

# **SMC** *Club-Info*

**Mit der "Nautilus"  
ins Jahr 2000**

**Modell von Horst Kiner  
Foto: Torsten Brudereck**

*Das Mitteilungsblatt des  
**SMC Nürnberg***

***Hafenfest  
SMC im Internet  
Ausflug Tschechien  
8. Int. U-Boot-Treffen  
So wurde ich U-Boot-Fahrer***

<http://www.smc-nbg.de>

# ***Rückblick 1999***

## ***Ein Jahr wie jedes andere?***

Nein! Denn wir wechseln nicht einfach von einem Jahr ins andere, oder Jahrzehnt, oder Jahrhundert – sondern Jahrtausend. Und was ist alles passiert! Riesige Reiche kamen und gingen, Kriege, von denen man annahm, es geht nicht mehr weiter, Vernichtungswellen ohne Ende – und trotzdem: es geht weiter, und nicht nur im negativen Sinn.

Viel wichtiger als die schlechten Seiten ist das, was als Begleiterscheinung übrig geblieben ist. Die ganz großen Entdeckungen, das Zueinanderfinden der Völker, der wissenschaftliche und medizinische Fortschritt, die Eindämmung der großen Seuchen, kurzum – der Zustand, in dem wir heute leben. Wenn man bedenkt, daß vor hundert Jahren die Lebenserwartung und bei Krankheit die Heilungschancen noch minimal waren, daß es (in Deutschland) schon seit 55 Jahren keinen Krieg mehr gab, unsere Vorfahren sich Gedanken machten, wie man 50 Kilometer überwinden kann und wir Tausende im Jet hinter uns bringen – das ist doch was.

Und die Umwelt. Hat sich schon jemand Gedanken darüber gemacht, daß es in unseren Städten um die Jahrhundertwende noch buchstäblich "zum Himmel stank"? Allein die Industrialisierung mit ihren qualmenden Schloten und Begleiterscheinungen, die „Knochenjobs“, die Fuhrwerke – eisenbeschlagene Räder, Hufeisen und, falls vorhanden, Kopfsteinpflaster. Dagegen ist unser heutiger Lärm und Gestank ein Nichts. (Nicht zu vergessen: Zugtiere hinterlassen üble Haufen und mehr....). Und dies endete eigentlich erst mit den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts.

Ich denke, es liegt noch vieles im Argen – aber so gut wie heute ist es uns noch nie ergangen. Obwohl das Fernsehen uns täglich das „Versagen“ der Menschheit zeigt, früher war es schlimmer. Trotz der vielen Leute, die von der „guten alten Zeit“ reden: Ich will damals nicht gelebt haben! Und was unsere heutige Situation betrifft: Von meiner Sicht aus betrachtet kann es eigentlich nur besser werden.

Dabei fällt mir noch etwas ein: Neulich hörte ich, wie sich jemand über Kriegsschiffmodelle aufregte. Ich kann nur sagen: Ein Modellschiff hat noch keinen Krieg ausgelöst, wohl aber Intoleranz.

***In diesem Sinne wünsche ich allen einen guten Start ins  
21. Jahrhundert und 3. Jahrtausend!***

*Klaus Müller*

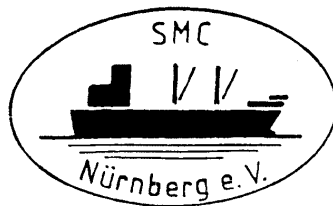
**Postanschrift:**

SMC Nürnberg  
Rudolf Schwarzmeier  
Gubener Str. 16  
**90453 Nürnberg**



(0911) 63 27 756

**E-Mail:** ruboot@t-online.de



**Homepage SMC:** [www.smc-nbg.de](http://www.smc-nbg.de)

**E-Mail SMC:** [smc.zr@t-online.de](mailto:smc.zr@t-online.de)

---

## **Veranstaltungen 2000**

- |                          |                                                                                         |
|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| 11. 02. – 13. 02.        | Hobby-Freizeit-Fürth,<br>Ausstellung Grundig-Gebäude, Kurgartenstraße                   |
| 10. 03. – 12. 03.        | Sinsheim, Messe und Ausstellung                                                         |
| 09. 04.                  | Mini-Cup Weiden, SMC Weiden                                                             |
| 15. 04. – 16. 04.        | 25 Jahre MBSC Hallerndorf,<br>Ausstellung in der Volksschule                            |
| <b>01. 05.</b>           | <b>SMC Nürnberg, Eröffnungsschauafahren<br/>im Langwasser-Bad (vorläufiger Termin)</b>  |
| 01. 05.                  | Eröffnungsschauafahren am See in der<br>Landesgartenschau, SMC Neumarkt                 |
| 07. 05.                  | Goldkronach, Eröffnungsschauafahren am See,<br>SMF Bayreuth                             |
| 28. 05.                  | Schauafahren in Großbreitenbach/Thüringen                                               |
| 28. 05.                  | 100 Jahre Schiffsmodellbau, SMC Neumarkt                                                |
| 04. 06.                  | Schauafahren am Landratsamt Bayreuth, (Vorbehalt)<br>SMF Bayreuth                       |
| 24. 06.                  | 75jähriges Jubiläum Wassersportverein Neptun e. V.<br>Bamberg, Neptun-Bad, Schauafahren |
| 08. 07. – 09. 07.        | MBSC Hallerndorf, Sommerfest                                                            |
| 15. 07.                  | SMF Bayreuth, Sommerfest am See in Goldkronach,<br>Beginn ab 15:00, <i>Nachtfahrten</i> |
| <b>15. 07. – 16. 07.</b> | <b>SMC Nürnberg, Hafenfest Nautic-Club</b>                                              |
| 17. 09.                  | SMF Bayreuth, Abschlusßfahrt am See in Goldkronach                                      |
| 23. 09. – 24. 09.        | 2. Off-Shore-Treffen MK Bamberg, am Jahnwehr                                            |
| 30. 09. – 03. 10.        | Ausstellung SMC Neumarkt                                                                |
| 03. 12.                  | Ausstellung Modellsportgruppe Kemnath                                                   |

Genauere Infos erhalten Sie beim SMC-Vorstand Rudolf Schwarzmeier oder seinen Vertretern. Wichtige Änderungen oder neue Veranstaltungen werden bei den jeweiligen Clubabenden bekanntgegeben.

Irrtum vorbehalten

## **Inhalt**

|          |                            |
|----------|----------------------------|
| Seite 6  | SMC im Radio               |
| Seite 8  | SMC im Internet            |
| Seite 10 | Baubericht U 47            |
| Seite 12 | Vereinsausflug Tschechei   |
| Seite 15 | U-Boot-Nostalgie           |
| Seite 16 | Rätselauf Lösung           |
| Seite 17 | Hafenfest vom Nautic-Club  |
| Seite 20 | Kreuzfahrten               |
| Seite 24 | Vereinsmeisterschaft       |
| Seite 26 | Flaggenwechsel             |
| Seite 30 | Modultechnik               |
| Seite 32 | Ladetechnik – Bericht      |
| Seite 34 | Gerüchte                   |
| Seite 40 | Marinekameradschaft        |
| Seite 42 | So wurde ich U-Boot-Fahrer |
| Seite 48 | Zeltlager am Kreuzweiher   |
| Seite 52 | 8. Int. U-Boot-Treffen     |
| Seite 57 | Vom Vorbild zum Modell     |
| Seite 60 | Hauptversammlung           |
| Seite 61 | Bild des Jahres            |
| Seite 62 | Deutsches Sprengboot       |
| Seite 65 | Schiffsnostalgie           |
| Seite 66 | Elektronik – Ladetechnik   |
| Seite 67 | Aufnahmeantrag             |

### Impressum:

Herausgeber: SMC Nürnberg e. V.  
Inserate, Anregungen, Beiträge u. Fotos an:  
Klaus Müller  
Platz der Opfer des Faschismus 4  
90461 Nürnberg  
☎ (0911) 46 74 99  
E-Mail: kamueller@t-online.de

**Vereinsgewässer: Kreuzweiher**

**Vereinsheim:**

**Sportgaststätte Langwasser**

**Salzbrunner Str. 38**

**90473 Nürnberg**

**☎(0911) 80 55 50**

**Treffen:**

**Jeden 3. Freitag im Monat ab 19:00 Uhr**

## **Verkäufe**

„Fokker E 3“ Mitteldecker von Graupner  
(gelb) 3 Servos, Höhenruder, Seitenruder,  
Gaszug.

2x Miniservos für Querruder, 2,5 cm<sup>3</sup> OS-  
Max Motor, Starterbox von Samara mit  
Kraftstoffpumpe, 3 Liter Sprit  
VB DM 400,00 - ☎ 0911 – 50 02 74



**Achtung!**  
**Unser**  
**Eröffnungsschau fahren**  
**beginnt mit der**  
**Badesaison im**  
**Hallen- und Freibad**  
**in Nürnberg-Langwasser,**  
**Breslauer Straße 352.**  
**Termin wird**  
**rechtzeitig**



# ***Rückblick***

## ***auf unsere Aktivitäten***

### ***vom Oktober 98 bis Oktober 99***

|              |                                                                                                                  |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 16.10.98     | Jahreshauptversammlung                                                                                           |
| 17.10.98     | Vereinsmeisterschaft am Kreuzweiher<br>Sieger: Jürgen Reichel                                                    |
| 06.12.98     | Ausstellung Kemnath                                                                                              |
| 18.12.98     | Weihnachtsfeier                                                                                                  |
| 04.–10.02.99 | Spielwarenmesse                                                                                                  |
| 15.02.99     | Rosenmontagsball                                                                                                 |
| 05.-07.03.99 | Ausstellung Sinsheim                                                                                             |
| 18.04.99     | SMC Weiden – Schaufahren                                                                                         |
| 13.05.99     | Freibad Forchheim – Schaufahren                                                                                  |
| 15.05.99     | Eröffnungsschaufahren im Langwasserbad,<br>Zeitgleich Ausstellung bei Modell-Center<br>Nürnberg, Dallingerstraße |
| 16.05.99     | SMC Bayreuth, Goldkronach, Schaufahren                                                                           |
| 21.-24.05.99 | SMC-Ausflug nach Tschechien, Nyrsko                                                                              |
| 05.06.99     | Einweihung unseres Vereinsgewässers                                                                              |
| 21.06.99     | Hanno Süphke, 70 Jahre                                                                                           |
| 23.06.99     | Klaus Müller, 50 Jahre                                                                                           |
| 25.-27.06.99 | Jugendzeltlager am Kreuzweiher                                                                                   |
| 10.07.99     | Schaufahren Hallerndorf                                                                                          |
| 11.07.99     | Marinekameradschaft Erlangen,                                                                                    |
| 17.-18.07.99 | Hafenfest Nürnberg, Nautic-Club                                                                                  |
| 31.07.99     | Polterabend bei Stefan und Edita                                                                                 |
| 11.09.99     | 8. Int. Modell-U-Boot-Treffen                                                                                    |
| 15.09.99     | Antenne Bayern bei uns –<br>Aufzeichnung für den „Vereinsbayer“                                                  |
| 18.09.99     | Vereinsmeisterschaft am Kreuzweiher<br>Sieger Senioren: Reinhold Zielinski<br>Sieger Junioren: Marian Pechtl     |
| 15.10.99     | Jahreshauptversammlung und<br>Wahl der Vorstandschaft                                                            |

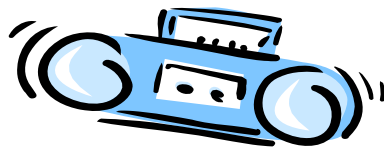
## Der SMC im Radio

von Jürgen Schlicker



Am 13.9.99 erfuhren wir von Rudi, daß sich Antenne Bayern in der Sendung **Vereinsbayer** mit

uns beschäftigen möchte. Es war auch bereits ein Termin für die Aufzeichnung eines Interviews vereinbart worden. So fanden sich also am Mittwoch darauf Matthias, Reinhold, Klaus, Marian und ich um 19:30 Uhr bei Rudi ein. Gegen 20:00 Uhr kam dann Alex Glösslein von Antenne Bayern. Nach einer kurzen Erklärung über den Ablauf der Sendung begann die Aufzeichnung des Interviews. Rudi erzählte Wissenswertes über den Verein selbst, Reinhold sprach über



Elektronik (unterstützt durch sein Soundmodul); wir anderen erzählten etwas über Modellbau allgemein und über unsere Schiffe im besonderen. Wie üblich gab es natürlich viel Gelächter, sowie einige Anekdoten aus dem Modellbauerdasein, aber nach zwei Stunden war dann doch genug Material für eine Sendung zusammengekommen. Abschließend konnte jeder noch ein paar Musikwünsche äußern, von denen dann einige in der Sendung am 25. September 1999 zu hören waren. Es war ein seltsames Gefühl, die eigene Stimme im Radio zu hören, aber ich denke, wir haben das Ganze recht gut und locker über die Bühne gebracht.



Die Radio-Mannschaft

Foto: Sonja Schwarzmeier

*1989 – 1999*

*10 Jahre*

*Modellbau*

*Manfred Tost*

**Happy  
Birthday!**



Das Fachgeschäft für  
Flug-, Schiffs-, Auto-,  
Plastik-Modellbau,  
Fernsteuerungen, Zubehör



**MODELLBAU  
M. TOST**



**90443 Nürnberg  
Tafelfeldstraße 15**

**Zwischen Opernhaus und Christuskirche**

**Telefon: 0911 / 44 49 65**

**Fax: 0911 / 44 36 16**

# Der SMC Nürnberg e. V. im Internet!



**Und dies ist der Startbildschirm, wie er im Oktober 99 aussah**

Seit Januar 1998 ist unser Club auch im Internet vertreten. Und im Februar 1999 wurde ein Zähler eingebaut. Seit März ist dieser aktiv. Zählerstand bis heute, 28. November 1999, 1562 Besucher auf unserer Homepage. Das Ganze haben wir unserem Clubmitglied und Elektronikbastler **Reinhold Zielinski** zu verdanken. Durch seinen unermüdlichen Fleiß und seiner Hartnäckigkeit ist es nun möglich, alle unsere Aktivitäten in der jeweils aktuellsten Fassung überall und jederzeit griffbereit zu haben. Erwähnt werden muß aber auch,

daß **Marian Pecht** etwas von seinen Inspirationen mit reinfließen ließ. Das merkt man daran, daß es je nach Browser (Netscape Navigator, Microsoft Internet Explorer usw.) blinkt, läuft, hüpfet oder tutet. Am Anfang war die Adresse noch etwas umständlich, sie lautete: <http://home.t-online.de/home/smc.zr/smc.htm>. Ab jetzt ist alles anders, auch die Adresse. Diese lautet nun [www.smc-nbg.de](http://www.smc-nbg.de). Dies ist wichtig für alle, die kein besonders gutes Gedächtnis haben und trotzdem zu unserem Verein surfen wollen. Und was das

## **Surfen frei erfunden Internet feiert 30.**

*Bericht:*

*Marc-Oliver von Riegen/*

*Daniela Blohm (beide dpa)*

Das Internet feiert Geburtstag. Vor 30 Jahren haben findige Physiker erst zwei, dann vier amerikanische Universitäten in Kalifornien und Utah vernetzt und damit den Grundstein für das weltweite Netzwerk gelegt. Der Durchbruch gelang allerdings erst zwei Jahrzehnte später: Mit dem globalen Standard "World Wide Web" (www) wurde das Internet nicht nur für Computereeks einfach zu handhaben. Inzwischen ist die weltweite Kommunikation ohne die drei Buchstaben www kaum noch vorstellbar. Als Wiege des deutschen Internets gilt übrigens die Uni Dortmund.

### **Erst nur für Experten**

Das amerikanische Projekt, bei dem die ersten Universitäten im September 1969 verbunden wurden, war aus einem Forschungsprogramm des amerikanischen Verteidigungsministeriums entstanden. Die Forscher wollten vor allem ein Kommunikationsnetzwerk ohne Zentralrechner schaffen, der bei einem Nuklearangriff der erste Angriffspunkt gewesen wäre. Die Lösung war ein Netzwerk von Computern, das auch nach einem Teilausfall noch funktioniert.

Mehr als 20 Jahre lang war das Internet ein Verbund teurer und

raumfüllender Großrechner. Zugang hatten nur Wissenschaftler und Computerexperten, die mit Kollegen an anderen Universitäten oder Forschungseinrichtungen kommunizierten.

Das änderte sich schlagartig, als das World Wide Web am europäischen Kernforschungszentrum CERN in Genf entwickelt wurde. Mit dieser Oberfläche lassen sich seit Anfang der neunziger Jahre Texte ansprechend präsentieren und mit Grafiken und bewegten Bildern aufbereiten. Damit können auch Laien problemlos im Internet surfen.

### **Mit Handys ins Netz**

Seither kennt der Boom des Internets keine Grenzen, die Zahl der Nutzer wächst Jahr für Jahr. Allein in Deutschland klicken sich rund zehn Millionen Menschen in das Netz ein und schreiben E-Mails in alle Welt, gehen auf virtuellen Einkaufsbummel oder suchen Informationen aller Art.

Zum Eintritt in das Internet ist ein Computer bald nicht mehr nötig. Auf der Funkausstellung 1999 in Berlin drehte sich alles um **alternative Zugänge**: Fernsehgeräte mit Online-Zugang oder spezielle Zugangsgeräte für den Internet-Empfang via Fernsehen gehörten zu den Highlights.

Bald paßt das Internet sogar in die Hosentasche: Die ersten Handys mit Internet-Empfang kommen in Kürze auf den Markt.



*U 47 am Rothsee bei Allersberg*

*Foto: Marian Pechtl (2)*

## **Baubericht Robbe U 47**

*von Klaus Müller*

**W**ie ich in den letzten Jahren öfters erwähnte, hatte ich mich mit dem Gedanken getragen, den Modellbau mit Baukastenmodellen an den Nagel zu hängen. Der Grund dafür war den meisten meiner Freunde und Bekannten klar, denn die Ausführung war trotz Neuentwicklungen einfach zu schlecht und der Ärger über nicht passende Bauteile zu groß. Aber was soll ich sagen: zu meinem 50. Geburtstag wurde ich reichlich beschenkt: eben mit der U 47.

