

SMC

Club-Info

Das Magazin des
SMC Nürnberg

*Monster in
schottischen Seen*

Ausflug Buxtehude

Hurtigrutenprojekt

10. Modell-U-Boot-Treffen

Nürnberg 2003

www.smc-noris.de

Rückblick 2003

Vereinsausflüge, Schaufahren, Veranstaltungen und weitere Aktivitäten bestimmten in diesem Jahr unser Vereinsleben. Wie jedes Jahr wollten wir kürzer treten - das Ergebnis ist immer das gleiche. Sieht der interessierte Leser mal auf unsere Homepage, wird er von den Terminen erdrückt. Anders bei den Veranstaltungen, die der SMC Nürnberg in Eigenregie betrieb. Es hat sich doch etwas getan. Es wurde weniger. Aber dafür der Aufwand größer. Unser 10. Modell-U-Boot-Treffen, das man rundherum als wohl gelungen bezeichnen darf, hat den daran Beteiligten sehr viel Energie und Zeit gekostet, trotzdem war noch Enthusiasmus und Spaß mit dabei. Ein extra Lob unserem Vorsitzenden Rudolf Schwarzmeier, der mit seinem unermüdlichen Eifer das Chaos bis zur letzten Sekunde voll im Griff hatte. Auch, wenn er manchmal etwas grimmig durch die Gegend lief.

Was allerdings äußerst negativ auffiel sind die enormen Kosten. Wenn die Aufwendungen mit denen der früheren Veranstaltungen verglichen werden stellt sich heraus, daß die Euro-Beträge mit den damaligen DM-Beträgen locker mithalten können.

Das gilt auch für das SMC Club-Info. Beim letzten Heft haben trotz der Unterstützung meiner wohl großzügig zu nennenden Inserenten die Einnahmen für die Herstellungskosten nicht ausgereicht. Damit dieses nicht wieder passiert ist der Umfang etwas verkleinert worden. Auch die teure Klebebindung musste der normalen Heftung weichen. Nun, damit kann ich als Redakteur leben. Ich denke, es ist auch so noch ansprechend genug und letztendlich zählt doch mehr der Inhalt als die Verpackung.

Zu den modellbauerischen Aktivitäten fällt mir auf, daß in den letzten Jahren von etlichen meiner Kollegen immer weniger neue Modelle zu sehen sind. Auf der einen Seite gehen sie etwas „fremd“ mit Autos und Flugzeugen, die doch recht einfach und schnell zu bauen sind (Es sind wirklich einfache Modelle). Ich muß gestehen, daß auch ich in den letzten Jahren kein neues Schiffsmo-
dell gebaut habe und der Raum für unser doch recht zeitintensives Hobby zusammenschmelzt. Aktivitäten wie Homepage, Clubheft, Veranstaltungsvorbereitungen und nicht zu vergessen der Beruf, nehmen immer mehr Freizeit in Anspruch. Beim Beruf ist wohl nichts zu ändern. Aber der Rest. Es sollten mal Gedanken darüber gemacht werden, ob wirklich alles so perfekt und großzügig dimensioniert werden muß.

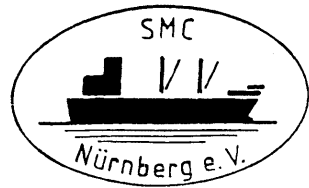
Auch an unsere Frauen sollten wir denken. Es ist wirklich großartig, wie sie unseren Spleen doch recht locker nehmen und zu alledem auch noch gute Miene machen und Verständnis zeigen. Und manchmal auch trösten....

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-noris.de

E-Mail zur Homepage: smc.zr@t-online.de

Veranstaltungen 2004

Karfreitag	Werftbesichtigung in Linz
10. 05.	Eröffnungsschafahren in Weißenburg
22./23. 05.	German Model Masters 2004 mit "41 cm-Regatta"
10. - 13. 06.	Großer Vereinsausflug nach Osten (Pfungsten)
19. 06.	Sonnwendfeier am Vereinsgelände
20. 06.	Jugendschafahren am Vereinsgewässer
02. - 04. 07.	SMC Jugendzeltlager am Badesee in Weißenburg
10./11. 07.	Nürnberger Hafenfest
25. 07.	Marinekameradschaft Erlangen
18. 9.	Abschlussfahren in Weißenburg
13./14. 11.	Vereinsmeisterschaft 2004 innerhalb der Ausstellung des Trucker-Clubs Nürnberg

Weitere Infos erhalten Sie beim SMC-Vorstand, seinen Vertretern und in unserer Homepage. **Terminänderungen oder neue Veranstaltungen werden bei den jeweiligen Clubabenden und im Internet bekannt gegeben.** Irrtum vorbehalten



Inhalt

Seite 6	<i>Modellmasters aus der Sicht eines Modellbauers</i>
Seite 7	<i>Das alltägliche Leben an Bord eines U-Bootes</i>
Seite 12	<i>Leitschiff TOGO</i>
Seite 13	<i>Anregung für Plastikmodellbau</i>
Seite 14	<i>Bayreuth Schaufahren</i>
Seite 15	<i>Monster in schottischen Seen</i>
Seite 20	<i>Jugendzeltlager</i>
Seite 22	<i>Ausflug Buxtehude</i>
Seite 26	<i>Ausstellung Katzwang</i>
Seite 28	<i>Katastrophen(bau)bericht</i>
Seite 29	<i>5. Nürnberger Hafenfest</i>
Seite 34	<i>Geisterschiffe</i>
Seite 36	<i>Geld stinkt nicht ...oder?</i>
Seite 37	<i>SMC Club-Meisterschaft</i>
Seite 40	<i>10. Modell-U-Boot-Treffen</i>
Seite 46	<i>Hurtigroutenprojekt</i>
Seite 56	<i>Spielwarenmesse? LK Weser!</i>
Seite 58	<i>Schiffstunnel zu Weilburg</i>
Seite 60	<i>Handels-U-Boote</i>
Seite 62	<i>German-Model-Masters</i>
Seite 64	<i>Cocktails</i>
Seite 66	<i>Jahreshauptversammlung</i>



Herausgeber:
SMC Nürnberg e.V.

Inserate, Anregungen, Beiträge u. Fotos an:

Klaus Müller

Platz der Opfer des Faschismus 4

90461 Nürnberg

(0911) 46 74 99

E-mail: kamueller@t-online.de

Vereinsgewässer: Kreuzweiher

Vereinsheim:

Sportgaststätte Langwasser

Salzbrunner Str. 38

90473 Nürnberg

(0911) 80 55 50

Treffpunkt:

Jeder 3. Freitag im Monat

ab 19:00 Uhr

Nachwuchs in der SMC-Familie



die Kleinen



die Großen

Tja, manche haben keine Zeit und möchten alles auf einmal - die Familie Peter und Dorota Schäfer haben mit Zwillingen ganz schön zugelangt.

Der SMC wünscht den neuen Erdenbürgern das Beste für den vor ihnen liegenden Weg.

Rückblick Veranstaltungen 2003

23. 03. SMC Modellbau-Ausstellung in der
Grund- und Hauptschule Nürnberg-Katzwang
03. 05. Eröffnungsschifffahren im
Weißenburger Limesbad
03. - 04. 05. German Model Masters 2003,
erstmalig mit 41 cm Regatta
07. - 14. 06. SMC-Ausflug nach Buxtehude
27. - 29. 06. Jugendzeltlager in Weißenburg
Zeltplatz „Am alten Badeseesee“
12. - 13. 07. 5. Nürnberger Hafenfest
19. 07. Busfahrt zum Weilburger Schiffstunnel
13. - 14. 09. 10. Internationales Modell-U-Boot-Treffen
20. - 09. Abschlußfahren im Weißenburger Limesbad
15. - 16. 11. SMC Vereinsmeisterschaft im Rahmen des
Funktionsmodellbautreffen in N-Langwasser
29. 11. Ausstellung Plastikmodellbau im Haus
Modell-Center Nürnberg

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



Das „Falkirk Wheel“ ist der erste und einzige rotierende Schiffs-Aufzug der Welt und verbindet den Forth & Clyde und den Union-Kanal.



Modellmasters aus der Sicht eines Modellschiffbauers

Bericht: Stefan Mann

Fotos: Klaus Müller

An einem Sonntagnachmittag, im Garten, bei der German Model Masters. Ein schönes 6x6 Meter Becken war eigens für uns Schiffsmodellbauer aufgebaut worden und jede Menge 1:200 Modelle und mein Sohn tummelten sich darin. Ich war mit meiner Sovrejmenji (einem russischen Zerstörer) vertreten. Das 80 cm Bötchen glitt schon eine Stunde durchs Wasser, auf meinen Sohn passte meine Frau auf, meine Laune war auf Höchstkurs. Plötzlich sah ich am gegenüberliegenden Beckenrand einen Nietenzähler u. Pufferküsser. Er zückte in einer blitzschnellen Handbewegung einen Maßstab und fing an den Tiefgang meines Modells nachzumessen. Der natürlich nicht ganz stimmt, ist ja ein Fahrmodell. Anschließend hagelte es Fragen. Modelltyp, Tiefgang, Gewicht, Geschwindigkeit ... Sogar den Bremsweg wollte er wissen. Ich stand nur da wie ein Fragezeichen. Modellgewicht war ja einfach, drückte ihm die Sovi einfach in die Hand. Aber Höchstgeschwindigkeit in einem 6x6 Meter Becken??? Das gibt Lackschaden. Ich gab kurz Gas und ging sofort wieder runter, das reichte ihm zu seinem Glück. Es gesellte sich noch ein weiterer Extremmodellbauer zu uns und fing an, daß seine Sovi viel mehr kann als meine, die Geschütze würden

sich bewegen, Radar sowieso, Licht usw. Als ich fragte wo sein Modell den sei, kam nur die übliche Antwort, ist noch nicht fertig. Er baut ja erst ein Jahr und andere Modelle hätten ja jetzt Vorrang. Da schau an, dachte ich mir (große Lippe und nichts dahinter). Und wie immer kam ich auf meinen Lieblingsspruch „Ist manchmal weniger doch mehr“. Meine Sovi kann nur schwimmen, vor/zurück, links/rechts, und das stundenlang. Für mich reicht das.

Zur GMM gibt es nur eines zu sagen: Professioneller geht es nicht. Trotzdem fühlt man sich wie in einer großen Familie. Danke an Alf und seinem Team, das die German Model Masters wieder mal bestens ausgerichtet hat.

Ich muss nicht prämiert werden - dabei sein ist alles, was für mich zählt.



*Bug der Sovrejmenji,
russischer Zerstörer neuerer Bauart.*

Das alltägliche Leben an Bord der Deutschen WK-II U-Boote

von Carsten Corleis
mit Bildern von Bodo Herzog

Ich zwänge mich durch die graue Stahlröhre U-995 in Laboe... überall Handräder, Leitungen, Hebel, "Tannenbäume", Messinstrumente, Kabel... dauernd muß ich mich ducken, um mir nicht den Kopf an irgendwelchen überhängenden Teile zu stoßen. Gebückt krieche ich durch die engen Kugelschotts und den anderen Besuchern geht es nicht besser. Die Luft ist stickig, obwohl beide Besuchertüren von U-995 offen sind und nur etwa 30 Personen das Boot besichtigen.

Weiter geht's. Der Zugang zum Turm und damit zur Kommandozentrale mit dem TDC (Torpedovorhalterechnen) und dem Angriffsehrrohr ist leider nicht erlaubt.

Ganz vorne im Boot ist der Bug-Torpedoraum und die Kojen der Besatzungen. Es ist eng und wird immer enger. Nach einer halben Stunde verlasse ich das Boot wieder. Einige Besucher vor mir atmen entspannt durch und blicken erlöst zum Himmel... und dabei war noch viel Platz im Boot, die Luft hervorragend, beide Besuchertüren offen. Trotzdem warnen Schilder vor dem Boot Herzranke, Alte und Menschen, die unter Platzangst leiden, U-995 zu betreten!

Und jetzt stelle ich mir das ganze Boot auf 200 Meter Tiefe vor... Jeder mögliche und unmögliche Platz ist mit Vorräten und Ersatzteilen verstopft. Die Lampen brennen auf Rotlicht. Die letzten Abgase des abgeschalteten Diesels ziehen durch die schweißgetränkte Luft. Der Druckkörper knackt & knirscht... Heute unvorstellbar, wie es 40 Männer monatelang in dieser "Stinkröhre" ausgehalten haben... und uns läßt eine halbe Besucherstunde schon erlöst zum Himmel blicken...?!

