

Ausgabe 2002

Schiffsmodellbauclub Nürnberg e.V.

# SMC

# Club-Info

## 15 Jahre



Das Magazin des  
**SMC Nürnberg**

**F. K. Littorina**  
**Weißenburg**  
**Schlepper Karl**  
**9. Int. U-Boot-Treffen**



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



## **Rückblick 2001 – Rückblick 2001 – Rückblick 2001**

*Wieder ist ein ereignisreiches Jahr vergangen.*

*Wie so oft haben wir uns vorgenommen, unsere Aktivitäten etwas zurückzufahren. Das Ergebnis ist nicht so ausgefallen. Wir waren mehr unterwegs, als wir es uns vorgestellt hatten. Dazu kam noch unser 15jähriges Bestehen, welches mit einer 2tägigen Ausstellung und enormen Besucherandrang begann.*

*Als weitere Höhepunkte kann man noch unser fast schon obligatorisches Hafenfest, die Mitwirkung bei den German Masters 2001 und natürlich unser Internationales U-Boot-Treffen erwähnen. Weitere Vorführungen bei befreundeten Vereinen im Rahmen der Vereinigung Nordbayerischer Schiffsmodellbauer rundeten das Programm ab.*

*In diesem Jahr waren auch neue Vorstandswahlen; alles blieb wie bisher. Ist ja auch klar, jedes unserer Mitglieder war mit der bisherigen Führung unseres Vorstandes einverstanden und zufrieden. Neu ist, daß wir ab jetzt 3 Ehrenmitglieder haben. Die Auszeichnungen wurden vergeben für Organisation, Internet und Publikation.*

*In eigener Sache ist es Zeit, mich bei meinen vielen Schreibern und ihrer Mithilfe für ein (hoffentlich) interessantes Heft zu bedanken. Das gleiche gilt natürlich auch für meine Inserenten, ohne deren tatkräftiger finanzieller Hilfe auch dieses Heft nicht zustande kommen würde.*

### **Ein weiteres Kapitel des SMC Nürnberg ist das Internet.**

*Seit Februar 1999 hat unser Club eine eigene Homepage. Bis zum heutigen Tag haben wir nach zögerlichem Anlauf bereits Zwanzigtausend!! Zugriffe. Laut unserer Statistik besuchen uns zur Zeit monatlich rund Tausend Gäste.*

*Ohne den Einsatz unseres Webmasters Reinhold Zielinski, der mit viel Phantasie und Können diese mindestens einmal die Woche aktualisiert, wäre ein wichtiges Instrument zum Bekanntheitsgrad unseres Clubs und des Schiffsmodellbaus nicht vorhanden.*

*Ich denke, Zeitschrift und Internet wecken bei vielen unserer Leser und Surver ein Interesse an unserem Hobby. Daß dies, wie oft fälschlicherweise angenommen, kein Spielzeug ist, sieht der interessierte Besucher bei unseren Ausstellungen.*

*Ein weiteres Anliegen sind die Kriegsschiffe. Manche Besucher sind schwer davon zu überzeugen, daß wir mit kämpferischen Handlungen nichts am Hut haben. Aber die größte Herausforderung für einen Modellbauer sind nun mal diese Modelle, da sie den höchsten Schwierigkeitsgrad haben.*

*Wo ist der Unterschied zwischen einem der bewunderten historischen Kriegsschiffe mit Segeln und einem WK I oder WK II Schiff? Die Umstände und Lebensbedingungen auf einem Segler waren grausamer.*

*In diesem Sinne*

*Klaus Müller*

**Postanschrift:**

SMC Nürnberg e.V.  
Rudolf Schwarzmeier  
Gubener Str. 16

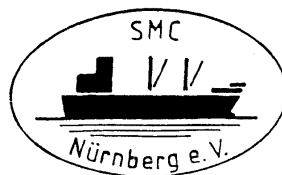
**90453 Nürnberg**

(0911) 63 27 756

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

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

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



## **Veranstaltungen 2002**

- 13.-14. 04. Hallerndorf, Ausstellung in der Hauptschule
- 28. 04. SMC Weiden, Schaufahren im Schätzlerbad
- 01.05. SMC Neumarkt, Schaufahren
- 04.05. SMC Nürnberg, Eröffnungsfahren im  
Weißburger Limes-Bad**
- 09. 05. Schaufahren in Meilschwitz – Neustadt/Coburg
- 09. 05. SMG Wolpertinger München, Schaufahren
- 20. 05. SMC Bayreuth, Eröffnungsfahren am Röhrensee
- 25. 05. Schaufahren in Großbreitenbach – Neustadt/Coburg
- 08.–09. 06. Hallerndorf, Schaufahren
- 07. 07. Schaufahren in Stegaurach
- 13.-14. 07. SMC Nürnberg, Hafenfest**
- 28. 07. Marinekameradschaft Erlangen, SMC Nürnberg,  
Schaufahren**
- 08. 09. SMC Nürnberg, Abschlußfahren  
im Langwasser-Bad**
- 15. 09. SMC Neumarkt, Abschlußfahren
- 21. 09. SMC Nürnberg, Schaufahren im Limes Bad  
Weißburg**
- 28. 09. SMC Bayreuth, Abschlußfahren am Röhrensee
- 05.-06. 10. Ausstellung Neustadt bei Coburg
- 01. 12. Kemnath, Ausstellung

Weitere Infos erhalten Sie beim SMC-Vorstand, seinen Vertretern oder in unserer Homepage. Wichtige Änderungen oder neue Veranstaltungen werden bei den jeweiligen Clubabenden bekanntgegeben. Irrtum vorbehalten

## **Inhalt**

Seite 6	<i>Katzwang</i>
Seite 12	<i>Deutsches Museum</i>
Seite 16	<i>Schiffschronik 1</i>
Seite 18	<i>Weißenburg</i>
Seite 22	<i>Hafenfest</i>
Seite 27	<i>Bild des Jahres</i>
Seite 28	<i>Jugendzeltlager</i>
Seite 32	<i>SMC in der Werbung</i>
Seite 34	<i>15 Jahre SMC</i>
Seite 47	<i>Schiffschronik 2</i>
Seite 48	<i>Der andere</i>
<i>Rückblick</i>	
Seite 50	<i>FK Littorina</i>
Seite 56	<i>Werftbesichtigung</i>
Seite 60	<i>9. Int. U-Boot-Treffen</i>
Seite 64	<i>Hinter den Kulissen</i>
Seite 65	<i>Hafenschlepper Karl</i>
Seite 70	<i>Sandra in China</i>
Seite 74	<i>Kinderseite</i>
Seite 78	<i>Club-Meisterschaft</i>
Seite 80	<i>Offener Brief</i>
Seite 81	<i>Missouri 1:350</i>
Seite 84	<i>Hansesail Rostock</i>

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](mailto:kamueller@t-online.de)

**Vereinsgewässer: Kreuzweiher**

**Vereinsheim:**

**Sportgaststätte Langwasser**

**Salzbrunner Str. 38**

**90473 Nürnberg**

**(0911) 80 55 50**

**Treffpunkt:**

**Jeder 3. Freitag im Monat**

**ab 19:00 Uhr**



**Blaibachsee und Seegaststätte.  
Unser Ausflugsziel für  
Pfingsten 2002.  
Anmeldungen bitte bis zur  
Februarversammlung  
abgeben.**

**Leider gibt es wieder  
eine traurige Nachricht:**

**Unser Clubmitglied**

**Alfred Bürgel**

**ist nach schwerer  
Krankheit  
am 20. Mai 2001  
verstorben.**

**Wir werden ihn in guter  
Erinnerung behalten.**

## **Rückblick** **auf unsere Aktivitäten im Jahr 2001**

08. 03. Sinsheim, Faszination Modellbau  
24. 03. **15 Jahre SMC, Ausstellung Katzwang**  
29. 04. **Eröffnungsschauafahren Weißenburg SMC**  
01. 05. Schauafahren u. Vorführung Neumarkt  
05. 05. Saisoneroöffnung Forcheim  
06. 05. Eröffnung in Ebnath, MSG Kemnath  
06. 05. Schiffmodelltreffen Wemding  
20. 05. Modellboot-Show Großbreitenbach  
24. 05. **100 Jahre FFW Horbach, SMC**  
26. 05. **German Masters, Plastikmodellbau und SMC**  
16. 06. Weiden, Großes Schauafahren  
07. 07. Sommerfest in Hallerndorf  
14. 07. **Nürnberger Hafenfest, SMC**  
29. 07. **Marinekameradschaft Erlangen, SMC**  
02. 09. Bayreuth, Röhrensee, Abschlußfahren  
08. 09. **9. Int. Modell-U-Boot-Treffen Nürnberg, SMC**  
22. 09. **Abschlußfahren Weißenburg, SMC**  
30. 09. Neumarkt, Abschlußfahren  
27. 10. **Vereinsmeisterschaft SMC**  
17. 11. Ausstellung Funktionsmodellbau Trucker Club Nbg.

*Interne Veranstaltungen wie Kegeln, Vereinsausflüge, Faschingsbälle usw. sind hierbei natürlich nicht berücksichtigt.*

**Wie bereits erwähnt, wollte unser Club in diesem Jahr etwas kürzer treten.....**

*Unsere SMC-  
Jugend, ist  
sie nicht  
niedlich?  
(kleine ironische  
Bemerkung vom  
Redakteur)*





## **Ausstellung Katzwang**

*Bericht: Jürgen Schlicker*

*Rudolf Schwarzmeier*

*Fotos: Klaus Müller*

**A**nlässlich seines 15jährigen Bestehens veranstaltete der Schiffsmodellbauclub Nürnberg e.V. mit Unterstützung des Fördervereins der Hauptschule Katzwang am 24. und 25. März eine große Modellbauausstellung in der Schule. Auf 850 m<sup>2</sup> wurde alles gezeigt, was ein Modellbauerherz höher schlagen lässt.

Herr Staatssekretär Karl Freller, der die Schirmherrschaft über unserer Ausstellung hatte, eröffnete diese am Samstag, den 24. März um 12 Uhr und informierte sich anschließend mit einem zweistündigen Rundgang über die verschiedenen Sparten unseres schönen Hobbys. Der 1. Trucker-Club Nürnberg führte seine Modelle auf einem 130m<sup>2</sup> großen Parcours vor. Gezeigt wurden neben phantastisch gebauten Trucks auch verschiedene

Baumaschinen, natürlich ebenso naturgetreu und funktionsfähig, wie alles andere. Die Dampffreunde Nürnberg zeigten einige ihrer Dampfmaschinen in voller Aktion. Eine besondere Attraktion war eine Dampffähre namens Thor, die in einem Wasserbecken von 6 x 6 Metern vorgeführt wurde, welches uns vom MBSC Hallerndorf zur Verfügung gestellt wurde.

In zwei Räumen wurden die Schiffsmodelle einem großen Publikum präsentiert. Das größte und herausragendste Modell war der Flugzeugträger Graf Zeppelin im Maßstab 1:100 von unserem Vereinsmitglied Ralph Liedtke. Moderne Modelle von Fähren, Passagierschiffen, Jachten, U-Booten und Kriegsschiffen, sowie einige Oldies aus den 60er Jahren standen nebeneinander und warteten auf ihren Einsatz im Wasserbecken.

Die Modellsportfreunde Nürnberg zeigten ihre schnellen Rennboote und informierten das Publikum mit tollen Videovorführungen.

Heinz Wagner war mit seinen Airbrushvorführungen so beschäftigt, daß er an den zwei Tagen seinen Stand kaum verlassen konnte. Das Interesse an seinen kunst- und phantasievollen Lackierungen war überdurchschnittlich groß.



1989 - 1999  
10 Jahre  
Modellbau  
Manfred Tost

Aeronaut - Böhler - Conzelmann  
Dragen - Extron - Graupner  
Greven - Jamara - Krick - Kyosho  
LRP - Multiplex - Oracover  
Robbe - Simprop - Steingraber  
Tamiya - Webra - Wedico



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  
E-Mail: [tost-modellbau@t-online.de](mailto:tost-modellbau@t-online.de)  
Homepage: [www.tost-modellbau.de](http://www.tost-modellbau.de)



Die größte Modellrakete der Welt stellte der Nürnberger Raketenmodellsportverein 1982 e.V. aus. Das 3,60m hohe Modell in dem Schulraum aufzustellen war Millimeterarbeit und brachte einige Modellbauer ganz schön ins



Schwitzen. Es wurden auch Flugdrachen gezeigt, die nach Originalplänen aus der Zeit um 1910 nachgebaut, dem staunenden Publikum präsentiert wurden. Diese konnten viele Leute für den Drachensport begeistern. Leider war







zahlreiche Modellflugzeuge ausgestellt. Hier wurde auch einer der größten Modellhubschrauber Deutschlands dem staunenden Publikum präsentiert.

Wir können in dieser Kurzform nicht alle Aussteller und ihre Modelle vorstellen, aber am besten ist es, man besucht solch eine Ausstellung einmal selbst. Wir können es nur empfehlen.

Am Sonntag sorgte dann die Blaskapelle des Musikzuges der Freiwilligen Feuerwehr Katzwang für die musikalische Untermalung des Ganzen.

Für das leibliche Wohl von Zuschauern und Ausstellern wurde durch eine sehr gut besuchte Cafeteria und Sektbar gesorgt.

Insgesamt kamen zu dieser erfolgreichen Veranstaltung an beiden Tagen ca. 2.200 Zuschauer, was wieder einmal mehr zeigt, daß unser Hobby bei jung und alt reges Interesse

das Wetter nicht dazu geeignet, einen dieser Drachen in seinem Element fliegen zu lassen.

Die Interessengemeinschaft Plastikmodellbau präsentierte viele Miniaturmodelle und Messingätzteile. Schiffe, Flugzeuge, Autos, sogar Fahrräder und Figuren im Maßstab 1:24 bis 1:700 konnten unter einer Lupe besichtigt werden.

In einem weiteren Raum wurden



hervorrufen kann.  
Zum Abschluß geht unser Dank an alle, die uns bei dieser großartigen Veranstaltung so tatkräftig und selbstlos unterstützt haben.



*Hier im Bild unser Vorsitzender Rudolf Schwarzmeier (links) bei der Begrüßung von Herrn Staatssekretär Karl Freller.*





## Vereinsausflug zum Deutschen Museum

Bericht: Silko Nietsch

Fotos: Klaus Müller

Um 5.30 Uhr klingelte der Wecker. Ich überlege, ist heute nicht Samstag? Aber warum klingelt dann der Wecker? Doch dann war ich hellwach – heute geht's nach München. Also nichts wie raus aus den Federn und erst mal einen starken Kaffee gemacht. Inzwischen waren auch meine Frau und der Sohnmann auf den Beinen. Na dann kann's ja losgehen. Abfahrt sollte um 8.00 Uhr auf dem Parkplatz der Kleingartenanlage Königshof sein. Es waren auch alle schon 15 Minuten vorher am Platz, nur einer fehlte noch - der erste Vorstand Rudi Schwarzmeier. Der bog erst in letzter Minute um die Ecke. Dann konnte die Fahrt nach München doch noch planmäßig starten. Der Reisebus wurde von Axel Müllenschläder



organisiert. Dieser begrüßte auch alle anwesenden Vereinsmitglieder und Gäste recht herzlich an Bord. Rudi nutzte die Fahrtdauer, um einige organisatorische Dinge des SMC zu besprechen. Ansonsten verlief die Fahrt für den SMC sehr ruhig, was nicht unbedingt typisch ist.

Nach spektakulären eineinhalb Stunden war bereits der Olympiaturm in Sicht und nach weiteren 30 Minuten nahmen wir Aufstellung vor dem Museum zum Gruppenfoto. Hier trennten sich einige Frauen zum Stadtbummel von der Gruppe,





während wir anderen das Museum stürmten. Der Organisation von Torsten Brudereck war es zu verdanken, daß wir eine Führung durch den Schifffahrtsbereich bekamen. Leider mußten wir uns dazu in zwei Gruppen teilen. Ich war bei den Teilnehmern der ersten Führungsgruppe. Auf unserer Tour durchs Museum konnten wir unter anderem einen noch nicht restaurierten Seenotrettungskreuzer, das U-Boot U I aus dem I. Weltkrieg und viele andere Relikte bestaunen. Es sei jedoch erwähnt, daß die Führung sehr aufschlußreich und vielseitig gestaltet war. Ein großes Lob hiermit an den Führer der beiden Touren, Herrn Zohr. Nach dem Ende dieser Tour erkundeten wir die anderen Bereiche des Museums auf eigene Faust, wobei auch ein oder zwei Besuche in der hauseigenen

Cafeteria zum Tagesprogramm gehörten. Dabei löste sich die Gruppe immer mehr auf, so daß mehr oder weniger kleine Grüppchen und Einzelpersonen unterwegs waren.

Am frühen Nachmittag stießen wir bei unserer Erkundungstour auf eine andere Gruppe, die sich um Axel Müllenschläder gebildet hatte. Er erklärte ausführlich und sehr kompetent die Funktionsweise einzelner Flugzeugtriebwerke. Später erfuhr ich dann, daß er beruflich sehr viel damit zu tun hat, was sein fundiertes Wissen erklärte. Dies war ein weiterer Höhepunkt dieses Tages. Zum Abschluss schauten wir noch die Vorführung im Bereich Starkstromtechnik an. Hier wurde sehr beeindruckend gezeigt, welche immensen Kräfte durch Strom erzeugt werden können.

Gegen 15.45 Uhr fanden sich dann die



Ersten völlig erschöpft zum vorerst letzten Besuch in der Cafeteria ein. Die Gruppe sammelte sich langsam und ging zum Bus zurück. Abfahrt der fußlahmen Truppe erfolgte pünktlich um 17.00 Uhr. Während der Heimfahrt ergriff nochmal Rudi das Wort, um alle Anwesenden zu einem kleinen Umtrunk im Vereinslokal der Kleingärtner einzuladen. Dort klang der gelungene Tag harmonisch und mit viel Gelächter aus. Da die Fahrt von allen einstimmig als sehr gelungen beurteilt wurde, haben wir für das nächste Jahr schon einen weiteren Ausflug mit dem Bus geplant. Das Ziel steht jedoch noch nicht fest. Abschließend sei hier noch erwähnt, daß der Besuch des deutschen Museums nicht an einem Tag zu schaffen ist, da sich der Umfang über 50 Ausstellungen und 46.000 m<sup>2</sup> Fläche erstreckt. Und auch ein großes Lob an unseren Busfahrer, der uns freundlich und gut gelaunt chauffiert hat.





# Schiffschronik 1

von Hanno Süphke

## **Lusitania**

Vierschrauben-Schnelldampfer der britischen Cunard-Line, der 1907 das Blaue Band vom vorherigen Inhaber, dem deutschen Schnelldampfer Kaiser Wilhelm II, durch die Atlantiküberfahrt von Queenstown nach New York mit 23,99 kn übernahm. Das mit 31.550 BRT vermessene Schiff war 240 m lang, 26,8 m breit und hatte eine Seitenhöhe von 18,3 m. Die Besatzung bestand aus 702 Mann. Die Dreifach-Expansionsmaschinen leisteten zusammen 68.000 PS. Auch nach dem Kriegsausbruch wurden 1914 die monatlichen Überfahrten mit dem Schiff auf dieser Route nach Fahrplan trotz wachsender U-Boot-Gefahr nicht unterbrochen. Das Schiff brachte Passagiere und Kriegsmaterial nach Britannien.

Während einer Überfahrt von New York nach Liverpool mit annähernd 2000 Menschen an Bord, darunter 1257 Passagiere, wurde die Lusitania am 7. Mai 1915 um 15.10 vor der irischen Südküste von einem Torpedo des deutschen U-Boots U 20 unter Führung von Kapitänleutnant Schwieger an der Steuerbordseite schwer getroffen und sank in 20 Minuten. 1198 Personen verloren dabei ihr Leben. Unter den Opfern befanden sich auch 128 US-Bürger.

