

# SMC

# Club-Info

Das Magazin des  
**SMC Nürnberg**



**Frequenzen**

**Was tun, wenn...**

**Jugendzeltlager**

**Panzerkreuzer Graf Spee**

**10. Int. Modell-U-Boot-Treffen**

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

## Rückblick 2002

*Es fällt mir schwer über vereinsinterne Aktivitäten zu schreiben, wenn unsere Welt an allen Ecken und Enden kracht. Die politischen Brennpunkte und Zerrissenheit innerhalb der Parteien kennt jeder in unserem Lande, egal ob Innen- oder Außenpolitik. Trotzdem - oder vielleicht gerade deswegen - werden in meinen Augen Hobbies immer wichtiger, damit der Mensch sich auch Angenehmes einverleiben und zumindest zeitweise einmal so richtig abschalten kann.*

*So war es wiederum ein recht interessantes, aber auch leicht stressiges Jahr. Wie in den Veranstaltungshinweisen zu lesen, Ruhe gönnen wir uns immer noch nicht. Ein Termin ist schöner als der andere, und bei allen Veranstaltungen, egal ob von uns oder anderen Vereinen ausgerichtet, es gibt immer etwas neues und außergewöhnliches zu sehen. Ein Beispiel hierfür waren z. B. bei unserer Veranstaltung im Langwasserbad die netten Herren aus Trostberg im Allgäu, die Modellboote für den Almaftrieb bzw. -abtrieb dabei hatten. (Für Nordlichter: Eingesetzt waren diese Schiffe auf dem Königssee in Oberbayern) Die Liebe dieser Herren steckte im Detail. Sie versprachen, im nächsten Jahr wieder zu uns zu kommen, und zwar bei der GMM-Ausstellung im Gemeinschaftshaus Langwasser.*

*Im letzten Jahr ist der von mir geplante Clubausflug nicht zustande gekommen. Der Grund ist - man höre und staune - unser Club ist zu groß geworden! Leider ist nichts mehr zu machen, wenn rund 40 Mann mit Anhang für drei Nächte irgendwo an einem schönen See einquartiert werden sollen. Das wäre nur mit etlichen Pensionen und Gaststätten gegangen. Und wenn große Entfernungen zwischen den Unterkünften liegen ist die Gemütlichkeit eh' eingeschränkt. Aber unser Axel hat die Eisen doch aus dem Feuer gezogen und heraus kam eine Fahrt ins Blaue. Wenn alle gewusst hätten wo's hinging - der Bus hätte Kapazitätsprobleme bekommen. Und nun haben Axel und ich einen Tagesausflug geplant, der es in sich hat. Ich mußte Axel versprechen nichts zu sagen, aber eine kleine Hilfestellung gibt's doch:*

*Unser Reiseziel liegt in Europa!*

*Nun zu „meinen“ Autoren. Erst mal vielen herzlichen Dank für die Artikel und Berichte. Diesmal waren sie dermaßen fleißig, daß ich etliche fürs Heft 2004 aufheben und andere stark kürzen musste. Dabei habe ich festgestellt, daß die Rechtschreibung ein kleines Problem macht. Die einen schreiben nach der neuen, die anderen, auch ich, nach der alten Regel. Ich habe keine große Lust das auf einen Nenner zu bringen. Und deshalb nicht wundern, wenn beide Varianten vorhanden sind. Und wenn ich sehe, was in den großen Zeitschriften die Herren Korrektoren so alles zulassen... oder korrigiert dort ein Computer? Dies nur mal als Anmerkung, falls sich jemand daran stoßen sollte.*

*Ansonsten wünsche ich allen Lesern ein erfolgreiches und zufriedenes Jahr 2003 und für die Modelle wie auch die eigene Gesundheit eine „Handbreit Wasser unter dem Kiell!“*

*In diesem Sinne*



**Postanschrift:**

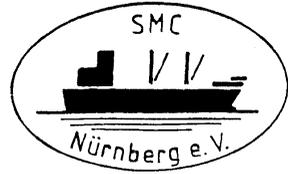
SMC Nürnberg e.V.  
Rudolf Schwarzmeier

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 2003**

13. - 16. 03. Messe Sinsheim  
**23. 03. Ausstellung Grund- u. Hauptschule Katzwang**  
12. 04. Eröffnungs-Schaufahren in München  
SMG Wolpertinger München e.V.  
**03. bzw. 10. 05. Weißenburg, Eröffnungsfahren und Ausstellung**  
**03. - 04. 05. German Modell-Masters, Gemeinschaftshaus Langwasser**  
**Achtung! Nur am 4. Mai 2003 - „41 cm - Regatta!“**  
24.- 25. 05. Schaufahren mit U-Boot-Treffen in Großbreitenbach  
bei Neustadt/Coburg  
29. 05. Vätertags-Schaufahren in München  
SMG Wolpertinger München e.V.  
06. 07. MK Bamberg: Ausstellung und Schaufahren  
**12. - 13. 07. Hafenfest Nürnberg**  
**19. 07. Vereinsausflug Tagesfahrt nach...**  
19. 07. Schaufahren in Vohenstrauß  
**27. 07. Marinekameradschaft Erlangen**  
**12. - 14. 09 10. Internationales Modell-U-Boot-Treffen Nürnberg**  
**20. 09. Weißenburg, Abschlußfahren und Ausstellung**  
12. 10. Abschlußfahren in München  
SMG Wolpertinger München e.V.

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

Irtrum vorbehalten



*Die Fotos wurden bei einer Veranstaltung des Trucker-Clubs Nürnberg aufgenommen*

## Inhalt

Seite 6	10. U-Boot-Treffen
Seite 8	Autorentreffen
Seite 9	U-Boot-Erlebnis
Seite 10	Vereinsausflug 2003
Seite 13	Fahrt ins Blaue
Seite 18	Eine Gans Namens Frieda
Seite 21	Weihnachtsfeier 2001
Seite 24	Frequenzen
Seite 28	Sturmfahrt
Seite 30	Schiffshebewerk
Seite 32	Was tun, wenn....
Seite 34	Frachtschiff Weimar
Seite 38	Marinekameradschaft
Seite 39	Admiral Graf Spee
Seite 44	Jugendzeltlager
Seite 48	German Model Masters
Seite 52	DGzRS in Forchheim
Seite 54	Weißenburg/München
Seite 57	Hafenfest
Seite 62	U-Boote im Sonnensee
Seite 65	U-Boot-Treffen München
Seite 69	Schaufahren Nürnberg
Seite 73	Oceanic-Komplott
Seite 76	Schaufahren Weißenburg
Seite 78	Luftpost zu Uropas Zeiten
Seite 81	Hurtigrutenschiff
Seite 85	Trucker-Club Nürnberg

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**

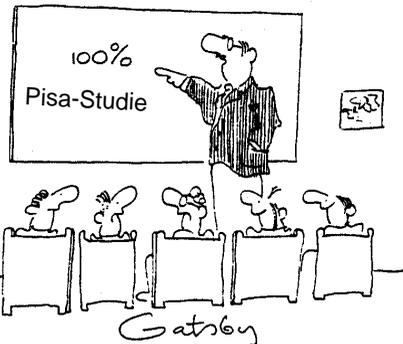
**Treffpunkt:**

**Jeder 3. Freitag im Monat**

**ab 19:00 Uhr**



**NICHTS IST SO GUT,  
ALS DASS MAN ES NICHT  
NOCH FERBESSERN KÖNTE**



„Zehn von hundert Menschen haben keine Ahnung von Prozentrechnungen. Das sind über siebzehn Prozent!“

## **Rückblick 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  
16.-17. 11. Ausstellung Bildungszentrum  
01. 12. Kemnath, Ausstellung

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

**Unser Club wollte auch in diesem Jahr etwas kürzer treten.....**

**Leider gibt es wieder Trauriges zu berichten:  
Unser Clubmitglied Helmut Müller ist plötzlich und  
unerwartet am 21. November 2002 im Alter  
von 71 Jahren verstorben.  
Er wird nicht nur in unserem Verein eine große  
Lücke hinterlassen.**

## **10. Internationales Modell-U-Boot-Treffen in Nürnberg**

Am 13. und 14. September 2003 findet unser Modell-U-Boot-Treffen wieder im Nürnberger Hallen- und Freibad Langwasser statt.

Da es wegen unseres 10. internationalen Modell-U-Boot-Treffens diesmal über 2 Tage geht, können wir für unsere auswärtigen Teilnehmer folgendes anbieten:

- *Anreisetag bereits Freitag ab 15:00 Uhr*
- *Wohnwagen und Wohnmobile können direkt vor dem Bad aufgestellt werden, Stromanschluß wird vom Bad gestellt*
- *Für Camper ist ein Campingplatz in der Nähe des Bades*
- *Unterbringung in einer Pension ist auch möglich*
- *Bewirtung über beide Veranstaltungstage in der Badgaststätte*
- *Schirmherr des 10. U-Boot-Treffens ist der Nürnberger Oberbürgermeister Ulrich Maly, der unsere Veranstaltung am Samstag gegen 10:00 Uhr eröffnen wird.*
- *Samstag abends haben wir eine Veranstaltung mit Tanz in unserem Vereinslokal arrangiert, die Musik kommt von unserem Clubmitglied Harry Wagner*
- *Vorführungen der Modelle:  
Samstag von 10:00 - 17:00 Uhr, Sonntag von 10:00 - 15:00 Uhr*



Alle weiteren Fragen zur Veranstaltung beantwortet unser 1. Vorsitzender Rudi Schwarzmeier. Weiteres ist unserem Anmeldebogen zu entnehmen.

Ich wünsche bereits jetzt im Namen unseres Vereins allen Teilnehmern und Gästen ein angenehmes und interessantes Wochenende!

*Bericht und Foto: Klaus Müller*



**Das Fachgeschäft für  
Flug-, Schiffs- und  
Automodellbau,  
Fernsteuerungen, Zubehör**

# M. TOST MODELLBAU



**90443 Nürnberg  
Tafelfeldstraße 15  
Telefon: (0911) 44 49 65  
[www.tost-modellbau.de](http://www.tost-modellbau.de)**

**Zwischen Opernhaus und Christuskirche**

## Autorentreffen

Kurzbericht: Klaus Müller

Fotos: Klaus Müller

Seit es den SMC Nürnberg gibt, und das sind immerhin 15 Jahre, hat es heute zum ersten Mal ein "Autorentreffen" gegeben.

Der Grund hierfür war, daß ich zur Gestaltung unseres Heftes seit 1997 viele fleißige Schreiberlinge hatte (und hoffentlich noch



hervorragenden Speisen Da jeder etwas anderes bestellte, wurde sozusagen die Speisekarte getestet.

Unser Lob an die Köche. Rundum zufriedene Gesichter.

Dieses denkwürdige Ereignis fand am Samstag, den 12. Januar 2002 statt.

habe). Und unser Vorstand meinte, dies wäre mal ein Anlass für eine Sitzung der besonderen Art. Die Bilder hiervon vermitteln leider nicht die tolle Atmosphäre des damaligen Abends.

Unser neues Clubheft wurde offiziell vorgestellt und hat, glaube ich, wieder großen Anklang gefunden. Bei dieser Gelegenheit wurde auch etwas erzählt von den Widrigkeiten, mit denen man als Gestalter des Heftes zu kämpfen hat.

Die kleine Feier wurde in der Gaststätte "Bahnhof Dutzendteich" abgehalten. Zu erwähnen sind die freundlichen und aufmerksamen Bedienungen und die



## **U-Boot Erlebnis aus:**

*Modellbau + Modellsport, 1983*

*Autor und Fotograf unbekannt*

Es war einmal vor vielen Jahren. Der Modellbau steckte noch in seinen Kinderschuhen. Modellbaukästen mit vorgefertigten Teilen gab es nur wenige und so blieb nichts anderes übrig, als selbst den Konstrukteur zu machen, um ein Modellschiff zu bauen.

Ich wollte ein Unterseeboot bauen, das auch richtig tauchen konnte. So mit „Fluten und Preßluft“ war mir zu kompliziert und so kam ich auf die Idee, das Boot dynamisch tauchen und wieder auftauchen zu lassen. Das heißt, bei hoher Geschwindigkeit wird der Anströmungsdruck auf die schräggestellten Tiefenruder so groß, daß das Boot unter Wasser gedrückt wird. Läßt die Geschwindigkeit nach, wird der Druck geringer und das Boot taucht wieder auf. Den Rumpf baute ich in Schichtbauweise, das Innere wurde durch zwei feste Deckel mit Gummidichtung und Schrauben abgedichtet. Der Aufbau, also Deck, Turm, Plattform usw., wurde sehr leicht gehalten, denn dies alles mußte ja durch den Schub des Motors unter Wasser gedrückt werden. Nach einigen Probefahrten, Austrimmen usw. sollte

der große Tag kommen, an dem man sein Werk der Öffentlichkeit vorstellt. Wir hatten einen schönen Parksee mit klarem Wasser, ideal für ein U-Boot. Auf einer Parkbank wurden die Akkus installiert, die Fernsteuerung getestet und unter den Blicken einer großen neugierigen

Menschenmenge das Boot ins Wasser gelassen. Mit langsamer Fahrt fuhr ich einen großen Kreis, und dann gab es die große „Volle Fahrt“. Gehorsam senkte sich der Bug meines U-Bootes und es tauchte. Eine große Luftblase stieg auf und in dem klaren Wasser sah man, wie sich das Schiff dem Seegrund näherte. Jetzt nahm ich die Fahrt zurück, es sollte wieder auftauchen. Es sollte! Aber tat es nicht. Die Schrauben standen Still, das Boot lag auf Grund. Die Zuschauer grieselten, ich zog Hemd und Hose aus, Badehose hatte ich schon an und stieg ins kalte Wasser. Das U-Boot vom Meeresgrund zu holen, war nicht so schwer. Auf der Parkbank nahm ich das Oberdeck ab und was sah ich! Ich hatte die beiden Verschlußdeckel vergessen, das Boot war oben offen! Und das „Volk“?

„...Ja, tauchen kann es wohl, aber die Kunst liegt scheinbar im Auftauchen!!!“ Sollten Sie auch eine nette Begebenheit aus Ihrem Bastlerleben wissen, schreiben Sie mir bitte!

Ein Modell-U-Boot aus dem Jahr 1964, das nach dem vom Autor beschriebenen System ferngesteuert den Tauchvorgang ausführt.



## **SMC Vereinsausflug 2003 Tagesfahrt im Juli 2003**

**W**ie bereits im abgelaufenen Jahr führt uns auch 2003 der Tagesausflug in eine landschaftlich sehr reizvolle Gegend. Wie im Neckartal erwartet uns auch hier eine Schifffahrt auf einem Kanal und einem Fluss. Dieser hat sich tief in die Landschaft eingeschnitten und ein romantisches Flusstal geschaffen. Zum Programm gehört wiederum der Besuch einer bekannten Stadt mit Sehenswürdigkeiten und darüber hinaus legen wir ein Teilstück der Strecke mit der Bahn zurück. Der Höhepunkt unseres Ausflugs ist jedoch die Schifffahrt durch ein besonderes Bauwerk:

*Der Tunnel mitten in einer Wasserstraße oder frei nach dem Motto: wenn Menschen Berge durchlöchern.*

Schon vom Altertum her durchbohrten die Menschen Berge und Hügel. Sei es zum Erzabbau, als Wehranlagen und Wehrgänge oder als Kühlkeller, wie die Felsengänge unter der Nürnberger Burg oder der Kellerberg in Forchheim. Im



18. und 19. Jahrhundert hatte das Durchlöchern der Berge sein Hoch. Insbesondere der Abbau aller möglichen Erze führte dazu, daß es in ganzen Regionen nur so von Tunneln und Stollen wimmelte. Die Bekanntesten Bergbauregionen sind das Saarland, das Ruhrgebiet, Sachsen, Österreich und der Elsass. So verwundert es auch nicht, daß heute die größten Tunnelexperten aus unserem Nachbarland Österreich kommen.

Auch in dem Gebiet um unser Reiseziel wurde Eisenerz abgebaut. Zu der damaligen Zeit war auch der Eisenbahnbau in einem großen Aufschwung und es entstanden die ersten Eisenbahntunnel. Übrigens, der erste in Bayern entstand in Erlangen am Burgberg, wo neben dem alten Ludwigskanal ein Eisenbahntunnel gebaut wurde.

Während es ganz große Mode bei den Herrschern war einen Eisenbahntunnel zu haben, hatte unsere Reisezielregion nichts derartiges zu bieten. Und das in einem Bergbaugbiet. Und so kam es, wie es kommen musste. Ein Tunnel musste her und wenn nicht ein Eisenbahntunnel, dann halt einer in einer Wasserstraße. An der Stelle, wo unser Tunnel entstand, finden wir eine ähnliche Situation vor wie beim Eisenbahntunnel in Erlangen. Hier passieren die Verkehrsträger Straße, Schiff und später auch die Schiene einen Felsvorsprung. Und eben durch diesen wurde für die Erzschifffahrt ein Tunnel gebaut. In diesen werden wir bei unserem Ausflug per Schiff einfahren. Die Treidelpferde konnten den Tunnel nicht passieren und die Schiffe mussten in dem Streckenabschnitt mit Stangen und Seilen geschoben bzw. gezogen werden. Der Fluß mit Kanalstrecken ist auch heute noch ein Teil des mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes, er darf aber grundsätzlich nur noch in seinem Unterlauf von größeren Motorschiffen

befahren werden. Der größte Teil des mittleren Flussabschnittes ist seit einigen Jahren als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen und hier findet heute überwiegend Freizeitschifffahrt mit Paddelbooten und Kanus statt.

Nun ein paar technische Daten zu dem Tunnel:

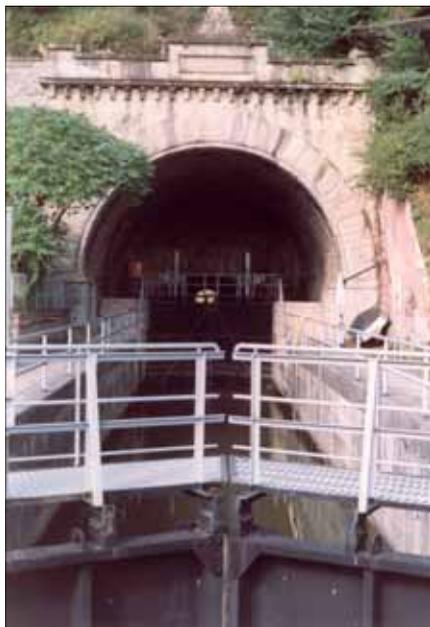
Der Tunnel wurde in den Jahren 1844 - 1847 erbaut. Er ist ein technisches Denkmal, einzigartig zusammen mit der an seinem unteren Ausgang befindlichen Doppelkammer- oder Kuppelschleuse. Tunneldurchfahrt und Schleusung sind kostenlos; die Schleusenbedienung wird von den Durchzuschleusenden selbst vorgenommen.

Länge des Tunnels: 195,26 m, Breite 5,60 m, Höhe 6,30 m, die Wassertiefe im Tunnel beträgt 1,75 m. Jede der zwei Schleusenkammern ist 42 m lang und 5,35 m breit. Mittels der beiden Schleusenkammern wird ein Höhenunterschied von 4,65 m überwunden.

Bereits seit dem Mittelalter war der Fluss teilweise schiffbar. Früh wuchs das Interesse, die gesamte Flussstrecke schiffbar zu machen. Vor allem Sandbänke und die bis zu 1,50 m hohen



Steinwehre verhinderten die Schifffahrt. Im Jahr 1808 begann die Regulierung und Schiffbarmachung, wofür vor allem die Wehre befahrbar gemacht werden mussten. Dazu wurden in die Wehre mit Holzbohlen ausgekleidete Rinnen eingelassen, die am oberen Ende mit Boh-



len gegen das Wasser abgedichtet waren. Bei Talfahrt wurden die Bohlen herausgezogen und das Schiff durch diese Rinne manövriert. Bei der Bergfahrt mussten die Schiffe durch Pferde oder mittels eines Flaschenzugs durch die Rinne im Wehr gegen den Strom bergauf gezogen werden.

Im Jahr 1809 war die Strecke teilweise für Schiffe befahrbar und 1810 wurde die Strecke eröffnet. Bereits zwei Jahre früher aber bestanden Pläne, den Fluss für die Schifffahrt weiter auszubauen und man zog sogar eine Verbindung von zwei Flüssen in Betracht. Die herrschenden Regenten waren vor allem an einem Ausbau interessiert, um den Transportweg auf dem Wasser für das auf ihren Territorien abgebaute Eisenerz nutzen zu können.

Der Eisenerzbergbau hatte sich stürmisch entwickelt und dementsprechend auch der Schiffsbetrieb. Zählte man 1828 an einer wenige Kilometer flussabwärts gelegenen Schleuse 278 Schif-



fe, so stieg diese Zahl bis 1835 auf 762 Schiffe an. So wurde 1844 vereinbart, den Schifffahrtsweg flussaufwärts weiter auszubauen und für Schiffe einer bestimmten Größe befahrbar zu machen.