LRP - Simprop - Krick - Graupner

Hobby Kob

seit **50** Jahren

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

Eckart Wetzel beschreibt in seinem Buch "U-995" das Bordleben besser, als ich es je könnte. Hier ein Ausschnitt:

...Sie konnten (im U-Boot) leben! In jeder sich ergebenden Gefechtssituation, auch wenn sie in der "Bredouille" saßen, bedienten die Männer unzählige Hebelgestänge und Instrumente, betätigten sie die Ventile, peilten sie Treibstofftanks, bastelten sie an den Torpedos, beobachteten sie Manometer und Motoren, hingen sie an ihren Funk- und Horchgeräten. Gemeinsam teilten sie ihr Schicksalslos, im Guten und im Bösen.



Eine durch monatelange Übung erreichte Präzision war vonnöten, um ein U-Boot fahren zu können. Auf jede Hand an Bord mußte Verlaß sein. Jedes noch so kleine Rädchen in diesem Uhrwerk durfte nicht seinen Dienst versagen. Das Leben an Bord hing von Kleinigkeiten ab. Eine disziplinierte eingeschworene Gemeinschaft war erforderlich, die es auf sich nehmen konnte, mit so einem empfindsamen Gefährt, wie es das U-Boot darstellt, bis zum Urgrund des Grauens vorzudringen.

"U-Boot-Brot ist knochenhart". Nirgendwo anders als in dieser maßlosen Belastung konnte man den Nebenmann so gut kennenlernen wie hier, wo die Lebensweise jedem das Letztmögliche abverlangte. Die Enge war noch größer, als das Museumsboot vor Laboe heute erkennen läßt. Jeder Kubikzentimeter Raum wurde ausgenützt. In jeder Nische hingen Feuerlöcher, Tauchretter, Reservesicherungen,

Kalipatronen. Unter der Decke schaukelte das Konservenbrot in aufgespannten Hängematten. In allen Ecken war der Proviant verstaut, Hartwürste hingen zwischen den Rohren. Frischfleisch hielt in der Regel etwa zehn Tage, am elften Tag nach dem Auslaufen gab es den obligatorischen Sauerbraten, den der Smut auf dem Elektroherd seiner Miniatur-Kombüse für alle zauberte. Manchmal mußten die "Seelords" wohl oder übel tagelang Rotwurst verkonsumieren, wenn die Konserven schlecht gepackt waren, so daß man nur an die zuoberst liegenden herankam. Doch am Seemannsontag, an jedem Donnerstag, bereitete der Smut traditionsgemäß besonders erlesene Gaumenfreuden für die Männer her.

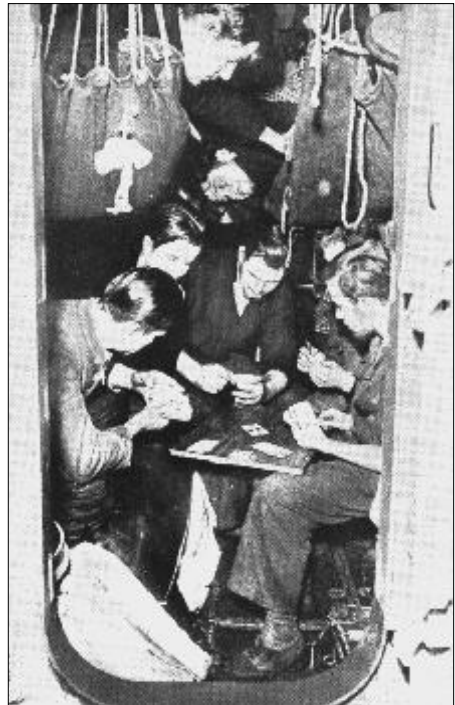
Zu Beginn jeder Feindfahrt lagerten im Bugraum die Reservetorpedos, bis zu sechs Stück, und beengten zudem den Freiraum, so daß nicht einmal ein Tisch aufgestellt werden konnte. Hier in dieser winzigen Höhlenkammer hausten, speisten, schliefen und gammelten dichtgedrängt die Mannschaftsdienstgrade. Außerdem mußten die "Aale", wie die Torpedos im Marinejargon genannt wurden, regelmäßig, das hieß, alle zwei bis drei Tage "geregelt" werden. Dann wurden mit schweren Ketten- und Flaschenzügen die im Bugraum lagernden Torpedos umgefert und die anderen nach und nach aus den Torpedoausstößrohren heraus- und nach erfolgter Wartung wieder hineingeschoben. Bei Seegang eine mordsmäßige Arbeit.



Die Spinde hatten kaum größere Abmessungen als Zigarrenkisten. Hier wurden Wäsche, Troier und das "Lederpäckchen" verstaut. Lederpäckchen nannte man das Leder- oder Ölzeug, weil es ungebraucht, zu kleinen Päckchen zusammengefaltet, gerade noch im schmalen Spind verstaut werden konnte. Dabei mußte man höllisch achtgeben, daß das Bild der Braut, das sorgsam gehütete Kleinod, nicht geknickt wurde.

Eine Dusche gab es an Bord nicht. Während der langen Einsatzfahrten mußten alle Mann mit einem Spucknapf von Waschbecken auskommen. Die winzigen Kojen wurden nie kalt. Nicht jedes Besatzungsmitglied besaß eigene Federn. Die Männer waren zu Wachen eingeteilt. Der Wachgänger gab dem Freiwächter gewissermaßen die Decke in die Hand. Und dann waren da die Pump toiletten, eine vorn neben der Oberfeldwebel-Messe und das Reserve-WC bei der Kombüse, das grundsätzlich mit allen möglichen Verpflegungsrationen vollgestopft war. Das einzige verbleibende Klosett war eigentlich immer besetzt. Schwierig war es besonders für das Maschinenpersonal, das im Achterschiff ausharren mußte, den Moment abzugreifen, wenn das stille Örtchen mal frei wurde. Mehrmals riß der eine oder andere das Lärmschott auf und rief verzweifelt nach vorn: "Frage Rot?" Gemeint war das Lämpchen, das vor der Toilettentür anzeigte, ob sie gerade besetzt oder frei war. Eine komplizierte Vorrichtung mit inneren und äußeren Absperrschiebern ermöglichte es, auch in größerer Wassertiefe, die Kupferbolzen, wie sie spaßeshalber genannt wurden, nach außenbords zu pumpen. Dazu bedurfte es einer gewissen Sachkenntnis. Aus diesem Grunde wurde von jedem Boot ein Mann zu einem speziellen Einweisungslehrgang abkommandiert. Dieser gab dann seine Kenntnisse an die anderen Besatzungsmitglieder weiter. Leider passierte es in einem Fall trotzdem, daß ein Boot durch falsche Bedienung

Wassereintritt erlitt und verloren ging. Kluge Kommandanten hängten in dem bewußten Örtchen sogar ihre Befehle oder die Bordzeitung auf. So hatte jeder, sofern er diesen Fingerhut voll Freiraum erobert hatte und nicht bereits schon wieder aufgeregte Hände von außen am Türgriff rüttelten, Muße über das Neueste nachzudenken. Im Kriegsfall aber hieß es, die Hinterbacken zusammenzukneifen und die Notdurft zu ignorieren - Hosensack dichthalten fürs Vaterland.



Grundsätzlich bedeutete es auf einem U-Boot, die persönlichen Bedürfnisse einzuschränken, Abneigungen zu überwinden und sich körperlich, geistig und seelisch den engen Verhältnissen und dem Pulschlag dieses feinnervigen Gebildes anzupassen. Hinzu kam, daß im Bootsinnen Rauchverbot bestand. Die Luft ist der kostbarste Schatz im U-Boot. Andererseits entwickelten die Batterien, die sich

unter den Flurplatten befanden, beim La-
debetrieb Wasserstoffgase, d.h. wenn die
Dieselgeneratoren Strom, in der Bord-
sprache "Kujambels" genannt, in die Ak-
kus pumpten. Der geringste Funke würde



genügen, das Knallgas, sofern es sich
gebildet hat, zur Explosion zu bringen.
Darüber hinaus war die Luft unter Deck
ständig mit Treibstoffdunst, ranzigen
Motorenölaerosolen und Küchendünsten
geschwängert, dem typischen U-Boot-
Mief, dem Formaldehydgeruch, der allem
anhafte, auch den Männern, wenn sie
auf Landgang waren. Sie nannten es

auch Parfüm *Kolibri Marke U-Boot*, stark,
aber lieblich duftend.

Über 40 Männer, davon vier Offiziere
und vier Portepepe-Träger, zehn Unteroffiziere
und 24 bis 27 Mannschaften, teilten sich
den engen Raum im einem Boot, gleich-
viel verschiedene Charaktere, Naturelle,
Geschmäcker, aus allen Regionen
Deutschlands zusammengewürfelt. Oft-
mals drang die unverfälschte ostpreußi-
sche Mundart durch. Oder bayerische
und schwäbische Dialekte, auch die Berli-
ner Schnauze machte sich bemerkbar,
das Westfälische, das unnachahmlich
breite Sächsische... Es waren Holsteiner,
Niedersachsen, Hessen, Pommern, Dan-
ziger, Saarländer, Österreicher dabei...
Es gab Bärennaturen in ihren Reihen, die
auch im größten Schlachtenlärm nicht in
ihren Grundfesten zu erschüttern waren,
und Sensible, in deren Hirnen sich ah-
nungsvolle Gedanken wälzten. Alle Räu-
me sind offen im U-Boot, fast kein "Rees"
blieb unbelauscht.

Alle waren aufeinander angewiesen,
mussten in der "Stinkröhre", wie sie von
ihren Insassen oftmals freimütig ge-
schimpft wurde, viele Wochen lang zu-
sammen auskommen.



Foto: Peter Behmüller

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 bzw. www.smc-noris.de - links info@guenthers-modellbau.de



Wir führen in umfangreichen Sortimenten die Firmen Fleischmann, LGB, Ninco, Faller, Vollmer, Kibri, Bburago, Noch, Preiser, Herpa, Robbe, Tamiya, Heki, Krick, Revell, Ripmax, Carrera, Scalextric, Fly und viele andere.

Öffnungszeiten:

Montag:	geschlossen
Im Dezember:	9:30 - 18:00 Uhr
Dienstag - Freitag:	9:30 - 18:00 Uhr
Samstag:	9:30 - 14:00 Uhr

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!



Nachtjagd-Leitschiff „TOGO“

aus RLN-Werft

Fotos: unbekannt

Als dieses Schiff im Jahr 1938 auf der Vulkan-Werft in Bremen-Vegesack als Frachtmotorschiff in Fahrt kam, ahnte niemand, welch wechselvolles Schicksal dieses Schiff haben sollte.

Die TOGO war 126,5 m lang, hatte eine Breite von 17,8 m und einen Tiefgang von 7,9 m. Ihre Größe wurde mit 5042 BRT angegeben und Ihre Maschinenleistung mit 5100 PS. Die Geschwindigkeit betrug 15 kn.

Wie Ihr Schwesterschiff, die KAMERUN, befuhr sie bis 1939 für die Woermann-Reederei die Westafrika-Linie. Der Ausbruch des Krieges überraschte die TOGO im Hafen Bomo in Belgisch-Kongo. Nach einiger Zeit gelang es dem Schiff in die Heimat zu entkommen. Hier wurde sie zunächst als Truppentransporter, später als Minenschiff und anschließend als Handelsstörkreuzer eingesetzt. Diese Hilfskreuzereinsätze erwiesen sich aber bald als nicht mehr durchführbar. Nach erneutem Umbau wurde sie dann das Nachtjagd-Leitschiff. Auf Grund des ungewöhnlichen Aussehen sprach man bald vom „merkwürdigsten Schiff der Deutschen Kriegsmarine“.

Auffallend für dieses Schiff waren die großen Funkmessgeräte. So stand auf der Back, dem Vorschiff, ein Freya-Gerät (FuMG A1) mit einer Reichweite von 120

Kilometer und am Heck auf einen turmartigen Unterbau der Würzburg-Riese (FuSe 65 G) mit einer Reichweite von 90 km. Andere seltsame Bauteile waren die beiden Türme mit den Kugelhauben (ursprünglich Kugelflakstände für die Flakentfernungsmessung) als Träger für die Y-Antennen (Richtfunk-Dipolantennen). An den Kugelhauben seitlich angebaut befanden sich Richtverbindungsantennen (DMG 3G Rudolf). Aufgabe dieses Schiffes war es, anfliegende Feindflugzeuge möglichst früh zu erfassen und eigene Maschinen an den Feind heranzuführen.

