

**VALLEY BELLE &  
BRYANT'S NEW SHOWBOAT  
EIN MISSISSIPPI RIVER STEAMBOAT  
ALS RC-MODELL**

**Eine Modellbau Erzählung**

**von Georg Reulen**

© 2011 Georg Reulen

Umschlaggestaltung, Illustration: Georg Reulen

Verlag: tredition GmbH, Mittelweg 177, 20148 Hamburg

Printed in Germany

ISBN:

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ohne Zustimmung des Verlages und des Autors ist unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.



Georg Reulen, Jahrgang 1964, betreibt seit seiner Kindheit Modellbau als ein leidenschaftliches Hobby. Sein größtes Interesse gilt den Modellen von ferngesteuerten Schiffen. Dieses Buch beschreibt die Wiederentdeckung und Fertigstellung eines SchiffsmodeLLs, welches, als Projekt zusammen mit dem Vater begonnen, erst nach 30 Jahren vollendet wurde.

Das Modell beruht auf den Arbeiten von Manfred Müller, der in den 70er und 80er Jahren des letzten Jahrhunderts als Erster im deutschsprachigen Raum begonnen hat, mit viel Liebe und großer Kompetenz, Baupläne und Bausätze von originalen Western River Steamboats herzustellen und zu vertreiben. Die VALLEY BELLE war der weltweit erste Bausatz von einem originalgetreuen Modell.

Dieses Buch ist dem „Steamboat Mueller“ gewidmet.

## **Inhalt**

<b>Inhalt</b> .....	<b>5</b>
<b>Inhalt</b> .....	<b>6</b>
<b>Vorwort</b> .....	<b>8</b>
<b>Vorwort</b> .....	<b>9</b>
<b>Vorab: Die Dampfschifffahrt auf dem Mississippi River System</b> .....	<b>11</b>
<b>Geschichtliche Entwicklung</b> .....	<b>12</b>
<b>Ein bisschen Technik der Riversteamboats</b> .....	<b>16</b>
<b>Teil 1: VALLEY BELLE</b> .....	<b>21</b>
<b>Die Geschichte der VALLEY BELLE</b> .....	<b>22</b>
<b>Das Modell der VALLEY BELLE</b> .....	<b>26</b>
<b>Recherchen</b> .....	<b>29</b>
<b>Rumpfbau und Maindeck</b> .....	<b>32</b>
<b>Einbau neuer Fernsteuerungs- Komponenten</b> .....	<b>36</b>
<b>Das Paddlewheel</b> .....	<b>41</b>
<b>Das Pilothouse</b> .....	<b>47</b>
<b>Das Boilerdeck</b> .....	<b>49</b>
<b>Weitere Details</b> .....	<b>56</b>
Besatzung.....	57
Positionslichter und Roofbell.....	60
Hog Chain System.....	62
Klampen.....	63
<b>Trimmung</b> .....	<b>65</b>
<b>Das Calliope</b> .....	<b>66</b>
<b>Jungfernfahrt</b> .....	<b>69</b>
<b>Zum Schluss:</b> .....	<b>73</b>
Weitere VALLEY BELLE Modelle:.....	75

<b>Teil 2: BRYANT'S NEW SHOWBOAT.....</b>	<b>79</b>
<b>Die Geschichte von BRYANT'S NEW SHOWBOAT.....</b>	<b>80</b>
<b>Das Modell von Bryant's New Showboat.....</b>	<b>84</b>
Recherche: Text- und Fotoanalyse.....	84
im Vergleich mit dem Alan Bates Plan.....	84
Außenansicht:.....	84
Das Farbschema:.....	87
Maindeck:.....	87
Auditorium.....	88
Balkon.....	90
Zeitliche Einordnung des Modells.....	91
<b>Rumpfbau.....</b>	<b>93</b>
<b>Aufbau Maindeck.....</b>	<b>95</b>
<b>Publikum und Innenausbau.....</b>	<b>97</b>
Orchestergraben und Bühne.....	101
Zwischenwände.....	102
Treppenaufgang.....	104
<b>Lackierung des Rumpfes und des Maindeck.....</b>	<b>105</b>
<b>Boilerdeckstützen und Guard.....</b>	<b>107</b>
<b>Aufbau des Boilerdeck.....</b>	<b>108</b>
Außenwände und Dachkonstruktion.....	108
Lackierung.....	108
Weitere Ausgestaltung.....	108
<b>Das Porthole.....</b>	<b>109</b>
Wände, Boden und Dach.....	109
Herstellung des Pilotwheel.....	109
Schiebefenster.....	109
<b>Jungfernreise zum Zweiten.....</b>	<b>110</b>
<b>Glossar.....</b>	<b>111</b>
<b>Quellen Angaben:.....</b>	<b>114</b>



## Vorwort

**M**odellbau ist meine Freizeitbeschäftigung, ich bin kein professioneller Modellbauer, der durch den Bau und Verkauf von Modellen seinen Lebensunterhalt bestreitet. Ich gebe mich lediglich dem Luxus hin, auch mit diesen Seiten, meinen Spieltrieb zu befriedigen! Ich bin ein Amateur im besten Sinne des Wortes, ein Liebhaber des Modellbaus.

Ursprünglich wollte ich nur den Bau meines Modells dokumentieren, um mich auch später an der Recherche, der Planung, den Kniffligkeiten bei den Details, den Herausforderungen beim Bau und den gefundenen Lösungen freuen zu können. Schließlich bereitet mir gerade dies an meinem Hobby die meiste Freude. Ich liebe also das Bauen und betrachte das Fahren mit meinen Modellen lediglich als Vergnügen und Bestätigung, bei Planung und Bau richtig und gut gearbeitet zu haben. Dass aus meiner Baudokumentation nun ein Buch wurde, war nicht geplant. Ich hoffe, damit den Spaß, den mir dieses Projekt bereitet hat, an andere Liebhaber weitergeben zu können.

Nettetal im Sommer 2011,

Georg Reulen



**Vorab:**

**Die Dampfschifffahrt auf dem Mississippi  
River System**

## Geschichtliche Entwicklung

**D**as Mississippi System ist weit verzweigt und

Romane handeln von der Geschichte seiner



River  
ganze

Eroberung und der Eroberung des amerikanischen Westens. Die Dampfschifffahrt begann auf den Flüssen im Norden der USA, zum Beispiel auf dem Hudson River. Die ersten dort verwendeten Schiffe waren jedoch völlig anders in ihrer Konzeption als die heute unter dem Begriff „Mississippi Dampfer“ geläufigen Vorstellungen. Erst in veränderter Form kamen sie über die inländischen Wasserwege im einzigartigen Mississippi River System zu ihrer eigenen, prinzipiell rein amerikanischen Entwicklung. Dieser Aufschwung des Transportmittels Riverboat, trug wesentlich zur Eroberung, Besiedelung und Entwicklung des "Far West" und auch des Südens bei.

Die NEW ORLEANS befuhr als erstes River Steamboat den Mississippi und Ohio im Jahr 1810, erbaut von Robert Fulton und R. Livingstone in Pittsburgh. Es stellte sich jedoch schnell heraus, dass die New Orleans, ihre Rumpfform war den Hudson Riverboats nachempfunden, zuviel Tiefgang und zu wenig Leistung für diese Flüsse besaß. Die notwendige Form des Rumpfes musste flach, wie bei antriebslosen Flachbooten oder Nachen sein. Dies

wurde zuerst von Henry McShreve im "Light-Draft-Riverboat" Konzept umgesetzt. Das erste Riverboat, das nach diesem Konzept erbaut wurde, war die "Washington". Sie hatte schon alle Eigenschaften der heute noch gängigen Riverboat Typen.

Die Flüsse waren zu dieser Zeit noch urtümlich, gespickt mit Sandbänken, Treibholzinseln, Untiefen und felsigem Grund. Schleusensysteme lagen in ferner Zukunft. Für die vielfältigen Aufgaben entwickelten sich unterschiedliche Schiffstypen. Trotz der Vielfalt sind jedoch deutlich einige Grundtypen zu erkennen. Zunächst unterscheiden sich Heckrad getriebene und Seitenrad getriebene Boote (Sternwheeler und Sidewheeler). Beide hatten ihre Vor- und Nachteile: Die Sidewheeler waren zwar schneller als die Sternwheeler, diese boten aber mehr Ladefläche. Fast immer wurden auf den Schiffen sowohl Passagiere als auch Fracht transportiert, diese Boote fuhren häufig im Linienverkehr und wurden als Packet bezeichnet. Daneben existierten Fähren (Ferries), Eisenbahnfähren (Transfers), Arbeitsschiffe (Snagboats), Räumboote (Dredges), Schubschiffe und Leichter (Towboats und Barges) für den Transport von Schüttgut wie Kohle, Sand und Erz, und vieles mehr, und im Bürgerkrieg in den 1860er Jahren sollten Kanonenbooten (Gunboats) die die Flüsse sichern. Ausflugsdampfer (Excursionboats) waren häufig Packets im Ruhestand, die ein wenig umgebaut wurden.

Die Blütezeit der Riverboats waren die 1890er Jahre. Später machten die mächtigen Eisenbahnen dem großen Stückgut-Frachtgeschäft mit den Packets auf dem Mississippi River System den Garaus. Um konkurrenzfähig zu bleiben baute man große Barges, fasste sie zu Verbänden von bis zu 15 Leichtern zusammen und setzte ein leistungsstarkes Towboat dahinter.

Diese so genannten Ohio Tows konnten damit Lasten bis zu 30.000 US tons bewegen, was den Eisenbahnen in diesem Geschäft wiederum den Garaus machte. Heute umfassen solche Tows bis 100.000 tons, die Towboats schieben mit Dieselantrieb bis zu 50 Barges bei einer Länge von 600m auf dem Mississippi River vor sich her. Das größte dampfgetriebene Towboat war die SPRAGUE, die um 1900 immerhin schon 67.000 tons schaffte.

Dann gab es noch die Theaterschiffe (Showboats), über welche in den Köpfen der Menschen durch einschlägige Hollywoodfilme ein völlig falsches Bild kursiert.

Showboats waren keine Dampfschiffe, sondern antriebslos. Auf Leichter oder Frachtkähne (Barges), wurde, ähnlich einem Hausboot, ein Theater aufgebaut. Bewegt wurden sie durch Towboats, die entweder vom Besitzer des schwimmenden Theaters gekauft oder gepachtet wurden.

Aus Kostengründen waren diese Towboats meist alt und heruntergekommen. Das Geschäft bestand darin, ein

ausverkauftes Haus(boot) zu erreichen, was mehr von Spielplan und Ensemble als vom Aussehen des Towboat abhing. Das Gespann wurde meistens vom Steuerhaus (Pilothouse) auf dem Dach des Showboats gesteuert. Durch Taue und Kabel wurde eine Verbindung zu den Steuerseilen des Pilothouse im Towboat hergestellt und so die Ruderbefehle auf die Pinne, und die Maschinenbefehle an den Engineroom des Towboat weitergegeben.

Entlang des River gab es viele kleine und große Werften, die vom Boom der Riverboats lebten. Hier wurde nach Erfahrung gebaut, Pläne gab es so gut wie nicht, die Wünsche der Eigner wurden entsprechend den Kenntnissen des Werftbesitzers umgesetzt. Seit den 1930er Jahren sind die meisten von ihnen verschwunden.



Knox and sons boatyard ca. 1875, zu sehen ist "the millhouse", das Sägewerk der Werft.

## Ein bisschen Technik der Riversteamboats

Wegen des geringen Tiefgangs der Riverboats, teilweise waren lediglich 40cm möglich, waren die Schiffe besonders flach und leicht gebaut.

Dem gegenüber benötigten sie eine starke Antriebsanlage, um der Strömung des Flusses Herr zu werden.

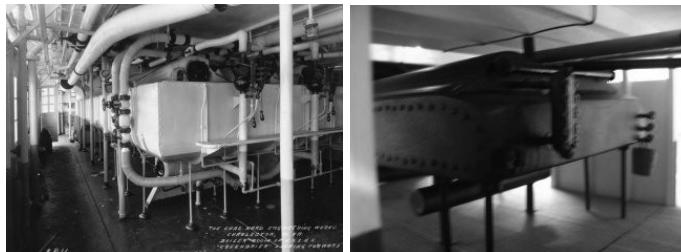
Daraus folgte ein flacher gerader Rumpf mit angehobenem Bug und Heck. Da ein Stabilität gebender Effekt durch einen Kiel fast völlig fehlte, war es nötig dem "Hogging" genannten Durchhängen der Rümpfe durch Abspannungen mittels Pfosten (Braces) und Drahtseilen (Chains) entgegen zu wirken (Hog-Chain-System). Verschiedene Systeme ergänzten einander, um den Rumpf in Form zu halten und das Gewicht von Kessel (Boiler) und Maschinen (Engine), sowie des Schaufelrades (Paddlewheel) und der bei Fahrt entstehenden Torsionskräfte aufzufangen.

Je nach Ladezustand wurden die Chains auch nachgespannt. Insgesamt muss man sich vor Augen halten, dass diese Schiffe keine starren Gebilde waren, sondern eher Elastizität besaßen, da auch das Holz arbeitet. Je nach Witterung, Berg- oder Talfahrt und Beladung kam es zu Veränderungen, die durch Spannen oder Entlasten des Hog Chain Systems ausgeglichen wurden.

Zur Maschine:

(Übersetzung eines Auszuges aus:  
„The Western Rivers Engineroom Cyclopaedium“ 1996 by Alan L. Bates)

*"Auch wenn der Kessel das unattraktivste Element einer Dampfmaschine ist, so ist es dennoch ihr Herz und ihre Seele. Er bewegt sich nicht — er steht lediglich da und kocht Wasser — bestenfalls eine langweilige Voraussetzung, jedoch ein wenig Studium wird zeigen, dass er das dynamischste Element des ganzen Systems ist. Ein Kessel voller überhitztem Wasser ist eine gesicherte Bombe, bereit bei der kleinsten Provokation zu explodieren, und ist eine fordernde Prima Donna, weit tödlicher als eine Operndiva."*



Boiler im Original und im Modell

Der Boiler der VALLEY BELLE bestand aus zwei parallel geschalteten Kesseln. Beide waren Flammrohrkessel des Western River Typs. Bei Kesseln dieses Typs sitzt eine Verkleidung oberhalb der Feuerroste so, dass die Flammen und heißen Gase zunächst unterhalb des Kessels nach hinten und dann erst durch die Flammrohre nach vorne geleitet werden. Dort werden die Abgase gesammelt und in die Schloten geleitet.

Bei manchen Schiffstypen wurde auch der Abdampf der Maschine durch die Schloten geleitet, was einen starken

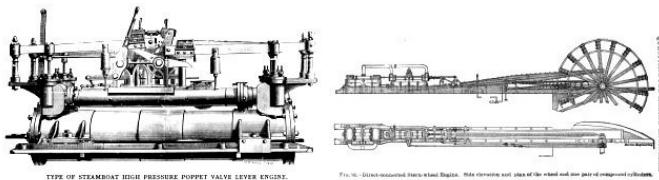
Sog im Flammrohr verursachte, so dass auch minderwertigere Brennstoffe verwendet werden konnten. Die Verkleidung umschließt den ganzen Kessel und war an der Oberseite mit Asbest bedeckt oder mit Schamott Steinen ausgekleidet. Die Verkleidung wurde von Eisenstangen gestützt. Unterhalb der Feuerroste war die so genannte Ash Pan, dorthin fielen Asche und Glutreste und von dort wurden diese durch ein senkrecht durch den Rumpf reichendes Rohr, dem Ash Well, außenbords gespült.

Der Kessel der VALLEY BELLE wurde mit Kohle befeuert, auch Holz oder andere feste Brennstoffe waren möglich, erforderten jedoch andere Feuerroste. Die Kessel waren am höchsten Punkt mit einer Traverse verbunden, so dass sich der Dampf beider Kessel in der Steam Drum darüber sammelte und von dort durch die Main Steam Pipe zur Maschine und allen weiteren Verbrauchern geleitet wurde.

Schlecht gewartete, verschmutzte und verkalkte Kessel führten in der Frühzeit der Western River Steamboats häufig zu Explosionen. Daher waren die Kessel mit Sicherheitsventilen, Wasserstands- Anzeigen und Sichtgläsern versehen.

Quer zu den Kesseln verlaufen unter diesen am vorderen und hinteren Ende jeweils zwei Rohre mit größerem Durchmesser. In diesen Mud Drums wurde das Sediment aus den Kesseln gesammelt und von dort regelmäßig

außenbords gespült. Bei einigen Kesseltypen wurde über die Mud Drums auch das Speisewasser zugeführt. Zusätzliche Verbraucher des Dampfes waren zum Beispiel die "Doctor" genannte automatische Speisewasser Pumpe und Vorwärmung, die Winde (Capstan), diverse Pumpen, der Speisewasser Injector und der Generator.



Liegende Dampfmaschine und schematische Darstellung des Antriebes

Die gängigsten Antriebsmaschinen waren zweifach wirkende Hochdruck Expansions- Dampfmaschinen mit liegendem Zylinder. Diese wirkten via Pitman genannter Pleuel direkt auf das Paddlewheel, eine drehende Bewegung entstand erst dort.

Um den Totpunkt zu überwinden waren die Kurbeln (Cranks) am Schaufelrad um 90 Grad gegeneinander versetzt, zur Vermeidung von Unwuchten waren die Bucket Planks gegenüber der Kurbel jeweils verdoppelt oder mit zusätzlichen Gewichten versehen.



**Teil 1:**

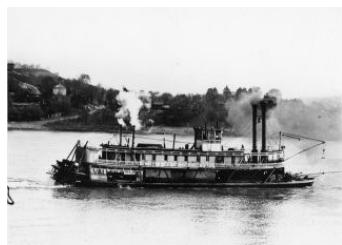
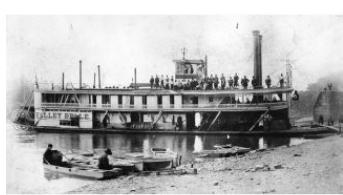
**VALLEY BELLE**



Knox and sons boatyard ca. 1875, zu sehen ist das Spantgerippe eines Neubaues.