Mit großer Skepsis fing ich am 28. Juni mit dem Bau des U-Bootes an. Zuerst das Gerippe im Tauchtank, sah ja ganz leicht aus. Und der Zusammenbau war es auch. Der nächste Punkt: geht es auch leicht in die Röhre? Ja!! Dann kam das Mittelteil um die Druckröhre. Ich kam aus dem Staunen nicht mehr raus. Paßt!! Nun kam das Heck. Problemlos. Das Gestänge für die Seiten- und Tiefenruder – na also, endlich was

zu meckern. Im Bauplan ist es sehr schlecht dargestellt, keine Schnittzeichnung, aber nach 2maligen probieren paßt auch dies. Nun die erste Funktionsprüfung, nachdem Motoren, Wellen und Kupplungen eingebaut waren. Was soll ich sagen: wieder funktioniert alles reibungslos. Abgeändert wurde von mir lediglich die Wellenhalterung. Das Messingrohr im Dreibein wurde durch ein Teflonlager ersetzt, es braucht keine Schmierung und ist deshalb auch umweltfreundlicher. Anschließend wurde das Vorderteil in Angriff genommen, auch keine Probleme. Nun muß allerdings erwähnt werden, daß die Flutschlitze vorgearbeitet und sehr gut ausgeführt waren. Nur noch nachschleifen war angesagt. Auch die Paßgenauigkeit der Einsätze war lobenswert. Es wurden noch die Ruderanlagen montiert, es hat wiederum keine Schwierigkeiten gegeben dank massiver Messing-Vierkantstäbe. Anschließend wurden Turm und Geschütze, die Reling und weitere

Kleinteile fertiggestellt.

Und nun kam die Dichtungsprüfung: Robbe schreibt vor, daß die Druckluft mindestens eine Stunde vorhanden sein muß. Was soll ich sagen – das Boot ist dicht. Nach 10 Stunden habe ich das Ventil geöffnet, und mit lautem Zischen ist der Druck entwichen. Diese Tests habe ich öfters gemacht, und das Ergebnis war jedesmal gleich.

Mit Andreas Kunz bin ich dann ins Hallenbad zum Trimmen und Testen gegangen. Der alte U-Boot-Mensch Andreas hat gestaunt und ich mich gefreut. Es war phantastisch. Nach einer Stunde fahren und testen kein Tropfen Wasser im Boot. Und der Testtag war der 17. Juli!! Also genau 3 Wochen nach Kiellegung. Nach meinem Urlaub hat mein Sohn Marian dann das Boot mit Revell-Air-Brush-Farben hellgrau seidenmatt oben und panzergrau matt unten lackiert. Das Ergebnis konnte beim U-Boot-Treffen im Langwasserbad am 11. September 1999 begutachtet werden. Kurzum: Es war mein leichtestes Schiff, das ich jemals gebaut habe und auch das schnellste von der Bauzeit. Pro Tag umgerechnet ca. 2 Stunden. Und den Robbe-Konstrukteuren muß ich sagen, daß sie ein tolles Schiff entwickelt haben. Wenn der Bauplan etwas ausführlicher wäre, könnte das Modell auch ein Anfänger bauen. Allerdings gibt es eine einzige, aber nicht zu unterschätzende Schwierigkeit: In die Verschluß-

deckel der Röhre müssen Löcher gebohrt werden. Dies ist nur mit einer speziellen Bohrvorrichtung möglich. Hierzu geht mein Dank an Rudi Schwarzmeier, der dies für mich nachts um 23:00 Uhr erledigt hat. Kurzum: Dieses Robbe-Modell kann ich jedem empfehlen, der ein wenig modellbauerisches Geschick hat. Es fährt und taucht nicht nur gut, es ist auch schön anzusehen.

Noch eine kleine Anmerkung: Zum Zeitpunkt dieses Berichts hat mein Modell bereits 21 Fahrstunden (reine Fahrzeit) hinter sich. Also – nicht Schlampern! Wenn das Boot richtig behandelt wird, ist es absolut dicht.

Und das Wichtigste: Mit einem Gesamtpreis von DM 1.400,00 (beinhaltet ALLES, inklusive Fernsteuerung FM 314, 4 Robbe Bleiakkus und allem Zubehör) ist das Boot für einen Baukasten nach meinem Gespür ausgesprochen günstig.



## **Vereinsausflug Pfingsten 1999 nach Tschechien**

*Von Dorota Schäfer*

**A**m Freitag, den 21. Mai 1999, hat der größte Teil unseres Vereins das verregnete Frankenland verlassen. Wir sind einfach nach Tschechien abgedüst, mit der Hoffnung, daß uns dort besseres Wetter erwartet und wir etwas Spaß haben würden.

Als wir mitten im Wald an einem kleinen Berg eine Schranke gesehen haben, merkten wir: Hoppala, das muß die Grenze sein. Unsere Vermutung war ein Volltreffer, nach einer ganz kurzen Passkontrolle und der Frage, ob wir auch für unsere Schiffchen Papiere haben, was wir verneinten, durften wir weiter fahren.

Das Hotel haben wir leicht gefunden; und die freundliche Bedienung hat uns die Zimmer gezeigt. Da mußten wir natürlich auch unsere Pässe vorzeigen. Oh



*Wir können nicht nur Schiffchen bauen.*

*Foto: Klaus Müller*

Wunder – alle hatten sie dabei.

Am späteren Nachmittag waren auch die restlichen Kameraden schon eingetroffen, und der Spaß hat richtig begonnen.

Samstags haben wir gemeinsam einen Ausflug nach Klatowý unternommen. Dort konnten wir günstig einkaufen (Zigaretten, Schnaps, Süßigkeiten und paar Kitsch-Sachen) und das kleine Städtchen bewundern. Aber natürlich wollten wir auch mal Kaffee trinken. In einer kleinen Eisdiele haben wir sogar alle Platz bekommen; das heißt, der ganze Laden hat uns gehört.

Versammelt auf dem Parkplatz (nach der Einkaufs und Kaffeetour) überlegten wir: Wo essen wir denn zu Mittag? Da wir nicht schon wieder in unserem Hotel essen wollten, ist die Entscheidung gefallen - chinesische Küche wäre ganz in Ordnung. Praktischerweise war das Lokal direkt neben unserem Parkplatz und wurde uns vom zuständigen Wächter auch wärmstens empfohlen, was sich aber im nachhinein nicht so recht bestätigt hat.

Am Nachmittag haben einige unserer Mitglieder, trotz sehr windigen Wetters, natürlich Ihre Schiffchen fahren lassen. Nachdem wir ganz verfroren im Hotel eingetroffen waren und uns beim Böhmisches Essen etwas aufgewärmt hatten, wurden die Akkus für den nächsten Tag vorbereitet.

Später, in der Kneipe direkt neben

unserem Hotel, konnten sich die Seelöwen austauschen und das eine oder andere Bierchen trinken. Der Höhepunkt des Abends war der tänzerische Auftritt von Wilhelm und einigen anderen Kumpanen und deren Frauen. Die Nacht war unendlich lang, bis dann das Bett von unserem Reinhard zusammengekracht ist



*Der 1. Vorstand..... auf den Arm genommen. Foto: Marian*

und Heidi anfang, sehr herzlich zu lachen. Der Lattenrost war kaputt! Da hat Reinhard nicht lange nachgedacht und sich einen neuen besorgt (vom Zimmer 6 - wegen eines Deckenwasserschadens unbelegt).

So haben wir nach diesem Unfall diese, und auch die weitere Nacht, gut und ohne Störungen überstanden.

Am Sonntag nach dem Frühstück haben sich ein paar von uns am Fluß mitten im Ort getroffen um zu sehen, wie sich die Düsseldorf von Jürgen tapfer gegen die Strömung durchboxt. Auch die Hunde, die im Wasser waren, hatten gegen sie keine Chance.

Da, so nebenbei, entdeckten wir

eine kleines italienisches Restaurant namens HYRLITSCHKA (bestimmt schreibt man das anders, aber jeder weiß, was gemeint ist). Nach dieser kleinen Extratour ging's zum See, wo die anderen Mitglieder schon am „Knüppeln“ waren. Diesmal auch die, die sich am Samstag wegen der „kleinen“ Wellen nicht trauten. An diesem Tag war es etwas wärmer und, wie immer, Schiffchen fahren angesagt. Bei diesem Wetter wollte Andreas sein U-Boot ausprobieren. Die anderen Kapitäne mußten etwas aufpassen, daß sie mit dem U-Boot nicht zusammenstießen, da es bauartbedingt nur wenige Zentimeter über Wasser zu sehen war.

Schon bald packte uns der Hunger und wir flüchteten in die genannte Pizzeria. Das Essen war köstlich, und vor allem hat uns ein sehr freundlicher junger Mann bedient, der auch fließend Deutsch konnte. Zum Nachtsch gab's natürlich Palatschinken. Nach dem guten Mittagessen haben sich kleine Grüppchen gebildet und jede hat



*Nahkampf in der Hotel-Disco. Und wer war wieder dabei? Foto: Marian Pecht*

was anderes unternommen.

Abends im Hotel hat der Kriegsrat beratschlagt, und alle sagten JA: Wir gehen zum Hyrlitschka essen und basta. Mit dieser Idee hatten wir die Bedienung vom Hotel etwas geärgert, indem wir einen Zettel auf eines unserer Autos klebten, damit die bis dahin noch nicht zurückgekehrten Ausflügler uns finden.

Danach suchten wir wieder die Kneipe neben dem Hotel auf, und auf dem Weg dorthin wurde die fixe Idee geboren: „Wir sollten eine Nachtfahrt machen!“

In Null Komma nichts waren plötzlich alle Akkus geladen und schon sind die Nachtschwärmer samt Schiffchen abgezischt.

Diesmal war der Kneipenabend etwas kürzer. Jeder wollte ausschlafen und sich für die morgige Heimfahrt erholen.

Montags, nach dem Frühstück, mußten wir unsere Rechnungen begleichen und so langsam Koffer packen. Manche sind gleich losgefahren, natürlich nicht ohne vorher Zollfreies gekauft zu haben. Andere haben noch einige Runden am See gedreht und nach dem Mittagessen Tschechien verlassen. Unser Ausflug war wieder ein Volltreffer mit viel Spaß, Gaudi und Blödsinn. Hoffentlich können wir das wiederholen.

Kleiner Nachsatz: Der Einzige, der an der Grenze kontrolliert wurde, war natürlich unser Rudi.



*Unser Hotel sah bei weitem nicht so gut aus, wie es war.*

*Foto: Klaus Müller*

# U-Boot-Nostalgie

Thema Nr.1 zum U-Boot Treffen:  
U-Boote, U-Boote, U-Boote. Fangen  
wir noch mal von vorne an  
*von Hanno Süphke*

Erstes deutsches küsten-  
verwendungsfähiges Zweihüllen-  
U-Boot. Das U-Boot wurde erst  
verhältnismäßig spät, am 3.  
Dezember 1904, in Auftrag  
gegeben, als andere Staaten  
bereits über eine größere Zahl  
von U-Booten verfügten.

Die kaiserliche Marine führte  
Neuerungen erst dann ein, wenn  
sie einen ausgereiften Entwick-  
lungsstand erreicht hatten. Noch  
am 11. Mai 1904 hatte der  
Abgeordnete von Kardorff auf  
seine Anfrage im Reichstag an  
den Staatssekretär des Reichs-  
marineamtes von Tirpitz, wes-  
halb die Marine noch nicht den  
Bau von U-Booten veranlaßt  
habe, die Antwort erhalten, daß  
man noch nicht viel von den U-  
Booten halte.

Diese Anfrage hat aber wohl  
dazu beigetragen den Stein ins  
rollen zu bringen, denn schon  
einen Monat später begannen  
die ersten Bauverhandlungen mit  
der Germaniawerft in Kiel.  
Nachdem die Firma Fitzner in

Laurahütte den feuerge-  
schweißten Druckkörper in  
Sektionen angeliefert hatte,  
wurde das Boot bei der  
Germaniawerft auf Kiel gelegt  
und die einzelnen Sektionen  
zusammengenietet. Das Boot  
war über Alles 42,39 m lang, die  
größte Breite betrug 3,75 m bei  
einem Druckkörperdurchmesser  
von 2,30 m und einem Tiefgang  
von 3,17 m. Das Boot hatte über  
Wasser ein Displacement von  
238 t und unter Wasser von 283  
t. Die Besatzung bestand  
anfangs aus 12, später aus 22  
Mann. Die max. Tauchtiefe  
betrug 30m, die Tauchzeit lag bei  
50 bis 100 Sekunden. Die  
Baukosten betrugen 1,905  
Millionen Mark.

U1 lief am 4. August 1906 vom  
Stapel. Als Besonderheit besaß  
das Boot im Deckel der vorderen  
Luke ein drittes Sehrohr sowie  
zwei Luftmaste, die für die  
Frischlufzufuhr im Boot sorgten  
und beim Tauchen nieder-  
geklappt werden mußten. Die  
Bewaffnung bestand ausschließ-  
lich aus einem Bugtorpedorohr  
des Kalibers 45cm und einem  
Vorrat von 3 Torpedos. Für den  
Überwasserantrieb waren 2  
Körting-Sechszylinder-Zweitakt-  
Petroleummotoren mit einer  
Leistung von 2x147 kw (2x200  
PS), und für den Unter-  
wasserantrieb 2 E-Motoren der  
Deutschen Elektromotorenwerke  
Aachen mit gleicher Leistung  
vorhanden. Mit den beiden  
Schrauben von je 1,30 m



Durchmesser erreichte das Boot über Wasser eine Geschwindigkeit von 10,9 kn. und unter Wasser von 8,7 kn. Bei einem Petroleumvorrat von 19,8 t und einer Überwassergeschwindigkeit von 10kn. hatte das Boot einen Fahrbereich von etwa 1500 Seemeilen. Der Treibölbehälter war abnehmbar. Die Forderungen der Marine und verschiedene technische Schwierigkeiten führten zu einer starken Bauverzögerung, sodaß U1 erst am 16. Dezember 1906 in Dienst gestellt werden konnte. Dieser Tag gilt daher als Beginn des Aufbaus der Deutschen Flotte. U1 war ein Versuchs- und Schulboot für neue Besatzungen. Der vordere Luftmast war gleichzeitig Signalmast. Der Ruderstand musste für die Überwasserfahrt zum Schutz vor überkommendem Wasser mit einer Persenning verkleidet werden. Im September 1907 machte U1 bei schwerem Wetter eine Fahrt von Wilhelmshaven um Skagen nach Kiel über 587 Seemeilen, und stellte mit dieser Fahrt eine damals vielbeachtete Höchstleistung auf. Am 12. Februar 1919 wurde das Boot aus der Flottenliste gestrichen und als Wrack an die Germaniawerft verkauft. Es ging danach als Stiftung in den Besitz des Deutschen Museums in München über. Dort wurde es nach den Bombenschäden des zweiten Weltkrieges restauriert und ist noch heute zu besichtigen.

## Rätselauflösung vom SMC Club-Info 99

Das Lösungswort hieß

**gesunken**

Die Gewinner waren:

1. Michael Wawrzinek, Feucht  
(Titanic)
  2. Florian Glöckner, Schwabach  
(PT 15)
  3. Ingo Kiefer, Schwaig  
(Graf Spee)
- Trostpreis:** Daniela Beer, Amberg  
(Pamir)

Die Gewinne wurden bei  
der  
Juniversammlung  
1999  
über reicht.



Michael



Florian



Daniela



Ingo



## **Hafenfest vom Nautic-Club Nürnberg**

*von Rudi Schwarzmeier*

Vom 16. bis 18. Juli 1999 veranstaltete der Nautic Club Nürnberg e. V. in Zusammenarbeit mit dem Verband der Marktkaufleute und Schausteller sein Nürnberger Hafenfest. Überrascht und voller Freude nahmen wir vom SMC Nürnberg



e. V. die Einladung herzlich an. Unser Schaufahren wurde dem umfangreichen Programm entsprechend eingeteilt, und es sollte für uns ein ganz heißes Wochenende werden.

**Samstag, 17. 07. 99.** Um 7:00 Uhr waren schon die ersten Mitglieder anwesend. Unser Ausstellungspavillon wurde auf dem Wassersport- und Freizeitmarkt aufgebaut. Um 9:00 Uhr konnte Herrn Ramsbeck, dem Organisator, unsere Vollzugsmeldung übergeben werden, daß 45 Modelle, von U-Booten bis Segel-

booten, Schleppern, Yachten usw. alle optisch sehr schön zwischen den anderen Ausstellflächen aufgebaut wurden.

Auch die DGzRS (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger) mit einem Verkaufsstand war bei uns integriert.

Von 11:00 bis 12:00 Uhr fand dann unser 1. Schaufahren unter den Motto Riesenpötte im Kleinformatt statt. Ca. 14 Modelle waren gleichzeitig auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal im Wasser. Herr Oliver Ramsbeck, der 1. Vorstand des Nautic-Club Nürnberg, moderierte das Schaufahren in hervorragender Art und Weise; und stellte den Zuschauern auch die einzelnen Boote vor. So schnell die erste Stunde vergangen war, blieben wir

doch am Bootssteg und schauten uns die Vorführung der Ruderer und später den absoluten Höhepunkt, die Wasserski-Show mit akrobatischen Leistungen, vom Schwimmclub Schweinfurt, an. Einigen von uns blieb bei diesen Vorführungen wirklich die Luft weg.



Nachdem wir wieder an unserem Stand waren, wurden sofort die Akkus schnellgeladen. Es war in der Zwischenzeit Nachmittag geworden, und immer mehr Zuschauer fanden sich ein.

Herbert Eichhorn führte seinen hervorragend gebauten Schlepper Karl im Maßstab 1:100 an unserem Stand vor. Leider waren die Kanalwellen für dieses exzellente Modell zu groß. Vielleicht läßt sich Herbert Eichhorn dazu überreden, noch eine kleine Serie aufzulegen. Auch die Sonnenstrahlen wurden immer heißer. Um 16:00 Uhr fand dann unser 2. Schaufahren statt. Jetzt standen die Zuschauer bis kurz vor unserem Steg. Auch diesmal wurde eine umfangreiche Palette des Schiffsmodellbaus gezeigt. Die Zuschauer waren sehr angetan und von unserer Vorführung richtig begeistert.