Die Lusitania-Tragödie wurde zu einem Vorfall von höchster politischer Brisanz. Die öffentliche Meinung in den neutralen Staaten und vornehmlich in den USA nahm durch die Versenkung der Lusitania schlagartig eine antideutsche Haltung an. Es kam jedoch nicht zur sofortigen Kriegserklärung, sondern Präsident Wilson griff vorerst nur diplomatisch in den Seekrieg ein. Deutschland, das einen Konflikt mit den USA vermeiden wollte, erfüllte vorerst die amerikanischen Forderungen und gab den seit dem 18. Februar 1915 in dieser Form geführten U-Boot-Krieg wieder auf. Erst nach dem Kriegseintritt der USA am 6. April 1917 befahl die Seekriegsleitung erneut den uneingeschränkten und somit rücksichtslosen U-Boot-Krieg.

Die von dem Eigner des Lusitania-Wracks, John Light, und der britischen Fernsehgesellschaft BBC im Sommer 1982 unternommenen Taucheinsätze dienten einer genauen Inspektion des Wracks. Die britischen Konstrukteure Barousom und Humphry hatten hierzu aus einer Aluminium-Magnesium-Legierung Tiefseetauchanzüge entwickelt und diese in 700 m Tiefe getestet. Es sollen drei der vier bronzenen Schiffsschrauben, zwei über 20 t schwere Anker, ein Maschinentelegraph, Schiffsuhren und andere Ausrüstungen geborgen worden sein.



HypoVereinsbank  
in Höchststadt  
Ringstraße 1  
Telefon 09193/63960

# 3D Einsteigerkonto. Bringt viel.

Unser 3D Einsteigerkonto kann (fast) alles, was das Neue 3D Konto auch kann. Also Telefon- und Direct-B@nking, kostenlose Servicekarte und ec-Karte und attraktive Guthabenzinsen. Nur, dass es weniger kostet. Nämlich genau gar

nichts\*. Und ab 18 bekommen Sie sogar noch eine Eurocard für 10 Mark im Jahr dazu. Wenn Sie wollen. Fragen Sie uns.

\*bis 21 Jahre und für alle Azubis, Wehr- bzw. Ersatzdienstleistende und Studenten bis 30 Jahre.

Leben Sie. Wir kümmern uns um die Details.

**HypoVereinsbank**



## Schaufahren in Weißenburg

Bericht und Fotos: Klaus Müller

**S**onntag, 29. April 2001, 6:30 Uhr. Der Wecker lärm und ein angenehmer Traum flieht vor der Realität. Es ist wieder mal soweit.



Schaufahren ist angesagt. Ein Blick zum Fenster - es regnet. Es war eine gute Idee, die Modelle und das notwendige Zubehör bereits am Abend vorher zu verstauen. Ich gehe zu Marian's Zimmer - leise schnarcht mein Sohn vor sich hin. Ein Ruck an der Bettdecke, was höre ich: "Laß' mich in Ruhe". Nützt aber nichts. Manchmal ist das Vereinsleben recht hart. Eine halbe Stunde später sitzen zwei mehr oder weniger muntere Gestalten im Auto und fahren bei strömenden Regen Richtung Weißenburg. Die Stimmung wird immer trüber,

hält ausgezeichnet mit der Wetterlage mit. An diesem Sonntag Morgen gehört uns die Straße. Eine dreiviertel Stunde später Ankunft am Ziel: Es regnet immer noch. Und aus dem grau



in grau des Regens taucht auch der Organisator des Ganzen auf: Unser Wilhelm Schäfer, seines Zeichens 2. Vorstand des SMC Nürnberg. Vereinzelt huschen Menschen über den Platz vor dem Limesbad. Es sind meine Kollegen vom Club, Frühaufsteher. Eine rege Betriebsamkeit beherrscht das Geschehen. Raus aus dem Auto, rein in den Regen. Eine kurze, aufmunternde Begrüßung mit den Worten: "Na, auch schon wach?" und der Alltag hat mich wieder. Eine Stunde später ist alles aufgebaut und die Stimmung entgegen dem Regen prächtig. Auch ich komme langsam in die Gänge. Mein Sohn hat sich



abgesetzt um der Arbeit zu entgehen. Na ja, dadurch ist alles heil geblieben. Gäste sind noch keine zu sehen, also



ab ins Cafe. So ziemlich alle Mitglieder sind darin versammelt. Und angenehm warm ist es auch. Ein Blick durch die Verglasung auf die Schwimmbecken, und was sehe ich: Trotz Regen fahren bereits die ersten Modelle. Gegen Mittag lockern die Wolken auf und vereinzelt kommen Sonnenstrahlen durch. Auch sind jetzt die letzten Aussteller eingetroffen. Unterstützung bekamen wir noch von den Vereinen aus Bamberg, Bayreuth, Kemnath, Weiden und Wemding. Zusätzliche Info-Stände sind von der DGzRS durch Herrn Brudereck, Airbrush mit Herrn Heinz Wagner und die Firma Modell-Center durch Herrn Alf Murr vertreten. Prominenter Besuch hat sich auch eingefunden. Der Oberbürgermeister und der Chef der Stadtwerke von Weißenburg, die Herren Reinhard Schwirzer und Peter Lang haben sich eine Modellschiffstaue des Kombifrachters Weißenburg durch unser Vereinsmitglied Sandra nicht nehmen lassen. Bei einem anschließenden Rundgang

durch die ausgestellten Modelle ist auch bei ihnen das Interesse am Modellbau geweckt worden. Auch das Fernsehen war dabei. Es endete mit weiteren Einladungen für unser Abschlußfahren 2001, Nachtfahren im Limesbad und Vorführungen auf dem Seeweiher in Weißenburg. Es ist klar, daß unser Club diese Einladungen natürlich sehr gern annimmt. (Ob er sie auch durchführen kann?) In der Zwischenzeit hat sich das Wetter gebessert, und strahlend blauer Himmel lockt immer mehr Besucher zu unseren Vorführungen. Auch an den Schwimmbecken ist höllisch was los. U-Boote, Rennboote, Überwasserschiffe und Segler sind einträchtig auf Kollisionskurs. Aber es ist fast nichts passiert. Nur durch beherztes Eingreifen der Wasserwacht Weißenburg wurde das Mini-U-Boot von Maximilian und die Patric Henry von Matthias mittels einer Rettungsstange vor dem sicheren Modellboottod bewahrt. Zwischendurch wurde im Bistro-Cafe



gemütlich zusammengesessen. Ein Gradmesser der Zufriedenheit ist beim SMC die Lautstärke der Unterhaltung.



privat anwesend, ich denke, auch er wird demnächst über sein Töchterchen bald Besitzer eines Modells werden.

Der krönende Abschluß war dann das

Und diese war deftig. Am späten Nachmittag war dann allgemeiner Aufbruch. Gegen 18:00 Uhr war das Bad wieder richtig ruhig und friedlich anzusehen. Die SMC-Mitglieder nahmen noch einen weiteren kleinen Imbiss zu sich und stellten fest, daß die Vorführung in Weißenburg für alle Beteiligten ein voller Erfolg war und freuen sich schon auf den nächsten Besuch im Weißenburger Limesbad. Die abgedruckten Bilder geben einen kleinen Einblick auf das Geschehen.

Abendessen in einem sehr gemütlichen Gartenlokal außerhalb Weißenburgs, mitten im Wald versteckt. Richtig romantisch. Auch dies hat unser Wilhelm Schäfer hervorragend organisiert.

Ich kann nur sagen, die diesjährige Saison war für unseren Club wieder einmal etwas besonderes und seines 15jährigen Bestehens würdig.

***Auch unser Abschlußfahren wurde in dieser netten Stadt durchgeführt.***

Allerdings ganz intim, nur unser Club war anwesend. Wettermäßig war diesmal alles zum Besten, und im Gegensatz zur Eröffnung war viel Platz zum Fahren. Dadurch, daß es nicht besonders publik war, war natürlich auch viel Freiraum für andere Aktivitäten. Die Kinder tollten herum; es wurde mit Elektro- und Benzinautos auf dem Vorplatz gefahren, kurzum - es war eine rechte Gaudi.

Herr Lang von den Stadtwerken war mit Frau und Tochter



# NÜRNBERGER MODELL-CENTER

Ihr Modell – Fachmarkt im Süden Nürnberg's. Die große Auswahl im Modellbau. Ein Besuch lohnt sich

## **Aktuelle Angebote:**

**Blue Water Navy aus USA, hochdetaillierte Schiffsmodelle aus Resin & Metall z. B.:**



<i>BWN 35063 dt. U-Boot U-35 WWI Maßstab:1/350</i>	€ 65,40
<i>BWG 35020 SSN-USS Los Angeles Atom U-Boot 1/350</i>	€ 90,10
<i>BWN 35090 USS Yorktown CV-5 1942, Superdetailkit 1/35</i>	€ 1.509,00

Alle Bausätze mit umfangreichen Zubehör aus Metall- und Ätzteilen. Weitere Modellkits, Zubehör und Literatur in unserer Schiffsabteilung.

## **Militär und Figuren:**

Wir führen für Sie ein umfangreiches Sortiment an Militärbausätzen aus aller Welt, Zubehör, wie Detail- und Umbausätze, feinste Ätzteile für Details, sowie typenbezogene Literatur. In unserer Figurenabteilung finden Sie von der Antike bis zur Neuzeit Bausätze aus Metall und Kunststoff in verschiedenen Maßstäben, ebenso Fachliteratur mit Bau- und Bemalungsvorschlägen.

## **weitere Angebote:**

Autos, Lkws und Motorräder: fertig und als Bausatz in verschiedenen Größen. Luft- und Raumfahrt: vom Doppeldecker bis zum Jet, Spaceshuttle und ISS.

## **Termine / Events:**

*German Model Masters 2002; 11. - 12. Mai 2002  
im Gemeinschaftshaus Nürnberg-Langwasser.*

*Modellshow mit Wettbewerb und Sondervorführungen.*

Informationen anfordern: per E-mail: [gmm@german-model-masters.de](mailto:gmm@german-model-masters.de)  
GMM-Team, Breitscheidstr. 56, 90459 Nürnberg, Tel.+ Fax: 0911/4334902,

## NÜRNBERGER MODELL-CENTER IHR MODELLFACHMARKT

**Dallinger Str. 4 b, 90459 Nürnberg,  
Tel.: 0911 / 446 8389, Fax: 0911/ 446 8406**

**Öffnungszeiten:**

**Mo. - Do. 14-18 Uhr, Fr. 10-18 Uhr und Sa. 10-18 Uhr  
Auch eine weite Anfahrt lohnt sich**

## **Nürnberger Hafenfest**

*(Land unter im Ortsteil Maiach)*  
*Bericht: Jürgen Schlicker*  
*Fotos: Klaus Müller*

**A**m 14. und 15. Juli 2001 veranstaltete der Nautic-Club Nürnberg das Nürnberger Hafenfest. Wie in den letzten Jahren auch waren wir eingeladen, unsere Modelle auszustellen und das Programm durch unsere Vorführungen zu bereichern.



Für uns war das die Gelegenheit, unser neuerworbenes Ausstellungzelt (3 x 9 m) einzuweihen. So war also am Samstag um 7:30 Uhr, mitten in der Nacht ein Großteil der Vereinsmitglieder auf dem Festgelände am Hafen versammelt.

Der Aufbau des Zeltes ging Dank vieler Helfer, und trotz vieler Meinungen, ziemlich rasch und problemlos. Vermutlich waren alle froh, der Kälte und dem einsetzenden Regen zu entkommen; außerdem gab's zum Richtfest natürlich Sekt für alle.

Gegen 10:00 Uhr wurde das Nürnberger Hafenfest von Herrn Erwin Ramsbeck offiziell eröffnet.

Um 10:30 Uhr war dann unser

erstes Schaufahren angesagt; und nachdem der Regen wieder aufgehört hatte, fanden sich doch etliche Zuschauer am Kanal ein.

Wie im vorigen Jahr wurden die



Modelle und ihre Kapitäne von Oliver Ramsbeck vorgestellt. Die Zuschauer hatten ihre Freude an der Vielfalt der vorgeführten Schiffsmodelle. Das Schaufahren verlief ohne nennenswerte Zwischenfälle. Nachdem alle Schiffe wieder sicher in unserem Stand verstaubt waren, hatte sich bereits eine ansehnliche Menge vor dem Zelt versammelt.

Anzumerken wäre noch, daß der Zustand des Schwimmsteiges und der Zugang zum Steg noch immer katastrophal ist. Der Steg verschwindet unter der





Autoscooter schräg gegenüber unseres Zelt es das Wichtigste. Am Samstag abend schlug das Wetter dann um, und als wir am Sonntag unsere Modelle aufstellen wollten, es regnete noch immer in Strömen, mussten wir feststellen, dass die Grundimprägnierung des neuen Zelt es einer Nacht Dauerregen nicht gewachsen war. Die Papierdecken auf unseren Tischen hatten sich in Pappmache verwandelt und der Boden glich einer

Wasseroberfläche, sobald ihn mehr als 6 Leute betreten, und der ausgetretene, schlammige Weg über die Uferböschung erinnert sehr an eine Motocross-Strecke. Aber was soll's, wir sind ja geländeerprobt. Mittlerweile war es im Zelt ganz schön eng geworden, wir hatten einfach zu

Sumpflandschaft. Also hieß es erst mal „Alles an die Pumpen!“ Nachdem Tische und Zelt trockengelegt waren (wer braucht schon Tischdecken), bauten wir unsere Modelle wieder auf. Wenigstens waren diesmal einige Schiffe zu Hause geblieben, und so mußten wir sie nicht allzu gedrängt aufstellen. Dadurch konnten nun wirklich die Modelle in aller Ruhe betrachtet werden.



viele Schiffe dabei.

Ein Highlight waren auch die Airbrush-Vorführungen von Heinz Wagner und der Stand des Modell-Centers, an dem es einen Einblick in die vielen Möglichkeiten des Plastikmodellbaues gab.

Das Wetter verhielt sich am Samstag recht friedlich, und so waren doch noch zahlreiche Besucher unterwegs. Für unsere Jugend war natürlich der



Gegen 11:00 Uhr hellte der Himmel von schwarz zu dunkelgrau auf, aber der Regen wurde nur noch heftiger und dichter. Abgesehen von den Schaustellern, die ohnehin auf dem Platz waren, gab es nur wenige Zuschauer. Unser erstes geplantes Schaufahren viel dann auch

buchstäblich ins Wasser. (Etwas länger und wir hätten die Schiffe auf der Wiese fahren lassen können!) Außerdem war es mittlerweile fast unmöglich geworden, mit einem mehrere Kilogramm schweren Schiffsmodell den Parcours zum Steg zu meistern.

Also zogen wir uns in unser Zelt zurück und harrten der Dinge, die da kommen sollten. Sie kamen auch - in Form von noch mehr Regen und fallenden Temperaturen. Ein Glühweinstand wäre eine Goldgrube gewesen!

Nachmittags wurde dann ein kleiner Fernseher in unserem Zelt aufgestellt, man wollte wenigstens das Formel 1 Rennen sehen. Nach kurzer Zeit hatte sich auch wieder eine Menge Leute wie Schausteller, Vereinsmitglieder und ein paar todesmutige Besucher um unser Zelt versammelt - um



Fernsehen zu gucken! Um ein wenig Abwechslung in den tristen Nachmittag zu bringen, verübten Klaus Müller und ich ein paar kleinere Attentate auf die Stromversorgung des Fernsehers. Natürlich mitten im Rennen, als Schumacher in Führung lag! Die Reaktionen waren umwerfend: zuerst Grabesstille im Zelt, dann ein entsetzter, vielstimmiger Aufschrei. Nach dem dritten Mal wurde uns unter Androhung drakonischer Strafen wie Vierteln, im

Kanal versenken, 24 Stunden Lindenstrasse ansehen usw. verboten, auch nur in die Nähe des Fernsehers zu kommen. Sportfans sind eben manchmal völlig humorlose Menschen. Aber die Gaudi war es wert!

Am Spätnachmittag kamen doch noch ein paar vereinzelt Besucher, aber die geplanten Vorführungen fielen







wegen des miserablen Wetters zum Teil aus. Auch einige der Schausteller hatten bereits abgebaut; andere waren noch dabei, den Platz zu räumen.

Fast zum Ende, gegen 17:30 Uhr, ließ der Regen kurz nach und wir konnten noch ein paar Schiffe aufs Wasser bringen. So wurde wenigstens ein kleines abgespecktes Programm den verbleibenden Zuschauern geboten. Der Regen setzte

aber nach kurzer Zeit wieder mit aller Kraft ein, und damit war auch der letzte Versuch, etwas wie ein Programm auf die Beine zu stellen, sehr schnell abgebrochen.

Nachdem wir alle einigermaßen naß und durchgefroren waren, fand die Entscheidung nach Hause zu gehen allgemeinen Zuspruch. In aller Eile wurden die Modelle verstaut und das Zelt abgebaut. (Ein tiefendes Zelt abzubauen ist immer wieder ein Erlebnis, wer bis jetzt noch nicht nass war, der wurde es dabei!)

Gegen 18:30 Uhr erfolgte dann der Aufbruch in Richtung Heimat. Die Aussicht auf trockene Kleidung und ein warmes Zimmer hatte uns alle beflügelt.



Alles in allem wäre es bestimmt ein gelungenes Hafenfest geworden, wenn das Wetter mitgespielt hätte. Aber dagegen ist man eben machtlos. Unseren Spaß hatten wir trotz Alledem. Man darf sich eben nur nicht unterkriegen lassen.

Mal sehen, wie es im nächsten Jahr wird, wenn der Nautic-Club Nürnberg wieder zum Hafenfest lädt. Ich denke, wir sind dann auch wieder dabei; und vielleicht ist es dann ja etwas sonniger und vor allem wärmer.



# *Bild des Jahres*

Foto: Klaus Müller



*Im letzten Heft hat unser 2. Vorstand bereits mit einem einfachen Handstand in voller Bekleidung auf sich Aufmerksam gemacht.*

*Bei unserem Abschlußfahren in Weißenburg setze er noch eins drauf: Köpfer vom Fünfer, diesmal nur in Unterhose. Was nicht zu sehen ist: Der Bademeister sagte, „wenn „Er“ springt, gehe ich auch ins Wasser“. Im unteren Bild sieht man sie beide. Bin ja gespannt, mit was unser Wilhelm nächstes Jahr aufwartet...*

*PS: Wilhelm ist fast 60. Das soll erst mal einer nachmachen!*

*Die Wassertemperatur betrug 14, die Luft 19 Grad.*



*Gott fragte die Steine: Wollt ihr SMC'ler werden?  
Die Steine antworteten: Nein Herr, wir sind nicht hart genug!*



## **Zeltlager zum Vierten, oder der Tag als der Regen kam**

Bericht: *Georg Reusch/  
Jürgen Schlicker*

Fotos: *Klaus Müller*

**A**n einem lauen Vereinsfreitagabend im Juni war es wieder einmal so weit. Die SMC - Jugend sowie einige Junggebliebene waren der Meinung, es sei an der Zeit, das Jugendzeltlager abzuhalten. Der Gedanke unserer Kids an eine Revanche wegen eines verlorenen Fußballspieles gegen die Erwachsenen schürte zusätzlich die Emotionen. Unser Vereinsweier mit seinem Zeltplatz bietet sich zu solchen Schandtaten selbstverständlich an. Am Nachmittag des 6. Juli trafen wir uns am Kreuzweier bei herrlichem Sonnenschein. Und schon begann das Chaos. Der Zeltaufbau ist für einige unserer Vereinsmitglieder, auch nach drei Zeltlagern, immer noch eine Übung, die ein hohes Maß an Fingerfertigkeit und Selbstbeherrschung benötigt. (man wirft nicht mit dem Hammer nach einem, dessen Zelt früher steht) Zum ersten Mal konnten wir unter großer Mühe, wie das erklettern des Flaggenmastes,

eine Vereinsfahne hissen. Böse Dauercamper bezeichneten diese jedoch als Piratenflagge, was auch prompt zu ersten Protesten und verbalen Schaukämpfen führte. Wir haben gesiegt!