## Die Geschichte der VALLEY BELLE

**D**ie VALLEY BELLE wurde 1883 auf der Knox Werft in Hamar, Ohio als hölzernes Packet für den kombinierten Fracht und Personenverkehr im Marietta-Beverly Handel auf dem Muskingum River gebaut. Sie war ein Pooltype Heckraddampfer, mit einem niedrigen nach vorne und tiefer gesetzten Steuerhaus, um unter den nach aufstauen der Flüsse nun niedrigeren Brücken der so entstanden Pools durch zu kommen. Sie war 38,71 Meter lang, 6,71 m breit und von Kiel bis Deck 1,22 hoch. Der Tiefgang betrug je nach Ladezustand bis zu 1 Meter, was ein Freibord von gerade einmal 20 cm bedeutete. Sie trug zwei Dampfmaschinen mit einer Zylinderlänge von 2,44m und einem Hub von 1,83m. Der nötige Dampf kam aus zwei mit Kohle befeuerter Kessel mit jeweils 7,93m Länge und 0,91m Durchmesser.



Die Valley Belle als Packet zwischen ihrem Stapellauf 1883 und dem Jahr 1917



Die Valley Belle als Towboat zwischen dem Jahr 1917 und vor ihrem Umbau 1926

Sie befuhrt die ersten 34 Jahre als Packet von Marietta, Ohio, aus den Muskingum River auf verschiedenen Linien und wurde im Jahr 1917 für die nächsten 26 Jahre als Towboat (Schubschiff) eingesetzt. Capt. William (Billy) Bryant erwarb die VALLEY BELLE 1919 um sein schwimmendes Theater "BRYANT'S NEW SHOWBOAT" zu schieben. Fünf Jahre später, 1926, ließ Billy Bryant die VALLEY BELLE dann auch umbauen, mit den typischen Attributen eines Towboats: Stumpfer Bug, fehlende Guards

(seitliche Überhänge), fehlender Aufbau vor dem Pilothouse.

Die Zeit als Showboat Schubsschiff endete 1938. Die VALLEY BELLE wurde an den Vorbesitzer, Capt. Ben Raike, aus Kanuga, Ohio, zurück verkauft. Dieser ließ der nun 55 Jahre alten Dame die größeren Maschinen der zuvor gesunkenen und anschließend abgebrochenen LIBERTY einbauen.

Mit diesen, immerhin schon 27 Jahre alten Dampfmaschinen versah die VALLEY BELLE noch weitere 5 Jahre ihren Dienst als Towboat, bis sie 1943 in Kanuga, Ohio, auf Grund lief und anschließend abgebrochen wurde.



Die Valley Belle nach ihrem Umbau 1926, im Einsatz als Towboat für Bryant's Showboat und nach 1938 mit Barges

Damit war die VALLEY BELLE der am längsten ununterbrochen Dienst tuende, hölzerne Schaufelraddampfer auf dem River System. In diesen 60 Jahren fuhr sie unfallfrei, was einen weiteren Rekord darstellt, waren doch Kesselexplosionen und Feuer die häufigsten Ursachen für das Ende solch eines Raddampfers. In der langen Zeit ihres Lebens hat sie ihr Aussehen öfter verändert.

Entsprechend den Aufgaben und Einsätzen, dem Stand der jeweiligen Technik bis hin zu den Vorlieben der Eigner, Kapitäne und sogar der Ingenieure an Bord wurden Dinge verändert, umgebaut, versetzt, hinzugefügt und wieder entfernt. Die elementarsten Änderungen fanden wohl 1926 beim Umbau zum klassischen Towboat statt. Rumpf Aufbauten und auch der Anstrich wurden nachhaltig den Aufgaben eines Schubschiffes angepasst.

Während der Jahre 1919 bis 1938 trug sie auch das Calliope, die Dampfpfeifenorgel, mit der das Showboat schon vor der nächsten Flussbiegung sein Kommen ankündigte.

## Das Modell der VALLEY BELLE

**D**ie VALLEY BELLE, von der ich hier berichte, stand 26 Jahre als unvollendete Baustelle in meinem Bastelkeller herum und hat auf eine gnädige Fertigstellung gewartet. Das Modell entstand aus einem Materialsatz / Baukasten der Fa. "Steamboat Mueller" aus Bad Brückenau von 1979. Herr Manfred Müller, selbst Modellbauer und Riverboat Enthusiast, hatte es sich Ende der 1970er Jahre zur Aufgabe gemacht, die Original Riverboats, also vorbildgetreue Modelle, auf den deutschen Markt zu bringen.

Der Steamboat Mueller ist leider vom Markt verschwunden. Es ließ sich nicht in Erfahrung bringen wer nun die Rechte an seinen Plänen und Bausatzkonzepten

hat. richtig ist: M.H. Mueller erlitt in den 0er Jahren einige Schlaganfälle und war seit 2010 nicht mehr in der Lage sich mitzuteilen. Verstorben ist er im Jahre 2012.

Im Jahr 2010 erfuhr ich nach längerer, erfolgloser Suche, per Zufall seine aktuelle Adresse und Telefonnummer. Voll Freude rief ich an, doch ich musste mir von seiner Frau zu meinem großen Bedauern sagen lassen, ~~das er vor über 25 Jahren schwer erkrankt war~~ und seit dem nicht mehr in der Lage ist, sich mitzuteilen und von seinen Plänen und Bausätzen sei nichts mehr vorhanden.

Die Rechte liegen bei Andreas Mueller.

Zur Herstellung seiner Kleinserien stand er damals in engem Kontakt zu amerikanischen Riverboat Kennern und der US Modellbau Szene. Stellvertretend sei hier der Schiffs Architekt Alan Bates genannt. An seine Bausätze

legte er selbst höchste Ansprüche an die Qualität des Materials und die Vorbildtreue. Es ist sehr schade, dass es diesen Enthusiasmus für eine schöne Sache immer nur sehr selten gibt, manches lernt man auch erst schätzen, wenn es nicht mehr da ist.

Fest steht jedenfalls, dass Steamboat Mueller damals eine Bereicherung für die Freunde vorbildgetreuer Modelle war. Wirtschaftlich erfolgreich wird es wohl eher nicht gewesen sein, denn der von Herrn Müller betriebene Aufwand ist durch den (wenn auch nicht gerade niedrigen) Kaufpreis seiner Produkte sicher nicht erbracht worden.

Der Bausatz, eigentlich eine Sammlung von verschiedenen Hölzern, teilweise bedruckt, sowie einem guten Plansatz und einer ausführlichen Bauanleitung, ermöglicht den Bau der VALLEY BELLE, wie sie in den 1930er Jahren als Schubschiff von Billy BRYANT'S NEW SHOWBOAT ausgesehen hat. Manfred Müller schreibt in seinem 4. Katalog von 1980:

*„An den Start ging ich nun ganz klein mit der VALLEY BELLE, - einem Schubschiff. Dieser Plan war im Gegensatz zu all den folgenden, die ich erst viel später zeichnete, - nur für meine eigenen Erfordernisse gedacht. Und man sieht es ihm noch heute an. Dass aus der VALLEY BELLE ein Modell wurde, welches landauf, landab weit bekannt und geliebt ist, - dass später ein Baukasten davon entstand, - konnte ich zu allem Anbeginn nicht wissen. Es*

wurde der erste Baukasten der Welt, den es von einem Original Riverboat gegeben hat. -und dieses Modell ist funkfernsteuerbar."

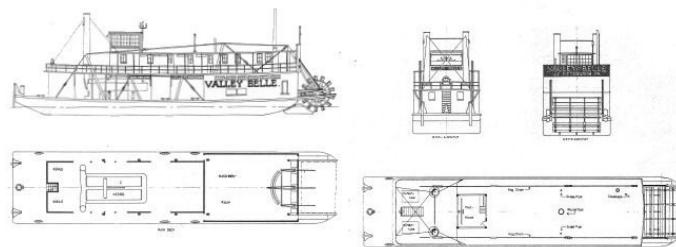


Foto von dem 1 zu 96 Plansatz von Alan L. Bates,  
die Valley Belle im Zustand nach dem Umbau 1926.

Erhalten habe ich diesen Bausatz vor rund 30 Jahren, als Jugendlicher. In den ersten drei Jahren wurde von mir und meinem Vater auch fleißig daran gebaut. Dann aber wurden andere Dinge wichtiger und der Rohbau stand 26 Jahre im Keller. Im Jahr 2009, 30 Jahre nach den ersten Handgriffen, habe ich das Modell dann fertig gestellt. Es hat im Maßstab 1 zu 32 eine Länge von 1100mm. Zur Fertigstellung mussten einige Teile noch komplett angefertigt werden, wie zum Beispiel das Paddlewheel, einige Dinge benötigten eine Reparatur oder es mussten Baufehler korrigiert werden. Auch hat der Zahn der Zeit am Rohbau seine Spuren hinterlassen, unbehandeltes Holz verändert sich in 30 Jahren im Keller und die Technik entwickelt sich weiter. Daher wurde die RC Anlage neu konzipiert, neu verkabelt und mit neuen Funktionen versehen. Alles musste lackiert und montiert werden und anschließend die vielen Details gefertigt und angebracht.

## Recherchen

**Z**u Beginn der Fertigstellung stand erst einmal ein wenig Recherche. Ich fing ganz simpel damit an, das Thema durch die Internet Suchmaschinen zu jagen. Ich fand anfangs nur wenig, z.B. auf steamboat.org einige Links zum Thema. Auch fand ich einige Bilder des Modells, die ich nach und nach neun verschiedenen Modellbauern zuordnen konnte, davon sieben, welche den Steamboat Mueller Bausatz genutzt hatten. Auch das Angebot von Alan Bates an diversen Bauplänen fand ich im Internet.

Den Haupttreffer landete ich aber erst, als ich anfing, mit den amerikanischen Fachbegriffen und Ortsnamen zu suchen. So gelangte ich schließlich zu Website der Public Library von Cincinnati und Hamilton County (PLCHC Wiki), die eine große Sammlung historischer Fotos zur Geschichte der Riverboats als Wiki zur Verfügung stellt.

Hier fand ich über 20 Fotos der echten VALLEY BELLE und einige Informationen zu ihrer Geschichte. Auf der Seite riverboatdaves.com gibt es einige kurze Dokumentationen zu vielen Riverboats, auch hier wurde ich fündig. Auch auf der Seite digicoll.library.wisc.edu, sie bietet die Sammlung UW La Crosse Historic Steamboat Photographs an, welche mich wieder ein Stück weiterbrachte.

Mit gemischten Gefühlen machte ich mich nun auch an die Sichtung der vorhandenen Unterlagen. Da waren zunächst

die Baupläne aus dem Steamboat Mueller Bausatz, 4 große Bögen, etwas angegilbt und die in DIN A4 gut 20 Seiten starke Bauanleitung. Dann las ich das „Western River Steamboat Cyclopaedium“ von Alan Bates, das dem Modellbauer von Manfred Müller damals als Pflichtlektüre auferlegt wurde.

Ich kaufte mir das Buch „Here Comes The Showboat“ von Betty Bryant und später bekam ich dann von meiner Frau das Buch „Children of ol' man River“ von Billy Bryant geschenkt. Nach mehrmaligem Lesen stellte ich fest, dass die Beschreibungen und Fotos von Towboat und Showboat sowie die Zeitabläufe sich nicht 100% mit den Darstellungen in den Plänen und Beschreibungen von Manfred Müller und Alan Bates decken. So begann ich die gefundenen Unterschiede aufzuschreiben und erstellte eine Liste mit Fakten zum Towboat und vor allem zum Showboat, davon später mehr.

Während des Baus schaffte ich mir dann noch „The Western Rivers Engineroom Cyclopaedium“, ebenfalls von Alan Bates, an. Dieses war sehr hilfreich zum Verständnis der Funktionsweise von Kessel und Maschinen und brachte mir einen Überblick über die genutzten Hilfsaggregate wie Generator, Speisewasserpumpe etc., den Aufbau und Funktion des Paddlewheel und die Ansteuerungsarten der Maschinen.

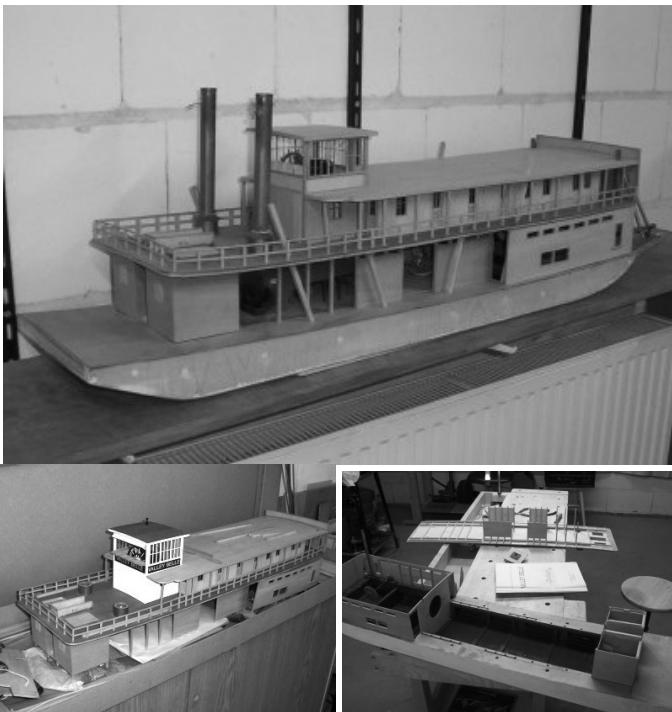
Für mich hatte dieses Lesen und Sichten auch einen gewissen morbiden Charme, tauchte ich doch damit in ein Stück meiner Vergangenheit ein, dass ich lange hinter mir glaubte. Gerade während des Bauens erinnerte ich mich immer wieder an vergangene, (sehr zum Leidwesen meiner Mutter) „durchgebastelte“ Nächte mit meinem Vater. Ihm war es damals sehr wichtig, so exakt wie möglich zu bauen.

Er stellte hohe Anforderungen an unsere gemeinsame Arbeit am Modell, so dass mir dieses Projekt zu etwas wie einer heiligen Kuh wurde und ich es vielleicht auch deshalb so lange nicht angerührt habe. Erst einige Jahre nach seinem Tod fing ich an, dieses Projekt als meines zu betrachten und schließlich zu beenden. Rückblickend muss ich feststellen, dass ich mir in den 26 Jahren Baupause die Vorstellungen meines Vaters in punkto Akkuratesse wohl zu Eigen gemacht habe.

Denn heute stelle ich mir selbst diese Anforderung, auch wenn ich meine eigenen Vorstellungen nie wirklich zu 100% erreiche. Denn Ziele und die Fertigkeiten, diese zu erreichen, sind zwei paar Schuhe, wie ich lernen musste.

## Rumpfbau und Maindeck

**N**ach diesem langen Prozess des Plan- und Anleitung Lesens, um wieder in das Thema hinein zu kommen, habe ich, quasi zum aufwärmen, erst einmal das Pilothouse lackiert. Dies stand lose auf dem Aufbau und war eigentlich soweit vollständig, bis auf die Lackierung. Ernsthaft begonnen habe ich erst danach. Alle Aufbauten musste ich vorsichtig abnehmen, den Rumpf richten, ihn mit Glasfasermatten und G4 versiegeln, spachteln und schleifen. Anschließend konnte ich mir über die RC Einbauten den Kopf zerbrechen.



Bauzustand von vor fast 30 Jahren. Die Aufbauten sind abgenommen, Platz für neue RC Technik.

Die wichtigsten Überlegungen betrafen das Gewicht, die Dichtigkeit und die Zugänglichkeit des Innenraumes. Die Rumpfkonstruktion ist recht schlicht. Die Seitenwände des Rumpfes sind die tragenden Bauteile, aus 10mm dickem, 12fach verleimtem Sperrholz gesägt. Sie sind mit zwei Querspannen aus dem gleichen Material im hinteren Drittel unter dem Engineroom und mit einem Querspannt vorne unter dem Kohlebunker durch Schrauben verbunden. An Bug und Heck bilden jeweils zwei dicke, in Form geschliffene Holzteile den Abschluss. Ein System aus kleineren Leisten trägt das Deck und bildet die Schlitze und Löcher zur Aufnahme der Pfosten der Seitenwände.

An den Wänden des Engineroom laufen innen, knapp neben den Seitenwänden längs zwei lange „Balken“, die Cylinder Timber genannt werden und auf denen beim Vorbild die beiden Dampfmaschinen liegen. Diese sind aus 6mm Sperrholz. Sie setzen sich durch den Heckbalken hinaus nach außen fort, dort bilden sie den Fantail genannten Überhang, auf dem das Paddlewheel gelagert ist. Im Modell sind die Fantail Stücke aus 4mm starkem Messing gesägt und beidseitig mit 1mm Sperrholz beklebt. Im Rumpf sind sie mit den Cylinder Timber verschraubt. Den Rumpfboden bildet eine durchgehende 1,5mm Sperrholzplatte, welche aufgeleimt und an den Rundungen zusätzlich verschraubt ist.

In der Bauanleitung geht Herr Müller davon aus, dass alle Aufbauten lediglich gesteckt und geschraubt werden, so

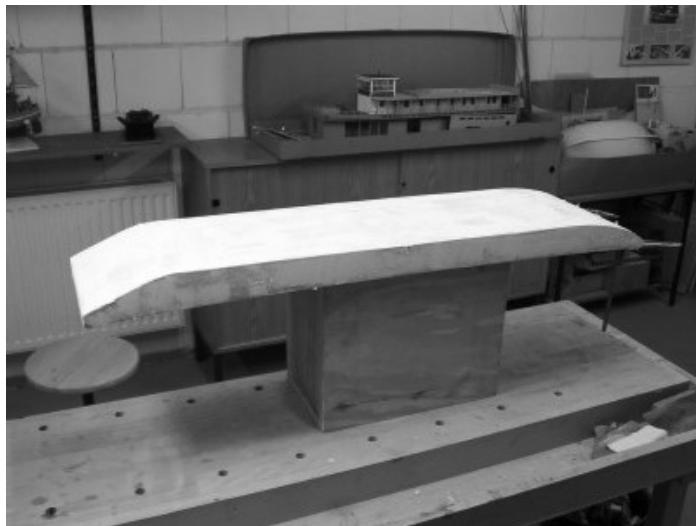
dass der Besitzer immer an alles heran kann. Er muss lediglich von oben nach unten alle Wände und Decken entfernen.