Unsere Jugendlichen zeigten ihr ganzes Können und beantworteten bei unserem Moderator jede Frage. Daß bei uns Jugendarbeit groß geschrieben wird zeigte sich, als Christina Schlicker, 9 Jahre alt, auf die Frage: was gefällt Dir beim SMC am besten, geantwortet hat: Unser Jugendzeltlager am Kreuzweiher.

Auch ein U-Boot von Andreas Kunz (Ohio Klasse) wagte sich



auf den Kanal, aber ohne zu tauchen. Schnell ging diese Stunde vorbei und zahlreiche Zuschauer und Interessenten warteten bereits bei unserem Stand.

Aber zuerst wurde unser großer Durst mit einem kühlen Radler gelöscht.

Bis nach 20:00 Uhr waren die SMCler an ihrem Stand und stellten sich den Fragen der Zuschauer. Danach wurden die Modelle eingepackt und mit nach



*Fotos: Rudi Schwarzmeier (4)*

Hause genommen, teilweise repariert, aber auf jeden Fall wurden die Akkus geladen.

**Sonntag, 18. 07. 99, 8:00 Uhr.** Ein Großteil der Mitglieder war schon da, und unser Stand wurde wieder neu eingerichtet.

Die Sonne brannte noch heißer, jetzt schon mit 24°C. Ein kleiner Frühschoppen wurde von einigen Mitgliedern trotz der Hitze, oder auch gerade deswegen, gemacht.

Um 13:00 Uhr dann unser Schaufahren unter dem Motto: Kleine Schiffe ganz groß. Die Zuschauer, ich glaube an die 500, waren wieder sehr begeistert von unserer Vorführung. Leider konnte auch am Sonntag unser Jürgen Reichel mit seinem großen Schlepper nicht am Schaufahren teilnehmen. Keine Slipanlage vorhanden. Ich glaube, er hält den Rekord in Kutterziehen mit seinem Modell. 14 Kinder einschließlich er als Kapitän. Um 14:00 Uhr ging es wieder zurück zu unserem Stand.

Die Sonne brannte nun noch erbarmungsloser mit ca. 30°C herunter.

Gegen 17:00 Uhr fand unser letztes Schaufahren statt. Wieder waren ca. 14 Modelle auf dem Wasser. Diesmal war auch unser Freund Jürgen Behrend, 1. Vorstand des SMC Weiden e. V., mit seinem U-Boot auf dem Wasser, und er ließ es sich nicht nehmen, auf unserem Kanal mit seinem U-Boot auch originalgetreue Tauchmanöver zu unternehmen.

Kurz nach 18:00 Uhr waren wir wieder an unserem Stand und alle waren froh, daß es an diesen zwei Tagen keine Verluste gegeben hat. Verluste? Um diese Zeit stellten wir mit Erstaunen fest, daß es Peters Seenotkreuzer voll erwischt hat. Ein Ausstellungsstück in einem Plexiglaskasten. Keiner dachte an Luftzufuhr, und so ist er in seinem Kasten dahingeschmolzen wie ein Stück Torte an der Sonne.

Der Abbau ging dann gegen Abend schnell und ohne Hektik vonstatten. Alle waren sich einig, daß es eine gelungene SMC Nürnberg Vorführung war; und ohne Zweifel auch die heißeste dieses Jahres.

Anhand der positiven Bemerkungen unserer Clubmitglieder kann jetzt schon gesagt werden, daß wir uns darauf freuen, nächstes Jahr wieder dabei zu sein.



# Kreuzfahrten

von Axel Müllenschläder

## Interessante

## Reisemöglichkeiten

## nicht nur für reiche Leute

Bei Kreuzfahrten denken die meisten gleich an stolze, weiße Passagierschiffe mit vornehmer Gesellschaft und den erlesensten Speisen. Aber dieses ist nur eines der vielen möglichen Gesichter von Kreuzfahrten. In diesem Artikel möchte ich deshalb einfach die vielen Varianten dieser Reiseform kurz vorstellen.

### Was ist eine Kreuzfahrt?

Eine Kreuzfahrt ist eine Schiffsreise von einem Hafen bzw. einer Anlegestelle zu einem bzw. mehreren weiteren Häfen. Der Ausgangspunkt muß hierbei nicht auch gleichzeitig der Endpunkt der Reise sein. Die gängigste Unterscheidung zwischen einer Ausflugsfahrt (Tagesfahrt) und einer Kreuzfahrt ist, daß in der Regel erst von einer Kreuzfahrt gesprochen wird, wenn Fahrgäste an Bord übernachten.



### Der Vorteil einer Kreuzfahrt

Der Vorteil einer Kreuzfahrt ist darin zu sehen, daß man bei wechselnden Zielorten (Häfen) nicht jeden Tag den Koffer ein- und auspacken muß. Zusätzlich verliert man außerdem keine Zeit mit Reisen zwischen den einzelnen Städten, sondern man legt an Morgen ausgeruht (Seekranke ausgenommen) im neuen Hafen an. Während der Reise hat man an Bord natürlich ein umfangreiches Unterhaltungsprogramm, was in den seltensten Fällen Langeweile aufkommen läßt.

### Der Nachteil von Kreuzfahrten

Der Nachteil besteht eigentlich nur darin, daß man seekrank werden kann. Diesem Phänomen auf Hochseeschiffen (Flußschiffe sind in der Regel nicht betroffen) wirkt man heute aber durch Schiffe mit viel Technik (Stabilisatoren) und entsprechenden Medikamenten entgegen.

### Kreuzfahrten und Kleidung

Im Bereich von Kreuzfahrten gibt es eine sehr große Spannweite von passender oder unpassender

Bekleidung. Diese Spannweite sei an einigen Beispielen dargelegt:

**K l a s s i s c h e**, elegante Kreuzfahrten: z. B. Transatlantikkreuzfahrten mit der Queen Elisabeth II. Auf diesen Kreuzfahrten geht ohne Anzug nichts.

**Clubschiffe** o. ä: Für diese, heute am gebräuchlichsten Art von Kreuzfahrtschiffen, ist der Anzug nur zum Kapitänsdinner erforderlich. Man kann sich an Bord jederzeit in Jeans und T-Shirt bewegen, wobei bei Teilnahme am Abendmenü gepflegte Kleidung schon sein sollte.

**Übernachtfrachtschiffe** mit Kreuzfahrtschiffen ähnlichen Charakter. Diese Schiffe, z. B. Ostseefähren, bieten mittlerweile auch Bordunterhaltung und Restauration. Im Bereich Kleidung überwiegt hierbei jedoch die ganz normale Straßenkleidung der Fährpassagiere.

**Küstenkreuzfahrten** mit Segelschiffen mittlerer Größe: Diese Schiffe haben einen familiären Charakter und hier regiert die sehr legere Kleidung, bis hin zu speziellen FKK-Kreuzfahrten.

#### ***Die unterschiedlichen Arten von Kreuzfahrten:***

Es gibt im Bereich von Kreuzfahrten zwei Schwerpunkte der Kreuzfahrten, nämlich die Binnen- und die Hochseekreuzfahrten.

#### **Hochsee**

Die Hochseekreuzfahrt stellt die eigentliche Kreuzfahrt von Hafen zu Hafen dar. Angeboten werden diese zu allen möglichen Häfen der Erde, und kein Weltmeer ist vor ihnen sicher. Auch die Zahl von derzeit weltweit über 500 Kreuzfahrtschiffen und Fähren mit kreuzfahrerähnlichem



Unterhaltungsprogramm spricht hierfür eine eindeutige Sprache. Durch die Vielfalt im Angebot ist es für den Laien nicht immer einfach, die "Richtige" auszuwählen. Ein Faktor sollte immer die Überlegung sein: welche Häfen werden angelaufen und wie ist die Temperatur dort zur jeweiligen Jahreszeit.

Nachfolgend einige Anmerkungen zu den jeweiligen Fahrtgebieten

#### **Transatlantik**

Die klassischen Transatlantikkreuzfahrten (Route Southampton-New York) werden heute nur von der Cunard-Reederei mit der Queen Elisabeth II angeboten.

Aber die meisten anderen Reedereien bieten ebenfalls Transatlantikfahrten an. Diese ergeben sich durch die Verlegung der Schiffe im Herbst vom Sommerrevier Mittelmeer in das Winterparadies Karibik und im Frühjahr zurück.

#### **Kreuzfahrten auf allen Meeren**

Diese Kreuzfahrten gibt es in allen Preiskategorien und zu fast allen Häfen der Welt. Bevorzugte Fahrtgebiete sind das Mittelmeer, die Nord- und Ostsee, die Karibik, die Küsten Floridas und der



Kurzturlaub, bzw. für ein verlängertes Wochenende in Mode. Für unsere Breitengrade sind hier die Ostseefähren nach Oslo, Göteborg und Helsinki zu nennen, mit denen man nach einer Übernachtfahrt in der jeweiligen Stadt ankommt, wo man ca. 4-5 Stunden Aufenthalt hat.

asiatische Teil des Pazifischen Ozeans.

Bevorzugt werden 7 bzw. 14tägige Kreuzfahrten angeboten, bei denen meistens während der 2 Wochen 9 bis 10 Häfen angelaufen werden. Das heißt, man hat fast jeden Tag die Möglichkeit an Land zu gehen und eine neue Hafenstadt zu erkunden.

Für Interessenten bieten einige Veranstalter sogenannte Schnupperkreuzfahrten an, bei denen man z.B. für nur 1000 DM einmal in 5 Tagen um den Stiefel (Italien) schippern kann und das inklusive Mahlzeiten und Transfer ab Deutschland. Bei den meisten Kreuzfahrten kosten nur die Getränke und die Ausflüge in den Hafen zusätzlich.

### **Arktiskreuzfahrten - Nordwestpassage**

Diese Sonderkreuzfahrten sind in der Regel sehr exklusiv und teuer, bieten dafür aber auch den Reiz des Abenteuers. Für diese Fahrten sollte man sich wirklich interessieren, sonst kann die eisige Landschaft im Verlauf der Kreuzfahrt recht eintönig werden.

### **Fährkreuzfahrten**

Die Fährkreuzfahrten kommen als

Dies kann man zu einer Stadtrundfahrt, einem Stadtbummel oder zum Einkaufen nutzen, bevor es mit der Fähre zurück geht.

Eine besondere Form der Fährkreuzfahrt stellt die Hurtigrute an der norwegischen Küste dar, da hier nicht nur ein Hafen angelaufen wird, sondern eine 11tägige Rundfahrt erfolgt. Bei dieser Kreuzfahrt sind allerdings nicht die angelaufenen Häfen die Attraktion, sondern die Fahrt entlang der norwegischen Küste mit ihren Schären, Fjorden und dem Nordkap.

### **Weltumrundungen**

Einige Schiffe starten regelmäßig zu Weltumrundungen, bei denen man in 60 bis 100 Tagen einmal um die Welt fährt. Da viele nicht soviel Urlaub haben, können natürlich auch nur Teilstrecken befahren werden.

### **Küstenkreuzfahrten**

Diese Küstenkreuzfahrten sind eine Domäne kleinerer Schiffe, wie sie in sehr großer Zahl an den Küsten Kroatiens, Griechenlands und der Türkei zu finden sind. Der Reiz dieser Schiffe liegt in der sehr legeren, familiären Atmosphäre und dem sehr beengten Leben an Bord.

Einige dieser Schiffe werden sogar als FKK-Schiffe betrieben.

### **Flüsse und Kanäle**

Bei diesen Kreuzfahrten wird vielfach, im Gegensatz zu den Hochseekreuzfahrten, tagsüber gefahren und am Nachmittag und Abend an einer Hafenmole angelegt. Dadurch bietet sich die Möglichkeit beeindruckende Landschaften, wie das Rheintal mit der Loreley, das Elbsandsteingebirge und die Donauschleife bei Schlögen zu bewundern. Bei Flußkreuzfahrten sind die Fahrpläne nicht nur auf das Erreichen der nächsten Häfen, sondern auch auf die Landschaft abgestimmt. Im Gegensatz zu den Seekreuzfahrten hat man hierbei auch meistens das Ufer in Sichtweite und man muß keine Seekrankheit fürchten.

### **Flüsse und Kanäle mit Großschiffen**

Fast alle großen Flüsse Europas können mit Kreuzfahrtschiffen befahren werden. Zu den schönsten zählen der Rhein, die Mosel, die Elbe und die Donau. Aber auch Rußlands Flüsse und der Nil werden häufig angeboten. Die auf diesen Flüssen verkehrenden Schiffe sind meist um die 100 m lang und bieten allen erdenklichen Komfort.

### **Kleine**

### **Kanalschiffe**

Diese Schiffe in einer Größe zwischen 10 und 35 m Länge verkehren auf den alten Kanälen in den Niederlanden, Groß-

britannien, Frankreich und vielen anderen Ländern. Auf diesen gibt es kleine Hotelschiffe, ähnlich wie die Küstensegler mit familiärem Charakter, oder man kann sich auch als sein eigener Kapitän versuchen und ein Hausboot mieten.

### **Historische Kanäle**

Die alten historischen Kanäle in Frankreich und Großbritannien haben ein eigenes Flair, insbesondere durch die alten Bauten und dem mittlerweile in die Landschaft eingewachsenen Kanalbett.

***Eine wirklich sehenswerte und interessante Reise stellt der Besuch zum 150 Jahre alten Götakanal in Schweden dar.***

***Dieser Stockholm und Göteborg verbindende Kanal entspricht in der Bauform ungefähr dem alten Ludwig-Donau-Main-Kanal, und wird von drei circa 100 Jahre alten Kreuzfahrtschiffen befahren.***

***Die Reise dauert rund vier Tage.***



## Vereinsmeisterschaft

von Sonja Schwarzmeier

Am 18. September fand auf unserem Gelände, dem Kreuzweiher, die Vereinsmeisterschaft bei herrlichem Wetter statt. Bereits um 11:00 Uhr trafen die ersten Mitglieder ein. Unser 2. Vorstand Wilhelm Schäfer und sein Freund Peter Reindel ließen es sich nicht nehmen, die Durchfahrten und Bojen zu platzieren. Leider war es nicht so einfach, wie sie es sich vorstellten. Den jetzt inzwischen vollzähligen Clubmitgliedern

bot sich ein einmaliges Schauspiel, als Wilhelm auf dem Ruderboot, wie am Drahtseil schwebend, die Bojen auslegte. Alle waren froh, daß nichts passierte und der

Kurs nach Plan fertig war. Um 14:00 Uhr begann dann der Wettkampf. Es zeigte sich, daß fast alle Mitglieder den Kurs gut beherrschten, bis auf das verflixte hintere Tor. Doch bei uns gibt es ja auch super gute Fahrer, und so kamen Andreas, Reinhold,



Reinhard, Bernhard und Jürgen nach einem fehlerfreien Lauf ins Stechen. Mit einer phantastischen Zeit und nur 10 Fehlerpunkten gewann Reinhold. Zweiter wurde Reinhard und die Bronzemedaille bekam Andreas. Bei der nachfolgenden Jugendmeisterschaft fuhren unsere Mädchen Sandra und Christina in den Endlauf. Auch hier war es wieder spannend, und es kam ebenfalls zu einem Stechen. Schließlich setzte sich unser Bester und fast schon Profi, Marian Pechtl,





durch und verwies, trotz eines beherzten Laufes, Christina auf den 2. Platz. Sandra wurde Dritte und Ingo Vierter. Die anschließende Siegerehrung wurde noch mit Sekt und Fotos gefeiert. Unsere Christina schwebte auf

Wolke Sieben. Es war bestimmt einer ihrer schönsten Tage und ihr Pokal bekommt sicher einen Ehrenplatz daheim. Später hatten dann Wilhelm und Peter wieder ihren Auftritt. Unter großen Hallo holten sie wieder, wie Käpt'n



Fotos: Reinhold Zielinski, (2), Wilhelm Schäfer (2)

Blaubär, die Durchfahrten und Bojen ein. In der Gartenwirtschaft am Weiher ließen wir die gelungene Vereinsmeisterschaft ausklingen. Für unsere nächste SMC-Meisterschaft im Jahr 2000 wird der Kurs von Andreas mit einer Watthose angelegt, denn wir wollen ja nicht, daß unser Wilhelm doch noch mal ins Wasser fällt.

**Flaggenwechsel  
Schreiben eines Kapitäns an  
seine Reederei**  
*von Axel Müllenschläder*

**S**ehr geehrte Herren-, mit Bedauern und in Eile schreibe ich Ihnen diesen Brief. Mit Bedauern deswegen, weil ein kleines Mißverständnis zu den im folgenden aufgeführten Umständen führte und in Eile, um sicherzustellen, daß Sie diesen Brief noch vor dem Zeitpunkt erhalten, an dem sich Ihre eigene vorgefaßte Meinung über die Angelegenheit aus den Berichten der Weltpresse, von der ich sicher bin, daß sie dazu neigt, die Affäre zu überdramatisieren, bilden werden.

Wir hatten gerade eben den Lotsen aufgenommen, und der

gelassen. Die Wirkung des fallenden Ankers aus der Klüse, während sich das Schiff noch mit voller Hafengeschwindigkeit bewegte, war zu groß für die Ankerspillbremse, und die gesamte Länge der Backbordanker-kette wurde komplett herausgerissen. Ich befürchtete, daß der Schaden am Kettenkasten nicht unbeträchtlich sein könnte. Der Bremseffekt des Backbordankers ließ das Schiff in diese Richtung ausscheren, geradewegs in Richtung der Klappbrücke, die als Seitenbegrenzung des Flusses, auf dem wir uns vorwärtsbewegten, anzusehen ist.

Der Brückenwärter zeigte eine große Geistesgegenwart, indem er augenblicklich die Brücke für mein Schiff öffnete. Unglücklicherweise



nautische Assistent war gerade vom Austausch der Flagge G durch die Flagge H zurückgekehrt. Es war seine erste Reise, und er hatte daher Schwierigkeiten, die Flagge G aufzurollen. Ich entschloß mich daher ihm zu zeigen, wie man das macht. Und als ich zum letzten Teil gekommen war, sagte ich ihm: "Laß fallen". Der Backbordanker, der klar gemacht worden war, wurde prompt fallen

dachte er allerdings nicht daran, daß die Brücke teilweise geöffnet war und ein Volkswagen, zwei Fahrradfahrer und ein Viehtransporter auf dem Vorschiff landeten. Meine Schiffsbesatzung sammelte augenblicklich den Inhalt des Letztgenannten zusammen, von dem ich, den Geräuschen nach zu schließen sagen würde, daß es Schweine waren. In seinem Bemühen, die Vorwärtsbewe-

LRP - Simprop - Krick - Graupner

# Hobby Kob

über



Jahre



Auto- Flug- und Schiffsmodellbau

Sei wer den vom ehMal igen  
Deutschen Meister für RC Car - Modelle  
fair und kompetent beraten.