Nach diesen körperlich schweren Aktionen fielen wir erst einmal wie ein Rudel hungriger Wölfe in der Gaststätte ein. Ein neuer Pächter versorgte uns ausreichend mit Speis und Trank, nur an die neuen Preise mußten wir uns erst

gewöhnen. Anmerkung: Der frühere Wirt hatte zu fortgeschrittener Stunde für jedes Gericht einen Einheitspreis um neun Mark berechnet. Die kleine Feier wurde später zu unseren Zelten verlegt. Unser Rudi konnte jedoch leider nicht teilnehmen, nach einer Kollision mit einigen Zeltleinen, (ja, ja, der Bodennebel in dieser Gegend) musste er sich leider zur Ruhe begeben. Der „harte Kern“ unserer Jugend schaffte es übrigens bis zum Sonnenaufgang, was man vom Rest der Truppe nicht behaupten konnte. Beim Morgenappell am Samstag, so gegen 5:30 Uhr hieß es dann natürlich „Wer die ganze Nacht Radau macht, braucht am Tag auch nicht zu schlafen!“ Leider waren die Kids trotzdem wesentlich munterer als wir. Irgendwie müssen die Getränke des Vorabends wohl doch schon etwas schlecht gewesen sein. Der Samstagnachmittag war für unsere Jugendmeisterschaft und ein kleines friedliches Fußballspiel eingeplant. Aber meistens kommt es anders als man denkt.

Die Jugendmeisterschaft ging problemlos über die Bühne, Sieger und damit diesjähriger Jugendmeister wurde Ingo Kiefer, Platz 2 ging an



Marian Pechtl und Platz 3 an Sandra Schlicker.

Das Fahren unserer Modelle, sowie die Siegerehrung war noch eine friedliche Sache, dann haben wir Erwachsene jedoch festgestellt, daß die Kids seit dem letzten Jahr stark aufgerüstet hatten. Unser geliebter Schaumgummiball wurde gegen einen Plastikball ersetzt, statt normaler Turnschuhe wurden Fußballstiefel mit Stollen verwendet und unbestätigten Meldungen zufolge sollen sogar Schienbeinschoner gesehen worden sein. Wie schon im letzten Jahr artete das Fußballspiel innerhalb kurzer Zeit in bürgerkriegsähnliche Zustände aus, was natürlich zu weiteren Protesten seitens der Dauercamper führte. Ich sag's ja schon immer: Sport ist Mord! Wer jedoch meinte, die Gruffifraktion gehe dabei sang- und klanglos unter, wurde eines Besseren belehrt. Die Jugend mußte sich trotz eines Kräfteverhältnisses von 2 zu 1 gegen die „Alten Herren“ (plus einer Torfrau) mit einem

Tor Unterschied geschlagen geben. Und nun zum Untertitel der Geschichte. Während unseres Fußballspieles zogen immer schwärzere Wolken auf. Mit dem Schlusspfiff setzte ein Wolkenbruch ein, der uns zur Flucht in unsere Zelte zwang. Unser Grillabend wurde unter Planen und Vordächern abgehalten. Nach kurzer Zeit wurde in einigen Zelten ein Wasserstand gemessen, der das Fahren von Schiffsmodellen zugelassen hätte. Die Wiese verwandelte sich allmählich in eine Moorlandschaft und der Übergang vom Land zum Wasser des Sees wurde immer fließender. Kurz vor Sonnenuntergang haben wir uns letztendlich dem Wetter gebeugt. Die Entscheidung, das Zeltlager zu beenden, wurde angesichts der



heranrückenden Sintflut von allen Beteiligten, auch von der Jugend, mit sichtlicher Erleichterung aufgenommen. Nachdem mittlerweile so ziemlich alle durchnässt und durchgefroren waren, hatte die Aussicht auf einen gemütlichen Abend auf dem Sofa zu Hause etwas magisches. Die Aufräumarbeiten gingen denn auch sehr schnell über die Bühne, es wurde nur das Wichtigste eingepackt und verladen.



Die Zelte blieben auf dem Platz, wir haben sie dann am Sonntagvormittag abgebaut. Kurzum - um die Worte des letzten Zeltlagerberichtes von unserem Klaus zu wiederholen - das Jugendzeltlager war trotz aller Widrigkeiten wieder einmal ein voller Erfolg: Keine bleibenden Schäden, keine Modellverluste und wie üblich auch bei schlechtem Wetter eine Riesengaudi. Bleibt nur die Vorfreude aufs nächste Jahr, wenn es wieder heißt: Alles klar zum Jugendzeltlager!



# Atelier & Airbrush Studio

E-Mail: atelierheinzwagner@firemail.de

Henna-Tattoos



Sonnenrollo  
Firmen-Werbung



Illustration



Fingernagel  
Design



Bodypainting



Handyschalen

- Airbrush-Kurse
- Außenwerbung
- Auto-Motorrad-Teile
- Auto-Motorrad-Modelle
- Body-Painting
- Body-Painting-Performance
- Bühnen-Show
- Computer-Mäuse
- Fingernagel-Bemalung
- Geburtstag / Betriebsfeste
- Geschäftspapiere-Visitenkarten
- Geschenkideen
- Handy-Schalen
- Hausmessen / Hochzeiten
- Homepage-Erstellung
- Internet-Auftritt
- Schausteller-Reisende
- Spülmaschinen-Fronten
- Messe-Gestaltung
- Wandgestaltung
- Web-Design

Ich komme auch gerne zu Ihrer Veranstaltung  
Tel.: 0172 / 83 0 83 62

Heinz Wagner Illustrator AGD

Airbrush Arbeiten Aller Art

[www.airbrush.st](http://www.airbrush.st)



## **SMC in der Werbung**

*Bericht: Jürgen Schlicker*

*Fotos: Klaus Helbig*

**M**itte Oktober erhielt ich einen Anruf von einer Frankfurter Werbeagentur. Die Werbeleute waren auf der Suche nach einem Modell der R.M.S. TITANIC übers Internet auf den SMC Nürnberg gekommen, unser Rudi hat sie dann an mich weiter verwiesen.

Man sagte mir, es ginge um eine Werbekampagne für eine Reisegesellschaft, welche kombinierte Flug- und Schiffsreisen anbieten möchte. Nach einigen Detailfragen über mein Modell und der Bitte um ein paar Fotos (der Kunde sollte ja schließlich auch seine Meinung zum Besten geben) hieß es, man würde sich wieder bei mir melden. Zwei Tage später rief mich der Fotograf an und stellte im Großen und Ganzen die gleichen Fragen über das Modell. Ist es zu beleuchten, genaue Größe, Modellständer, usw. Natürlich müsste ich nach Frankfurt kommen, Hotel und Spesen würde die Agentur übernehmen. Nachdem wir auch die

Honorarfrage geklärt hatten, hieß es wieder warten.

In der darauffolgenden Woche erfuhr ich, daß man sich entschieden hatte, mein Modell für die Aufnahmen zu nehmen, ein Termin jedoch noch nicht festlag. Danach herrschte drei Wochen Funkstille. Am 16. November, ich hatte das Ganze schon ad acta gelegt, bekam ich wieder einen Anruf des Fotografen. „Alles klar, Fototermin ist der 20. und 21. November, Hotel ist gebucht, Wegbeschreibung kommt per E-Mail!“. Also hab ich auf die Schnelle um zwei Tage Urlaub gebeten und mich auf den Fototrip vorbereitet. Am Montagmorgen ging's dann um 8:00 Uhr los. Zum Glück war kaum Verkehr, nur in Bibelried gab es einen kleinen Stau.

Um 10:30 Uhr kam ich am Fotostudio an, es war bereits alles für die Aufnahmen vorbereitet, und so mußte ich nur noch ausladen und los ging's. Zuerst kamen etliche Polaroidbilder mit verschiedener Beleuchtung und verschiedenfarbigem Hintergrund. Anschließend folgten die ersten richtigen Aufnahmen mit der 70 mm Kamera. Während die Filme entwickelt



wurden, legte ich eine ausgiebige Mittagspause ein. (es war ja erst 13:30 Uhr Nachmittags) Später begann die Geschichte mit den Polaroids erneut, diesmal mit beleuchtetem Modell. Nachdem ich die Beleuchtung unzählige Male ein- und ausgeschaltet hatte, ging es dann wieder mit der großen Kamera los.

Nach dem Abendessen hatte der Fotograf die Idee, das Deck noch etwas besser von oben zu beleuchten. Also bauten wir ein Gestell, an dem mehrere kleine Lämpchen direkt über dem Deck hingen. Und so ging es weiter bis schließlich um 22:30 Uhr alle Fotos im Kasten waren.

Während ich mich ins Hotel begab, entwickelte der Fotograf noch die letzten Filme. Am nächsten Morgen konnte ich mir die Bilder dann in aller Ruhe ansehen, auch ein erster Entwurf des Werbeplakates existierte bereits. Die Nachbearbeitung der Bilder erfolgte natürlich im Computer und als Ergebnis konnte ich mein Schiff dann vor der Abenddämmerung in voller Fahrt sehen.

Danach ging es endlich wieder nach Hause. Alles in allem war es eine sehr

interessante Erfahrung. (obwohl der Montag ziemlich anstrengend gewesen ist) Es ist eben doch etwas anderes, wenn solche Fotos in einem professionellen Fotostudio gemacht werden.

Nun bin ich natürlich gespannt, wann die ersten Werbeanzeigen mit meinem Modell zu sehen sind. Der Auftraggeber war übrigens die Lufthansa. Unter dem Namen Lufthansa Air Plus soll man in Zukunft kombinierte Flug- und Schiffsreisen buchen können. Auf dem Werbebild wird zur Abwechslung mal nicht der Untergang der TITANIC zu sehen sein, sondern man lässt das Schiff wieder aus der Tiefe auftauchen.

Ich bekam natürlich auch Abzüge der fertigen Bilder, bzw. eine CD-ROM mit den nachbearbeiteten Fotos. Diese Geschichte zeigt mal wieder, was das Internet wert ist.

Ohne die Homepage unseres Vereines wären die Werbeleute nie auf uns gekommen und wer weiß, vielleicht ergibt sich ja irgendwann noch mal die Gelegenheit, den SMC in die Werbung zu bringen.



## 15 Jahre SMC Nürnberg

*Bericht: Klaus Müller und viele Berater*

**K**urios! Den SMC gab's noch nicht, aber das erste seiner (noch wissen wir es nicht) berühmten U-Boot-Treffen schon. Im Mai 1986 wurde das erste Mal im Nürnberger Langwasser Bad ein Treffen von U-Boot-Begeisterten abgehalten. Dieses wurde von den noch heute aktiven Clubbegründern Axel und Rudolf initiiert. Entweder davor oder aber danach ging es in eine Discothek nach Vach, und hier wurde dann sozusagen der Club gegründet. Es gibt von diesem ereignisreichen Abend noch weitere Fotos, aber mir wurde nicht gestattet, diese zu veröffentlichen. Kurzum: Der SMC Nürnberg besteht nun aus acht Mitgliedern. Was den damaligen mit dem heutigen Club verbindet ist seine Reisefreudigkeit. In den Annalen des Vereins kann ich immer wieder lesen: Schaufahren, Ausstellungen, Vereinsausflüge. Es hat sich daran bis heute nichts geändert. Und das ist



*Ausstellung Bamberg 1987*



*Mai 1986 – Eine Idee wird geboren. Die Folge: 13.12.1986 Gründungstag*

auch gut so. Ein kompletter Rückblick auf alle Aktivitäten des Vereins würde hier den Rahmen sprengen, aber die schönsten will ich doch erwähnen. Bei den Ausflügen ist auch heute noch der von 1988 zum Klosterweiher im Schwarzwald in guter Erinnerung. Desgleichen auch der 1989er zum Simmsee in Oberbayern. Dieser ist aber hauptsächlich wegen des hervorragenden Regenwetters im Gedächtnis geblieben. Zu diesem Zeitpunkt hatte der Verein bereits 14 Mitglieder.

1989 wurde der Club dann das erste Mal so richtig gefordert. Ein Anruf von den Bavaria Filmstudios kam. Es sollte eine Dokumentation über Wilhelm Bauer gedreht werden. Was hat dieser mit den „Schifflesbauern“ zu tun? Nun, er hat das erste deutsche U-Boot, den „Brandtaucher“, entwickelt und gebaut. Und unser Verein sollte nun ein Modell von diesem herstellen. Und das wurde



*Schaufahren Bruckkanal 1987*

auch gemacht! Im Mai 1990 wurden dann im Nürnberger Südbad, im Bastelkeller von Rudi (unser Vorstand) und am Kanal gedreht. Ich will ja meine Kollegen nicht übermäßig loben, aber hier zeigte sich schon, was wir machen und was wir sind: Modellbauer, die auch über sich mal hinauswachsen können! Hat jemand schon mal ein Modell unter Zeitdruck gebaut?

1991 war ein Modell-U-Boot-Treffen in Paris angesagt, weiter ging's mit dem Vereinsausflug nach Trebgast und zu guter Letzt das 4 Städte-Treffen in Bamberg. 1992 war bei den SMClern Norddeutschland angesagt. RDM-Werft mit dem Stapellauf eines echten U-Bootes, Treffen der Modellschiffbauer in Buxtehude, Tag der offenen Tür in Glückstadt beim Schnellbootgeschwader.



*Interview Rias Berlin 1989*

1993 war wieder mal ein besonderes Jahr. Erstens kamen aus ganz Europa U-Boot-Bauer zu unserem Treffen, und zweitens wurde die Vereinigung Nordbayerischer Schiffsmodellbauer gegründet. Der wichtigste Grund hierfür war, daß sich die Termine mit denen anderer Vereine nicht überschneiden. In Kurzform geht es jetzt weiter. 1994 war ein Vereinsausflug mit einer Führung durch die HDW (Howaldts Deutsche Werft) AG verbunden. Beeindruckend



*Tettau 1989, Fachsimpelei*

war die Besichtigung im Trockendock mit einem 240 Meter langen Frachter. Es war die Norasia. 1995 war mal ein ruhigeres Jahr. Der Ausflug ging nach Regensburg. Außer der Walhalla wurde natürlich auch ein Schiff besucht, das Museumsschiff Ruthoff. Tja, und 1996 feierte unser SMC sein 10jähriges! Apropos Feiern: Darin ist unser Club auch nicht schlecht. Insider werden sich noch sehr gut an diverse Faschingsbälle bei unserem Mitglied Hanno Süphke erinnern. Da blieb keine Kehle trocken...

Indessen ist unser Club schon auf 24 Mitglieder angewachsen, und auch ich bin bereits seit 1991 dabei. Kurze Randbemerkung: Ich finde unseren Verein immer noch ganz toll! Und weil ich schon beim Verein bin: Clubzeitschriften in dem jetzigen Sinn



3. U-Boot-Treffen 1989 Langwasser-Bad Nürnberg

gab es noch nicht, aber meine Vorgänger hatten mit ihren einfachen Geräten wie Schreibmaschinen, Fotokopien, Zeichnungen usw. doch schon ganz ansehnliche Broschüren herausgebracht. Ein Plakat vom 3. Modell-U-Boot-Treffen 1989 ist in diesem Bericht mit abgedruckt. Zwischendrin noch eine kleine Anmerkung: Man möge mir verzeihen, wenn ich die eine oder andere Veranstaltung nicht erwähne, aber ich sitze hier vor meinem Computer und habe um mich herum hunderte von Fotos, Artikeln und Berichten. Natürlich, was ich gerade brauche, ist nicht auf Anhieb zu finden. Wie immer. So, weiter geht's mit der SMC Nürnberg e. V. Chronik.

Jeder Club braucht ein Zuhause, man nennt es auch Vereinsheim. Unserer hat keines. Ist aber nicht weiter schlimm, da wir ein gutes Vereinslokal haben. Bis jetzt hatten wir vier, das erste war die Gaststätte Werderau, das zweite der Veldensteiner Hof, das dritte das Derhamm

und das vierte und letzte die Sportgaststätte Langwasser, in der Nähe zum Freibad. In diesem finden auch regelmäßig immer am 3. Freitag im Monat unsere Sitzungen statt. Ich denke, hier werden wir noch ziemlich lange bleiben. Wer aber glaubt, daß es hier nach Paragraphen oder Satzungen usw. geht, hat sich schlichtweg geirrt. Eine kurze Abhandlung der letzten Ereignisse und die

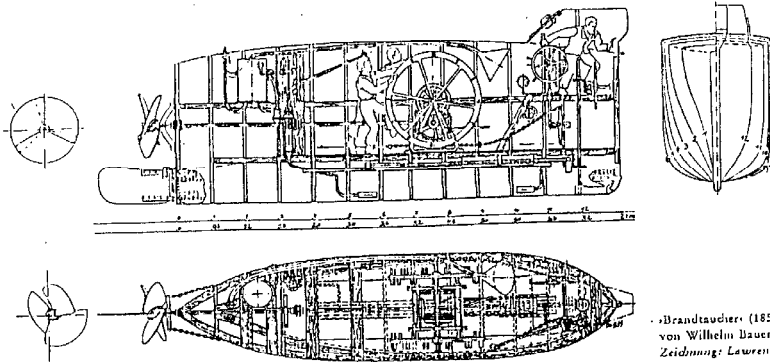
Vorankündigungen, und das war's meistens auch schon. Etliche unserer Gäste haben nicht glauben können, daß es bei uns so zwanglos und friedlich zugeht. Dies war nicht immer so, aber jetzt. Wie heißt es so schön: Auch in einer Ehe darf es mal ein reinigendes Gewitter geben. So auch bei uns.

Weiter mit unseren Aktivitäten.

Viele meiner Kollegen bauen nach Plan, das heißt, sie machen alles selbst. Das beginnt bei der Herstellung von Formen und geht weiter mit Drehteilen bis hin zur Fertigstellung eines Modells, das dann am Schluß mit einem Stapellauf in Dienst gestellt



Eröffnungsschaulaufen 1993 im Langwasser-Bad



„Brandtaucher“ (1850)  
von Wilhelm Bauer  
Zeichnung: Lorenz

## 3. MODELL - UBOOT - TREFFEN

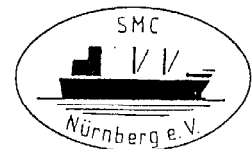
mit SCHAUFAHREN

9. SEPT. 1989 im HALLEN u. FREIBAD  
LANGWASSER

9<sup>00</sup> - 10<sup>30</sup> Ausstellung

10<sup>30</sup> - 12<sup>00</sup> Schaufahren

13<sup>00</sup> - 15<sup>30</sup> Schaufahren



VERANSTALTER  
SCHIFFSMODELLBAUCLUB  
NUERNBERG E.V.

*Ein Plakat für das U-Boot-Treffen in Nürnberg von 1989, noch ohne die Bezeichnung „Internationales“. Trotzdem war bei dieser Veranstaltung bereits eine Reporterin und ein Filmteam vom Sender RIAS Berlin bei uns zu Gast. Damals war die Organisation noch nicht so wie heute, aber der Bekanntheitsgrad und damit die verbundenen Arbeiten wuchsen ständig. Heute ist eine Vorbereitungszeit von einem Jahr nicht ungewöhnlich.*



*Hochseeschlepper Yorkshireman in Weißenburg 1996*

wird. Dazu benötigte man eine Taufpatin, eine Rede und reichlich Sekt. Ein paar Bilder werden in diesem Heft Zeugnis darüber ablegen, genaueres ist in den jeweiligen Bauberichten zu lesen. Darauf gehe ich in dieser Chronik allerdings nicht ein. Es wäre zu umfangreich. Nochmals zurück in das Jahr 1996. Wie man lesen kann, zieht sich durch den Schiffsmodellbau wie ein roter Faden auch der U-Boot-Modellbau. Und in dieser Sparte sind wir auch gut vertreten. Unser Rudi fertigt Rümpfe aller Art, den Feinschliff und die Lackierungen macht unser Mitglied Peter, und für die elektrische Innenausstattung haben wir unseren Andreas und Reinhold. Das wäre aber zu einfach, denn alle miteinander beherrschen so ziemlich alles. Das sind so die Spezialitäten dieser Mitglieder. Ich kann nur interessierten Besuchern empfehlen, unsere Ausstellungen zu besuchen, um sich von den Fertigkeiten zu überzeugen. Dies gilt auch für die

Überwassermodele, auch hier gibt es bei uns die richtigen Leute mit ihren Fähigkeiten. Dementsprechend ist untereinander natürlich eine gewisse Rivalität vorhanden, und manchmal kollidiert schon mal ein U-Boot mit einem Frachter oder so.... Dies ist allerdings nicht weiter schlimm, wir kennen uns ja. Es gibt Clubmitglieder, die

setzen ihr Modell ins Wasser und fahren dann auf einmal ganz alleine.... Aber ich schweife ab vom Thema.