Die TOGO wurde vorwiegend in der östlichen Ostsee eingesetzt, unter anderem um Finnlands Hauptstadt vor Bombenangriffen zu schützen. Anfang 1945 war sie an der Rettung der Zivilbevölkerung aus Ostpreußen beteiligt.

Sie überstand den Zweiten Weltkrieg und wurde an Norwegen ausgeliefert.

Wieder zum Frachter zurück gebaut wechselte sie mehrmals den Besitzer.

Zuletzt fuhr sie unter der Flagge Panamas und ist im November 1984 in der Bucht von Yucatan als Frachtschiff TOPECA gesunken.





Keine Baubeschreibung, nur eine Anregung

von Stefan Mann

Fotos: Klaus Müller

Den kleinsten Zerstörer unserer 1:200 SMC-Flotte habe jetzt ich. Er heißt, laut Hersteller Trumpeter, Courageous???? Ex-Sovjet-Bau, ist ca. 60 cm lang und an der breitesten Stelle knapp 5 cm stark. Wie ich ihn zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorgestellt habe sagten alle „der kippt gleich!“ Um so größer war das Staunen, als er im Weißenburger Limesbad seine ersten Runden drehte. Kleine Wellen machten ihm aber zum Glück auch nichts aus. Er schaukelte etwas, stabilisierte sich aber sofort wieder, genau so wie es eigentlich sein sollte. Zum Original gibt es leider nicht viel zu sagen, weil ich nichts, aber auch gar nichts dazu gefunden habe. Was auf der Packung steht ist meiner Meinung einfach nur falsch. Es gab

nur einen englischen Flugzeugträger der so hieß, und der ist im 2. Weltkrieg am 17. 9. 1939 gleich von einem deutschen VII b U-Boot versenkt worden. Es gab aber eine chinesische Anshan-Klasse, die ähnlich ist und aus der Gordy-Klasse der Russen weiterentwickelt wurde. Sehr mysteriös.

Wenn jemand mehr weiß oder Bilder hat, bitte mir mitteilen (ich hab nur eine alte Postkarte einer Gordy 2 zu diesen Thema gefunden). Ich

hab ihn jedenfalls etwas nach Anleitung und etwas Erfahrung, die aus meinen anderen russ.-chinesischen Schiffen her rührt, gebaut. Sieht ja ganz nett aus mit etwas Relling, Verspannung und leicht gealtert. Wer also wenig Platz hat und nicht allzuviel Geld ausgeben möchte und trotzdem ein gut detailliertes Schiff sein Eigen nennen möchte (mit guten Fahreigenschaften) liegt hier genau richtig. Vorsicht, bitte bei der Anleitung ganz genau hinsehen, die muss einer unter Einwirkung jeder Menge Reisschnaps gezeichnet haben (soviel Widersprüche). Wer aber baut schon strikt nach Anleitung?

Viel Spaß beim basteln! Euer Stefan.





les gut über die Bühne, auch der Seegrund wurde nicht beschädigt. Nach 2 Stunden reiner Fahrzeit - alles in Ordnung. An dieser Stelle nochmals ein Lob an die Konstrukteure von *robbe*. Auch wenn unser Modellbaukollege Reinhard wieder mal lästerte und meinte, ein U-Boot kann man wohl nur

an den Luftblasen erkennen?! Na ja, ein Überwasserfahrer... Aber nett. Die Fotos geben einen kleinen Einblick von den Modellen und vielleicht auch was von der netten Stimmung.

Schaufahren in Bayreuth

Kurzbericht und Fotos: Klaus Müller

Ein paar SMC'ler haben es sich nicht nehmen lassen, zum Eröffnungsschaufahren nach Bayreuth zu den Schiffsmodellbaufreunden zu fahren. Es war wieder mal ein tolles Wetter, gute Stimmung und fahren bis zum abwinken angesagt. Von den üblichen Fachsimpeleien mal abgesehen waren erstaunlich viele neue Modelle in den gut aufgebauten Ständen zu bewundern. Wie sich später herausstellte, waren diese Modelle nicht nur gut gebaut, sondern hatten auch sehr gute Fahreigenschaften. Auch ich hatte mein neues U-Boot Typ VII dabei und somit war der Stapellauf für U 47 in Bayreuth. Ging al-



Die Organisation am Röhrensee war wie immer gut, und auch die Verpflegung wieder mal einsame Spitze. Ein extra Lob an die Jungs vom Grill!





Monster in schottischen Seen

sind offenbar nichts Ungewöhnliches. "Kelpies" heißen die Fabelwesen bei den Highlandern, haben die Gestalt von Pferden und ernähren sich am liebsten von kleinen Kindern, die sich zu nahe ans Ufer wagen. Das Monster, das tief unten im Loch Ness hausen soll, ist da schon ein anderes Kaliber: Es frisst zwar keine Menschen, jedenfalls ist davon nichts bekannt, das Untier soll aber mindestens zehn Meter lang sein und aussehen wie eine Mischung aus Seeschlange, Wal und Saurier. Ganz sicher weiß das aber niemand.

Es existieren nur drei Fotos von Nessie

Was wohl daran liegt, dass Schottlands Hausdrachen ziemlich schrullig ist. Nur selten lässt er sich an der Wasseroberfläche blicken und bei seinen Ausflügen anschottische Tageslicht fotografiert zu wer-

den, mag er anscheinend überhaupt nicht. Es gibt gerade einmal drei Fotos aus den Jahren 1934, 1955 und 1958. Diese Abbildungen freilich sind entweder äußerst verschwommen oder nachweislich gefälscht. Weltberühmt wurde das Foto aus dem Jahre 1934 von Dr. Robert Kenneth Wilson: Nur der Monsterkopf schaut aus dem Wasser, auf einem langen Hals sitzt ein kleiner, reptilienartiger Kopf. Es wurde immer für das Nessie-Foto überhaupt gehalten - bis 1994, zum 60. Geburtstag. Da kam nämlich heraus, dass es sich auf dem Schnappschuss um ein selbst gebautes kleines Monster handelte mit einem Spielzeug-U-Boot als Untersatz.

1933

Nessie erstmals auf den Titelseiten

Nessies Karriere als Weltstar begann wohl am 14. April 1933. An diesem Tag fährt das Ehepaar Mackay von einem Besuch im Städtchen Inverness am See ent-

lang nach Hause. Mr. Mackay steuert den Wagen, seine Frau blickt aus dem Wagen und über den Loch Ness. Plötzlich schreit sie: "Was ist das? Dort draußen!" Mr. Mackay bremst sofort. In der Mitte des Sees ist das Wasser zu schäumenden Wellen hochgeworfen. Und dann taucht ein riesenhaftes Tier auf, das im Wasser herumtobt und mehrere Minuten lang immer wieder abtaucht. Zuletzt verschwindet es in einem Wirbel aus Gischt und Wellen in der Tiefe des Sees. Ein guter Bekannter der Mackays ist ein Reporter der Lokalzeitung "Inverness Courier". Deshalb erscheint am 2. Mai 1933 die Geschichte vom Monster im Loch Ness erstmals auf der Titelseite einer Zeitung.

Live-Sendungen vom Loch Ness und Monster-Tourismus

Bereits am 9. Juni 1933 druckt der überregionale "Daily Express" aus Glasgow die Story "Mysteriöser Fisch in schottischem Loch gesichtet." Am 28. Juni folgt eine Reportage über eine schreckliche Begegnung, die zwei Frauen hatten. Beim Rudern auf dem Loch Ness sahen sie sich plötzlich Auge in Auge dem Monster gegenüber, woraufhin eine der Frauen in Ohnmacht fiel. Am 12. Oktober schickt "The Scotsman" einen eigenen Korrespondenten an den Loch Ness, weil es inzwischen mehr als 20 neue Sichtungen gegeben hat.

Als am 23. Oktober in den beiden konkurrierenden Londoner Zeitungen "Daily Mail" und "Daily Express" seitengroße Geschichten über die "Monsterjagd am Loch Ness" erscheinen, wird das Phänomen zur nationalen Sache. Monsterjäger und Reporter stöbern um den See, Radioreporter schicken Live-Sendungen über den Äther, ein Dampfschiff nimmt extra für Monster-Touristen den Linienverkehr zwischen den Städten Inverness und Fort Augustus auf.

Am 13. November 1933 endlich gelang es einem Mr. Hugh Gray, ein erstes Foto vom Monster zu schießen: eine unscharfe Aufnahme von einem schlauchförmigen

Etwas auf dem Wasser. Das Monster, dem man anfangs den absurden Namen Bobby und dann erst Nessie gegeben hat, wurde schnell zum Star der internationalen Presse. In Frankreich wählten Journalisten die Entdeckung von Nessie sogar zum einzig positiven Thema des Jahres. In Österreich dagegen wetteten die Politiker, dass Nessie ein infamer Trick der Schotten sei, um die Touristen von den Alpen weg und in die Highlands zu locken. Zu Weihnachten 1933 war die Hysterie so groß, dass sich Nessiejäger und -touristen mit ihren Autos fast 100 Kilometer um den Loch Ness stauten.

Ein Vibrator für das Monster

Die Methoden der Nessiejagd nahmen manchmal obskure Formen an. So verstreute ein deutscher Industrieller zehn Tonnen Brotkrumen für Nessie auf der Wasseroberfläche. Ein Engländer schickte Wellen eines monströsen Vibrators in die Fluten, um das Monster mit stimulierten erogenen Zonen zur Paarung anzulocken. Ein anderer versuchte mittels Telepathie Kontakt zu Nessie aufzunehmen. Ein Chinese wollte mit einem Klein-U-Boot Loch Ness durchkreuzen und eine britische Wodka-Firma sponserte 38.000 Euro für eine gigantische Nessie-Falle.

10.000 Sichtungen seit 1933

Schotten sind ja bekanntlich nicht nur äußerst sparsam, sondern auch clever. Was schnell zu dem bösen Verdacht führt, Nessie sei nur eine geniale Publicity-Kampagne der schottischen Tourismus-Industrie. Andere Skeptiker halten das Ungeheuer im Loch Ness einfach für ein Hirngespinnst whiskeybetrunkenen Highlander. Dagegen spricht aber die große Menge an Zeugen, die behaupten, Nessie gesehen zu haben. Etwa 10.000 Sichtungen wurden seit 1933 gemeldet, von denen etwa 4000 als glaubwürdig gelten. Und diese Augenzeugen sind häufig nicht irgendwelche Wichtigtuer, sondern angesehenen Personen: Priester, Rechtsanwälte, Wissenschaftler, Politiker, Journalisten, Offiziere. Sogar die Schwägerin des

früheren britischen Premierministers Harold MacMillan und der Chemie-Nobelpreisträger Dr. Richard Syngé zählen zu ihnen.

Noch immer fehlt der Bildbeweis

Was bis heute aussteht ist der über alle Zweifel erhabene Bildbeweis für die Existenz des Ungeheuers. Alle Fotos von Nessie erwiesen sich bisher entweder als Fälschung oder es konnte nicht einwandfrei belegt werden, was auf dem angeblichen Monsterfoto wirklich abgebildet ist. 1975 etwa versenkte der Amerikaner Dr. Robert Rines mit einem Team von Wissenschaftlern Kameras im See, die durch Sonar-Echos aktiviert werden. Obwohl man im trübbräunlichen Wasser höchstens vier Meter weit fotografieren kann, gelang Rines ein Farbfoto von etwas, das für ihn der gruselige Schädel des Loch Ness-Monsters war. Ein abartig hässlicher brauner Kopf mit Knochenwülsten und tentakelartigen Wucherungen und Aufwülfungen besetzt. Am 21. November druckte der "Daily Record" aus Glasgow daraufhin die Schlagzeile: "Das Monster von Loch Ness existiert."

Nessie war nur ein Baumstumpf

Das totale Nessie-Fieber brach aus. In Englands Wettbüros stieg die Quote "Monster ja: nein" von 1:100 auf 1:6. Doch dann gab das National History Museum London eine Presseerklärung heraus mit dem Inhalt: Das Foto zeige nichts weiter als einen Baumstumpf mit abgefaulten Wurzeln. Der "Daily Record" musste dementieren: "Nessie ist nichts weiter als ein Stück Holz."