**Mögeldorf Hauptstr. 39 - 90482 Nürnberg**  
**Telefon: (0911) 54 22 17 - Fax: 54 30 54 9**

Robbe - Tamiya - Gröschl - Spanjer

gungen des Schiffes aufzuhalten, ließ der 3. Offizier den Steuerbordanker fallen. Viel zu spät, um noch wirksam zu werden, da dieser direkt auf den Kontrollraum des Brückenwärters fiel.

Nachdem der Backbordanker gefallen war und das Schiff andrehte, legte ich den Maschinentelegraphen zweimal auf volle Fahrt zurück. Persönlich rief ich in den Maschinenraum und gab die Anweisung auf volle Rückwärtsumdrehungen. Ich wurde von dort informiert, daß die Wassertemperatur 11,5 Grad betrage und gleichzeitig gefragt, ob abends ein Film gezeigt würde. Meine Antwort hierauf würde kein konstruktiver Beitrag zu diesem Bericht sein. Bis jetzt habe ich meinen Bericht auf

die Aktivitäten auf dem Vorschiff meines Schiffes beschränkt. Achtern hatte man seine eigenen Probleme. In dem Augenblick, als der Backbordanker fallengelassen wurde, beaufsichtigte der 2. Offizier das Festmachen des Achterschleppers, auf dem gerade die Festmacherleine gefiert wurde. Der plötzliche Bremseffekt des Backbordankers ließ den Schlepper unter das Heck meines Schiffes laufen, gerade in dem Augenblick, als die Schraube auf meine Anweisung "Volle Kraft zurück" reagierte. Das blitzartige Belegen der Schleppleine durch den 2. Offizier verzögerte den Untergang des Schleppers für einige Minuten, die eine sichere Abbergrung der Mannschaft des

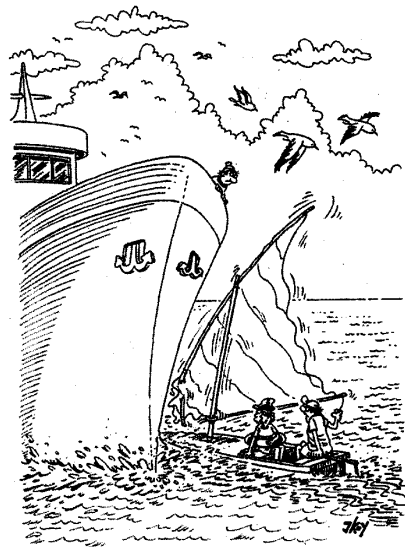
Schleppers ermöglichen.

Es ist eigenartig, aber im selben Augenblick, als der Backbordanker fallengelassen wurde, gab es an Land einen Kurzschluß. Die Tatsache, daß wir gerade über ein Kabelgebiet fuhren läßt mich vermuten, daß wir irgend etwas auf dem Flußbett berührt haben könnten. Glücklicherweise waren die Hochspannungskabel, die durch den Vormast heruntergeholt wurden, nicht aktiv. Möglicherweise sind sie gerade durch das Unterwasserkabel ersetzt worden. Da es an Land stockdunkel war ist es mir unmöglich zu sagen, wohin der Hochspannungsmast gefallen ist. Die Reaktion und das Betragen von Fremden in den Augenblicken von kleinen Krisen erstaunt mich immer wieder. Der Lotse hat sich zum Beispiel in der Ecke meiner Tageskabine verkrochen, summt gelegentlich vor sich hin und heult, nachdem er eine Flasche Gin geleert hat in einer Zeit, die es wert wäre, in das Guinness-Buch der Rekorde eingetragen zu werden. Der Schlepperkapitän reagierte auf der anderen Seite gewalttätig und mußte vom Steward mit Macht zurückgehalten werden, indem er ihm Handschellen anlegte und in das Schiffshospital beförderte, wo er mir und meinem Schiff die unmöglichsten Dinge androhte. Ich füge diesem Schreiben die Namen und Adressen der Fahrer und Versicherungsgesellschaften der Fahrzeuge auf meinem Vorschiff bei, welche der 3. Offizier eingesammelt hat, nachdem er

sich schnellstens von der Back entfernt hatte. Diese Unterlagen werden es Ihnen ermöglichen, den Schaden, den sie an den Relingstützen und der Luke eins anrichteten, zu reklamieren.

Ich beende nun diesen vorläufigen Bericht, da es mir schwer fällt, mich beim heulen der Sirenen und den Blaulichtern der Polizeiwagen zu konzentrieren. Es ist wirklich traurig, wenn man bedenkt, daß, hätte der nautische Offiziersassistent bemerkt, daß man nach Anbruch der Dunkelheit keine Lotsenflagge mehr zu setzen braucht, nichts von alledem passiert wäre.

Protokolliert: Peer Schmidt-Walther aus "Blaue Jungs", Magazin der Marine.



*Was war das eigentlich für ein Segelkurs, zu dem du wochenlang jeden Abend gegangen bist?*

# Wir machen den Weg frei

# 2000

**Vermögen bilden  
und aktivieren.**

Geld, das nicht arbeitet, kann  
sich nicht vermehren. Deshalb  
kümmern sich unsere Anlage-  
berater darum, daß mehr aus  
Ihrem Geld wird. Mit dem  
Erfolg, daß mit Ihrem Ver-  
mögen auch Ihre Unabhän-  
gigkeit wächst.



**Volksbank Nürnberg eG**

Mehr als Geld und Zinsen



## **SPRACHSPEICHER-MODUL**

Dieses neue Elektronik-Modul wurde mit Mikroprozessor und Flash-EPROM entwickelt und kann nun individuell mit unterschiedlichen Originalgeräuschen programmiert werden. Das Modul steht mit 2 Speicherkapazitäten zur Auswahl: 1x60 sek. und 1x120 sek. Der Sprachspeicher ist in 4x4 Rubriken eingeteilt, so daß jeweils durch Kodierung 4 Geräusche hintereinander abgerufen werden können. Wenn also ein Geräusch läuft, kann das nächste bereits gestartet werden. Die Auslösung kann durch REED-Kontakt, Schalter, Taster, Lichtschranke usw. erfolgen. Bei Digitalanlagen kann die Kodierung über den Dekoder laufen und es stehen 16 verschiedene Nebengeräusche zur Verfügung. Es ist möglich, eine fortlaufende Wiederholung eines bestimmten Geräusches zu programmieren. Als Datenträger für die Programmierung wird eine MC-CD-Diskette oder CD-ROM

benötigt. Das Modul ist mit einem eigenen Endverstärker ausgerüstet, der eine Ausgangsleistung von 1 Watt an 8 Ohm hat. Ein Minipoti regelt die Lautstärke. Bei Bedarf kann ein NF-Verstärker mit einer Ausgangsleistung von 4-10 W an 8 Ohm angeschlossen werden.

Technische Daten :

L=38 mm B=23 mm H=9 mm

Spannungsversorgung: 6-10V DC

Ausgang: 1 Watt/8 Ohm

Speicherkapazität: 60 sek. oder 120 sek.

Aufbau: SMD-Technik, beidseitig bestückt.

Einsatzgebiete:

Schiffsmodelle – Modellbau –  
Modellbahnanlagen  
Automatische Durchsagen etc.

INFO und Bezugsquellen:

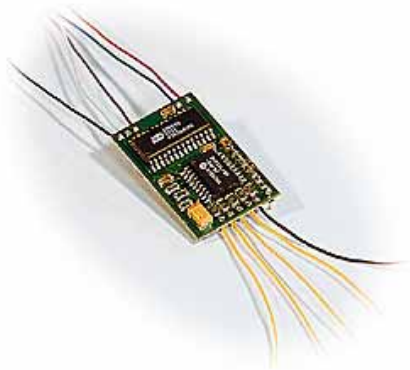
REINHOLD ZIELINSKI:

E-mail : [smc.zr@t-online.de](mailto:smc.zr@t-online.de)

und

FREY-ELEKTRONIK:

<http://www.gpo.de/frey-elektronik>





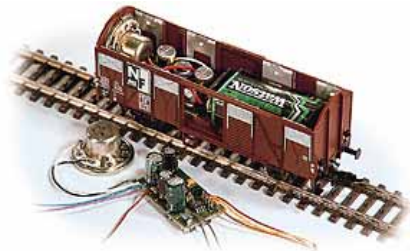
**N. FREY ELEKTRONIK GMBH**  
MODELLBAHNSTEUERUNGEN

Staffelsteiner Str. 16, **90425 Nürnberg** – Telefon u. Fax: (0911) 383359  
eMail: [frey@gpo.de](mailto:frey@gpo.de) - Internet: <http://www.gpo.de/frey-elektronik>

**Frey-Elektronik** – eine Nürnberger Firma, die mit modernster Technik neue Wege im Bereich der Sound-Module geht.

Auf Seite 57 kann nachgelesen werden, wie aus dem Original ein Modell wird; und hier wird darauf hingewiesen, wie das Modell zum Dampfen, Brummen, Pfeifen und Läuten kommt. In der ganzen Produktpalette haben nicht nur Modelleisenbahner ein Paradies der Geräusche gefunden, denn dies ist nur *ein* Bereich von **Frey-Elektronik**.

Für die Modellschiffkapitäne gibt es natürlich auch diverse Sounds,



DAG-02-LS in Fleischmann H0 Güterwagen 5319 mit eingebauter Dampfgeräuschelektronik.  
DAG-02-LS komplett und betriebsfertig:  
DM 250,00

wie z. B. Schiffshörner, Dampfpfeifen und Schiffs sirenen; oder einen waschechten U-Boot-Sound. Daß auch Großdieseleräusche vorhanden sind ist selbstverständlich.

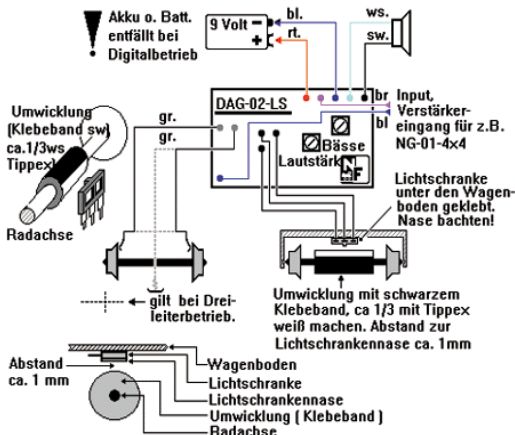
Und für nostalgische Traktorfahrer gibt es das Geräusch eines Lanz-Bulldogs zu erwerben.

Auf der Seite links ist etwas über ein Sprachspeichermodule für Technikfreaks.

Leute, die nichts mit Selbsteinbau am Hut haben, wenden sich an die Firma **Frey-Elektronik**, die mit Rat und Tat zur Verfügung steht. Für ganz Eilige gibt's noch das Internet.

Bericht: KM

#### DAG-02-LS Verkabelung, Montage und Platzierung der Lichtschranke.



## **Laden nach der Nacht- und Nebel-Methode oder wie man richtig Akku's laden kann.**

von Jürgen Reichel

**U**nterwegs als Modellbauer erlebt und sieht man oft die „spannendsten“ Sachen und wundert sich nicht, warum manche Schiffe in Seenot geraten. Und immer wieder ist zu hören, „ich habe meine Akkus doch geladen“. Aber wie?! Da werden 4zellige Empfängerakkus mit 6 Volt Blei-Steckerladern oder Eisenbahntrafos; oder Senderbatterien mit 12 Volt Bleiladern oder Universal-Multiladern gequält, sprich geladen. Entladen werden sie dann von so exotischen Methoden wie Widerständen, Motoren oder Glühbirnen. Von Unter- oder Überladung wollen wir in diesen Fällen gar nicht sprechen. Danach werden die so gut behandelten Akkus einfach in die Werk-

zeugkiste mit Schlüsseln, Schrauben und sonstigen Ersatzteilen gefeuert, und damit ist eigentlich ein Kurzschluß oder eine schleichende Entladung zu erwarten.

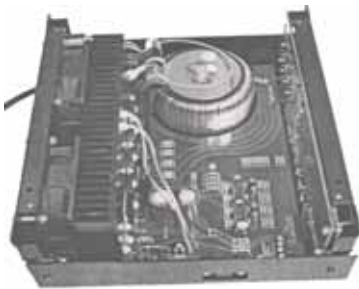
Nun ist es auch schwierig, für den Modellschiffbereich mit vielen verschiedenen Antriebs- und sonstigen Akkus das passende Ladegerät mit der entsprechenden Kapazität und Vielzahl der Ausgänge im Handel zu finden. Vor allem sollte der Lader prüfen, laden, formieren, Zellendefekte melden und die tatsächliche Akkukapazität anzeigen.

Ein Beispiel hierzu: Ein normal geladener Akku nach einem halben Jahr Betriebszeit mit 1700 mAh, der früher für 15 Minuten Fahrzeit ausreichte, bringt nur noch 10 Minuten. Nach Überprüfung mit dem hier vorgestellten Lader sind tatsächlich nur noch 1200 mAh vorhanden. Nach einer intensiven Behandlung durch den Pegasus Profi erzielte der oben genannte Akku wieder seine volle Leistung



*Pegasus Profi 02, eine Heimpladestation, die keine Wünsche offen läßt.*

mit tatsächlichen 1810 mAh. Die darauf folgende Fahrzeit im Schiffsmodell betrug jetzt wieder 15 Minuten. Des weiteren muß aber erwähnt werden, daß nicht nur Fahr-, sondern auch Empfänger- und Senderakkus gleichzeitig und unabhängig voneinander geladen und entladen werden können. Dies gilt sowohl für Nickel-Cadmium- wie Blei- und auch Nickel-Metall-Hydrid-Akkus, wiederum unabhängig von Spannung und Strom. Nun muß allerdings vermerkt werden, daß solche Ladegeräte nicht gerade billig sind. Aber bei einem Preis von einem Sechszeller mit rund 65,00 DM (für ein schnelles Schiff benötigt man mindestens vier), ist es trotzdem auf Dauer billiger, da die Akkus wesentlich länger leben. Außerdem – im Extremfall – ist der Verlust eines Schiffes durch den Ausfall der Akkus wesentlich höher zu bewerten. Ein Beispiel: Empfängerakku fällt durch schlechte Ladung aus, Fahrtregler schaltet durch und das Boot verselbständigt sich unkontrolliert und fährt an die Uferböschung. Schwerwiegender ist das Ganze,



*Das Innenleben des Pegasus Profi 02*

wenn in diesem Moment ein richtiges Schiff daherkommt. Oder die letzte Variante, der Fahrtregler schaltet auf Rückwärts Vollgas und versenkt so das Modellboot ganz von selbst, auch wenn in den meisten Beschreibungen steht, daß er dies nicht macht. In diesem Fall kann man die Fernsteuerung auch noch hinterher werfen.

Anschließend noch ein paar Daten zu diesem Bericht:

Über ein zweizeiliges beleuchtetes Display können folgende Informationen entnommen werden:

Eingeladene und entnommene Kapazität,

Spannung der angeschlossenen

Akkus, auch Volt pro Zelle,

Ladestrom von 10 bis 4000 mAh,

Lade- und Entladezeit.

Folgende Akkus können *gleichzeitig* geladen werden:

1-16 Zellen, Bleiakku 2 – 12 Volt.

Akkutypen:

Nickel-Cadmium

Nickel-Metall-Hydrid

Blei-Säure

Blei-Gel

Alkali-Mangan

Knopfzellen.

Es stehen 5 Programme zur Verfügung wie folgt:

1. Automatik
2. Akku Laden, Programm endet mit vollem Akku
3. Akku wird entladen, endet mit leerem Akku
4. Akku formieren
5. Winterpflege.

Für weitere Fragen steht der Autor zur Verfügung; auch mit der Bestellanschrift für den Lader.

## Neueste Nachrichten aus der SMC Gerüchteküche

*Die SMC-Gerüchteküche brodelte...*

*ein Schiff soll geklont werden...aber nein...nicht irgendeines...der berühmt-berüchtigte „Rennträger“ soll es sein. Bericht und Fotos: Axel M.*

Es fing alles beim Vereinsausflug in die Tschechei an, wo einige Mitglieder von einem Schiff und dessen Fahrleistungen schwärmten. So wurde die Neugier von unserem Thomas, dessen Traum schon lange ein Flugzeugträger war, geweckt, und er beschloß, nach der Rückkehr umgehend die noch zur Modernisierung verdammt Überreste dieses legendären Modells zu besichtigen. Jetzt werden sich einige Leser sagen, daß es durchaus nichts außergewöhnliches ist, wenn man an einem Schiffsmodell einen Narren gefressen hat. Aus diesem Grund möchte ich, bevor ich zum Thema „Klonen“ komme, erst einmal etwas über das „Muttertier“, das geklont werden soll, erzählen. Das Schiff, von dem unsere Vereinszeitung 1993 (mit einem



deutlichen Seufzer der Erleichterung) berichtete: „...Letzte Meldung...Der berühmte Rennträger fällt diese Saison wegen Maschinenschadens aus...“ ist ein Modell des amerikanischen Flugzeugträgers **Franklin**

**D. Roosevelt** (1943 – 1977) im Maßstab 1:200 mit 1½ Metern Länge und einer Breite von 35 Zentimetern. Aber was war es nun im einzelnen, was dieses Modell so berüchtigt gemacht hat, daß es bereits zu Lebzeiten noch den Legendenstatus erhalten hat? Es war einerseits die überaus rustikale Bauweise, andererseits seine schier atemberaubende Motorisierung. Zuerst sollte man erwähnen, daß der Rumpf in GFK-Aluminium-Sandwich-Bauweise erstellt wurde. Während in den verschleißärmeren Bereichen lediglich Epoxydharz und Glasfasermatten verwendet wurden, sind „potentiell gefährdete Rumpfpforten“ bereits frühzeitig erkannt und folglich in leicht modifizierter – um nicht zu sagen gehärteter – Form ausgeführt worden. (SMC-Spione berichteten von einer etwa 10 mm dicken Aluminiumplatte im Bugbereich, vor der sogar ein Torpedo aus Angst wieder kehrt machen würde...). Eben dieser Bugbereich verdiente sich den besonderen Respekt der Schiffsmodellbauer, als diese auf einem Bootsteg stehend am Simmsee nichts böses ahnend ihrem Hobby nachgingen. Für viele war es die Ruhe vor dem Sturm, nämlich genau bis zu dem Zeitpunkt, als ein Aufprall des Schiffes den Steg – ähnlich wie bei einem Tsunami – in spürbares Wackeln versetzte. Der Massenkatastrophenschutz – der im übrigen zur allgemeinen Belustigung und folglich auch zur Schockbewältigung beitrug – der Modelle auf dem Flugdeck, ließ mit einer Flugweite von knapp 2 Metern von der Kraft des Aufschlages überzeugen. Spätestens jedoch, als lediglich am Steg, nicht aber am Schiff selbst Kollisionsspuren zu entdecken waren, und der Kapitän weiterfuhr, als sei nichts gewesen, war sich jeder Modellbauer darüber im

# Top-Design und Spitzen-Fahrleistung **B-24**

## Elektroantrieb und Zubehör:

Best.-Nr. 1985 Z-Antrieb 600  
 Best.-Nr. 3308 SPEED 700 TURBO 9.6 V  
 Best.-Nr. 2544 SANYO 10N-1700 RC  
 12 V/1.7 Ah  
 Best.-Nr. 7182 PICO MOS 35

oder

Best.-Nr. 1972 Antriebsset MULTISPEED 601  
 (2 St. erf.)