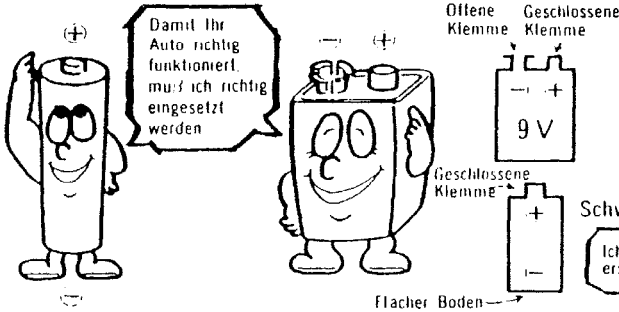
Seit 1997 besitzen wir ein eigenes Vereinsgewässer in der Nähe von Nürnberg, den Kreuzweiher. Ein idyllisch gelegener See mitten im Wald, mit einer hervorragenden Gaststätte und gepflegten Getränken. Ein Campingplatz ist auch dabei, was manchmal zu kleinen Verstimmungen zwischen uns und den Campern führte. Aber mittels einer Vereinbarung gibt's jetzt keine Probleme mehr. Gleichzeitig mit dem Gewässer wurde auch unsere Jugendarbeit ausgeweitet. Wir haben nun einen Jugendleiter, der für unseren Nachwuchs männlich wie weiblich (2 Mädchen als Mitglieder) zuständig ist.



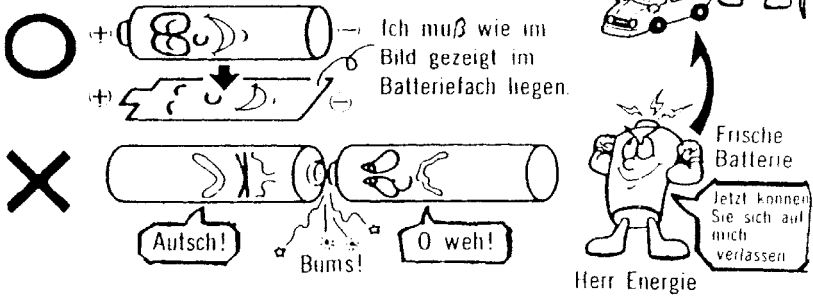
*U-Boot-Flotte im Langwasserbad, 1997*

# INFOS UND TIPS

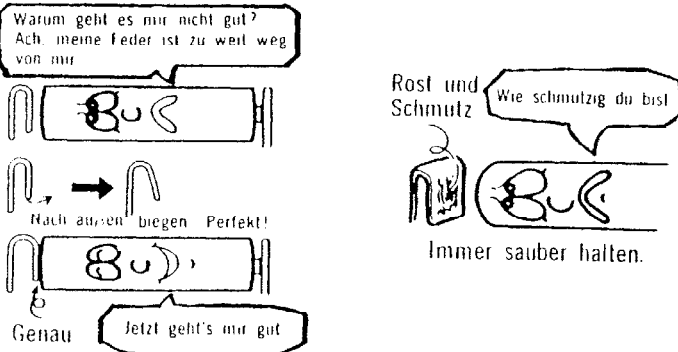
## ■ Folgen Sie meinem Rat.



## ■ Neues Leben



## ■ Wie sieht mein Federkontakt aus?



Antiquarisch wirken diese Tipps, die man vor langer Zeit in unserem Info-Blatt abdruckte. Allerdings haben sie inhaltlich nichts von ihrer Aktualität eingebüßt; dies kann man bei vielen Veranstaltungen sehen und riechen.



*Nachtfahren in Forchheim 2000, Eröffnungsschaufahrten im Freibad*

Neu ist auch das Jugendzeltlager, das jährlich veranstaltet wird.

Weitere Aktivitäten sind jetzt nicht mehr zu vermelden, da sich im großen und ganzen das Programm wiederholt. Immer wieder neu sind Veranstaltungsorte und Ausstellungstermine, wobei seit drei Jahren als Attraktion auch das Nürnberger Hafenfest dazugekommen ist. Dieses dauert in der Regel für uns 2 Tage, und die haben's aber in sich. Danach ist eigentlich jeder fix und fertig, aber auch zufrieden. Und der Andrang von Besuchern wird auch immer mehr.

Was sich auch enorm ausgeweitet hat ist unser bereits erwähntes Internationales Modell-U-Boot-Treffen. Kleine Anmerkung: gerade ist das neunte über die Bühne gegangen, liegt bereits die erste Anmeldung für

das Jahr 2003 vor. Manche übertreiben eben etwas. Aber ich denke, das zeigt auch den Stellenwert unserer Veranstaltung.

Auch neu ist seit 1997 unser Club-Info, das Mitteilungsblatt des SMC. Bei der Weihnachtsfeier 1997 wurde erstmals das 1998er Heft präsentiert. Ab diesem Zeitpunkt hat sich auch das Konzept verändert. Es ist weiterhin unser Heft, aber so geändert worden, daß auch Außenstehende etwas damit anfangen können. Da ich als Hersteller dieses Heftes auch auf die Meinung anderer angewiesen bin freue ich mich über jede Zuschrift, die konstruktive Kritik oder einfach nur Anregungen für mich hat. Nun ja, das erste Heft hatte 30 Seiten, so langsam nähere ich mich einem Taschenbuchformat. Da die Produktion ziemlich aufwendig ist bin ich auf



# Hobby Kob

über



Jahre

LRP - Simprop - Krick - Graupner

Robbe - Tamiya - Gröschl - Spanjer

Auto- Flug- und Schiffsmodellbau

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

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



Außenaufnahmen zur Dokumentation von Wilhelm Bauer, der „Brandtaucher“, 1990



*Ausstellung 10 Jahre SMC Nürnberg im Gemeinschaftshaus Langwasser 1996*

Spenden angewiesen, und zwar in Form von Inseraten. Meine Geldgeber scheinen mit der Gestaltung der SMC Club-Info zufrieden zu sein, da es fast immer die selben sind.

Ein weiterer Meilenstein, über den man uns (Reinhold und mich) am Anfang belächelt hat, ist das Internet.

Bei den Mitgliedern war man zuerst geteilter Meinung, bei Außenstehenden war es schlichtweg Krampf. OK. Wir sollten trotzdem Recht behalten. Egal, ob man dafür oder dagegen ist, ohne Internet geht heute nur noch sehr wenig. Und daß unsere Homepage immer aktuell ist,

haben wir unserem Mitglied Reinhold Zielinski zu verdanken. Für etliche unserer Mitglieder ist das Netz ein wahres Füllhorn an Informationen, egal ob Baupläne, Werften oder bestimmte Schiffstypen gesucht werden. Wer darin nichts findet - na ja. Kommentar ersatzlos gestrichen. Seit 20. Februar 1999 steht unsere Homepage im Netz, und nach zögerlichem Anlauf haben wir jetzt im Schnitt Tausend Zugriffe pro Monat.



*Airbrush-Kurs mit Heinz Wagner 2001*

Insgesamt haben sich schon 20.000 Besucher von unserer Seite informieren lassen oder einfach nur angeschaut. Besonders Bemerkenswert ist unser Artikel über den schon fast legendären Drehstrom- bzw. Wechselstromakku. Leider ist uns hier ein Fehler unterlaufen. Die Blackbox für den Spannungsabfall hatten wir vergessen. Ich verspreche hier, daß wir dies noch ändern werden.

Im Jahr 1999 ging das erste mal ein Vereinsausflug ins Ausland, und zwar nach Nyrsko in die Tschechei. Pfingsten war sehr schön, ideale Bedingungen zum Schiffchenfahren, und ganz wichtig: sauberes Wasser. Es war einer der nettesten Ausflüge, zumindest haben das die mitreisenden achtundzwanzig Personen bestätigt. Wir haben diesen Ort im Jahr darauf nochmals besucht, auch hier wieder sehr gutes Wetter. Dafür war die Unterbringung nicht mehr so toll. Das machte allerdings eine Nostalgiefahrt

mit der tschechischen Eisenbahn wieder wett.

In der Zwischenzeit bin ich schon im Heute angekommen. Unser Verein ist nun auf einundvierzig Mitglieder angewachsen. Und in unserem Jubiläumsjahr haben uns die Ausstellungen schier erschlagen: Eröffnungs- und Abschlußfahrten,



*Linien-schiff. Ausstellung  
Marinekameradschaft Erlangen 2001*



*Modellbauausstellung Sinsheim 1997*

SMC-Ausstellungen, German Masters, Hafenfest, U-Boot-Treffen usw. waren angesagt.

Und trotz der vielen Aktivitäten des SMC Nürnberg e. V. bleibt unser oberster Grundsatz erhalten:

***Der Modellbau soll uns immer, auch wenn's mal hektisch zugeht, Spaß und Entspannung bringen.***

Ich denke, mit den jetzigen Clubmitgliedern und ihrer Einstellung zum Verein wird dies auch in den kommenden Jahren so bleiben.



### ***Impressionen 2001***

*Knüppeln am Steg, der ausnahmsweise nicht überflutet ist, Gedränge an unserem Stand und zu guter Letzt die vielen Zuschauer.*



*Die beiden Bilder links unten stammen vom Feuerwehrfest in Horbach*



Ein paar Bilder von unserem letzten Vereinsausflug in die Tschechei, zu sehen sind Lok und Wagen aus dem Jahr 1922 bzw. 1953 und der See bei Nyrsko (Neuern).



Fotos: Axel Müllenschläder  
Klaus Müller  
Peter Schäfer  
Peter Wilhelm



Unser Vereinspokal.  
Von Anfang an dabei, und jeder Gewinner ist in seinem Sockel verewigt.



SMC-Jugend - German Masters 2001



*Unser **T**homas hat seine **Nicole** geheiratet!*

*Das schöne Fest fand am 12. Mai 2001 statt.*

*Die SMCler wünschen den beiden alles Gute  
für ihren gemeinsamen Lebensweg!*

## Schiffschronik 2

von Hanno Süphke

### **Prinz Eugen**

Deutscher Schwerer Kreuzer, einziges Schiff der Kriegsmarine, dessen Name auf die Tradition der österreichisch-ungarischen Marine Bezug nahm. Der Kreuzer erhielt den Namen des legendären Reichsfeldherren Prinz Eugen von Savoyen, geb. am 18. März 1663 in Paris, gestorben am 21. April 1736.

Bei König Ludwig XIV. in Ungnade gefallen, verließ er in jungen Jahren Paris. Als österreichischer Offizier in der gegen die Türken geschlagenen Schlacht bei Ofen verwundet, erlebte er die Siege bei Zenta (1697) und Belgrad (1717), in denen die Türken endgültig geschlagen wurden.

Der schwere Kreuzer Prinz Eugen wurde 1936 auf der Germaniawerft in Kiel auf Kiel gelegt, lief am 22. August 1938 von Stapel und wurde am 1. August 1940 in Dienst gestellt. Die Baukosten beliefen sich auf 104 Mill. Mark. Das Schiff war 212 m lang, 21,9 m breit und besaß bei einer Wasserverdrängung von max 19.800 t einen Tiefgang von 8 m. Die Besatzung bestand aus ca. 1.600 Mann. Die Panzerdicke betrug in der Wasserlinie 8 cm, in den Decks 3 cm, am Kommandoturm 16 cm und für die Türme der schweren Artillerie 14 cm. Zur Bewaffnung gehörten 8x 20,3 cm Geschütze in Doppeltürmen, 12x 10,5 cm Flak in Doppellafetten, ab November 1944 18x 4 cm Bofors-Flak, 8 bis 52 2 cm Flak in Einzel- und Mehrfachlafetten und 12 Torpedorohre, 53,3 cm in Drillingssätzen. Ferner befanden sich an Bord 3 Flugzeuge, 1 Schleuder und eine Flugzeughalle.

Die Hauptantriebsanlage mit 3 Satz BBC-Getriebeturbinen hatte eine Gesamtleistung von 132.000 PS, die auf 3 Schrauben von je 3,15 m Durchmesser wirkten. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 32 kn. Den benötigten Dampf lieferten Wagner-La-Mont-Kessel mit einem Kesseldruck von 80 atü. Bei einem Brennstoffvorrat von 5.600 t konnten bei Marschfahrt mit 19 kn etwa 6.000 Seemeilen zurückgelegt werden.

Nach verschiedenen Kriegseinsätzen wurde der schwere Kreuzer 1945 an die USA übergeben und am 14. Dezember 1945 als Kriegsbeute in die USA überführt. Am 17. Juni 1946 diente er beim Bikini-Atombombenversuch als Versuchsobjekt. Infolge Zerstörungen und Leckagen ist er dann am 15. November 1947 bei der zu den Marshall-Inseln gehörende Kwajalein-Lagune gekentert und am 16. Dezember 1947 untergegangen. Die Reste des Kreuzers wurden 1962/65 abgebrochen. Unter anderem wurde ein Propeller geborgen, der noch heute in Laboe zu besichtigen ist.

## **Der etwas andere Rückblick**

von Axel Müllenschläder

*Wenn man einerseits die Vereinschronik liest und andererseits die Leute erzählen hört glaubt man, daß von zweierlei Dingen geredet wird. Der Grund dafür sind die Anekdoten, die in keiner Chronik auftauchen. Aber genau diese sind das Salz in der Suppe und deshalb soll hier über derartige Geschichten berichtet werden, frei nach dem Motto*

### **Und da war doch noch ...**

*...die Jacht on the Rocks oder der gescheiterte Versuch eines Modell-yachtkapitäns am Starnberger See, bei Wellengang zwischen denen am Ufer vorgelagerten Steinen hindurchzufahren. Als Ergebnis wurde die Yacht eben auf diese Felsen geworfen und tanzte im Wellengang mit Schräglagen bis 90° richtig hin und her.*

*...der Eishäcksler. Da Wind und Wetter einem eingefleischten Modellkapitän nichts anhaben können, ist auch eine Winterfahrt auf dem halb zugefrorenen Kanal ein Erlebnis. Nur, wenn man die Schiffsschraube dann auch noch als Eishäcksler benutzt, muß man sich nicht wundern, daß eine massive Messingschraube anschließend nur noch ein verbogenes Etwas darstellt.*

*...der Biertransporter. Während die einen Modellbaukameraden sich in Tettau auf der an der gegenüberliegenden Seite befindlichen Gaststätte labten, überkam die mit ihren Schiffen fahrenden Modellbauer ebenfalls ein Durstgefühl. Was lag da also näher, den Kameraden auf der anderen Seite des Sees eine Bestellung mit Ruf- und Handzeichen zu übermitteln, um das heißersehnte „Manna“ mit einem Modell eines Flugzeugträgers abzuholen. Wozu hat schließlich ein Dickschiff Zuladereserven. So überquerten einige Flaschen Bier den See und alle waren glücklich und zufrieden.*

*...der Indianer auf Kriegspfad. Oder es sah zumindest so aus, als unser Thomas im Schwarzwald für das Nachfahren Fackeln als Bojen aussetzte. Da in einem Einmannschlauchboot kein Platz für Fackeln ist, und beide Hände zum Rudern benötigt werden, wurden flugs die Fackeln zwischen die Zähne genommen und auf den See hinausgerudert, was in der Dämmerung sehr kriegerisch aussah.*

*...die verrutschte Steinladung. Daß bei einem 2,4m langen Frachtschiff einiges Gewicht für den richtigen Tiefgang nötig ist versteht sich fast von selbst. Also was liegt näher, als alles mögliche an Gewicht, d.h. Steine aus der Umgebung des Weihers zu sammeln und im Schiff zu verstauen. Jedoch zeigten die Steine bei einer leichten Kollision den Drang sich zu verschieben, was zu einer Schräglage von ca. 45 Grad führte. Nun rutsche unserem Kapitän das Herz in die Hose und die Fahrt zum rettenden Ufer war eine starke Belastungsprobe für die Nerven. Zeugen berichteten, daß bei der nächsten Fahrt der Ballast deutlich besser verstaut war.*

*...der erschütterte Steg. Es begab sich am Simmsee, als auf einem Bootssteg stehend die SMC'ler nichts böses ahnend ihrem Hobby nachgingen. Für viele war es die „Ruhe vor dem Sturm“, nämlich genau bis zu dem Zeitpunkt, als ein Aufprall eines Flugzeugträgermodells den Steg - ähnlich wie bei einem Tsunami - in*



spürbares Wackeln versetzte. Der Massenkatapultstart der Decksflugzeuge - der im übrigen zur allgemeinen Belustigung und folglich auch zur Schockbewältigung beitrug - ließ mit einer Flugweite von knapp 2 Metern von der Kraft des Aufschlags überzeugen. Jedoch, als lediglich am Steg, nicht aber am Schiff selbst Kollisionsspuren zu entdecken waren, und der Kapitän weiterfuhr, als sei nichts gewesen, war bei einigen Modellbaukameraden der Unterkiefer fast ausgerenkt.

...die selbstgesetzte Wrackboje. Bei einem Schaufahren am Fröschauer Weiher wurde das Modell eines Tonnenleger etwas unsanft ins Wasser gesetzt. Dabei geriet einiges Wasser ins Modell, was später bei einer starken Kurvenfahrt zu einem Kentern mit Untergang führte. Kaum war das Modell von der Wasseroberfläche verschwunden, tanzte an der Untergangsstelle eine Boje und markierte den Unglücksort. Die Boje stammte von den an Deck liegenden Bojen und markierte somit die Untergangsstelle seines „Heimatschiffes“, was die Bergung deutlich erleichterte.

...die geflutete Kamera. Ein Kamera-U-Boot ist schon was tolles und bringt phantastische Unterwasseraufnahmen. Aber wenn dann im Eifer des Gefechtes vergessen wird alle Öffnungen des U-Bootes zuzuschrauben, so fallen die Aufnahmen regelrecht ins Wasser, denn die Kameraelektronik verweigerte angesichts der eingedrungenen Nässe standhaft die Arbeit.

...die abgesägte Bugspitze. Daß beim Minicup in Weiden eine maximale Länge von 40 cm gilt wissen alle Teilnehmer. Aber was tun, wenn bei der Längenkontrolle das Modell 4mm zu lang ist? In Anbetracht der nebenan stehenden Säge reifte ein böser Gedanke, ist die Bugspitze nicht überflüssig? Man kam zum Ergebnis, das die ersten 5mm sowieso nur Überwasserteil sind und damit nicht benötigt werden und schritt zur Tat, sprich Säge, und entfernte einfach die Bugspitze. Und schon passierte das Modell anstandslos die Längenkontrolle.

...die erboste Badenixe. Modellbauer sind wie kleine Kinder, und wenn dann noch an Bord ein Feuerlöschkanone installiert ist, wird sie auch gebraucht. Was fehlt, ist dann nur noch ein Opfer. Ein kurzer Blick und schon war es entdeckt. Sonnte sich nicht gerade eine Schönheit auf dem Bootssteg? Nichts wie hin mit dem Modell und es hieß „Wasser Marsch“, was die getroffene Badenixe mit einer regelrechten Schimpfkanone quitierte.

...die herausgerissenen Technik. Daß mancher Modellbauer die Technik aus seinem Modell ausbaut, ist nichts außergewöhnliches. Daß dies aber auch in Sekunden erledigt werden kann bewies ein Modellbaukollege auf dem Hafenfest in Nürnberg, als aus dem im Ausstellungszelt stehenden Modell auf einmal Rauchzeichen kamen. So schnell konnten die meisten gar nicht hinschauen, wie die Technik und die rauchenden Akku's (defekte Zellen) aus dem Modell auf den Boden flogen.