Wegen des geringen Freibordes von ca. 2cm an der niedrigen Maindeck- Oberkante, wollte ich dies nicht. Die **VALLEY BELLE** sollte ja ein Fahrmodell werden. So habe ich die Wände (Bulkheads) vom Maschinenraum und Kohlebunkern fest mit wasserfestem Holzleim mit dem Rumpf verklebt. Die seitlichen Öffnungen in der Trennwand zwischen Maschinenraum und dem Maindeck habe ich mit Deckeln von innen verschlossen und die Öffnungen lediglich durch den Anstrich angedeutet.

Dadurch ergaben sich zwei Rumpfabschnitte: Einmal der Bereich unter dem Maindeck von der Engineroom Wand bis zu den Kohlebunkern. Durch die Deckel lässt er sich relativ dicht verschließen, so dass kein Spritzwasser oder eine kleine Welle hineingelangen. Zum Zweiten gibt es nun den offenen Bereich im Engineroom, der damit einen erhöhten Freibord von etwa 5cm (Unterkante der seitlichen, offenen Fenster) aufweist und damit hoch genug über der Wasseroberfläche liegt, um im normalen Fahrbetrieb trocken zu bleiben.

Die achtere Abteilung des Engineroom kann durch Tropfwasser der Pitmans etwas Wasser übernehmen. Eine Lenzpumpe könnte hier nachgerüstet werden, falls erforderlich. Bisher erwies sich dies jedoch als unnötig. Die

quadratischen kleinen Öffnungen im Maindeck sind die Aufnahmen für die Pfosten der Seitenwände und der Pfosten des Hog-Chain-System. Diese habe ich von unten verschlossen, so dass es sich nun um Sacklöcher handelt.



Rumpf grundiert, gespachtelt.

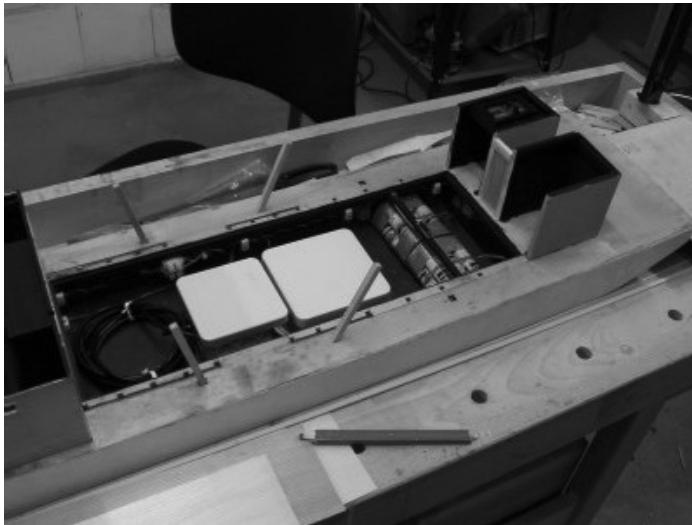
## Einbau neuer Fernsteuerungs- Komponenten

**U**m Gewicht zu sparen und rechnerisch das Freibord von 2cm an der niedrigsten Stelle auch zu erreichen, wurde die zwei vorgesehenen 6V Bleiakkus durch zwei Packs mit 7 NiCd Zellen für 8,4V mit insgesamt 3400 mAh ersetzt. Mit dem entsprechenden Getriebe erreicht das Paddlewheel nun die für eine maßstabgerechte Geschwindigkeit nötigen 40 bis 50 Umdrehungen in der Minute. Statt der 4 Zellen für den Empfänger wurde ein BEC Baustein eingesetzt, alle Schalt Relais flogen raus, ebenso die Geräuschmodule für Whistle und Engine. Für das Calliope sollte damals ein kleiner Kassetten Rekorder zum Einsatz kommen.

Ersetzt wurde das alles durch ein USM-RC Sound Modul der Fa. Beier Electronic. Insgesamt ersparte ich damit fast ein Kilogramm an Gewicht! Die Sounds für Engine, Whistle und das Calliope stammen von digitalisierten Originalaufnahmen. Diese fand ich auf der Internet Seite steamboats.org. Leider gibt es natürlich keine Original Ton Aufnahmen mehr von der VALLEY BELLE, sondern nur von Booten, die heute oder wenigstens bis in die 1970er noch existierten und einen gewissen touristischen Wert besitzen, z.B. die BELLE OF LOUISVILLE. So habe ich aber zumindest den Sound einer echten Riverboat Dampfmaschine und nicht von einer Dampflok zur Verfügung gehabt. Auch gibt es eine gewisse Zahl an

Original Calliope Aufnahmen, so dass ich hier sogar zwischen verschiedenen Stücken wählen konnte.

Vor dem RC Einbau wurde der Innenraum erst einmal komplett grundiert und zweimal lackiert, um ihn vor Kondenswasser zu schützen. Der Empfänger mit dem BEC und das Soundmodul sind jeweils in Feuchtraum Aufputzdosen zur Elektroinstallation untergebracht.



Schalter und Ladebuchse im linken Kohlebunker sind von oben erreichbar.

Ich wählte zum Einbau die damals von uns vorgesehenen RC Komponenten der Firma Simprop, da diese ja quasi neu waren und von guter Qualität. So baute ich einen elektronischen Fahrtregler mit separatem Leistungsteil, einen 6 Kanal Empfänger und ein Standard Servo ein.

Alle Teile neu und original verpackt von 1979. Auch Ladebuchsen und Schalter sind aus diesem Programm. Die

Antenne ist mit dem Draht des unteren, kleinen Hog-Chain-System verlötet. Der Sender ist ein Simprop SSM Contest Sender mit 8 Kanälen. Das ganze spielt sich dann im 27MHz Band ab, wie in grauer Vorzeit. Da ich für eine gute Entstörung des Motors einschließlich einer Drossel gesorgt habe, gibt es aber überhaupt keine Probleme.



Einbau der RC Komponenten, Antrieb mit Getriebemotor.

Der Kühlkörper der Leistungsstufe des Fahrtreglers ist unterhalb der Montageplatte des Antriebsmotors angebracht. Die Akkus liegen ganz vorne im Rumpf, unter den Kohlebunkern. Sie sind durch zwei einzelne Schalter und Ladebuchsen separat zu laden und zu schalten. Wenn beide zugeschaltet sind, geben sie ihre Energie parallel ab. Der schwarze Kasten an der Wand des Engineroom ist der Resonanzraum für den Lautsprecher, der seine Öffnung zum Kessel hin auf dem Maindeck hat. Der 8 Ohm

Lautsprecher ist von hinten an der Vorderwand des Engineroom angebracht, von außen nicht zu sehen.

Ursprünglich waren auch zwei Rauchgeneratoren der Fa. Seuthe in den beiden Schloten vorgesehen, das Destillat dazu sollte in einem Tank in der Kessel Attrappe untergebracht werden. Da dieser Destillat Rauch weiß ist, aus den Schloten jedoch kein weißer Dampf sondern schwarzer Rauch der Kesselbefeuerung austritt, und weil die Rauchfähnchen aus den Generatoren recht mager sind, habe ich auch die Raucherzeugung aus dem Programm gestrichen. Weil der Tank im Kessel nun entfiel, wurde dieser vorbildgetreu um- und nachgebaut.

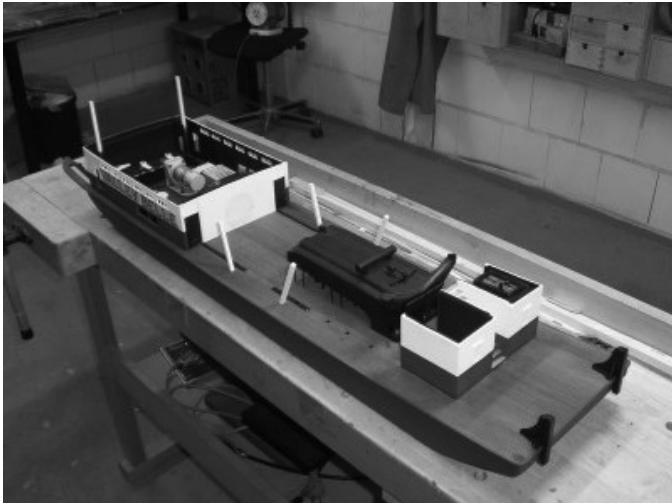
Dazu gehören die beweglichen vier Türen vor den Feuerrosten, das Überdruckventil, die Steam und Mud Drums mit entsprechenden Flanschen, eine Nietenreihe an der Verkleidung, die Hitzeschilde an der Kesselvorderseite sowie drei Prüfhähne und ein Sichtglas an der Rückseite.

Links und rechts brachte ich noch ein Hersteller Schild aus Messing an. Es stammt von einer Western Dampflok und sowohl die Bezeichnung und die Jahreszahl könnten dem Vorbild entsprechen. Über das Soundmodul lässt sich ein Kohleschaufel Sound abrufen, begleitet von einem unter der Feuerung angebrachten roten Flackerlicht. Die rote Glühlampe ist mit Bruchstücken einer zerbrochenen Salzkristall Lampe bedeckt. Ich klebte die Bruchstücke mit wasserfestem Holzleim auf und lackierte sie mit Klarlack.

Das Ergebnis ist beeindruckend. Die Salzkristallstückchen leiten, brechen und reflektieren das rote Licht so, dass es wie glühende Kohlestücke wirkt. Bevor der Rumpf und die Wände von Engineroom und Kohlebunkern lackiert waren, brachte ich die Beplankung des Maindecks auf. Diese besteht aus Profilholzbrettchen aus Linde, mit einer Dicke von 1mm und einem Nutabstand von 1,6 mm. Sie wurden dunkel gebeizt und mit mattem Klarlack versiegelt.



Lackieren des Rumpfes mit Mattlacken,  
erst weiß dann weinrot.



Zustand Rumpf mit neuer Kesselattrappe, Beplankung des Maindecks.

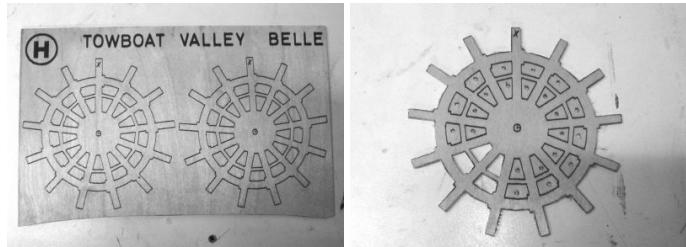
## Das Paddlewheel

Um die Arbeiten am Maindeck zu beenden, musste der Antrieb eingebaut und getestet werden, zu einem späteren Zeitpunkt wäre das nur noch unter Schwierigkeiten möglich gewesen. Und um den Antrieb fertig stellen und testen zu können, musste ich nun das Paddlewheel bauen. Hier war noch nichts geschehen, es mussten zunächst alle Teile ausgesägt werden. Dies war die erste Arbeit, bei der ich etwas komplett neu baute und nicht nur vorhandenes restaurierte bzw. fertig stellte.

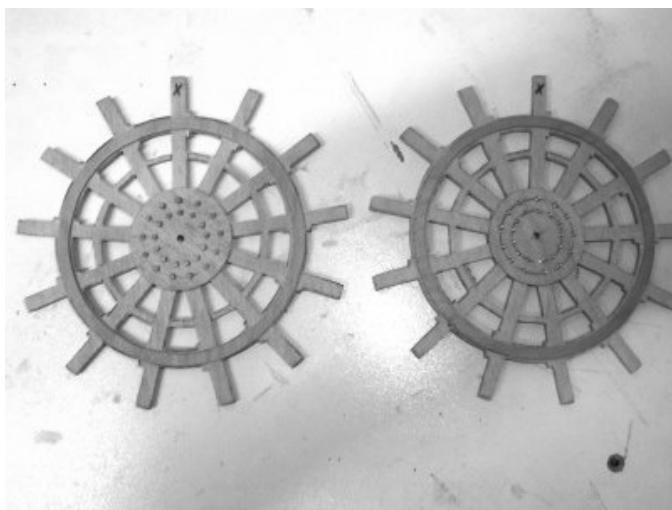
Ich nahm also die wirklich sehr umfangreiche Bauanleitung von Manfred Müller zur Hand und habe wieder einmal zuerst viel gelesen. Dann suchte ich gezielt nach Details auf Fotos von solchen Schaufelrädern und stellte schnell fest, dass ich wirklich Glück hatte. Denn das Paddlewheel der **VALLEY BELLE** ist verhältnismäßig klein, mit nur vier Rädern mit jeweils 13 Speichen.

Trotzdem hat der Bau des Paddlewheel einige Zeit in Anspruch genommen und trotzdem hätte es auch besser gelingen können. Schließlich war ich aber mit meiner Arbeit doch zufrieden, es ist symmetrisch geworden, läuft schön rund, treibt das Boot an und sieht gut aus. Bei vier Rädern mit je 13 Speichen ergaben sich 104 Bohrungen und anschließend 104 Innenausschnitte mit der Laubsäge. Dabei war es wichtig, alle 4 Räder sehr exakt und

möglichst identisch zu bearbeiten, um einen gleichmäßigen Rundlauf des Schaufelrades sicher zu stellen. Auf die ausgesägten Sterne wurden nun jeweils links und rechts Scheiben aufgebracht, die mit Bohrungen (wieder 104) und 0,7mm Sechskantschrauben mit passenden Muttern versehen wurden.



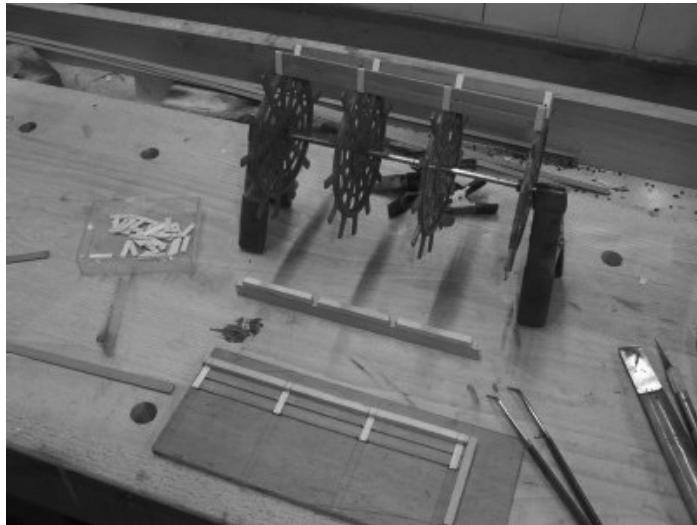
Aussägen der Sterne aus dem Sperrholz des Materialsatzes.



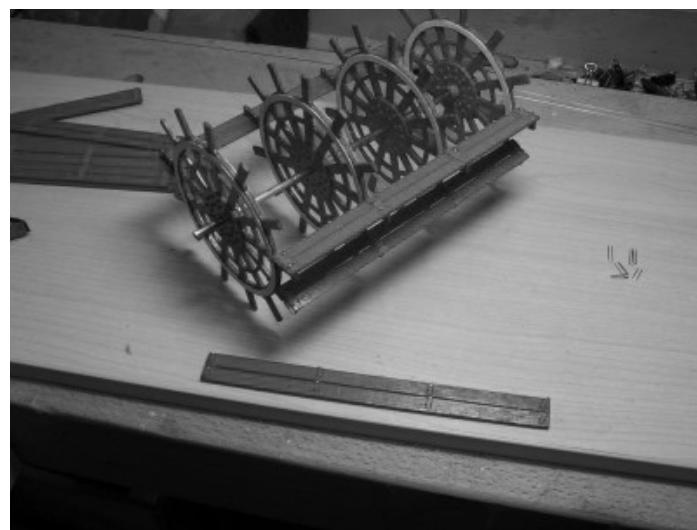
Fertige Sterne, mit Bohrungen und Sechskantschrauben.

Die Scheiben mussten sehr genau auf den Sternen zentriert werden, damit das fertige Paddlewheel nicht eiert. Dazu steckte ich die zu verklebenden Teile jeweils auf einen Messing Rundstab mit dem Durchmesser der Welle. Auf diesem Dorn wurden auch die Bohrungen für

die Verschraubung gemacht. Am Ende waren es übrigens insgesamt 219 einzelne Bauteile plus 104 Schrauben mit 104 Muttern, also 427 Einzelteile, aus denen das Paddlewheel entstanden ist. Bis auf die Achse aus Edelstahl besteht es lediglich aus Holz und Messing.



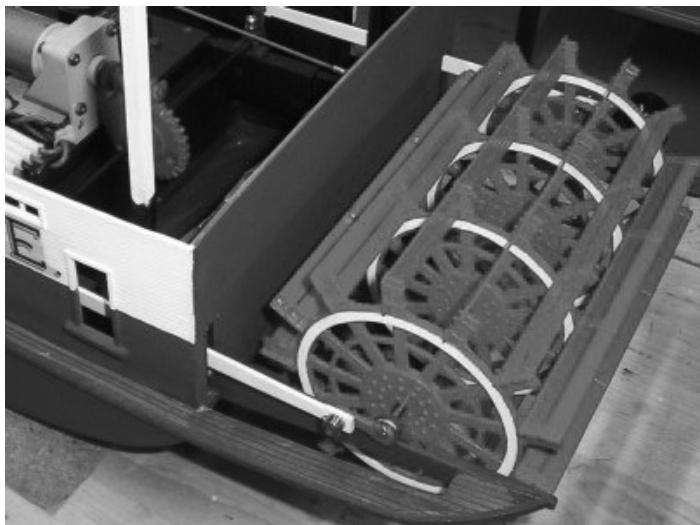
Schablone für den Abstand der Sterne.



Ausrichten und Lackieren der Sterne,

Nachdem die Sterne lackiert waren, mussten 13 Paar Bucket Planks, die eigentlichen Paddel, aus 0,8mm dicken Leisten gebaut und montiert werden. Die Befestigung an den Speichen geschah mit 104 zu biegenden U-Bolzen, welche von hinten jeweils um die Speiche greifen und vorne durch eine Auflage (Batten) auf der Bucket Plank geführt wurden.