Zur Überwindung der beiden Wehre hatte man bereits 1838 geplant, den Bergrücken in Höhe des Stadteingangs am Landtor zu durchstoßen und in diesem Jahr auch ein entsprechendes Gutachten in Auftrag gegeben. Nach Erstellung von Kostenvoranschlägen, bergbautechnischer Untersuchungen und erforderlichem Grunderwerb erteilte am 18. Juli 1843 die Landesregierung den Auftrag, die Arbeiten zur Ausführung der Tunnelanlage zu vergeben. Die Fertigstellung wurde bis Ende 1845 erwartet. Unerwartet schwierige Felsarbeiten und erforderliche Ausmauerungen verzögerten jedoch eine so frühzeitige Fertigstellung.

Der Tunnel wurde am 18.09.1847 seiner Bestimmung übergeben. Am oberen Tunneleingang ist eine Gedenktafel angebracht mit der Inschrift:

ADOLPHUS  
DUX NASSOVIAE  
MONTIS JUGUM PERFOSSUM  
NAVIBUS APERUIT  
A.D. MDCCCXLVII

Die wirtschaftliche Bedeutung der Schifffahrt und damit des Tunnels bestand nur für ca. 10 Jahre, da bereits 1858 der Bau der Eisenbahn begonnen wurde. Auch der Bau der Bahn muss als hervorragende technische Leistung angesichts der zu bewältigenden Schwierigkeiten angesehen werden, wird diese Strecke doch über neun große Brücken und durch mehr als ein Dutzend Tunnel geführt.

*Autor: W. Schick,  
vielen Dank auch Herrn Rudolf Müller  
für Hilfe und Fotos.  
Abgeändert fürs Rätsel durch  
Müllenschläder/Müller (SMC)*

**Nun zur Frage:**

***In welcher Region/Land ist dieser Tunnel, nach welcher Stadt ist er benannt und wie heißt der Fluss?***

*Lösung bis zur 1. Versammlung im Januar mitbringen.*



*Die Ziehung erfolgt am gleichen Abend; und die ersten 3 Gewinner fahren kostenlos zu unserem Ausflugsziel.*

*Auflösung am 18. 1. 2003  
in unserer Homepage unter  
[www.smc-nbg.de](http://www.smc-nbg.de).*

*Viel Spaß beim raten!*



## **Clubausflug ins Blaue**

*von Heinz Wagner*

Gegen 7:30 Uhr war ich nach mehrmaligen Verfahrern am Treffpunkt Parkplatz Königshof. Bis auf vier Teilnehmer waren schon alle anwesend. Da diese auch nicht mehr kamen, fuhren 28 gutgelaunte Personen los.

Nach einer kurzen Ansprache vom Fahrer Siegfried und von unserem Tourmanager Axel (beide vom SMC)

erhöhte sich die Spannung ins unerträgliche, denn keiner wußte wo es hingehet. Scheinbar auch nicht Siegfried, denn er hatte sich mit dem Bus auch gleich am Parkplatz verfahren und wollte an einer nicht bestehenden Ausfahrt diesen verlassen. Dies unterband unser Axel mit folgender Anweisung: Neiiiiiiiiin, nicht hier rauuuuuuussss, ...sondern daaaaaaaa!!! Nun kannte auch Siegfried den

Weg.

Axel machte aus dem Zielort ein Ratespiel; und für richtige Antworten gab es ein Ferrero Küsschen. Zitat von Wilhelm: „gell, mir gibst fei a ans, ne wall ich bin doch dei Freund!“

Weiter ging die Fahrt Richtung München und dann zur Abzweigung Heilbronn, und dann nach Hessen!! Gott sei dank reichten die Ferrero Küsschen solange, bis wir den Zielort erraten hatten.

Es ging nach Heidelberg bzw. nach Neckarsteinach.

Die Fahrt verlief für SMC-Verhältnisse ziemlich ruhig, nur unterbrochen durch Durchsagen vom Fahrer über Sehenswürdigkeiten oder Kulturelles und Zeitgeschehen, das er sehr gut überbrachte.

Der erste Stopp war in Neckarsteinach, es sollte eine Werft besichtigt werden, aber am Wochenende ist das so eine



Sache. Die Ebert-Wehr war zu, trotzdem gibt's ein Gruppenfoto. Die Wehr stellt Binnenfrachter her und führt Reparaturen auch an Yachten aus.

Nun kommt der zweite Teil der Reise, eine Schifffahrt von Neckarsteinach (Hessen) nach Heidelberg. Nach einer kurzen Wartezeit, die durch anwesende Enten und Schwäne verkürzt wurde, enterten wir unser Schiff. Kurzes Geringel mit anderen Gästen um die besten Plätze, aber alles verlief friedlich. Wenn unser Verein schon entert, dann richtig. Nach einigen Minuten war bereits die Brücke (1,50 x 2,50 mtr.) mit dem Kapitän in unserer Hand. Hochtechnisch ausgestattet, aber außer dem Kapitän und seinen Steuermännern Wilhelm und Axel ging nichts mehr. Ich hatte keinen Platz darin. Die anderen führten derweil ein Gespräch über die Zukunft und Vergangenheit der Binnenschifffahrt. Zitat vom Käpten:

*Alle Fotos: Marian Pecht*





.....heute ist hier nix mehr los, früher kam alle 30 Minuten ein Schiff, heute nur noch alle Stunden.... Der Kapitän erzählte uns ein wenig über die Technik des Bootes. Vor dreißig Jahren wurde es in der von uns besuchten Werft gebaut. Wir durchfuhren auf unserer Strecke zwei Schleusen; und es gab immer wieder eine neue phantastische Landschaft zu sehen. Kurze Durchsage vom Käpten Fußball: (WM 2002 war angesagt) Sieg von was weiß ich wem gegen keine Ahnung und schon war Jubel an Bord. Untermalt wurde das ganze immer wieder von Durchsagen über die Bordlautsprecher. Kurze Zeit später wurden wir von Rudi und Reinhold abgelöst.

Nach dem Anlegen in Heidelberg teilte sich der SMC in Gruppen auf (anders hätte es die Stadt wahrscheinlich nicht ertragen), die einen sahen sich die Stadt, die anderen die Burg an. Unsere

Gruppe, bestehend aus Axel, Jürgen, Blondie und Frau (die, die er erst geheiratet hat), Reinhold und ich bewegten sich Richtung Philosophenweg. Nach einem mühsamen Aufstieg von 15 Minuten und Wassereinbruch in den Schuhen durch enorme Transpiration waren wir auf gleicher Höhe mit der Burg und genossen das überwältigende Panorama.

Langsam stellte sich der Hunger ein. Also mußte eine Kneipe her. Ich entdeckte die Lokalität zum Brückenauff,



Spaghetti für 4 €, außerdem war ein Fernseher vorhanden wegen der Fußball WM. 42. Minute, Senegal : Türkei 0:0. Nach dem ausgezeichneten Mal gab es noch Eis mit Erdbeeren und dem 0:0 und zwei Chancen für die Türkei in der regulären Spielzeit, ging es weiter zur Burg mit der Seilbahn und in die Verlängerung. Dank bestem Wetters war auch hier wieder eine tolle Aussicht.

Von der Burg zu Fuß wieder zurück in der Stadt angekommen erwartete uns ein afrikanischer Treppe Markt. Die Stimmung war hier etwas gedrückt. Auf einmal ein Hupkonzert und rote Fahnen mit Halbmond! Die Türkei hatte gewonnen. Schnell noch ein Eis besorgt und rein in den Bus, die Rückfahrt war angesagt.

Wieder in Nürnberg angekommen lockte uns der nahe gelegenen Biergarten, der problemlos gefunden wurde. Die Konversation zwischen Rudi und Wilhelm gestaltete sich etwas schwieriger durch den ganzen Biergarten und über 4 Tische hinweg, aber dank gut geölter Kehlen kein Problem. Manch Witz wurde zum Besten gegeben, und das SMC-Gegröhle darauf hin ließ den ganzen Biergarten erzittern.



Als Resümee kann gesagt werden, der Ausflug war Spitzenklasse.

Nochmals Dank an Axel für die Organisation und an unseren Busfahrer Siegfried, der sich durch nichts aus der Ruhe bringen ließ und souverän seinen riesigen Bus steuerte.

*Wie heißt's so schön:  
**Gut, Besser, SMC!!!***



**Günther's**

**Modellbau**

*Neu in Nürnberg!*

90478 Nürnberg  
Zerzabelshofstraße 31  
Tel.: 0911 - 4806627  
Fax: 0911 - 4806628

Parkplätze in der Tiefgarage Nr. 219 - 222

In unserem modernen Ladengeschäft können Sie freundliche Bedienung und umfangreichen Service bei großer Auswahl rund um den Modellbau erwarten. Überzeugen Sie sich selbst!

Internet unter [www.guenthers-modellbau.de](http://www.guenthers-modellbau.de) bzw. [www.smc-nbg.de](http://www.smc-nbg.de) - links [info@guenthers-modellbau.de](mailto:info@guenthers-modellbau.de)



Wir führen in umfangreichen Sortimenten die Firmen Fleischmann, LGB, NINCO, Faller, Vollmer, Kibri, Eburago, Noch, Preiser, Herpa, Robbe, Tamiya, Heki, Krick, Revell und viele andere.

**Öffnungszeiten:**

**Montag geschlossen**

Dienstag, Mittwoch, Freitag:	9:30 - 13:00 und 14:30 - 18:00 Uhr
Donnerstag:	9:30 - 13:00 und 14:30 - 19:00 Uhr
Samstag:	9:30 - 16:00 Uhr durchgehend

**Wir freuen uns auf Ihren Besuch!**



## **Eine Gans Namens Frieda**

*Bericht Ralph Liedke*

Als ich vor ein paar Jahren eine Lockente mit einer Fernsteuerung ausstattete und diese auf dem Modellteich fahren ließ fragten mich die Leute immer wieder, wo denn mein Schiff sei? Daß vor ihren Augen eine ferngesteuerte Ente fuhr fiel ihnen gar nicht auf; erst wenn man sie darauf aufmerksam machte, war das Staunen über die Plastikente groß. Der Wunsch nach etwas Größerem wurde geweckt, indem man vielleicht auch ein paar Funktionen mehr einbauen könnte. Als mich ein Arbeitskollege fragte, ob ich ihm beim Bau einer solchen Ente helfen würde und ich ja sagte, besorgte er sich eine. Am nächsten Tag zeigte er mir seine Ente und berichtete, daß es in dem Baumarkt auch eine Gans gibt. Das war doch genau das Richtige - also nichts wie hin zum Baumarkt und die letzte Plastikgans für stolze Fünfzig Mark erworben. Zu Hause machte ich mir dann Gedanken über den Einbau von Motor, Servo, Akkus, Wasserpumpe und der Fernsteuerung, aber Platz war ja genug vorhanden. Die Gans sollte aus dem Nasenloch Wasser spritzen und auch den Kopf bewegen können. Zuerst wurde der Schnittverlauf angezeichnet, dann das Oberteil mit einem Teppichmesser vom Rumpf getrennt.

Dadurch wurde der Plastikkörper ziemlich instabil und mußte später, wenn alles eingebaut war, durch ein Vierkantholz stabilisiert werden. Als Motor wurde ein Mabuchi 540 verwendet, der über eine Welle direkt auf eine 40 mm Rennschraube wirkt. Ein großes Problem war zuerst die Wahl der Klebstoffe, da die Gans aus einem Kunststoff besteht, der sich schlecht kleben läßt. Nach etlichen Versuchen wurde der gute alte Pattex und eine Kartusche Sanitärsilikon verwendet. Der Motor wurde direkt mit der Halterung eingebaut, anschließend mit Silikon abgedichtet. Ebenso wurde die Welle mit Silikon eingeklebt, was bis heute hält und dicht ist. Die Ruderwelle wurde durch ein Stück Hartholz stabilisiert und mit Pattex eingeklebt. Die Abdichtung erfolgte wieder mit Silikon. Der Einbau der wichtigsten Teile war damit abgeschlossen, so daß nun die Sonderfunktionen realisiert werden konnten. Um den Kopf zu drehen wurde dieser am Hals abgeschnitten und das möglichst gerade, um den Spalt bei Kopfbewegungen so klein wie möglich zu halten. Es wurden nun 2 Plastikscheiben aus einer 5 mm starken Platte ausgesägt, welche die Form des Halses hatten und beide wurden mittig mit einer Bohrung versehen. In die Scheibe, die im Kopf eingeklebt war, wurde ein 4 mm Loch gebohrt, in die Scheibe für den Hals ein 5 mm Loch, um das Führungsmessingrohr aufzunehmen. Das 4 und 5 mm Messingrohr läßt sich ineinander stecken und damit wird der Kopf mittels eines Servos gesteuert und das Wasser bis zur Düse am Schnabel befördert. Im Rumpf der Gans musste jetzt noch das Gestell für die Ansteuerung des Kopfes gebaut und eingeklebt werden, sowie die Grundplatte zur Aufnahme des Fahrakkus, der Wasserpumpe und des Lenkservos. Auf das Vierkantholz, das den Rumpf stabilisiert, wurde mittels



zweier Scharniere noch eine Holzplatte geschraubt. Auf dieser fanden der Empfänger, Empfängerakku, Fahrtregler und der Schaltservo für die Wasserpumpe Platz. Der Deckel wurde mit einer Gewindestange und einer Hutmutter wieder aufgesetzt, wobei ein Fensterabdichtband den Deckel sicher aufliegen läßt. Schraube und Dichtband wurden noch lackiert. Damit war der Einbau beendet und es konnten in der Badewanne die ersten Schwimmversuche gemacht werden. Die Gans lag gleich zu Beginn gut im Wasser, so daß ich mir das Austrimmen sparen konnte. Nachdem die Gans dicht war, ging's ab zum See. Die ersten Fahrversuche liefen gut und bei normaler Geschwindigkeit kann man vom Ufer aus die Plastikgans schon für echt halten. Rückwärts gerade zu fahren geht nicht, da der Kiel fehlt und die Gans deshalb immer nur im Kreis fährt. Abschließend kann ich

sagen, daß das Fahren mit der RC-Gans Spaß macht und die Zuschauer immer wieder staunen, wenn die angeblich echte Gans plötzlich mit Wasser spritzt. Ich wünsche allen, die sich auch so ein Haustier anschaffen wollen, viel Erfolg beim Bauen und Spaß beim Fahren.

PS: Futterkosten und Reinigungsarbeiten fallen nicht an.



### **Axel Müllenschläder: Und da war doch noch...**

*... das erste neue Mitglied*

*Die meisten Gründungsmitglieder unseres Vereins waren bereits in einem anderen Modellbauclub aktiv. So war es wenig verwunderlich, daß man gute Kontakte zu Bambergs Modellbauern pflegte und schon kurz nach unserer Vereinsgründung auf der dortigen Modellbauausstellung als Aussteller auftauchte. Die anderen Aussteller und Modellbauclubs wußten allerdings noch nichts von unserem neuen Verein. Als man in gemütlicher Runde beim Essen beieinander saß, ließ unser erster Vorstand die Katze aus dem Sack und verlautete, daß es in Nürnberg einen zweiten (Schiffs-) Modellbauclub gibt. Während bei den Mitgliedern des anderen Nürnberger Vereins sich schier der Unterkiefer ausrenkte, wären am Nachbartisch beinahe alle Gläser umgestürzt, als ein Bamberger Modellbaukamerad aufsprang und rief: „Des is' ja super, ich werde bei euch Mitglied“. Und so kam der SMC zu seinem ersten Mitglied nach der Vereinsgründung, während die anderen Modellbauer das Geschehene erst noch verdauen mußten.*

# Schiffschronik 1

von Hanno Süphke

## Otto Hahn

Kernenergie-Versuchsschiff der Bundesrepublik Deutschland.

Ende 1962 wurde von der staatlich geförderten BRD-Gesellschaft für Kernenergie bei den Kieler Howaldtswerken - Deutsche Werft AG das Kernenergiefrachtschiff Otto Hahn in Auftrag gegeben. Kiellegung war am 17. 09. 1963 und Stapellauf am 13. 06. 1964. Die Baukosten betragen 55 Mill. Mark, davon entfiel etwa die Hälfte auf die Reaktoranlage. Am 11. 10. 1968 wurde das Schiff von der Gesellschaft für Kernenergieverwertung in Schiffbau und Schifffahrt mbH in Hamburg/Geesthacht in Dienst gestellt.

Das 16.870 BRT und 7.258 HTR große, als Erzfrachter konzipierte Schiff hat eine Länge über Alles von 172,02 m und zwischen den Loten von 157,00 m, eine Breite von 23,40 m und eine Seitenhöhe bis zum Hauptdeck von 14,50 m. Der Tiefgang beträgt 9,20 m, das Displacement 25.812 t und die Tragfähigkeit 15000 t DW. Die 6 Laderäume haben ein Volumen von 13.328 qm.

Die Besatzung bestand seinerzeit aus 73 Mann sowie 36 Mann Forschungspersonal. Das Schiff erhielt einen als fortschrittlichen Druckwasserreaktor bezeichneten Dampferzeuger der Deutschen Babcock & Wilcox Dampfkesselwerke AG Oberhausen - Internationale Atomreaktorbau GmbH, Bensberg. Die Reaktoranlage hatte eine thermische Leistung von 38.000 kW. Zur Kernladung gehörten 16 Brennelemente aus Urandi-oxid mit einer Kernhöhe von 1,12 m und einer Gesamtmasse von 2,95 - 2,98 t. Der Sicherheitsbehälter war 13,10 m hoch und hatte einen Durchmesser von 9,50 m. Die Masse der Gesamtreaktoranlage mit 50-60 cm starker Betonabschirmung lag bei 2.185 t. Mit einer Kernbrennstoffbestückung konnte das Schiff bis zu 500 Tage fahren. Innerhalb von 25000 Betriebsstunden wurden 24 kg Uran



verbraucht. Die äquivalente Heizölmenge hätte etwa 40.000 t betragen. Mit einer Turbinenleistung von 8.096 kW bzw. 11.000 PS Wellenleistung erreichte das Schiff 15,75 kn. Auf 126 Reisen legte die Otto Hahn insgesamt 642.000 Seemeilen zurück, beförderte 776.000 t Ladung und verbrauchte dabei 80 kg spaltbares Uran. Nach Sammlung aller Betriebserfahrungen wurde am 12. Dezember 1978 die Stilllegung der Otto Hahn beschlossen und das Schiff im Januar 1979 außer Dienst gestellt. Die Stilllegungs- und nuklearen Entsorgungskosten waren sehr hoch, sie betragen für die 3 Liegejahre 22 Mill. Mark.

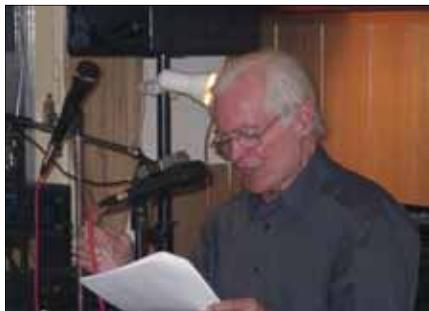
1982 wurde das Schiff daher nach Ausbau der Reaktoranlage für 2 Mill. Mark an die Rickmers-Reederei GmbH in Bremerhaven verkauft und nach Umbauten zu einem Containerschiff mit konventionellem Dieselmotorenantrieb Ende 1983 wieder in Dienst gestellt.

## **Weihnachtsfeier**

*Bericht/Fotos: Klaus Müller*

Unsere Weihnachtsfeier war diesmal etwas ganz besonderes, da mit ihr fast auf den Tag genau der 15. Geburtstag des SMC gefeiert wurde. Wir wollten etwas Tolles machen - und das taten wir auch.

Unser Vorstand und viele Helfer haben eine Feier auf die Beine gestellt, daß man sich nur noch wunderte. Das fing damit an, daß ab jetzt ein größerer



Raum für uns bereitsteht. Fast alle Mitglieder sind mit Begleitung erschienen und ich denke, es waren über sechzig Personen anwesend. Auch unsere Mitgliederzahl ist in den letzten Jahren stetig angewachsen, jetzt sind wir bereits bei fünfundvierzig. Die Feier begann mit einem Rückblick auf die letzten 15 Jahre, der bei manchen schöne Erinnerungen weckte. Dazu wurde Besinnliches und Heiteres von Paul und seiner Gemahlin vorgetragen. Und unsere Jugendlichen Sandra und Kristina



hatten einen sehr gelungenen Sketch auf das letzte Jahr zum Besten gegeben. Nicht zu vergessen sind natürlich auch die Geschenke. Alf (kein Mitglied, aber Stammgast) hatte es sich nicht nehmen lassen, jeden unserer Jugendlichen zwei Modellbaukästen zu überreichen. Damit war die Weihnachtsfeier eigentlich zu Ende und es sollten die Clubhefte verteilt werden.

Leider kam was dazwischen (der Teufel sitzt im Detail), deshalb gab es diese im Januar bei unserem *ersten Autorentreffen!* Welcher Club kann so was veranstalten?

Ich glaube, dies war die erste Weihnachtsfeier, bei der auch getanzt wurde. In diesem Punkt hat unser Nachwuchs noch viel zu üben...

Lückenlos ging's dann zur SMC Geburtstagsfeier.