Die letzten Schlagzeilen machte Nessie im Sommer 1987, als die Operation Deepscan begann. Eine Flotte von 24 Motorbooten zog eine Woche lang eine Kette von Sonargeräten über den See, und suchte fast lückenlos das gesamte Wasservolumen nach dem geheimnisvollen Monster ab. Sogar die renommierte "Financial Times" wurde vom Nessie-Fieber angesteckt und fragte auf der Titelseite: "Wird das Monster endlich auf-

tauchen?" Doch Nessie scheute wieder einmal das Tageslicht. Und ein Fang wäre sowieso illegal, da Nessie bereits seit 1934 unter Naturschutz steht. So bleibt die ewige Frage: Was verbirgt sich hinter den geheimnisvollen Vorkommnissen am Loch Ness?

Berichte von einem Monster im Loch Ness gibt es nicht erst seit 1933, sondern sehr viel länger. Das älteste Dokument berichtet über eine Sichtung vor 1400 Jahren. Der irische Prediger Columban behauptet im Jahr 565 einen Schwimmer gerettet zu haben, als er ein Monster mit einem Fluch vertrieben haben will. Natürlich ist das nur eine Sage. Bemerkenswert ist aber, dass es von den vielen Seen in Schottland gerade der Loch Ness ist, an dem sich diese Begegnung zuge tragen haben soll.

In einem Buch aus dem 16. Jahrhundert klagt der Autor, dass es bis zum Jahr 1520 „noch niemandem gelungen ist, das Monster von Loch Ness zu erschlagen“. Und als im Jahr 1871 die erste Straße nach Loch Ness gebaut wurde, wollen die Straßenarbeiter mehrmals "zwei große Ungetüme, die entweder Wale waren oder eine gänzlich unbekannt Art von Lebewesen" gesehen haben.

Zwischen 1800 und 1900 gibt es mindestens zwölf Berichte über Sichtungen von namentlich genannten Zeugen. Ein besonders dramatisches Ereignis trägt sich im Jahr 1880 zu. Als der Taucher Duncan MacDonald ein gesunkenes Schiff im Loch Ness untersuchen will, zieht er nach einer Weile wie verrückt an der Signalleine. Als man ihm seinen Helm abschraubt ist sein Gesicht kalkweiß und er zittert am ganzen Körper. Als er den Kiel des Wracks untersuchen wollte, sah er plötzlich ein riesiges Monster neben dem Schiff sitzen. Es sah schrecklich aus, wie ein gigantischer, häßlicher Frosch.

Was die Suche für die Nessie-Jäger so schwierig macht, ist der Ort, den das Ungeheuer sich für sein Zuhause ausge-

sucht hat. Der schottische Hochlandsee Loch Ness ist zwar maximal nur 2,5 Kilometer breit, dafür aber 40 Kilometer lang und über 300 Meter tief. Umgeben ist das Gewässer von Hügeln, die bis zu 700 Meter aufragen. Unberechenbare Winde werfen merkwürdige Wellen auf, Spiegelungen täuschen den Beobachter, Strömungen lassen Äste wie schwimmende Tiere aussehen.

Das Wasser des Sees ist so stark mit Schwebepartikeln durchsetzt, dass ein Taucher kaum etwas erkennen kann. Unter Wasser kann selbst die beste Kamera nicht weiter als vier Meter sehen. Außerdem ist der See selbst in heißen Sommern nie mehr als 7 Grad warm, friert aber auch im Winter niemals zu. Der Boden des Lochs ist mit einer dicken Schlickschicht bedeckt.

Weil der Schlick alles am Boden festhält, ist noch nie eine Leiche - von einem Menschen, Fisch oder Monster - wieder aufgetaucht. Der See hat viele Unterwasserhöhlen und Spalten, die als potentielle Verstecke in Frage kämen, und einen außergewöhnlichen Fischreichtum. Ideale Bedingungen, um einem Urtier Unterschlupf zu gewähren.

Wissenschaftler haben sich viele Gedanken darüber gemacht, welche Art Lebewesen sich da unten im See verstecken könnte. Die Augenzeugen nach 1933 beschreiben das Monster als Tier mit langem Hals, kleinem Kopf, mächtigem, gebuckelten Körper, Schwimmlinsen und langem Schwanz. Diese Beschreibung passt perfekt zu einem Wasser-Saurier, dem Plesiosaurus, der allerdings seit etwa 70 Millionen Jahren als ausgestorben gilt.

Sollten tatsächlich einige Exemplare diese Jahrtausende irgendwie und irgendwo überlebt haben, wäre noch zu klären, wie sie in den Loch Ness gekommen sind. Eher Seemannsgarn sind die Geschichten von Seefahrern im Mittelalter, die behaupteten riesige Seeschlangen bevölkerten die Meere. War Loch Ness

einst mit der Nordsee verbunden und rettete sich ein solches Fabeltier dorthin? Oder ist der letzte Drache ins ferne Schottland ausgewandert? Noch während der letzten Eiszeit vor 12.000 Jahren war Loch Ness unter kilometerdickem Gletschereis begraben und bis auf seinen Grund gefroren. Weil Plesiosaurier Kaltblüter und Fleischfresser waren, würde der Loch Ness für sie eine extrem lebensfeindliche Umgebung darstellen.

Im kalten Loch Ness können eigentlich nur Warmblüter überleben, Säugetiere wie etwa die Wale. Aber die Meeressäuger ernähren sich von Plankton und daran mangelt es im Loch Ness. Die gerade einmal 20 Tonnen Lachse und dazu ein paar Kleinfische wie Stichlinge und Saiblinge würden auch kein Monster ernähren.

Bleibe die Theorie, dass Nessie ein besonders großer Fisch ist. In Frage käme etwa der Riesenhai, der bis zu 15 Metern lang werden kann und im Sommer tatsächlich in den Küstenregionen um Schottland auftaucht. Aber auch dieser Hai ist ein Plankton-Fresser und würde im Loch schnell verhungern. Was auch immer Nessie sein mag, unbestritten ist nur, dass man nie tote Exemplare oder Teile davon wie Knochen, Zähne oder Hautstücke gefunden hat.

Quelle: T-Online,

überarbeitet von Klaus Müller



Nürnberger Modell-Center

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,
vieles mehr



Besuchen Sie unsere Internetpräsenz unter
www.modell-center.de
E-mail: 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



Und wieder einmal Zeltlager

Bericht: Georg Reusch

Fotos: keine Ahnung

Der SMC hatte natürlich auch im Jahr 2003 sein Jugendzeltlager, wieder mit Jugendmeisterschaft, Fußball, Grillabenden und wie alle Jahre viel Regen.

Am letzten Juniwochenende war es wieder soweit, wir sind mit unserer Zeltausrüstung, Schiffen und jeder Menge festen und flüssigen Proviant in Weißenburg eingefallen. Am Freitag gab es wie üblich, kurz nach dem Zeltaufbau, das erste kräftige Gewitter. Aber nachdem die Mitglieder des SMC nach mittlerweile 6 Zeltlagern ziemlich fit sind im Aufbau von „Hundhütten“, „Bungalows“ oder 9-Meter Pavillons, haben wie diesmal den Regen einigermaßen trocken im Araunerskeller bei einem guten Abendessen über uns ergehen lassen.

Der Samstag hat uns zwar mit Regenwolken geweckt, aber dafür haben wir ja unseren Glühwein mitgenommen. Ja, ich weiß, Glühwein im Juni, aber fährt doch mal mit dem SMC auf Zeltlager. Wochenende Dürre, aber an diesen Tagen regnet es mit 100%iger Sicherheit.

So, jetzt Schluss mit Regen. Am Samstag

wurde es richtig schön. Unsere mitgenommene Flotte konnte bereits vormittags in See stechen, die Jugend musste schließlich üben für die Meisterschaft. Es wurde ein ganz wilder Parcours ausgesteckt, den zur Überraschung (oder auch zum Entsetzen) der männlichen Jugend von Sandra Schlicker am schnellsten befahren wurde.

Nun aber zum traurigen Aspekt des Zeltlagers, dem Fußballspiel, oder wie die wenigen Überlebenden dieses Jahres auch zu sagen pflegen: dem Death-Match.

Nach dem Spiel hatten die Sanitäter ei-





nen Großeinsatz, zum Glück hatten wir in unseren Kühlboxen noch jede Menge Eis, es gab einige Prellungen, Verstauchungen und von unserem Armin leider auch gebrochene Mittelfußknochen zu versorgen. (Fremdeinwirkung waren übrigens in den meisten Fällen auszuschließen, wir haben uns auf dem Fußballacker leider etwas dumm angestellt). Ach ja, das Ergebnis, leider hat die Jugend uns drei Tore verpasst. Und wir waren nur zweimal Schützenkönig.

Aber ihr wisst ja, wie Beckenbauer zu sagen pflegt: schau mer mal.

Im Jahr 2004 sind einige von unserer Jugend dann schon 18, das heißt, sie spielen dann bei den Gruftis in der Mannschaft.

Es gibt auch was vom geselligen Teil des Zeltlagers zu berichten. Wir haben auf unserem Grill mindestens ein halbes Schwein gebrutzelt, was da an Halskoteletts, Nackensteaks und Bratwürsten über das Grillgitter wanderte, hatte locker dieses Ausmaß. Noch was zur Statistik: Es wurden genau 59,5 Liter Bier vernichtet, der fehlende halbe Liter wurde zu unserm Erstaunen am Sonntag früh in Form einer noch verschlossenen Flasche unter einem Campingstuhl entdeckt.

Die Fachsimpelei am Lagerfeuer ging bis weit in die Morgenstunden des Sonntages, unser Wilhelm drehte seine üblichen Verabschiedungsrunden, Silko ist auf seinem Campingstuhl eingeschlafen und umgefallen, dabei sind ihm die Gläser aus seiner Brille gefallen. Macht nichts, hat er ja eh nicht gemerkt. Seine Kids, auf die er ja aufpassen sollte, zum Glück schon. Alf hat von jedem ein „gemeines“ Foto gemacht. Rudi, der ja nicht mehr in einem Zelt schlafen wollte, konnten wir mittels einiger Naturalien auch zum bleiben überreden und haben ihn schön im Vorzelt von Alf's Bungalow zu Bett gebracht. Also alles wie im letzten Jahr. Und für 2004 haben wir uns in Weißenburg auch schon wieder angemeldet.





Ausflug nach Buxtehude

Bericht: Rudi Schwarzmeier

Fotos: Ingo Kiefer, Matthias Ahrens

Am 7. Juni 2003 früh morgens fuhren ein Teil der Mitglieder des SMC nach Buxtehude, um sich Hamburg, Werften und ein paar befreundete Clubs anzusehen bzw. zu treffen. Nach einer kurzen Rast in Göttingen, der Club hatte Hunger, trafen diese leicht gerädert in Buxtehude ein. Die Gruppe, bestehend aus vierzehn Personen, teilte sich auf 2 Pensionen auf. Gegen Abend brachen alle auf zum „Pfungstmarkt“, das ist wie bei uns die Fürther Kirchweih. Als anständige Bayern wurde der Besuch des Marktes im „Bayerischen Hof“ beendet. Die Stimmung war gut, leider gab es nur einen Maßkrug und für unseren Ingo einen Schnabelkrug.... Wohl bekomms!

Am nächsten Tag, nach dem Frühstück, ging es unter Führung von unserem ehemaligen Mitglied Heiko Thorsten Kaiser zu einer Stadtbesichtigung von Buxtehude, die natürlich wieder mal mit einer Brauhausbesichtigung gegen 13 Uhr endete. Ich weise darauf hin, es war eine



Brauhaus Besichtigung! Unmittelbar danach fuhren wir zum SMC Hamburg-Belucke. Dort war extra wegen uns ein Schaufahren angesagt. Die sympatischen Mitglieder versorgten uns mit reichlich Kaffee und Kuchen. Wo der SMC Nürnberg aufkreuzt ist was los! Gegen 15 Uhr begann ein heftiger Regen mit Gewitter, die Krönung war, dass circa 50 Meter von uns entfernt ein Blitz einschlug. Machte aber nichts, das sind wir schon gewöhnt. Gegen Abend, mit leeren Akkus und hungrigen Mägen enterten wir ein griechisches Lokal. Danach war in Finkenwerder noch der Besuch eines U-Boot-Bunkers, Segelwerft und das Airbus-Gelände im Programm. Nach 20 Uhr zurückgekommen wurden die Akkus versorgt und es gab dann noch ein gemütliches Beisammensein. Der Tag klang recht harmonisch aus.



Am 9. Juni wurde etwas kürzer getreten. Wir fuhren zum Weiher des SMC Buxtehude. Bei stürmischen Wind sollten eigentlich nur die größeren Pötte fahren.