## **Forschungs-Kutter Littorina**

*Bericht aus der Homepage der Universität Kiel, Institut für Meeresbiologie.*

Der Forschungskutter "Littorina" wurde 1975 von der Julius Dietrich Werft in Oldersum gebaut und am 27. 6. 1975 in Dienst gestellt. Die Baukosten von DM 3,4 Mio trug die Deutsche Forschungsgemeinschaft. Das Schiff sollte im Rahmen des damaligen Sonderforschungsbereiches 95 (Wechselwirkung Meer-Meeressboden) eingesetzt werden und die bis dahin anfallenden hohen Charterkosten für Fremdschiffe auffangen. Nach Auslaufen des Sonderforschungsbereiches 95 wurde der Kutter von der Christian-Albrecht-Universität übernommen und ist heute für alle Bereiche der Meeresforschung und Probennahmen im Flachwasserbereich bis zu einer Tiefe von 500 Metern einsetzbar. Auf Grund der Einrichtung eines Taucherraumes mit Kompressor und 12 kompletten Tauchausrüstungen sowie eines Arbeitsschlauchbootes mit einem 50 PS Aussenborder werden die Taucharbeiten der Forschungstauchgruppe des GPI vorwiegend von der "Littorina" aus durchgeführt. Der Name "Littorina" symbolisiert die Zusammenarbeit von Meeresbiologen und Meeresgeologen. *Littorina littorea* ist eine der häufigsten Meeresschnecken und "Leitfossil" für ein früheres Ostseestadium, das sogenannte "LITTORINA-Meer" von ca 8500 bis ca 2500 Jahren vor Jetztzeit. Der Einsatz eines modernen Rechners mit den vernetzten Navigationsanlagen Decca, 2 DGPS-Anlagen sowie der angeschlossenen Echolotanlage LAZ 4700 ermöglichen über ein speziell dafür geschriebenes Programm eine Kartierung des Meeresbodens mit einem max. Fehler in der Position von ca 5m. Die gerechneten Karten können an Bord mit einem DIN A3 Plotter oder einem Drucker in Farben gezeichnet und interpretiert werden.

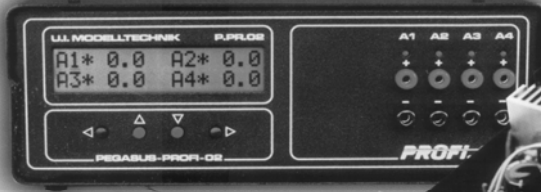
Der Kutter kann auf Tagesfahrten bis zu 12 Eingeschiffte und auf

# U. I. Modelltechnik e. K.

65555 Limburg-Offheim Untergasse 3 a

Tel.: 06431/57171

Fax: 06431/57392



- Schnelladetechnik
- Hoher Lade-Entladestrom
- 4 getrennte Lade-Entladeausg.
- Umfangreiche Funktionen
- Computer-Schnittstelle
- Interner Datenspeicher
- Beleuchtetes Display
- Übersichtliche Bedienung
- Solides Metallgehäuse
- Netzschalter

## Programm-Möglichkeiten:

Automatikprogramm. Akku wird geladen und Gerät geht dann auf Erhaltungsladung über. Keine weiteren Einstellungen notwendig.

Akku wird geladen. Programm endet mit vollem Akku.

Akku wird entladen. Programm endet mit leerem Akku.

Akku wird zunächst entladen, dann geladen. Programm endet mit vollem Akku.

Akku wird zunächst geladen, dann entladen. Programm endet mit leerem Akku.

Winterpflege: Wie Programm 1 mit zusätzlichem Laden/Entladen alle 30 Tage.

Akku wird formiert, d.h. so lange geladen und entladen, bis sich die Kapazität nicht mehr erhöht.

Laden von Sendern mit Schutzdiode.

<b>Preise:</b>	<i>Pegasus Multi</i>	€ 255,00
	<i>Pegasus Plus</i>	€ 342,00
	<i>Pegasus Profi 02</i>	€ 409,00

## Lieferbedingungen:

Die Lieferzeit ist unterschiedlich und wird bei Bestellung mitgeteilt.

Der Versand erfolgt gegen Nachnahme oder Vorkasse.

Preise freibleibend, Stand Dezember 2001

Mehrtagesfahrten bis zu 6 Fahrgäste an Bord unterbringen. Der Fahrtbereich "Kleine Hochseefischerei" erlaubt dem Kutter in der gesamten Ostsee und Nordsee, dem Englischen Kanal und an der norwegischen Küste bis zu den Lofoten Forschungsarbeiten durchzuführen.

Ein Sammeltank mit einer Kapazität von 6 Tonnen für Schmutzwasser und Fäkalien mit einer Fäkalientkeimungsanlage sorgt dafür, daß keine Abwässer unbehandelt ins Meer gelangen.

Als Kommunikationsmittel mit anderen Schiffen und Landstationen stehen 2 UKW Seefunkanlagen, eine Grenz- und Kurzwellenfunkanlage und ein Mobiltelefon des D1 Netzes zur Verfügung. Für den Transfer von Karten und Datenmaterial ist ein Faxgerät angeschlossen, sowie eine E-Mail Adresse (littorina@ifm.uni-kiel.de) im Institut eingerichtet, die von See aus abfragbar ist.

Ein 10 Fuß Laborcontainer erweitert die Laborkapazität um 8m<sup>2</sup>, kann aber bei Bedarf einer großen, freien Decksfläche von Bord genommen werden.

## **Technische Daten F.K. "Littorina"**

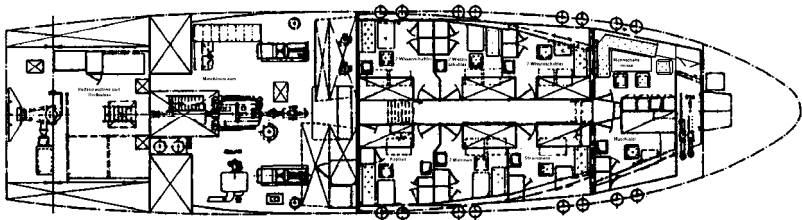
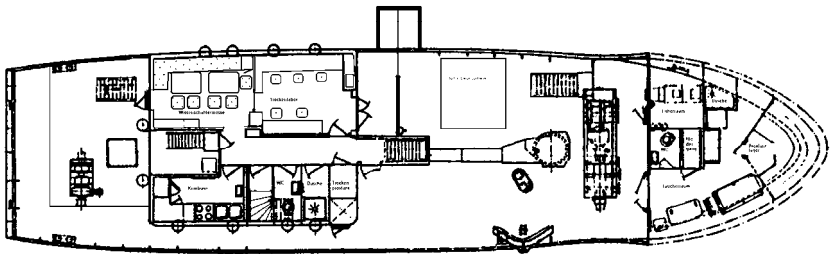
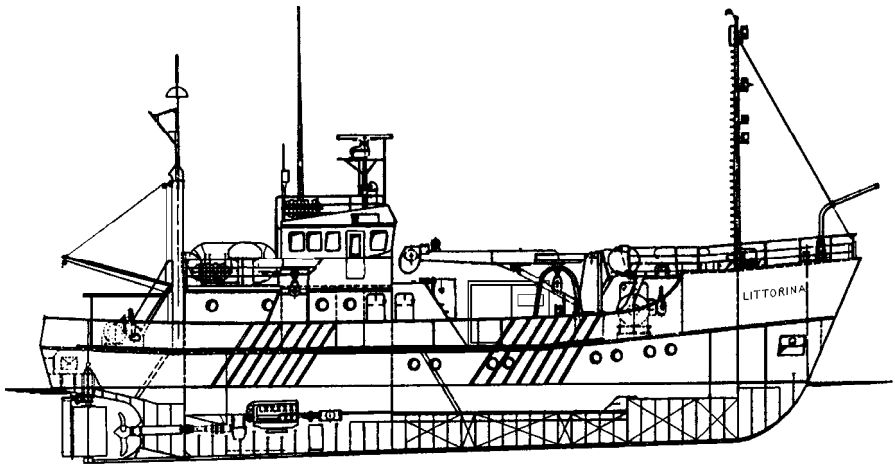
**Stand: 2. 10. 1998**

Flagge:	Bundesrepublik Deutschland
Unterscheidungssignal:	DLMG
Klasse:	Germanischer Lloyd +100 A4 E Nordsee
Eigentümer:	Land Schleswig Holstein vertreten durch das Kultusministerium
Reeder:	Institut für Meereskunde Kiel
Baujahr:	1975 bei Julius Diedrich, Oldersum Ostfriesland
Vermessung:	185 BRZ
Länge ü. A.:	29,82 Meter
Breite:	7,42 Meter
Tiefgang:	3,00 Meter
Reisegeschwindigkeit:	10,0 Knoten
Besatzung:	5 Personen (Kapitän, Steuermann, Maschinist, Matrose, Koch)
Fahrgäste:	6 Personen bei Mehrtagesfahrten; 12 Personen bei Eintagesfahrten

## **Maschinen- und Antriebsanlagen**

**(16 von 24 Stunden wartungsfrei).**

Hauptmaschine:	Deutz-Dieselmotor Typ SBF 12M 716 Leistung 600 PS/1500 Upm
Generatoren:	2 MWM Dieselmotoren Typ D226-4 je 44 PS
Konstantspannung:	3 kVA 220V für bis zu 8 Min



Schiffsspannungen:  
 Bugquerstrahler:  
 Ruderanlage:  
 Bunkerkapazität:  
 Brennstoffverbrauch:  
 Aktionsradius:  
 Verweildauer auf See:

durch Batterien gespeist  
 380 V, 220 V, 24 V  
 130 PS, ca 1,3 Ts Pflanzzug  
 Becker Drehflügelruderanlage  
 Brennstoff 22 Ts, Frischwasser 14 Ts  
 ca 1,8 Ts/ Tag  
 ca 2000 Seemeilen  
 im Teillastbetrieb bei mind. 6 Std  
 Stationsbetrieb/Tag etwa 20 Tage

## **Winden und Hebeeinrichtungen**

### **Auf dem Vorschiff:**

Niederdruckhydraulikwinde für Fischerei mit 2 Kurrleinen a`  
600 Meter, Durchmesser 9mm  
Seriendraht 600 Meter, Durchmesser 4mm  
Einleiterkabel 300 Meter, Durchmesser 8mm

Hochdruckhydraulikwinde mit hydraul. Ausleger  
120 Meter, Durchmesser 5mm

Deckskran mit max Auslage außenbords 3 Meter, SWL 4 Ts  
120 Meter Drahtlänge

### **Auf dem Achterschiff:**

Ladebaum mit max Auslage außenbords 3 Meter, SWL 0,9 Ts  
400 Meter, Durchmesser 6mm  
200 Meter, Durchmesser 12mm

## **Zusatzausrüstungen**

Schlauchboot mit 1,4Ts Zuladung und 50 Ps Außenborder mit Diff. GPS und Echolot

Atemluftkompressor sowie 12 komplette Tauchausrüstungen

Probennahmegeräte: Wasserschöpfer, Bodengreifer, Dredge

## **Labor**

Trockenlabor ca 12 m<sup>2</sup> mit Logge, Sedimentlot mit 30 und 200 kHz-Schwinger, Seillängenmessanlage, Wechselsprechanlage

Warm- Kalt- und Seewasser, Netzspannungen mit 380V, 220V, 220V USV, 24V

Monitor zum Ablesen der elektronischen Seekarte

Zwei Kühlschränke und ein Frostschränk mit -20°

Auf dem Vorschiff ein demontierbarer 10´ Container als Nasslabor mit Spannungs- und Wasserversorgung

## **Nautische und kommunikative Ausrüstung**

Anschütz Kreisel und Selbststeueranlage mit Anschluß an Bordrechner für Trackcontrolsteuerung zum automatisches Abfahren von Vermessungskursen

Radargeräte: Atlas 5600 TM / Decca 110

2 UKW Seefunkanlagen

Grenzwellensender und Empfänger

Wetterkartenempfangsstation

Telefax über Audiokoppler an NMT-Funk und UKW-Seefunk

Mobiltelefon GSM-Netz No. 0171/7379343

Mobil-Fax GSM-Netz No. 0171/7390584

E-Mail über IFM-Rechner. Adresse: **littorina@ifm.uni-kiel.de**

Mobiltelefon NMT -Netz für den skandinavischen Bereich No: +45/ 30201893

Fahrtmeßanlage Ben

Elac-Sedimentlot mit 30 und 200 Khz Schwingern und Digitalisierer zum

Anschluß an Bordrechner

Flachwasserrotlichtanzeige

2 Differential GPS Anlagen mit Anschluß an Bordrechner zur Datenspeicherung,  
eine davon als tragbare Einheit zum Einsatz im Schlauchboot für Vermessung und  
Positionierung im Flachwasserbereich

Kartentrackplotter Shipmate RS 2500

Zwei Bordrechner mit elektronischer Seekarte zur Aufnahme der Positions-und  
Tiefendaten mit Farbdrucker und Farbplotter zur Ausgabe von Hardcopies



Fotos: Original: Uni Kiel, Graupner Modell: Klaus Müller

## **Mittendrin statt nur dabei**

*Werftbesichtigung bei den  
Thyssen Nordseewerken Emden  
Bericht und Fotos: Axel Müllenschläder*

**S**o könnte man extrem kurz zusammengefasst das Erlebnis einer Werftbesichtigung sagen. Aber alles der Reihe nach.

Als sich unsere Gruppe gegen halb zehn am Werktor einfand, ahnten wir noch nicht, wie hautnah wir den Großschiffbau erleben durften. Erst mussten wir unsere Helme in Empfang nehmen und nach einer kurzen Zigarettenpause ging es los. Unser Führer, ein ehemaliger Produktionsingenieur mit sehr viel Fachwissen, führte uns direkt in die Brennschneidhalle.

Hier erhielten wir eine kurze Firmeninformation und einen Überblick über unseren Rundgang, der dem Produktionsablauf entspricht. Dieser fängt mit der Anlieferung der Stahlplatten an und diese werden in der Brennschneidhalle auf die erforderliche Größe zurechtgeschnitten. Diese Platten, immerhin bis zu einer Stärke von 20 mm, werden nach dem Zuschneiden auf die gewünschte Form gebracht. Hierzu dienen große Pressen und Rollwerke

sowie als Hilfsmittel Holzschablonen, welche die Zielform darstellten. Daß die Pressen eine immense Kraft aufbringen müssen, versteht sich bei den Blechstärken von selbst. Wie robust diese Maschinen gebaut sind verdeutlichte uns eine Presse am Ende der Halle. Diese stammte aus der Gründerzeit der Werft im vorigen Jahrhundert und ist bis heute im Einsatz.

Weiter ging es in die nächste Halle, wo wir sehen konnten, wie auf Platten vollautomatisch die Versteifungen geschweißt wurden. Anschließend ging es über Stock und Stein bzw. über Stahlplatten und vorbei an einigen Maschinen, wo Ringe gefertigt wurden. Diese Ringe mit einem Durchmesser von über 6 m waren die Spantenringe für die neuen U-Boote der Klasse 212 der Bundesmarine.

In der nächsten Halle erwarteten uns Teile der Sektionsfertigung. Hier werden die einzelnen Stahlplatten zu Bauelementen zusammengeschweißt, um später als größere Sektionen auf der Helling zum Schiff zusammengesetzt zu werden.

In dieser Sektionshalle konnten wir erleben, wie die vorgefertigten Stahlplatten auf Spantengerüsten montiert wurden. Es war schon etwas mehr vom Schiff zu erahnen, ja man sah es regelrecht langsam Form annehmen. Während in dieser Halle nur die kleineren Sektionen wie Bug und Heckteile von Frachtschiffen und U-Boot-Sektionen zu sehen waren, kam es in der nächsten Halle intensiv. Gleich am Eingang der Halle konnten wir unter einer Bodensektion eines





Containerschiffes durchlaufen. Interessant war, bei der auf den Kopf gedrehten Sektion durch die Mannlöcher in den Zwischenboden zu sehen. Dabei konnte man sich einen Eindruck davon machen, was es bedeutet, wenn später im Schiff jemand zu Inspektionszwecken durch diese Löcher im Schiffsboden kriechen



muß. Auch die anderen Sektionsteile waren nicht von schlechten Eltern. Zum ersten Mal war die Größe des künftigen Schiffes zu ahnen, während wir den Werftarbeitern bei der Ausrüstung der Sektionen zusahen. Im Vorfeld der Halle lagen noch einige auf die Montage wartende Sektionen, die, wie sich später herausstellte, zur Bugpartie des auf der Helling liegenden Containerschiffes gehörten. Weiter ging es vorbei am Trocken-dock, welches gerade geflutet wurde, in einem Tunnel unter einer freien Ablaufhelling hindurch. Am anderen Ende des Tunnels angekommen, blickten wir auf eine große orangefarbige Wand. Der Anblick des auf der zweiten Helling liegenden Containerschiffes war gewaltig. Nicht nur die normale Schiffshöhe, sondern auch das, was sonst unter der Wasseroberfläche versteckt ist, ragte nun vor uns in die Höhe.

Auf der Seite befanden sich an den Nahtstellen der einzelnen Sektionen Turmgerüste, auf denen die Werftarbeiter die Montage bzw. das verschweißen der Sektionen einrichteten.

Nun schickten wir uns an, das Schiff und die Helling zu umrunden. Zuerst passierten wir hierbei ein großes Lager mit gut eingefetteten Blöcken,

die später unter das Schiff geschoben werden und auf diesen das Schiff dann seinem Element entgegenrutsch bzw. abläuft.

Auf unserem weiteren Weg ergab es sich, daß man das Heck sehr dicht passierte und die Ruder und Wellenanlage sehen konnte. Dadurch, daß die Welle noch nicht eingebaut war, konnte man durch den Wellentunnel bis in das Schiffsin-nere sehen. Auch die Führungsbahnen für die Ablaufblöcke waren an diesem Ort sehr gut zu erkennen.

Als wir um eine Ecke kamen, erspähten wir die Heckpartie des bereits an der Ausrüstungspier liegende Schwesterschiffes des Containerfrachters. Deutlich war die Schiffsschraube mit sichelförmigen Blättern zu erkennen. Unser Führer hielt auch direkt darauf zu, jedenfalls dachte ich dieses, bis er auf dem Weg dorthin das Ende eines Fallreeps erreichte. Dieses führte von der Pier direkt freitragend und ohne seitlichen Halt bis auf das Schiffsheck des Containerschiffes in ca. 15 m Höhe. Dem Führer folgend erklimmen wir einer wilden Horde gleich das Containerschiff. Einige in unserer Gruppe waren selbst über ihren Mut überrascht, wie sie die wackelige Angelegenheit meisterten, aber zum



Überlegen war keine Zeit gewesen. Die Werftarbeiter an Deck des Schiffes hatten offensichtlich Spaß daran, unserem Kletterstiel a` la Landratten zuzusehen. Wirkte unser Gang nicht immer gleich dem eines erfahrenen Seemanns, zumal an Deck noch einige Hindernisse platziert waren, über die eleganten Schrittes gesprungen werden durfte. Fast konnte man glauben, die Werftarbeiter hatten mit Absicht alles mögliche



herumliegen lassen um unsere Kletterkünste zu bewundern. Der Ausblick von hier oben auf den Hafen und auf das auf der Helling liegende Schiff entschädigte aber vollends für die Strapazen, und einen Spaziergang über Lukendeckel hatte ich auch noch nicht gemacht.

Hier oben konnten wir die Maler beim Fensterreinigen nach dem Lackieren der Aufbauten und auch viele weitere Monteure beobachten. Auch ein Blick in das innere der Deckskräne musste sein, bevor wir nach einem Gruppenfoto und einigen Erläuterungen des Führers unseren Abstieg begannen. Dieser war nicht minder abenteuerlich.

Wieder heil auf dem Boden angekommen, ging es schnurstracks in die Unterwelt. Das Ziel unseres Werftführers war das auf der Helling liegende Containerschiff bzw. die Unterseite davon. Am Schiff angekommen, führte unser Weg unter das Schiff zwischen die Hellingsblöcke. Hier erklärte man uns, wie das Schiff zu Wasser gelassen wird. Nach einem kleinen Hindernislauf unter dem Schiff erreichten wir wieder das Tageslicht nicht ohne ein leichtes Gefühl der Erleichterung; immerhin lag über unseren Köpfen ein 30.000 Tonnen Containerschiff.

Unser Weg führte nun am Schiffsrumpf vorbei in Richtung Bug. Hierbei hatte ich die Gelegenheit, die Schlingerkiele ausgiebig zu begutachten. Wie einfach die doch gebaut sind (Kleine Ursache, große

Wirkung). Am Bug angekommen bot sich uns ein phantastischer Anblick auf das noch nicht fertige Schiff. Direkt von vorne konnten wir in den Bug bzw. in das Schiff sehen.