Bis zu diesem Zeitpunkt wusste ich noch nicht, daß wir stimmgewaltige Künstler unter uns haben. Unser Harry, Airbrush-Heinz und Vorstand Rudi sind ja wahre Meister der Töne! Und sogar Gabi hat einen Song von sich gegeben. Rudi beteiligte sich mit einem extra für ihn komponierten Lied von Roland Kaiser über den geplagten Modell-U-Boot-Bauer. Der Titel lautete *Du bist weg!* Dies alleine zeigt, wie toll die Feier war. Unser Paul sagte Anfangs, daß er nicht so lange bleiben könne und wir doch Verständnis haben sollen... Ich sichtete ihn noch gegen ein Uhr – auf der Tanzfläche! Einigen anderen Mitgliedern wie z. B. Wilhelm ging es genauso.

Apropos Wilhelm: Auf Grund seines Hechtsprunges im Weißenburger Liemesbad haben wir ihm die erforderliche





die in den Annalen des SMC  
eingehen wird...  
Mal sehen, was im nächsten  
Jahr auf uns zu kommt...

Unterkleidung zur Weihnachtsfeier  
überreicht. In diesem Frühjahr in  
Weißenburg bei der Eröffnung der  
Schiffles-Saison hat er sie aber  
nicht getragen. Ob ihn der Tanga  
vielleicht doch zwick?

Gegen drei Uhr forderte uns der  
Wirt höflich auf, doch endlich nach  
Hause zu gehen. Der harte Kern  
des SMC war noch durch 25 Mit-  
glieder vertreten und kam dann so  
gegen halb vier Uhr dieser Auffor-  
derung nach.

Kurz gesagt: Es war eine tolle Feier,



## **Frequenzen, und für was sie da sind.**

*Stille Gedanken von Klaus Müller*

Immer wieder begegnet man Modellbauern, die fröhlich durch die Lande gehen und viel Spaß am Schiffchenfahren haben. Ganz auffällig ist bei vielen, daß am Ende der Senderantenne ein verschiedenfarbiger kleiner Wimpel mit einer Ziffer darauf munter im Wind baumelt. So ist es auch richtig. Wenn man irgendwo fährt kann jeder sehen, wenn die Farbe grün ist und 90 darauf steht, daß sich der Modellbaufreund mit seinem Modell im 40 Mhz Band auf Kanal 90 befindet. Was sagt dies aus? Dieser Kanal ist besetzt. Und schön, wenn dann das eigene Modell vielleicht den Kanal 83 usw. hat.

### **Ganz anders ist es aber bei Veranstaltungen.**

Für die Mitglieder des jeweiligen Vereins ist klar, es gibt eine Frequenztafel, und dieser ist unbedingt Folge zu leisten. Die von unserem Verein ist klein und handlich, nicht sehr originell, aber dafür unheimlich praktisch. Ein Brett, nummeriert von 4 – 92, beinhaltet die 27 und 40 MHz Bänder.

Was macht also ein Gast? Bevor er fährt, erkundigt er sich nach den Frequenzen. Er wird auf alles hingewiesen, und schon kann's los gehen. Wird ein Kanal von mehreren belegt spricht man sich einfach ab.

Nicht so bestimmte Modellbauer, diese haben ja ihre Frequenzfahnen an den Antennen. Und damit, denken sie zumindest, einen

Freibrief. Dies sorgte dafür, daß bei einem anderen Verein ein Rennboot gestört wurde und dieses einen Tender Namens Grille unseres Mitglieds Reinhard versenkte, und am darauffolgenden Sonntag das selbe Spiel mit einem schnellen Off-Shore-Versorger, und das war eben meiner. Dieser konnte gerade noch gerettet werden. Mein Sohn, der ihn steuerte, hatte so was noch nicht erlebt und ganz schön verdattert aus der Wäsche geschaut, er konnte es gar nicht glauben. Sohnmann, die Welt ist voller Überraschungen!

***Also, liebe Gäste, bitte erst einschalten, nachdem die Frequenz geklärt ist. Man denke nur an Zeit, Arbeit und Kosten, mit denen der Bau des Modells verbunden war.***





### **Nachwuchs in der SMC-Familie**

*Am 2. April 2002 war es in der Familie Mann soweit. Ein kleiner Tobias erblickte das Licht der Welt.*

*Etwas schneller war die Familie Weiß, bei ihnen stellte der kleine Jonas 6 Wochen zu früh am 24. Dezember 2001 den Heiligen Abend in Frage.*

**Der SMC wünscht alles erdenklich Gute!**



## **Schiffschronik 2**

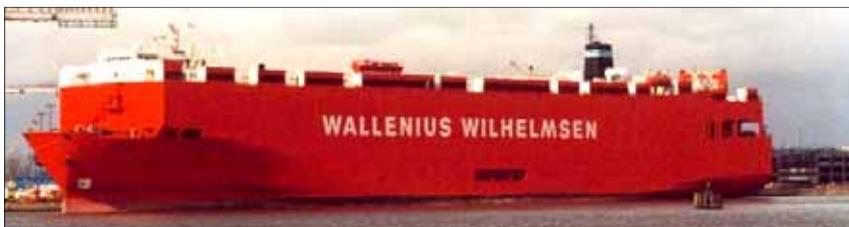
von Hanno Süphke

### **Autotransportschiff**

Spezialfrachtschiff für den Transport von Kraftfahrzeugen, insbesondere von PKW nach dem Ro/Ro-Prinzip. Die Entwicklung dieses Schiffstyps begann erst zu Beginn der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, als sich der Handel in Nord-europa (Skandinavien-England) sowie auf den Mittelmeer- und Schwarzmeer-routen und auf den Überseestrecken zwischen Europa, Nord-/Südamerika und Japan mit Kraftfahrzeugen bedeutend erweiterte. Die traditionelle Be- und Entladung mit Kränen und die Stauung in Laderäumen und an Deck wurde durch das Prinzip der rollenden Be- und Entladung abgelöst, die Anzahl der Decks vergrößert und die Aufbauten verlängert. Die ersten Autotransporter mit rollender Be- und Entladung durch Bug-, Heck- und/oder Seitenpforten, Lade- und Zwischenrampen zwischen den Decks entstanden ab 1963. Sie konnten auf 3 oder 6 Decks insgesamt bis zu 500 PKW befördern. Die Schiffslänge lag unter 100 m, und der Einsatz geschah vorwiegend zwischen Schweden und Großbritannien. Anfang der 70er Jahre hatte sich der internationale Automarkt bereits derartig entwickelt, daß Autotransporter in den Abmessungen der größeren Stückgutfrachtschiffe entstanden, wie der 1971 bei Blohm & Voss für eine norwegische Reederei gebaute Autotransporter LAURITA mit 158,90 m Länge über Alles, 24,50 m Breite, 22,40 m Seitenhöhe und 6,80 m Tiefgang. Mit der Tragfähigkeit von 5740 t beförderte dieses Schiff auf 10 Ladedecks von nur 1,65 m Raumhöhe auf 21510 qm 3100 PKW. Anfang der 80er Jahre entstanden die derzeit größten Autotransporter für den weltweiten Einsatz mit Ladefähigkeiten von über 6000 PKW oder den kombinierten PKW-Nutzfahrzeugtransport .

Ein Prototyp ist der 1981 bei der Kokumswerft für die schwedische Wallenius Lines gebaute Autotransporter MADAME BUTTERFLY. Bei einer Länge über Alles von 198,00 m, 32,30 m Breite (Panamakanalbreite), 31,20 m Seitenhöhe und 9,50 m Tiefgang hatte das Schiff eine Tragfähigkeit 17560 t, ist mit 18730 BRZ vermessen, läuft 20,3 kn und kann 6120 PKW oder 2600 PKW und 520 Nutzfahrzeuge auf 13 Ladedecks mit insgesamt 52030 qm befördern.

Bei Bedarf kann durch Hängedecks die Deckshöhe von 1,65 m auf 3,30 bis 6,20 m verändert werden. Die vollständige Be- und Entladung über die Rampensysteme des Schiffs ist innerhalb von 15 Std. möglich. Von den in den 80er Jahren durchschnittlich weltweit produzierten 40 Millionen Autos wurden ca. 25% mit dem Schiff transportiert.



# 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)



## **Sturmfahrt eines Minensuchers**

*Bericht u. Fotos: Matthias Ahrens*

**E**s war der 26. Februar und bereits seit Wochen juckte es mich in den Fingern, spürte mein Modellbauerherz die lange Winterpause doch jäh mit stechendem Schmerz. Die wenigen außergewöhnlich warmen Tage Ende Januar waren mir aus beruflichen Gründen leider zum Schiffchenfahren nicht vergönnt gewesen. Dafür wartete meine Schütze nach wie vor im stets geladenen Zustand auf Ihren ersten Einsatz 2002.

Die Kälte des Februars war inzwischen wieder eingekehrt und der Gedanke, mein Modell von der Ladestation wieder zurück in die Vitrine zu verbannen drängte sich unwiderstehlich auf. Im warmen Wohnzimmer sitzend und den Fernseher verfolgend bemerkte ich den ungewöhnlich starken Wind, der an den Jalousien rüttelte zunächst kaum, erst ein kurzer Blick in den Videotext mit der Schlagzeile „Sturmflut“ erwartet ließ mich dem Wetter

außerhalb der eigenen vier Wände kurze Aufmerksamkeit schenken. Ferner hieß es in den Schlagzeilen man erwarte Windgeschwindigkeiten bis zu 100 km/h im Landesinneren, Sturmwarnung wäre bereits ausgerufen. Der Weg von der Couch zum Modell, wohlwissend, dass der erste Einsatz dieses Jahres wohl noch etwas warten muss, fiel mir nicht ganz einfach. Unterbrochen wurde er nur von dem Gedanken „Bäh, Sturmwarnung...“. Meinem Modell einen bemitleidenswerten Blick zuwerfend, schien dieses „Bäh“ jedoch einen leichten Wandel in den Windungen des Hinterkopfbereiches durchzumachen, denn



ich verspürte deutlich, dass aus dem ursprünglichen Gedanken nunmehr ein „Naja, Sturmwarnung...“ wurde.

Der Anblick eines tief traurigen Bullauges musste wohl für die endgültige Veränderung zum umgangssprachlichen *geil*, *Sturmwarnung!* gesorgt haben. Von diesem Moment an war ich fest entschlossen, dem Boot mit der Ken-

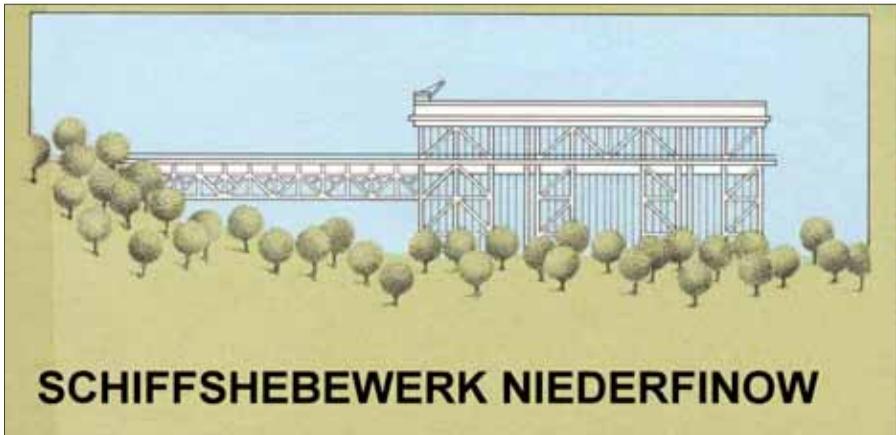
an Bord der Regulus – einem Schwesterschiff der Schütze – die Stürme der Nord- und Ostsee noch bestens in Erinnerung hatte, konnte und wollte seine Begeisterung nicht verbergen. Mehrfach wechselten Fernsteuerung und Kamera die Hände, wobei der Sender bevorzugt wurde, denn die stets über das Deck peitschenden Wellen lieferten soviel



nung „M 1062“ seinen sichtlichen Wunsch zu erfüllen, den Naturgewalten des Rhein-Main-Donau Kanals zu trotzen. Ein kurzer Anruf bei unserem ersten Vorstand stieß auf derartige Begeisterung, dass es gerade mal 15 Minuten dauerte, bis er, Johannes und ich, mit Fotoapparat, Sender und Modell bewaffnet, am Parkplatz des Rudervereins Nürnberg in Katzwang eintrafen.

Der Wind war auf dieser Freifläche deutlich stärker zu spüren, als zwischen den Wohnhäusern, aber trotz eines leicht mulmigen Gefühles war der Gang ins kalte Wasser beschlossene Sache. Die 1,20 Meter des Modells wirkten nun gerade mal wie ein paar Zentimeter, und vor allem Rudi, der als „alter Seebär“ im ehemaligen Marinefunkdienst

Spaß, wie man ihn selten beim Schiffchenfahren bekommt. Die 20 Minuten, in welchen – auf das Original bezogen - wohl jede Crew „ausgenüchert“ wäre, vergingen wie im Flug und die inzwischen stark abgekühlten Hände machten sich erst dann bemerkbar, als eine kurze Wasserstandskontrolle im Modell erfolgen sollte. Ein leichtes Kippen des Modells signalisierte zwar „etwas erhöhte Feuchtigkeit“, aber auch, dass an Seenot noch lange nicht zu denken war. Letztlich waren es die hereinbrechende Dunkelheit und kaum hellere Wolken über uns, die uns aufforderten, diesen spaßreichen und gelungenen Saisonauftakt zu beenden, die Akkus hätten wohl mindestens doppelt solange mitgespielt.



Quelle: Reinhold Zielinski

Nachdem der Oder-Havel-Kanal mit der Schleusentreppe im Sommer 1914 dem Verkehr übergeben war, begann man bereits in den zwanziger Jahren verstärkt mit planerischen Vorarbeiten zum Bau eines Schiffshebewerkes. Ein solcher zweiter Abstieg von der 36 Meter-Talsand-Terrasse zum Oderbruch war bereits im preußischen Wassergesetz von 1905 vorgesehen. Gegenüber den zum Teil phantastisch anmutenden Entwürfen verschiedener deutscher Firmen, setzte sich der Entwurf der damaligen preußischen Wasserstraßenverwaltung durch.

Nach etwa siebenjähriger Bauzeit wurde der Komplex Schiffshebewerk Niederfinow (mit Unterhafen, Schiffshebewerk, Kanalbrücke und Oberhafen mit Sicherheitstor) am 21. 3. 1934 für die Schifffahrt freigegeben. Da der Schleusungsvorgang von zwei Stunden bei der Schleusentreppe auf 20 Minuten beim Schiffshebewerk verringert wurde, ergaben sich große Vorteile für den Wasserstraßenverkehr.

Die in ihrer Zeit einmalige ingenieurtechnische Leistung ist heute ein bedeutsames, noch voll funktionsfähiges technisches Denkmal das jährlich von rund 400.000 in- und ausländischen Touristen besucht wird.

Technische Daten:

Bauzeit: 1927-1934

Baukosten: 27,5 Millionen Reichsmark

Ausmaße des Werkes: 94 m lang, 27 m breit, 60 m hoch

Ausmaße des Troges: 85 m lang, 12m breit, 2,50 m Wassertiefe

Gewicht (mit Wasser): 43001 t

Hubhöhe: 36 m

Dauer eines Hubes (bei 12 cm/s.): 5 min.

Gewicht der Gegengewichte: 43001 t. (sie sind mit dem Trog durch 256 Stahlseile verbunden)

Antrieb: 4 Elektromotore à 55 kW

Hub und Absenkung: Über Ritzel und Zahnstockleiter

Baugründung: Stahlbewehrter Beton, bis 20 m tief. Grundplatte mit einer Mächtigkeit von 4 m Stärke

Verbrauch an Stahl: 138.001 t (davon 80.001 t für das Hebewerksgerüst).



### **Schiffschronik 3**

von Hanno Süphke

#### **U-Boot-Falle**

Lockschiff: englisch Decoy Ship. Die auch als Q-Ship bezeichneten Fallen erhielten zur Geheimhaltung häufig wechselnde Namen, so hatte Q 5 nacheinander die Namen Tulip, Loderer und Farnborough. Es waren sowohl zusätzlich ausgerüstete, äußerlich normal aussehende Trampdampfer oder auch Segelschiffe mit versteckten Geschützen, Torpedorohren und Wasserbomben zur Bekämpfung feindlicher U-Boote, wenn sie sich zur Untersuchung oder Aufbringung dem vermeintlichen Frachtschiff aufgetaucht näherten.

Im ersten Weltkrieg schickte allein Britannien 180 solcher U-Boot-Fallen in See, die mindestens 14 deutsche U-Boote vernichteten. Weiter gab es spezielle als U-Boot-Fallen gebaute Kriegsschiffe, wie die französischen Kanonenboote bzw. Avisos der Amiens-Klasse. Der erfolgreichste Fallenkommandant war Commander Campbell, der allein 3 deutsche U-Boote versenkte. Die Falle Stonecrop unter Commander Morris Blackwood versenkte am 17. September 1917 das von Kapitänleutnant Schwieger geführte Boot U-88 mit der gesamten Besatzung. Schwieger hatte im Mai 1915 die Lusitania versenkt.

In geringer Anzahl gab es auch im 2. Weltkrieg U-Boot-Fallen.

## **Was tun, wenn mein U-Boot abgesoffen ist?**

von Matthias Ahrens

Fast jeder U-Boot Modellbauer hat bereits die schmerzliche Erfahrung gemacht, dass eines seiner Boote nicht mehr die rettende Wasseroberfläche erreicht. Häufig handelt es sich dabei nur um einen vorübergehenden Verlust, aber es soll auch das tragische Vorkommnis gegeben haben, dass der U-Boot Freund nur mehr mit dem Sender nach Hause kam (sofern der nicht dem Modell hinterher flog). Zweifellos gleicht ein derartiges Erlebnis einer Beerdigung, auf die man nicht recht vorbereitet war. Wir möchten Ihnen mit diesem Beitrag helfen, solche Erlebnisse zu verarbeiten. Wir empfehlen Ihnen, sich in den Ausweg der Musik zu fliehen, denn sie hat einen Einfluss auf die innere Psyche des Menschen und vermag dem Zuhörer schrittweise zu erleichtern, die Stufen der Trauer zu überstehen. Beginnen Sie mit der Zusammenstellung von Musikstücken, die Ihnen auf diesem Wege beistehen. Ja! Brennen Sie sich eine CD! Wählen Sie dafür die folgenden Titel aus, dann wird Sie die CD durch die verschiedenen Phasen begleiten.

Phase 1: Sie werden sich der neuen Situation bewusst.

1. Du bist weg / Roland Kaiser
2. So far away from me / Dire Straits

Phase 2: Sie wünschen sich den geliebten Spielkameraden zurück:

3. Wish you were here / Pink Floyd
4. Wish you were here / Blackmore's Night

Phase 3: Dem Wunsch aus Phase 2 folgen stille sowie lautstarke Trauer, sie fühlen, wie sich langsam Dunkelheit in Ihrem Gemüt breit macht, dicke Krokodilstränen über Ihre Backen hinunterlaufen, Ihre Seele verfällt in eine tiefe Krise, sie verlieren Ihren Glauben und wollen nur noch sterben. Hören Sie sich Titel für Titel der Reihe nach an.

5. Darkness on the Edge of Town / Bruce Springsteen
6. Tears in Heaven / Eric Clapton
7. Midlife Crisis / Faith no more
8. Losing my Religion / REM
9. Ein guter Tag zum Sterben / JBO

Phase 4: Sie verfallen in tiefste Depressionen, fragen sich, was der geliebte maritime Freund wohl gerade macht, und geloben, ihn niemals zu vergessen und tief im Herzen zu behalten. Sie erkennen, dass Sie ohne fremde Hilfe nicht mehr weiterkommen und flüchten sich in eine Welt der Illusionen, die Sie sich mit verschiedenen legalen und illegalen Mitteln künstlich erschaffen.

10. What she's doing now? / Garth Brooks
11. You'll be in my heart / Phil Collins
12. Alkoholiker / Dimple Minds
13. I need a new drug / Huey Lewis & the News

Phase 5: Sie bemerken, dass Ihnen auch die stärkste Illusion nicht wirklich

weiterhelfen kann, beten und fassen den Entschluss, einen Taucher zu beauftragen, wie es ihn kein zweites Mal gibt.

#### 14. Holy Diver / Ronny James Dio

Der weitere Fortgang Ihrer CD hängt nun vom Erfolg des Tauchers ab. Sollten Sie noch Platz auf Ihrem Datenträger haben, fahren Sie entsprechend der Anleitung fort, falls Ihr Datenträger bereits voll ist, finalisieren Sie ihn und nehmen Sie einfach einen weiteren aus der Schachtel.

1. Fall: Der Taucher hat Erfolg. Er taucht auf, hält Ihr Boot in den Händen, übergibt es Ihnen und Sie sind der glücklichste Mensch der Welt. Sie empfinden den Tag als einen, der perfekt gelaufen ist (und von den Drogen sind Sie natürlich auch nicht mehr weggekommen).