Gesichert wurden die U-Bolzen durch einen Tropfen Lötzinn auf den Spitzen. Während des Zusammenbaus war es wichtig, den Abstand der Sterne genau einzuhalten. Durch eine Schablone, die ich jeweils vor dem zu montierenden Bucket Plank Paar aufsteckte, wurde sichergestellt, dass die Sterne später senkrecht stehen.



Funktionstest des fertigen Antriebstranges.

Lackiert habe ich dann alle Einzelteile mit der Airbrush. Zuerst wurde mit verdünntem Porenfüller zweimal

grundiert. Danach jeweils geschliffen und anschließend zweimal mit seidenmattem rotem Lack lackiert. Die äußereren Ringe wurden mit einem Pinsel zweimal weiß gestrichen. Für alle Lackierungen verwendete ich die Lacke vom Model-Master, die sich sehr sauber und gut deckend sowohl mit der Airbrush als auch mit dem Pinsel auftragen lassen.

Nachdem das Paddlewheel nun fertig war, konnte ich es mit den Lagern und den Kurbeln (Cranks) auf dem Fantail genannten Ausleger montieren. Die Pleuel (Pitmans) wurden nun mit den Cranks verbunden und mit der Welle im Engineroom. Diese wird über ein Zahnrad und Schneckenrad vom Elektromotor angetrieben. Der Motor ist ein Monoperm Super der Firma Marx und stammt auch aus dem Jahr der Anschaffung des Bausatzes. Der Motorsockel sitzt auf Schwinggummis und die Montageplatte, auf der die gesamte Einheit steht, ist mit einem dünnen Streifen Filz gegen die Cylinder Timber akustisch isoliert. Dadurch ist außer dem sehr leisen Getriebe vom Motor fast kein Geräusch zu hören.

Der Motor hat eine Nennspannung von 6 Volt. Dass vorgebaute Planetengetriebe untersetzt die Drehzahl so, dass das Paddlewheel unter Vollgas ca. 45 Umdrehungen in der Minute macht. Das ist zwar nicht die vorbildgetreue, Maßstab gerechte Umdrehungszahl, jedoch ist das Wasser ja später auch nicht maßstäblich in der Dichte verringert,

so dass der Vortrieb des Modells im 1 zu 1 Wasser diese höhere Drehzahl erfordert.

Nach einigem Justieren lief der Antrieb zu meiner Zufriedenheit und so brachte ich die drei Ruderblätter in ihre vorgesehene Position und verband sie mit dem Servo. Die Ruder sind aus Sperrholz als Sandwich von 1mm, 3mm und wieder 1mm Stärke gefertigt, mit einer 3mm fest eingeharzten Achse aus Messing. Diese stecken in 5mm Messingröhren, welche durch den Heckspant geführt sind. Dieser besteht, wie alle tragenden Rumpfbauteile aus 12fach verleimtem Sperrholz mit 10mm Stärke, wobei der Heckspant aufgedoppelt ist.

## Das Pilothouse

**B**ei einer unachtsamen Bewegung stieß ich das bereits fertige Pilothouse vom Tisch, welches dabei zerbrach. Nach anfänglichem Frust betrachtet ich es als Chance, es bei der Reparatur zu verbessern. Hatte ich vor 30 Jahren, abweichend vom Plan, die Fenster noch starr und nur mit sechs statt mit neun Butzenscheiben ausgeführt, so baute ich nun die vorgesehenen, dreigeteilten Schiebefenster ein. Diese Schiebefenster waren eine echte Herausforderung. Sie sitzen in Nussbaum U-Profilen von 3x3mm mit einer Nut von etwa 1mm Breite und 1,5mm Tiefe.

Das Plexiglas ist 1mm dick und der aufgeklebte Rahmen ebenfalls, so dass es sehr eng zugeht. Die Rahmen mussten so abgeschliffen werden, dass die Fenster nach dem Lackauftrag noch reibungslos an einander vorbei gleiten. Die Fenster des Pilothouse sind in jedem Rahmen in drei mal drei Reihen mit Stegen unterteilt.

Um diese darzustellen sollten die Stege in das Plexiglas eingefräst werden. In die so entstanden 0,4mm Schlitze sollte laut Steamboat Mueller dann weißer Lack geträufelt und der Überschuss danach abgewischt werden. Das hat bei mir nicht funktioniert, die Scheiben waren anschließend nicht mehr klar zu bekommen. Ich habe deshalb nur die Schlitze gefräst. Man sieht daher nur dünne, trübe Linien auf den Scheiben.



Das Pilothouse nach dem Sturz. Einbau der Schiebefenster



Das fertige Pilothouse.

Im Inneren des Pilothouse habe ich dann noch die mit Leder bezogene Lazy Bench aufgestellt, sowie einen kleinen Kohleofen. Das Pilotwheel wurde mit den entsprechenden Seilzügen für die einzelnen Glockensignale, der „stopping bell“, dem „ship up gong“ und der „chestnut bell“, sowie den Pedalen zum Bremsen und Feststellen des Pilotwheels und für die Whistle ergänzt und komplettiert. Letztlich hat das Pilothouse durch den Sturz gewonnen.

## Das Boilerdeck

**N**ach der zweiten Fertigstellung des Pilothouse baute ich das Boilerdeck fertig auf. Hier fehlten noch die Winkelstützen, die Dielung an der Unterseite und einige Kleinigkeiten. Dabei musste ich einige der Deckunterzüge neu fertigen und neu verleimen, da sie sich in den letzten 30 Jahren stark verzogen hatten.



Die Unterzüge des Boilerdecks, hier mit fertiger Dielung

Auch den Füßen der Seitenwände und Stützen musste ich den letzten Schliff geben, damit sie nach der Lackierung noch reibungslös in die Sacklöcher des Maindecks passten. Die Umrundung des Niedergangs zum Maindeck musste noch mit Dielenbrettern kaschiert werden. Das Boilerdeck mit den verbundenen Maindeck Seitenwänden habe ich entsprechend dem Farbschema in weiß und weinrot matt lackiert, das Deck selbst hell gebeizt und mit mattem Klarlack gestrichen, die Luken zum Kohlebunker und die

Ummantelung der Schloten schwarz lackiert. Die Cabin, sprich der Aufbau auf dem Boilerdeck, habe ich nun auch mit weißer Farbe lackiert. Hier musste ich vier Fensterkreuze wiederherstellen und die Scheiben dahinter kleben, sowie die Türknäufe aus Stecknadelköpfen montieren.



***Boilerdeck und aufgesetzte Cabin, beides fertig lackiert.***

***Die Ummantelung der Schloten ist fertig und schwarz gestrichen. Der Rahmen des Niedergangs ist noch weiß.***

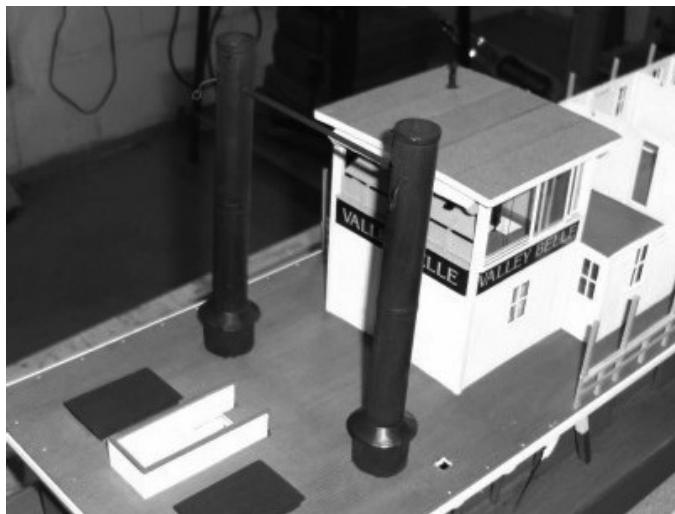
---

Jetzt folgte die Reparatur des Geländers. Hier waren etliche der Stützen heraus gebrochen. Und es fehlte noch die äußere, umlaufende Latte des Handlaufes. Das Geländer besteht aus drei Abschnitten: Jeweils zwei seitliche Teilstücke links und rechts beginnend in Höhe des Pilothouse bis achtern zur Spritzschutzwand und dem hufeisenförmigen vorderen Teilstück. In den hinteren, seitlichen Teilstücken wechseln sich Handlaufstützen und Dachstützen für das Dach der Cabin ab.



Das Geländer wird immer wieder an den Decksprung angepasst, dann erst fertig gebaut und lackiert.

Das vordere Teilstück wird mit den Stützen von unten an das Deck geschraubt. Die seitlichen Teilstücke sind am Boilerdeck verstiftet und geleimt. Die Dachstützen werden von oben durch das Dach festgeschraubt und halten so das Dach mit in Form. Die Schraubenköpfe verschwinden dann später unter der Dacheindeckung. Auch die Schlotte, Stacks genannt, waren jetzt an der Reihe. Im Original bestanden die Stacks aus genieteten Rohrstücken. Die Überlappungen bildete ich mit schmalen Papierstreifen nach, die Nieten mit Tröpfchen von Weißleim in einer Linie auf diesen Streifen. Anschließend matt schwarz lackiert und mit Graphit auf Eisen getrimmt, wurden sie in ihren Ummantelungen ausgerichtet und fixiert. Am oberen Ende sind die Stacks durch eine Traverse verbunden. Im Modell ist es ein Buchen Rundstab.



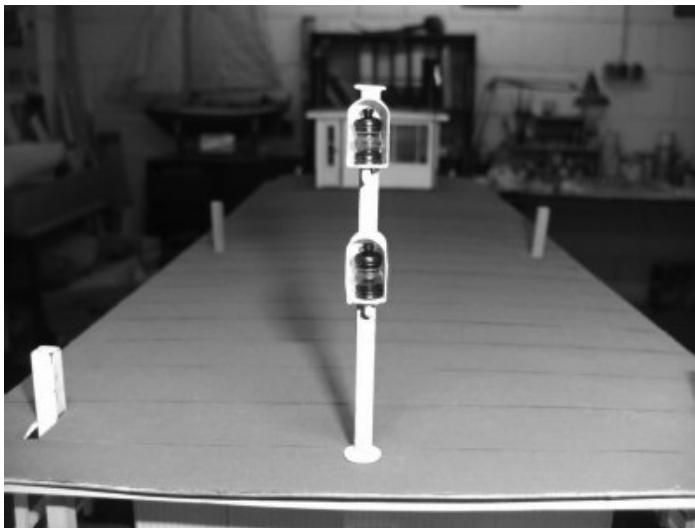
Die Stacks sind gebaut, lackiert und montiert.

Das fertige Geländer habe ich auf das Boilerdeck montiert und danach das Dach der Cabin aufgeleimt. Nachdem das Dach mit einer Teerpappen Imitation aus 600er Schmirgelleinen in 3cm breiten, überlappenden Streifen, versehen war, musste ich zunächst das Hecklicht bauen und anschließen, bevor ich die achtere Spritzschutzwand anpassen, lackieren und anbauen konnte. Denn mit dem Anbringen der Spritzschutzwand ist der Heckbereich des Boilerdecks nicht mehr zugänglich.



Towboats führten achtern zwei rote Lichter übereinander. Aus einer Kiefernleiste in der Breite der Lampe, feilte ich

eine Form, die mit einem Holzdübel versehen im Schraubstock eingespannt werden konnte. Darüber bog ich dann 0.3mm dünnes Messingblech in Form und lötete die Rückwand der Hecklichter auf. Diese beiden Lichter erhielten noch eine Bohrung im Boden und wurden dann an ein Messingrohr mit 4mm Durchmesser gelötet. In die so entstanden Lampengehäuse konnte ich nach dem Lackieren zwei rote Miniglühlampen einsetzen, über welche ich die aus Plexiglas gedrehten Lampenkörper gestülpt habe. Die Kabel verschwinden im Messingrohr und von dort unter Deck, durch die Cabin in Richtung Engineroom, wo sie an den Lichtverteiler angeschlossen sind.

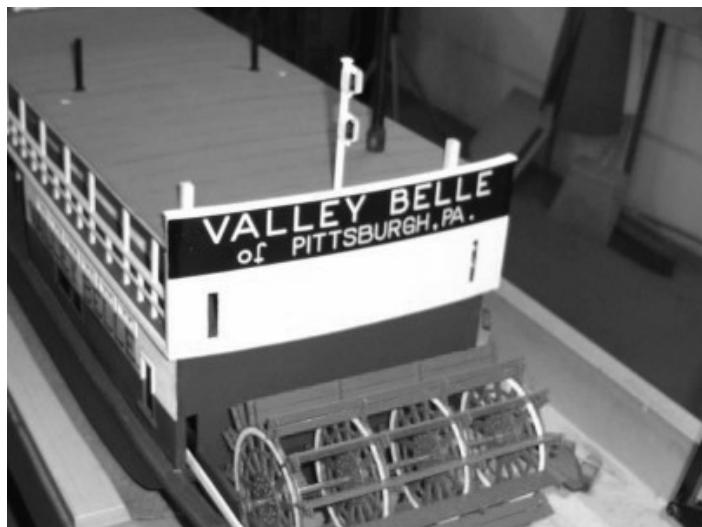


Das Hecklicht im Zusammenbau und fertig lackiert an Ort und Stelle

Die Spritzschutzwand bildet den hinteren Abschluss des Boilerdecks. Sie reicht von der Unterkante des Decks bis über das Dach der Cabin. Gebaut ist sie in drei Schichten, in der Mitte ist eine 1mm Sperrholzplatte, die auf beiden

Seiten mit 1,2mm dicken Dielenbrettern senkrecht kaschiert ist.

Mit einer zweiteiligen Schablone wurden die drei Schichten direkt in der gekrümmten Form zusammen geleimt. Auf der Oberkante ist ein Handlauf angebracht. Das Dach der Cabin hat einen Decksprung, dessen Verlauf folgend ist in die Vorderseite der Spritzschutzwand eine Nut eingefräst und das Dach steckt fest in dieser Nut. In der Wand sind zwei senkrechte Ausschnitte jeweils links und rechts über dem Fantail. Dadurch werden später die Fantail Stützen geführt. Mit der Montage der achteren Spritzschutzwand war der Bau des Boilerdecks abgeschlossen.



Die achtere Spritzschutzwand ist angebaut.

Im Gegensatz zur Vorgabe von Steamboat Mueller, alle Teile des Aufbaus steckbar auszuführen, bildet sich bei meinem Modell eine obere Einheit aus den mittleren Seitenwänden des Maindecks, dem gesamten Boilerdeck

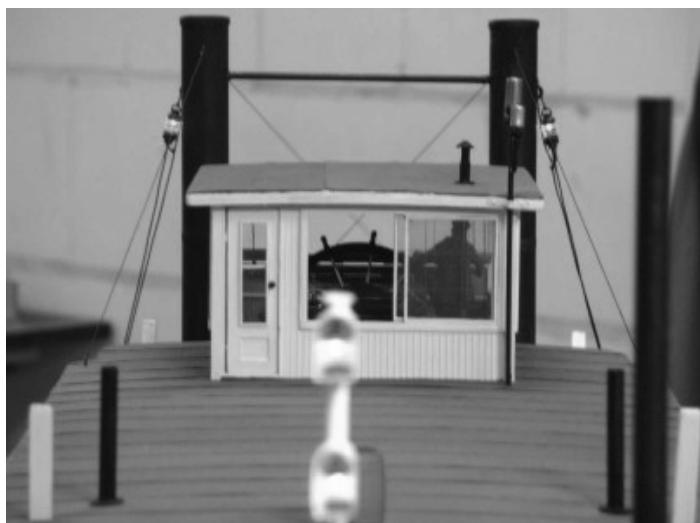
mit Pilothouse und Stacks, das sich problemlos von der unteren Einheit, bestehend aus dem Rumpf mit den Kohlebunkern und dem Engineroom, abnehmen lässt. Damit habe ich dann freien Zugang zum Innenleben im Engineroom und nach Abnahme der Kesselattrappe mit den beiden Maindeck Deckeln auch zu den Akkus und den RC - Boxen unten im Rumpf. Der Vorteil dieser Bauweise liegt in der höheren Stabilität des gesamten Aufbaus und der größeren Unempfindlichkeit gegen Spritzwasser. Um die obere Einheit von der unteren Einheit zu lösen, müssen lediglich die vorderen Braces des großen Hog-Chain-System herausgezogen und die achteren Fantail Braces demontiert werden. Eine weitere Sicherung ist nicht nötig.



Die Fantail Stützen an Ort und Stelle.

## Weitere Details

Jetzt folgte die Beleuchtung auf dem Maindeck, das sind drei Gitterlampen über dem Kessel, sowie die Verkabelung für die Positionslichter an den Schloten. Dies sind sehr dünne Kabel, welche gleichzeitig die Seilzüge darstellen, an denen die Lichter an den Stacks hochgezogen werden. Die Verbindung zur Stromquelle wurde kaum sichtbar an der Deckunterseite verlegt. An der Decke des Engineroom wird durch zwei Prüfstifte mit zwei Kontaktstreifen aus Kupfer die Verbindung zur Stromversorgung hergestellt, sobald ich die obere Einheit aufsetze.



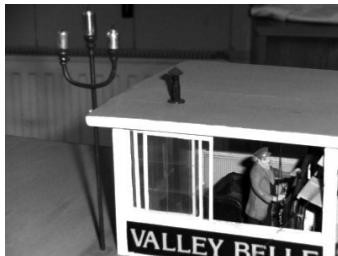
Pilothouse van achtern, Positionslichter eingeschaltet.

Geschaltet wird die Beleuchtung durch das Soundmodul. Die Whistle des Towboats hat drei Pfeifen. Diese konnte ich als Modellbahnzubehör für Spur 1 fertig kaufen. Die Dampfzuleitung habe ich aus Messing Rundmaterial mit

2mm Durchmesser in die richtige Form gebogen und zusammen gelötet. Die Dampfleitung ist hinter dem Pilothouse angebracht. Beim Vorbild steht sie auf dem Kessel, das Ventil wird unter Deck durch ein Pedal neben dem Pilotwheel betätigt.