Best.-Nr. 2322 Ruderanlage  
 Best.-Nr. 2556 SANYO 6N-2000 CUP  
 7.2 V/2 Ah (2 St. erf.) oder  
 Best.-Nr. 2541 SANYO 6N-1700 RC  
 7.2 V/1.7 Ah (2 St. erf.)  
 Best.-Nr. 3031  
 Akku-Verbindungskabel G2  
 Best.-Nr. 7182 PICO MOS 35

Ausführliche Beschreibung  
 siehe GRAUPNER Hauptkatalog FS  
 mit Neuheitenprospekt

**Original mit  
 zwei Design-Preisen  
 ausgezeichnet**

Länge ü.a. ca. 740 mm  
 Vorbildgetreue Modellkonstruktion basierend auf  
 Originals von Ocke Mannerfelt,  
 Schweden  
 CAD-Daten des Originals mit fertigem  
 Schweißbaukasten mit fertigem  
 Best.-Nr. 2135 Schnellbaukasten mit fertigem  
 GFK-Rumpf und Kabine  
 Für Z-Antrieb mit einem Elektromotor oder  
 für 2 Elektromotoren



Doppelstufenboden im Voll-GFK-Bootschumpf  
 mit patentierten Speed-Balls für „luftgeschmiertes“  
 Gleiten des Bodens über dem Wasser.



# Graupner

GRAUPNER GmbH & Co. KG · Postfach 1-24 · D-73220 Nürtingen/Neck  
 Internet: <http://www.graupner.de> - <http://www.graupner.com>

klaren, wie es wohl seinem Modell bei einer Kollision ergehen würde..

Aluminium-Vollspanten im Rumpf und das Aluminiumdeck geben dem Modell die Stabilität eines Panzerschiffes, das die Panzerung des Originals vor Neid erblassen ließe.

Vom Aluminium-Flugdeck im Stil des modernen Winkeldecks mit ca. 6–7 Zentimetern Überstand vom Rumpf wird behauptet, daß es nur dazu da sei, um „gegenerischen“ Schiffen die Takelage herabzureißen, oder sie zu entmasten oder aufzuschlitzen...

Aber nicht nur die Bauweise erstaunte, auch die Motorisierung ließ einige Modellbaukameraden an ihrem Verstand zweifeln. Hier sei nur das Beispiel eines Rennbootfahrers erwähnt, dessen Modell bei Fullspeed eben von jenem Flugzeugträger überholt wurde. Ein Dickschiff, mit dem Fahrbild eines Rennbootes, denn der Bug ragte ungelogen bis zur Hälfte aus dem Wasser. Aber warum sollte ein Dickschiff nicht einmal ein putziges Rennboot überholen dürfen. Daß der tief betroffene „Joghurtbecherfahrer“ unser Modell anschließend an Land genauestens inspizieren mußte, ist wohl klar. Einen Highspeed-Turbomotor erwartend blickte er, nachdem die Motorraumabdeckung

geöffnet wurde, auf zwei einfache Decaperm 6-Volt Motoren. Der Gesichtsausdruck läßt sich kaum beschreiben, man muß ihn einfach gesehen haben. Aber ein Vergleich mit einer Kuh, der man das Heu wegnimmt, ist durchaus zulässig. Erst nachdem auch die Geheimnisse der Akkuabteilung geöffnet wurden, und die überdimensionierten 7 Ah Ni-Cd - Zellen – und das in 3 Blocks von je 6 Volt – zum Vorschein kamen, kehrte sein Vertrauen in die Technik zumindest teilweise zurück. Die weitere Inspektion förderte ein unscheinbares Servo mit Umpol-schalter zu Tage. Der Fahrtregler war schon vorher inspiziert und für „konform“ befunden. Folglich schien die Servofunktion noch unklar. Auf seine zaghafte Frage wurde ihm erläutert, daß diese zum Umschalten von 6 und 12 auf 18 Volt genutzt werden könne... Die Kraftquelle passt ja zum Fahrbild, aber die Motoren...? Aber auch hier sollte der Wissensdurst des leicht verbitterten Rennbootfahrers nicht länger leiden müssen. Der Kapitän erklärte mit breiter Unschuldsmiene, daß, wenn's pressiert, er halt mit „ein wenig“ Überspannung fahre....

Ein anderes Ereignis sei beispielhaft für die ebenfalls hervorragenden Manö-vriereigenschaften genannt. Es begab sich beim Vereinsausflug an den Starnberger See, wo sich unsere „Meute“ in das Gelände eines Ruderbootclubs eingeknistet hatte. Markant für das Gelände war ein kleines Hafenbecken, ein schöner Steg und eine vorgelagerte Mole. Diese diente zum Schutz vor



den Wellen, die vorbeifahrende Passagierschiffe erzeugten. Eben die Steine dieser Mole waren ein beliebtes Ziel für Fahrmanöver verschiedenster Arten, denn das Rumschippern auf dem freien Gewässer ist doch einfach langweilig, und so wurden mit dem Flugzeugträger selbst die engsten Durchfahrten getestet, was auch bei dem herrschenden Wellengang einwandfrei klappte.

Es kam wie es kommen mußte, unser Peter, inspiriert dem Vorbild nachzueifern, fuhr sich mit seiner Yacht in dieser Hindernisstrecke fest und mußte mit ansehen, wie nach einer Grundberührung sein Schiff auf die Felsen geworfen wurde. Hier schaukelte es bei einem Wellengang von 20 cm Höhe mit Schlagseiten bis zu 90 Grad hin und her, und es gab für Peter keine Möglichkeiten zum Modell zu gelangen (außer Schwimmen).

Während alleine die Tatsache, daß der im Vergleich zur Yacht doppelt so große Flugzeugträger diese Felsenriffe problemlos passierte, zeigte sich bei der danach erfolgten Bergungsaktion, daß das Modell Fahreigenschaften besitzt, die selbst den wendigsten Bergungsschlepper vor Neid erblassen lassen würde. So wurde mit dem Dickschiff auf engstem Raum die antriebslose Yacht zwischen den Felsen hindurch ins freie Fahrwasser und zurück an den Steg bugsiert.

Daß derartige Fahreigenschaften und Leistungen bei Modellbaukameraden ein wenig Neid und auch den Wunsch, auch einmal so ein tolles Modell zu besitzen, erweckt, kann jeder verstehen. Zu allem Unglück war bei der Erstellung des Modells die Ur- und Negativform zerstört worden, so daß kein weiterer Rumpf mehr laminiert werden konnte.

So wurde nach mehreren längeren

Diskussionen und als Folge unseres Vereinsausfluges in die Tschechei der Beschluß gefaßt, der *Rennträger* soll geklont werden.

### **Ein Schiffsmodell klonen, wie geht das???**

Man braucht als erstes eine „Mutterzelle“ (Modell), die vervielfältigt werden soll. Während beim biologischen Klonen jedoch die Zellen entnommen bzw. geteilt werden, ist beim Schiffsmodell ein Teilen nicht unbedingt sinnvoll (Halbmodelle schwimmen so schlecht), so daß beim Modell anstatt einer Zellteilung ein Abdruck (Ab-formen einer Negativform) genommen wird. Gleichzeitig versucht man die positiven Eigenschaften (Technik) des Originalmodells auch in der Kopie zu integrieren. In dem Abdruck (sprich Negativform) lassen sich dann die geklonten Schiffsrümpfe herstellen.

Beim Klonen ist allerdings zum Positiv – Negativ – Positiv-Verfahren der Rumpferstellung mit einigen Besonderheiten zu kämpfen.

Zum einen soll das Ursprungsmodell anschließend weiterverwendet werden, zum anderen besitzt das Urmodell bereits die komplette technische Ausrüstung wie Wellen, Ruder und Motoren, welche die Handhabung deutlich erschweren. Können bzw. sollen Wellen und



*Ob dieses Boot schneller ist? Foto: Graupner*

Ruderhaken nicht entfernt werden, so sind aufwendige Formen mit Trennebenen erforderlich.

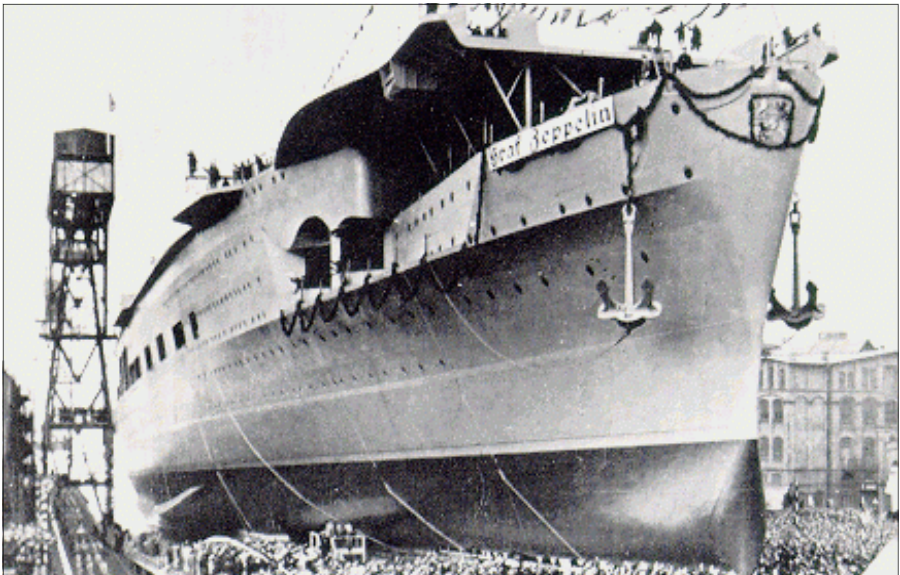
In unserem Fall lag aber ein Wellenschaden vor, was eine Entscheidung für die andere Lösung erleichterte. Dies heißt, die Wellen müssen raus. Also die Rohrzange geschnappt, am Stevenrohr angesetzt, und mit einem kräftigen Ruck, unter Zuhilfenahme des Hammers, das Stevenrohr in seiner Klebefuge losgerissen und herausgezogen. Anschließend noch die Reste der Wellenabstützung beseitigt, und schon gibt es beim Abformen ein Problem weniger. Bei der von mir gerade beschriebenen Methode ist noch zu erwähnen, daß bereits vorab alle zu demontierenden Teile, wie Aufbauten und Technik, bereits entfernt wurden, so daß nach der Amputation der Wellen und Ruderanlage ein fast leerer GFK-Rumpf vor uns lag. Bei einer Inspektion des Rumpfes wurde beschlossen, vor dem Laminieren der

Negativform etliche Kampfspuren im Rumpf zu beseitigen, d.h. zu verspachteln.

Nach dem Herrichten des Rumpfes als Urform stehen nun die Arbeiten an der Negativform an. Aus dieser Form folgt dann die Herstellung der 2 neuen Positivrumpfe mit dem Einbau einer Technik nach dem bewährten Muster. Da hier, wie auch beim Klonen, nur die guten Eigenschaften zählen, diskutiert man bereits, welche Details durch Verbesserungen ersetzt werden sollen, denn das Bessere ist der Feind des Guten.

Und so darf man gespannt sein auf das Erscheinen der drei Schwesterschiffe der Midwayklasse auf den Teichen und die Frage, wie es die Kapitäne schaffen, die Modelle auf dem Wasser auseinanderzuhalten und sich nicht auf das falsche Modell zu konzentrieren.

Denn ein aus der Kontrolle geratenes Dickschiff ist eine Gefahr für alle auf dem Teich.



*Deutscher Flugzeugträger „Graf Zeppelin“, wurde nie fertiggestellt.*

*Quelle: Pearl*



# DGzRS

DEUTSCHE GESELLSCHAFT ZUR RETTUNG SCHIFFBRÜCHIGER

**SAR**  
SEARCH AND RESCUE

## Der Rettungsdienst



**"GROBE OLDIES" - 6 Saiten und eine Stimme:**  
Musik mit wenig Schnickschnack und mit viel  
Gefühl.

Für Ihre Veranstaltung der passende Ton!

Infos unter: 0911/599527

Homepage: [www.grober-pope.de](http://www.grober-pope.de)

E-Mail: [ecran@t-online.de](mailto:ecran@t-online.de)



## **Das REGNITZ- EREIGNIS 1999**

**D**i **e** **Marinekameradschaft**  
**Erlangen e.V.** führte in  
diesem Jahr wieder  
einmal das Inselfest durch. Der  
S M C N ü r n b e r g  
e.V. war dazu eingeladen, um  
seine Modellschiffe auf der zufällig  
vorbeifließenden Regnitz zu  
versenken. Man hatte dazu extra  
den Ankerplatz mit Liegestühlen  
ausgestattet, ja sogar eine  
Strandatmosphäre war spürbar.  
Das Vereinsheim „Zur Marine“ war  
toll maritim. Das Segelschulschiff  
GORCH FOCK hatte fast überall  
seinen Platz im Vereinslokal. Nun  
konnten auch die SMC-Mitglieder  
die Restplätze mit Schiffsmodellen  
aller Gattungen belegen. Besucher

strömten ins Vereinsheim um auch  
wirklich alles zu begutachten.  
Modellboote wurden zu Wasser  
gelassen und kämpften gegen die  
Strömung, ...aus dem Vereinsheim  
hallten maritime Klänge  
durchmischt mit Fischgeruch aus  
der Fischtheke. Natürlich steuerte  
unser Jürgen wieder seinen  
Hafenschlepper SMIT FRANKEN  
mit vollbesetztem Ruderboot im  
Schlepp gegen die Strömung der  
widerspenstigen Regnitz. Wilhelm  
mißbrauchte bei einer Probefahrt  
Peter's Sportboot ANGIE - wie  
sollte es auch anders kommen -  
als Flugboot. Anschließend nahm  
das Bootsmodell eine senkrechte  
Hanglage am gegenüberliegenden  
Ufer ein. Großes Geschrei, war  
aber nichts kaputt.

An diesem Sonntag fühlten sich  
alle SMC-ler sehr wohl, einge-  
rahmt von vorbeifahrenden  
Radlerhorden, die dann doch die



Modellschifftechnik studieren wollten. Anmerkung: Ein Radler-Highway führte direkt am Veranstaltungsort vorbei! Die kleine Modellrevue und die DGzRS vor dem Eingang lockten zusätzlich Zuschauer an. Der Infostand der DGzRS sorgte für

Information zum Thema Seerettung.

Mit viel Seemannsgarn endete die Veranstaltung auf der Vereins-Terrasse bei Bier, Kaffee und Regnitzschorle. Man kann sagen, es war eine gelungene und informative Veranstaltung.



---

## **Lanz-Traktor** selbst gemacht

*Unser Mitglied Ralph Liedke hat mir einen Baubericht über den abgebildeten Traktor für die Club-Info Ausgabe 2/99 gegeben. Heute kommt nun die Abbildung zu diesem. Ich denke, dies ist ein kleines Meisterwerk. Auf Seite 16 in der letzten Ausgabe steht alles Wissenswerte. Das Foto stammt von Ralph.*

## *Kleiner Nachtrag zum letzten Heft*



## **So wurde ich U-Boot-Fahrer**

***Gedanken beim 8. Modell-U-Boot-Treffen 1999 im Nürnberger Langwasser-Bad.***

**E**s war ein strahlender Spätsommertag, der außer den zahlreichen Modellbauern, ihren Fans und Gästen auch noch viele Badelustige angelockt hatte.

Ich stehe am Beckenrand und lenke die "Alvin", mein Modell des Forschungs-U-Bootes, in dem 1985 der Meeresgeologe R. Ballard das Wrack der "Titanic" aufgefunden hatte, durch die türkisgrün schimmernden Fluten des Schwimmbeckens.

Das kleine Tauchboot mit den zwei schwenkbaren Gondelmotoren, die den Vortrieb, die Seiten- und die Tiefensteuerung übernehmen, gehorcht brav den

Sendekommandos und wieselt eifrig durch sein Element. Das Schreien und Planschen der Kinder, die manchmal die Grenzmarkierung zum Fahrbereich der Boote überschreiten und die darüber ungehaltenen Lautsprecherdurchsagen unseres 2. Vorstandes - die musikalische Untermalung der Szene ab und zu unterbrechend - erhöhen die Stimmung des Milieus und lassen mich ins Träumen kommen...