Der Schlepper von Thomas, recht putzig, hätte dies fast mit einem stilechten ab-saufen bezahlt. Darüber gibt es aber einen eigenen Bericht. Später wurde in Lühe auf das größte Containerschiff der Welt gewartet. Aus technischen Gründen konnte dies nicht auslaufen. War aber nicht weiter Schlimm, für uns Landratten waren die anderen vorbeiziehenden Schiffe auch groß genug.



So, nach einem ruhigen Abend wurde heute, am 10. Juni, Hamburg in Angriff genommen. Zuerst besichtigten wir die Speicherstadt mit den Landungsbrücken, dann die größte Modelleisenbahn der Welt. Ist schon genial, wie die Leute das alles so hinbekommen haben. Gegen halb zwei war ein Fußmarsch zu einem russischen U-Boot angesagt. Das Boot war beeindruckend, die Führung super. Sogar Jürgens Mutter im gesegneten Alter zwängte sich durch die engen Luken und Gänge. Nach vier anstrengenden Tagen gab es auch einen ersten Verletzten: Matthias hatte neue Schuhe an... und das sah man!

Am 11. Juni fuhren wir von Finkenwerder mit der Fähre nach Blankenese zu Peter Tamm und seinen Schiffsmodellen. Eine

zweistündige Führung war die Folge. War schon interessant, was der Mann alles hat. Von Werftmodellen bis zum Kno-chenschiff konnte man alles besichtigen. Danach mit der Fähre zu den Landungsbrücken und rauf auf die San Diego, ehemaliger Bananenfrachter, heute Museumsschiff. Gegen Abend waren wir wieder in unserem Quartier und Werner, der Vermieter, ließ uns seinen Rumtopf probieren. Ich kann nur sagen: Der war gewaltig gut! Weitere Bemerkungen dazu gibt's nicht.



Am 12. Juni sind erst mal ein Modellbau-geschäft und ein Fotoladen in Buxtehude unsicher gemacht worden, dann fuhren wir wieder nach Hamburg. Bei den Landungsbrücken wurde die Taufe eines Chemikalienfrachters beobachtet. Anschließend der Elbtunnel besichtigt und mit der U-Bahn zur Innenalster gefahren. Hierbei wurde eine Alsterrundfahrt gestartet und in der Fußgängerzone flanirt.



Abends wurde in unserem Quartier bei tollem Wetter gegrillt. Unser Vermieter ließ zur Höchstform auf. Das dauerte bis weit



nach Mitternacht. Noch irgendwelche Fragen?

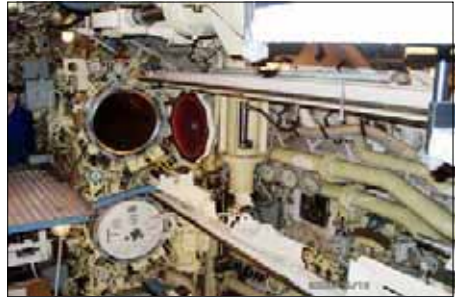
So, der 13. Juni ist da. Direkt nach dem Frühstück fahren wir nach Emden zu einer Werftbesichtigung. Durch Herrn Regensdorf wurden wir um elf Uhr mit Kaffee und Plätzchen in der Werft begrüßt. Gegen Mittag war dann die Besichtigung. Zuerst die U-Boot-Halle. Ziemlich ehrfürchtig standen alle vor dem Typ 212. Leider durften wir nicht fotografieren. Weiter sahen wir einige Sektionen vom Typ 209 und verschiedene andere Abteilungen. Die Fregatte der Klasse 124 war nur von außen zu sehen. Dafür konnten wir Forschungsschiff Klasse 751 besichtigen. Danach wurde uns noch der For-



menbau gezeigt. Weiter gab's noch eine Stadtbesichtigung von Emden mit kleiner Haf Rundfahrt. Im alten Hafenbecken besuchten einige Mitglieder noch etliche Museumsschiffe. Gegen Abend waren wir wieder in unseren Pensionen, wo noch viel und lang über die Eindrücke in der

Werft diskutiert wurde.

Tja, und am 14. 6. 2003, nach einer tollen Woche mit herrlichem Wetter hieß es Abschied nehmen. Nach dem Frühstück verabschiedeten wir uns bei unserer Familie Wiebusch und ihrer schnuckeligen Pension mit Wehmut und machten uns fertig zur Heimreise. Fazit: Ein super Ausflug, über zweitausend Kilometer gefahren und keine Sekunde bereut.





Sondermeldung Buxtehude/Mühlweiher!!!

Bericht: Thomas Weis

*Fotos: Ingo Kiefer, Matthias Ahrens,
Johannes Schwarzmeier*

In den Vormittagsstunden des 9. Juni 2003 kam es auf dem Mühlweiher in Buxtehude zu dramatischen Szenen. Der Schlepper „Neptun“, mit Heimathafen Nürnberg, wurde über dem Achterdeck von einer Sturmböe erfasst.



Binnen Sekunden kenterte er und hielt sich nur mit Mühe, rund 90 Grad Schlagseite, über Wasser. Nur dem beherzten Eingreifen eines Mitgliedes der DGzRS, Heiko-Thorsten K. und dem Freizeitkapitän Rudi Sch. aus Nürnberg ist es, im Zusammenwirken mit dem Schiffsführer des Schleppers, Thomas W. aus Nürnberg zu verdanken, dass es hier nicht zu einem Totalverlust kam.

Heiko-Thorsten K., der eigentlich nur eine Bewegungsfahrt mit seinen Einsatzboot in Buxtehude durchführte, war als erster Helfer am Unfallort. Rudi Sch. unterstützte die Rettungsmaßnahmen von Heiko und dem Schiffsführer unter vollen Kör-

pereinsatz und sicherte die beiden bei der Bergung.

Der Sohn von Rudi Sch., Johannes, dokumentierte die tragischen Momente geistesgegenwärtig mit seinem Fotoapparat. Der verunglückte Schlepper kam un-



mittelbar danach in ein freies Trockendock. Dieses machte seinen Namen alle Ehre und der Havarist wurde dort trockengelegt.

An diesen Vorfall kann man einmal mehr sehen, was alles U-Boot spielen will, wenn Süßwasserkapitäne unsere Küstenregionen aufsuchen !!!

Zum Schluß möchte ich es nicht versäumen auch unseren Kapitän Rudi zu zitieren: "... des koanster Du nit vierstellen, wie schnell des olles passiert is..."



Ausstellung in der Grund- und Hauptschule Nürnberg-Katzwang

Bericht: Georg Reusch

Fotos: Klaus Müller

Im Jahr 2001 hat der SMC anlässlich seines 15jährigen Bestehens eine Modellbauausstellung in der Hauptschule Katzwang veranstaltet.



Diese Ausstellung stieß damals auf sehr großes Interesse, eine Wiederholung war am 23. März 2003 angesagt.

Mit befreundeten Modellbaukollegen konnten wir wieder 850 qm mit Raketen, Fliegern, Papierdrachen, Trucks, Dampfmaschinen und natürlich Schiffsmodellen füllen.

Als eines der Highlights wurde eine Prunkgaleere (Puzentaur), wie sie von den Bayerischen Königen auf dem Starnberger See eingesetzt wurden, ausgestellt.

Im Außenbereich sorgte auch die Vorfüh-

rung eines Düsentriebwerks für ziemlichen Wirbel, dagegen waren die kleinen Elektroflieger und Hubschrauber richtig gemütlich.

Unsere Freunde vom 1. Trucker-Club Nürnberg führten ihre Sattelschlepper auf einen 130 qm Parcours vor. Neben phantastischen Trucks konnte noch jede Menge funktionsfähiger Baumaschinen bewundert werden.

Im Umfeld war die DGzRS mit einem großen Stand, sowie die Firmen Tost-Modellbau und Modell-Center Nürnberg



vertreten, auch unser Airbrush-Heinz hat wieder über Farben und Techniken informiert. Mit seiner Mustermappe über Bodypainting hat er die männlichen Besucher auch ziemlich ins Schwitzen gebracht.

Daß Modelle nicht immer klein sein müssen, zeigte der Nürnberger Raketenmodellclub 1982 e.V. Der Stand mit den zum Teil übermannshohen Raketen





war hauptsächlich von der Jugend umlagert.

Das genaue Gegenteil führte unser Alf vom Modellbau-Center vor, die Unterzeichnung der japanischen Kapitulation an Bord des Amerikanischen Schlachtschiffes Missouri im Maßstab 1:700. Seine Behauptung, mittels einer Lupe könne man sogar die Augenfarbe an dem ca 1 mm großen Messingätzteil der Figur von General MacArthur erkennen, glaubte ihm jedoch keiner.

Als Maßstab 1:1 hatten wir noch eine STAR-WARS-Gruppe mit Kostümen und



Dioramen, sehr imposant.

Alle Mitaussteller sind jetzt aufgeführt und hoffentlich ist keiner vergessen worden. Als Veranstalter hatte der SMC natürlich auch einiges zu bieten. Mit ca. 60 Schiffmodellen, von der Titanic über Feuer-



löschboote, Seenotrettungskreuzer, U-Boote und natürlich einigen Vertretern der grauen Flotte wie zum Beispiel eine Bismarck im Maßstab 1:100 mit einem ganzen Sack voll Sonderfunktionen, sind wir angetreten.

Zum Schluss darf der Elternbeirat der Katzwanger Hauptschule nicht vergessen werden, der sich um die Rahmenbedingungen und das leibliche Wohl der Aussteller und Besucher wirklich sehr gut gekümmert hat.



Katastrophen(bau)bericht mit Bildern

Ich sollte für einen guten Bekannten ein bestimmtes U-Boot als Standmodell bauen. Hatte eh zur Zeit nichts zu basteln, also sagte ich zu (leider).

Es ist von einem bekannten Modellbaukastenhersteller und soll angeblich Museumscharakter haben. Ich öffnete den Baukasten, das sah ja gar nicht so schlecht aus. Die Holzteile lasergeschnitten, wie modern, leider zu lang und zu breit, also doch was für die Laubsäge. Die Anleitung auf Italienisch, na ja. Das Beiblatt, die Übersetzung ins Deutsche, könnte auch von meinem Pizzabäcker stammen. Bauen sie nach Bauplan, sehr hilfreich. Ich versuchten die Zeichen zu deuten wo man kleben, bohren, spachteln sollte, aber bei einem Symbol, das sieht ungefähr so aus: *, viel mir nach reichlicher Becksunterstützung nur „Vorsicht, Rutschgefahr bei Glatteis“ ein.



Das Deck und die restlichen Metallteile sind geätzt, super. Manchmal stimmt der Radius nicht, aber ansonsten hat sich da einer wirklich viel Mühe gemacht. Der Turm und die Ausfahrgeräte, sehr filigran, genau das Richtige für Papi. Leider kann man das nicht vom Rumpf behaupten, da musste es anscheinend schnell

gehen. Flutschlitze? Im Plan schön eingezeichnet, die sollte man tatsächlich nur auf-

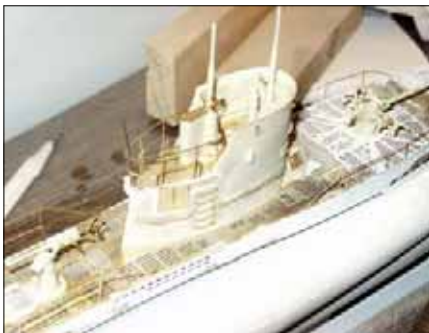
pinseln, und das bei einem Museumsmodell? Das Hecktorpedorohr schief ausgefräzt, keine Vertiefung, wo die Seitenverkleidung des Decks angeklebt werden soll. Warum denn nicht, beim Turm ging es doch auch. Der Bug ist viel zu stumpf usw. Leider hat es bei diesem, nicht gerade billigen Baukasten nicht einmal zu einem Bootsständer gereicht, schade. Schaut euch einfach die Bilder an und entscheidet selbst, ob es das Wert ist. Eins muß ich fairerweise noch dazu sagen: Das lackieren habe ich einem Profi überlassen, ich glaube, der schimpft immer noch. Und ein Modell steht oder



fällt ja schließlich mit der Lackierung. Auch die Flutschlitze hab ich dann doch lieber ausgefräzt. Dies ging eigentlich sehr leicht, da

das Material relativ weich ist. Ich weiß gar nicht, ob ich den Hersteller überhaupt nennen darf; aber wer so viel Geld für so was ausgibt, kann bestimmt mit einem Lächeln im Gesicht meine Kritik ertragen.