15. Out of the Dark / Falco

16. The Bitch is back / Elton John & Tina Turner

17. Oh happy Day / Aretha Franklin

18. A perfect Day / Lour Reed

2. Fall: Der Taucher blieb erfolglos. Sie gehen zurück zu Titel 9 und tun, was zu tun ist.

**Falls dieses Heft Flugmodellbauer lesen empfehlen wir, den ersten Song durch den Titel „Broken Wings“ von Mr. Mister und die Titel 2 und 3 durch „I wish I were blind“ von Bruce Springsteen und „Symphonie of Destruction“ der Band Megadeth zu ersetzen.**

Wir hoffen, dass wir Ihnen helfen konnten, mit dem Problem des U-Boot Verlustes besser klar zu kommen. Für weitere Tipps stehen Ihnen die Psychologen des SMC Nürnberg gerne zur Verfügung.





## **Und nun ein HAPAG-Schiff als Modell -**

### **Das Frachtschiff „Weimar“**

*Baubeschreibung aus vergangenen  
Zeiten, gefunden und gebaut von  
Reinhold Zielinski.*

Das Deck ist nach Bauplan aufzureißen und auszusägen, dabei ist darauf zu achten, daß das Deck an den Spantenstellen jeweils seitlich eingesägt wird, damit dort die Spanten eingesteckt werden können. Die Spanten 1-13 werden ebenfalls aufgerissen, ausgesägt und sauber verputzt. Ebenso wird die Kielleiste angefertigt, wobei darauf zu achten ist, daß diese zweiteilig ist und vor dem Einbau noch zusammengeleimt werden muß. Nachdem alles soweit vorbereitet ist erfolgt die Montage. Man nimmt dazu ein Montagebrett, das etwas breiter und länger als das Deck ist. Darauf werden in den Abständen der Spanten (siehe Bauplan) Vierkantleisten 10 x 10 mm aufgeleimt oder aufgenagelt. An diesen Leisten werden die Spanten mit den dafür vorgesehenen,

im Bauplan gestrichelt gezeichneten Verlängerungen im genauen Winkel von 90° zum Montagebrett mit Hilfe von Wäscheklammern oder Stecknadeln befestigt. Nun wird die Kielleiste (15) eingesteckt und fest eingeleimt. Dann wird der Motorbock für den gewählten Motor entworfen, angefertigt und eingepaßt. Die Formstücke (14) für Bug und Heck werden grob zugeschnitten und formgebend nach Bauplan bearbeitet; die zu verleimenden Stellen müssen dabei gut eben sein. Die Ruderhalterung kann als Teil des Heckformstückes ausgebildet sein. Besser und haltbarer ist es wohl, sie als Verlängerung der Kielleiste auszubilden, wobei lediglich Balsa oder Abachi formgebend aufgeleimt wird. Die Antriebswelle wird jetzt so eingepaßt, daß sie später leicht montiert werden kann. Die Hilfsspanten 1a, 2a, 3a und 4a können jetzt eingeleimt werden, so daß das Bootdeck eingepaßt und verleimt werden kann. Für den Abschluß des Bootdecks wird ebenfalls ein Hilfsspann und ein nach Bauplan zugeschnittenes Stück Vollbalsa verwendet. Die Erhöhung des Decks

am Heck wird zweckmäßig mit Vollbalsa gestaltet, desgleichen auch die Ladebühne, wodurch die Masten einen besseren Halt bekommen. Auch die Ladeluken sind am besten so anzufertigen. Nun geht es an den mittleren Aufbau. Dieser besteht aus mehreren, übereinander liegenden Decks. Jedes Deck ist im Bauplan eingezeichnet und auch die einzelnen Aufbauphasen so detailliert dargestellt, daß es sich erübrigt, eine genaue Beschreibung zu geben. Den Schornstein fertigt man am besten aus Vollbalsa und gibt ihm die im Bauplan angegebene Form. Nachdem die Masten und die beweglichen Ladebäume aufgebaut sind, geht es an die Einzelheiten, die zum großen Teil im Handel erhältlich sind. Und nun an's Werk!

*Hier die recht antiquarisch anmutenden Stückliste zum Kombifrachter „Weimar“*

Teile	Benennung	Werkstoff	Abm. in mm	
1-13	Spanten	Sp., Balsa, Abachi	3 st. G. n. Z.	13
14	Füllstücke	Ki., Balsa, Abachi	Form n. Z.	div.
15	Kielleiste, 2teilig	Sp., Balsa, Abachi	3 st. G. n. Z.	1
16	Ruderhalterung	Ki., Balsa, Abachi	Form n. Z.	1
17	Ruder	Messingblech 2x0,8	st. aufeinanderlöten	1
18	Gurte	Kiefer	3x5 und 3x10 st.	div.
19	Hauptdeck	Sp., Balsa, Abachi	3 st. G. n. Z.	1
20	Backdeck	Sp., Balsa, Abachi	2 st. G. n. Z.	1
21	Peildeck	Sp., Balsa, Abachi	1,0-1,5 st. n. Z.	1
22	Deck für Brücke	Sp., Balsa, Abachi	1,0-1,5 st. n. Z.	1
23	Bootsdeck	Sp., Balsa, Abachi	1,0-1,5 st. n. Z.	1
24	Brückendeck	Sp., Balsa, Abachi	1,0-1,5 st. n. Z.	1
25	Spanten u. Seitenteile für Brückenaufbau ,	Balsa, Abachi		2 st. G. n. Z.
26	Antriebsschraube mit Welle	Metall	Fertigerzeugn.	1
27	Rettungsboote	Balsa, Abachi, Ki.	Form u. G.n.Z.	3
28	Schornstein	Balsa	Form u. G.n.Z.	1
29	Masten	Ki., Nußb., Buche	Form u. G.n.Z.	div.
30	Ladebäume	Ki., Nußb., Buche	Form u. G.n.Z.	div.
31	Ladebühne	Ki., Balsa, Abachi	Form u. G.n.Z.	3
32	Ladeluken	Ki., Balsa, Abachi	Form u. G.n.Z.	4
33	Radarmast	Kiefer, Buche	1,50	1
34	Lüfter	Fertigerzeugn.		div.
35	Poller	Fertigerzeugn.		div.
36	Flaggenmasten	Kiefer, Buche	Form u. G.n.Z.	div.
37	Ankerspill	Fertigerzeugn.		1
38	Anker	Fertigerzeugn.		2
39	Ladewinschen	Fertigerzeugn.		div.

40	Funkanlage	Perlonschnur oder Draht	n. Z. 1
41	Positionslampen	Fertigerzeugn.	div.
42	Beplankung	Balsa, Abachi	2 st. n. Z. div.

Ferner: Klebstoff UHU-hart, UHU-Alleskleber, Bootslack u. a. m.



### ***Dreimal kurz gelacht***

Ein Mann sieht, wie eine Frau im See zu ertrinken droht. Sofort zieht er sich Schuhe und Pullover aus, springt in den See und zieht die mittlerweile schon bewusste Frau ans Ufer. Halb aus dem Wasser fängt er an, ihr das Wasser aus den Lungen zu drücken, das sofort in hohen Bögen in die Luft spritzt. "Was machen Sie denn da?", spricht ihn ein Passant an. Darauf der Retter: "Ich weiß, was ich tue; ich bin Arzt." Darauf der Passant: "Und ich bin Ingenieur. Und ich sage Ihnen: Wenn Sie den Hintern nicht mit aus dem Wasser ziehen, haben Sie nachher den ganzen See leergepumpt."

"Wo gehst du hin?" herrscht die Hotelbesitzerin den Pagen an. "Ins Bordell", erwidert der Kleine. Die Chefin schnappt nach Luft. "Eine Unverschämtheit. Du bleibst hier. Los, an die Arbeit!" "Auch gut", nickt der Page, "dann soll sich Ihr Mann seinen Regenschirm selbst abholen."

"Alles stillgestanden!" brüllt der Hauptmann die Kompanie an, "auch der mit dem roten Helm!" Der Soldat, der daneben steht: "Melde gehorsamst, der mit dem roten Helm ist ein Hydrant!" - "Egal, die Kommandos gelten auch für Akademiker!"

**Der Biergarten.** Was erwartest Du, wenn Du Dich auf den Weg zu einem Biergarten machst?! Frisch gezapfte, kühle fränkische Biere. Schattige und notfalls überdachte Plätze, falls es mal regnen sollte. Gemütliche Räume zum Chillen und drum herum genügend Wege zum Inline-Skaten. Idealerweise nebenan ein See, an dem man spazieren gehen, Enten füttern oder Schiffsmodelle fahren lassen kann. Und schließlich gleich um die Ecke Locations wie das Frankenstadion oder die neu gebaute Arena, in denen ständig was los ist.



Der **Bahnhof Dutzendteich** ist so, wie Du Dir einen Biergarten wünschst. Schau doch mal rein!

Unsere Öffnungszeiten sind Montag bis Sonntag von 10:00 bis 24:00 Uhr

Wir freuen uns auf Dich!



**Zeppelinstraße 5 90471 Nürnberg - Telefon (0911) 480 84 65**



## **MK Erlangen**

Bericht u. Fotos: Hans-Peter u. KM

Ich will ja nicht behaupten, daß bei der Marinekameradschaft in Erlangen das Gemütliche an erster Stelle steht, aber die Gespräche und die Geselligkeit in angenehmer Runde kommen auf keinen Fall zu kurz. So auch diesmal wieder. Bei herrlichem Sonnenschein und angenehmen Temperaturen war die Konversation groß geschrieben. Unseren Mitgliedern hat es wieder mal gefallen in Erlangen dabei zu sein; und den Leuten von der Marinekameradschaft auch.

Fast hätte ich es vergessen: Die DGzRS war natürlich auch wieder mit einem eigenen Stand vertreten. Hier der Bericht aus der MK-Zeitschrift Meeresrauschen:

*Bei einem traumhaftem Wetter fanden sich auch in diesem Jahr wieder zahlreiche Schaulustige zu unserem schon fast traditionellen Modellschiffbau-Treffen an unse-*

*rem Regnitz Anleger ein.*

*Es gab wieder jede Menge interessanter Modelle aus allen Kategorien zu sehen und man kann immer wieder nur staunen, mit wie viel Liebe zum Detail jedes der Modelle bearbeitet worden ist. Sogar eine komplette Werftanlage aus der Zeit um 1800 war ausgestellt. Man kann gar nicht auf*

*alles eingehen, was der Schiffmodellbauclub Nürnberg wieder ausgestellt hat. Das würde sonst ein eigenes Buch werden.*

*Die besondere Attraktion ist natürlich wie immer das Schaufahren mit den verschiedensten Schiffseinheiten sowie das Kutterfahren für unsere Kinder. Unser Achim hätte sicher 8 Stunden fahren können.*

*Alles zusammen wieder einmal ein rundum gelungener Tag. Wir sind gespannt, womit uns die Kameraden dann im nächsten Jahr überraschen werden.*





## **Panzerschiff Admiral Graf Spee**

**Baubericht und Fotos von Ralph Liedtke**

**Ich bin im zarten Alter von 37 Jahren, lebe in Erlangen und betreibe den Schiffsmodellbau seit rund 22 Jahren, davon die letzten acht Jahre als Mitglied des SMC Nürnberg.**

**1992 habe ich mit dem Bau von Schiffen der Deutschen Kriegsmarine im Maßstab 1:100 begonnen. Die Admiral Graf Spee war mein erstes Modell.**

**Im Moment baue ich den deutschen Flugzeugträger Graf Zeppelin, wobei der Moment bereits ins fünfte Baujahr geht. Auch von diesem wird es einen Baubericht geben.**

*Namensgebung: Vizeadmiral Maximilian Graf von Spee (22.06.1861 - 08.12.1914). Als Chef des Kreuzergeschwaders nach dem Sieg im Seegefecht bei Coronel (01.11.1914) am 08.12.1914 bei den Falkland-Inseln gefallen.*

### **Das Original**

Am 1. Oktober 1932 wurde der Bauauftrag für das dritte Panzerschiff der Marineverft in Wilhelmshaven erteilt. Diese Panzerschiffe wurden noch nach den Bedingungen des Versailler Vertrags gebaut, der ein Displacement von 10.001 vorschrieb.

Dieses Displacement wurde Deutschland nach dem Ende des Ersten Weltkrieges von den Siegermächten zur Bedingung bei Ersatzbauten gemacht. Der Stapellauf erfolgte am 30 Juni 1934, wo es auf den Namen Admiral Graf Spee, der am 8 Dezember 1914 bei den Falklandinseln in einer Seeschlacht gefallen war, getauft wurde. Die Taufpatin war die Tochter des Admirals, Gräfin Huberta von Spee.

Am 6 Januar 1936 erfolgte die Indienststellung des Schiffes.

Die Länge des Schiffes betrug 186 m, die Breite 21,6 m, der Tiefgang 7,3 m und es erreichte eine Geschwindigkeit von 28 Knoten. (1 Knoten = 1,852 km/h) Das Gewicht lag bei voller Verdrängung bei 16.301 Tonnen, wobei von amtlicher Seite bis Kriegsende immer von 10.001 Tonnen gesprochen wurde. Der Antrieb war bei allen



drei Einheiten etwas Ungewöhnliches für die damalige Zeit und erfolgte ausschließlich über Dieselmotoren. Auf Graf Spee arbeiteten acht schnellaufende, doppelt wirkende MAN Zweitakt Dieselmotoren, von denen jeder eine Leistung von 6750 PS hatte, insgesamt also 54.000 PS.

Jeweils vier Motoren gaben ihre Leistung über ein Vulkangetriebe auf eine Welle ab, auf deren Ende ein Dreiblatt-Propeller von 4,40 m Durchmesser saß.

Die Bewaffnung bestand aus sechs 28 cm Schnelladekanonen in zwei Drillingstürmen, acht 15 cm Schnelladekanonen in Einzelaufstellung, sechs 10,5 cm Schnelladekanonen in Doppelaufstellung, acht 3,7 cm Kanonen in Zwillingslafetten, zwölf 2 cm Maschinenwaffen auf Sockellafetten sowie acht Torpedorohre in Vierergruppen für 53,3 cm Torpedos. Auf einem Katapult wurde eine Arado 196 mitgeführt.

Am 21. August 1939 lief sie aus Wilhelmshaven mit Ziel Südatlantik aus. Als am 26. September 1939 die Operationsfreigabe erfolgte wurde mit dem Kaperkrieg im Südatlantik sowie im Indischen Ocean begonnen. Es wurden bis zum 13. Dezember 1939 neun Schiffe mit insgesamt ca. 50.000 t versenkt. Am 13. Dezember kam es in der Nähe der La Plata Mündung mit englischen Kreuzern zu einem Gefecht, in deren Verlauf Graf Spee den Kreuzer Exeter außer Gefecht setzte, den Kreuzer Ajax stark und den Kreuzer Achilles leicht beschädigte. Auf Grund von erheblichen Schäden lief sie in den Hafen von Montevideo mit 36 Toten und 60 Verletzten ein. Da die Reparaturen in der Frist, die von der uruguayischen Regierung zugestanden

wurde nicht möglich waren, hatte die Mannschaft am 17. Dezember 1939 in der Bucht des Rio de la Plata ihr Schiff selbst gesprengt. Die Besatzung wurde in Buenos Aires interniert. Am 20. Dezember 1939 wählte der Kommandant, Kapitän zur See Hans Langsdorff, den Freitod. Er wurde in Buenos Aires beigesetzt.

Das Panzerschiff Admi-



ral Graf Spee war die erste schwere Einheit, die Deutschland im Zweiten Weltkrieg verlor.

### **Das Modell**

Das Modell wurde im Maßstab 1:100 gebaut, was eine Länge von 186 cm ergab. Den Rumpf habe ich mir bei Modellbau Hasse in Hamburg bestellt, ebenso wie die Beiboote und diverse Messingätzteile. Der Rumpf war sauber gearbeitet, so daß nur wenig zu spachteln war. Nach dem Aufbohren der Bullaugen wurden die Wellen, die Wellenböcke sowie das Ruder eingebaut. Die Maße entnahm ich dem Bauplan. Nachdem die Wellen eingebaut waren, wurden noch die Wellenhosen angeformt und in Form geschliffen. Die Wellenböcke und das Ruder wurden in Eigenbau hergestellt. Als Motoren kamen zwei "Elefanten" von Conrad-Elektronik zum Einsatz, die über Federkupplungen mit den Wellen verbunden sind. Die Stromversorgung besteht aus einem Akku mit 12V/6,5 Ah für die Fahrmotoren, und einem Akku mit 6V/10Ah für Empfänger und Sonderfunktionen.

Die Aufbauten bestehen aus mehreren Segmenten, dadurch wären die Öffnungen im Deck sehr klein ausgefallen, was einen Ein- bzw. Ausbau der Innereien erschwert hätte. Aus diesem Grund wurde das Deck so gebaut, daß es im ganzen abgenommen werden kann. Die elektrische Verbindung wird beim Aufsetzen des Decks durch eine Steckerleiste mit dem Rumpf hergestellt. Die Reling ist fest mit dem Rumpf verbunden. Das Holzdeck eines so



großen Schiffes ist ein enormer Blickfang, und darum wurde es sehr Aufwendig mit einzelnen Planken belegt. Zugegeben, bei einer Plankengröße von 50 mm x 1,5 mm ist dies eine Heidenarbeit, aber das Ergebnis für diesen Aufwand entschädigt allemal. Ich habe für die Beplankung Kirschbaumfurnier verwendet, welches ich zuerst in 50 mm große Streifen geschnitten habe, um es dann in einer selbst hergestellten Schablone in 1,5 mm große Planken zu schneiden. Für Graf Spee wurden ca. 2000 Planken zugeschnitten, mit Pattex aufgeklebt, verschliffen und mit Siegelack für Parkettböden eingelassen.

Als Bullaugen wurden 5-6 mm lange Stücke von einem Messingrohr mit 4 mm Durchmesser abgeschnitten, die dann mit Epoxydharz ausgegossen wurden. Der Wasserabweiser über jedem Bullauge entstand aus 0,5 mm Draht, der auf ein Rohr mit entsprechendem Durchmesser aufgewickelt und anschließend von der Spirale die benötigten Stücke abgeschnitten wurden.

Die Aufbauten bestehen hauptsächlich aus Polystyrolplatten von 0,3 -1,5 mm, sowie aus Holz und Messing. Da der Bauplan nicht der Beste war und man im Laufe der Zeit immer mehr Informationen über das Schiff bekommt, habe ich z.B. den

Mastturm zweimal umgebaut. Überhaupt sah es manchmal auf dem Basteltisch eher wie in einer Bücherei aus. Da wurde zwischen fünf Büchern hin und her geblättert und verglichen, um möglichst genau zu bauen. Die Beiboote wurden als Rohlinge gekauft und zum Teil neu aufgebaut, da die Aufbauten ziemlich schlecht ausgegossen waren. Das Bordflugzeug ist ein Bausatz von Lassek und wurde noch nach Bildern gesupert.

Die Abzeichen sind Naßschiebilder und stammen von einem Revellbausatz. Der Schornstein entstand aus einem Holzgerippe, das mit Balsaholzstreifen klebt, gespachtelt und verschliffen wurde. Das Oberteil des Schornsteins besteht aus Balsaholz und Messingblech. Die Türme der Artillerie entstanden wieder aus Polystyrolplatten und wurden nach Planauszügen im Buch von Willi Fraider verfeinert. Auch die restlichen Geschütztürme der mittleren Artillerie und schweren Flak entstanden aus diesem Material. Die Rohre der Geschütze bestehen aus Holz und



Messing, außer die der schweren Artillerie. Diese Rohre wurden auf der Intermodellbau in Dortmund gekauft und sind aus Aluminium. Für Sonderfunktionen ist in diesen Rumpf natürlich eine Menge Platz. Die großen Geschütztürme, die Torpedorohre und das Katapult mit dem Bordflugzeug lassen sich schwenken. Der Anker

lässt sich heben und senken, ein Thyron und eine Alarmklingel sorgen für den akustischen Effekt.

Mit dieser Alarmklingel hatte ich allerdings am Anfang etwas Probleme, obwohl es zuerst recht leicht erschien, diese Funktion zu realisieren. Im Baumarkt wurde eine Hausklingel besorgt und umgebaut. Umgebaut deshalb, weil solche Klingeln meist für Wechselspannung ausgelegt sind, der Akku im Schiff aber Gleichspannung hat. Was würde passieren, wenn man die Klingel an den Akku anschließt - der Stößel wird von der Spule angezogen und bleibt danach in dieser Stellung hängen. Bei Wechselspannung würde er ja durch das ändern der Polarität (50 mal in der Sekunde = 50 Hz) wieder abgestoßen, angezogen, abgestoßen, wodurch das Klingeln entsteht. Ich habe deshalb einen Mikrotaster eingebaut, der im Ruhezustand von dem Stößel der Klingel geschlossen wird und beim Anziehen geöffnet, wodurch die Spule stromlos wird und der Stößel wieder zurückfällt. Beim Zurückfallen wird der Taster wieder geschlossen und der Stößel von der Spule wieder angezogen - es klingelt. Die Klingel funktionierte, nur wurde jedesmal beim Klingeln das Ruderservo animiert das Ruder zu bewegen. Es wurde alles mögliche probiert um die Spule der Klingel zu entstoren, auch wurde das Servo mit einer abgeschirmten Leitung verse-



hen, was aber auch nichts nützte. Ein Kollege hatte dann aber die Lösung, als er mir vorschlug, eine Radlaufglocke vom Fahrrad einzubauen. Das war es! Also Glocke besorgt, Halterung gebaut, Motor aus der Bastelkiste gesucht und über eine Kupplung verbunden, und siehe da, es funktionierte!