Die Whistle



Bei der Gelegenheit habe ich dann auch den Boiler mit den notwendigen Details versehen. Das waren die Hauptdampfleitung mit einer Isolierung, darunter die Speisewasser Zuleitung, mit einer Hilfspumpe zur Einspeisung, wenn der Injektor ausfällt oder zur Befüllung des kalten Kessels.

### **Besatzung**

Ich bin ein Freund von bemannten Modellen, denn durch ihre maßstäblich Größe, ihre Tätigkeit und ihre Kleidung vermitteln die Besatzungsmitglieder dem Betrachter leicht ein besseres Verständnis über die Dimensionen, die Funktionsweisen und die zeitliche Einordnung des Vorbildes. Zwischendurch hat dann auch meine Besatzung fast komplett angeheuert und sind schon fleißig bei der Arbeit.



Men at work: Pilot,

Der Pilot am Pilotwheel steuert angestrengt durch die Untiefen, den Fuß auf der Whistle, der Ingenieur neben der Speisewasser Hilfspumpe hat das Sichtglas des Kessels im Blick. Im rechten Kohlebunker und vor dem Kessel arbeiten ein Heizer und seine Deckhand.



Heizer,



Engineer und



Deckhand.

Ihnen spendierte ich noch einen Haufen Kohle. Die Mannschaft heuerte ich in dem berühmten US Bundesstaat „Preiser“ bei der Bahn an. Nach einer längeren Trainingsphase und der Ausgabe neuer Arbeitskleidung fügten sie sich ohne Zögern in ihr neues Aufgabenfeld ein.

## Positionslichter und Roofbell

Die Positionslichter sind aus Messing und Acrylglas Drehteilen (Modellbauaufhaus) gebaut. Wie die Hecklichter habe ich diese noch schwarz gestrichen. Zur Befestigung an den Schloten lötete ich oben noch einen Ring an. Ein 0,3mm Kabel liefert den Strom und dient gleichzeitig als Seilzug.



Positionslaternen an den Stacks

Nach den Lichtern folgten der Bau des Glockenstuhls und die Abspaltung der Schlotte. Die Abspaltung der Schlotte erfolgte mit schwarzem Takelgarn. Der Glockenstuhl wurde aus 3mm x 0,7mm x 19mm Messingstreifen gebogen, die Schnecken sind angelötete Rohrstücke.

Die Glocke selbst ist ein aus Messing gedrehtes Beschlagteil, das dem Bausatz beilag. Die Glocke des Originals wurde bereits im Jahr 1848 gegossen. Nach dem großen Umbau der VALLEY BELLE 1926, war neben der Whistle und der Maschine samt Kessel, die Glocke eigentlich das einzige, das von der ursprünglichen VALLEY BELLE übrig blieb.



Glockenstuhl mit Glocke über dem Niedergang.

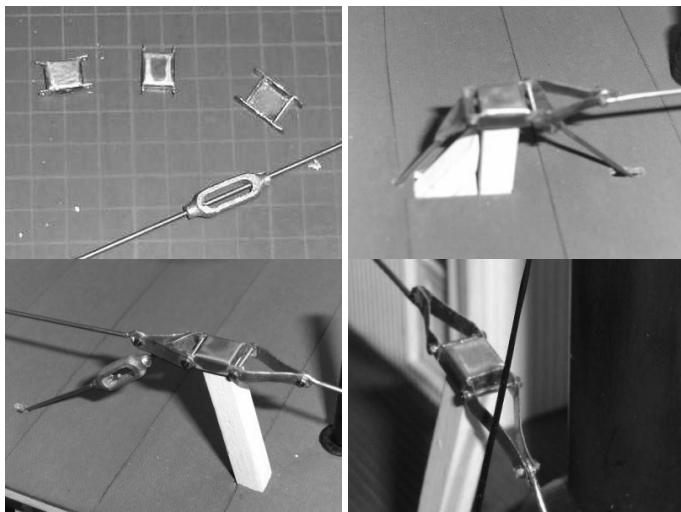
Nach einigem Überlegen habe ich die Außenwand des Niedergangs zum Maindeck noch schwarz lackiert. Die Angaben hierzu sind durchaus unterschiedlich, im Plan von Alan Bates fällt der Niedergang unter "alles Übrige" das weiß gestrichen werden soll, bei Manfred Müller sind dazu keine Angaben und auf den Fotos scheint er mal grau, mal weiß und mal schwarz. Ich entschied mich für schwarz, direkt neben den Kohleluken scheint mir das sehr sinnvoll.

Mal zu den Kleinigkeiten: Zwischen dem Alan L. Bates Plan und den Müller Plänen gibt es einige Unterschiede. So variieren die Positionen der Kaminrohre auf dem Dach, die Angaben zur Farbgebung, etc.. Nach meinem Verständnis hat Alan L. Bates in Gesprächen mit Billy Bryant die VALLEY BELLE Pläne rekonstruiert, Manfred Müller hat diese als Vorlage für seinen Bausatz genommen.

So sollte dem Bates Plan jedenfalls der Vorrang eingeräumt werden, da er näher dran ist. Jedoch ist hier immer die Frage, welchen Zeitpunkt er abbildet. Zwischen den Fotos und dem Plan gibt es nämlich auch jede Menge Unterschiede. Es wird also nie ganz gelingen, das Modell vorbildgetreu zu bauen, man kann sich höchstens einem Zeitpunkt annähern. In meinem Fall sollte dies ein Zeitfenster von etwa bis zu 5 Jahren nach 1926 sein.

### **Hog Chain System**

Als letzte Baugruppe musste ich nun noch die Abspannungen des großen Hog Chain Systems herstellen. Auf dem Vorbild sorgt das gesamte System dafür, dass der Rumpf nicht durchhängt. Im Modell ist er funktionslos. Die Kappen habe ich aus 0,2mm Messingblech, die Abspannungen aus 1mm Messingdraht angefertigt.



Achtere, mittlere und vordere Kappe auf den Steuerbord Pfosten.

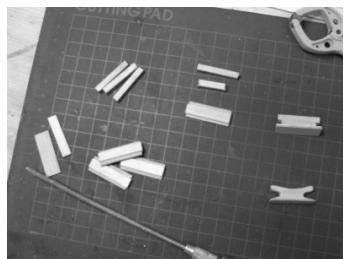
Die Spanner (Turnbuckles) sind Fertigteile aus dem Bausatz, auch zu beziehen als Eisenbahn Zubehör für Spur 1. Für das Hog Chain lötete ich zuerst die sechs Kappen, welche auf den Pfosten sitzen. Diese Deckel auf den Pfosten habe ich als Abwicklung aus dem Messingblech geschnitten und dann über einem gleich großen Holzstück gebogen und verlötet. Das musste ich blöderweise zweimal machen. Beim ersten Mal wurden die Kappen zu eng, weil das Holz beim löten verkohlte und schrumpfte.

Die zweite Garnitur passte dann aber. Anschließend verspannte ich den Draht zwischen ihnen. Gehalten werden die Chains von 0,7mm Gewindeschrauben. Da ein Teil der Aspannung fest im oberen Teil der abnehmbaren Aufbauten bleibt, konnte ich diese nur an Ort und Stelle verbinden und einsetzen, so dass ich sie auch erst nach deren Montage lackieren konnte. Die Montage und das Lackieren war insgesamt etwas Fummelei, weil ich ja alles an Ort und Stelle bearbeiten musste. Die Turnbuckles waren auch nicht ohne. Die ersten Versuche habe ich mit solchen aus Weißmetall unternommen. Aufbohren war kein Thema, die Drähte anlöten führte aber zum schmelzen der Turnbuckles. Auch hier kam die zweite Garnitur, jetzt aus Messing zum Einsatz.

### **Klampen**

Die Kevels sitzen je eine an Steuerbord und Backbord am Bug, und je zwei mittschiffs. Form und Maße entnahm ich dem Plan von Alan Bates. Mit 2,8mm Länge erschienen sie

mir ein wenig groß, im Fuß haben sie eine Breite von 9mm. Jedoch waren sie ja nicht dazu da irgendwelche Fender oder Taue zu belegen, sondern nahmen alle Zugkräfte aus dem Schubverband auf.



**Klampen:**

**Einzelne Bauschritte  
des Aufbaus aus  
Leisten  
und fertig montiert am  
Modell.**

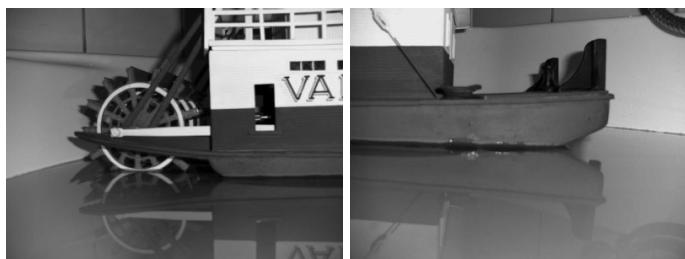


So sind sie wohl richtig dimensioniert und sehen auch passend aus. Die Klampen baute ich aus Holzleisten, die ich in Form schliff und dann lackierte. Am Modell sind sie mit den Rumpfwänden verstiftet und aufgeleimt, denn wenn das Showboat fertig ist, sollen meine Modell Klampen ja auch den Verband zusammenhalten.

## Trimmung

**B**is auf das Calliope war nun alles fertig. Daher schritt ich nun zur obligatorischen Werfterprobungsfahrt in der Wanne. Vor der ersten Wasserung ging's noch mal auf die Waage: Mit allem, was jetzt verbaut ist bringt die VALLEY BELLE nun stolze 6,8 Kg auf die Waage. Damit sollte sie ungefähr richtig liegen, meine Sorge galt mehr der Trimmlage. Ein zu tief hängendes oder frei schwebendes Paddlewheel wollte ich nicht, und die Towing Knees am Bug sollen auch frei über der Wasseroberfläche sein.

Aber alles lief perfekt: Der Bug kommt weit genug raus, das Schaufelrad berührt genau mit dem äußeren Ring das Wasser und mittschiffs bleiben ca. 2cm Freibord.



Erster Kontakt mit ihrem Element,  
die "Tal Schönheit" liegt gut im Wasser.

## Das Calliope

**Z**um Abschluss musste ich letzt noch das Calliope nachbauen. Dazu standen mir zwei Fotos und der Plan von A. Bates zur Verfügung. Aus dem Plan konnte ich die Proportionen entnehmen, die Fotos lieferten Anhaltspunkte zu Form und Größe des Calliope, denn auf einem Bild ist Josephine Bryant zu sehen, die das Instrument spielte.

Neben dem Foto fand ich noch weitere Informationen in dem Buch von Betty Bryant: "Here comes the Showboat", z.B. die über die Funktionsweise. Mit Hilfe dieser Unterlagen und durch die Beschreibung des Calliope im Buch konnte ich Form, Größe und Funktionsweise annähernd rekonstruieren. In 1:32 hat das Instrument damit folgende Maße: Länge des horizontalen Dampfrohres 5,4 cm, plus Spieltisch, Höhe an der größten Pfeife 3,6 cm, Breite an der Spieltischseite 3,4 cm, an der anderen Seite 1,2 cm. Durchmesser des Dampfrohres 4mm und des Untergestells 2mm.

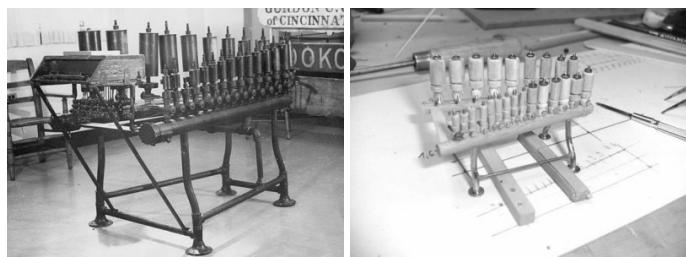


Bild des Calliope aus dem PLCHC WIKI  
Mit Schrauben und Muttern bildete ich die Ventilhebel und die Gewindestangen, die oben aus den Pfeifen ragen, nach.

Das Calliope hat insgesamt 24 Pfeifen in unterschiedlicher Dicke und Größe. Ich nahm Buchenrundstäbe in 5, 4, 3, und 2mm, die ich mit einer waagerecht eingespannten Bohrmaschine in Form drechselte. Von den 24 Pfeifen sind 9 auf der rechten und 15 auf der linken Seite. Rechts sind 5 mal 5mm und 4 mal 4mm, links 2 mal 4mm, 4 mal 3mm und 9 mal 2mm verbaut. Nach meinem Empfinden kommt das den Fotos am nächsten.



Das Calliope mit allen 24 Pfeifen und Spieltisch.

Die Ventile unterhalb der Pfeifen haben Hebel, welche in den Rahmen des Calliope reichen und von dort mit Drähten mit den 24 Tasten des Spieltisches verbunden sind. Diese bildete ich mit Garn nach, dabei waren Pinzette und Lupe gefragt.

Die Klaviatur des Spieltisches ist im Buch beschrieben und wurde von mir so am PC nachgezeichnet (12mm mal 7mm). Bei dem Keyboard war es laut Betty Bryant so: 24

Töne, der niedrigste ein C, der höchste ein E. Ein Hohes Es und ein As fehlten. Das ergibt 17 weiße und 7 schwarze Tasten. Bei einer Gesamtbreite der Zeichnung von 45 Pixeln wurde es zeichnerisch hier eng.

Die dünnste Linie ist ja 1 Pixel breit, die schwarzen Tasten konnte ich daher teilweise nur als eine 2 Pixel breite Linie darstellen, damit insgesamt noch die 3 Pixel für die weißen Tasten zur Verfügung standen. Der Ausdruck auf Briefkarton sitzt nun mit Weißleim aufgeklebt und mit Matt-Klarlack versiegelt im Spieltisch. Im Original waren die Tasten aus Bronze, ob sie in weiß und schwarz lackiert waren konnte ich nicht herausfinden. Die Tasten wurden während des Spiels sehr heiß, so dass der Spieler Handschuhe tragen musste.

Das Untergestell baute ich aus 2mm Messing Draht, da es in eine Art S-Form gebogen werden musste. Die Lackierung erfolgte mit dem Pinsel mit schwarzem und braunem Matt Lack und Messinglack.

Damit war meine VALLEY BELLE nun vollendet. Sie entspricht dem Vorbild um das Jahr 1930, sie schwimmt, hat Antrieb, Steuerung und Beleuchtung. Sie hat passende Geräusche für die Maschine in verschiedenen Fahrtzuständen, einschließlich der Glocke für die Maschinenbefehle und dem Schaufeln der Kohle. Sogar das Calliope macht Musik. So wartete ich auf einen schönen Tag für die erste Fahrt.

## Jungfernfahrt

**A**n einem Wintertag im Januar 2010 hatte ich Glück mit dem Wetter: Fast kein Wind, Sonnenschein und halbwegs erträgliche 3 Grad Celsius. Also fast optimale Bedingungen für eine erste Ausfahrt. Ich war an unserem heimatlichen Flüsschen, der Nette, das an dieser Stelle mit moderater Strömung und knapp sechs Meter Breite den passenden Modell - Ohio - River hergab.



Die VALLEY BELLE liegt gut auf dem Wasser, die Schwimmlage ist optimal. Die Antriebsleistung ist ausreichend für eine angemessene Geschwindigkeit, mit ein wenig Reserve. Das Fahren selbst ist gewöhnungsbedürftig. In Vorwärtsfahrt reagiert sie verzögert auf das Ruder, welches auch nur bei entsprechender Geschwindigkeit anspricht. Gegen die Strömung hat man es hier etwas leichter. Für eine Wende braucht sie vier Schiffslängen. Da die Strömung in der Mitte größer ist als am Rand, kann man hier tricksen und den Bug in die Strömung schieben, dann ist eine Drehung in einer Länge möglich. Mit der Strömung zu fahren ist schon wesentlich anspruchsvoller, denn trotz der Fahrt über Grund hat man kaum Druck auf dem Ruder. Hier hilft

es nur, den Rückwärtsgang einzulegen und so wieder Ruderwirkung zu bekommen.



Wendemanöver in der Strömung

Dazu kommt, dass der Bootstyp wegen seines geringen Tiefgangs und der in Relation dazu sehr hohen Aufbauten, ein Windfänger ist. Das bisschen Wind führte schon zu starker Abdrift. Man muss schnell in den Wind drehen und Volldampf geben um nicht in der Vegetation zu landen. Diese Fahreigenschaften entsprechen wohl auch den Vorbildern aus der Zeit. Der Job des Pilot war daher auch sehr anspruchsvoll. Mark Twain schreibt in seinem Buch „Leben auf dem Mississippi“, dass ein Pilot den Fluss geradezu auswendig lernen musste, also alle Strömungen, Untiefen, Hindernisse unter Wasser und alle Landmarken. Und das für alle befahrenen Strecken sowohl flussauf als

auch flussabwärts und für die verschiedenen Wasserstände zu verschiedenen Jahreszeiten.

Alles in allem macht es viel Spaß und ich war gespannt, wie es wird, wenn ein Leichter oder das Showboat davor gespannt sind.

Erste Erfahrungen konnte ich dann mit dem Modell meines Freundes Christian sammeln. Ende 2009 hat er das VALLEY BELLE Modell von Gotthard Christoph (Schiffsmodell 1/1982) erworben.

Nachdem wir es in 2010 gemeinsam mit neuen RC Komponenten und einer komplett neuen Verkabelung ausgestattet hatten, baute Christian einen passenden Leichter, eine sand barge, mit der wir im Sommer 2011 die Fahreigenschaften als Verband testen konnten.



Der Leichter im Rohbau und die neue Technik im Engineroom:

Trotz der Länge und ohne irgendeine technische (und damit auch nicht vorbildgetreue) Unterstützung wie Bugstrahlruder oder Ähnlichem, war der Schubverband gut zu steuern. Dies war für mich eine wichtige Information, da der Rumpf des Showboat die gleichen Maße hat wie der sand barge und ich auf Hilfssteuerungen auch ganz

verzichten möchte. Wie man im Bild vom Schubverband sieht, muss die Trimmung von Christians VALLEY BELLE noch verändert werden, sie hängt hinten zu tief im Wasser.



Die Valley Belle meines Freundes Christian  
im Verband mit einer „sand barge“:

## Zum Schluss:

**D**amit wurde der Bau des Modells 30 Jahre nach seinem Beginn abgeschlossen. Insgesamt schätze ich die reine Bauzeit auf etwa 1000 Stunden. Mir hat es viel Freude bereitet, ein Projekt aus meiner Jugend nach so langer Zeit fertig zu bauen.