Wenn ich das Ding mit Fernsteuerung versehen müsste, was gar nicht geht, würde ich jetzt bestimmt mit der Abspannung um den Hals von der Decke baumeln. Warum ich es dann doch fertig bekommen habe? Ich habe



ein anderes Boot gesehen, und der Erbauer hat es auch nicht besser zusammenbekommen (das tröstet). Ein herzliches Dankeschön an die Fa. Beck's, die bereits 1874 ein Mittel entwickelt hat, was mir nach ausreichender Dosierung immer wieder ein Strahlen ins Gesicht brachte. Das war's. Prost!

Bericht und Fotos: Stefan Mann

PS: Das U-Boot ist doch noch was geworden!



5. Nürnberger Hafenfest 2003

Bericht: Jürgen Schlicker

Fotos: Klaus Müller

Vom 12. bis 13. Juli 2003 war es wieder soweit: Der Nautic-Club Nürnberg veranstaltete das 5. Nürnberger Hafenfest. Wie in den vorhergehenden Jahren waren auch diesmal unsere Modellvorführungen eines der Highlights des Festes. Also fanden wir uns am Samstag früh auf dem Festgelände ein. Das Wetter war gut, es versprach ein sonniges und heißes Wochenende zu werden. Zuerst hieß es natürlich wieder „Alle Mann ran an das Zelt!“ Nachdem wir unser Ausstellungszelt nun doch schon einige Male aufgebaut hatten, ging das Ganze recht flott über die Bühne. Zur Feier des erfolgreichen Zeltaufbaues, weil Samstag war und überhaupt, gab es anschließend Sekt für alle. (Am Samstag Morgen um 8:00 Uhr, sozusagen vor dem Frühstück!)

Die allgemeine Stimmung danach war einheitlich gut und so wurden die Tische und die Modelle auch recht schnell aufgebaut. Diesmal hatten wir sogar genügend eigene Tische und mussten uns nicht mit dem Wirt des Bierzeltes duellieren.

Gegen halb Zehn Uhr kamen dann allmählich die ersten Besucher, um 10:30 hatten wir unsere erste Vorführung. Wie immer wurden unsere Modelle auch diesmal von sehr vielen Besuchern bestaunt. Es wurden Fragen zu den einzelnen Modellen gestellt, die wir natürlich gerne und nach bestem Wissen beantworteten.

Auch die zweite Vorführung am Samstagnachmittag verlief ohne Zwischenfälle. Dank des schönen Wetters hatten wir jedes Mal bis zu fünfzehn Schiffe auf dem Wasser. Für etwas Aufregung sorgte ein Passagierdampfer, der unbedingt am Festgelände anlegen wollte, natürlich während einer Modellvorführung! Nachdem das Schiff dann einige Zeit mitten im





Kanal vor sich hindümpelte, kam man an Bord offenbar auf die Idee, den 1. Offizier auf der Brücke durch den Kapitän zu ersetzen. Der löste das Problem, indem er sein Schiff einfach ein paar Meter nach dem Festplatz anlegen ließ.

Am Ende des Tages konnten wir zufrieden nach Hause gehen. Wenn auch der Eine oder Andere mit dem Gehen so seine Probleme hatte. Was natürlich am heftigen Seegang auf der Festwiese lag und nichts mit dem Sekt zum Frühstück und einigen Bierchen tagsüber zu tun hatte!

Am Sonntag konnten wir dann etwas länger schlafen, das Zelt stand ja schon und der Sekt war auch alle. Gegen neun Uhr waren dann die meisten Vereinsmitglieder wieder im Einsatz. Auch am Sonntag war das Wetter einfach traumhaft, es wurde sogar noch wärmer als am Vortag. Entsprechend groß war auch der Besucherandrang.

Unsere Vorführungen wurden wieder fast wie von einem Uhrwerk abgespult und der Andrang danach in unserem Zelt nahm manchmal beängstigende Ausmaße an. Wie immer waren natürlich die Kinder fast immer vorneweg. Grosse Beachtung fand am Sonntag auch unser Sondertisch, auf dem nur Modelle im Maßstab 1:200 ausgestellt wurden. Dort stand zwischen verschiedenen Fregatten und Kreuzern auch meine Bismarck. Auf diese Weise bekommt man doch eine gute Vorstellung von den Größenverhältnissen der einzelnen Schiffe.

Für Aufsehen sorgten auch die Modellsportfreunde Nürnberg mit den Vorführungen ihrer verbrennergetriebenen Rennboote. Diese Boote entwickeln doch beachtliche Geschwindigkeiten, was von den Zuschauern mit viel Beifall belohnt wurde.

Leider gibt es immer mal ein paar Leute, denen es weniger um Modellbau geht, sondern nur darum, möglichst schnell und riskant zu fahren. Ist ja auch so cool, mit einer übermotorisierten Plastikschüssel





andere Modelle in gefährliche Situationen zu bringen. Ein vernünftiges Schaufahren wird dadurch natürlich sehr schwierig, wenn nicht gar unmöglich. Für manche gibt es zwischen „Stop“ und „Vollgas“ eben keine anderen Reglerstellungen. Da gerade jene ihre Fahrzeuge meist nicht halb so gut beherrschen, wie sie glauben, müssen eben die ernsthaften Modellbauer darunter leiden. Man merkt genau, wenn die selbsternannten „Süßwasser-Schumis“ auf dem Wasser auftauchen. Dann sind nach kurzer Zeit nämlich kaum mehr richtige Modellschiffe zu sehen. Aber ab und zu sind diese Jungs dann doch für Applaus gut. So geschehen am Sonntagnachmittag, als einer der „Profi-Fahrer“ vorwärts und rückwärts verwechselte (es gibt eben doch mehr Knüppelstellungen), und aus seinem Torpedoboot fast ein U-Boot machte. Das Boot konnte in letzter Sekunde vor dem endgültigen Untergang bewahrt werden. Ob der Eigner, einer unserer Gäste, daraus was gelernt hat wage ich jedoch zu bezweifeln. Aber was soll's,



schwarze Schafe gibt es überall, warum also nicht auch bei uns. Von diesem Vorfall mal abgesehen war auch der Sonntag ein schöner und erfolgreicher Ausstellungstag. Wir hatten unseren Spaß und konnten unser schönes Hobby vielen Menschen näher bringen. Für weitere Aufregung sorgte am späten Nachmittag eine kleine Windhose, die aus heiterem Himmel über den Platz fegte. Zuerst flogen ein paar Blätter, dann startete ein Sonnenschirm des Bierzeltes gut 50 Meter senkrecht in die Höhe, während die Schirme links und rechts davon nur nach oben geknickt wurden. Ja - und dann war da unser Zelt im Weg....! Es wurde nicht weggeblasen, es wurde regelrecht nach oben gesaugt. Auch der heldenhafte Einsatz mehrerer Modellbau-



er konnte nicht verhindern, dass die Zeltwände nach oben gebogen wurden. Allerdings haben wir es geschafft, die Plane und das Gestänge von den Modellen fernzuhalten. So gab es wenigstens hier keine nennenswerten Schäden. Unser Ausstellungszelt kam jedoch nicht so gut davon, die Planen sind zwar noch in Ordnung, das Gestänge hat es jedoch ziemlich übel erwischt. Na ja, dieses Jahr brauchen wir es ja nicht mehr, und bis zur nächsten Saison sind die Schäden mit Sicherheit behoben. Schließlich sind wir ja nicht umsonst Modellbauer! Nach diesem Zwischenspiel herrschte den ganzen Nachmittag lang wieder traumhaftes Wetter und der Besucherandrang war fast noch größer als zuvor.



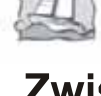
Unsere Modelle standen jetzt ja im Freien und waren von allen Seiten zu sehen. Aber von solchen Ereignissen lassen wir uns ja bekanntlich nicht die Laune verderben und so ging der Sonntag dann recht gut und mit viel Fachsimpeleien zu Ende. Natürlich gab es auch diesmal die bereits obligatorisch gewordene Fahrt mit dem Autoscooter. Der Betreiber hatte uns anscheinend vom letzten Jahr noch in bester Erinnerung, jedenfalls waren wir uns einig, dass die Fahrzeuge deutlich langsamer waren als vor unserem Auftauchen. Aber unseren Spaß hatten wir trotzdem und Blessuren gab es auch nicht.



Und so freuen wir uns schon auf nächstes Jahr, wenn es heißt:

The Same Procedure As Every Year!!!





**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**

Zwischen Opernhaus und Christuskirche



Geisterschiffe

Bericht: Stefan Mann

Fotos: Klaus Müller

Geisterschiff oder doch lieber mit Besatzung?

Wie sieht das denn aus, ein Schiff im Wasser, gut gebaut, aber irgendetwas fehlt. Bei genauerer Betrachtung stellt man fest, es ist ein Geisterschiff. Die Besatzung ist von Bord gegangen, wahrscheinlich weil sie die riskanten und meist viel zu schnellen Fahrmanöver ihres am Beckenrand stehenden Kapitäns nicht mehr mit ansehen konnte. Oder eher wahrscheinlich, der Kapitän Schwierigkeiten beim anheuern von seiner Stammbesatzung hatte. Ja, es ist wirklich nicht einfach, ein paar Figuren für sein Schiffsmodell zu bekommen. Es gibt zwar einige Hersteller, meist für Eisenbahnzubehör, die im Maßstab passende Figuren anbieten, aber zu welchen Preis! Bemalt sind sie leider auch meistens schon, was wiederum den Preis in die Höhe treibt. Womit wir Schiffsmodellbauer nichts anfangen können. Wer will schon einen Schaffner als 1. Offizier haben. Also umpinseln. Doch bleibt das Problem mit dem Preis, 5 Figuren, davon eine mit Rock, in 1:200 für schlappe 9 Euro, ja hab ich denn einen Geldscheißer? Nee, also doch Eigenbau und abformen. Noch viel

schlimmer die beweglichen Figuren von einigen Firmen, meist für Truckmodelle. Schlecht angezogen und schlecht bemalt, Stückpreis zwischen 10 und 15 Euro. Ich brauchte für meine Najade (1/16) von Robbe ein paar Figuren. Männlich wie weiblich, was mich wieder zu den Truckerfiguren brachte. Ich kaufte mir von Robbe eine Truckerin, die einzige Firma, die so was anbietet. Sie war sehr einfach gekleidet. (und so was soll auf meine Luxusjacht!) Also jetzt bitte nicht schweinisch denken. Ich zog sie aus ihren von Kleber zusammengehaltenen Stoffkleidern raus. Sah ja ganz ordentlich aus, so anatomisch gesehen. Ich entschloss mich für einen gelben Badeanzug, siehe Bild. Diesen pinselte ich mit Revellfarbe auf. Da die Figuren aus einer Art Gummi sind, sieht das nach dem trocknen ziemlich echt aus. Die braunen Arbeiterschuhe bekamen einen schwarzen Anstrich. Das Gesicht leicht mit etwas Farbe an den richtigen Stellen aufgepeppt (hab ja oft genug bei meiner Frau zugesehen), noch etwas rot auf die Fingernägel und schon hat man aus einer Fernfahrerin eine Diva gemacht. Warum gibt es denn so was nicht für uns Schiffsmodellbauer zu kaufen? Die gängigen Maßstäbe sind doch eigentlich bekannt; und etwas Farbe auftragen ist ja wirklich kein Problem für uns. Also: *Kampf den Geisterschiffen!*



 **Robbe**
modellsport

U 47 - Die taucht was!

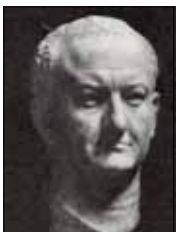
Vorbildgetreues, dynamisch tauchendes Modell
eines U-Bootes im Maßstab 1:40

Technische Daten:

Länge:	ca. 1700 mm
Breite:	ca. 160 mm
Höhe:	ca. 290 mm
Verschlingung:	ca. 8500 g

Geld stinkt nicht, oder doch?

Bericht: Matthias Ahrens



Eigentlich kann man es fast nicht glauben, aber je länger es Online-Auktionshäuser gibt, desto stärker erhärtet sich der Verdacht, dass der römische Kaiser

Vespasian mit seinen

Worten vor ca. 2000 Jahren gar nicht mal so daneben lag. Nur so lässt sich erklären, was sich beim Blick auf die Internet-Seiten eines weltweiten Online-Auktionshauses regelmäßig am Bildschirm tummelt. Es ist so schlimm, man kann es einfach nicht übersehen, Geld scheint so sehr zu stinken, dass es gar nicht weit genug zum Fenster rausfliegen kann...