Der Unterwasserbereich wurde dunkelrot lackiert, der Überwasserbereich dunkelgrau und die Aufbauten hellgrau. Es wurden nur matte Farben verwendet, wobei der Rumpf zum Schluss noch mit seidenmattem Klarlack überzogen wurde.

Durch genaue Platzierung der Akkus in der Bauphase lag das Schiff gleich bei der ersten Probefahrt optimal im Wasser, und das Wellenbild sieht toll aus, wenn sie mit halber Fahrt vorüber zieht. Die beiden Motoren haben mit den 15 Kilo des Schiffes recht leichtes Spiel, nur der Wendekreis ist durch das eine Ruder etwas groß. Er beträgt ca. vier Bootslängen, was aber bei vorausschauender Fahrweise und etwas Übung kein Problem ist.



**Hauptsache, das Bier fließt!  
oder ein Bericht über das  
Jugendzeltlager 2002**  
von Marian Pechtl (16 Jahre)

Erst mal vorweg: Das Wetter war diesmal für unsere Verhältnisse ziemlich gut ... nur ca. 2 Stunden Regen am Samstag Mittag. Vielleicht schaffen wir es ja doch irgendwann mal, ein Wochenende ganz ohne Regen zu erwischen ... Jedenfalls begann das Zeltlager (logischerweise) mit dem Aufbau der Zelte, was ich aber nicht selber miterlebt habe, da ich erst am Freitag abends gegen 21.00 Uhr gekommen bin. Die Stimmung war auch schon ziemlich angeheitert, über genaue Gesprächsthemen bin ich aber nicht im Bilde, da sich die Jugend zu siebt oder so in einem 3 Mann Zelt versteckt hat und ich natürlich auch dabei war ☺ Das



*Unser Rudi bei der Erklärung, warum die Altherrenmannschaft wieder mal verloren hat....*

Ganze ging dann bis ca. 03:00 Uhr und alle krochen ziemlich fertig in ihre Zelte. Der Samstag Morgen begann (wie immer für mich) viel zu früh, nämlich bereits um 8 Uhr. Nach und nach kamen alle Camper zum Vorschein und es wurde erst mal gemütlich gefrühstückt. Danach hat man sich mit unterschiedlichen Dingen beschäftigt. Es fing dann aber irgendwann zum Tröpfeln und anschließend zu Regnen an und so versammelten wir uns alle unter unserem großen Pavillon. Das ganze ging so etwa 2 Stunden, die aber keinesfalls langweilig waren. Man machte auch, SMC-typisch, trotz schlechtem Wetter eine gute Stimmung. Es wurden Geschichten und Witze erzählt und bereits erste Dosen (und Fässer!) geleert. Als es dann wieder aufgehört hatte zu regnen sprang unser Ingo samt Surfbrett in den See und platzierte die Bojen für die Jugendmeisterschaft. Die wurde kurz darauf ausgetragen. Alle Teilnehmer kamen heil durch den Kurs und qualifizierten sich somit für das Stechen, welches ich dann aber schließlich gewann, was ich aber meiner Meinung nach viel Glück zu verdanken habe (Alkohol am Ruder etc.). Als Preis bekam ich einen sehr schönen Pokal. Der zweite Platz ging an Maxi Nietzsche, die dritten Plätze an Johannes Schwarzmeier, Christina Schlicker und Andreas Kramer. Sie bekamen jeweils auch einen (kleineren) Pokal. Anschließend war erst einmal Pause und freies Fahren angesagt. Danach sind einige SMCIer losgefahren und haben etwas Grillbares besorgt. Die Palette des Essbaren reichte von riesigen Holzfällersteaks (lecker!) über Bratwürste bis hin zu verschiedenen Arten von Salaten. Nach einer kurzen Pause kam der alljährliche Verdauungssport, sprich unser Fußballspiel jung gegen alt. In einem knallharten und anstrengenden, aber trotzdem lustigen und fairen Spiel ging schließlich die



SMC-Jugend mit 2:1 als Sieger hervor. Unser Jürgen hat fast das ganze Spektakel auf Video festgehalten. Am Abend wurde dann der Grill zu einem Lagerfeuer umfunktioniert, um das wir uns dann alle versammelten. Wieder wurden, wie schon den ganzen Tag über, viele witzige Dinge erzählt und einige Dosen Bier geleert. Die Stimmung war einfach großartig! Bis auf einen kleinen Zwischenfall, als nämlich ein glühendes Stück Kohle aus dem Feuer zu Rudi in den Schoß sprang und dieser das ganze etwas überrascht mit dem Satz „Hilfe, das Wasser brennt“ kommentierte. Das ganze bekam ich aber auch nicht alles so 100%ig mit, da Alkohol, wie ich feststellen musste, eine verheerende Wirkung auf Reaktions- und Aufnahmevermögen hat 😊. Irgendwann wurde dann auch diese Runde aufgelöst und einige Leute versuchten, stehend in ihre Zelte zu gelangen (ich schaue den Rudi jetzt auch gar nicht

an... ), was schließlich mit dem Einsturz des Vorzeltes endete. Irgendwann waren aber doch alle im Schlafsack und hatten eine mehr oder weniger ruhige



Nacht... Der nächste Morgen begann mal wieder mit einem Frühstück, anschließend wurden schon die ersten Dinge zusammengepackt. Nach dem Abbauen haben wir dann noch gemütlich im Arauners Keller zu Mittag gegessen. Dann löste sich die Gruppe auf und alle traten den Heimweg an. Alles in allem war es mal wieder ein einfach tolles Wochenende. Freuen wir uns also aufs nächste Jahr...

nach dem Gaskocher, der Luftmatratze und den vielen Kleinigkeiten die man für so ein Wochenende benötigt. Es soll auch erwähnt werden, das Volumen eines Kofferraums ist begrenzt!

Der normale Zeltaufbau war uns bei der fünften Auflage des Jugendzeltlagers bereits zu langweilig, es musste unser 9 Meter Pavillon aufgebaut werden. Nach diesem schwierigen Unterfangen mussten wir 6 Betreuer uns mit einem Teil



**Gegendarstellung:**  
durch Georg Reusch, 47 Jahre

Wir Gruftis können es doch nicht auf uns sitzen lassen, dass unsere Jugend den Bericht vom Zeltlager nur aus ihrer Sicht darstellt.

Jedenfalls beginnt das Zeltlager nicht wie mein Gegenautor behauptet mit dem Aufbau der Zelte. Der Kampf beginnt nämlich im Keller, beim suchen

der Kids zur Stärkung in den Arauners Keller zurückziehen, hier stießen unser Verleger und mein Gegenautor zu uns. Liebe Eltern, Ihr braucht keine Angst um euren Nachwuchs haben, am Samstagabend war niemand angeheitert und Orgien mit sieben Jugendlichen in einem Dreimannzelt fanden nur Sekundenlang statt, praktisch gar nicht. Auch wurden Eure Kinder am Samstag nicht mitten in der Nacht aus den Träu-



sene hätte uns nichts ausgemacht; der ungewohnte neue Platz, wir hätten uns spätestens in der zweiten Halbzeit daran gewöhnt; der vollgefressene Bauch, auch nur eine kleine Belastung; aber die unfreiwillige Nacktszene von unserem Vereinsvorstand hat uns vollständig um die Konzentration gebracht. Das Ergebnis ist bekannt, die Gruftis mussten sich den Kids geschlagen geben. Aber wie Beckenbauer zu sagen

men geweckt, sondern mit einem nahrhaften Frühstück aus den Schlafsäcken gekitzelt.

Der Samstag hat, wie üblich, mit einem kleinen Regenschauer sowie der Jugendmeisterschaft seinen Fortgang genommen und gipfelte in einem Höhepunkt: *dem Fußballturnier!*

Wir Gruftis geben ja zu, dass wir verloren haben, aber in dem vorgehenden Bericht wird überhaupt nicht auf die Ursachen eingegangen. Die Übermacht von 15 Jugendlichen gegen 7 Erwach-

pflegt: schau mer mal; das Jugendzeltlager 2003 bringt die Revanche.

Die taktische Spielnachbesprechung dauerte bis gegen 2.00 Uhr, unser Vorstand wurde anschließend von Unbekannten beim zu Bett gehen böse gefoult, nach den Tätern wird immer noch gefahndet.

Gegenteilige Behauptungen des Verfassers des vorhergehenden Artikels sind gegenstandslos, er war bestätigten Meldungen nach zu dieser Zeit bereits nicht mehr ganz aufnahmefähig.

*alle Fotos: Alf Murr*





## **German Model Masters**

*Fotos u. Bericht: KM+Alf*

Am 11. Und 12. Mai veranstaltete das GMM-Team die German Model Masters 2002. Zum 4. Mal wurde diese Modellausstellung mit Wettbewerb durchgeführt. Eine bunte Schar Aussteller aus dem In- und Ausland präsentierte in den Räumen des Gemeinschaftshauses Langwasser seine in mühsamer Kleinarbeit erschaffenen Modelle und



Dioramen. Schon am Samstag meldeten sich viele Modellbauer zum Wettbewerb. Teilnehmer aus Deutschland und



den angrenzenden Nachbarländern beteiligten sich daran. Schnell füllten sich die Ausstellungsräume und die Besucher ergötzen sich an der Modellvielfalt und den interessanten Händlerangeboten. Viele Clubs und Einzelaussteller informierten die zahlreiche Besucherschar über ihr Hobby.

# Modell-Center Nürnberg

alles für den Display-Modellbau

**Schiffsmodelle  
und Zubehör,  
teilweise mit RC  
nachrüstbar, Resin-  
und Kartonmodelle,  
Fotoätzteile**



**Flugzeugmodelle,  
vom Doppeldecker  
bis zum aktuellen Jet in  
verschiedenen Maßstäben**

**Figuren- und  
Militärbausätze,  
Zubehör aus Metall  
und Resin  
Autos, LKW's  
Motorräder  
und vieles mehr**



Besuchen Sie unsere Internetpräsenz unter  
[www.modell-center.de](http://www.modell-center.de)  
E-mail: [mc@modell-center.de](mailto:mc@modell-center.de)

**Dallinger Str. 4 b - 90459 Nürnberg**  
**Telefon: (0911) 446 83 89 - Fax: (0911) 446 84 06**  
**geöffnet Mo-Do: 14-18, Fr: 10-18, Sa: 9-16 Uhr**  
**Parkplätze vor dem Haus**

Umrahmt wurde die Ausstellung von Leihgaben des Wehrhistorischen Museums aus Röthenbach an der Pegnitz, das einen Streifzug durch die Wehrgeschichte präsentierte. Highlight der Exponate war eine 20 mm Kanone auf einer Schiffslafette aus dem WK II.

Auch Heinz Wagner airbrushte an beiden Tagen und informierte die Besucher über Airbrushmaterialien und Techniken. Wie im letzten Jahr, standen die Bodypainting-Shows im Mittelpunkt des Rahmenprogramms. Wurde am Samstag ein Mädels in ein Militäroufit gezaubert, so folgte am Sonntag für die anwesenden Frauen (Mutters Tag) ein Mann, dem Heinz einen Ausgehanzug verpasste.

Die Wolf-Brothers zeigten ihre neuen Kostüme und waren dieses Mal zu dritt,



mit weiblicher Verstärkung (sehr hübsch anzusehen). Auch sie etablierten sich zu einem Publikumsmagneten. Die Wolf-Brothers sind auch Modellbauer, ihre Kostüme sind komplett selbst entworfen und gefertigt.

Zum ersten Mal gelang es dem GMM Team einen „Profi“ zu verpflichten.

Peter Kuonen, bekannt als Ur-Modellbauer diverser Kleinserienhersteller, zeigte tolle Modellbautechniken und sein Arbeitsplatz wurde ständig umlagert, denn wann sieht man schon einen Experten bei der Arbeit.

Die Funktionsmodellbauer etablierten sich im Freigelände.



Der 1. Truckmodellbauclub Nürnberg führte ferngesteuerte Trucks, Baufahrzeuge und eine Reihe Militärfahrzeuge in Aktion vor. Besonders die vielen Funktionen, die nur im Eigenbau geschaffen werden können, begeisterten Jung und Alt. Der SMC-Nürnberg beteiligte sich ebenfalls mit seinen Schiffen. Erstaunlich, wie viele Plastikmodelle in dem künstlichen See waren und so mancher staunte, was man in diese kleinen Modelle alles unterbringen kann.

Der erste Tag schloss mit einem gemütlichen Beisammensein im angrenzenden Lokal, wo so manches Fachgespräch weitergeführt wurde. Der Sonntag stand ganz im Zeichen des Wettbe-





werbes. Die sach- und fachkundige Jury, teils weit angereist, begutachtete jedes der Exponate und wertete die Arbeiten. Erfreulich die Teilnahme am Jugendwettbewerb. Stellte sich im letzten Jahr nur eine Person dem Wertungsgremium, so waren es dieses Jahr über 20 Teilnehmer, darunter ein 11 jähriges Mädchen! Neben den etablierten Kategorien wurde dieses Jahr erstmals die 41-R durchgeführt. Teilnehmen konnten nur Schiffsmodelle aus Plastik, mit einer maximalen Länge über Alles von 41 cm, die aber auch noch ferngesteuert fahren mussten. Über 25 Teilnehmer stellten sich diesem Wettbewerb, den ein Schlepper im Maßstab 1/200 (ca. 15 cm lang) gewann. Es waren wieder zwei schöne Tage in Nürnberg mit einem interessierten Publikum und vielen Kontakten zu Modellbauern,



doch wie so oft, die schönen Stunden vergehen viel zu schnell. Ein Dank noch an Alf und sein Team, es war eine sehr gute Organisation.

*Und - wir sind wieder dabei  
wenn es heißt:  
3. bis 4. Mai 2003  
German Model Masters!*





## **Seenotrettungskreuzer-Treffen in Forchheim**

*Bericht und Fotos: Matthias Ahrens*

Im August diesen Jahres war in Forchheim in der Rathauhalle eine kostenlose Informationsausstellung zum Thema Seenotrettung. Der Veranstalter war die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, kurz DGzRS. Neben drei Werftmodellen moderner Seenotrettungskreuzer und einem Modell eines älteren Rettungsbootes waren im Foyer des Rathauses zahlreiche Informationstafeln und Requisiten aufgebaut, welche den Alltag der Retter und deren technische Ausstattung von 1865 bis heute beschrieben.

Einer der Höhepunkte waren die Aktionstage vom 24. und 25. August. Unter der Organisation der Modellbaufreunde Forchheim fand direkt vor dem Rat-

haus ein Seenotrettungskreuzertreffen statt, das etwa 20 Teilnehmer aus ganz Bayern mit rund 30 Schiffen aus ihren Bastelkellern lockte.

Ein Wasserbecken mit rund 40 Quadratmetern wurde sowohl für Vorführungen genutzt als auch dafür, Kindern und Jugendlichen den Schiffmodellbau durch die Möglichkeit, selbst ein Modellboot steuern zu können, näher zu bringen.



Positiv erwähne ich neben den zahlreichen und zum Teil sehr akkurat gebauten Modellen unseren Vereinskameraden Heiko Kaiser, „den Wellenmacher“, der stets nach dem Motto: „Wir machen Gezeiten!“ den Füßen der Zuschauer durch kontrollierte



Überflutung des Beckenrandes eine wohlverdiente Abkühlung bescherte. Ich danke, auch im Namen des SMC Nürnberg e.V., den Damen und Herren

der DGzRS und der Modellbaufreunde Forchheim für die Einladung zu dieser schönen Veranstaltung.





## **Schaufahren im Limesbad Weißenburg**

*Bericht: Heidi und Reinhard Hertel*

*Fotos: Klaus Müller*

**W**ilhelm rief und (fast) alle kamen. Der Himmel weinte zwar Tränen, aber einen eingefleischten Schifflesbauer macht das doch nichts aus. Oder?

Am Samstag, den 4. Mai, Punkt 10 Uhr eröffnete unser Wilhelm das Schaufahren offiziell. Er konnte dazu auch Mitglieder der Wolpertinger aus München, aus Weiden und Hallerndorf begrüßen. Das Warten begann also. Hörte der Regen auf? Vorerst nicht! Nur ein paar ganz unentwegte fuhren mit ihren Booten. Also wurde erst mal die Cafeteria gestürmt. Mit Kaffee, Kuchen und viel Geschrei haben wir uns die Zeit vertrieben. Es ist schon komisch, wir sitzen immer am Tisch mit dem größten Schallpegel!

Mit immer wieder kritischen Blicken zum Himmel wurde noch gleich das Mittagessen drangehängt. Durch die Zwangspause nutzten wir die Zeit zum Fachsimpeln. 14 Uhr - es wurde etwas

heller. Es wird doch wohl nicht aufhören zu regnen? Tatsächlich, es regnete nicht mehr!! Ein allgemeiner Ansturm auf die Wasserbecken begann. Endlich, endlich! Sogar ein paar Besucher fanden sich ein. Der einzige Wermutstropfen: Es gab keine Frequenztafel. Wurde sie vergessen? Und wer hatte sie vergessen?





Es war ganz schön kalt. Die ersten Nasentröpfchen bildeten sich schon.

Um 16 Uhr dann der Höhepunkt des Tages: „Der Wilhelmsche Traditionssprung“. In voller Montur sprang er dreimal vom Einmeterbrett und einmal vom Dreimeterurm. Und unter dem Beifall der Zuschauer dann die Krönung: Der Kopfsprung vom Fünfmeterurm.

Gegen 16:45 Uhr war dann allgemeiner Aufbruch. Zum gemütlichen Abschluß des Tages ging's noch in den Arauners-Keller. Bei Speis und Trank wurde noch bis spät in die Nacht über Gott und die Welt diskutiert.

Fazit: Es war ein schöner Tag.





## **Schafahren in München bei den „Wolpertingern“**

*Bericht: Heidi und Reinhard Hertel*

*Fotos: Matthias Ahrens*

In Weißenburg wurde von einigen unserer Mitglieder ein Gegenbesuch bei unseren Münchner Modellbaukollegen beschlossen. Zu einer sehr unchristlichen Zeit (7 Uhr) und strahlendem Sonnenschein - Abfahrt Richtung München. Unser Treffpunkt war der Rastplatz Holledau. Dort trafen wir uns am Vaterstag mit Gerdi, Wilhelm und Matthias. Anschließend im Konvoi nach München. Wilhelm macht als Fährtsensucher und „Münchenkenner“ den Vorreiter. Nach einigen Umwegen und etlichen Stops trafen wir zufällig auf unseren Vereinskollegen Heiko Thorsten. Das ehemalige Gelände der IGA ist ein herrlicher Park mit Wasserfällen, Brücken, vielen kleinen Seen mit großen Fischen und einem Blumenmeer. Ein richtiger Park zum erholen. Ein riesiger Biergarten mit Musik sowie ein großes Restaurant gehörte auch dazu. Die Wolpertinger gaben sich große Mühe, um ihren Gästen einen schönen Tag zu bereiten. Nach Mittagessen,

Kaffeetrinken und Eisessen kamen wir endlich zum eigentlichen Zweck: Dem Schifflesfahren.

Die Frequenzen waren wie immer rar. Etwas ungünstig ist der lange Anmarschweg zum Wasser. Es gibt zwei Möglichkeiten, entweder wie „Hannibal über die Alpen“ (viele Stufen - erst rauf, dann wieder runter), oder die Abkürzung durch's Restaurant - mit den Schiffen!

Um 16:30 Uhr beendete leider ein heftiger Gewitterregen das rege Treiben auf dem Wasser und wir machten uns wieder auf den Heimweg.





## Hafenfest 2002

Bericht: Jürgen Schlicker

Fotos: Klaus Müller/Marian Pecht

**A**m 13. und 14. Juli 2002 fand das diesjährige Nürnberger Hafenfest statt. Veranstalter war wie immer der Nautic-Club Nürnberg. Wie in den letzten Jahren waren unsere Modellvorführungen auch diesmal ein fester Bestandteil des Festprogramms. Also fanden sich die Mitglieder des SMC am Samstag wie üblich mitten in der Nacht (also um 8:00 Uhr morgens) auf dem Festgelände ein, um unseren Stand aufzubauen. Überraschenderweise war es sogar richtig sonnig (kommt bei uns ja bekanntlich nicht allzu oft vor) und so ging der Aufbau des Pavillons recht flott über die Bühne. Ja ja, irgendwann sind auch wir perfekt im Zeltaufbau. Dafür muss-

ten wir feststellen, dass die uns versprochenen Tische und Bänke bereits anderweitig zum Einsatz gekommen waren. Nachdem wir unsere Modelle ja schlecht am Boden ausstellen können wurden kurzerhand einige Tische vom



gegenüberliegenden Bierzelt requiriert. Improvisation ist eben alles. Der Wirt sah das natürlich ganz anders, und so stand das Ganze für kurze Zeit auf Messer's Schneide, (keine Tische – keine Ausstellung!)