Aber dieser Anblick bedeutete gleichzeitig auch den Beginn unseres Rückweges, denn die geplante Dauer unserer Führung war bereits deutlich überschritten, so daß nun zwangsläufig der Rückzug erfolgen mußte. Der Rückweg führte uns noch an zwei unter einer Plane verborgenen riesigen Schiffsdieselmotoren vorbei zurück zum Werfteingang, wo wir uns von unserem Werftführer verabschiedeten.

Für mich muß ich sagen, daß diese Führung ein wirkliches Highlight war, bei der man nicht nur einen Werbefilm zu sehen bekam, sondern von einem wirklich mit Begeisterung erläuternden Führer mitten durch das Werftgeschehen geführt wurde.

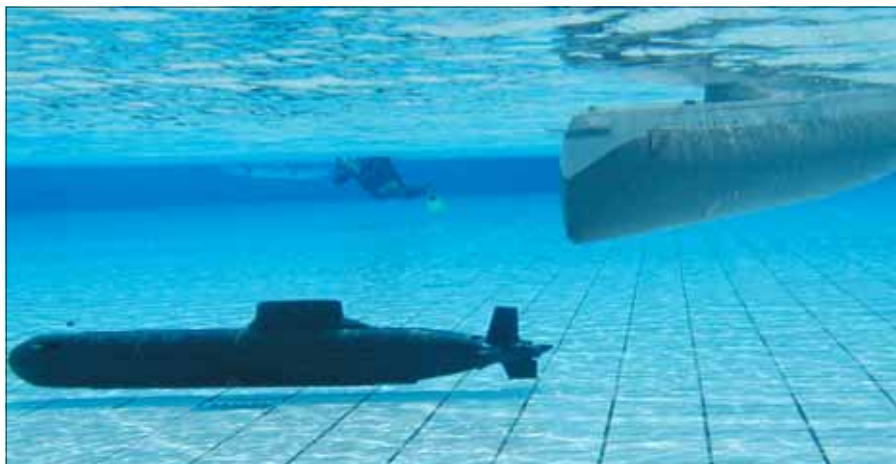


*Sonntags, am 21. Januar 2001, hatte der SMC Nürnberg e.V. zu seinem ersten Familienkegeln auf der Bundeskegelbahn beim SC Worzeldorf eingeladen. Der Andrang war erstaunlich. Auf vier Bahnen wurde fleißig von 26 Erwachsenen und 14 Jugendlichen mit großem Eifer nach Punkten und verschiedenen Spielen gekämpft. Gaudi und Humor wurde natürlich ganz groß geschrieben, leider wurde kein Bahnrekord aufgestellt. Nach drei Stunden und einigen Konditions-*

*problemen verabschiedete man sich und war sich einig, daß ein weiteres Familienkegeln stattfindet.*

*Dies fand dann in Form eines Faschingskegelns statt.*





## **9. Internationales Modell-U-Boot-Treffen Nürnberg**

*Bericht: Rudolf Schwarzmeier*

Zu seinem 9. Internationalen Modell-U-Boot-Treffen lud am 8. September 2001 der Schiffsmodellbauclub Nürnberg e. V. in das Hallen- und Freibad Langwasser in Nürnberg ein. Seit genau 15 Jahren findet dieses älteste Traditionstreffen am gleichen Austragungsort statt. Deshalb kamen auch wieder 70 Modell-U-Boot-Spezialisten mit rund 80 Modellen, um ihre kleinen Meisterwerke einem großen Publikum vorzustellen.

Teilnehmer aus Belgien, Deutschland, Holland, Italien, Österreich und der Schweiz reisten schon teilweise am Freitag an, um sich auf das Treffen am Samstag einzustimmen.

Punkt 10 Uhr begrüßte Rudolf Schwarzmeier vom SMC Nürnberg alle Anwesenden mit einer kleinen Ansprache. Nach einem Gläschen Sekt begann dann das Schaufahren.

Das Wetter spielte aber nicht mit. Der strömende Regen hielt die Eisenharten nicht davon ab im Freibad zu fahren, aber für die nicht ganz so

Harten war noch eine Ausweichmöglichkeit, und diese konnten im Hallenbad die Boote tauchen lassen. Wo gibt's das noch?

Zum ersten mal nahmen auch zwei Jugendliche unseres Vereins teil. Kristina Schlicker mit ihrer SHARK und Maximilian Schwarzmeier, ebenfalls mit einer SHARK, aber umgebaut zu einen Batman-U-Boot.

Auch das Bayerische Fernsehen war zum erstenmal anwesend und machte herrliche Über- und Unterwasseraufnahmen. Zu sehen war diese Zusammenfassung gleich am folgenden Montag Abend im 3. Programm. An dieser Stelle bedanke ich mich für die ausführliche und qualifizierte Berichterstattung recht herzlich.

Daß Modell-U-Boot-Fahrer und ihr Publikum wetterunabhängig sind, wurde durch die zahlreichen Regenschirme am Vorführbecken sichtbar. Helmut Zenger aus München steuerte seine Aluminaut mit 1,75 m Länge und 96 kg Gewicht in Richtung Taucher. Sein Boot ist mit einer Videokamera für Über- und Unterwasseraufnahmen ausgerüstet. Bin gespannt, was für Aufnahmen



VII C U-Boot auf Schleichfahrt. – 9. Int. Modell-U-Boot-Treffen in Nürnberg.  
Foto: Michael Weidner

## **MODELLBAU exklusiv**



**Siegfried Brüttling**  
**Herrnholzweg 8**  
**95447 Bayreuth**  
**Tel: 0921-30681**  
**Fax: 0921-31553**  
**Mobil: 0174 4858935**

*Auftragsarbeiten  
für Vereine*

*in verschiedenen  
Hölzern*

*Messing-Scharniere*

*Messing-Intarsien*

*Mahagoni-Arbeiten*

## **Vertretung von SPIES INDUSTRIES**

*Löt- u. Schweißtechnik, Boote - Zubehör*  
*Spezial-Lötpasten für Messing, Kupfer, Elektronik, Aluminium*  
*Knetmetall, Megametall, Gigametall, Alu Weich- u. Hartlote*  
*Silber-Lote, Edelstahl-Lote, Wood'sches Metall*  
*Planen zum Selbstbau nebst allem Zubehör*



*Unsere Taucher, immer auf der Flucht vor den U-Booten, hatten manch hervorragendes Bild geschossen. Danke für den Einsatz!*

entstanden sind.

Highlight war auch diesmal wieder die bekannte NESSY von Peter Preisenhammer. Das Technikungeheuer in Sauriergestalt konnte nicht nur den Kopf wenden und Wasserweitspucken, sondern auch noch verliebt die Augen verdrehen. Auch Robert Kühlewein und Werner Kruse waren mit Ihren Miniaturmodellen immer von zahlreichen Zuschauern umlagert, auch wenn Sie nur im Fußbecken fahren konnten.

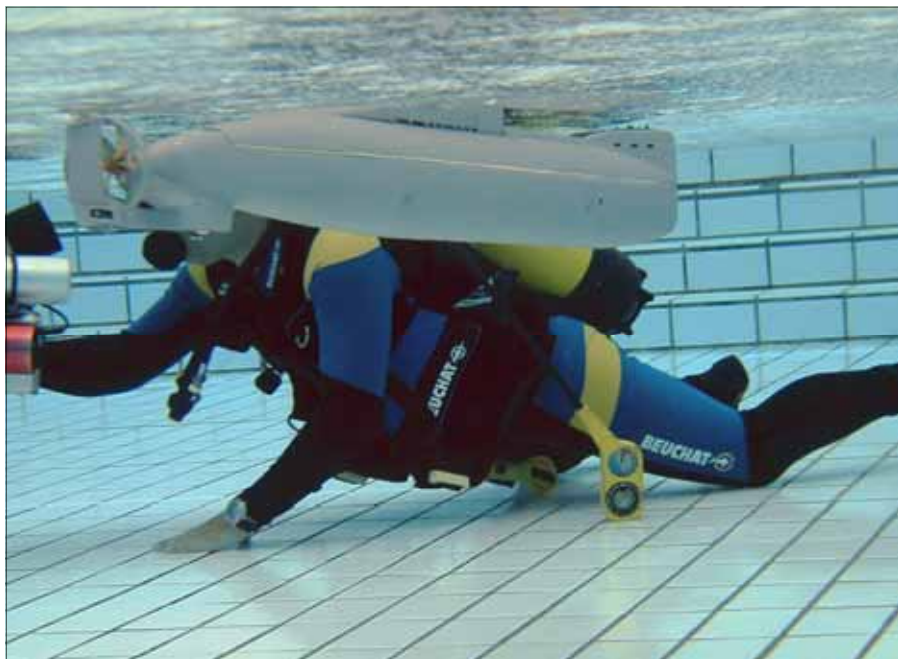
Norbert Brüggem (Hersteller u. Autor) führte seine neuesten Modelle vor und

mußte viele Fragen von den zahlreichen Besuchern beantworten.

Als besondere Attraktion wurde zum erstenmal ein russisches U-Boot der Pyranha Klasse (Projekt 865) im Maßstab 1:32 von Lars Zander aus München vorgestellt. Leider konnte es im Wasser nicht vorgeführt werden.

Unglaublich! Gegen 13 Uhr wurde auch das Wetter wesentlich besser, es kam sogar die Sonne durch. Nun wurde getaucht was die Akkus hergaben. Faszination pur. Bis zu 15 Modelle über und unter Wasser, jeder konnte es wieder hautnah erleben. Auch beim 9. Treffen wurde die





*Hier geht's wohl ein bisschen eng zu!*

Frequenzdisziplin sehr gut eingehalten. Ein herzliches Dankeschön an alle Teilnehmer.

Gegen 17 Uhr trafen sich zum Abschluß 40 Teilnehmer und Gäste zum gemütlichen Beisammensein in unserem Vereinsheim. Hier wurde noch bei gutem Essen weiter gefachsimpelt und Erfahrungen ausgetauscht. Der Trend war



eindeutig, alle freuen sich auf das 10. Treffen 2003.

Der SMC Nürnberg e.V. bedankt sich nochmals bei den Bademeistern und dem Sportamt der Stadt Nürnberg recht herzlich für ihre Unterstützung.



*Die beiden letzten Aufnahmen lassen ahnen, unter welchen Bedingungen das diesjährige U-Boot-Treffen statt fand.*

## **Hinter den Kulissen**

*Bericht: Klaus Müller*

Unser U-Boot-Treffen - zweifellos eine der herausragendsten Veranstaltungen des SMC. Aber welche Arbeit dahinter steckt wissen wohl die Wenigsten. Hier ein kleiner Einblick: Zuerst kommt die Idee für eine Risszeichnung eines U-Boots. Per Computer wird daraus erst mal ein Korrekturabzug gefertigt, bereits mit Farbgebung. Nach etlichen kritischen Blicken und Änderungen geht dies an eine Druckerei, und fertig ist der Aufkleber. Unsere Brettchen mit plastischem U-Boot, gefertigt nach oben genannter Risszeichnung, bereiten mehr Probleme. Erst mal das Holz, dann die Fertigung zum lackierten Brettchen. Gleichzeitig werden Aluminiumplättchen mit dem eingravierten Veranstaltungsort hergestellt und auf die fertigen Holzbrettchen geklebt. In einem weiteren Arbeitsgang werden Negativformen aus Kautschuk-ähnlichem Material hergestellt. Eine äußerst diffizile Angelegenheit, da etliche Nachbearbeitungen erfolgen. Dann der erste Guss. Jetzt erst kann bestimmt werden, ob die Negativform in Ordnung ist. Wenn ja, geht das Ganze in Serie. Je nach Anfragen werden bis zu 100 Stück hergestellt. Diese werden grundiert und lackiert. Kleinteile werden dann mit den Booten zusammen auf das bereits fertige Brettchen geklebt. Diese Arbeiten ziehen sich weit über ein halbes Jahr hin. Währenddessen gehen die Vorbereitungen für den Austragungsort weiter. Kontaktaufnahme zu den Behörden und Bademeistern des Schwimmbades. Ausstellungsbänke für die Modelle werden benötigt und nicht zu vergessen, das leibliche Wohl. Dies ist besonders schwierig, da das U-Boot-Treffen nach der

Badesaison stattfindet. Haben wir aber bis jetzt immer ganz gut hingekriegt. Des weiteren sind die Anmeldeformulare zu beachten, welche per Post, Anruf oder per Internet kommen. Auch für diverse Übernachtungsmöglichkeiten muß gesorgt werden. Wenn der letzte Teilnehmer sich erst am Abend vorher anmeldet, hat auch dies bisher problemlos geklappt. Und wenn es sein muß, werden unsere (ortsunkundigen) Gäste und Aussteller auch direkt zur Pension hingefahren. Auch das gesellige Beisammensein nach der Veranstaltung in unserer Clubgaststätte darf nicht außer Acht gelassen werden.

Wenn wir anhand der Reaktionen von unseren Gästen sehen, daß alle zufrieden waren, ist dies für unseren Klub ein weiterer Anstoß dafür, das nächste Intern. Modell-U-Boot-Treffen weiterhin in unserem schönen Nürnberg auszurichten.



*Fernsehteam des Bayer. Rundfunks bei unserem 9. U-Boot-Treffen 2001  
Foto: Klaus Müller*



## **Hafenschlepper Karl**

*Eine Herausforderung im*

*Maßstab 1:100*

*Gesamtlänge 26,6 cm*

*von Herbert Eichhorn*

**S**eit meiner Jugend habe ich mich für den Modellbau interessiert. Am Anfang für kleine Holzmodelle, die wir handwerklich im Werkunterricht der damaligen Volksschule unter Anleitung des Lehrers aus einem Stück Balsaholz gefertigt haben. Später dann kleine Holzbaukästen von Graupner und so weiter. Während meiner Lehrzeit kam dann immer mehr der Schiffsmodellbau zur Geltung. Nach Ende meiner Bundeswehrzeit vor 36 Jahren baute ich dann den Hochseeschlepper W.T.H. Stratmann im Maßstab 1:40 nach Originalplänen der Schiffswerft Johann Ölkers in Hamburg, der unter Flagge der Reederei P&A seinen Dienst im Hamburger Hafen und auf hoher See versah. Länge 28,9m, BRT 162, PS 565, Geschwindigkeit 12,5 Knoten. Vierzig Dias habe ich heute noch von diesem Schiff in meinem Besitz.

Durch meinen Beruf, Mechaniker und Feinblechner in einer renommierten Firma, verwirklichte ich meinen Traum, den Aufbau aus Messingblech zu fertigen. Wie das Leben so spielt, geht man als Schiffsmodellbauer zeitweise auch ein bißchen Fremd. Rennautos und Hubschrauber waren zwischendurch meine Hobbys, bis ich vor zwei Jahren meine Originalpläne durchstöberte mich entschloß, meine Freizeit in den Wintermonaten sinnvoll zu gestalten. Wieder stieß ich auf Pläne der Ölkerswerft aus dem Jahre 1962, Schlepper "Karl", ein wunderbarer formschöner Schlepper der Reederei P&A, Baunummer 538,

Länge 26,6m, PS 675, Geschw. 11,5 Kn. Ich entschloß mich im Maßstab 1:100 zu bauen. Herr Dielsch, ein bekannter Modellbauer und mehrfacher Deutscher- und Weltmeister, unterstützte mich mit schönen Fotos, um meinen Schlepper zu verwirklichen.

Die Schwierigkeiten meine ich liegen im Allgemeinen schon in der Größe der einzelnen Teile. Es fängt bei den Formen für die gesamten GFK-Teile schon an. Man muß sehr genau



*Alle Fotos: Herbert Eichhorn*

arbeiten und sich vor allem viel Zeit lassen, denn mit jeder Ungenauigkeit bereits im Vorfeld wird man bitterlich bestraft. So ist auch ein gutes Werkzeug unbedingt Voraussetzung.

Ich ließ mir meinen Werftplan in einer Lichtpauserei von 1:50 auf 1:100 verkleinern und fertigte in den Wintermonaten nach der alten Spantenbauweise den Positivrumpf. Alle anderen Formteile wurden aus

Mehrschicht-holz bearbeitet. Dabei war meine umgebaute Drehmaschine, Marke Boley, zur Tellerschleifmaschine, ein ideales Gerät. Rumpf, Schornstein, Treppen, Aufbauten, Schanzkleid für das Peildeck und Hauptdeck haben doch eine beachtliche Zeit in Anspruch genommen. Anschließend entstanden die Negativformen aus GFK, die wiederum zwei- und dreimal geteilt werden mußten, um die kleinen Teile mit ihren verschiedenen zueinander laufenden Winkel und Rundungen aus der Form zu heben. Da ich auf diesem Gebiet der Verarbeitung mit GFK



wenig Erfahrung habe, hat mir mein langjähriger Freund Rudolf Schwarzmeier spontan Unterstützung zugesagt, für mich nach meinen Positivformen die gesamten Teile zu laminieren. An dieser Stelle nochmals herzlichen Dank.

Nach einigen Versuchen hatte er alles im Griff, denn die ausschlaggebenden Kriterien für den kleinen Schlepper waren das Gewicht auf ein Minimum zu beschränken und doch noch genug Stabilität zu haben, um eine geeignete Fernsteueranlage einbauen zu können. Um sämtliche Positivteile weiter verarbeiten bzw. kleben zu können, habe ich sie mit Nitro vom Trennwachs gereinigt und dann

anschließend mit Wasserschleifpapier, Körnung 800, die Oberfläche abgeschliffen. Zur Bearbeitung der gesamten Teile habe ich mir 4 verschiedene Schleifwerkzeuge angefertigt. In Streifen gerissenes Schleiflein für Metallverarbeitung Körnung 80, 120, 240 300 und 400 habe ich auf verschiedene breite Hölzer in den Stärken 6, 15, 20 und 30 mm mit doppelseitigem Tesa geklebt, um damit sämtliche Kanten zu egalisieren bzw. schleifen zu können. Diese Methode hat sich bestens bewährt. Bei den ersten Bearbeitungsversuchen mit Feilen kam ich zum dem Schluß, man feilt zu schnell ein paar Kerben irgendwo in das dünne Material, die man wieder spachteln oder kleben muß. Außerdem waren Nadelfeilen sehr schnell stumpf.

Es würde den Bogen weit überspannen, die ca. 500 Teile im einzelnen ihrer Herstellung zu

beschreiben, darum beschränke ich mich nur auf die wesentlichen Hauptaufbauten.

Als erstes wurde der Rumpf von dem überstehenden Material ringsum vom Bug bis zum Heck Oberkante Schanzkleid grob abgezwickelt und anschließend mit der Schmirgelfeile egalisiert. Für das Stevenrohr (ein Drehteil aus Alu mit 2 Teflonlagern und Welle aus V4A) wird ein 5mm Loch von der Heckseite gebohrt, den Rest mit einer alten Rundfeile mittig und auf den Durchmesser des Stevenrohrs vergrößert. Danach wurde ein 30 cm langes Rundmaterial durch den Wellentunnel bis zum Bug geschoben, so konnte man ihn gut

ausrichten und mit 5Minutenkleber verkleben. Anschließend wurde die Vierblattschraube mit den beiden Teflonlagern eingepaßt. Senkrecht zur Schiffsschraube folgte als nächstes die Bohrung für den Ruderkoker, der samt Welle, Kortdüse und Anlenkung für die Rudermaschine eingeklebt wurde. Darauf zu achten war, daß die Vierblattschraube in der Kortdüse rund läuft und auch beim Anlenken nicht streift. Im Anschluß war dann der Deckseinbau an der Reihe.

Ich klebte mit Sekundenkleber backbord- und steuerbordseitig kleine 2x2x10mm lange Polystyrolwinkel in genauer Höhe (Tiefenmaß d. Schublehre) 9mm von der Oberkante in den Rumpf als Auflage für das Hauptdeck. Nach dem Profilieren des gesamten Decks wurde der Ausschnitt für die Aufbauten (Innenmaß) ausgesägt und reihum ein Winkel 5x5x1mm als Süllrand verklebt. Anschließend das gesamte Deck mit Sekundenkleber auf die Winkel geklebt und mit Wäscheklammern



fixiert.