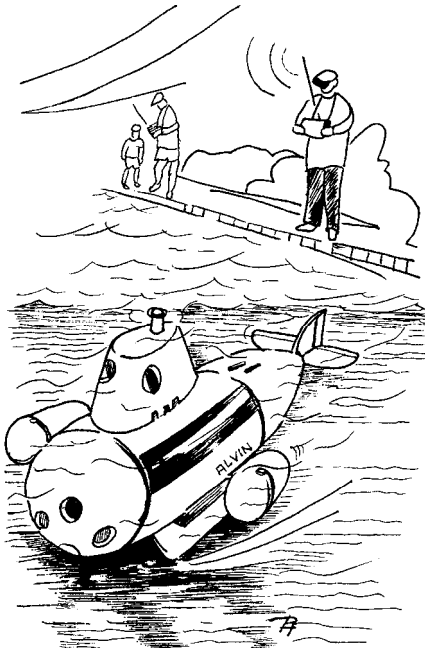
Wie fing es eigentlich bei mir an, dieses Unterwasserhobby?

Die rein genetische Grundlage hierzu muß mir eine unerforschliches Schicksal schon in die Wiege gelegt haben, denn dem Sternzeichen nach bin ich ein Fisch. Liest man "Fisch" zurück, erhält man "Schif(f)". Aus allem erklärt sich wohl auch der wasserchemische Beruf, den ich später ergriff und eben das wässerige Hobby. Bilder aus der



Vergangenheit tauchen da plötzlich vor mir auf:

Ich war kaum fünf Jahre alt, da ging mein Vater fast jeden Sonntag bei schönem Wetter mit mir zum Rudern auf einem nahen Fluß - er ruderte, ich durfte steuern. Bald lernte ich Schwimmen und Tauchen. Später interessierten mich Bilderfolgen in Illustrierten von spannenden Unterwasseraufnahmen z.B. über



Zeichnung: Paul Hertwig

einen Kampf zwischen einem Riesenkraken und einem Hai, aufgenommen auf dem Meeresgrund in den Gewässern der Bermudas.

Und dann lag einmal ein Spielzeugtaucher unter dem Christbaum. Es war ein etwa 20

cm langes, innen hohles Metallmännchen mit kupfernem Lukenhelm und braunem Taucheranzug. Es konnte senkrecht bis auf den Grund der vollen Badewanne tauchen und stieg auch wieder senkrecht hoch, wenn man es mittels eines an seinem Helm angebrachten dünnen Gummischlauchs langsam voll Luft blies.

Wiederum später - ich konnte schon "recht gut" lesen - fand ich in Vaters reich bestücktem Bücherschrank einen illustrierten Band von Jules Vernes utopisch-technischem Roman "20000 Meilen unter dem Meer", gleich daneben Jack Londons Südsee-epischen und den "Seewolf".

Diese und ähnliche Bücher wurden zu meiner Lieblingslektüre. Die schillernde Pracht der Meeresfauna und -flora einerseits, das geheimnisvoll schweigende Dunkel der Meerestiefen andererseits und darin der Mensch als Taucher und Forscher, all das übte einen magischen Zauber auf mich aus. Damals gab es ja noch keine farbenprächtigen Unterwasserfilme wie heute, die eigene Fantasie mußte aus den Beschreibungen und Schilderungen allein das Beste machen.

Die "Alvin" läuft jetzt schon etwas langsamer, es wird Zeit, sie aus dem Wasser zu holen. Der nächste Anwärter auf ihre Frequenz steht auch schon da. Schluß dann für heute mit dem Fahren - es ist wieder mal programmgemäß und pannenfrei verlaufen!

Auf der Terrasse der Badgaststätte lasse ich mir in aller Beschaulichkeit ein halbstarkes Hefeweizen schmecken und denke wieder zurück an damals: So schön und fantasieanregend

einem sehr kritischen Gremium erläuterte.

Der Anblick dieses Modells war für mich so faszinierend, daß ich mich gleich am nächsten Tag nach der Schule aufmachte, um ein



die Lektüre von Boots- und Seegeschichten auch immer gewesen war, der ausschlaggebende Kick für mich kam - ich war etwa dreizehn - als in den Kinos der Film "Geheimakte WB 1" anlief. In spannendem Handlungsablauf zeigte der Film die technischen Probleme und finanziellen Schwierigkeiten sowie die menschlichen Widerstände, die der Erbauer des berühmten "Brandtauchers" und des "Seeteufels", Ing. W. Bauer, durchstehen mußte. An eine Szene dieses Filmes erinnere ich mich noch besonders gut: In der Mitte eines großen Tisches stand das Modell des von Bauer entworfenen Tauchbootes, dessen Plan und Funktionen der Erfinder gerade

ähnliches Modell nachzubauen. Aber ach, es war ja Krieg! An allen Gütern herrschte absoluter Mangel, und Fernsteuerungen für Kinder und ähnliche Leute gab es damals schon gar nicht, von den schönen Hobbykellern, wie sie unserer heutigen Überflußgesellschaft zum großen Teil zur Verfügung stehen, ganz zu schweigen. Und das nötige Know-how fehlte erst recht.

Trotzdem konnte ich etwas Weichholz, Klebstoff und einfaches Handwerkszeug ergattern und machte mich mit Feuereifer an die Arbeit: Mein erstes Tauchboot war etwa 30 cm lang, hatte einen kleinen, von einer 1,5 Volt Taschenlampenbatterie angetriebenen

Motor. Es konnte an einem etwa 1 Meter langen, dünnen Schlauch - ähnlich wie beim Tauchmännchen - in engem Kreis geführt und durch Lufteinblasen oder durch Luftauslassen zum Auf- und Abtauchen gebracht werden.

Es war dem im Film gesehenen Modell äußerlich zwar ziemlich ähnlich, aber wie sich bei der ersten Probefahrt zeigte, an tausend Stellen undicht. Zum ersten Mal merkte ich so richtig, wie flüssig Wasser eigentlich sein kann. Selbst eine Abdichtung der Fugen mit einem Knetstoff brachte nicht viel. So mußte ich diesen ersten, mit viel Begeisterung begonnenen Modellbauversuch ziemlich enttäuscht für lange Zeit endgültig aufgeben. Das Kriegsende kam und mit ihm unsere Flucht und Vertreibung aus der Heimat. Schul- und Ausbildungszeiten, mehr als 30 Jahre Außendienst im Berufsleben (Basteln in Hotelzimmern war auch versuchsweise nicht machbar) bedeuteten weiterhin einen so gut wie völligen Modellbaustopp.

Dann aber brach endlich mein Rentenzeitalter an und mit ihm ein lange unterdrückter, immenser Nachholbedarf an einem schönen Hobby, dessen ideelle Richtung schon seit langem vorgegeben war. Die Nöte der Kriegs- und Nachkriegsjahre waren vorbei. Auf einem boomenden Hobbymarkt war so gut wie alles Einschlägige zu haben, ebenso Literatur und Filme über moderne Atom-U-Boote.

Die Entwicklung, Technik und die

Schönheit der Stromlinienform dieser Unterwasserschiffe hatten es mir besonders angetan. So war dann auch das erste (im Maßstab 1:90) selbstgestrickte, voll funktionsfähige Modell das der USS "SKIPJACK": Größtmögliche Stromlinienform plus Atomtrieb verliehen dem Original eine Geschwindigkeit und einen Aktionsradius, die bisher unerreicht waren.

Diesem ersten Modell folgten in den acht Jahren meiner bisherigen Clubzugehörigkeit noch mehrere ähnlicher Baurichtung sowie die Bausätze von "U-25" und der "Seawolf". Das Forschungs-U-Boot "Alvin" ist bisher das letzte gute Stück dieser Sammlung geworden.

Meinen Jugendtraum vom U-Boot-Basteln weitgehend nach eigenen Plänen hatte ich mir damit erfüllt.

Aber was ist das schönste U-Boot-Modell ohne sein natürliches Element? Zur genußvollen Beobachtung seines Fahrverhaltens in den drei Dimensionen war ein klares, "durchschaubares Beckenwasser" für mich von Anfang an - zumindest für Probefahrten - unbedingte Voraussetzung, die im Rahmen der vielen Aktivitäten unseres Clubs in idealer Weise (hört, hört!) ermöglicht wurde.

**Tja, und so wurde ich eben U-Boot-Fahrer!**

Was doch so ein schöner Tag wie heute für nostalgische Reminiszenzen wecken kann...!

*Paul Hertwig*

*Fotos: Marian Pechtl*



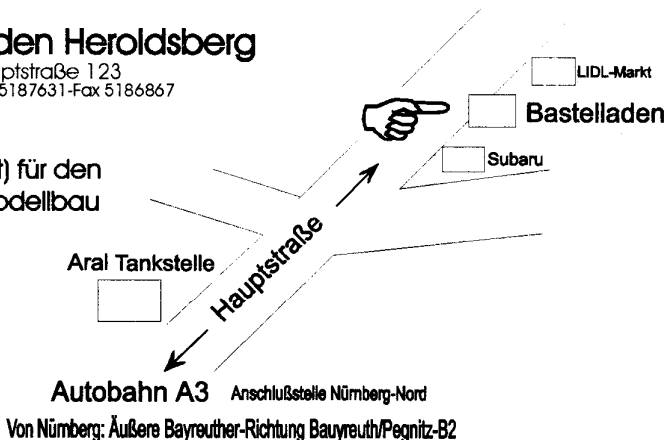
*Unser Stefan hat seine Edita geheiratet!*  
*Das schöne Fest fand am 14. August 1999 statt.*  
*Die S M C ler wünschen den beiden alles Gute*  
*für ihren gemeinsamen Lebensweg!*

# Wenn Sie sich für Schiffmodelle interessieren, dann sollten wir uns kennenlernen.

## Bastelladen Heroldsberg

Hauptstraße 123  
Tel. 0911/5187631-Fax 5186867

Alles (fast) für den  
Schiffsmodellbau



### Für Modellbauer:

Baukasten von Euro-Models  
Linienschiff Royal William Maßstab 1:72  
(stattliche 1140 mm lang) Arbeit für locker 3 Jahre  
Listenpreis DM 1.790,-- Unser Preis 1.000,--  
Baukasten von Mamoli  
Linienschiff Royal Louis Maßstab 1:90  
Listenpreis DM 1.310,-- Unser Preis 980,--  
Baukasten Lotsenversetzboot Grimmershörn von Krick  
Listenpreis DM 429,-- Unser Preis DM 200,--

### Für "Schifflesfahrer"

Fernsteuerung Multiplex Europa MC 1005

Setausstattung: 3 K-40 Mhz FM Sender mit 3 Modellspeicher 7 K-Miniempfänger,  
1 Standard servo, Quarzpaar nach eigener Wahl, Schalterkabel  
mit Ladebuchse, Empfängerakku 600 mA, Senderakku 600 mA.  
Listenpreis DM 463,-- Unser Preis DM 360,--

Die Europa-Mc ist auf 9 Kanäle (nach Graupner Denkweise 18) ausbaufähig, für das System ist ein Multinautsatz mit 12 Schaltfunktionen und 2 Fahrtreglern (max 1 Amp.) Lieferbar, dieses Multinautsystem kann 2 x eingebaut werden.

Und weltweit nur bei uns



## **Zeltlager am Kreuzweiher**

*von Jürgen Schlicker*

Vom 25. bis 27. Juni 1999 fand unser zweites Jugendzeltlager am Kreuzweiher statt. Im Gegensatz zum Vorjahr hatte der Sonnengott diesmal ein Einsehen (vielleicht war's auch einfach Mitleid) und das Wetter war sehr schön. Meistens. Die Kinder waren bereits die ganze Woche ziemlich aus dem Häuschen und so zogen wir am Freitag Nachmittag gegen 16:00 Uhr endlich los. Wie üblich beim Zelten war natürlich alles bis zum Dach vollgepackt. Man mußte ja schließlich alles um die Schiffe herum schlichten, ohne etwas zu beschädigen.

Am Kreuzweiher angekommen begann dann das große Auspacken. Das Aufbauen der Zelte ging wie üblich mit einer gehörigen Portion Gaudi über die Bühne. Wir hatten ja auch sechs aufzustellen. Nachdem diese aufgebaut und eingeräumt waren,

herrschte ein allgemeiner Erschöpfungszustand.

War ja auch so richtig stressig, das Ganze. Auf gemeinsamen Beschluß fielen wir deshalb im Lokal des Zeltplatzes ein, um wieder zu Kräften zu kommen. Das Abendessen verlief ruhig und friedlich, (wir können uns in dem Lokal noch öfter sehen lassen), nur die Kinder hatten natürlich kaum Zeit zum Essen.



Am Freitag Abend war es mit der Geduld der Kinder dann zu Ende und die ersten Boote kamen aufs Wasser. So hatten wir Gelegenheit zum gemütlichen Beisammensein. Dabei stellte sich heraus, daß es keine allzu gute Idee von mir war, die Getränke im Weiher kühl zu stellen. Da es gegen Abend etwas kühler wurde, hatte das Wasser eine deutlich höhere Temperatur als die Luft.

Aber was soll's, temperiertes Bier soll auch gut



schmecken (würg). Da wir jedoch gegen derlei Kleinigkeiten gefeit sind, ließen wir uns auch durch warmes Bier die Laune nicht verderben. (Im übrigen gab's



*Modell des Hafenschleppers „Bogdan“ mit einem Teil seines Besitzers. Fotos: R. Zielinski*

einen Getränkeautomaten mit Eisgekühltem!)

Nach einiger Zeit gab's denn auch schon den ersten Notfall auf dem Wasser, ein Akku war leer und somit ein Bergungseinsatz von Nöten.

Mein Schlepper war auch zur Stelle, aber die Lichtverhältnisse waren schon ziemlich schlecht, so fuhr Rudi unter Einsatz seines Lebens mit einem Ruderboot auf den See, um das Boot zu bergen. Danach beendeten wir die Fahraktivitäten und verbrachten den Rest des Abends mit allerlei Unsinn.

Am Samstag Morgen wurden wir, wie schon im letzten Jahr, von

Fröschen und Enten geweckt. Nur die beiden Graupapageien fehlten diesmal. Das Wetter war einfach Spitze und so fiel das Aufstehen auch relativ leicht. Nach dem Frühstück waren dann auch ziemlich schnell die ersten Schiffe auf dem Wasser. Und auch die ersten Zuschauer fanden sich ein, so daß nach kurzer Zeit ein recht ordentliches Schaufahren zustande kam. Gegen 10:00 Uhr kam Jürgen Reichel mit seiner "Smit Franken", die für beträchtliches Aufsehen sorgte. Die Kinder verlegten ihre Aktivitäten bald vom See auf die Wiese und

verbrachten einige Zeit mit Federballspielen und sonstigem Unfug.

Nach dem Mittagessen ging es dann wieder auf's Wasser und es herrschte bald wieder reger Schiffsverkehr, was natürlich die Zuschauer sehr freute.

Für allgemeines Gelächter und etliche dumme Sprüche sorgte ein



Enterich, der sich auch durch die Modellschiffe nicht von seinen Frühlingsgefühlen abbringen ließ. Die Entendame sträubte sich zwar etwas, aber Beharrlichkeit führt ja bekanntlich meist zum Ziel. (Das zufriedene Grinsen des Erpels war trotz Schnabel deutlich zu sehen!)



Gegen 17:00 Uhr wurden dann die Grill's (wir hatten diesmal tatsächlich 2 Stück) angezündet. Nachdem wir ein sportlicher Verein sind, gab es natürlich auch einen kleinen Wettkampf, welche Mannschaft ihren Grill schneller zum Glühen bringt. Sieger waren Jürgen Reichel und Kristina Schlicker. Bis das Grillgut fertig war, hatten unsere Damen mit Hilfe der Kinder sämtliche vorhandenen Tische zu einer Tafel

aufgebaut, an der so ziemlich alle Platz fanden. Nachdem Grillfleisch, Bratwürste und Kartoffelsalat bis auf wenige Reste vertilgt waren, ging es wieder mit den Booten auf den Weiher. Nachtfahren war angesagt.

Mit zunehmender Dunkelheit boten die beleuchteten Schiffe einen imposanten Anblick, was auch an den Kommentaren der Zuschauer deutlich zu merken war. Gegen 22:00 Uhr begann es zu regnen, also wurden die Schiffe rasch verstaut und über den Tischen

Schirme aufgebaut, damit wir den Rest des Abends wenigstens äußerlich trocken blieben.

Am Sonntag Morgen hatte sich das mit dem Regen erledigt, so kamen denn auch bald nach dem Frühstück



die ersten Schiffe auf's Wasser. Eine kleine Showeinlage gab es, als sich das Schnellboot von Georg Reusch aufgrund eines Elektronik-defektes verselbständigte und in einer weiten Kurve mit Vollgas Kurs auf die Ufermauer nahm. Nachdem es in einem relativ flachen Winkel aufgetroffen war, schrammte es ein Stück an der Mauer entlang und begann dann von neuem mit der Kreisfahrt. Bis die sofort angelauteten Rettungsmaßnahmen Erfolg hatten, wiederholte sich dieses Spiel noch dreimal. Der Aufprallwinkel wurde jedoch von Mal zu Mal flacher, so hielten sich die Schäden in Grenzen. Mittlerweile sind alle Schäden behoben und das Schiff war auch bereits wieder im Einsatz.

Am Sonntag Mittag begaben wir uns geschlossen in den Garten des Lokales. Nach einem guten und ruhigen Mittagessen wurde es dann allmählich Zeit, die Zelte abzubauen. Das Abbauen und Einladen verlief genauso lustig und chaotisch wie das Aufbauen am Freitag, aber nach ca. zwei Stunden war alles wieder verstaut und es ging nach Hause.