Die Lösung brachte dann unser Heinz Wagner, dem es gelang, von seinem Getränkehändler kurzfristig 10 Bierzeltgarnituren loszueisen und heranzuschaffen. Dank ihm konnte unsere Ausstellung doch stattfinden. Man braucht eben immer Leute, die sich richtig aktiv für einen Verein einsetzen, dann klappt's auch.

Nachdem die Startprobleme behoben waren und unser Zelt und die Modelle an den vorgesehenen Plätzen standen, kamen auch schon die ersten Besucher. Die letzten Morgennebel hatten sich verzogen und so herrschte in unserem Zelt nach kurzer Zeit ein reges Kommen und Gehen. Wie üblich wurde gefachsimpelt, und wir wurden mit Fragen zu einzelnen Modellen und zu unserem Hobby im Allgemeinen überhäuft. Aber es macht doch immer wieder Spaß, den Leuten unser schönes Hobby etwas näher zu bringen. Vor allem die Faszination der Kinder entschädigt doch immer wieder für den



Zeitaufwand, den solche Veranstaltungen mit sich bringen.

Ein Highlight waren natürlich auch wieder die Vorführungen der Mini U-Boote von Maximilian Schwarzmeier und Kristina Schlicker.

Um 10:30 fand dann unser erstes Schaufahren statt. Die Festleitung stellte nacheinander die einzelnen Modelle und ihre Erbauer/Eigner vor. Es hatten sich auch bereits zahlreiche Besucher eingefunden und so gab es denn auch reichlich Beifall für alle. Obwohl sich ca. 15 Modelle auf dem Wasser befanden, vom kleinen Motorboot über Fischkutter bis zu Großmodellen mit über 1m Länge, ging das Schaufahren ruhig und ohne Verluste über die Bühne.





Um die Mittagszeit nahm der Besucherstrom etwas ab, aber am Nachmittag war es dann teilweise doch schwierig, in unser Zelt zu kommen. Das Wetter hielt noch immer (welch Wunder), ein paar dunkle Wolken waren ab und zu sichtbar, aber die haben sich dann doch

wieder verzogen.

Auch unsere zweite Vorführung war ein voller Erfolg. Wir hatten teilweise mehr Zuschauer als die Wasserskiläufer. Für Aufregung sorgte das Rennboot eines Gastes aus einem anderen Verein, als sich bei voller Fahrt der Deckel ver-

LRP - Simprop - Krick - Graupner

# *Hobby Kob*

über **40** Jahre

**Auto- Flug- und Schiffmodellbau**

Sie werden vom ehemaligen  
Deutschen Meister für RC Car-Modelle  
fair und kompetent beraten.

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

Robbe - Tamiya - Gröschl - Kyosho



schob und aus dem Gleitboot fast ein U-Boot wurde. Nur durch beherztes Eingreifen der Wasserschutzpolizei, und natürlich viel, viel Glück, konnte der Totalverlust des Bootes verhindert werden.

Auch ein paar Rangeleien um die Kanalbelegung konnten ohne Verluste beigelegt werden. Man sollte eben immer zuerst auf die Kanaltafel schauen, ob die gewünschte Frequenz auch frei ist. Aber manche denken halt das gilt immer nur für die anderen, aber nie für einen selbst.

Und wieder wurde unser Zelt von Besuchern belagert.

Heinz Wagner glänzte wie immer durch seine kunstvollen Airbrush-Bilder und seine beliebten Henna-Tatoos, vor allem natürlich bei den Damen.

In der Nacht zum Sonntag kam dann schließlich doch der langerwartete Regen. Allerdings waren wir da alle schon

zu Hause und im Trockenen.

Am Sonntag morgen mussten wir dann feststellen, dass die neue Imprägnierung des Zeltes noch ein paar kleinere Lücken hatte. Aber es handelte sich wirklich nur noch um einige kleinere



Stellen am First und ein paar Nähten. Kein Vergleich zu der Sintflut, die wir vergangenes Jahr nach durchregener Nacht hatten.

Das Wetter klarte auch schnell wieder auf, und so stand der Fortsetzung des Festbetriebes nichts im Wege. Wie zu erwarten waren die Besucher am Sonntag vormittag wesentlich zahlreicher als am Samstag und so bekamen wir schon früh einen Vorgeschmack darauf, was uns am Nachmittag er-





warten würde.

Die Vorführungen unserer Modelle waren auch diesmal ein Highlight des Hafenfestes. Nachdem immer wieder Anfragen kamen, wann denn die Modellschiffe ins Wasser kämen, bekamen wir vom Veranstalter grünes Licht für eine Sondervorführung. Und so hatten wir am Sonntagnachmittag sogar zweimal die Gelegenheit, unsere Schiffe einem begeisterten Publikum in Aktion zu zeigen.

Für viele Ahh's und Ohh's und noch mehr Beifall sorgte unser Jürgen Reichel, indem er das Boot der Hafenzentrale mit seinem Schlepper Smit Franken mal eben locker lässig über den Kanal schlepte. Ein richtiges Modellschiff ist eben doch viel mehr als nur ein Spielzeug.

Der Nachmittag verging wie der vorangegangene mit sehr viel Fachsimpeleien und anregenden, netten Gesprächen. Modelle wurden im Detail gezeigt, Fragen zum Modellbau und zu einzelnen Bautechniken gestellt und natürlich bereitwillig beantwortet. Von den Kindern kam am häufigsten die Frage: Wo kann man das kaufen, was kostet das? Auf diese Weise merkte man kaum, wie die Zeit verging.

Gegen 19 Uhr wurden dann allmählich die Modelle in den Autos verstaut und schließlich ging's dann auch an den Abbau unseres Ausstellungszeltes. Aber wie gesagt, mittlerweile sind wir da ja richtige Profis, deshalb war das ganze Ding dann auch in Windeseile abgebaut und verstaut.

Danach gab's natürlich noch das mittlerweile schon traditionelle Autoscooterfahren. Fast alle noch anwesenden Mitglieder waren dabei, allen voran natürlich die Jugend. Wie immer eine Riesengaudi für Jung und Alt. Allerdings ist es für uns Gruftis wesentlich anstrengender in so einen Wagen zu klettern als für die Jugend.

Aber hart wie wir sind, haben wir auch das wieder souverän gemeistert. Auch wenn hinterher mancher kaum noch aufrecht laufen konnte!

Ein kleiner Wermutstropfen war aber doch dabei: Der Schwimmsteg trägt seinen Namen immer noch zu Unrecht sobald mehr als vier Leute draufstehen, und der Weg über die Uferböschung ist immer noch eine echte Zumutung. Wenn man den Weg nur etwas verbreitern und richtig begehbar machen würde, wäre schon sehr viel erreicht.

Aber was soll's, auf jeden Fall hatten wir alle unseren Spaß und freuen uns bereits auf das nächste Hafenfest.



## U-Boote im Sonnensee

Bericht u. Fotos: Matthias Ahrens

**A**m 9. August gegen 14 Uhr trafen sich Gerhard, Pit und ich am Sonnensee bei Flachlanden (in Bayern, Mittelfranken) zum gemütlichen U-Boot fahren. Wir hatten hauptsächlich durch ein Forum im Internet zueinander gefunden und bereits seit Wochen versucht, einen günstigen Zeitpunkt für eine gemeinsame „Feindfahrt“ zu finden.

Gerhard hatte den Weiher, welcher sich abgesehen von leicht erhöhter Störungsanfälligkeit, warum auch immer, als ein sehr geeignetes Gewässer für unser Hobby vor einigen Wochen entdeckt. Wassertiefen von gut 2 Metern schon in kurzer Entfernung zum Ufer garantierten Fahrspaß auf ganzer Linie, ohne dass man damit rechnen musste, den Lackstift oder die Spritzpistole am darauffolgenden Tag aus der Werkstatt holen zu müssen. Auf meinen Wunsch hin hatte Pit seinen XXler im Maßstab 1:45 mitgebracht, er passte hervorragend zu Gerhards Engel IX-D2. Beides sind Topmodelle, die ohne weiteres alleine eine Homepage füllen könnten, vor allem aber die Fahreigenschaften des XXlers sind dank eines Trimm tanks absolut umwerfend. In den 10 Jahren,

in welchen ich den U-Boot Modellbau nun betreibe, habe ich noch kein vergleichbar gut laufendes Boot dieser Schiffsklasse gesehen.

Für die Pausen zwischendurch hatte Pit seinen WK-II-Delphin dabei, ebenso wie ich meine Seawolf. Für mich standen noch ein paar Techniktests meiner Engel Gato an, welche ich letztes Jahr von einem Modellbaukollegen erstand um sie zu restaurieren. Die technische Überholung ist abgesehen von dem Einbau eines Trimm tanks (welcher nach den heutigen Erlebnissen mit dem XXler beschlossene Sache ist!) abgeschlossen, die äußerlichen Überholungsarbeiten werden diesen Winter kommen. Von daher war es für mich nicht allzu tragisch, dass das Boot nicht optimal getrimmt war.

Die kommenden 4 Stunden gehörten voll und ganz den Modellbooten, dank einer wohl für Badegäste und Angler angelegten Betontreppe konnten wir unsere Boote problemlos ins Wasser einsetzen und hatten noch obendrein einen herrlichen Sitzplatz, von welchem aus man den gesamten Weiher überblicken konnte. Dank der absolut unterschiedlichen Bauweisen unserer Boote – schließlich hatten wir uns alle erst nach der Fertigstellung der Modelle kennen gelernt – ging uns nicht mal ansatzweise der Gesprächstoff aus, im



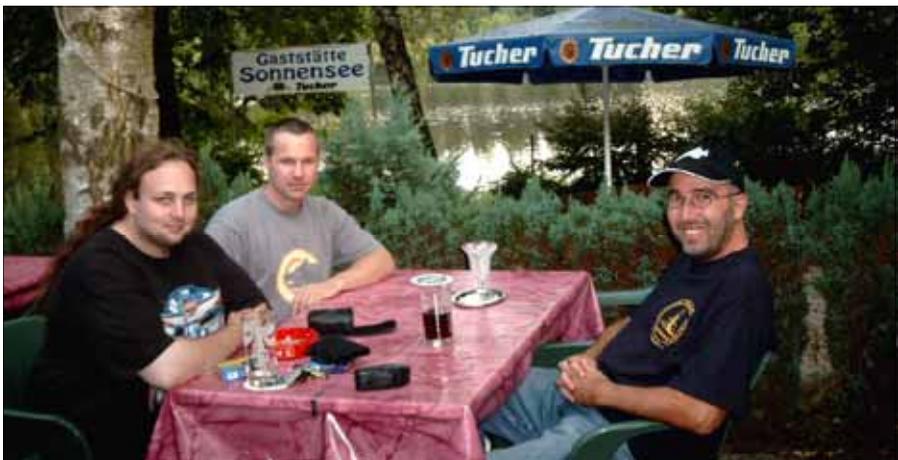


## **Hinweis in eigener Sache:**

**Bitte die Clubbeiträge unaufgefordert im ersten Quartal begleichen.**

**1. Quartal =  
Januar, Februar,  
März 2003!**

Gegenteil: Der Tag hätte wohl ohne Probleme noch 36 Stunden strahlenden Sonnenscheins mehr haben können... So verging die Zeit wie im Flug. Erst aufgrund des steigenden Hungergefühls entschied man sich gegen 18 Uhr zu einem Standortwechsel in das nahegelegene Restaurant (gut bürgerliche Küche) des Campingplatzes, welcher sich direkt am Wasser befindet. Vom sehr guten und preiswerten Essen reichlich gesättigt, lösten wir nach kurzen Tratsch unsere Runde gegen 19.30 Uhr auf, schließlich hatte der ein oder andere noch eine 90minütige Heimfahrt vor sich.



## **Die reine Wahrheit über Hubschrauberträger.**

von Matthias Ahrens

Es begab sich aber zu der Zeit, dass sich zu fortlaufender Stunde im Vereinslokal sechs Herren Gedanken machten über einen Typ Schiff, der sich in jeder größeren Flotte befindet. Der Hubschrauberträger. In meiner Form als Schriftführer nahm ich die Gelegenheit wahr, das folgende tiefeschürfende Gespräch mitzuprotokollieren.

Reinhard: Was iss'n des für ein Plan??

Matthias: Ein Hubschrauberträger. Stefan will ihn bauen.

Reinhold: Ein russischer.

Reinhard: Wofür braucht man des?

Stefan: Zum Hubschrauber tragen. - Äh... Was macht das für einen Sinn, Hubschrauber zu tragen??

Reinhard: Wie viele Startplätze hatt'n der??

Matthias: Ich glaube fünf. Die beiden Dinger da sind Aufzüge. Ein Hubschrauberträger macht Sinn.

Stefan: Aha. Naja.

Marian: Wie lang brauchen die zum Starten??

Klaus: Nicht lang.

Reinhard: Von den 4 Startplätzen starten 4 Hubschrauber, die anderen kommen über den Aufzug hoch. Der Hubschrauberträger fährt dabei vorwärts und die Hubschrauber fliegen. Ganz klar.

Reinhold: Hä?

Matthias: Also ein Trampolinstart!

Reinhard: Ist doch logisch!

Wenn der Hubschrauberträger wegfährt ist der Hubschrauber in der Luft. Also fliegt er.

Klaus: nickt (lacht)

Matthias: Das Ding war eine Fehlkonstruktion.

Marian: Fährt der noch?

Matthias: Ja.

Marian: Warum fährt der dann noch?

Matthias: Hmmm...

Klaus: Wohin??

Reinhard: Ins Meer, sie sind ja alle Seeflieger.

Reinhold: Überzeugend: Die Horizontal- und Vertikal-Rotorik hebt sie wieder raus.

Klaus: Kommt der Russe zurück??

Matthias: Warum sollte er??

Klaus: Die Schrauber fliegen zum Träger hin und er trägt sie dann wieder heim.

Reinhard: Warum waren sie dann überhaupt in der Luft??

Alle: Grübel und studier ..... im Plan steht's nicht drin...

Stefan: Der Russe wird trotzdem gebastelt, ...dann werdet ihr schon sehen...

Fazit: Ohne Kommentar





## **Modell-U-Boot-Treffen 7. 9. 2002 in München**

*Bericht: Silko+Gabi Nietsch*

*Fotos: Matthias Ahrens*

**I**m Juli erhielten wir einen Anruf von unserem ersten Vorstand Rudi. Er berichtete vom geplanten Modell U-Boot Treffen der Wolpertinger aus München und fragte nach, ob wir am 07.09.2002 mit nach Thalkirchen bei München fahren würden. Es sei die erste Veranstaltung dieser Art der dort ansässigen Modellbauer; und deren Vorstand hätte die Mitglieder des SMC höchstpersönlich eingeladen. Auch sei das Fernsehen vor Ort um eine Reportage zu drehen. Nach einem kurzen Blick in den Terminkalender konnten wir dann auch zusagen und so wurde ein

Treffpunkt für die gemeinsame Anreise festgelegt.

Also riss uns am Samstagmorgen um 4.30 Uhr der Wecker aus dem Schlaf. Nach einem kräftigen Frühstück machten wir uns auf den Weg nach Nürnberg, wo wir Ingo mit an Bord nahmen. 7.45 Uhr sollten wir uns mit Rudi und den anderen am Rastplatz Holledau treffen.

Pünktlich zur vereinbarten Zeit fanden





sich alle am Parkplatz ein. Wie immer ging es jedoch nicht ohne Spaß und ausreichend Kaffee. Nach einer kurzen Lagebesprechung machte sich der Konvoi kurz nach 8 Uhr auf den Weg und schon gegen 9 Uhr war das Ziel erreicht.

Nach einer herzlichen Begrüßung ging es ans Auspacken der mitgebrachten Modelle. Doch bevor wir den Ausstellungs-bereich in Beschlag nehmen konnten, hieß es erst mal posieren für die Kameras des Bayrischen Fernsehens.

„Bitte alle in einer Reihe aufstellen, Modelle auf der rechten Seite tragen und schön einer nach dem Anderen durch das Tor und dann nach rechts gehen,“ waren die Anweisungen des Kamerateams. Nur Wilhelm musste einen Moment warten, die Kamera wurde umpositioniert und dann konnte auch er sein Modell auf seinem Transportwagen zum Tor herein ziehen.

Nachdem alle ihre Boote auf den schon bereitstehenden Tischen aufgebaut hatten und man sich mit den anderen Ausstellern begrüßt und bekannt

gemacht hatte, hieß es Aufstellung nehmen zum Gruppenfoto. Auch wurde an Hand der Anmeldeliste geprüft, wer alles tatsächlich anwesend war. Dann war es auch schon 10 Uhr und die Veranstaltung wurde offiziell eröffnet. Alle Aussteller wurden zum Sekt Empfang gebeten und so war die Stimmung gleich ganz locker und beschwingt. Zusätzlich gab es für jeden Bootseigner die Möglichkeit, einen in limitierter Auflage gefertigten Bierkrug zu erwerben, was auch von allen gerne angenommen wurde.

Der rege Besucherstrom ließ die Zeit wie im Fluge vergehen. Jedes Modell





*Hinweis: Die unten erwähnte Firma stellt unsere U-Boot-Brettchen her!*

## **MODELLBAU exklusiv**



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

*Auftragsarbeiten  
für Vereine*

*Messing-Scharniere*

*Edelholz-Zuschnitte in  
Miranti und Mahagoni*

*Holzbrettchen für  
Modellpräsentation  
und als Wandbild*

## **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*

war ständig von Interessierten Gästen umlagert. Es wurden tausend Fragen gestellt. Es liefen die heftigsten Diskussionen über Verbesserungsmöglichkeiten. Wir wurden mehrfach auf den von uns im Internet veröffentlichten Baubereich angesprochen und einigen Besuchern war die Überraschung über die Modellvielfalt förmlich ins Gesicht geschrieben. Obwohl auch noch andere Variationen der U 47 ausgestellt waren, gab es zum Teil doch erhebliche Detailunterschiede, die sich nicht nur auf die Farbgebung bezogen. Auch für uns sind wieder einige Anregungen für Umbauten oder Veränderungen hängen geblieben. Die Jugend erkundete auch noch das restliche Gelände des Maria-Einsiedel-Bades. Dabei stießen sie auf eine Trampolinanlage, welche sich regen Zuspruches erfreute. So befanden sich zeitweise auf den insgesamt 6 Trampolins an die 20 Kinder, Jugendliche und auch ein paar Erwachsene. Die meisten Sprungkünstler klagten bei der Abfahrt nicht wenig über erste Anzeichen von Muskelkater. Entgegen den üblichen SMC-Wetterverhältnissen strahlte den ganzen Tag über die Sonne und so ist es nicht ver-

wunderlich, dass auch die Stimmung die ganze Zeit sehr angenehm und mit reichlich Witz angereichert war.

Das Kamerateam war eifrig damit beschäftigt, alle Modelle im Wasser, unter Wasser, in Einzelfahrten, Gruppenfahrten und, und, und... zu filmen. Hierzu erteilten sie jeweils sehr genaue Instruktionen, alles lief sehr professionell und durchdacht ab. Leider war der Ausstrahlungstermin noch nicht bekannt. Aber so wie wir unseren Rudi kennen, wird er das zu gegebener Zeit schon in Erfahrung bringen und im SMC bekannt geben.

Gegen 17:30 Uhr wurden schließlich die Modelle wieder in den Fahrzeugen verstaut und die meisten Teilnehmer fanden sich noch zu einem gemütlichen Beisammensein in einem Lokal beim Bad ein. Wegen der Kinder und des doch inzwischen schon sehr langen Tages verabschiedeten wir uns jedoch nach dem Einpacken und traten die Rückfahrt an.

Hiermit noch einmal ein herzliches Dankeschön an die Wolpertinger für die freundliche Einladung. Es war eine sehr gelungene Veranstaltung, der hoffentlich noch viele folgen werden.





## Abschlußfahren im Langwasserbad Nürnberg

Bericht/Fotos: Klaus Müller

Diesmal war's ein besonderer Termin. Ein Sonntag! Ungewöhnlich für uns, da ja nach jeder Veranstaltung immer was zu Feiern ist. Und deshalb ist der Samstag eigentlich besser geeignet. Aber extra für 2 Vereine haben wir den Sonntag genommen, damit auch diese dabei sein konnten. Was war? Sie glänzten durch Abwesenheit

Aber das verdirbt uns die Laune nicht. Vom Wetter, bei uns ein gefürchtetes Thema, war diesmal alles Bestens. Sonne pur. Also zu gut für uns, und deshalb wurden die meisten Vorführun-

gen im Kinderbecken durchgeführt. Die anderen beiden Becken des Langwasserbades wurden von Gästen und auch von einigen SMClern, voran die Jugend, für „nicht schiffbar“ erklärt. Trotz zögerlichen Besucherstroms und bestem Badewetter kamen doch etliche Zuschauer, die alles ganz genau wissen wollten. Und diese wurden durch einen Leckerbissen aus Oberbayern verwöhnt.

