



Hermann Marwede
Baubericht Funktionsmodell
 Bericht und Fotos: Ernst Fenner

Mitte November konnte ich den sehnlichst erwarteten Bausatz inklusive weiterer Einzelteile in Empfang nehmen. Der Umfang des Bausatzes verspricht viel Arbeit, wobei die 20-seitige Anleitung sehr ausführlich jeden Arbeitsgang in Explosionszeichnungen darstellt. Trotzdem ist es kein Geschenk für Kinder.

Da bei den Extrateilen ein angefangenes Modell des Beibootes Verena war, beschloss ich zuerst ein Standmodell zu bauen. Dadurch lernte ich den Bausatz kennen und das fertige Schiff ging als Geschenk an die ehrenamtlichen Mitarbeiter der DGzRS. Es soll als Kaufanre-



gung bei diversen Ausstellungen dienen. Als Hinweis: Die Firma Revell führt von jedem verkauften Baukasten einen Euro an die DGzRS ab.

Für mein Modell habe ich zuerst die Rumpfmaße überprüft. Die Marwede entspricht genau dem Maßstab und darf ca. 1300 gr. schwer werden. Beim Beiboot Verena schaut es nicht so gut aus. Revell hat die Rumpfbreite 2 mm kleiner ausgeführt. Dadurch ist der Auftrieb und somit das Gesamtgewicht doch geringer als es der Maßstab hergeben würde. Jetzt wird wieder um jedes Gramm gekämpft.

Bau des Beibootes Verena.

Geplant sind:

- a) Antriebsmotor und Regler aus einem Servo C151
- b) 5 Kanal Empfänger, Servokabel direkt auf die Platine gelötet
- c) Ruderservo und Fanghakenservo Atom mini
- d) Lipoly Akku 3,7 V/160 mAh
- e) Stevenrohr und Welle aus Kunststoffrohren mit einer 12 mm Dreiblatt schraube

Bis auf den Rumpf habe ich alle Bauteile wo nur möglich durch Schleifen leichter gemacht und ca. 10 gr. eingespart. Das fertige Boot wiegt 53 gr., schwimmt, liegt aber deutlich tiefer im Wasser. Die Ruderdwirkung ist gut.

Gesteuert werden die beiden Schiffe mit einer Graupner MC 22.

Linker Kreuzknüppel Verena, Kanal 5 für den Fanghaken.

Rechter Kreuzknüppel Marwede, Schiebekanäle 6 und 7 Keckklappe und Beibootaufzug. Kanal 8 über 2 Mikroschalter auf Löschpumpe und Beleuchtung. Ich suche noch nach geeigneten Lampen, deshalb wird die Beleuchtung in einem späteren Bauabschnitt nachgerüstet. Mikroschalter und elektrischer Anschluss ist schon eingebaut.

Zurück zur Verena. Die Stromversorgung wird über den umklappbaren Mast automatisch ein- bzw. ausgeschaltet. Um den Fanghaken weit genug einziehen zu können, habe ich das Deck am Heck geöffnet. Im Ruhezustand unter dem sogenannten Hubschrauberdeck ist dieser Eingriff nicht sichtbar; und auf dem Wasser in einen Meter Abstand auch nicht. Deck und Rumpf sind nur mit flüssigen Gummi verbunden und verklebt, aber es ist dicht. Die Bauzeit für Verena betrug gut 50 Stunden.

Bau der Hermann Marwede.

Geplant sind:

- a) 3 Speedmotore 265 auf 2 Schrauben 20 mm rechtslaufend, Mittelschraube 25 mm linkslaufend
- b) Regler Mikrospeed 10
- c) Empfänger C19
- d) Ruderservo C151 auf drei Ruderblätter
- e) Fahrakku 7,2 V/1700 mAh NiCd,
- f) Empfängerakku 4,8 V/ 1000 mAh NiMH

g) Mikroservos für Heckklappe, Beibootaufzug, Löschpumpe und Beleuchtung

h) 2 Speedmotore 195 mit Servoelektronik für 2 Bugstrahler

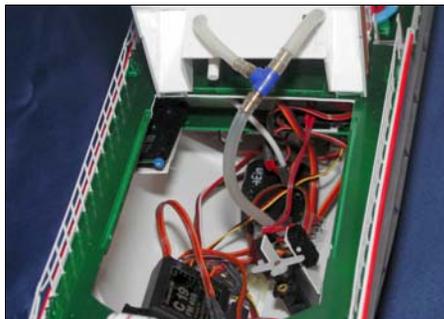
Die Bugstrahlruder sind aus 5 ml Einwegspritzen gefertigt, ähnlich der Bauart von Robbe, wie sie für die Berlin vorgesehen sind.

Um ein funktionsfähiges Mittelruder unter der Beibootwanne einbauen zu können, muß die Position der 3 Ruderkerker um 25 mm in Richtung Bug versetzt werden. Den Platz habe ich durch Weglassen der Teile D15 und D16 erhalten. Die veränderte Optik fällt auch am Standmodell nicht auf.