Es war auf jeden Fall ein rundum gelungenes Wochenende, bei dem nicht nur die Kinder auf ihre Kosten gekommen waren. Wir freuen uns schon auf den nächsten Sommer, wenn es wieder heißt:

**Jugendzeltlager des SMC  
am Kreuzweiher.**



**Schule  
Büro**

**BÜRO BAUER**

Kriemhildstr. 24  
Ecke Wodanstraße  
90461 Nürnberg  
Tel.-Fax 0911 / 49 98 74

**Copy-Shop**

***Büro-Bauer***

***Der kompetente  
Partner  
für individuelle  
Modellbeschriftung  
im  
Maßstab  
1:5 bis 1:75***

## 8. Internationales U-Boot-Treffen

von Rudolf Schwarzmeier

**Z**u seinen 8. internationalen Modell-U-Boot-Treffen lud am 11. September 1999 der Schiffsmodellbaclub Nürnberg in das Hallen- und Freibad Langwasser nach Nürnberg ein. Wieder konnten ca. 60 Modell-U-Boot-Spezialisten Ihre Meisterleistungen zur Schau stellen. Tauchen und natürlich Wiederauftauchen. Internationale Teilnehmer aus Holland, Belgien, der Schweiz, Österreich, Italien und Deutschland fachsimpelten, tauschten Erfahrungen aus oder wetteiferten mit ausgeklügelter Tauchtechnik. Gezählt wurden 95 Modell-U-Boote von 22,2 g bis 96 kg aller Gattungen. Helmut Zenger aus München führte zum ersten Mal vor großem Publikum seine Aluminaut vor. Das komplett aus Aluminium geschweißte Modell-U-

Boot war mit einer Videokamera für Über- und Unterwasseraufnahmen ausgerüstet. Mit 1,75 m Länge und 96 kg Gewicht zählte es zu den schwersten Modellen dieser Veranstaltung. Oder die U-Boot-Flotte von Helmut Huhn: U1 bis U5, fünf identische Modelle, die gleichzeitig mit einer Fernsteuerung und Kompasssteuerung



dirigiert werden können! Das U6 befand sich leider im Urlaub. Auch das Prunkstück, die NAUTILUS mit 22 kg Gewicht von Horst Kiner, brachte die Zuschauer zum Staunen. Highlight war auch wieder die bekannte NESSY (wer kennt sie nicht) von Peter Preisenhammer, und der verirrte

Haifisch aus Holland. Die Technikauchengeheuer zogen mit Respekt so Ihre Runden und brachten die zahlreichen neugierigen Badegäste auf Distanz. Robert Külewein manövierte sein neues Mini-modell Seahorse KD im Maßstab 1:87 perfekt





*U-Boot-Parade*

*Fotos: Reinhold Zielinski (3), Marian Pechtl (2)*

durch die Fluten des Nürnberger Langwasserbades. Außerdem konnte er eine Palette seiner Mini-U-Boot-Sammlung vorstellen – Unglaublich!!!! Begriffe wie Inklinometer, Lagestabilisierung, Tiefenregler, statisches und dyna-

misches Tauchen, Drucksensorauswertung, proportional gesteuerte Tauchzellen, prägten den ganzen Tag über die Gespräche. Faszination MODELL-U-BOOT-TECHNIK pur... jeder konnte es wieder hautnah erleben, sogar ein

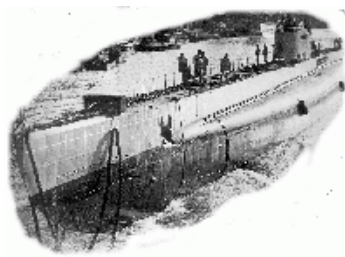


Echolot/Sonar brüllte ab und zu aus der Lautsprecheranlage, und das bei Sommerwetter pur bei ca. 30° C. Bis ca. 16:00 Uhr tümpelten über und unter Wasser bis zu 16 Modell-U-Boote gleichzeitig im glasklaren Wasser. An dieser Stelle bedankt sich der SMC Nürnberg bei allen Teilnehmern für die „Frequenz-disziplin“.

Um 18:00 Uhr trafen sich zum Abschluß 38 Teilnehmer und Gäste zum gemütlichen Beisammensein im Biergarten unseres Vereinslokals. Hier wurden bis zum späten Abend bei noch sommerlichen Temperaturen ge-

fachsimpelt und Erfahrungen ausgetauscht. Alle waren sich einig, daß es wieder eine gelungene Veranstaltung war.

**Abschließend bedankt sich der SMC Nürnberg e. V. durch Rudolf Schwarzmeier beim Sport-amt der Stadt Nürnberg**



Die Nautilus – unser Titelbildmodell – frei nach Jules Verne. Foto: Marian Pechtl (2)

#### ***Kleine Vorschau aufs nächste Heft:***

*Baubericht von Bernhard Kipf über sein Modell des schnellen Minenräum- u. Minenlegeboot „Pegnitz“ der Hameln-Klasse.*

*Praxistest der Graupner-Ladegeräte „Turbomat 7 Plus“ u. „Turbomat 16 Plus“.*  
*Baubericht von Klaus Müller und Ronald Funk über die „Bremen 9“ von Graupner. (Inklusive Praxistest)*

*Und natürlich viele Bilder, Berichte, Erzählungen.*

*Wieder dabei: „Die Seiten für Kinder“.*

# Das große Modell-Center

Auf rund 650 Quadratmetern finden Sie alles übersichtlich nach Sparten

## Schiffsmodelle

### Academy

RC-Boote ohne Akkus u.  
Fernbedienung

|         |                             |        |
|---------|-----------------------------|--------|
| AY 1445 | Sea Dart Cruiser mit Motor  | 124,50 |
| DM      |                             |        |
| AY 1436 | Dea Dagger 2-540 mit Moto   | 191,50 |
| DM      |                             |        |
| AY 1451 | Atlas 540 Cruiser mit Motor | 181,90 |
| DM      |                             |        |
| AY 1452 | Sea Dragon ohne Motor       | 344,70 |
| DM      |                             |        |
| AY 1454 | Supreme Boat mit Motor      | 181,90 |
| DM      |                             |        |
| AY 1457 | Triton Motor Boat mit Moto  | 226,00 |
| DM      |                             |        |

Motorisierte Schiffsmodelle, ca. 40 cm

## Begleitliteratur

**z.B. Plan-Buch (DIN A3) von The Floating Drydock**

TFD FLC Fletcher Class Destroyer 99,95 DM

**z.B. Englische Schritt-für-Schritt-Modellbau-**

**Anleitung:**

KAL 12152 Building & Detailing Model Ships

47,50 DM

**z.B. Deutsches Fachbuch vom Podzun-Pallas-Verlag:**

### Unsere Haus Kataloge 1999:

**NEU: „Erotik“ (Figuren)**

15,00 DM

**Schiffsmodelle u. Zubehör** 7,00

DM

**Hauskatalog „Standart“** 10,00

## Airbrush-Sets

**Airbrush-Komplettsets von Revell**

RE STU Einstiegs-Set „Student ISB 500“ mit

Kompressor „Gamma u. Zubehör“ nur 399,00 DM

RE PRO Fortgeschrittenen-Set „Profi IDB700“ mit

Kompressor „Delta“ u. Zubehör nur 499,00 DM

**Airbrush-Sets ohne Kompressor**

RE 39106 Airbrush-Set „MasterPlus IDG950“ 249,00 DM

AZ A470 Airbrush-Profi-Set mit viel Zubehör in  
Holzaufbewahrungsbox 277,50 DM

**Elektr. Kompressoren für Airbrush**

Kome Pw Typ „Power A“ (220 V, Druckkessel

2x1/4", max. 2 bar, 12l/min., 3,5 kg.) 399,99 DM

**Öffnungszeiten: Mo-Do 14 - 18 Uhr,  
Freitags 10-18 Uhr u. Samstags 9-16 Uhr!**

**Schiffs-Großmodell (RC-  
Einbau möglich)**

+

**dazu passendes Fotoätz-Detailset:  
GM 200-01 Gold-Medal-Ätzeisen Yamato**

**Ihr Spezialist für Schiffs-Standmodelle, Ätzteile, motorisierbare Einstiegs-Modelle, Farben und Zubehör!**

Wir führen auch ein riesiges Angebot aus anderen Modell-Sparten, wie z. B. Militär, Figuren, Autos, Trucks, Motorräder, Flugzeuge, Science-Fiction, Literatur und vielem mehr. Besuchen Sie unser Modell-Center, auch eine

## Academy

### RC-fähige Schiffsmodelle

Für junge Modellbauer stellt sich gerade im RC-Bereich immer auch die Geldfrage. Academy hilft mit günstigen Bausätzen, die ohne viel Aufwand fahrbereit gemacht werden können.

### Offshore Inbord Racer Miss California, ohne Maßstab

Dieses 40 cm lange Modell ist die Nachbildung eines Rennbootes für 2 Personen. Der einteilige 10 cm breite Rumpf ermöglicht den Einbau einer Zwei-Kanal-Steuerung. Im Bau-

satz enthalten: Batteriehalterung, Kabel und Schalter, Motor sowie Welle und Schraube. Der Kit ist einfach aufgebaut und mit selbstklebenden Dekorbildern



Offshore Inboard-Racer „Miss California“

versehen. In dieser Serie sind derzeit fünf verschiedene Typen lieferbar. Der ideale Einstieg in die RC-Szene.



„Atlas 540“

### Atlas 540, ohne Maßstab

Für den etwas anspruchsvolleren Modellbauer stellt Academy die De-Luxe-Serie der RC-Boote her. Atlas 540 ist die Nachbildung einer größeren Yacht. Durch die Hull-in-Hull Technik ist der einteilige, aus ABS geformte Bootskörper äußerst stabil und wasserdicht. Der einzusetzende Innenbootsteil nimmt die RC-Komponenten auf. Fertig vorbereitet ist ein mech. Fahrtregler mit Kondensator, Motor mit Getriebe, Stevenrohr mit Kupplung und Schraube sowie Ruderblatt mit Anlenkung.

Auf einer Plattform montiert, sind die Elektroeinheiten leicht zugänglich, auf der bereits Aussparungen für Servos und Empfänger vorgesehen sind.

Als Stromquelle wird ein 7,2-8,4 Volt Akku empfohlen.

Aufbauten aus mehrfarbigem Plastikspritzguß und ABS-Teilen werden teils geschraubt oder mit beiliegendem Spezialkleber verbunden.

Der umfangreiche Kit ist dank der ausführlichen Bauanleitung in kurzer Zeit fahrbereit. Zur Dekoration liegen selbstklebende Dekorbogen bei.

**Gerade für den jungen Modellbauer oder „Just for Fun“ eine günstige Alternative.**



**Unser Bernhard spricht:  
Beitragszahlung  
nicht  
vergessen!**

Zum Thema **Modell-Center** gibt's noch etwas zu sagen:

Als ich wieder mal um ein Inserat für unsere Clubzeitschrift nachfragte, habe ich folgende Informationen erhalten: Im nächsten Jahr kommt von Revell eine Wiederauflage der „**Flower-Class**“ **Korvette** im Maßstab 1:72.

Wie jeder von unserem Club bereits mitbekommen hat, ist dieses Modell ein richtiger Leckerbissen, nicht nur für Standmodellfreunde. Und daß man daraus auch noch ein Super Fahrmodell machen kann – nun, unser Marian Pechtl hat es ja bewiesen. Unten ein Foto von der Korvette im Rothsee.

Foto u. Bericht: Klaus Müller



## ***Vom Vorbild zum Modell oder genauer gesagt, von der echten Dampflokomotive zum Modell mit Elektromotorantrieb.***

*von Armin Kramer*

Dieser kleine Abriß soll allen Interessierten einen kleinen Einblick in die Entstehung einer industriell gefertigten Modelllokomotive geben.

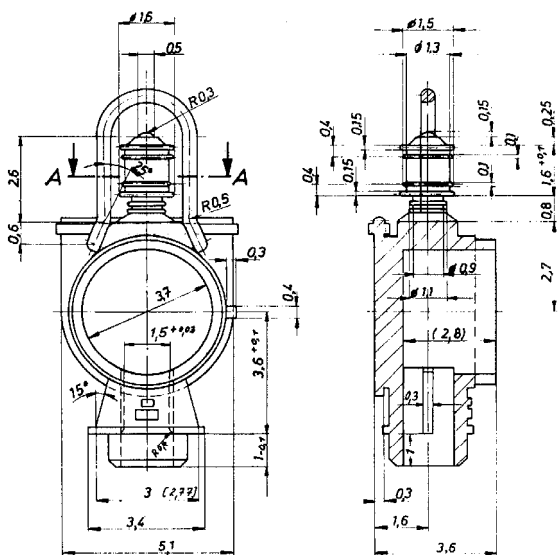
Am Anfang steht wie bei anderen Produkten auch ein Entscheidungsprozess, der möglichst alle Gesichtspunkte, die für oder gegen ein Modell einer bestimmten Baureihe sprechen, berücksichtigt. Ist die Entscheidung für eine bestimmte Vorbildbaureihe gefallen, beginnt für die Konstruktion erst richtig die Arbeit. Hatte man vorher schon für eine Auswahl von Vorbildern und

zur Unterstützung der Entscheidungsfindung, Unterlagen aus Büchern und Stationierungsverzeichnissen zusammengetragen, so wird dies jetzt für das spezielle Modell noch vertieft. Es werden jetzt auch die Originalpläne oder Kopien und Musterblätter, so weit vorhanden, z.B. im Verkehrsmuseum eingesehen und kopiert. Diese kopierten Vorbildunterlagen sind die wichtigsten Fundamente für alle weiteren Arbeiten. Als nächstes muß eine Produktbeschreibung mit allen Eigenschaften und Ausstattungen des Modells erstellt und von der Geschäftsleitung bestätigt werden. Dies läuft teilweise parallel zur Entstehung des Gesamtentwurfs, da beides voneinander abhängig ist und der beauftragte Konstrukteur für die



*Lokparade am Nürnberger Güterbahnhof.*

*Fotos: Marian Pechtl (2), Fleischmann*



*Konstruktionszeichnung einer preußischen Petroleumlampe mit Bügel im Maßstab 10:1*

korrekte Ausführung verantwortlich ist. Nach mehreren Wochen, wenn der Gesamtentwurf fertig ist, hat der Konstrukteur viele Vorbildzeichnungen, Bücher und Fotos durchgesehen und für seinen Entwurf ausgewertet. Soll eine Lok mit einer bestimmten Betriebsnummer entstehen, ist es auch wichtig, ein Betriebsbuch dieser Lok, so weit verfügbar, zu studieren, denn hieraus sind die

die Vorbildzeichnungen und Fotos immer wieder Verwendung. Die benötigten Fotos werden schon vor der Entwurfserstellung beschafft. Bei nicht mehr existierenden Vorbildern wird auf Archivmaterial zurückgegriffen, existiert noch ein Vorbildexemplar (z.B. Museumslok) so wird ein Fototermin vereinbart und im Beisein des Konstrukteurs dieses in möglichst vielen Detail-

eventuellen Änderungen und der dazugehörige Zeitpunkt ersichtlich.

Anschließend werden alle notwendigen Zeichnungen der Einzelteile in oft monatelanger Arbeit von technischen Zeichnern und Detailkonstrukteuren in enger Zusammenarbeit mit dem Konstrukteur erstellt. In dieser Phase bekommen die Teile ihre endgültige Detaillierung (Gravuren) und hinter vielen davon stehen heute 3D-CAD-Daten. Hierbei finden



aufnahmen abgelichtet.

Zurück zu den Zeichnungen und CAD-Daten. Auf diesen Grundlagen erarbeiten nun Form- und Betriebsmittelkonstruktion die entsprechenden Werkzeug- und Vorrichtungspläne und lassen diese anfertigen.

Während die Form- und Betriebsmittelkonstruktionen entstehen, ist natürlich auch schon die Arbeitsvorbereitung und von dieser die Fertigungsplanung in Kenntnis von der Neuheit gesetzt worden.

Den ersten Schritt hat wieder der Konstrukteur gemacht, der nach Fertigstellung seines Entwurfes eine exakte Stückliste erstellt. Anhand dieser Stückliste wurden von der Arbeitsvorbereitung eine abschließende Kalkulation und danach die Arbeitspläne erstellt. Diese Arbeitspläne sind wieder Grundlage für die Fertigungsplanung, denn jedes Teil muß schließlich rechtzeitig mit Hilfe der Formen, Werkzeuge und Vorrichtungen produziert und bearbeitet werden.

Stichwort: Formen und Werkzeuge.

Sind diese nach den Angaben fertiggestellt, werden sie in den entsprechenden Produktionsstätten bemustert und in einem Umlaufverfahren zur Serienreife gebracht. An diesem Umlaufverfahren sind neben den Konstruktionen auch Lackiererei und Montage beteiligt. Haben nun alle Teile diese Phasen durchlaufen und manche Nachbesserung und



Anpassung erfahren, braucht es nur noch die offizielle Fertigungsfreigabe aller Teile. Danach läuft die Produktion und Endmontage sehr schnell auf Hochtouren, denn Weihnachten ist nun meist nicht mehr weit, und bei vielen Modellfans soll diese Neuheit unter dem Christbaum stehen. Abschließend möchte ich noch erwähnen, daß vom ersten Schritt bis zum fertigen Modell rund 18 Monate vergangen sind. Von den beteiligten Personen wurde in diesem Zeitraum nicht nur dieses, sondern weitere Projekte bewältigt, da viele Arbeiten eines Projektes meist nicht lückenlos aneinander gereiht werden können. Damit möchte ich diese kleine Abhandlung beschließen und allen, die eine Modelleisenbahn ihr Eigen nennen, weiterhin viel Freude damit wünschen.





Rudolf Schwarzmeier



Matthias Ahrens



Bernhard Kipf



Wilhelm Schäfer

**Vereinslokal, 15. Oktober 1999**  
**20:00 Uhr.**

Der 1. Vorstand, unser Rudolf Schwarzmeier, hat wie immer in seiner unnachahmlicher Manier den heutigen Abend eingeleitet.

Es wäre eine Versammlung wie immer, wenn nicht Neuwahlen anstehen würden. Und darüber ein kurzer Bericht:

Von unseren 37 Mitgliedern waren 25 anwesend, und diese haben wie folgt gewählt:

|                         |                            |
|-------------------------|----------------------------|
| <b>1. Vorstand:</b>     | <b>Rudolf Schwarzmeier</b> |
| <b>2. Vorstand:</b>     | <b>Wilhelm Schäfer</b>     |
| <b>Kassierer:</b>       | <b>Bernhard Kipf</b>       |
| <b>Schriftführer:</b>   | <b>Matthias Ahrens</b>     |
| <b>Jugendwart:</b>      | <b>Jürgen Schlicker</b>    |
| <b>Kassenrevisoren:</b> | <b>Klaus Müller</b>        |
|                         | <b>Jürgen Reichel</b>      |

Das heißt, im Prinzip hat sich bis auf den Jugendwart nichts geändert. Die weiteren Aussprachen betrafen zum großen Teil die zukünftigen Aktivitäten unseres Clubs, und die werden aller Wahrscheinlichkeit nach in den nächsten Jahren weiterhin so rege sein wie bisher. Obwohl ja immer das Versprechen kommt, im nächsten Jahr kürzer zu treten. Aber will das überhaupt wer? Wenn ich mich so umsehe, ich glaube nicht.