Almabtrieb per Schiff - wer hat schon so was gesehen? Nicht nur, daß die Bauweise vorzüglich war, auch der Sound mit Hundegebell, Muhgebrüll und Hühnergeschrei war durch eine aufwendige Elektronik stimmungsvoll ins rechte Licht gerückt. Und das Motorengeräusch war so wie es sein sollte. Nun, das haben andere auch. Aber auf einem Boot musizierte noch eine





echte Alpenkapelle, auf dem anderen Boot standen Kühe. Und die hatten es im wahrsten Sinn des Wortes in sich. Die konnten sogar Kuhfladen absetzen. Allerdings mit echt Münchner Weißwurstsenf. Na ja, die Bilder davon sprechen ja ganze Bände...

Ein weiterer gern gesehener Gast ist Herr Fenner aus Erlangen. Daß er tolle Funktionsmodelle, vor allem Seenotkreuzer und -boote baut ist jedem unserer Mitglieder bekannt. Dieses mal brachte er ein halbfertiges Modell mit, das keine Funktionen hat. Ein altes Segelschiff! Bis zur Wasserlinie alles mit winzigen Kupferplättchen beplankt, stielecht mit den entsprechenden Nägeln. Ich glaube, 1400 (In Worten: Eintausendvierhundert) Plättchen im Format 2x4 mm hat er bereits verarbeitet. Und so wie das Modell bereits jetzt da steht wird es ein Schmuckstück werden. Einen kleinen Seenotkreuzer von Revell

hatte er auch dabei, ist ja klar, daß bei diesem Modell das mitgeführte Rettungsboot auch ausgesetzt werden kann. Weitere interessante Boote waren ein Seenotrettungskreuzer von stolzen 170 cm Länge und natürlich von unserem Mitglied Jürgen Reichel sein Schlepper Smit Franken. Von der kleinen Fraktion gabs im Maßstab 1:200 noch ein paar Plastik-





modellbausätze, natürlich auch mit Fernsteuerung versehen und damit voll funktionstüchtig. Aber auch hier begann man schon Ätzteile zu sichten. Die Ausstellung war diesmal relativ klein gehalten, hat aber sehr viel Spaß bereitet. Alles Aufzuzählen würde den Rahmen dieses Berichts sprengen, aber auch alle anderen Modelle und Begebenheiten dürften den Teilnehmern gut in Erinnerung bleiben.





## „Gewichtsprobleme“ eines Schiffmodellbauers

Bericht und Foto: Stefan Mann

Es fing alles mit der Aussage meines guten Freundes an. Sein Sohn hatte einen Plastikbaukasten einer chinesischen Fregatte im Maßstab 1:200. Er meinte, es wäre zu schwierig und zu teuer, das Ding für den Betrieb mit Fernsteuerung umzubauen. Nach kurzer Verhandlung war der Baukasten mein Eigen.

Wer hätte da gedacht, dass ich bei diesem Maßstab hängen bleiben würde. Und daß das kleine 60x5 cm, noch nicht einmal 400 gr. schwere Schiff, so viel Spaß macht. Antriebsmotoren, Fahrtenregler 2 St. je 9 Euro, 2 zerlegte Servos ca 7g ,ein Mikroservo für's Ruder 5g ca 25 Euro, lag eh' noch im Keller rum. Weiter benötigt man einen Mikroempfangler FM, ca 5g ab 20 Euro

erhältlich und 4 Mignonzellen für die komplette Stromversorgung. Ein bisschen Fantasie und 2-3 Wochen Arbeit und das Ding schwamm in der Badewanne. Später im Babybecken des Langwasserbades. (über eine Std. ohne Batterien zu wechseln, ist das nicht toll) Und weil's so schön ist hab ich mir gleich die Sovrejmenji von Trumpeter gekauft. 80 cm lang, super detailliert, beste Voraussetzungen für Fernsteuerung. Allerdings zwei Monate Arbeit sollte man schon einplanen. Egal, es muss weiter gehen. Moskva ist in der Planung, aber diesmal wird es ein Eigenbau, 1:200 natürlich. Und die Moral von der Geschichte: Plastikmodellbaukästen ersparen viel Arbeit, sind relativ preisgünstig und auf jeden Fall ein toller Hingucker auf jeder Pfütze.

PS: Dieser Bericht entstand innerhalb einer Kulmbacherstunde - wie schnell man doch schreiben kann, bevor das Bier warm wird!



## Das „Oceanic“-Komplott

Text und Grafik: Peter Friess

Inzwischen wurden zig Bücher über den Untergang der Titanic und vermeintliche Ursachen, Gerüchte und Mutmaßungen über Hintergründe geschrieben. Ein Buch stellt sogar Verschwörungstheorien in den Raum. Der tatsächliche Her gang der Katastrophe ist letztendlich geklärt, nicht zuletzt durch die jüngsten Tauchgänge zum Wrack. Menschliches Fehlverhalten, falsche Materialien und eine unzureichende Konstruktion sind als die Schuldigen überführt.

Nachdem alles an das Licht gezerrt wurde, verliert der Mythos seine Macht. Wer will da noch Zeit und Interesse opfern, sich mit diesem Thema auseinander zu setzen? Gänzlich anders dagegen verhält es sich bei der gemeinsten Verschwörung, die zum tragischen Ende des Bergungs-Motor-Schleppers BMS Oceanic führten!

### Rückblende

Damals hatte ein 13jähriger Junge in

einem Versandhauskatalog geblättert, um sich sein Konfirmationsgeschenk von Opa und Oma auszusuchen. Schnell fand das Fertigmodell einer ferngesteuerten Motorjacht sein Interesse. Die Großeltern registrierten das wohlwollend, jedoch sollte es etwas Gescheitertes sein und nicht so ein Plastik-Ding.

### Das Komplott

Nachdem letztlich alle Hintergründe und Ursachen des Oceanic-Komplots aufgedeckt waren, wurde offensichtlich, dass ein sogenannter Fachverkäufer aus einem Spielzeuggeschäft den größten Teil der Schuld am Schicksal der Oceanic und ihres Skippers auf sich geladen hatte. Er hatte alles in die richtigen Wege gelenkt, damit seine Mitverschwörer später leichtes Spiel hatten. Durch geschickte Artikulationshilfe hatte er es im Jahr 1977 hervorragend verstanden, die unbeholfen und Hilfe suchend formulierten Wünsche des alten Ehepaars in seinem Laden in die von ihm gewünschte Form zu drängen. Eigentlich wollten sie für ihren Enkel ein

Geschenk und dieser wiederum wollte einfach nur Bootchen fahren. In der Interpretation des Fachverkäufers deuteten diese Worte ganz klar auf den Super-Schnellbaukasten Oceanic hin. Schnell überschüttete der Verschwörer, ich meine den Verkäufer, die Großeltern mit Fachausdrücken und Worten wie das brauchen Sie natürlich auch oder: Ohne das hat Ihr Enkel keine Freude an dem Schiff. Kurzum, beim Verlassen des Geschäfts waren im Gepäck: Der Baukasten, der dazugehörige Beschlagnsatz, zwei Monoperm-Super-5-Pol Motoren mit Doppel-Kardan-Kupplungen, eine gebrauchte Robbe 4-Kanal-Fernsteuerung samt Servos und Akkus, ein Speedschalter und natürlich Klebstoff.

### **Die Helfer des Komplotts**

Neben dem Fachverkäufer kamen nach und nach weitere Helfer und Helfershelfer zum Zuge, allesamt Anhänger der Anti-Oceanic-Verschwörung. Ihre Aktionen bewirkten z. B., dass der frischgebackene Schiffbauer immer die falschen Farben und Klebstoffe in die Hände bekam. So ein Zufall! Beim Bau wurde ihm dann ungeeignetes Werkzeug hingelagt. Manchmal zerstörten sie heimlich über Nacht Baugruppen, die am Tag zuvor mühsam zusammengesetzt worden waren.

Als Krönung ihrer subversiven Aktivitäten kann man die gezielten Falschinformationen sehen, die sie durch Infiltration in Modellbauerkreisen gestreut hatten. Jedes Mal, wenn der unwissende Junge Hilfe bei Hobbykollegen suchte, bekam er pro Frage mindestens zwei Antworten, die prinzipiell voneinander abwichen. So war kein Vorankommen möglich. Durch diesen genialen Schachzug wurde der Termin der Fertigstellung extrem verzögert und der ersehnte Stapellauf in schier unerreichbare Ferne gerückt. Viel schlimmer aber war die Wirkung auf den Schiffbauer, der massiv

verunsichert und kräftig demoralisiert wurde.

### **Die Anschläge**

Wenn man die Aktivitäten der Verschwörung bisher unter dem Begriff Manipulation abtun konnte, muss man zugeben, dass jetzt ein Gang höherschaltet wurde. Es kam zu gemeinen und hinterhältigen Attacken, die blankes Entsetzen verbreiteten. Trotz aller Widerstände und Sabotageversuche ging der Bau ins Endstadium und der erste Schwimmversuch in der Badewanne stand bevor. Im Rumpf waren alle technischen Einbauten provisorisch befestigt. Der Vater des Erbauers wollte sich einen dicken Bleiakku mal genau ansehen, wurde dabei jedoch so geschickt gestoßen - raten Sie mal von wem? - dass ihm die gewichtige Energiequelle aus der Hand fiel und wie eine Fliegerbombe im Rumpf einschlug. Die Wirkung solcher Abwürfe ist spätestens seit dem Film Pearl Harbour jedem bekannt. Gleich einer „Arizona“ lief der Rumpf voll und das Schiff kenterte. Wieder konnten die Verschwörer einen Sieg verbuchen. Nach vielen Anstrengungen, Schweiß und Tränen war zumindest der Zustand vor dem ersten Anschlag wieder hergestellt.

### **Auf Jungfernfahrt**

Die Jungfernfahrt erschien gleich einem Sonnenaufgang und ließ alle zurückliegenden Leiden vergessen. In einem kleinen Weiher, an dem eine Trauerweide ihre Zweige ins Wasser hängen ließ, sollte das Ereignis stattfinden. Die Verschwörer wußten aber auch jetzt was zu tun war. Sie nahmen einzelne Zweige der Weide und brachten sie in den Antrieb, was zu vereinzelt Aussetzern, aber nicht zum endgültigen Erfolg führte. Zwar sprangen die Kardangelenke im Antriebsstrang gelegentlich ausein-

ander, aber auch mit nur einer Welle kommt man ans rettende Ufer. Wie so oft im Leben spielte dann aber ein Zufall den Verschwörern einen Ball zu. Das Heck lag zu hoch im Wasser, es fehlte Bleiballast. Die Propeller saugten leer beim Rückwärtsfahren. Hilfsbereit und selbstlos legte der Vater einen seiner Latschen auf den offenen Rumpf. So beschwert verbesserte sich das Rückwärtsfahrverhalten. Die Freude war nur kurz, denn in einer elegant gesteuerten Hartruderlage verschoben die Verschwörer den Latschen so, dass die Oceanic stark krängte und endlich kräftig Wasser nahm.

### **Ziel erreicht?**

Spätestens jetzt konnten sich die Verschwörer die Hände reiben, denn der erfolgreiche Abschluss ihrer Machenschaften schien erreicht zu sein. Alles, was zur Oceanic gehörte wie Rumpf, Aufbauten, Technik, Farbe, Kleber und Fernsteuerung kamen in den Originalkarton und wurden unter das Bett des Erbauers verbannt. In den folgenden Jahren bedurfte es nur geringer Aktivitäten von Verschwörerseite, den gelegentlich aufkeimenden Tatendrang, das Schiff fertig zu bauen, immer wieder beizulegen.

### **Die ultimative Katastrophe**

Nach fast zehn Jahren mikroskopischer Fortschritte war die Oceanic doch noch zu neunzig Prozent fertig gestellt. Alle Teile wurden in erprobter Manier wieder unter dem Bett verstaut. Jetzt war die Stunde X gekommen: Der letzte und endgültige Schlag gegen die Oceanic und ihren Erbauer. Die Verschwörer holten zu ihrem entscheidenden Schlag aus. In einer schwülen Sommernacht, die einen unruhigen Schlaf verheißen, manipulierten die immer un-

sichtbar gebliebenen Aktivisten gleichzeitig alle Haltewinkel für den Sprungrahmen des Bettes über der Oceanic. Im Morgengrauen kam es dann zur Katastrophe: Der Rahmen samt Bettzeug, Matratze und Erbauer folgte dem Drängen der Schwerkraft, begleitet von einem explosionsartigen Geräusch mit nachfolgenden Knirschen. Letzter Aufschrei der Oceanic, von Bett und Erbauer unter sich zermalmt. Ein Bild des Schreckens bot sich dem Betrachter. In etwa lässt sich verstehen, was Autofahrer unter dem Begriff tiefer legen verstehen.

### **Fazit**

Die Oceanic-Verschwörung ist somit eine der größten, wenn auch persönlichen Schiffskatastrophe der maßstäblichen Seefahrt. Zwar waren, glücklicherweise, keine Menschenleben zu beklagen, doch kam es zu besonders schweren Verlusten an Freude, Begeisterung, Mut, Ehrgeiz. Der Erbauer erlangte erst Jahre später wieder das Kommando über ein Schiff. Warum nun sollte Sie das, liebe Leser, betroffen machen? Ganz einfach: Es handelt sich hier nicht um Theorie oder gar Seemannsgarn, sondern um eine durch Augenzeugen belegte und nachgewiesene Verschwörung. Sind auch Sie im Begriff ein Modellschiff zu bauen? Vergewissern Sie sich regelmäßig, dass abends alle Fenster geschlossen sind und informieren sie sich vor Baubeginn, welchen Kleber Sie benötigen.





## Weißenburg Limes-Bad

Bericht: Matthias Ahrens,

Fotos: Klaus Müller

**A**m 21.9.2002 fand im Limesbad in Weißenburg ein Schaufahren des SMC Nürnberg statt. Offenbar hatten alle am Vortag ihre Teller aufgegessen, denn die Sonne schien und es hatte Temperaturen deutlich über 20 Grad, so dass unserer Einladung weitaus mehr Modellbauer gefolgt sind als erwartet wurden. Insgesamt waren es 78 Teilnehmer aus Bayern und Baden Württemberg, die zum Gelingen der Veranstaltung beitrugen und ihren Spaß dabei hatten.



Um keinen verkehrten Eindruck zu erwecken: es waren mehr Zivilschiffe als Kriegsschiffe beim Treffen dabei.

Zur Verfügung standen für die Veranstaltung alle drei Schwimmbecken des Freibades, wobei das Turmbecken fast ausschließlich von den knapp 15 U-Boot Fahrern genutzt wurde. Trotz seiner geringen Größe hat genau dieses Becken einen besonderen Reiz, da es keine Kacheln - es ist aus VA-Stahl - und spiegelglattes Wasser hat. Dadurch konnte man sein Boot in 3 Metern Tiefe immer noch gestochen scharf sehen.

Im Nichtschwimmerbecken, das durch



Nischen und Hindernisse recht reizvoll für Überwasserschiffe wirkte, herrschte stets reges Treiben. Vom Frachter bis zum Schlepper fuhr dort alles was nicht taucht. Im Schwimmerbecken nebenan ging es dagegen kunterbunt zu, dort mischten sich alle Arten von Schiffen.





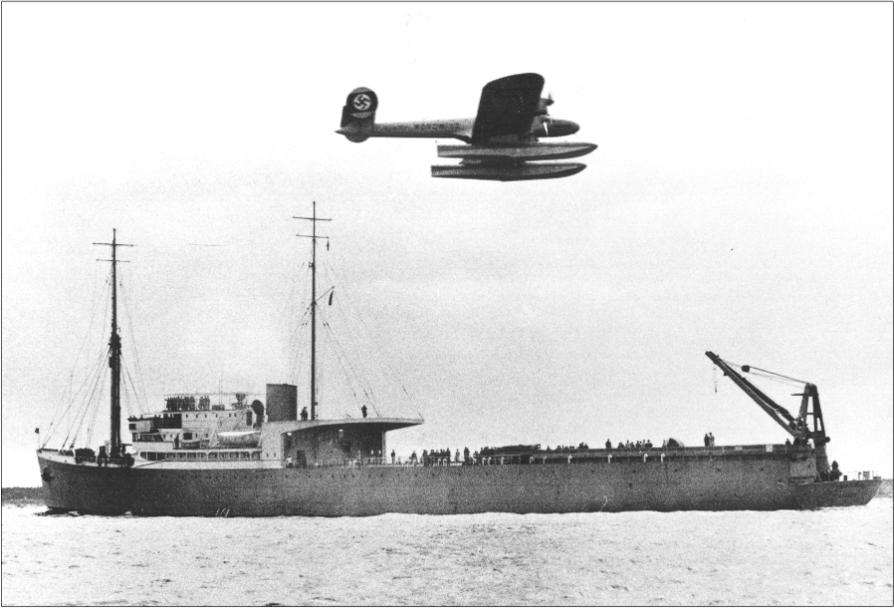
Vom Forum aus dem Internet waren es Gerhard, Pit und ich, die sich in Weißenburg trafen. Es fanden sich jedoch auch viele bekannte Gesichter ein, mit denen man nicht gerechnet hatte und über die man sich genauso sehr freute. Unter anderem brachte Lars sein Supermodell der schwedischen Gotland-Klasse mit (= U-Boot), aber auch im Bereich der Überwasserschiffe gab es erstmalig eine kleinere „Flottenfahrt“ mit drei 1:100 Modellen der Deutschen Kriegsmarine. Auch die zivile Schifffahrt kam nicht zu kurz. Vor allem waren es einige tolle Schlepper, welche den Blick des Publikums auf sich zogen, wenn sie durch die Becken pflügten.

Außerdem gab es viel zu fachsimpeln, denn es waren viele nette Leute aus allen Bereichen des Schiffsmodellbau anwesend. Ebenso erfreulich war es, dass noch etwa 40 Teilnehmer hinterher zum gemütlichen Beisammensein im Araunerskeller mitkamen, um den Tag mit angenehmen Gesprächen und

gutem Essen ausklingen zu lassen. Abschließend möchte ich den Kurzbericht mit einem Zitat eines Weißenburger Mitbürgers beschließen, der meinte: „Im Limesbad ist die Hölle los!“

Das nächste Schaufahren des SMC Nürnberg in Weißenburg wird voraussichtlich Ende April 2003 stattfinden, der genaue Termin steht unter Veranstaltungen in diesem Heft auf Seite 3. Über eure Teilnahme würden wir uns sehr freuen. Informieren könnt ihr euch in unserer Homepage





## **Luftpost zu Uropi's Zeiten**

*Bericht: Matthias Ahrens*

*Foto: Lufthansa-Archiv*

Es war einmal ein Eilbrief, der von Europa nach Amerika verschickt werden wollte... So etwa könnte die Geschichte der ersten „Luftpost“ über den großen Teich begonnen haben. Mitteilungen innerhalb kürzerer Zeit um die Welt zu schicken - was im Zeitalter von Düsenjets und Email nahezu selbstverständlich erscheint - war vor wenigen Generationen noch undenkbar. In diesem Bericht möchte ich ein Kapitel der Deutschen Seefahrt- und Fliegereigeschichte in Erinnerung rufen, welches zu seinen Blütezeiten zu den strengsten Geheimnissen der zivilen und militärischen Luftfahrt zählte und an welches man sich heute kaum noch erinnert. Vor etwa zwei Jahren begannen 2 Bilder eines mir bis dato unbekanntes Schiffes mein Interesse auf sich zu ziehen, zunächst betraf es nur jenes Boot auf den

Fotos. Aber mit den zunehmenden Informationen die mir zukamen, stieg auch die Faszination an der gesamten Thematik rund um die Seefliegerei zu Urgroßvaters Zeiten.

