und Zuständigkeitsträger besucht, natürlich während der Arbeitszeit, und so langsam kam die Sache ins Rollen. Jeder hatte etwas oder wusste, wo ich was an Plänen bekommen konnte, aber es war nicht einfach, man hat ja andere Sorgen. Dann hatte ich endlich eine Genehmigung zum Fotografieren (roter Spezialausweis an der Kamera.) Über den Hafenmeister gelangte ich bis zum Kapitän. Ich hatte klugerweise meine ESTE SUBMERGER im Kofferraum. Nachdem ich diese erklärt hatte und sie begutachtet worden war, durfte ich mich mit einem Begleitoffizier frei auf dem Schiff bewegen. So konnte ich mit 320 Fotos auf dem Chip diesen Besuch beenden. Es sammelten sich die Unterlagen, Originalfarbe bekam ich auch noch, und ich kaufte mir ein Programm zum Öffnen der CD. Im Internet findet sich auch so einiges. Der Gedanke dieses Schiff zu bauen, wanderte langsam im Kopf von hinten nach vorne.

ZUM SCHIFF

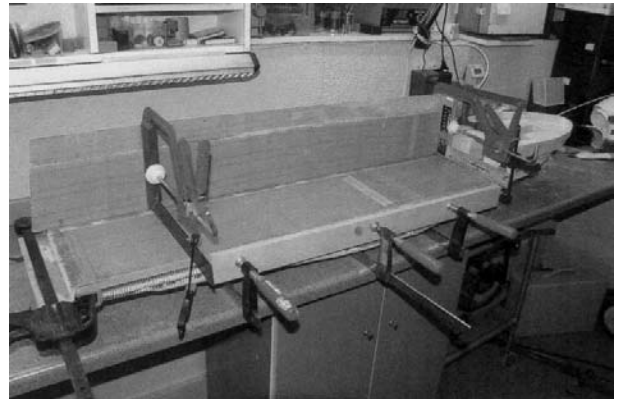
Die VILLE DE BORDEAUX wurde im Februar 2004 von der Jinling -Werft im chinesischen Nanjing fertig gestellt. Die Maße sind 154 Meter lang und 24 Meter breit, das Frachtdeck hat eine Fläche von 6720 m². Es hat ein absenkbares Zwischendeck in der Größe des Hauptdecks und eine lange Auffahrt (Lkw-Transport). Im zweistöckigen Unterdeck können auch noch Pkw befördert werden. Die 22 x 14 Meter große Heckklappe ist die bisher größte wasserdichte Heckklappe eines Ro-Ro-Schiffes. Die Besatzung ist mit 19 Mann angegeben. Betreiber ist die französische Reederei Fret/Cetam, eine Tochtergesellschaft der Louis Dreyfus Armateurs und der norwegischen Leif Hoegh Gruppe.

ZUR ROUTE

Nach der Verladung der Rumpfteile in Hamburg geht es nach Mostyn an der Irischen See. Dort werden die Tragflächen zugeladen. Dann geht es über Saint Nazaire, Frankreich, zum Zielhafen Pauillac in der Nähe von Bordeaux. Dort wird auf Lastkähne umgeladen, die dann auf dem Fluss Garonne bis Langon transportiert werden. Die letzten 240 Kilometer werden auf der Landstraße bis Toulouse zurückgelegt. Das Ganze dauert 11 Tage.

ZUM BAU Nachdem ich etliche Pläne von Spanten und Längsriss auf dem Computer vergrößert, ausgedruckt und aneinandergeklebt hatte, um auf die Größe von 154 cm zu kommen, habe ich dann die Formen abgepaust und ausgeschnitten. Für den Rumpf verwendete ich wieder GFK- Waben-Platten aus dem Flugzeugbau. Davon hatte ich noch welche seit Jahren in einer Ecke stehen. Die abgepausten Ausschnitte legte ich auf die GFK-Platten, übertrug das Ganze und sägte anschließend die einzelnen Platten, insgesamt acht Stück, aus. Wenn ich die acht Schichten übereinander klebe, bin ich auf 8 cm Rumpfhöhe = Hauptdeckhöhe und somit 2 cm über Wasserlinie. Doch womit klebt