Es war für mich auch eine kleine Zeitreise. Ich habe mein Interesse für diesen Seitenzweig des Schiffsmodellbaus wieder entdeckt und ich habe viel über diese Epoche, die Lebensweise der Menschen am Anfang des letzten Jahrhunderts, gelernt. Daraus resultierte dann der klare Entschluss, nun auch das Showboat der Familie Bryant nachzubauen.



Maschine voll voraus



### **Weitere VALLEY BELLE Modelle:**

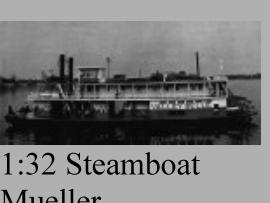
Die folgenden weiteren Modelle der VALLEY BELLE sind mir bei meinen Recherchen im Internet und in Fachzeitschriften bekannt geworden. Bis auf zwei, sind alle aus dem Steamboat Müller Bausatz entstanden. Wahrscheinlich gibt es noch weitere Modelle, angefangene Baustellen oder vielleicht auch noch nicht begonnene Bausätze.

Die Tabelle auf den beiden folgenden Seiten stellt keine abschließende Übersicht dar sondern entstand auf Grund der mir gefundenen Informationen. Es werden durchaus weitere Modelle existieren, von denen ich nichts weiß. Gerne werde ich sie vervollständigen, wenn ich weitere Modelle finde. Vielleicht gibt es ja irgendwann einmal ein Steamboat Mueller VALLEY BELLE Treffen, wer weiß.

Erbauer	Jahr	Verbleib	Stand 2011
<i>Manfred Müller</i>	1976	unbekannt	 1:32 Prototype
<i>John L. Fryant</i>	1970	Smithsonian Institution Nat. Museum of American History 45039-7008 National Mall Washington DC, USA	 1:48 Eigenbau Bates Plan
<i>Gotthard Christoph</i>	1978	Christian Schepers Deutschland	 1:32 Steamboat Mueller
<i>Keenan Coleman</i>	?	Mississippi River Museum Mud Island River Park 125 North Front Street Memphis, TN 38103	 1:96 Eigenbau Bates Plan



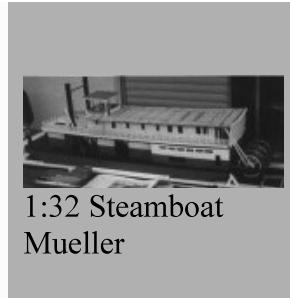
1:32 Steamboat  
Mueller

Erbauer	Jahr	Verbleib	Stand 2011
<i>Jürg Blatter</i>	1986	Jürg Blatter Schweiz	 1:32 Steamboat Mueller
<i>David Schwarzfischer</i>	?	David Schwarzfischer Deutschland	 1:32 Steamboat Mueller
<i>Unbekannt</i>	?	Hans Jürgen Freund Deutschland	 1:32 Steamboat Mueller
<i>Peter Buck</i>	1980	Peter Buck Deutschland	 1:32 Steamboat Mueller
<i>Christoph Koch</i>	?	Christoph Koch Deutschland	 1:32 Steamboat Mueller

*Unbekannt*

?

Internetangebot  
Entdeckt in 2009



1:32 Steamboat  
Mueller

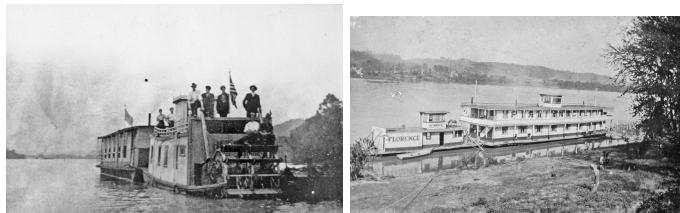
## **Teil 2:**

### **BRYANT'S NEW SHOWBOAT**



## Die Geschichte von BRYANT'S NEW SHOWBOAT

**D**ie Familie Bryant betrieb um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert ein Showgeschäft mit Zelt und Planwagen im mittleren Westen der USA. Nach einem Engagement auf einem Showboat in Kentucky, entschloss sich die Familie, selbst ein Showboat zu besitzen und so ihre Shows über die Flüsse des Mississippi River Systems in das Hinterland zu bringen. Nach ersten Erfahrungen um die Jahrhundertwende mit einem kleinen Hausboot auf einem flachen, selbst gebauten Rumpf, wurde wenige Zeit später die FLORENCE, benannt nach Billy Bryants Schwester, von Sam Bryant fertig gestellt.



Florence mit Hausboot und später Florence mit Princess

Sie war ein kleines Towboat mit einer Gas - Engine. Als Vorspann begann man mit einem kleinen Hausboot von 30 Fuß Länge und 10 Fuß Breite, welches dazu gekauft wurde. Im Jahr 1906 sank das Hausboot, deshalb wurde

ein etwas größeres Showboat gebaut, die PRINCESS, 90 Fuß lang und 16 Fuß breit. Mit diesem Gespann waren die Bryants bis 1917 unterwegs. Aber selbst dieses Boot hatte keine wirkliche Chance gegen die viel größeren Mitbewerber im Showgeschäft. So wurde das Gespann verkauft und mit dem Erlös, dem Ersparniss und einem Kredit baute Sam Bryant mit seiner Familie ein neues, großes Showboat auf dem Rumpf eines Leichters in Point Pleasant, West Virginia. Das Theater wurde auf einem Standard Leichter (Barge) erbaut. Der Rumpf hatte folgende Maße: 135 Fuß lang, 24 Fuß breit (41,15m an 7,32m). Mit der überstehenden 3 Fuß breiten Guards an beiden Seiten betrug die gesamte Breite dann 30 Fuß (9,14m). Als Towboat kaufte man die E.F. JACKSON. Im Jahr 1917 begann so die Geschichte von "BRYANT'S NEW SHOWBOAT", die bis 1942 dauerte. 25 Jahre lang unterhielt der Familienbetrieb mit dem New Showboat vom Frühling bis in den Herbst ein ländliches Publikum im Westen der USA.

Das Showboat wurde danach an Ch. Slepki verkauft und diente noch bis 1952 als schwimmende Werkstatt, Unterkunft und Lager für eine Werft in Huntington, bis es durch ein Feuer so stark beschädigt wurde, dass man es abbrach. Laut Betty Bryant und einem Zeitungsausschnitt sank es aber im Dezember 1949 während eines Hochwassers. Evtl. wurde es danach noch einmal gehoben und es hat weitere drei Jahre existiert.

Entgegen der landläufigen Meinung hatten Showboats ja keinen eigenen Antrieb. Sie wurden also vor ein Towboat gespannt, welches sie schob. Vom Pilothouse auf dem Dach des Showboats wurden durch Seilzüge die Steuerbefehle an das Ruder und den Maschinenraum des Towboats gegeben. Bryant's Showboat wurde in seiner Einsatzzeit durch folgende Towboats geschoben:

- 1917 bis 1919 von der E.F. JACKSON
- 1919 bis 1935 von der VALLEY BELLE
- 1936 bis 1939 von der CLAIRMONT
- 1940 bis 1942 von der NEW LOTUS

Die E. F. JACKSON wurde bereits zu Beginn der zweiten Saison im März 1919 von der VALLEY BELLE abgelöst, da sie sich als zu schwach erwiesen hatte. Nach meinem Verständnis wurde das Showboat 1917 von Sam Bryant erbaut und lief in diesem Jahr vom „Stapel“. Geschoben wurde es erstmals in der Saison 1918, so dass die E. F. JACKSON nur eine Saison zum Einsatz kam. Ab 1919 schob die VALLEY BELLE, ab der Saison 1936 die CLAIRMONT und die letzten 3 Spielzeiten die NEW LOTUS. In der Zeit als Theaterschiff wurden in der Saison (Frühling bis Herbst) flussauf und -ab dem eher ländlichen Publikum herzbewegende Melodramen geboten. In Cincinnati wurden diese Stücke zum Saisonende dem eher gebildeten städtischen Publikum selbstironisch als Burlesque vorgeführt. Die Station Cincinnati (Anlegeplatz ist das

Cincinnati – Ufer unter der Newport Southbank Bridge zwischen Newport, Kentucky und downtown Cincinnati, Ohio über dem Ohio River.) auf der jährlichen Reise ist auf drei Fotos aus verschiedenen Zeiten zu sehen, auf denen jeweils ein anderes Towboat Dienst tut.



Anlegeplatz bei Cincinnati  
Oben links nach 1926 und  
vor 1935 mit der Valley Belle  
Oben rechts mit der  
Clairmont irgendwann  
zwischen 1936 und 1939.  
Unten mit der New Lotus

zwischen 1940 und 1942

## **Das Modell von Bryant's New Showboat**

### **Recherche: Text- und Fotoanalyse**

### **im Vergleich mit dem Alan Bates Plan**

**A**us den Büchern „Here comes the Showboat“, von Betty Bryant und „Children of ol' man River“ von Billy Bryant, sowie den Photographien des Originals habe ich eine Reihe von Fakten entnommen und mit dem mir vorliegenden 1 zu 96 Plan verglichen. Dabei achtete ich darauf, ob die Angaben im Plan und im Text oder den Fotos des Originals schlüssig waren. Im Folgenden liste ich sie auf und auch welche Abweichungen ich fand. (Maßangaben in cm entsprechen dem Maßstab 1 zu 32) im Zweifel habe ich mich für die wahrscheinlichere Alternative entschieden.

#### **Außenansicht:**

Die vorderen und hinteren Decks wurden als Porch (=Veranda) bezeichnet, die seitlichen Gänge der Decks als Guards. Auf der vorderen unteren Porch steht eine große Kabeltrommel. Auf späteren Fotos ist auch auf dem Dach auf gleicher Höhe eine zweite Kabeltrommel zu sehen.

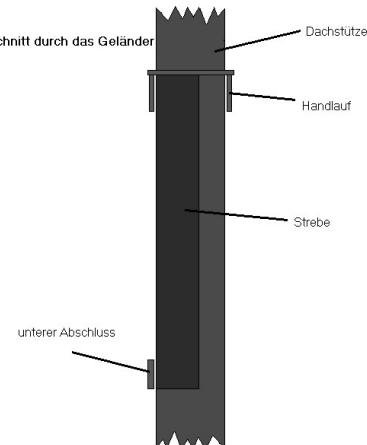
Die Markise am Bug vor den Räumen war grün weiß gestreift. Die Fenster waren auf beiden Decks gleichmäßig verteilt.

Die Buchstaben der Beschriftung (Maindeck) waren 4 Fuß hoch (3,81 cm). Rund um das Pilothouse, um das Dach und um die Kanten der mittleren Guards waren Glühbirnen

angebracht. Die Glühbirnen außen sind immer in der Mitte von je zwei Pfosten des Maindecks angebracht. Der Suchscheinwerfer am Bug ist auf die Gangplank ausgerichtet, eine Porthole Beleuchtung ist nicht zu sehen.

Die Bretter der Außenwände verlaufen auf beiden Decks waagrecht, dem Decksprung folgend. Auf dem Dach sind drei Kaminrohre zu sehen, zwei vorne Mitte links und außen rechts und einer hinten links. (Vermutliche Öfen: Vorne rechts aus den Räumen von Billy und Josephine Bryant auf dem Hauptdeck, vorne links aus den Räumen von Sam und Violet Bryant auf dem Oberdeck, hinten links aus dem Raum von Betty Bryant hinter der Bühne auf dem Oberdeck. Vorne mitte- rechts ist eine Lüftungshaube zu sehen.

Das Geländer auf dem Oberdeck besteht aus Holzlatten. Der Handlauf liegt zwischen den Dachstützen in ganzer Breite der Stützen auf. Dazwischen sind jeweils dünnerer Dachstützen.



Die Außentreppe vom Boilerdeck zum Dach ist verkehrt herum eingezeichnet, sie beginnt unten an der Außenseite und nicht an der Türseite.

Das Pilothouse ist breiter als gezeichnet: Die Fenster sind alle vom gleichen Maß (m.E. gekaufte Standardfenster), die Länge des Pilothouse ist drei Fensterbreiten, die Breite ist drei Fensterbreiten plus Tür. Das bedeutet, das Pilothouse ist um die Türbreite breiter als lang.

Das Hog-Chain-System hatte drei Braces je Seite, eine senkrechte mittschiffs und zwei nach achtern bzw. bugwärts geneigte. Etwa in Höhe der hinteren Wand des Auditoriums und in Höhe der Bühnenöffnung durchstoßen die vorderen und hinteren Braces den Balkonboden und ragen nicht sichtbar in die oberen vorderen und hinteren Räume.

In der VALLEY BELLE Zeit ist auf frühen Fotos eine Abspaltung des Pilothouse zum Dach zu erkennen, die später nicht mehr auf Fotos auftaucht. In der CLAIRMONT Zeit hat der hintere Aufgang zum Boilerdeck (rechts) eine Verkleidung mit Stauraum darunter, und es ist ein zusätzlicher Unterzug über dem Durchgang zu sehen, der mit Winkeln abgestützt ist.

Auf dem Dach ist am Bug ein Suchscheinwerfer zu sehen. Die Kaminrohre sind verschwunden, lediglich die Lüftungshaube vor dem Pilothouse ist noch zu sehen. Daneben ist ein liegendes Fass befestigt, dessen Funktion unklar ist, evtl. für Wasser? Das Fass ist auch auf früheren Fotos zu sehen. Hinten ist nun ebenfalls eine Markise zusehen, sie scheint weiß zu sein.

## **Das Farbschema:**

- Rumpf / Aufbauten: Weiß.
- Maindeck: Dunkelrot.
- Scheuerleiste: Dunkelrot oder weiß.
- Boilerdeck: Holz natur.
- Dach: Mattschwarz (Teerpappe).
- Pilothouse Innen: Hellgrün.
- Buchstaben: Schwarz.
- Schatten derselben: Gelb und Rot
- Alles andere: Weiß

## **Maindeck:**

Die Innenwände hatten senkrechte Stützen, ein waagerechter Balken verläuft unterhalb des Balkons dazu quer die Träger von Balkon und oberer Guards. Durch die Doppeltür des Hauptdecks betritt man vom Bug kommend durch einen kurzen Durchgang das Auditorium, die Doppeltüren vorne schwingen nach innen auf und nicht nach außen. Links davon war der Wohn- Schlafraum von Billy und Josephine Bryant.



Rechts war ein Büro durch dessen vorderes Fenster die Eintrittskarten verkauft wurden. Das Fenster am Büro hat innen und außen eine vorstehende kleine Theke. Auf halbem Weg durch den Gang ging rechts eine Treppe nach oben, welche sich auf halber Höhe verzweigte. Diese

Treppe endet an der Backbord Außenseite, hier ist in der Balkonrückwand eine Türe zu sehen. Rechts gelangte man zu den Räumen von Sam und Violet Bryant, links zum Balkon des Auditoriums. (Halber Weg ist missverständlich, denn hinter der Treppe beginnt das Auditorium, der Gang setzt sich aber bis zum Ende des Balkons fort.) Die innere Treppe vom Maindeck zum Boilerdeck ist durch eine Wand vom Auditorium getrennt, diese verläuft auf gleicher Höhe wie die Abschlusswand des Billy Bryant Stateroom, so dass dieser um die Breite der Treppe länger gewesen sein muss als im Plan zu sehen.

### **Auditorium**

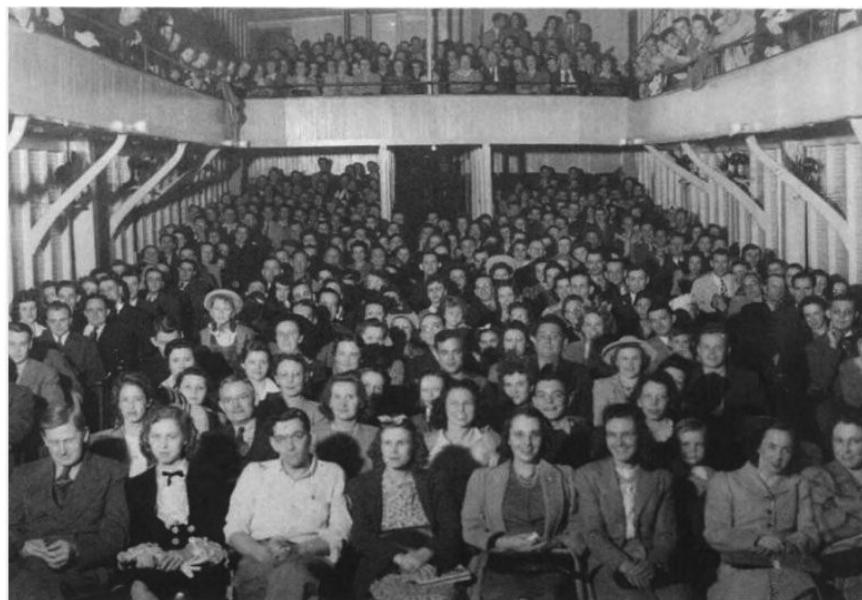
Die Stühle wurden als „Theaterstühle“ bezeichnet. Die Bestuhlung auf dem Main Deck bestand aus drei Blöcken, je links und rechts zwei Sitze und in der Mitte sieben Sitze je Reihe. Die vordere mittlere Reihe hatte 8 Sitze. Zwischen den Blöcken waren zwei Gänge, in den Gängen lagen grün gestreifte Kokosmatten und die Blöcke hatten 18 Reihen. Die Sitzreihen im Auditorium sind gerade und nicht geschwungen. Unter dem Balkon waren zwölf abgestufte Sitzreihen. Ein Foto zeigt jedoch nur 6 Reihen unter dem Balkon. Vermutlich wurden die beiden Blöcke á 6 Reihen zu 12 Reihen aufgerechnet.

Der Boden des Auditoriums sank zur Bühne hin ab (etwa ab dem Balkon bis etwa 4-6 Reihen vor der Bühne). Vor der ersten Reihe war die Bühne vier Fuß hoch. (3,8cm) Die Bühnenöffnung war 18 Fuß breit. Die Bühne wurde von

zwei Boxen mit je vier Stühlen flankiert. Zwischen den Boxen war der Orchestergraben, der eine Türe nach hinten unter die Bühne hatte, der Boden war demnach tiefer als der Auditoriums- Boden.