Beginnen wir mit einem ganz harmlosen Beispiel. Häufig findet man unter der Rubrik „Verkäufe, Anzeigen“ mit aussagekräftigen Slogans im Stile „Verkäufe Schiffsmodell - Top!!!“, wodurch sich die Verkäufer offenbar erhöhte Aufmerksamkeit durch potentielle Käufer erhoffen. Untermalt werden jene meist mit einem Bild Marke Fernaufnahme, wobei man gerade mal auf die Farbe und ein wenig auf den Schiffstyp schließen kann. Und siehe da, dies scheint sich zu rechnen. Die Tatsache, dass eine pränante Kopfzeile ein Produkt kein bisschen verbessert, scheint einer Vielzahl der Internet-User gänzlich unbekannt zu sein. Kaufpreise, die bis zu der Hälfte über dem eigentlichen Ladenpreis liegen, sind keine Seltenheit. Egal, ob es sich um ein Baukastenmodell oder ein Fertigmodell handelt. Ganz zu schweigen von dem kleinen Wörtchen „Rarität“. Es kann wahre Wunder bewirken. Vielen Verkäufern scheint es eine Leichtigkeit zu sein der potentiellen Käuferschicht zu suggerieren, dass sie die einzigen seien, ein entsprechendes Produkt anbieten zu können. Das Angebot

reicht hier von den Ausnahmen - vergriffenen originalverpackten Bausätzen - über vermurkste ältere Modelle bis hin zu Produkten aus den aktuellen Verkaufspaletten der Hersteller und zu Neuheiten. Manche sind sogar so neu, dass sie noch gar nicht auf dem Markt sind. Das beste Beispiel hierfür ist der Typ XXI von Robbe, er war bereits im April 2003 beim großen Auktionshaus mit den 4 Buchstaben erhältlich, obwohl der Hersteller frühestens Ende 2003 liefern kann.

Die Wörtchen „Keller- bzw. Dachbodenfund“ befinden sich ebenfalls oft in Annoncen. Die meisten Fundstücke müssen - so man den Auktionen glauben darf - ans Tageslicht gekommen sein, als die Verkäufer mit Augenklappe und Entenhaken auf den Spuren von Käptn Hook den Speicher des Elternhauses kaperten, um dort all die antiken Schätze zu Tage zu fördern, auf welche die (Käufer-)Welt gewartet hat. Nur, die beigelegten Bilder lassen darauf schließen, dass Opi die Fundstücke absichtlich verscharrt hat, damit sie auf Gedeih und Verderb in jenem wohlverdienten Verließ blieben, in welchem sie gefunden wurden...

Die größten Sympathien verdienen aber letztlich die Verkäufer, die der Meinung sind, dass ihre Handarbeit oder die eines verstorbenen Verwandten einen Artikel zu reinem Gold macht. Nicht selten kann man Seelenverkäufer entdecken, die als „...wurde mal von meinem Opa gebaut...“ oder ähnlichem betitelt werden und deshalb einem Erstgebot von 1000 Euro oder mehr - in den Augen des Verkäufers - völlig gerecht werden.

Für alle Artikel, welche bei Online Auktionen über den Tisch gehen, scheint es jedoch noch eine weitere, außerordentliche Gesetzmäßigkeit zu geben. Ich möchte diese vorsichtig als das „Gesetz der umgekehrten Qualität“ bezeichnen. Es ist immer wieder verwunderlich, wie deutlich man einen Artikel als Wrack, Schrott oder verbastelt deklarieren kann, ohne dass sich die Käuferschaft davon abschrecken

lässt. Die Auswirkungen auf den Verkaufspreis sind dabei verheerend. Was für den Verkäufer als notwendige Absicherung einerseits und Gewissensberuhigung andererseits gedacht war, entpuppt sich oftmals als echter Verkaufsschlager. Die Psychologie, welche dahintersteckt, ist mir offen gesagt ein Buch mit sieben Siegeln, aber es muss damit zu tun haben, dass der sportliche Ehrgeiz der Käuferschaft unweigerlich geweckt und bis auf ein Höchstmaß stimuliert wird. Anders ist es nicht zu erklären, dass für vermurkste Baukästen mit irreparablen Inhalt $\frac{3}{4}$ des Neupreises bezahlt werden,

im selben Atemzug jedoch für komplett fertige und gut gebaute Modelle nur in extremen Ausnahmefällen mit viel Glück das Material berappt wird...

Vielleicht gehören Sie ja auch zu den Modellbau-Admirälen, welche schon mal ein Modell online gekauft haben, weil sich die Gelegenheit gerade ergab. Sie werden mir in jedem Falle zustimmen wenn ich behaupte, dass der Wert eines Schiffsmodells immer im Auge des Betrachters liegt.

Erwürgen Sie mich aber bitte nicht, falls ich dem einen oder anderen von Ihnen einen guten Augenarzt empfehle...



SMC-Clubmeisterschaft mit Ausstellung im Blindenzentrum Nürnberg-Langwasser

*Bericht: Klaus Müller
Fotos: K. Müller*

Eigentlich stimmt die Überschrift ja nicht. Aber so war eben unser Dabeisein innerhalb der Ausstellung im Blindenzentrum Nürnberg-Langwasser gedacht. Viele unserer Modellbauer und Vereine freuen sich schon das ganze Jahr auf diese Ausstellung, da doch im geschützten Raum die schönsten Modelle ausgestellt werden. Es hat schon was für sich, wenn

man Wind und Wetter nicht ausgesetzt ist. Außerdem ist noch ein schönes Schwimmbad dabei. Für die kleinen Schiffsmodelle bis zum Maßstab 1:200 sind somit ideale Rahmenbedingungen vorhanden, außer ein Schlepper in 1:20 durchpflügt das Wasser. Um auf unsere Supermodelle zu kommen: Diesmal sind von unserem Verein hervorzuheben: Ernst Fenner aus Erlangen mit seinem Seenotrettungskreuzer *Hermann Helms* mit Tochterboot. Der zweite im Bunde ist Ralph Liedtke. Er arbeitet noch den WK II auf. Sein neuestes Werk ist der nie fertig gebaute Flugzeugträger *Graf Zeppelin*.



Um dieses filigrane Meisterwerk zu schaffen hat er fünf Jahre und sieben Monate benötigt. Alleine die Beplankung des Flugdecks nahm über fünf Monate in Anspruch. Mehr darüber gibts im nächsten Club-Info 2005 in seinem Baubericht zu lesen. Von Siegfried Frühauf wurde im größeren Maßstab das Küstenwacheboot *Bayreuth* gebaut. Auch darüber wird es im nächsten Heft einen bebilderten Baubericht geben. Im Rahmen dieser Ausstellung sind wieder etliche neue Modelle vorgestellt worden. Der Autor jammert nun ein wenig; ich habe vor genau eineinhalb Jahren ein Forschungsschiff Namens *Littorina*, einen Baukasten,

angefangen. Weiter als bis zum Rohbau und zwei missglückten Rumpflackierungen dank eines Herstellers von Sprühdosenlack bin ich immer noch nicht gekommen. Vielleicht klappts ja bis zur nächsten Veranstaltung.

So, nun zur Ausstellung. Ausgerichtet wurde diese vom Nürnberger Trucker-Club, der außer unserem Verein noch folgende eingeladen hatte: Modellflugclub Noris, Modellflugclub Franken, Modellsportfreunde Nürnberg und weitere, mir namentlich nicht bekannte Aussteller. Das Ganze wurde in drei Kategorien aufgeteilt: 1. Truckmodelle und Baumaschinen, 2. Schiffsmodelle



und 3. Flugmodelle. Außer Konkurrenz führen noch ein paar Rennautos, teilweise mit Benzin.



In der Turnhalle war ein großer Parcours für LKWs und Baumaschinen im Maßstab 1:14/1:16 aufgebaut. Hier wurde die große Welt in einer kleinen Landschaft nachgestellt. Ob nun Lagerhalle für Gabelstapler, Erdhaufen für Baustellenfahrzeuge oder einfach die Fahrzeuge auf den vielen Straßen - hier ist für jeden LKW-Freund etwas dabei gewesen. Im Freien bestand für



Flugzeugpiloten die Möglichkeit ihre Modelle in der Luft vorzuführen. Hubschrauber, Slow-Flyer, Propellermaschinen oder gar Düsenjäger mit richtigen Düsentriebwerken - auch hier wurde nichts ausgelassen! Und wer das Düsentriebwerksgeräusch schon mal gehört hat glaubt nicht,



daß es zu einem Modell gehört. Dabei nicht zu vergessen sind die kleinen Modelle, die auch in Räumen geflogen werden können. Und wehe, es bläst sie jemand an!

Leider wurde ein dicker Wermutstropfen vergossen: An den Frequenztafeln orientieren sich einzelne Modellsportler immer noch nicht. Bei den Schiffen gab es Lack-schäden, bei den Fliegern stürzten zwei Hubschrauber ab. Und dies nur, weil manche zu bequem oder einfach nur nachlässig sind. Muß das sein?

Tja, und nun kommt unser Höhepunkt: Die **SMC Clubmeisterschaft** mit Wanderpokal! Aber oft kommt es anders als man denkt. Die fiel aus! Der Grund: Bei so vielen Ausstellern ist einfach keine Zeit, um diese gut durchzuführen. Na ja, machen wir sie halt im nächsten Jahr in Weißenburg.

Um alles abzurunden dürfen auch die Firmen Tost Modellbau und das Nürnberger Modell-Center nicht vergessen werden. Weiter im Bunde das Atelier und Air-Brush-Studio mit Heinz Wagner. Ich habe ihn dabei erwischt, wie er sich an einem netten Mädél mit seiner Pistole range-macht hat. Ein Schelm, wer was böses dabei denkt!

Resümee: Es waren trotz der erwähnten Frequenzprobleme zwei schöne und interessante Tage mit vielen Neuheiten. Ich denke, einige von den Modellbauern haben wieder etliche Anregungen für ihr Hobby gefunden. Und für technisch interessierte Besucher dürfte nun manches Rätsel gelöst sein, wie zum Beispiel die langen Fahrzeiten durch unsere jetzt endlich ausgereiften *Drehstromakkus!*





10. Internationales Modell-U-Boot-Treffen 2003

Bericht: Hans-Jörg Welz

Fotos: D. Maier, K. Müller, M. Pechtl

An einigen Dingen merkt man ganz deutlich, wie schnell doch die Zeit vergeht: Die Kinder von vorgestern laufen einem heute als gestandene

Männer oder Frauen über den Weg, und das Internationale Modell-U-Boot-Treffen in Nürnberg feiert sein 10. Jubiläum. Das klingt erst einmal gar nicht so beeindruckend, wenn man allerdings weiß, dass dieses Treffen - von den ersten beiden einmal abgesehen - nur im Zwei-Jahres-Rhythmus stattfindet, dann ist das doch schon eine ganz schöne Zeitspanne.

Anno 1986 trafen sich zum ersten Male





U-Bootler in Nürnberg und nach dem zweiten Treffen im Jahre 1987 entschied man sich für einen zweijährigen Veranstaltungsrhythmus. Eigentlich keine schlechte Wahl für so eine Veranstaltung, denn so hat man die Gewähr, dass es bei jedem Treffen immer wieder einmal neue Modelle oder neue Gesichter zu sehen gibt. Und derjenige, der nicht alle U-Boot-Treffen in Deutschland besuchen will,

kann in einem Jahr mal die eine, im anderen mal die andere Veranstaltung besuchen. Das Treffen in Nürnberg, das in diesem Jahr aus Gründen des Jubiläums an zwei Tagen, nämlich am 13. und 14. September stattfand, zeichnete sich von Anfang an dadurch aus, dass man hier genügend Zeit und Möglichkeit hat das zu tun, was Modell-U-Boot-Bauern am meisten Spaß macht: Ankommen, genügend Platz für die Präsentation der Modelle in unmittelbarer Nähe zum Fahrgewässer vorfinden, sich anhand der Frequenztafel orientieren, ob der eigene Kanal frei ist und dann fahren und tauchen, was die Akkus hergeben. Da gibt es kein festes Programm, das einem die Fahrzeit beschränkt, da gibts Strom zum Nachladen der Akkus und mehr als genug Zeit zum Fachsimpeln mit den Kollegen. Die ganze Atmosphäre kann bestens mit dem schon oft bemühten Ausdruck „familiär“ umschrieben werden; da gibt es altbekannte, aber auch neue Gesichter und altbekannte, aber auch neue Modelle zu begrüßen bzw. zu bestaunen. Bereits ab 9 Uhr am Samstag Morgen schlepten bzw. kartten die ersten Teilnehmer ihre oft genug schwergewichtigen Modelle ins Freibad und die ersten Unentwegten waren mit ihren Modellen sogar schon im Becken unterwegs. Um 10.00 Uhr wurde die Veranstaltung dann durch eine kurze Ansprache des rührigen Organizers und Vorsitzenden des SMC Nürnberg, Rudolf Schwarzmeier, eröffnet.