Einiges Kopfzerbrechen machte mir aus Gewichtsgründen die Innenauskleidung der Schanz. Zum Oberflächenschleifen war nicht viel Material vorhanden, denn der gesamte Rumpf wog als Rohling nur 45 Gramm, und doch wollte ich innen eine relativ saubere Schanz, die ich

andererseits als Fläche zum ankleben der Schanzstützen noch benötigte. Ich entschloß mich doch eine Pappschablone zu schneiden und die Innenseite mit einem 0,5mm starken ABS-Streifen zu verstärken. Nach diesen Arbeiten mußte ich eine Aufnahme für den Rumpf zum fräsen der Langlöcher für die Speigatten und Klüsen anfertigen. Die Länge und Breite der Speigatten waren wie alles aus eigener Fertigung und somit alle sehr Maßhaltig mit einer Toleranz von 0,10mm gefertigt worden. Dies ersparte mir zusätzliches Spachteln. Nur noch einkleben und fertig.

Eine Anmerkung zur Herstellung der Speigatten: Die Gesamtlänge aus dem Umfang und der Breite errechnen, dann Bundringe aus MS 58 drehen, sie mit einem kleinem Brenner glühen, sehr wichtig, anschließend über 2 Zylinderstifte in selbst gefertigten Schraubstockbacken auf die gewünschte Länge auseinander ziehen. Rund um den Rumpf wurde dann noch die Scheuerleiste und verschiedene Versteifungen am Bug und für den Pfahl angebracht. Nach der Bearbeitung der Abdeckung der Ruderanlage im Heck und Einbau des Pfahls am Bug, habe ich vorübergehend den Rumpf beiseite gestellt, um mich auf die Aufbauten zu konzentrieren. Der Maschinenhausüberbau unter dem Schlepphaken mit seitlichen Werkzeugkästen, Wasseranschlüssen, Oberlichtern und anderen Vertiefungen habe ich aus Gewichtsgründen darunter immer ausgefräst. Nur so konnte man das Gewicht immer wieder reduzieren. Bei einer maximalen Überdeckung der Aussparungen von 1mm ließen sich alle Teile noch gut Verkleben. So verfuhr ich bei allen übereinander stehenden Teilen, die wieder von dem

nächsten überdeckt wurden, wie zum Beispiel: die Holzroste, das Peildeck, der Schornstein, das Führerhaus, über den Kajüten usw. Des weiteren folgten der Kajütaufbau. Hier wurden die Bullaugen, Türen, Handläufe, Befestigungslöcher für die Reling des Oberdecks gebohrt sowie die komplett vorgearbeiteten Niedergänge Back und Steuerbord in die gesägte Nut gesetzt und anschließend fixiert. Danach auf das Deck gesetzt und den gesamten gekrümmten Decksverlauf angepaßt. Auch die Schanz auf dem Oberdeck besteht aus 3 Teilen. Ein gerundeter 0,5mm Polystyrolstreifen mit Ausschnitten für Positionslampen ist mit einer Versteifung von Unten über die Rundung gebogen worden und ebenfalls mit einer 0,5mm GFK Leiterplatte verklebt, die wiederum die gleich Aussparung aufweist. So war das Oberdeck auch schon komplett. Sämtliche Holzroste wurden auf meiner Drehmaschine mit Anschlag und genauester Maßzustellung mit dem Support einem 0,5mm x80mm Vollhartmetallsägeblatt bearbeitet. Die aufwendigsten Arbeiten dennoch waren das Ruder- und Kartenhaus mit darüber liegendem Peildeck und die Abschrägung nach hinten zum Feuerlöschkorb. Hier mußten frontseitig 7 Fenster exakt ausgefräst werden, denn bei den Zwischenstegen der Fenster kam es auf den genauen Abstand an, man würde mit einem geschultem Auge jede abweichende Breite sofort erkennen. Bei meinem Nachfolger "Hans" habe ich das Problem durch Einsatz einer geätzten Fensterfront von vornherein ausgeschlossen. Auch die beidseitigen Fenster mußten genau gearbeitet werden, denn sie wurden anschließend mit geätzten Fensterrahmen abgedeckt. Der verdeckte Niedergang steuerbordseitig

nach oben zum Peildeck wahr nicht einfach zu bewerkstelligen. Schon im Vorfeld der Gestaltung der Formen war mir klar, daß ich ohne mechanische Nacharbeit für die Abdeckung hier nicht auskommen werde. Das Gleiche galt für die runde Peildeckverkleidung, sie besteht aus 3 Teilen. Sie wurden zusammen angepaßt, aufgesetzt, gespachtelt und geschliffen. Hier mußte der Holzrost aus Gründen des Einbaus in der Mitte geteilt werden und mit einer Auflage von 1,5mm ringsherum konnte ich mich zufrieden geben. Danach wurden Maschinentelegraphen, Ruder und Kompass von unten verschraubt. Der Schornstein, eine knifflige Angelegenheit, viele Einzelteile, die wiederum nur mit der Lupe und Pinzette verarbeitet werden konnten. Grob gezählt ca. 50 an der Zahl, bildenden den eigentlichen Abschluß. Die Reling sowie auch die dazu gehörige Stützen, Einzelteile für Boots-davit, Schlepphaken, Tür-atrappen, Lüfter und Spritzwasser-schutzstützen, aber auch die Abgrenzung auf dem Peildeck waren als Ätzteile auf dieser Platine, die nach meinen Maßangaben gefertigt worden war. Nun waren sämtliche Aufbauten für eine Grundierung vorbereitet, die ich mit Acryllack Grau aus einer Spraydose vornahm, um danach noch alle Unebenheiten ausbessern zu können. Leider konnte ich für die gesamte Lackierung keine Ralnummern vom Reeder bekommen, und so mußte ich auf meine Originaldias bei der Farbgebung zurückgreifen.

Abschließend möchte ich noch über den Antrieb berichten. Für den kleinen Kraftprotz besteht er lediglich aus einer zerlegten Standardruder-maschine, die samt Motor und Elektronik auf einer Platine aus GFK



konzipiert wurde. Der Motor als Antrieb mit stufenlos regelbarer Geschwindigkeit vorwärts und rückwärts. Die Kortdüsensteuerung übernahm eigens ein Miniservo. Ein und Ausschalter für die gesamte Einheit des Antriebs und ein Adapter zum laden der darunter liegenden 800 mA NC Akkus für die gesamte Stromversorgung waren selbstverständlich auf der Platine, und damit war eine Fahrzeit von ca. 20 min gewährleistet. Die gesamte Einheit kann man in Sekunden komplett aus dem Rumpf nehmen. Nach dem Einbau des Antriebs konnte ich in einem Waschbecken das Modell

trimmen. Das Ergebnis machte mich zufrieden. Es war optimal. Jetzt konnte ich mich zum ersten mal auf einem öffentlichen Gewässer sehen lassen. Bei allen Anwesenden war die Resonanz erstaunlich. Von schnuckelig über fein und klein usw. waren lobende Worte zu hören. Das Fahrverhalten zur Größe und einem Gesamtgewicht von 250 Gramm war sehr gut.

Auf dem Nachhauseweg kam dann ein Gefühl der Zufriedenheit, und ich habe mich sofort für ein weiteres Projekt entschieden: Schlepper "Karl der neuen Generation" mit Schottelantrieb im Maßstab 1:100.

***Aus unserem Schiffsregister:  
Unser Club besitzt 282 Schiffsmodelle –  
aneinandergereiht ergibt das eine Länge von 278 Meter!  
Stand 30. November 2001***

## 珍贵的回忆

2001年4月6日至16日

感谢深圳中学给纽伦堡丢勒中学代表团提供的

盛情的晚宴

热情的接待

丰富多彩的活动

### “Ni hào” oder

### Mir kommt das chinesisches vor

Bericht: Sandra Schlicker (15 Jahre)



Wie ein paar von Euch ja schon wissen, habe ich im April diesen Jahres an einem Schü-

leraustausch des Dürer-Gymnasiums mit unserer Partnerschule in Shenzhen, China, teilgenommen.

Hier eine kurze Zusammenfassung:

Am 05. 04. 2001 verließ unsere Gruppe, bestehend aus sechs Schülerinnen, unserer Chinesischlehrerin, einem Kunstlehrer und unserem lieben (no comment) Direktor und Alt-OB Herrn Schönlein samt Frau, den Nürnberger Flughafen für eine zehntägige Reise in das “Morgenland”. Alle waren sehr aufgeregt, schließlich erhält man nicht oft die Gelegenheit, nach China reisen zu dürfen.

Doch nach der 7. Flugstunde war dann doch schon ein wenig Müdigkeit auf den Gesichtern zu sehen (wer kann schon in einem Flugzeug voller Chinesen ein Auge zutun?!).

Nach 12-stündigem Flug und unzähligen Pass- und Zollkontrollen (rein nach Hongkong, raus aus Hongkong, rein nach China, raus aus dem Flughafen) standen wir dann endlich am Bahnhof von Shenzhen,

wo wir schon von den Lehrern und Schülern unserer Partnerschule erwartet wurden.

Gleich am ersten Abend gab es ein großes Empfangessen, was ein paar der vom Flug strapazierten Mägen gar nicht gut tat \*grins\*.

Mit unseren Begleitschülern haben wir uns gleich von Anfang an gut verstanden, nach anfänglichen Kommunikationsproblemen, versteht sich.

Das meiste ging natürlich auf Englisch, aber ab und zu versuchten wir uns auch auf Chinesisch, was meiner Meinung und der Reaktion der Chinesen nach nicht so gut ging. (Allein ihnen beim Reden nur zuzuhören bereitet schon Kopfschmerzen)

Das Besuchsprogramm, welches sich die Lehrer und Schüler der Shenzhen Middle School hatten einfallen lassen, ließ wirklich keine Wünsche offen. Zugegeben, es war ein bisschen viel und daher auch totaler Stress, aber es hat sich wirklich gelohnt.

Jeden Tag haben wir so viele Sachen gesehen und Orte besucht, so zum Beispiel Guilin mit seiner wunderschönen Umgebung; die rund 27.000 Hügel, die über einen schmalen Fluss herausragen, die zahllosen Reisfelder und die kleinen Fischerflöße entsprachen genau den Darstellungen, die man häufig in Büchern antrifft...





Von Shenzhen haben wir natürlich am meisten gesehen. Man bewundert diese Stadt um so mehr, wenn man sich bewusst wird, dass sie erst vor 20 Jahren aus einem kleinen Fischerdorf entstanden ist. Erstaunlich, wie in dieser kurzen Zeit eine solch große Stadt entstehen konnte!

Die stärkste Erfahrung, die wir während unseres Chinaaufenthaltes gemacht haben, (mal abgesehen von dem teilweise etwas gewöhnungsbedürftigen Essen) war, dass Chinesen in ganz anderen Maßstäben

denken als wir. Was zum Beispiel Städte angeht, so bezeichnen sie alles, was unter einer Million Einwohnern liegt, als "Dorf". Na ja, und alles hoch technisiert. Unsere Partnerschule zum Beispiel; da kann man jede noch so moderne Schule bei uns vergessen. Fünf mehrstöckige Gebäude für die verschiedenen Unterrichtsgebiete wie Wissenschaft, Kunst, Sport usw. Computer, von denen wir nur träumen können. Ein richtiges Chemielabor darf natürlich auch nicht fehlen, und Roboter bauen gehört für die Schüler zum Alltag. Sogar der Schiffsmodellbau hat sein eigenes Zimmer!!

Auch was den Fahrstil angeht, sind Chinesen etwas eigen. Dort gilt nämlich "wer lauter hupt, hat Vorfahrt". Und so sind die halt auch gefahren. Auf den Straßen gibt es nur Warnschilder, kein einziges Verkehrsschild ist uns begegnet. Was

# HOBBY-ZENTRALE LÖSSL

Die HOBBY - ZENTRALE Lössl ist eines der führenden Fachgeschäfte für den Zweckmodellbau in Nürnberg.

In unserem Ladengeschäft in der Jakobstraße bieten wir sowohl für den Anfänger im Zweckmodellbau, als auch für den Profi eine ausgesucht große Auswahl an Modellen im Flug-, Auto- und Schiffsbereich fast aller Hersteller.

Selbstverständlich führen wir für alle Bereiche auch Zubehör und Elektronik.

Mit einer dreißigjährigen Erfahrung im Modellbau, stehen wir Ihnen bei Problemen mit kompetenter und freundlicher Auskunft zur Verfügung.

Besuchen Sie uns vor Ort oder im Internet: [www.hobbyzentrale-loessl.de](http://www.hobbyzentrale-loessl.de)

HOBBY - ZENTRALE



Karlheinz Lössl

Öffnungszeiten:

Mo, Di, Do, Fr.:  
9:00 - 18:00 Uhr

Mittwoch:  
9:00 - 13:00 Uhr

Samstag:  
9:00 - 12:00 Uhr

90402 Nürnberg - Jakobstraße 43-45  
Tel.: 09 11/22 38 57  
Fax: 09 11/244 71 12

E-Mail: [info@hobbyzentrale-loessl.de](mailto:info@hobbyzentrale-loessl.de)  
Internet: [www.hobbyzentrale-loessl.de](http://www.hobbyzentrale-loessl.de)



soll's, nobody's perfect.

Was mich persönlich fasziniert hat ist die Disziplin in der Schule, die Lehrer fungieren als richtige Erzieher, fast schon Freunde, und Montagmorgen beim Flaggenappell kommt man sich eher wie in einem Militärlager vor, alles in Reih' und Glied und Uniform.



Verglichen mit unseren Zuständen...

Einen Tag lang haben wir auch am Schulleben teilgenommen, jeder in der Klasse seiner „Gastschwester“. Wir wurden alle herzlichst aufgenommen und am Abend haben sie dann auch noch für jeden eine Überraschungsparty arrangiert. An diesem Abend erlebten wir auch unseren ersten Tropenregen. Ich kann nur sagen, kurz, aber kräftig! Binnen fünf Minuten stand auf den Strassen 10 cm hoch das Wasser. Und mein Schulzimmer war im Erdgeschoss... na ja, war halt ein bisschen Putzen angesagt. Später wurde uns dann

gesagt, dass wegen den ständigen Tropenregen alle größeren Fahrzeuge Schnorchel hätten.

Viel Unvergessliches haben wir in China erlebt, doch am meisten ist uns der Tag in der Chinesischen Familie in Erinnerung geblieben. Denn für einen Tag waren wir quasi als Familienmitglieder in den Familien unserer Begleiterinnen integriert. Das war wirklich was besonderes, denn so einen Einblick in das chinesische Familienleben bekommt man auf einer gewöhnlichen Urlaubsreise wohl kaum. Meine Gasteltern konnten zwar kein Englisch, aber Xue Li (meine Gastschwester) hat alles übersetzt. Am nächsten Morgen trafen wir uns dann wieder an der Schule, jeder mit mindestens zwei Tüten voller Geschenke, die uns von unseren Gastfamilien mitgegeben wurden.

Alles zu erzählen, was wir in China erlebt haben, kann man hier nicht beschreiben. Ich weiß nur, dass die Reise viel zu schnell vorbei war und dass ich unbedingt noch mal dorthin will, wenn sich die nächste Gelegenheit dazu ergibt. In China ist alles sehr anders, die Menschen, die Kultur, aber gerade das gefällt mir daran so sehr. Der Abschied fiel uns allen sehr schwer, und ein paar von uns haben den Kontakt zu unseren chinesischen Freunden per E-Mail aufrecht erhalten. Was ich dort alles erlebt habe, werde ich nie vergessen. In diesem Sinne - Zai jian!







# Kinderseite

Hi Leutz!

Nun ja, auch dieses Jahr gibt's mal wieder eine Kinderseite! War mal wieder viel Arbeit und so ;) Ein Gewinnspiel mit saftigen Preisen gibt's natürlich auch wieder! Viel Spaß beim Lesen wünschen euch

Marian und Sandra

„Irren ist menschlich!“  
sprach der Igel und stieg  
von der Klobürstel



Wie lange eine Minute ist, hängt  
davon ab, auf  
welcher Seite

Der Landmann spricht:



- Pupst der Bauer in den Stall, verteilt das Vieh sich überall!
- Stapelt das Heu sich hoch im Speicher, liegt die Magd beim Sex viel weicher!
- Lässt die Magd recht tief ihn blicken, jauchzt der Bauer vor Entzücken!
- Sind die Hühner morgens platt, fuhr der Bauer Motorrad
- Hat der Bauer kalte Schuh, steht er in der Tiefkühltruh!
- Muht die Kuh in Bauers Handy ist sie froh und fühlt sich trendy!

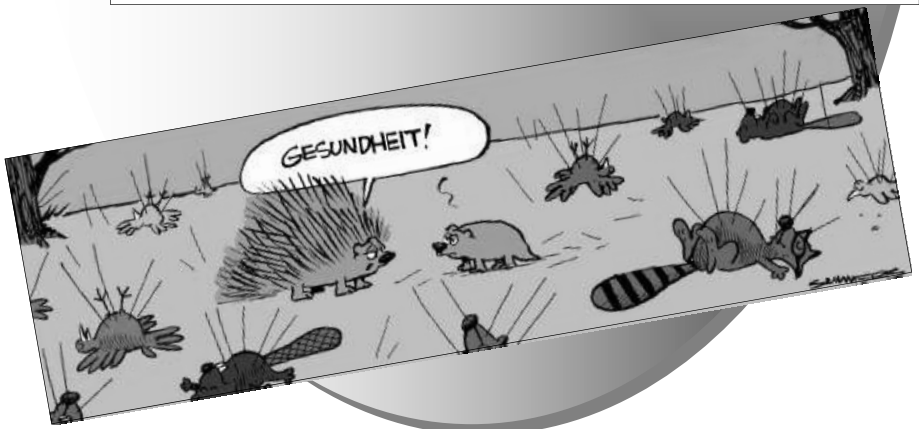


Was kann ein Tag schon bringen, der mit Aufstehen beginnt?



**Promi spruch des Monats:**

*Dieter Bohlen:* „Trieft der Schmalz, jubelt die Masse, klingelt's kräftig in der Kasse!“



# Trek-Eck

## Neulich im Bereitschaftsraum



# Preisrätsel



Finde

im

unteren Bild alle 7 Fehler! Zu gewinnen gibt's  
3 hochwertige Schiffsmodellbausätze

Die Lösung bitte bis Ende April 2002 einsenden an  
Klaus Müller, Platz der Opfer des Faschismus 4, 90461 Nürnberg

Zeichnung: Sandra Schlicker



## **Clubmeisterschaft 2001**

*...mit Hindernissen*

*Bericht und Fotos: Klaus Müller*

Eigentlich sollte unsere Clubmeisterschaft ja am Samstag, den 13. Oktober 2001 ausgetragen werden. Das Wetter hätte gepaßt, aber unser Kreuzweiher ist auch noch ein Karpfenweiher. Und just an diesem Tage wurde abgefischt. Na ja, haben wir die Meisterschaft eben um zwei Wochen verschoben. Einen Tag vor dem zweiten Versuch (27. Oktober) ein Anruf bei der Gaststätte, um den Wasserstand zu erfragen. Bravo! Der Wasserspiegel reichte gerade mal für eine Schlamm Schlacht, da es zu wenig geregnet hatte. Der aufmerksame Leser wird feststellen, daß es nur bei länger geplanten Veranstaltungen regnet. Wenn wir tatsächlich Wasser benötigen, regnet es natürlich nicht. Also wurde unsere Meisterschaft wieder verschoben. Aber der SMC wäre nicht der im Heft bereits beschriebene Club, wenn das alles wäre. Natürlich wurde keine Meisterschaft ausgefahren, aber einige Modelle kamen trotzdem zu Wasser. Wir können ja auch an den Rhein-Main-Donau-Kanal bei Katzwang ausweichen. Und dies wurde auch gemacht. Durch das gute Wetter waren rund 15 Clubmitglieder



*Das Wettbewerbsschiff „Pollux“*

versammelt; und die boten schon allerhand. Die Altersklasse war von 14 bis über 70 vertreten. Und gefahren wurde von einer 30 cm Motoryacht bis zur 120 cm großen Coast Guard so ziemlich alles was schwimmen kann. Außerplanmäßig wurden sogar einige Verbrenner!!!! eingesetzt. Und das in unserem Club! Ungewöhnlich war, daß direkt nach der Fahrerei alle heimgegangen sind. Und Bruch hat es, soviel ich weiß, auch keinen gegeben.