3 Speed 265 treiben die Schrauben an. Da 20 mm 3-Blatt-Schrauben nur rechtslaufend erhältlich sind, geht der Mittelantrieb auf eine 25 mm linkslaufende Schraube. Die Wirkung war beim ersten Versuch in der Badewanne mehr als ausreichend.

Um das Heck des fertigen Schiffes tief genug ins Wasser zu bekommen, liegen die 6 NiCd Akkus rechts und links neben den äußeren Wellenrohren im Heck. Die Lage des Empfängerakkus wird erst beim Trimmen festgelegt.

Zur späteren Wartung der Einbauten sind 2 Öffnungen im Deck vorgesehen. Die Grundfläche des Deckhauses, siehe Baustufe 18, ist ausgesägt. Das Deckhaus wird nur aufgesetzt und an der Stirnseite durch die aufgeklebten Rettungsinseln und an der Rückseite durch den beweglich gehaltenen Kranausleger gehalten,



der durch eine kleine Zugfeder nach unten gepresst wird.

Das Deck G6 ist in der Höhe der dritten Poller vom Heck aus geteilt. Das kurze Deckstück ist fest mit dem Rumpf verklebt. Das andere Teil wird auf den Rumpf geschraubt. B211 ist mit G6 verklebt. Die Außenkontur von B211 ist am Rumpf A1 nachgebaut und auch verklebt. Zwischen diese beiden Flächen wird vor dem Zusammenbau flüssiger Gummi als Dichtmittel gestrichen.

Die Grundflächen der Treppenhäuser zu den sogenannten Rescuezonen, Position 36 und 37, habe ich ausgesägt. In diese Öffnungen sind die Servos für Heckklappe und Beibootaufzug so eingebaut, daß die Servoarme nach unten in den Rumpf ragen. Durch den Gewinn in der Höhe gibt es im Rumpf keine Berührungen zwischen Stevenrohren, Ruderanlenkung und der Verstellmechanik der beiden Servos. Die Heckklappe bewegt sich in zwei kleinen Scharnieren und wird durch einen 0,5 mm Federstahldraht auf- und zugezogen. (Graupner Servo C151)

Die Mechanik für den Aufzug erfordert ein bedeutend stärkeres Servo. Das Gewicht der Verena von 53 Gramm muß über einen Weg von 120 mm schräg nach oben gezogen werden. Der Aufzug läuft in 2 Messing-U-Profilen. Dafür ist die Bodenplatte der Beibootwanne mit den angeformten Laufrollen abgesägt und an die beiden Seitenwände die Messing-Profile angeklebt worden. In diesen Profilen wird der Aufzugsschlitten geführt und durch einen 1 mm Federstahldraht hoch- und runtergeschoben. Der neu aufgeklebte Boden besteht aus einem dünnen Kunststoffstreifen.

Die Form der Löschmonitore läßt eine direkte Spritzfunktion nicht zu. Ich habe am Fuß der Monitore 2 mm Kunststoffrohre enden lassen, durch die das angesaugte Wasser im Winkel der Monitorstrahlrohre spritzt. Der Probetrieb im Bad erfreute meine Frau ganz besonders...

Erst kurz vor Fertigstellung des Modells fiel mir das Fehlen der Positionslampen auf. Auch diese werden in einem späteren Bauabschnitt angebracht.

Zum Bau des Modells ist nicht viel zu sagen. Alle Teile passen gut. Natürlich ist Sorgfalt beim Kleben angebracht. Aufwendig sind die notwendigen Abklebearbeiten vor dem Lackieren. Einfacher wäre es gewesen, wenn alle Scheuerleisten und Fender als Einzelteile lackiert und aufgeklebt würden.

Dann kam der Tag, an dem die Marwede mit Beiboot in die randvoll gefüllte Badewanne gesetzt wurde. Alle Funktionen liefen ohne Störungen ab. Die Heckklappe öffnete sich und das Beiboot wurde langsam aus der Wanne geschoben. Nach Aufrichten des Mastes war der Empfänger der Verena eingeschaltet. Der Fanghaken wurde eingezogen und das Beiboot glitt zu Wasser. Der Aufzug fährt bis zum unteren Haltepunkt. Jetzt beginnt das Geduldsspiel, Verena so genau in die Heckwanne zu steuern, dass der Fanghaken am Aufzugsschlitten einhaken kann. Diese Übung gelang nach 4 Anläufen. Verena wurde eingezogen und die Heckklappe geschlossen. Dann wurden die Löschmonitore aktiviert. 2 kräftige Wasserstrahle benetzten die Kacheln über der Wanne.

Der Bau des Modells hat viel Spaß gemacht, aber auch Zeit und eine nicht unerhebliche Menge an Geld gefordert. Auch das Gewicht ist beachtlich, die Hermann Marwede bringt fahrfertig mit Beiboot Verena 1477 gr. auf die Waage.