man solche Fläche? Eine Tube Stabilit für 16 € reicht knapp für eine Schicht. Das kostet ja Unsummen. Da fiel mir ein, dass ich mal Kleber, bei dem das Haltbarkeitsdatum abgelaufen war, von der Firma bekommen hatte. Natürlich mit Schrottschein! Nach langem Suchen fand ich eine Kilo Dose mit Härter. Der war zwar etwas fester, aber nach langem Rühren für meinen Zweck doch noch zu gebrauchen.



In die Platten hatte vor dem Zusammenkleben Ausschnitte ausgesägt, um einen Raum unter dem Hauptdeck zu bekommen für die Batterie und Technik. Die Batterien liegen so unter der

Wasserlinie, was ja bei der Höhe des Rumpfes nur von Vorteil sein kann. Im Heckbereich steht nur eine Rumpfhöhe von 2 cm (über WL) zur Verfügung, wo ich die Ruderansteuerung unterbringen muss. Ich hatte mir in den Kopf gesetzt, das komplette Hauptdeck freizuhalten, um bei Ausstellungen ein Modell vom A 380 in Originalsektionen im Modell unterzubringen.

Es wurde also eine Platte = 1 cm ausgefräst, Ruderachse und Schaft aufs äußerste gekürzt und eingeklebt. Den Servo wollte ich in den Technikraum einbauen, aber der wäre dann 30 cm vom Ruder entfernt. Das gefiel mir nicht. Im Internet entdeckte ich dann Miniservos mit 8 mm Breite. So ein Servo passt dann liegend zwischen die beiden Ruder. Nun brauchte ich noch eine Vertiefung unter die Decksplatte zu fräsen, damit der Servohebel genügend Platz hat. Mal sehen, ob das später so funktioniert.



Der Bugteil entstand aus mehreren Lagen Balsaholz, in die ich die Hohlräume für die Bugstrahlruder einsägte. Von den paar Spanten, die ich hatte, benutzte ich nur die Negativeile, um sie nachher an den entsprechenden Stellen über den Rumpf zu stülpen, um so die Form zu kontrollieren. Nun sägte ich die beiden kompletten Seitenteile aus, fräste oben und unten je eine Nut für die späteren Decksauflagen aus. Nun konnte ich das erste Seitenteil mit etlichen Winkeln und Schraubzwingen, in genaue Position gebracht, verkleben. Nach drei Tagen Aushärten folgte das nächste Seitenteil. Nun besorgte ich elf Regalbretter aus Fichte 100 x 20

cm, schraubte alle aufeinander und konnte so den Rumpf umgedreht darüberstülpen. So hatte er ein feste Auflage, und den Klotz aus elf Brettern konnte man beim Schleifen nicht so schnell verschieben. Anschließend brach ich mit dem Winkelschleifer die Kanten der 8 Schichten GFK-Platten, dann ganz vorsichtig das Balsaholz im Bugbereich. So entstand langsam die Grundform. Zum ersten Ausfüllen benutzte ich einen Leichtspachtel, welcher wohl Styropormehl enthielt. Nach dem Aushärten, was verhältnismäßig lange dauerte, konnte ich diesen noch gut mit dem Fingernagel eindrücken. Das gefiel mir gar nicht. Ich wagte einen Versuch mit einem Tropfen Polyesterharz, was der Leichtspachtel aber vertrug. Somit bestanden also keine Bedenken, das Ganze mit Glasfasermatte zu überziehen. Die anschließende Spachtel - und Schleiforgie dauerte Wochen, die Garage entstaubte ich dann abends im Dunklen mit dem Laubbläser. Die Autos, die gerade vorbeifuhren, mussten die Nebellampen einschalten. Der Bauzustand war am Klugschnackertag zu sehen.

(Fortsetzung folgt)