Klaus Müller



Jürgen Schlicker



Jürgen Reichel

## Bild des Jahres: *Ralph Liedke*



**Wolfgang Koching  
hat Ihre Interessen  
im Blick!**



***Agrippina  
Versicherungen  
Gerneraltvertretung  
Koching***

***Efeweg 18 · 91126 Wolkersdorf***



# Sprengboot

**E**s begann damit, daß ich ein "Landserheft" über Kampfschwimmer und Sprengbootfahrer gelesen habe. Schlagwort: SPRENGBOOT .....ein neues Schiffsmodell, das „DEUTSCHE SPRENGBOOT“ mußte entstehen, und eine Rarität sollte es auch werden. Der Zufall wollte es so: Die Firma Eggenweiler/Aeronaut hatte einen Bau-



plan im Maßstab 1:10 im Angebot. Alle Bauelemente des Originalplanes wurden nun um 50% vergrößert. Der Bootskörper entstand in Knickspantbauweise. Als Beplankung für Rumpf und Decksaufbauten diente Balsaholz, Sperrholz, ABS und Aluminium. Um das gesamte Bootsmodell stabil und unverwundbar zu machen, wurden zwei Polyesterharzlagen aufgelegt .....danach Polyesterfeinspachtel und dann ....schleifen ....schleifen. Ein Polyester-Endlack brachte schließlich den letzten Schliff. Es folgte die Lackierung nach diversen Vorlagen. Der Bug-Stoßbügel ist aus Vollmessing. Der "Kampf-

schwimmer" ist eine modifizierte Kamikazefigur (Flieger), sitzend im Heckteil des Bootes. Der Antrieb: Ein Elektromotor 12V "SPEED 600 BB TURBO", Direktantrieb auf eine Zweiblattrennschraube mit 45 mm Durchmesser. Vorwärtsfahrt geregelt über einen elektronischen Fahrtregler mit SPEED-Schalter. Gelenkt wird das Ruderblatt über einen Seilzug und Knüppeldirektsteuerung, so wie im Flugzeugcockpit! Problematisch war die Platzierung der Akkusätze, um das Boot nicht "kopflastig" werden zu lassen, da der Sitzplatz mit Fahrerfigur im Heckteil 1/3 Raum kostete – fehlte eigentlich nur noch der Sprengsatz mit Aufschlagzünder im Bugteil, doch Selbstversenkung war nicht eingeplant !!

Das Gesamtfahrverhalten könnte man als rennboot-ähnlich bezeichnen.

## **Zur Geschichte:**

Der Typ der Sprengboote wurde im Laufe der letzten Kriegsjahre 1944/45 von der Deutschen Kriegsmarine entwickelt. Diese Boote wurden als sogenannte Kleinkampfmittel bezeichnet. Ihr Aufbau war dementsprechend einfach, und doch zeigte sich im Einsatz, daß mit diesem Bootstyp auch Erfolge erzielt werden konnten. Die Sprengboote zeichneten sich durch eine sehr hohe Geschwindigkeit in Verbindung mit einer großen Wendigkeit auch bei leichtem Seegang aus. Diese

# DEUTSCHES SPRENGBOOT

DEUTSCHE KRIEGSMARINE 1944/45

TECHNISCHE DATEN: MTH

LÄNGE : 4.35m (5.20m)

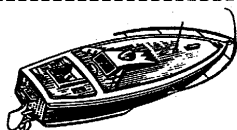
BREITE : 1.25m (1.90m)

GESCHW. : 40KNOTEN = 75Km/h  
= 20.8m/s

ANTRIEB : HOCHTOURIGE BENZIN-  
MOTOREN  
(bis 2.5L Hubraum)

BAUWERFT : RANBECK / STARNBERG  
u. versch. JACHT-/  
BOOTSWERFTEN

modell-maßstab = 1:6.6 ZR



Sprengboote wurden auf allen möglichen Yacht- und Bootswerten in Deutschland und im besetzten Ausland gebaut. Als Motoren kamen jeweils greifbare und vorhandene hochtourige Automotoren zum Einbau. Die Boote wiesen je nach Bauwerft kleinere Unterschiede im Aussehen auf. Der Einsatz dieser Boote wurde als sogenanntes Himmelfahrtskommando bezeichnet, denn nicht immer gelang es dem Fahrer dieses Kleinkampfmittels rechtzeitig auszusteigen.

Im Einsatz hatte das Boot in seinem Bugraum Sprengstoff geladen, welcher beim Auftreffen auf ein Ziel durch eine Gefechts- pistole zur Explosion gebracht wurde. Je nach den Gegebenheiten des gefahrenen Einsatzes ging der Fahrer mit dem Boot bis zu 100 Meter und näher an das Ziel heran, um sich anschließend mittels Preßluft aus dem Sitz herausschießen zu lassen. Im gleichen Augenblick öffnete sich unter dem Fahrer ein Schlauchboot, um diesen aus der Seenot zu retten. Das Schlauchboot war zuvor wie ein Fallschirm verpackt und diente gleichzeitig als Sitzkissen und Rückenlehne. In der Zwischenzeit steuerte das Boot mit Höchstgeschwindigkeit und festgelegten Steuerknüppel auf sein Ziel zu, um es zu vernichten. Der Stoßbügel am Bug wurde auch bei diesen Kleinkampfmitteln immer gefahren um kleine Beschädigungen des Bootskörpers zu vermeiden. Beim Aufprallen am Ziel wurde er weitgehend deformiert, die Sprengladung wird zur Entzündung gebracht. Im Bug dieses Sprengbootes gab es einen Behälter mit 300 Kilo hochbrisanten Sprengstoffs mit Aufschlag- und Wasserdruckzündung. Das Boot wird - wie schon erwähnt - von einem einzelnen Mann (Ausbildung Kampfschwimmer) bedient, der sein Ziel mit dem ganzen Boot ansteuert, bis auf kleinste Distanz heranfährt, bevor er die Steuerung festsetzt und sich nach hinten hinauskatapultiert.



Fotos: Reinhold Zielinski

Unmittelbar vor dem Absprung bedient er einen kleinen Hebel, und das Boot rast mit äußerster Kraft auf sein Ziel los. Das Heck wird bei dem Aufprall durch die kleinen Sprengkörper, die rings um das Boot verteilt sind, vom Bug gelöst und versinkt rasch, während der Bug mit der Sprengladung bis auf eine genau ausgerechnete Tiefe absinkt, dort explodiert und ein großes Leck in den Rumpf des angegriffenen Schiffes reißt. Bei 300 Kilo Sprengstoff kann man sich ausrechnen, wie groß so ein Leck sein wird!

Sprengboote waren teils umgebaute Sportmotorboote (auch MTM genannt). Sie hatten eine Länge von 5,20 m und eine Breite von 1,90 m, besaßen einen flachen Boden und wurden von hochtourigen Benzinmotoren wie z. B. 2,5 ltr. Alfa-Romeo-Motoren angetrieben. Es wurde dabei eine AK von bis zu 32 Meilen ermöglicht. Die Höchstreichweite des Sprengbootes betrug bei voller Fahrt ca. 5 Stunden. Der Schraubenruderblock des Bootes war außenbords angebracht und so schwenkbar, daß er leicht gehoben werden und ohne sich zu vertörnen, jedes Sperrhindernis überwinden konnte. Das war wichtig beim Überfahren von Netz- oder Seilsperren.

Weitere Informationen von:

Reinhold Zielinski

EMAIL: [smc.zr@t-online.de](mailto:smc.zr@t-online.de)



## Schiffsnostalgie – Sirius

von Hanno Süphke

Sie war das erste Schiff, das den Atlantik nur unter Dampf, ohne Segelunterstützung, überquerte. Die "Sirius" war als relativ kleiner, aus Holz gebauter Kanaldampfer mit 2 Masten ursprünglich für den Dienst zwischen London und Cork in Irland, und nicht für den Atlantikverkehr vorgesehen. Der vordere Mast führte 3 Rahsegel, der hintere Großmast fuhr Schratsegel. Von der neugegründeten British & American Steam Navigation Co. wurde das Schiff anstelle der nicht rechtzeitig fertig gewordenen "British Queen" für die Atlantikfahrt bestimmt. Die "Sirius" wurde von London nach Cork beordert, dort mit Kohle bebunkert und lief am 4. April 1838 mit 40 Fahrgästen an Bord, unter dem Kommando von Leutnant R. N. Roberts, nach New York aus.

Die Seitenräder von 7,32 m Durchmesser wurden durch eine Dampfmaschine von 235 kw (320 PS) angetrieben. Die "Sirius" war das erste Schiff auf dem Atlantik, das mit Oberflächenkondensatoren nach dem 1834 durch S. Hall patentierten Verfahren fuhr, und damit auf die Einspeisung von Seewasser in den Kessel verzichten konnte. Trotz anfänglicher Erschwernisse durch Stürme wurde der Zielhafen nach einer Strecke von 2961 Seemeilen in 18 Tagen und 10 Stunden am 22. April wohlbehalten erreicht.

Zeitungen berichteten: In New York wird über nichts anderes als die "Sirius" gesprochen. Sie ist das erste Dampffahrzeug, das hier von England einlief, und sie ist ein herrliches Schiff. Alle Kaufleute New Yorks gingen an Bord. Leutnant Roberts von der Royal Navy ist der erste Mann, der jemals ein Dampfschiff von Europa nach Amerika navigierte, berichtete der "New York Herald" am 24. April 1838. Die Rückfahrt erfolgte bereits am 1. Mai – ebenfalls in 18 Tagen. Wohl einmalig für ein Handelsschiff war der Salut einer Batterie von 17 Geschützen beim Auslaufen aus dem New Yorker Hafen. Im Juli machte die "Sirius" noch eine Überfahrt nach Amerika, um dann nach der Rückkehr, ihrer eigentlichen Bestimmung gemäß, in den Küstengewässern Englands eingesetzt zu werden. Auf einer solchen Fahrt lief sie im Januar 1847 auf ein Felsenriff und wurde total wrack.

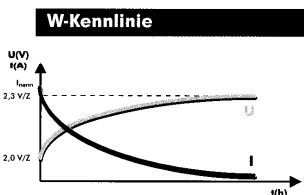
Die Maße der Sirius waren:

Länge über Alles 63,40, Länge des Kiels 51,80m, Breite über Spanten 7,88m, Breite über Schaufelradkästen 14,5m, Tiefe im Raum 5,60m, Tiefgang 4,58m, 703 BRT, 412 NRT. Der Dampf mit einem Druck von 0,35 atü wurde in den Kesseln mit einem täglichen Kohleverbrauch von ca. 24 t erzeugt. Da die Vorräte für die erste Überfahrt nicht reichten, wurde alles Brennbare an Bord verheizt, was irgendwie entbehrlich war.

# Merkmale der Kennlinien

## W-Kennlinie

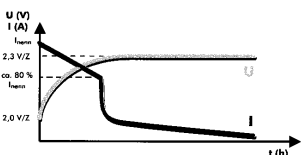
Die einfachste Ladekennlinie ist die W-Kennlinie. Die Ladung erfolgt mit fallendem Ladestrom bis zum Erreichen der Ladeschlußspannung. Diese Kennlinie eignet sich damit besonders für den Pufferbetrieb, um die Akkus aktiv zu halten und die Selbstentladung auszugleichen.



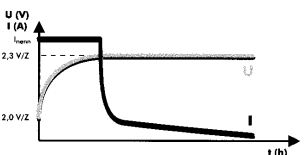
## WU-Kennlinie

## WU-Kennlinie

Bis zum Erreichen der Ladeschlußspannung erfolgt die Ladung mit fallendem Ladestrom, bei gleichzeitig ansteigender Zellenspannung. Danach erfolgt die Umschaltung auf konstante Zellenspannung. Der Ladestrom nimmt weiter ab, bis zum Erhaltungsladestrom. Das Ladegerät darf in dieser Konstellation ständig an der Batterie angeschlossen bleiben.



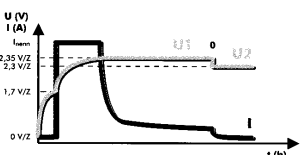
## IU- / IU<sub>par</sub>-Kennlinie



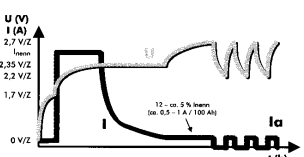
## IU- / IU<sub>par</sub>-Kennlinie

Die gebräuchlichste aller Ladekennlinien ist die (I)U-Kennlinie. Hier wird der Ladestrom solange konstant gehalten, bis die eingestellte Zellenspannung erreicht wird. Danach wird die Ausgangsspannung begrenzt und auf einem konstanten Wert gehalten. Der Strom fällt bis auf den Ladeschlußstrom ab. Diese Lademethode eignet sich besonders für Batterien im Parallelbetrieb (IU<sub>par</sub>). Das Ladegerät darf in dieser Konstellation ständig an der Batterie angeschlossen bleiben.

## IU<sub>00</sub>-Kennlinie



## IU<sub>1a</sub>-Kennlinie



## IU<sub>00</sub>-Kennlinie

Dieses Ladeverfahren garantiert eine besonders schonende Ladung. Zunächst wird eine Formationsladung durchgeführt, um auch tiefentladene Batterien wieder in den „Normalzustand“ zu versetzen. Danach erfolgt die eigentliche Ladung mit Konstantstrom bis zum Erreichen der Zellenspannung. Die weitere Ladung erfolgt mit konstanter Spannung. Der Strom geht hierbei bis auf den Nachladestrom zurück. Bei weiterhin leicht abnehmendem Strom erfolgt die Nachladephase mit etwas reduzierter Zellenspannung. Der Vorteil dieser Ladekennlinie liegt in dem Verbleib der Batterie an dem Ladegerät und einer verkürzten Ladezeit. Die Umschaltung von U<sub>1</sub> auf U<sub>2</sub> kann zeit-, spannungs- oder stromabhängig erfolgen.

## IU<sub>1a</sub>-Kennlinie

Vor dem eigentlichen Ladeprozess wird eine Formationsladung durchgeführt, um auch tiefentladene Batterien wieder in den „Normalzustand“ zu versetzen. Danach erfolgt die eigentliche Hauptladung mit Konstantstrom bis zum Erreichen der vorgegebenen Zellenspannung. Ab diesem Zeitpunkt erfolgt bei abnehmendem Strom eine Ladung mit konstanter Spannung. Diese Spannung bleibt solange konstant, bis der Strom auf den Wert des Nachladestromes abgesunken ist. In der nun folgenden Nachladephase bleibt der Strom bis zum Ladungsende konstant, bei wieder ansteigender Zellenspannung. Zum Abschluß erfolgt dann noch eine Impulsstrom-Ausgleichsladung.

# SCHIFFSMODELLBAUCLUB NÜRNBERG E. V.



## Aufnahmeantrag

Ich erkläre hiermit meinen Beitritt zum **SCHIFFSMODELLBAUCLUB NÜRNBERG E. V.**

ab.....

Durch meine Unterschrift erkenne ich die Satzung des Vereins an und übernehme die Verpflichtung, die Beiträge des Vereins pünktlich zu entrichten.

Name: ..... Vorname: .....

Beruf: ..... Geburtsdatum: .....

Straße: .....

Wohnort: .....

Tel.: ..... aktives/förderndes Mitglied

Datum: ..... Unterschrift: .....

Bei Jugendlichen unter 18 Jahren Unterschrift des Erziehungsberechtigten

### Mitgliedsbeiträge:

### Jahresbeitrag

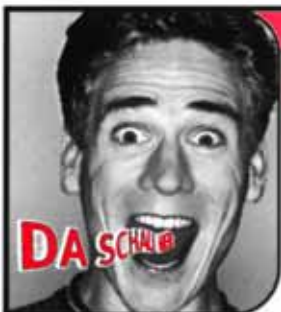
|                                        |                     |
|----------------------------------------|---------------------|
| Erwachsene                             | DM 48,00            |
| Jugendliche unter 18 Jahren            | DM 18,00            |
| Jugendliche unter 14 Jahren            | <b>beitragsfrei</b> |
| Ehefrauen, Wehrpflichtige, Arbeitslose | DM 18,00            |

### Aufnahmegebühr:

|              |          |
|--------------|----------|
| Erwachsene:  | DM 10,00 |
| Jugendliche: | DM 5,00  |

**In der Aufnahmegebühr ist der Mitgliedsausweis enthalten.**

Änderungen vorbehalten!



**BIS ZU  
5.000 Mark\*\*  
FÜR IHREN  
GEBRAUCHTEN!**



**CITROËN BERLINGO MULTISPACE**  
(Abbildung zeigt Sonderausstattung)

- Doppelairbag
- Servolenkung
- Höhenverstellbares Lenkrad
- Zentralverriegelung
- Großes elektrisches Faltdach (auf Wunsch)
- u. v. m.

CITROËN empfiehlt TOTAL

als 1,4 schon für **DM 26700,-\*** **EUR 13651,49\***

### LEASINGANGEBOT

der CITROËN BANK\*\*\* FÜR DEN CITROËN BERLINGO MULTISPACE

|                                                 |                                   |                       |                                        |
|-------------------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------|----------------------------------------|
| DM 7565,70<br>Euro 3868,28<br>Mietsonderzahlung | 45000 km/<br>Jahr<br>Laufleistung | 36 Monate<br>Laufzeit | DM 199,00<br>Euro 101,75<br>Monatarate |
|-------------------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------|----------------------------------------|

\*ZUZÜGLICH ÜBERFÜHRUNG

\*\*JE NACH ZUSTAND IHRES GEBRAUCHTEN FAHRZEUGS

\*\*\*ZWEIGNIEDERLASSUNG DER PSA FINANCE DEUTSCHLAND GMBH

Citroën Commerce GmbH  
Niederlassung Nürnberg  
Regensburger Straße 70  
90478 Nürnberg

Telefon: (0911) 474050    Telefax: (0911) 4740510



Echte Hand-  
arbeit mit

**Print House**  
Redaktion  
Entwurf  
Gestaltung  
Klaus Müller

**CITROËN BERLINGO**

**NICHTS BEWEGT SIE WIE EIN CITROËN**