Der Vorhang war aus rotem Plüscht, die Boxen und der Orchestergraben waren mit schwarzem Stoff mit Quasten bezogen. Eine rundum verlaufende Dampfleitung diente als Heizung und es waren auf jeder Seite vier elektrische Ventilatoren zur Lüftung installiert. Die Dampfrohr Heizung muss später installiert worden sein, auf den frühen Fotos sind noch drei Kaminrohre zu sehen.

Laut Capt. Billy Bryant betrug die Zahl der Sitzplätze des Theaters fast 500. (In seinem Buch *Children of ol' man River* steht aber fast 700, Nach Berechnung der Sitzfläche scheint jedoch fast 500 am wahrscheinlichsten.)

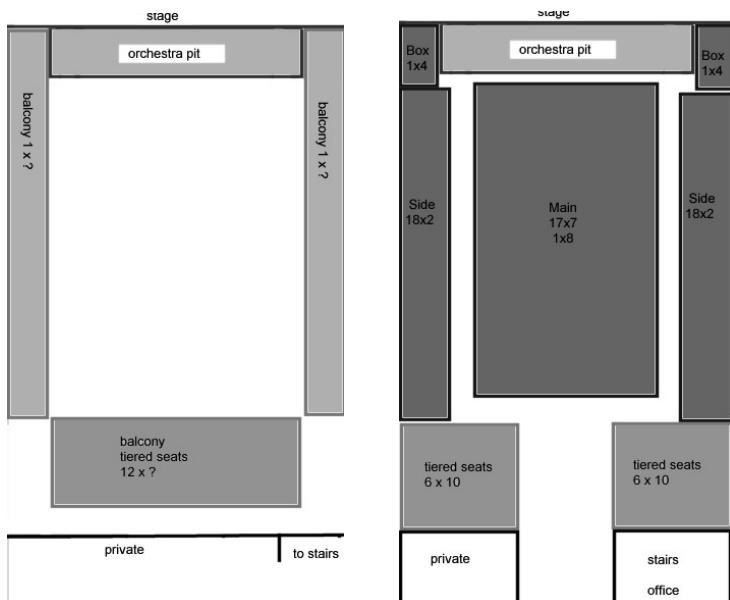


## Balkon

Der Balkon hatte rückwärtig zwölf Sitzreihen. An den Seiten zur Bühne hin, war jeweils eine Reihe Sitze, mit den Lehnen zur Bordwand. Auf dem Foto sind maximal 6 Reihen zu sehen.

Der Balkon wird unter dem Durchgang von links und rechts je vier Stützen getragen. Das Geländer des Balkons hat eine senkrechte Beplankung und einen Handlauf aus einem Rohr der auf Rohrstützen steht. Der hintere Teil des Balkons ist höher als die Seitengänge.

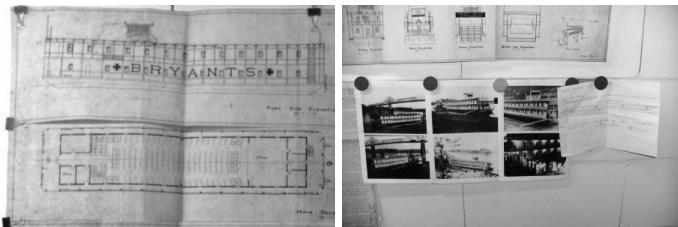
Im Innenraum sind als Saalbeleuchtung an der Unterkante des Balkongeländers glockenförmige Glaslampen horizontal befestigt. Es sind auf jeder Seite vier Stück zu sehen.



Grundriss des Auditoriums, erstellt an Hand der Informationen und Fotos aus den Büchern, links Oberdeck, rechts Maindeck.

## Zeitliche Einordnung des Modells

Das Modell soll einen Zustand zwischen 1926 und 1935 wiedergeben, in dem es von der umgebauten VALLEY BELLE geschoben wurde. Betty Bryant wurde im Februar 1922 geboren. Auf einem Bild ihres Buches ist sie etwa 5 Jahre alt. (Vergleich zum Foto im Lindbergh Kostüm 1927). Auf diesem Foto ist das Showboat auch mit der bereits umgebauten VALLEY BELLE zu sehen (Also nach 1926). Auf diesen Bildern gibt es noch die drei Kaminrohre. Es ist wahrscheinlich, dass zu diesem Zeitpunkt die Dampfrohrheizung also noch nicht installiert war. Ebenfalls ist aber die Kabeltrommel auf der vorderen unteren Porch zu sehen, was den Schluss zulässt, die Außen- und Innenbeleuchtung war schon angebracht.



Die mir vorliegenden Pläne

Grundlage für das Modell sind der besprochene Plan von Alan L. Bates im 1 zu 96, diverse Fotos vom Vorbild und Informationen aus den Büchern von Betty Bryant und Billy Bryant. Der Bates Plan entstand unter Mitwirkung von Capt. Billy Bryant, so dass er wohl dem Vorbild sehr nah kommt. Er zeigt das Showboat in der Zeit zwischen 1926 und 1935 zusammen mit der zum Towboat umgebauten VALLEY BELLE.

Einige Fehler und Abweichungen ließen sich durch die oben aufgelistet Recherche korrigieren. Passend zu meinem Modell der VALLEY BELLE ist der Maßstab für das BRYANT's NEW SHOWBOAT natürlich auch 1 zu 32.

Anstatt jedoch den Bates Plan durch Fotokopie entsprechend zu vergrößern, wurden die abgegriffenen Maße jeweils umgerechnet. Mithilfe eines online Rechentools aus dem Internet, ging dies einfach und überdies ließ sich damit auch jeweils prüfen, ob die Originalmaße in Fuß und Zoll schlüssig sind. Da der Schreiner Sam Bryant ja von Hand gebaut hat, ist es so z.B. viel wahrscheinlicher, dass das Maß im Vorbild 11 Fuß war und nicht 10,98776 Fuß.

	Original		Modell 1:32
	Fuß:	Meter:	Zentimeter:
<b>Länge ü.a.:</b>	135,00	41,15	128,58
<b>Breite ü.a.:</b>	30,00	9,14	28,58
<b>Höhe ü.a.:</b>	33,75	10,29	32,15
<b>Tiefgang:</b>	2,0	0,61	1,91

Maße von Original und Modell

## Rumpfbau

**D**er Rumpf ist wie der Rumpf der VALLEY BELLE entstanden. Er besteht aus zwei starken Seitenteilen aus 10mm dickem, mehrfach verleimtem Buchensperrholz, welche durch vier Spanten gehalten werden. Im Bug und Heck bilden 30mm mal 25mm Kiefernleisten den Abschluss.



Rumpf Rohbau, grundiert und gespachtelt.

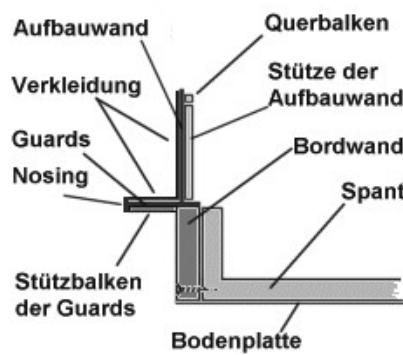


Baustufen des Showboat Rumpfes

Der Boden ist mit 1,5mm dickem Sperrholz beplankt. Der Rumpf des Showboat entspricht damit in seiner Größe und Bauweise der eines Leichters, wie der „sand barge“ meines Freundes Christian. Alle Holzteile sind mit wasserfestem Holzleim verleimt und zweifach mit Porenfüller behandelt. Die Seitenwände sind mit den Spanten zusätzlich verschraubt. Die Rumpfschale ist gespachtelt, geschliffen und mit Haftgrund grundiert.

An den Seitenwänden des Rumpfes sind die Guards angebracht, die Wände der Aufbauten stehen auf der Aussenkante der jeweiligen Bordwand. Sie sind von innen mit Stützen versehen, wie beim Vorbild. Diese tragen dann die Balken der Unterkonstruktion des nächsten Decks und der oberen Guards. Jede Außenwand besteht aus drei Teilstücken, ein Tribut an Standard Maße von Sperrholzplatten. Das Maindeck, also Porchs und Guards, sind mit passenden Dielenbrettern beplankt.

**Schnitt durch den Rumpf**  
Grundkonstruktion der  
Maindeck Cabin

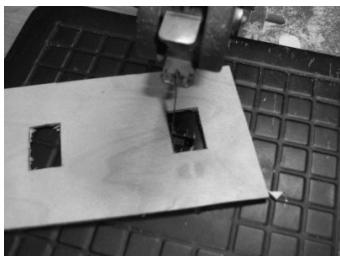
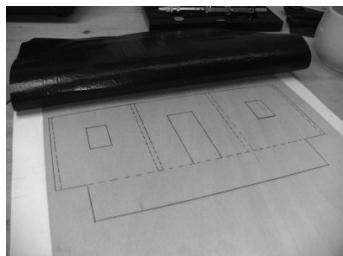


## Aufbau Maindeck

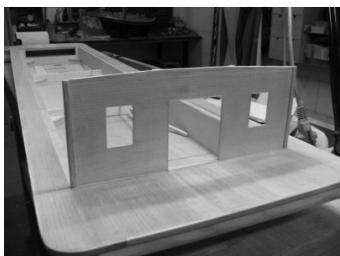
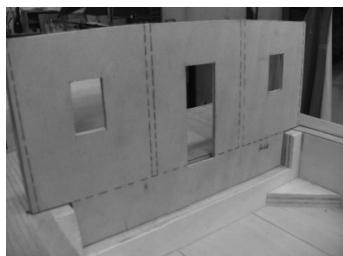
**D**ie Maße der Aufbauten wurden aus dem Plan auf Millimeterpapier und dann mit Kohlepapier auf 1mm Sperrholz übertragen. Diese Teile wurden mit Profilholzplatten zur Imitation der Plankengänge beklebt und Fenster- und Türrahmen aus 1 x 3 mm Leisten eingesetzt.

Da man von Außen bei diesem Maßstab sehr gut in das Theater hinein sehen kann, werde ich es komplett einrichten müssen. Eine Herausforderung ist dabei die Bestuhlung des Theaters.

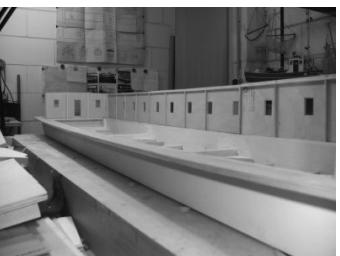
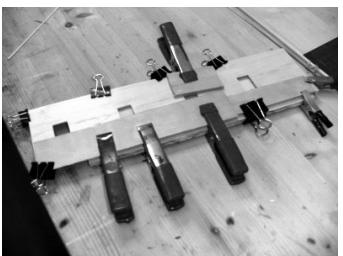
Hier muss ich dann knapp 500 Sitze bauen. Infos und Fotos zum Vorbild dazu sind im "Buch zum Boot" zu sehen. Danach erst kann innen und außen lackiert werden. Das muss sein, bevor der Aufbau des Obergeschosses beginnt, da die äußen Stützen, die dann folgen, das Lackieren dann erschweren würden. Bei der **VALLEY BELLE** habe ich den Rumpf mit Glasseide und G4 beschichtet. Bei **BRYANT'S NEW SHOWBOAT** werde ich es einmal nur mit einer vernünftigen Lackierung versuchen, das G4 ging mir nämlich ziemlich gegen den Strich, sprich gegen die Nase.



Übertragen der Zeichnung auf Holz und Aussägen der Wände.



Einsetzen der Aufbauwände



Zusammenbau der Seitenwände



Die Außenwände des Maindeck Aufbaus werden errichtet.

## Publikum und Innenausbau

Um den weiteren Ausbau vorzunehmen, ersteigerte ich erst einmal bei verschiedenen Anbietern sitzende Reisende in 1 zu 32 aus dem Programm der Firma Preiser. Insgesamt 34 zukünftige Zuschauer. Ein ausverkauftes Haus mit 500 Besuchern würde dann doch den Rahmen sprengen. Mithilfe der Sitzenden werden dann die Theaterstühle entworfen und gebaut. Die Figuren mussten erst einmal zusammengebaut und angemalt werden, einige mussten sich noch einer kosmetischen Operation unterziehen.

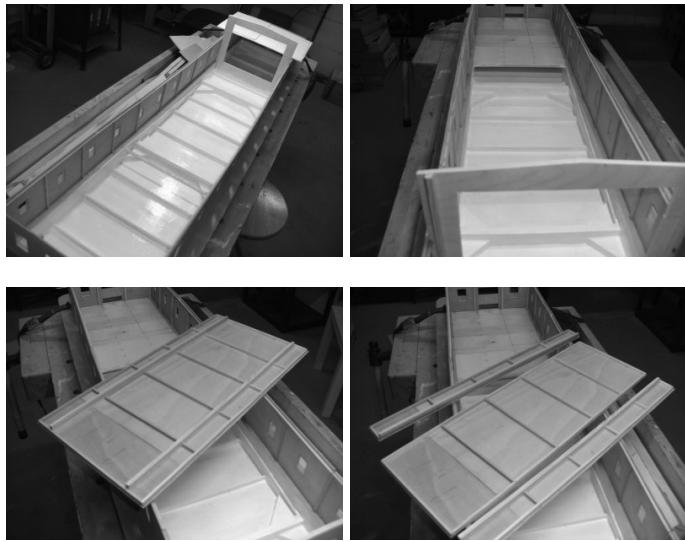


Das Publikum wächst und ist voller Erwartung!

Den Rumpf habe ich innen dann auch mit Porenfüller und weißem Lack gestrichen. Danach begann ich die Zwischenböden einzuziehen, wobei die Absenkung zur Bühne und die spätere Zugänglichkeit beachtet werden mussten. Zwischen die Spanen des Rumpfes will ich zur Trimmung später Bleiplatten legen. Das Showboat darf

nicht zu hoch im Wasser liegen, da die Decks von Towboat und Showboat auf annähernd gleicher Höhe sein müssen.

Da nur der Innenraum innerhalb des Balkon Ausschnittes vom Dach aus zugänglich ist, musste der Ausschnitt im Boden in den Balkonausschnitt hineinpassen.

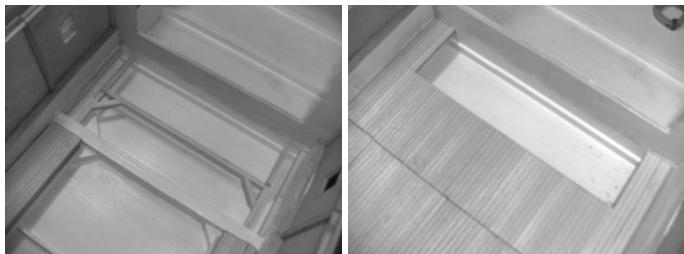


Bauteile für den Theaterboden

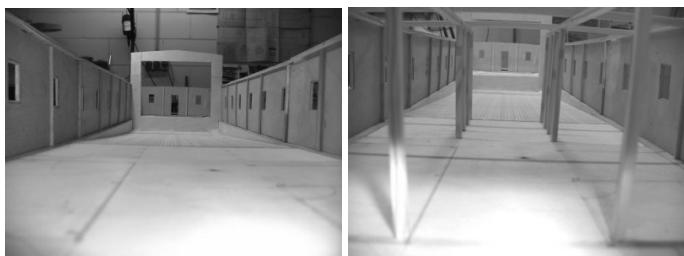
Den abgesenkten Teil des Auditoriumsbodens teilte ich deshalb so, dass der mittlere Teil die 7 x 18 Sitzreihen tragen kann und trotzdem noch durch den oben beschriebenen Ausschnitt passt. Dieser Teil ist bereits mit der Dielung versehen.

Auf den nicht abgesenkten Teil des Bodens übertrug ich den Grundriss der Räume von den Bryants, dem Office, des Treppenhauses und die Position der Stützen des Balkons. Zwischen Bühne und dem Bodenstück mit dem Gefälle zu Bühne hin, ist noch ein ebenes Teilstück, das

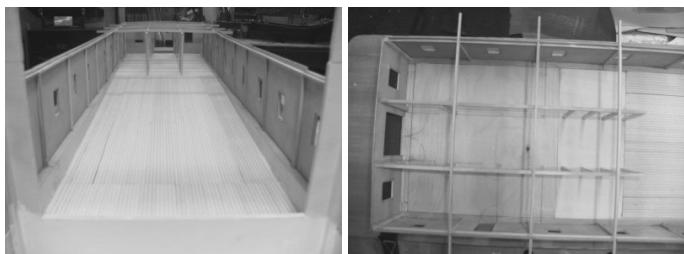
den Orchestergraben aufnimmt. Der Boden des Grabens sitzt tiefer als der Theaterboden aber höher als der Rumpfboden. Um den Balkon später an der Bühnenseite auch sicher befestigen zu können, setzte ich einen stabilen Rahmen aus 5mm Birkensperrholz mit der Bühnenöffnung ein. Dieser wurde dann mit schmalen horizontalen Dielenbrettern kaschiert.



Ausschnitt für den Orchestergraben, Unterkonstruktion und fertig beplankt.



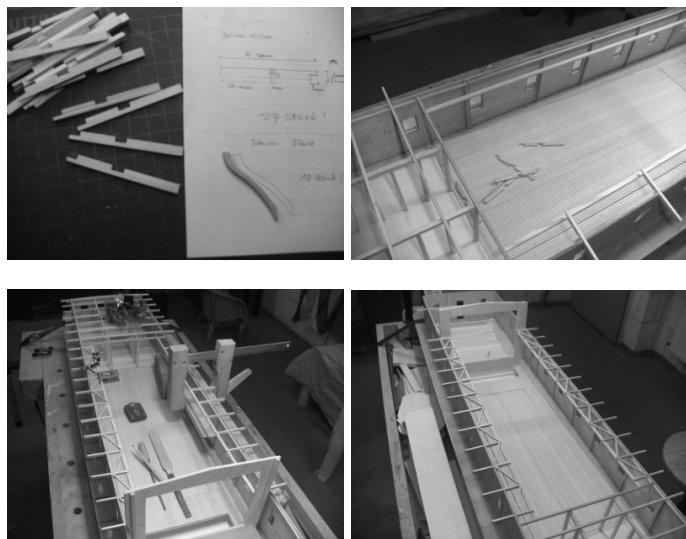
Blick vom Eingang bis zur Bühne, rechts mit Ständerwerk für Balkon und Nebenräume.



