

**Technik im Modell:****Dampfboot Hans H.** (von Günter (ohne h!) Westphal)

Nach der Messe 2007 ging es dann daran, den Kessel erstmal auf zu arbeiten und die blau angelauene Rückwand abzubauen und zu putzen. Das Flammrohr hat keine Siederohre, so konnte die Flamme direkt bis zur Feuerklappe und Rückwand durchschlagen. Siederohre einbauen? Nein, da ist es einfacher, einen neuen Kessel zu bauen. Ein dickes Kupferblech, das die Flammen aufhält, tut es auch. Das Blech mit den Schrauben, die die Rückwand halten, angeschraubt, kann so die Wärme auch gut an den Kessel abgeben. Den Brenner etwas schräg gestellt, dass die Flamme direkt gegen das Flammrohr brennt, dadurch wird der Flamme schon eine Menge Wärme entzogen. Die Rückwand bekam noch eine etwa 10 mm starke Isolation, aus einer Art Schamottstein, das mir ein Kollege vom Dampfstammtisch vermacht hatte, der sich mit Heizungen auskannte. Das alles zusammen hat dann den Erfolg gebracht: Der Kessel liefert zur Zufriedenheit Dampf. Einige kleine Leckagen müssen noch beseitigt werden, aber ein bisschen gehören diese ja auch dazu.

Während der Messe 2007 hatte es sich schon gezeigt, dass die Maschine nicht in beide Richtungen laufen wollte, ein Exenter hatte sich verstellt. Die Exenter, die ja die Dampfmaschine steuern, müssen etwa 60° Vorlauf haben. Die Exenter sind mit Madenschrauben M 2 auf der Kurbelwelle befestigt, diese waren aber nicht richtig fest angezogen, daher die Verschiebung, so dass die Steuerzeiten nicht stimmten. Die Schrauben hatten einen Schlitz, so kleine Schrauben lassen sich nicht, ohne die Gefahr des Auseinanderknackens, fest anziehen. So wurden diese Schrauben von mir gegen Schrauben mit Imbus, die auch was aushalten, ausgetauscht. Jetzt war der Fehler behoben, und die Maschine läuft.

Eine kleine Feder von der Ölpumpe habe ich gefunden, bevor ich überhaupt wusste, dass sie weg war. Es geschehen auch heute noch Wunder, denn wer hat nicht schon mal ein etwa 3mm großes Teilchen gesucht? Also Feder wieder eingebaut und gegen weitere Fluchtversuche gesichert, auch das ist wieder in Ordnung.

Arbeiten am Schiff waren natürlich auch nötig. Am Bug habe ich eine 100 x 100 mm große Luke eingebaut, darunter befindet sich die Gasversorgung. Die Luke selbst ist schwimmfähig und mit einer 20 m langen Schnur am Schiff befestigt. Mögen Neptun und Rasmus und wie sie alle heißen, verhüten, dass das Schiff untergeht, aber wenn dann doch, lässt sich an der oben schwimmenden Luke mit der Schnur das Schiff bis an die Wasseroberfläche ziehen. Man bedenke: Ein offenes Schiff mit einer 12 kg schweren Dampfmaschine schwimmt wie eine Bleiente, wenn es voll Wasser schlägt. Das ausgesägte Stück wurde für die Luke am Heck verwendet. Für vorne wurde die Luke neu gebaut, die Fugen sind mit 1 mm eingefräst, für mich das einfachste. Und Dieter, ihm sei Dank, hat die Fugen schwarz gemacht. Zwei Wasserbehälter für Kesselwasser wurden von mir aus 0,3 mm Messingblech angefertigt, zusammen fassen sie ca. 0,8 l. Das dürfte nach meinen Berechnungen mit den ¼ l aus den Kessel, für 1 Stunde Fahrt lang, die 300 g Gas sollten hierfür auch reichen. Die Farbe kam auch neu, es hatten sich schon viel Schrammen angesammelt. Ein Fender vorne und vier an den Seiten runden das Erscheinungsbild ab. Die leuchten weißen Fender in Tee eingelegt, machten sie aber gleich viel dunkler als gewünscht. Frauen haben ja auch gute Ideen, auch meine. Und so mussten die Fender einen Waschgang über sich ergehen lassen, nun sind sie richtig gut.

Bei der Einweihung des Traditionsschiffshafen war die Dampfmaschine und das Schiff wieder ein Publikumsmagnet, vor allen kamen die Besatzungen der 1:1 Dampfschiffe um die Dampfmaschine in klein zu bewundern. Die Maschine ist auch gelaufen, aber das Boot konnte nicht ins Wasser, weil die Fernsteuerung noch nicht betriebsbereit war. Die Gummischlauchkupplung konnte die Leistung nur im Lehrlauf gerade noch übertragen, so habe ich eine richtige Kardanwelle mit zwei Gelenken

---

gebaut. Die Dampfmaschine leistet etwa 36 Watt, das ist einem Elektromotor, der bei 6 Volt 6 Ampere aufnimmt, gleich zu setzen.

Zur Modellmesse sollten die Fernsteuerung und der Rest der Elektronik fertig sein. Aber erstens kommt es anders und zweitens als man drittens denkt. Das Schiff sollte fahren, aber da klappte die Umsteuerung der Maschine im warmen Zustand nicht, auch das Dampfventil wollte nicht, wie es sollte, dabei hatte ich ein neues gebaut, denn das von Hans ging auch nicht.

Um 14.30 Uhr ist freies Fahren für Dampfschiffe! Irgendwie muss das Boot ins Wasser, das es bisher noch nicht kannte. Kessel rechtzeitig aufheizen und das Boot ins Wasser, Hauptventil am Kessel aufdrehen, (die Maschine hatte ich schon vorher warmlaufen lassen), und so lief sie auch gleich an. Hans-Jürgen, der mir geholfen hatte, das Boot ins Wasser zu setzen, war inzwischen am Mikrofon und erzählte dem Publikum ein wenig aus der Geschichte des Bootes. Nach einigen Runden im wunderschönen Becken der Ausstellung, legte ich bei mir am Beckenrand an, Dampf abdrehen und Brenner aus. Das war die erste Fahrt von Hans H., das Boot mit einer langen Geschichte. Aber mehr berichte ich, nach der Taufe, wohl beim Anschippern 2009, aber wir haben ja noch den Klugschnackertag und „Hans H.“ wird da sein. ☒

---