Nun aber wieder zurück zur Vereinsmeisterschaft: Damit auch alles klappt, wird diesmal in einem Hallenbad gefahren. Und wo? Natürlich bei einer Ausstellung! Und nun der Bericht darüber:

Es ist Sonntag, der 18. November 2001. Ein nebliger Tag ist aufgezo-gen. Das ideale Wetter für eine Clubmeisterschaft? Na ja, wir sind schlimmere Angriffe von seitens Petrus gewohnt. Langer Rede kurzer Sinn: In bewährter Manier fand unsere vereinsinterne Meisterschaft statt. Sie wurde während der Ausstellung des Trucker-Modellbauclubs Nürnberg im Hallenbad des Bildungszentrums für Blinde und Sehbehinderte in Nürnberg-Langwasser ausgetragen. Allerdings in einem Klima, wie man es sonst nur in der Südsee anzutreffen pflegt.

Gegen 14:00 Uhr war es endlich soweit. Die Bojen für den Kurs sind ausgesetzt, und niemand ist dabei ins Wasser gefallen. Die ersten Teilnehmer überprüfen ein letztes mal ihre Modelle. Und in alter und bewährter Tradition führt unser Rudi die Wertungsliste.

Die Strecke ist nicht für Rennboote, sondern für unsere Funktionsmodelle ausgerichtet. Das heißt, der Kurs ist sehr kurvenreich und nicht ganz so einfach zu durchlaufen. Außerdem



Die Sieger. Von links: Peter Schäfer, Benedikt Riess, Axel Müllenschläder, Marian Pechtl.

waren noch ein paar ganz gemeine Schikanen eingebaut. Das Schwierige an der Streckenführung ist, daß keine Bojen berührt werden dürfen.

Nochmals unser Dank an den Trucker Modellbauclub Nürnberg und allen, die an dieser tollen Ausstellung mitgewirkt haben.

Gefahren wurde nach dem KO-Prinzip; das bedeutet, der mit den wenigsten Strafpunkten und der besten Zeit wird Sieger.

Ein paar spannende Wertungsläufe gab es, als unser Marian mit Peter gleichauf lag. Aber ein letztes Stechen führte dann doch zu dem Ergebnis, daß Marian erster, Benedikt zweiter und Peter dritter wurde. Den vierten Platz belegte unser Axel Müllenschläder.

Gegen 17:00 Uhr war dann alles vorbei und man konnte auf eine wirklich gelungene Veranstaltung zurückblicken.

**AVO**

Ihr kompetenter Partner in allen Fragen zur privaten Krankenversicherung



**Assekuranz Vertriebsorganisation GmbH**

Hans Kubitzka  
 Holunderweg 7 b  
 90614 Ammerndorf  
 Tel: 09127-579156  
 Fax: 09127-579466

**Kostenloser Computervergleich von über 40 Gesellschaften**

## **Offener Brief an unseren 2. Kapitän**

Also, lieber Wilhelm, das, was da am Samstag, den 22. September 2001 ablief, war schlicht und einfach eine ganz tolle Schau!

Für den genannten Tag hast Du ein Bootsfahren im Weißenburger Limes-Bad organisiert, das für uns alle, die wir dabei waren, pauschal gesagt, zu einem sehr schönen, in spezieller Beziehung jedoch zu einem unvergesslich coolen Erlebnis wurde:

Das Fahren war so gut wie zu Ende, da packte Dich - ich kann mir's einfach nicht anders erklären - ein Hitzeausbruch wie die plötzliche Eruption eines bislang recht friedlichen Vulkans! Man bedenke - so gut wie keine Sonne, ziehende Wolken, die Lufttemperatur 19°C, und die Beckenwasser-Temperatur (lt. Angabe eines der anwesenden DLRG-Männer) sooo kleine 14°C!! Ich selbst hatte vom öfteren „In's Wasser-Hineinlängen“ (zwecks der U-Boot-Ausrichtung) schon lange klamme Finger. Das konnten auch die zwei Paar Unterhosen, die ich wohlweislich morgens angezogen hatte, nicht abstellen, ebensowenig wie Unterhemd, Hemd, Blouson und Anorak, die mich nach dem Zwiebelschalenprinzip auch noch umhüllten. Und was tatest Du? Plötzlich, nach dem Motto: „Sag' feig und ich tu's“ Striptease bis auf eine schöne weiße Unterhose und rauf auf den Fünf-Meter-Sprungturm! Leicht fröstelnd dachte ich bloss: „kann doch nicht wahr sein - da stimmt doch was nicht!“ Aber es stimmte: Soll man es kühn, mutig, tapfer, todesverachtend oder sonstwie nennen, so etwa blicktest Du in die kühle Tiefe unter Dir - ein Schritt vor bis zur Kante des Turms, vier Schritte zurück, ein kurzer Anlauf - dann geschah das Unglaubliche: Die weiße Unterhose flatterte in langen Falten kurz auf, um im nächsten Moment mit Dir in das kalte Naß gerissen zu werden. Die gischtend aufbrausende Sprungwelle schlug über Dir zusammen - ein wirklich gekonnter Hechtsprung! Fast zeitgleich - wie vorher abgesprochen - sprang Dir einer von der Wasserwacht zur „Rettung“ nach, was aber eigentlich nicht nötig war, denn Du kamst quietschfidel aus eigener Kraft aufs Trockene und sprangst gleich noch ein paar Mal, quasi zur Bestätigung Deiner Kältetauglichkeit, vom Beckenrand in's Wasser. Mich und vermutlich auch andere durchrieselte ein sanfter Kälteschauer. Dann aber bewundernder Applaus der erstaunten Menge. Dein trockener Kommentar zu allem: „Mit euch kann man auch jeden Scheiß machen!“

Das gemeinsame Abendessen im Araunerskeller verlief, da wir uns ja doch ein bisschen um Deine Gesundheit gesorgt hatten, sehr beruhigend, denn Du machtest einen rosig-abgefrischten, wohldurchbluteten und sehr zufriedenen Eindruck. Und das alles ohne Kreislaufbeschwerden!

Herzlichen Glückwunsch zu solch einer Gesundheit, denn zu den Jüngsten zählst Du ja auch nicht mehr.

Eines möchte ich nur noch klar stellen: Solltest Du die spektakulären Kaltwasser-Sprünge als einen letzten Versuch zur Beibehaltung Deiner gehabten Vorstands-Mitgliedschaft angesehen haben (die Wahlen standen ja bevor), muss ich Dich leider enttäuschen - wir hätten Dich auch ohne sie wiedergewählt!

Tschüss und Seemanns-Heil  
Dein Clubkamerad Paul





## **Schlachtschiff Missouri, Maßstab 1:350**

*Bericht: Matthias Ahrens*

*Fotos: Klaus Müller (Modell)*

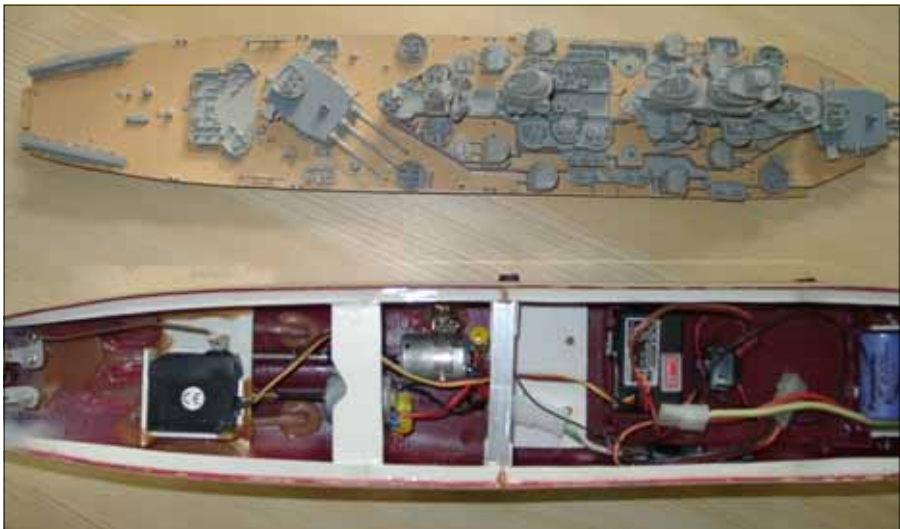
Es sollte eher ein Zufall sein, daß ich mich für den Bau eines Schlachtschiffes im Maßstab 1:350 entschied. Ein Freund hatte den Modellbau an den Nagel gehängt, und mir günstigst sein Modell des Flugzeugträgers Enterprise im gleichen Maßstab vermacht. Da es in der Vitrine zwischen all den anderen Modellen größeren Maßstabs recht verloren wirkte, sollte ein zweites dazu passendes Modell her. Die Wahl des Baukastens war recht einfach, obwohl es mehrere Hersteller des gleichen Schiffes gibt. Der Bausatz der Firma Trumpeter bot mit großem Abstand das beste Preis-Leistungs-Verhältnis. Das Modell fahrbereit zu bekommen erwies sich leichter als zunächst angenommen. Man sollte mindestens die beiden mittleren der vier Schiffsschrauben antreiben, da nur sie die beiden Ruder direkt mit Wasser anströmen. Graupner bietet ein entsprechend großes Sortiment an M2-Schiffswellen, so daß für jeden Motor die Richtige dabei ist. Das Problem ist, daß diese Wellen gerade mal 25 mm auseinander liegen, zwei Speed 280 Motoren nebeneinander jedoch wesentlich mehr Zwischenraum benötigen, löst sich am Einfachsten, indem man eine kurze

und eine lange Welle verwendet und beide Motoren leicht versetzt hintereinander anordnet. Das vom Hersteller mitgelieferte (Billig-)Getriebe zu verwenden kam nicht in Frage, seine hohen Reibungsverluste sind mehr als deutlich hörbar. Passende Schiffsschrauben gibt es von Aero-Naut, in deren Sortiment befinden sich 5-Blatt Propeller mit 20 mm Durchmesser. Allerdings haben diese ein M3-Gewinde, ein unproblematischer Umbau auf M2 läßt sich durch Aufbohren und anschließendes Einkleben von M2 Einschlagmuttern der Firma Robbe



realisieren. Die Ruder sind ebenfalls sehr einfach funktionsfähig zu machen, sie haben bereits einen angegossenen Flansch, der sich sehr dazu eignet, ein 4 auf 3,2 mm Rohr aufzukleben. In ihm wird eine M3 Gewindestange verklebt, an welche später der Hebelarm und die Kontermuttern geschraubt werden. Als Führung im Rumpf dient ein 4,2mm (Innendurchmesser) Rohr und als Dichtung ein etwa 5mm langes eingefettetes Silikonschlauchstück, welches nur ganz kurz die Ruderachse übersteht (geringere Reibung). Der Vorteil der Silikondichtung liegt vor allem darin, daß auch bei schneller Fahrt, wenn sich das Heck absenkt, kein Wasser durch die Ruderanlage eindringen kann. Da die Missouri ein Gesamtgewicht von etwa 900 Gramm locker vertragen kann, braucht man keine besonders leichten Elektronikkomponenten, man kann auf Standardservos und -empfänger zurückgreifen. Die mögliche Zuladung erlaubt sogar den Einsatz handelsüblicher NC-Zellen als Fahrakku.

Der Trumpeter-Kasten der Missouri überzeugt durch seine hohe Qualität. Kein Wunder, denn der Spritzling kommt aus der gleichen Form wie das Tamiya Modell, mit dem Unterschied, daß er nur die Hälfte kostet. Vor allem die hohe Passgenauigkeit von Rumpf und Deck dürfte sogar eine Dichtung unnötig machen, falls jedoch im nächsten Vereinsheft wider Erwarten eine Untergangsmeldung meiner Missouri zu lesen ist bitte ich Sie, diesen Satz zu streichen... Die Bauanleitung ist zwar mit chinesischen Zeichen übersät, aber durch detaillierte Bilder stets verständlich. Der einzige Tipp zum Zusammensetzen des Kits, den ich geben möchte ist der, daß man noch vor dem Heraustrennen der Teile mit der Lackierung beginnt. Es erleichtert die Arbeit ungemein, wenn hinterher lediglich die Stellen der Angüsse mit Farbe nachgebessert werden. Für jemanden, der ein absolutes Spitzenmodell bauen möchte, bietet der Fachhandel die passenden Messingätzteile, von der Relling über diverse Kleinteile bis hin zur Besatzung.





Die Bilder im Bericht zeigen mein Modell, das jedoch keine Ätzteile erhalten wird, im fast fertigen Zustand. Es fehlen nur noch wenige Flaks, die beiden Radarmasten, die Takelage und Lackierfeinheiten. Den Bausatz der Missouri kann ich gerostet einem

unerfahrenen Modellbauer empfehlen, es reicht völlig aus, wenn man ein wenig technisches Verständnis für die Ansteuerung eines Ruders und den Einbau des Antriebes hat. Der Materialpreis insgesamt liegt unter 250 Euro.



*Foto: US Marine - Flugzeugträger John C. Stennis CVN 74*

## **Hanse-Sail Rostock**

Bericht und Fotos: Matthias Ahrens

Jedes Jahr am zweiten Augustwochenende lockt die Hansestadt Rostock hunderttausende von Besuchern zur Hanse-Sail. Im Jahr 2001 hatten sich über 230 Windjammer und Segelschiffe zur Teilnahme angemeldet, damit war die Veranstaltung nochmals größer als in all den Jahren zuvor. Der Verein fränkischer Reisefreunde e.V. hatte eine Kurzreise vom 9.8. bis zum 12.8.2001 erstklassig organisiert, unter anderem auch mit einer Besichtigung der Neptun Werft.

Aufgrund der Tatsache, dass die Zahl der teilnehmenden Schiffe jährlich ansteigt, erstrecken sich die Bereiche, in welchen sich das hauptsächliche Treiben abspielt, nicht mehr nur über den Stadthafen, sondern auch, abgesehen von einem kleineren Werft-

und Industriegebiet, entlang des gesamten Warnowufers, bis hin zur Warnemündung.

Vor allem im Stadthafen herrscht in dieser Zeit Ausnahmezustand. Entlang mehrerer Kilometer Kaimauern liegen in mindestens Dreierreihen von der Ketsch bis zur Barkentine die kleineren Schiffe, während sich am Ufer bereits ab den Morgenstunden Menschenmassen vorbei an Flohmarktständen, Fahrgeschäften und Open-Air Bühnen schieben. Ab 10 Uhr beginnen die meisten Segeltörns, in der Regel dauern sie sechs bis sieben Stunden und kosten je nach Schiff zwischen 80 und 150 DM pro Person. Für nicht seefeste Besucher bieten sich ebenso zahllose Möglichkeiten, sich zu vergnügen, ohne auf festen Boden unter den Füßen verzichten zu müssen, denn etwa die Hälfte der Schiffe bleibt im Hafen und ist zur Besichtigung offen. Auch hatte man





ein altes Wikingerdorf aufgebaut, das hohen Unterhaltungswert aufwies und kulinarische Leckerbissen bot, vom Met ganz zu schweigen... Zwischen 16 und 17 Uhr legen die Schiffe, die Tagesfahrten gemacht hatten, wieder im Stadthafen an, die meisten von ihnen laufen allerdings bereits wieder ein bis zwei Stunden später zu Abendfahrten aus. Man sollte in jedem Fall vorher wissen, dass diese Fahrten im Gegensatz zu denen tagsüber, nur vier Stunden dauern, was bedeutet, dass man den Wellengang des offenen Meeres nur kurz, wenn überhaupt zu spüren bekommt. Ebenso gilt für Interessierte frühzeitig zu buchen. Wir konnten uns glücklich schätzen, eine Woche vor Veranstaltungsbeginn die letzten 10 Plätze auf dem finnischen Dreimastschoner "Linden" ergattert zu

haben, abgesehen von zwei weiteren Schiffen waren alle anderen bereits einen Monat vorher ausgebuht.

In Warnemünde liegen alle größeren Schiffe wie die Kruzenstern oder die Khershones um nur zwei davon zu nennen. Dort ist vor allem für Fotografen mehr geboten, denn hier ergibt sich die beste Möglichkeit, die Segelschiffe beim Auslaufen auf die Ostsee abzulichten. Ebenso befindet sich der Marinestützpunkt in der Nähe, sowohl die Streitkräfte als auch der Bundesgrenzschutz, laden während der Hanse-Sail zum Tag der offenen Tür ein. Unter anderem waren zwei Schiffe der polnischen Marine und der gerade modernisierte Zerstörer Mölders der

Bundesmarine dieses Jahr zu besichtigen.

Alles in allem gilt für die Hanse-Sail, dass sie mehr zu bieten hat, als man in drei Tagen erleben kann. Sie ist nicht nur eine Veranstaltung für Schiffsenthusiasten, sondern auch mit einem großen Volksfest zu vergleichen, das durch ihr musikalisch kunterbunt gemischtes Rahmenprogramm vom Fischerchor bis zur Spider Murphy Gang für Kurzweil bei Jung und Alt bis spät in die Nachtstunden sorgt.

Wer zum ersten Mal dort hinfährt, dem kann nur geraten werden, gleich zu Beginn eine große Hafenumrundfahrt zu machen. Sie ist die beste Möglichkeit, sich einen Überblick zu verschaffen.

Weitere Informationen zur Hanse-Sail finden Sie im Internet unter [www.hanse-sail.com](http://www.hanse-sail.com).



# DGzRS

DEUTSCHE GESELLSCHAFT ZUR RETTUNG SCHIFFBRÜCHIGER



## **Weihnachtsfeier 2000**

*Kurzbericht und Foto: Klaus Müller*

*Weihnachten letztes Jahr wurde wieder mal so richtig gefeiert. Unser Vereinszimmer mußte gegen ein größeres ausgetauscht werden, da unsere Familienangehörigen mit anwesend waren. Unsere Clubmitglieder sind fast vollständig erschienen, das spricht ja wohl für sich. Nach der Begrüßung durch den Vorsitzenden wurde noch besinnliches, aber auch humorvolles von einigen Mitgliedern vorgetragen. Daß auch getafelt wurde versteht sich von selbst. Für die Kinder, und natürlich auch die großen Kinder, gab's wieder Geschenke in Hülle und Fülle.*

*(Anmerkung: Ich finde es schön, daß jeder ein kleines Geschenk mitbringt. Die Freude darüber war nicht nur in den Kinderaugen zu sehen).*

*Für die DGzRS hatten wir auch ein Geschenk: In unserem „Schiffchen“ sammelte sich etliches an.*

*Herr Brudereck von der DGzRS bekam als Geschenk einen Scheck über DM 500,00 überreicht.*



# Schiffsmodellbauclub Nürnberg e. V.



## Aufnahmeantrag

Ich erkläre hiermit meinen Beitritt zum **Schiffsmodellbauclub Nürnberg e. V.**

ab..... aktives / förderndes Mitglied      nicht Zutreffendes bitte durchstreichen

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.....

Plz./Wohnort.....

Telefon..... E-Mail.....

Datum..... Unterschrift.....

**Bei Jugendlichen unter 18 Jahren Unterschrift des Erziehungsberechtigten**

Mitgliedsbeiträge:	Jahresbeitrag
Erwachsene	€ 24,00
Jugendliche unter 18 Jahren	€ 9,00
Jugendliche unter 14 Jahren	<b>beitragsfrei</b>
Ehefrauen, Wehrpflichtige, Studenten, Arbeitslose	€ 9,00

### Aufnahmegebühr:

Erwachsene	€ 5,00
Jugendliche	€ 2,50

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

Änderungen vorbehalten!

# PORTOFINO II

**Motor yacht für  
rasanten Fahrspaß**



Best.-Nr. 2109  
bereits mit Fernsteuerung

**PORTOFINO II**  
Länge u.a. ca. 890 mm  
Vorbildtreue Modellkonstruktion  
eines Yachtmodells mit eingebautem  
Elektromotor  
Best.-Nr. 2109 Fertigmodell  
mit eingebauter Fernsteuerung  
mit 2 Steuerfunktionen  
Best.-Nr. 2109,100  
Fertigmodell ohne Fernsteuerung



**Superschnell mit  
E-Motor SPEED 700**

Ausführliche Beschreibung  
siehe GRAUPNER  
Hauptkatalog FS mit  
Neuheitenprospekt



GRAUPNER GmbH & Co. KG · Postfach 1242 · D-72320 Kirchheim/Teck  
<http://www.graupner.de> · <http://www.graupner.com>

**Graupner**