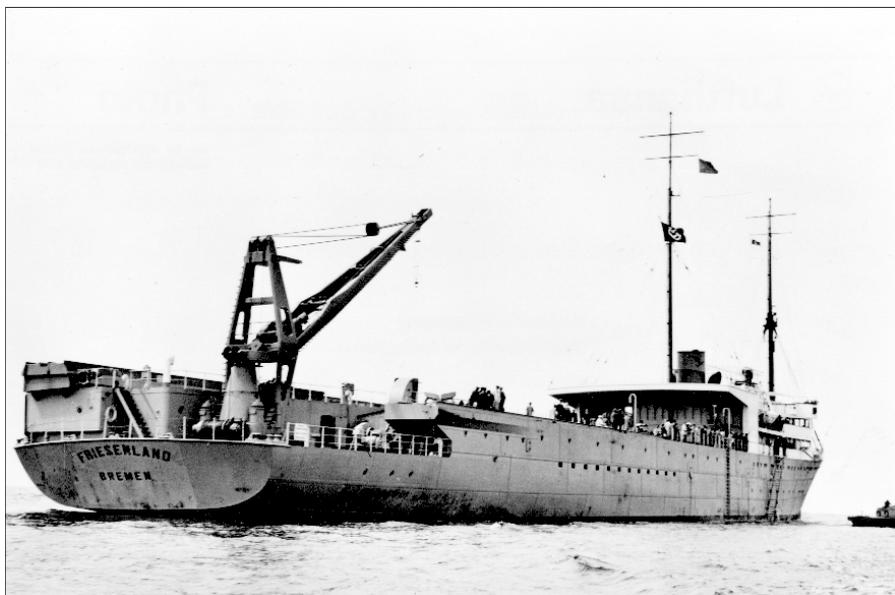
Die deutsche Lufthansa trieb bereits in den 20er und 30er Jahren die Entwicklung, den Postverkehr nach Übersee auf dem Luftweg zu beschleunigen, entscheidend an. Das Hauptproblem der damaligen Flugzeuge war die begrenzte Reichweite, denn die Unmengen an Treibstoff, die man für den Flug von Europa in die Vereinigten Staaten oder nach Südamerika benötigte, hätten ein deutlich zu hohes Gewicht mit sich gebracht. Mit Hilfe von Erfahrungen aus der Zeit nach dem ersten Weltkrieg und den zum Teil bahnbrechenden Erfindungen der Herren Dornier und Heinkel schaffte es die Fluggesellschaft, ein Konzept aufzustellen, welches über Jahre hinweg gegenüber der Konkurrenz anderer Länder, insbesondere Frankreichs, führend sein sollte. Flug-

zeuge, denen es möglich ist, auf dem Wasser zu landen, sollten irgendwo mitten im Ozean auf einem schwimmenden Stützpunkt nachtanken können um die Flugdistanz von 5000 Kilometern oder mehr zurückzulegen. Hierfür begann man 1933 und 1934 zuerst mit der Umrüstung zweier bereits vorhandener Frachtschiffe, der damals 27 Jahre alten Westfalen und der deutlich neueren Schwabenland. Sie erhielten einen Kran zum Heben eines Flugbootes, ein Katapult der Firma Heinkel, das für 15 Tonnen Nutzlast ausgelegt war, moderne Funk und Peilanlagen sowie Quartiere für die Flugbootbesatzungen und zusätzliche Generatoren zur Stromversorgung. Beide Boote wurden zunächst hauptsächlich im Südatlantik eingesetzt, und da sie sich dort sehr bewährten, entschloss sich die Lufthansa 1936 für ein weiteres Schleuderschiff um die Schwabenland für den Dienst im Nordatlantik frei zu bekommen. Bei der Ostmark handelte es sich dann allerdings nicht um einen Umbau sondern um eine



komplette Neukonstruktion.

Um jedoch eine effektive Luftpostverbindung in die USA herzustellen reichten die bisherigen Boote nicht aus, so dass man 1937 ein weiteres Katapultschiff, die Friesland, bauen ließ. Sie war das komfortabelste Schiff seiner Art und damit das beliebteste Ziel der Seefliegermannschaften. Diese erhielt nicht nur ein leistungsfähigeres Katapult, sondern sogar eine eigene Werkstatt um zu ermöglichen, dass Reparaturen an den Flugzeugen durchgeführt wer-



den konnten. Die Friesenland löste dann die Schwabenland, die ihre neue Position vor der amerikanischen Ostküste bekam, im Nordatlantik ab. Da die USA 1938 jedoch der Lufthansa die Lizenz zur Postbeförderung verweigerten, wurde letztere arbeitslos und für verschiedene Expeditionen verchartert. In den frühen Dreißiger Jahren kamen vorwiegend Flugboote der Typen Do Wal und Do 18 zum Einsatz, gegen Ende waren es hauptsächlich die deutlich stärker motorisierten Do 26 und die Ha 139 aus dem Hause Blohm & Voss. Mit dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges sollte sich für die Schleuderschiffe jedoch alles ändern. Die deutsche Führung erkannte den Wert der Boote für sich, der vor allem in den Bereichen der Aufklärung und des Nachschubs lag, und zog alle vier Schiffe zum Militärdienst ein. Die Wehrmacht entschloss sich sogar zum Bau von vier weiteren Schleuderschiffen. Während



dieser Zeit kamen auch noch die Flugboote vom Typ Do 24 und BV 138 zum Einsatz. Von den einst zivilen Katapultschiffen sollte lediglich die Friesenland den Krieg überleben, die Westfalen sank nach zwei Minentreffern, Ostmark und Schwabenland wurden von britischen U-Booten versenkt.

Wer sich bezüglich dieses Themas weiter informieren möchte, dem sei das inzwischen leider vergriffene Buch „Die Schiffe und Boote der Deutschen Seeflieger 1912 - 1976“ von Jung/Wenzel/Abendroth empfohlen. Es befasst sich nicht nur mit den vier Schiffen der Lufthansa, sondern auch ausführlich mit den Booten der deutschen Seefliegerei.





**Das Hurtigrutenschiffprojekt,  
frei nach dem Motto:  
Aus Spaß wurde Ernst, oder wie  
aus einer Schnapsidee ein konkretes  
Modellprojekt wurde.**

*Bericht: Axel Müllenschläder*

*Fotos: Thilo Bubek*

Dass Schiffsmodellbauer beim Durchblättern von Schifffahrtszeitschriften und Reisekatalogen oft nur die Schiffe bewundern (Die Reiseziele sind Nebensache), lässt sich ja leicht erklären. Wenn aber dann bei der großen Anzahl von Kreuzfahrtschiffen die Gespräche zweier Modellbauer immer wieder auf die Schiffe der Hurtigrute zurückkommen, dann müssen diese Schiffe schon etwas besonderes haben. Für dieses gewisse Etwas sorgt zum einen, dass sie sich in ihrer Farbgebung mit dem rot-schwarzen Rumpf und ihrer eleganten Form deutlich von den großen weißen Kästen anderer Kreuzfahrt-

schiffe unterscheiden. Zum anderen ist auch noch das Modell im Maßstab in 1:100 in einer transportgerechten Größe.

Wie so oft bei derartigen Diskussionen, Träumereien und Gesprächen fiel auch hier irgendwann der Satz „Ich würde das Modell ja sehr gerne bauen, aber ich habe keine Baupläne“. Dieser Satz führte zu weiteren Diskussionen wie „sind Dir die Risse im Katalog nicht genug“ oder „wo ein Wille, da ist ein Weg“ und so stachelte man sich gegenseitig an, bis folgende Wette abge-





geschlossen war: „Wenn Du es schaffst, mir die Pläne zu besorgen, dann baue ich das Schiff als Modell“. Damit war erst einmal der Ehrgeiz geweckt, die Pläne zu besorgen. Aber wer schon einmal versucht hat, von Reedereien oder Werften Pläne zu bekommen, der weiß, dass das nicht ganz einfach ist. Nach ein paar erfolglosen Telefonaten reifte dann im Hinterkopf eine Idee. Wollte man nicht sowieso in Skandinavien Urlaub machen? Und so wurde flugs in die Reiseroute eine Fahrt mit dem „Postschiff“ eingebaut, nicht ohne vorher noch die exakten Termine und Fahrpläne der Schiffe zu studieren, an welchem Tag unser Traumschiff fährt. Als Ergebnis wurde die gesamte Reise im Fahrtablauf und Termin angepasst. Einige Modellkameraden schüttelten nur den Kopf, nach dem Motto „glaubst Du wirklich, dass du da oben Pläne bekommst“. Aber derartige Kommentare stachelten nur noch weiter an, getreu dem Motto: „Nun erst recht“.

Nach weiteren Urlaubsvorbereitungen und der Anreise nach Norwegen war es schließlich so weit. Man hatte den Einschiffungshafen Tromsø erreicht und wartete sehnsüchtig auf das Einlaufen des Schiffes.

Die Tatsache, dass das Schiff erst kurz vor Mitternacht einläuft, ist nicht gerade wartezeitverkürzend. Von Vorteil war

hier aber der Umstand, dass die Mittsommernacht erst kurz vorbei war und die ganze Nacht ziemlich taghell war. So konnte das schöne Städtchen ausgiebig erkundet werden. Auch diese Stunden gingen vorbei und das Bild des einlaufenden Schiffes war einfach super. Spätestens jetzt war eines sicher, das Schiff musste als Modell gebaut werden, egal wie. Das an-

schließende Einchecken an Bord wurde erledigt, die Koffer auf die Kabine gebracht und schon konnte es losgehen. Das Schiff wollte ja schließlich erkundet werden. So wurde Deck um Deck umrundet, bis wir schließlich auf dem Oberdeck angekommen waren, gerade noch rechtzeitig, um das Ablegen zu beobachten. Obwohl es bereits nachts kurz vor zwei Uhr war, das Lichterspiel beim Ablegen ist traumhaft. Von der Sonne wurde der Hafen wie in der Dämmerung erleuchtet und die Lichter von der Küste spiegelten sich auf dem Wasser. Trotz aller Faszination hieß es jetzt ab in die Kabine, wollte man am nächsten Morgen ja die Fahrt durch die Lofoten erleben; und ein bisschen Schlaf kann nicht schaden. In der Kabine wurde sich flugs in die Koje gehauen. Hier spielte mir dann die Mittsommernacht einen Streich. Während bei uns ein Blick zum Fenster hinaus genügt um zu wissen ob der Morgen da ist, und man abschätzen kann, wie spät es ist, war es hier dauernd hell. Also musste jedes Mal die Uhr gesucht werden, schließlich wollte man ja nichts verpassen. Vorsichtshalber wurde auch noch der Wecker gestellt, was auch gut war, denn irgendwann überkommt einen ja doch der Schlaf.

Nach einer mehr oder weniger langen Nacht war es soweit. Durch das Bullau-

ge konnte man bereits die Felsen und Inseln der faszinierenden Küste sehen, was das Überwinden des inneren Schweinehundes zum Aufstehen deutlich erleichterte.

Beim Frühstück fiel es schwer sich auf das Essen zu konzentrieren, da immer wieder der Blick durch die Fenster nach draußen schweifte um die Landschaft zu bestaunen. So zog das Frühstück sich in die Länge, bis ich auf einmal bemerkte, dass wir in einen Hafen einliefen. Jetzt hieß es sich sputen, wollte ich doch im Hafen (wir hatten 30 min Aufenthalt), kurz von Bord und das Schiff bei Tageslicht von außen fotografieren.

Rechtzeitig von Bord gekommen entstanden so einige Aufnahmen vom Schiff. Auch nach der Rückkehr an Bord entstanden am Oberdeck nebenbei noch einige Detailaufnahmen vom Schiff, was beim Modellnachbau sehr hilfreich ist. Aber fehlte da nicht noch was, die Pläne. Jetzt hieß es dieses offene Problem zu lösen und so wurde ich an der Rezeption vorstellig. Die Dame an der Rezeption war verständlicherweise leicht

überfragt und so versprach sie, den Kapitän zu kontaktieren. Bei dieser Gelegenheit übergab ich auch ein Exemplar unserer Vereinszeitschrift, was der Sache doch sehr hilfreich war.

Jetzt war der Kontakt zum Kapitän da, aber die Antwort war: „Wir haben zwar einen Satz Pläne an Bord, aber die braucht der 1. Ingenieur und sie sind unentbehrlich“. Er versprach noch zu überlegen, wie ich doch noch an Pläne kommen könnte.

Abends wurde ich dann zur Rezeption gerufen. Dort übergab man mir einen Satz Pläne mit dem Hinweis, dass wir

am nächsten Morgen in Trondheim wären und ich in dem ca. 3stündigen Aufenthalt die Pläne in einem Copyshop kopieren sollte, da dies die Originale des 1. Ingenieurs sind. Anschließend erklärte man mir, wo in Trondheim ein Copyshop ist. So hatte ich dann einen Satz Pläne in den Händen, nicht ohne mich noch vorher zu bedanken und das Verspechen abgegeben, sie nach dem Kopieren zurückzubringen.

Es versteht sich fast von selbst, dass ich dann gleich auf die Kabine gestürmt bin, um meine „Beute“, wie ein kleiner Junge sein neues Spielzeug, erst einmal zu begutachten.

Dass ich am nächsten Morgen einer der ersten war, die von Bord gingen ist klar, denn schließlich war ich in wichtiger Mission unterwegs. Nachdem ich den Copyshop gefunden hatte kam die Er-



nüchterung, hier konnte ich nur in DIN A3 kopieren, was für die Pläne ein Stückeln bedeutet hätte. Nachdem ich meine Kopierwünsche in mehr oder weniger gutem Englisch erläutert hatte, schickte man mich zu einem zweiten Laden. Dieser war eine Firma, die eine eigene Pauserei hatte und mir freundlicherweise die gewünschten Planpausen anfertigte. Da die Mitarbeiter der Firma erkannt hatten, dass dies die Pläne des neuen Postschiffes waren, wurden diese neugierig betrachtet und ich musste ausführlich erläutern, was ich damit vorhatte. Dass ich davon ein

Modell bauen wollte wirkte sich sehr positiv auf den Kopierpreis aus. Nicht mal 10 Euro. Jetzt hieß es sich sputen, da diese Aktion doch einige Zeit in Anspruch genommen hatte und ich schließlich noch das Schiff erreichen musste. An Bord gab ich dann auch gleich die Originale wieder ab, nicht ohne mich vorher noch einmal recht herzlich zu bedanken.

Jetzt war die größte Hürde für den Modellnachbau genommen. Während der weiteren Reise studierte ich zwischen durch immer wieder die Pläne. So reiften bereits bei der Heimreise die ersten genauen Vorstellungen von Akkulage, Decksöffnungen usw.

Hier ist es nun an der Zeit, das Schiff genauer vorzustellen.

**Das Original:**

**MS Finnmarken**

**Baujahr: 2002**

**Kapazität: 1000 Passagiere**

**624 Betten**

**50 Autostellplätze**

**BRT: 15.000 t**

**Länge: 138,5 m**

**Breite: 21,5 m**

**Geschwindigkeit: 18 kn**

Zwischenzeitlich habe ich mit dem Bau der Positivform für den Rumpf begonnen. Hierbei kam ich nach dem Studieren der Pläne auf die Idee, die Bug- und Hecksektion in Schichtbauweise auszuführen. Dies aber nicht in der klassischen waagrechten Version, sondern als senkrechte Spanten. Der Grund hierfür ist die Tatsache, dass in den Plänen über 200 Spanten gezeichnet sind und diese beim Modell genau im Abstand von 6 mm liegen. Daher habe ich einfach den Spantenriss vielfach kopiert und jeden Spant aus 6 mm Sperrholz ausgeschnitten. So entsteht zur Zeit die Positivform für den Rumpf.

**Über den „Modellnachbaufortschritt“ werde ich im nächsten SMC Club-Info berichten.**





## **SMC Nürnberg mit Ausstellung beim Trucker-Club Nürnberg**

*Bericht/Fotos: Klaus Müller*

**D**er Trucker-Club Nürnberg veranstaltete eine Ausstellung im Blindenzentrum Nürnberg. Außer dem SMC Nürnberg waren noch weitere Vereine mit Flug- und Schiffsmodellen eingeladen. Wenn ich richtig gezählt habe, waren rund 120 Aussteller vertreten. Ich muß sagen, die Veranstalter hatten sich große Mühe gegeben um eine tolle Veranstaltung aufzuziehen. Die vorhandene Fläche wurde großzügig



für alle Sparten des Funktionsmodellbaus bemessen. So konnten die Flieger ihre Modelle im Freien vorführen, für die Freunde des Schiffsmodellbaus war das Hallenbad und die Trucker hatten unter anderem eine Ecke mit Sand und Erde für ihre schweren Baumaschinen und LKW's eingerichtet. Außerdem war noch eine Freifläche auf

dem Sportplatz vorhanden.

Frequenzangelegenheiten gab es fast keine, da sich alle ziemlich genau an die zur Verfügung gestellten Vorführzeiten gehalten haben. Das interessierte Publikum dürfte davon sehr gut profitiert haben, da es keine Überschneidungen mit den Vorführungen der jeweiligen Vereine gab. Eine weitere Erleichterung war die gute Beschilderung; so konnte man kein ausgestelltes Modell überse-



hen. Zu diesen braucht man nichts zu sagen, außer daß alle hervorragend gebaut waren. Es ist erstaunlich, was manche Modellbauer für ein Geschick und Feingefühl bei der Gestaltung ihrer Modelle haben.

Zusätzlich waren noch die Firma Tost Modellbau, das Modell Center Nürnberg und als Airbrusher Heinz Wagner anwesend, die in ihren Sparten etliches zum





Besten gaben. Herr Tost führte Flugmodelle vor, Herr Wagner lackierte vom Fingernagel bis zum Helikopterrumpf und Herr Murr vom Modellcenter bastelte im Lupenbereich, soll heißen, im Maßstab bis 1:700. Bin ja gespannt, wann dieser da mal eine Fernsteuerung einbaut. Siegfried Brütting aus Bayreuth (Hersteller unserer Holzbrettchen fürs U-Boot-Treffen) war mit seinen Kleinteilen und Metall- und Holzprodukten extra aus Bayreuth angereist. Nicht zu Vergessen auch die DGzRS, für die, die es immer noch nicht wissen: *Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger*, vertreten durch Herrn Brudereck aus Erlangen.

Im Rahmen dieser Ausstellung, die über zwei Tage ging, wollte der SMC Nürnberg seine Vereinsmeisterschaft abhal-



ten. Das war jedoch nicht möglich, da bis zur letzten Minute volles Programm angesagt war. Diese werden wir halt im nächsten Jahr abhalten.

Zum Schluß nur soviel: Die Veranstaltung war super, und ich freue mich schon auf die Aktivitäten im nächsten Jahr, wobei sicherlich wieder viele bekannte Gesichter von befreundeten Vereinen dabei sind.



# Schiffsmodellbauclub Nürnberg e. V.



## Aufnahmeantrag

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

ab ..... aktives/förderndes Mitglied

*nicht Zutreffendes  
bitte streichen*

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	beitragsfrei
Azubis, Rentner, Ehefrauen, Wehrpflichtige, Studenten, Arbeitslose	€ 9,00

#### Aufnahmegebühr:

Erwachsene:	€ 5,00
Jugendliche:	€ 2,50

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

Änderungen vorbehalten!

### B-24 Fertigmodell

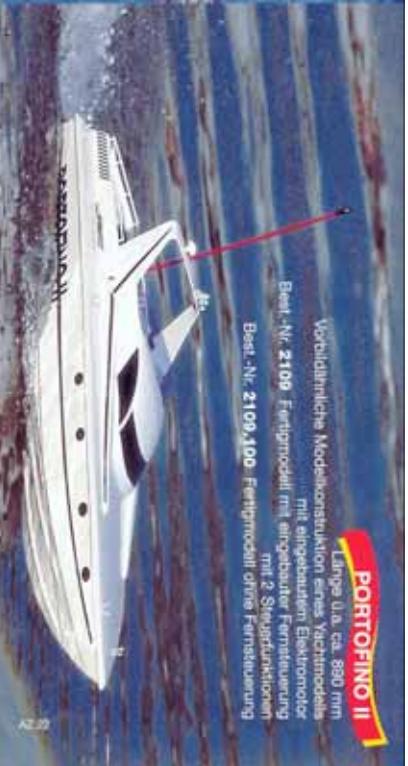
Länge U.A. ca. 630 mm  
Vorläufige Modellkonstruktion eines Offshore-Fernbootes mit eingebautem Elektromotor  
Best.-Nr. 2001 Fertigmodell mit montiertem Motor und Fernsteuerschalter

Ausführliche Beschreibung siehe GRAUPNER Hauptkatalog FS mit Modellenspiegel



### PORTOFINO II

Länge U.A. ca. 880 mm  
Vorläufige Modellkonstruktion eines Yachtbootes mit eingebautem Elektromotor  
Best.-Nr. 2109 Fertigmodell mit eingebauter Fernsteuerung mit 2 Steuerröhren  
Best.-Nr. 2109\_100 Fertigmodell ohne Fernsteuerung

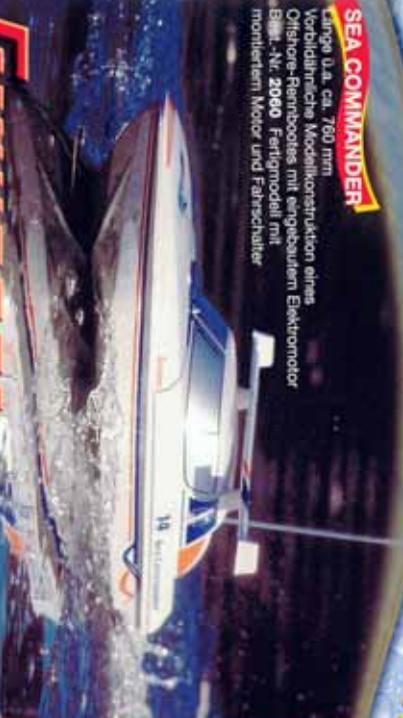


# Fertigmodelle von GRAUPNER

## Boote für rasanten Fahrspaß

### SEA COMMANDER

Länge U.A. ca. 760 mm  
Vorläufige Modellkonstruktion eines Offshore-Fernbootes mit eingebautem Elektromotor  
Best.-Nr. 2060 Fertigmodell mit montiertem Motor und Fernschalter



### PHANTOM

Länge U.A. ca. 750 mm  
Vorläufige Modellkonstruktion eines Offshore-Fernbootes mit eingebautem Elektromotor  
Best.-Nr. 2050 Fertigmodell mit montiertem Motor und Fernsteuerschalter



# GRAUPNER

GRAUPNER GmbH & Co. KG · Postfach 1242 · D-73220 Kirchheim/Teck · <http://www.graupner.de> · <http://www.graupner.com>