Ständerwerk, die Oberkante der Maindeckwände muss noch an den Deckverlauf angepasste werden.

Für die Unterkonstruktion der beiden Balkonseiten musste ich eine kleine Serienproduktion von 24 gleichen Bauteilen starten. Diese sind die tragenden Querbalken des Balkons und gleichzeitig ragen sie 30mm über die Bordwand und tragen die oberen Guards.

Weil sie ein Formgebendes und stabilisierendes Element der Seitenwände sind, mussten sie sehr sorgfältig erstellt und alle gleich sein. Sie bestehen, wie alle Unterzüge des Boilerdecks aus 3mm mal 5mm Kiefern Vierkantleisten. Zur horizontalen Versteifung benötigte ich dann noch 10 Stützen, die ich nach einer Schablone aus 3mm Sperrholz gesägt habe.



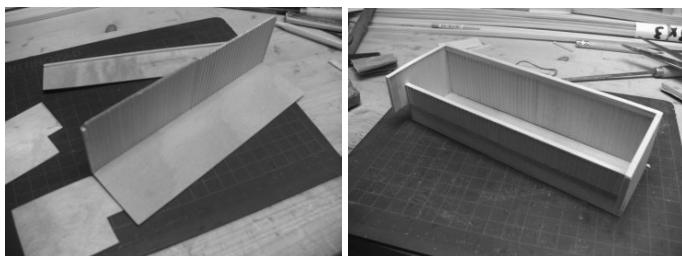
Einbau der Balkon Unterkonstruktion

Damit die gesamten Balkonträger ein rechtwinkliges Gebilde werden, habe ich diagonale Streben eingezogen. An der Steuerbord Seite hatte sich die Seitenwand in einem leichten Bogen verzogen. Deshalb habe ich sie mit

einem Stück einer Resopalplatte während des Zusammenbaus gerade gezogen. Nach Anbringen der diagonalen Streben bewegte sich hier nichts mehr.

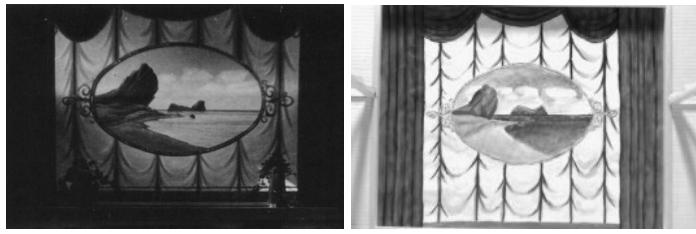
### **Orchestergraben und Bühne**

Als nächster Schritt stand der Bau des Orchestergrabens an. Aus 0,8mm Sperrholz, Dielenbrettchen und diversen Vierkantleisten baute ich ihn so zusammen, dass er genau in die Öffnung des Bodens vor der Bühne hinein passt.



Bau des Orchester Grabens

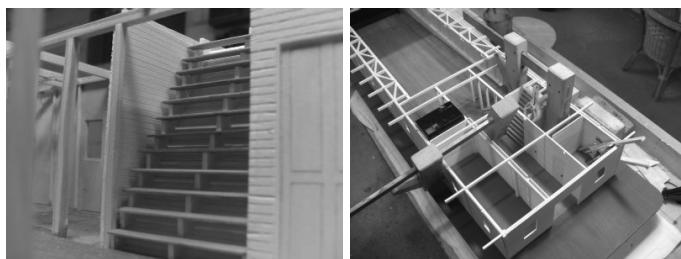
Den Bühnenrahmen verkleidete Ich ebenfalls mit Dielenbrettern, so wie auf den Fotos vom Vorbild zu sehen. Entsprechend entstanden auch die Einfassung und der Vorhang, welchen ich mit Aquarellfarben auf Papier malte. Laut der Beschreibung im Buch von Betty Bryant war der Vorhang ein Tuch, auf welchem der rote und weiße Teil zusammen mit einer Strandansicht so aufgemalt waren, dass sich eine Perspektive mit scheinbar zwei Vorhängen ergab, wobei das Bild vor dem hinteren Teil zu schweben schien. Das Aquarell ist auf ein Brett geleimt, welches einen Rahmen hat und so eine Art Deckel bildet, der später von hinten gegen den Rahmen des Bühnenausschnittes gesteckt wird.



Bühnen Vorhang am Original und im Modell

## Zwischenwände

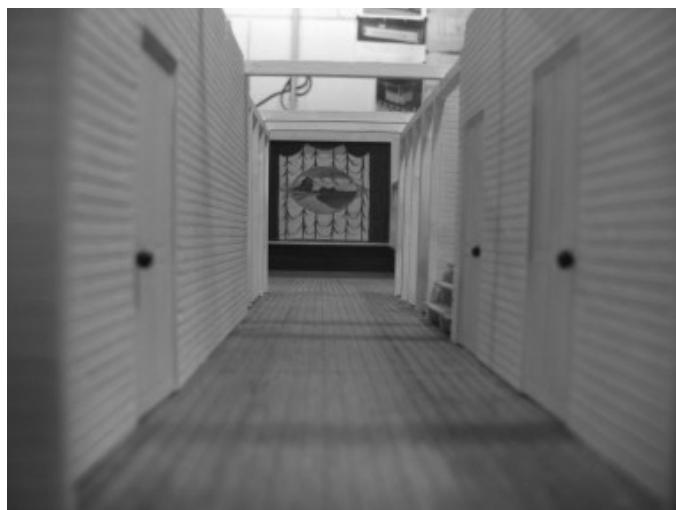
Die Innenwände des Maindeck sind aus 2mm dicken Dielenbrettern geschnitten. Diese stammen aus dem Programm der Firma Aeronaut und sind als Deckplanken für diverse Modelle vorgesehen. Wegen Ihrer Materialstärke sind sie stabil genug um ohne eine weitere Verstärkung eingebaut zu werden. Die Zwischenwände bilden auf der Steuerbordseite den Wohn- und Schlafräum der Eheleute Billy und Josephine Bryant, und an Backbord das Büro, in dem auch die Tickets verkauft wurden, einen Durchgangs- und Lagerraum sowie die Abtrennung des Treppenaufgangs zum Boilerdeck.



Bauteile und Montage der Innenwände

Die Türen sind nur 1mm dick und in den 1x1 mm Rahmen von hinten bündig eingesetzt. Sie sind nicht zu öffnen, da sie später auch nicht mehr erreichbar sein werden. Die Innenwände sind vor dem endgültigen Einbau bereits weiß

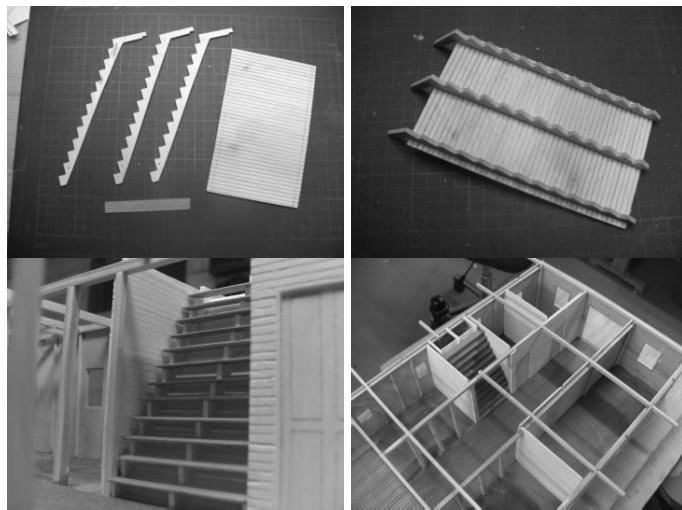
lackiert und werden erst bei der endgültigen Montage mit den Stützbalken verleimt.



Blick durch den Korridor zur Bühne

## Treppenaufgang

Der Treppenaufgang zum Balkon entstand nach Überlegungen zu den Angaben aus dem Buch von Betty Bryant und einer Photographie der Rückseite des Balkons. Im Buch wird die Treppe als breiter Aufgang beschrieben, der am Ende links eine Tür zum Balkon und rechts eine Tür zu den Privaträumen von Sam und Violet Bryant hatte.

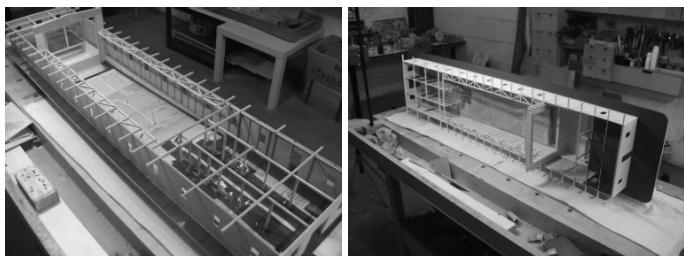


Bauteile des Treppenaufgangs zum Balkon des Theatersaales

Auf dem Foto des Auditoriums sieht man ganz links in der Balkonrückwand auch eine Tür. Dies ist aber alles nicht möglich, wenn man, dem Bates Plan folgend, die Treppe mit einer Kehre baut. Die Kehre endet dann in der Mitte der Balkonrückwand und der Zugang zu den Räumen von Sam und Violet ist nicht möglich. Daher wich ich hier folgerichtig vom Plan ab und baute entsprechend den anderen Informationsquellen, auch wenn die Treppe bei einem sinnvollen Stufenabstand damit ein wenig steil wird.

## Lackierung des Rumpfes und des Maindeck

Jetzt ging es an die erste Lackierung, da ich nach dem Anbau der Stützen auf der umlaufenden Guard dies nicht mehr sauber durchführen kann. Auch müssen die Fenster des Maindeck mit Scheiben versehen werden, bevor an dem Aufbau des nächsten Decks weitergearbeitet werden kann. Daher war dieser Schritt nun notwendig und begann mit dem Beizen des Bodens im Zuschauerraum und dem anschließenden Abkleben des Bodens und der Guards.

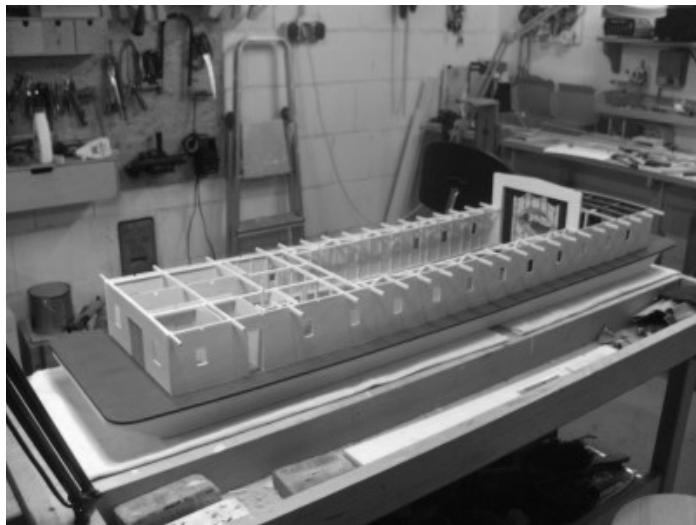


Abkleben und lackieren

Lackiert habe ich den Rumpf und Außenseiten mit der Airbrush, den Innenraum teilweise mit dem Pinsel. Erst wurde alles weiß lackiert, danach habe ich die Außenwände und den Rumpf abgeklebt und die Guards mit der Scheuerleiste weinrot mit dem Pinsel gestrichen. Um an alle Stellen im Innenraum heran zu kommen, musste ich das Modell auch auf der Seite lagern. Die Farben sind wieder Mattlacke von Model Master.

Die Innentüren konnte ich nach dem der Lack getrocknet war auch mit den Drehknäufen versehen, die ich aus Stecknadelköpfen herstellte. Alle bereits lackierten

Bauteile der Innenwände und des Treppenhauses habe ich nun an Ort und Stelle eingebaut und fest geleimt.



Fertig lackierter Rumpf mit Maindeck

Als nächstes werden die äußeren Stützen angebaut, was den Deckenbalken die letzte Stabilität gibt. Diese muss ich mit den Oberkanten der Außenwände nämlich noch plan abschleifen, bevor das nächste Deck aufgebracht werden kann. Den Bau der Bestuhlung schiebe ich schon seit langem vor mir her, da muss ich auch bald ran.

## **Boilerdeckstützen und Guard**

## **Aufbau des Boilerdeck**

### **Außenwände und Dachkonstruktion**

#### **Lackierung**

#### **Weitere Ausgestaltung**

## **Das Pilothouse**

### **Wände, Boden und Dach**

### **Herstellung des Pilotwheel**

### **Schiebefenster**

## **Jungfernfahrt zum Zweiten**

## Glossar

Hier eine kurze Übersicht der Begriffe.

<b>Begriff</b>	<b>Bedeutung</b>
Ash Pan	Der Bereich unter den Grates, wo Asche und Glut sich sammelt
Ash Well	Ein Rohr von der Ash Pan durch den Rumpfboden
Backing Bell	Ein Glockensignal an den Engineroom
Barge	Ein Leichter
Batten	Die Auflage auf den Bucket Planks, durch welche die U-Bolts greifen
Boiler	Der Kessel
Boiler Deck	Das zweite Deck auf dem Rumpf
Bow	Der Bug
Braces	Die Pfosten des Hog Chain Systems
Brake	Die Bremse des Pilotwheel
Breast Board	Der untere Teil der Sonnen- und Wetterschutzblende am Pilothouse
Bridle	Eine Vorrichtung zum Festsetzen des Pilotwheels
Brow Board	Der obere Teil der Sonnen- und Wetterschutzblende am Pilothouse
Bucket Planks	Die horizontalen Bretter des Paddlewheel
Bulkhaeds	Die Trenn- und Seitenwände der Aufbauten
Cabin	Die Räume und Aufbauten
Calliope	Die Dampforgel
Capstan	Die Dampfwinde
Casing	Die feuerfeste Verkleidung der Boiler
Chains	Die Drahtseile des Hog Chain Systems
Chestnut Bell	Ein Glockensignal an den Engineroom
Coal Hatches	Die Luken zu den Kohlebunkern
Cranks	Die Kurbeln am Paddlewheel

Cylinder Timber	Der Balken, der die Engines trägt
Doctor	Die Speisewasserpumpe des Boilers
Dredge	Eine Vorrichtung zum Ausgraben oder Anheben von Snags
Engineroom	Der Maschinenraum
Engines	Die Dampfmaschinen / Zylinder
Fantail	Die Träger des Schaufelrades bei Sternwheelern
Flange	Die Nabe des Paddlewheel
Gangplank	Die Planke an das Ufer
Guards	Die seitlichen Teile des Decks, welche den Rumpf überragen
Heat Shields	Die Hitzeschutzschilder der Boiler
Hog Chain System	Das Längsverspannungs- System
Hogging	Das Durchhängen des Rumpfes an den belasteten Stellen
Hull	Der Rumpf
Hurricane Roof	Das dritte Deck und oder Dach des Boiler Deck
Injector	Die Einrichtung zur Einspeisung von Wasser in die Boiler
Kevel	Die Belegklampen mit zwei Hörnern
Knuckle Chains	Das Querverspannungs- System
Lazy Bench	Das "Faulenzer" Sofa im Pilothouse
Main Deck	Das erste Deck auf dem Rumpf
Mud Drum	Ein Rohr unterhalb des Boilers zur Sammlung des Sedimentes
Packet	Ein Kombinierter Fracht- und Passagierdampfer
Paddlewheel	Das Schaufelrad
Pilothouse	Das Steuerhaus
Pilotwheel	Das Steuerrad
Pitmans	Die Pleuel vom Zylinder zu den Cranks

Porch	Die vordern und hinteren teile der Decks bei Hausbooten (eigentlich Veranda)
Post	Ein Pfahlmast
Roof Bell	Die Schiffsglocke, die Signalglocke i.d.R auf einem Dach
Scape Pipe	Die Abdampfrohre der Engine
Ship Up Gong	Ein Glockensignal an den Engineroom
Showboat	Ein Theaterboot (antriebsloser Kahn)
Sidewheeler	Der Seitenraddampfer
Snags	Hindernisse unter der Wasseroberfläche, z.B. Baumstümpfe
Stacks	Die Schloten des Boilers
Stateroom	Die eigentlichen Kabinen auf einem Riverboat
Steam Drum	Ein Rohr an höchster Stelle des Boilers, in dem sich der Dampf sammelt
Steamboat Mueller	Erster Hersteller von Originalgetreuen Riverboat Bausätzen
Stern	Das Heck
Sternwheeler	Der Heckraddampfer
Stopping Bell	Ein Glockensignal an den Engineroom
Texas Deck	Das vierte Deck
Tow	Ein Schubverband
Towboat	Das Schubschiff
Towing Knees	Die Balkenkonstruktion auf dem Bug von Towboats um Barges zu schieben
Turnbuckles	Die Spannschlösser des Hog Chain Systems
U-Bolt	Ein U-förmiger Bolzen mit Gewinde an den Enden
Whistle	Die Dampfpfeife

**Quellen Angaben:**

Children Of Ol' Man River,

The Life And Times Of A Showboat Trouper

Von Billy Bryant,

ISBN: 978-1-40675-825-2

Here Comes The Showboat

Von Betty Bryant

ISBN: 978-0813118628

The Western Rivers Steamboat Cyclopoedium

ISBN: B000V5WHAA

Und

The Western Rivers Engineroom Cyclopoedium

Von Alan L. Bates

The Mississippi River System Steamboat Models

Katalog 2. Auflage von 1976

Und

Katalog 4. Auflage von 1980

Von Manfred H. Müller, Bad Brückenau, „Der Steamboat Mueller“

**Bilder:**

Public Library of Cincinnati and Hamilton County

Sammlung: Inland Riverboats Photograph Collection Wiki

University of Wisconsin Digital Collections Center

Sammlung: UW La Crosse Historic Steamboat Photographs

Eigene Fotos