Ganz klar, dass die Begrüßung zum 10. Treffen ein paar Sätze länger ausfiel. Schließlich gab es auch einige Teilnehmer zu ehren, die der Veranstaltung bereits seit 1986 die Treue gehalten hatten, sprich auf jedem der bislang veranstalteten Treffen anwesend waren. So etwas muss gerade in unserer schnelllebigen Zeit belohnt werden und so gab es für diese Gäste eine Flasche Frankenwein mit ganz speziellem „U-Boot-Treffen-Etikett“: Zum Austrinken eigentlich viel zu schade, denn solche Erinnerungsstücke sind und bleiben halt nun einmal Unikate. Auch der Verfasser dieser Zeilen steht momentan vor der Qual der Wahl - austrinken oder aufheben - denn auch er bekam als Dank für die regelmäßige Berichterstattung in der *SchiffsModell* eine dieser besonderen Flaschen überreicht. Herzlichen Dank noch einmal, Rudi! Tja, und nach dem obligatorischen Hinweis auf die Benutzung der Frequenztafel wars das dann schon gewesen an organi-

satorischem Drumherum. Ab da hieß es dann nur noch „AK voraus“, „Fluuuten“ oder „Turm ist raus“, ganz nach eigenem Geschmack der Teilnehmer.

Das Wetter spielte bei der ganzen Geschichte auch noch sehr gut mit, denn zwei wunderschöne Altweibersommertage sorgten dafür, dass die Aktivitäten auf



bzw. unter dem Wasser wirklich nur durch die Kapazität der Akkus eingeschränkt wurde. Über 100 mitgebrachte Modelle bewiesen wieder einmal eindrucksvoll die ganze Bandbreite des U-Boot-Modellbaus: Da standen die Baukasten-SHARK's der Jugendlichen des SMC Nürnberg ohne falsche Scheu direkt neben den Meisterstücken von „Altmeister“ Helmut Huhn aus Düsseldorf. Seit vielen Jahren hatte er wieder einmal seine gesamte, inzwischen aus 7 Modellen bestehende Flotte auf ein Treffen mitgebracht. Ob auch hier das Jubiläum der Nürnber-





Norbert Brüggem wieder gezeigte „Tümmler“ in größeren Stückzahlen ausgeliefert sein wird, wird man sicherlich mit deutlich mehr „tierischen“ Nachbauten rechnen dürfen... Was die Qualität der ausgestellten Modelle angeht, so ist über die Jahre seit dem ersten Treffen eine inzwischen gerade phänomenal angestie-

ger der Auslöser war?

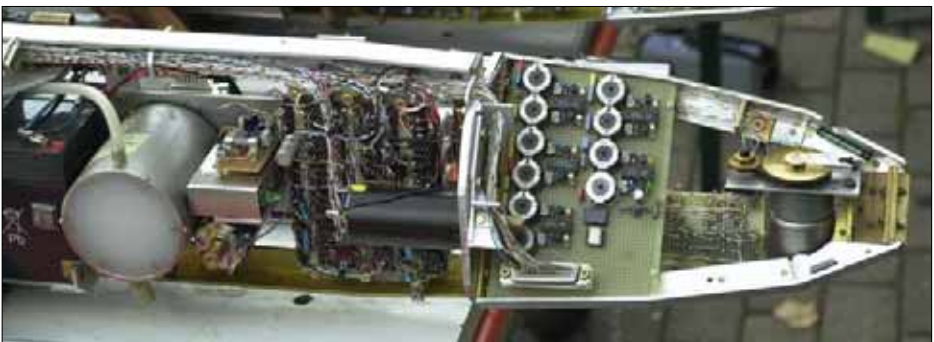
Natürlich stellten auch auf diesen Treffen wieder die Nachbauten militärischer Vorbilder den Löwenanteil der gezeigten Boote; eigentlich klar, denn schließlich



gene Qualität in der Ausführung festzustellen. Und das, sowohl was die mechanischen als auch die elektronischen Komponenten angeht. Das, was da heutzutage fast schon als „Standard“ gezeigt wird, hätte seinerzeit bei einem der ersten Treffen ungläubiges Staunen ausgelöst. Bei den allermeisten Nachbauten hat sich die „Einschub-Technik“ durchgesetzt, die mit „1000“ Schrauben zu verschließenden Verschlussdeckel sind inzwischen eindeutig in der Minderheit.

gewichtet sich auch die Welt der Vorbilder in dieser Art und Weise. Es fehlte aber auch an Nachbauten ziviler Vorbilder nicht, und spätestens, wenn der von

Das Schöne in Nürnberg ist aber auch, dass man kein „Super-Boot“ braucht, um dort Spaß zu haben. So waren aus nostalgischen Gründen auch die einen oder anderen Nachbauten aus früheren Jahren zu sehen, die bewiesen, dass sie noch





keineswegs zum alten Eisen - oder besser: zum alten Holz - gehören. Sehr groß ist auch die Akzeptanz der heute ja erfreulicherweise etwas größeren Auswahl an Booten der entsprechenden Modellbau-Hersteller. Das Modell „U 47“ der Firma *robbe* wird auch sehr gern als Basis für Weiterentwicklungen mit statischem Tauchsystem genutzt und auch diverse Produkte aus dem Angebot der Firma *Engel* waren vertreten. Aber auch die kleinen netten Sachen „Drumherum“ lockten immer wieder das Interesse des Zuschauers: Ganz einfache Unterwasser-Foto- bzw. Videoaufnahmen ermöglicht z. B. ein simpler „Senkkasten“, der im Inneren über einen um 45° geneigten Spiegel verfügt. Dieser schwimmfähige Kasten wird einfach ins Wasser abgeseckt und dann lassen sich mit einer ganz normalen Kamera problemlos eindrucksvolle Unterwasseraufnahmen schießen, ohne dass die Kamera geschweige denn man selber nasse Füße bekommt. Im flachen Fuß-

waschbecken führte ein Teilnehmer seinen selbstlaufenden Torpedo vor, trotz der minimalen Abmessungen richtig schnell. Und in Nürnberg kommen nach wie vor die interessierten Zuschauer hier so richtig nah ran: Das ist keine Insider-



Veranstaltung, sondern hier hat jeder Zuschauer die Möglichkeit, die Modelle genauestens unter die Lupe zu nehmen, mit den Modellbauern ins Gespräch zu kommen und die beeindruckenden Vorführungen am Wasser zu genießen. Wer weiß, wie viele Zuschauer hier in den vergangenen Jahren mit dem hochinfektio-



JETZT BEI UNS!



DER NEUE CITROËN C2. DER STADTSPORTWAGEN.

Sind Sie fit genug für den neuen CITROËN C2? Dann kommen Sie vorbei und testen Sie den neuen Stadtsportwagen – sein sportliches Handling, seine innovativen Detaillösungen und nicht zuletzt die kraftvollen Motoren mit bis zu 80 kW (109 PS) als 1,6 16V SensoDrive oder als 1,4 HDi mit 50 kW (68 PS).

CITROËN Commerce GmbH
Regensburger Str.70
90478 Nürnberg
0911/4740-50

www.citroen-c2.de

CITROËN C2
NICHTS BEWEGT SIE WIE EIN CITROËN



sen Virus Modell-U-Boot angesteckt wurden, der einen erfahrungsgemäß dann oft ein ganzes Modellbauerleben lang nicht mehr loslässt.

Und somit ist ganz sicher davon auszugehen, dass auch das nun anstehende Schnapszahl-Jubiläum, sprich das 11. Treffen im Jahre 2005 wieder viele Modell-U-Boot-Fans nach Nürnberg ins Hallen- und Freibad Langwasser locken wird.





**Das Hurtigrutschiffprojekt
Aus Spaß wurde Ernst, oder wie aus
einer Schnapsidee ein konkretes
Modellprojekt wurde.**

Fortsetzung aus SMC Club-Info 2003
Bericht und Fotos:

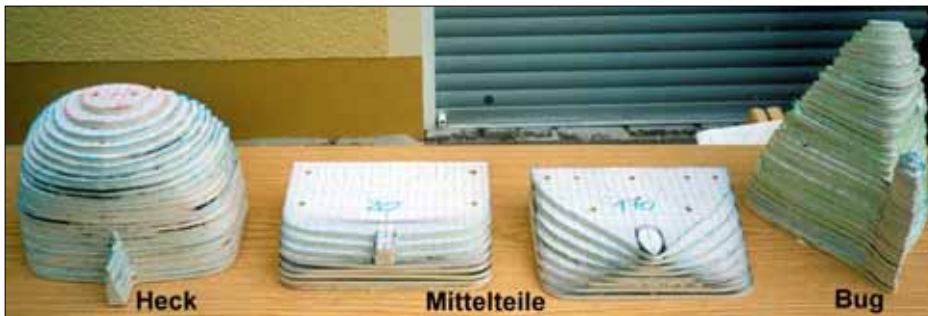
A. Müllenschläder, R. Zielinski

Seit wir den letzten Bericht für unser *Club-Info* geschrieben haben, hat sich viel getan, immer nach dem Motto: unverhofft kommt oft. Nein, keine Angst, der Modellnachbau ist nicht dem Rotstift zum Opfer gefallen, sondern wir haben bereits im Februar einen weiteren Ausflug nach Norwegen gemacht. Wir, das heißt unser Modellbaukollege

Reinhold, 3 weitere Interessierte und ich haben uns eine Winterreise entlang der Norwegischen Küste zur Beobachtung des Nordlichts und natürlich zu einer genauen Inspektion der MS Finnmarken gegönnt.

So eine Reise gibt natürlich auch den manchmal sehr vorteilhaften Motivationschub. Will man doch dem Kapitän des Originals Bilder des Modells (im Baustadium) mitbringen. So ging es voller Elan ans Werk. Dabei sind wir recht ungewöhnlich vorgegangen. Wie wir bereits im Info 2003 berichtet haben, sollen Teile des Modells in senkrechter Schichtbauweise entstehen. Diese Idee ist durch die hohe Anzahl von Spantenrissen im Plan





(über 200 Stück) entstanden. Dadurch steht für das Modell alle 6 mm ein Spantenriss zur Verfügung. Also los gings. Das Spanten kopieren war noch eine der leichteren Übungen, aber beim ausschneiden der Spanten für die Schichtbauweise an Bug und Heck zeigte sich der Nachteil der vielen Spanten. Der exakten Linie zu folgen war ohne Hilfen nicht möglich, lagen die Linien doch zu dicht beieinander. Also musste für jeden Spant die zutreffende Kontur mit einem Farbstift nachgezogen werden (eine echte Detektivarbeit)

Auch diese Hürde wurde genommen und die Spanten aus den Kopien ausgeschnitten und auf das 6 mm Sperrholz aufgeklebt.

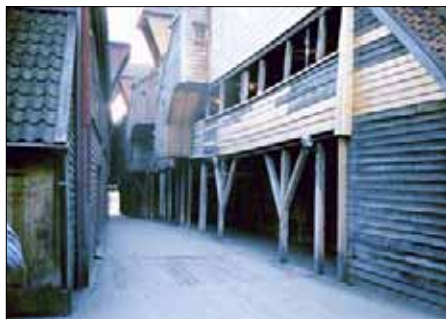
Nun mussten die Sperrholzplatten in handliche Stücke zerteilt werden. Also ging es mit der Stichsäge ans Werk und die Spanten wurden mit Aufmaß ausgesägt und anschließend mit einer kleinen Bandsäge exakt auf Kontur geschnitten zu werden. Anschließend folgte noch das „finetuning“ auf einem Schleifständer und das Bohren der Passbohrungen für die Rundhölzer.

Zwischenzeitlich wurden die Spanten immer wieder aufeinandergestapelt, konnte man doch so bereits die Bug und Heckkontur schön erkennen.

Die nächste Aktion war das Auffädeln und verkleben der Spanten auf die Rundhölzer (Bug und Heck getrennt), bis die massiven Formklötze fertig waren. Nun folgte die Mittschiffssektion, wobei das Heckteil

auf ein Hellingbrett gespannt wurde und die Spanten auf die Rundhölzer aufgesteckt und unter Verwendung von Abstandsklötzen an die richtige Position geklebt wurden. Zum Schluss wurde noch der Bug aufgesetzt und man konnte die Rumpfform schon sehr gut erkennen. Es folgte nun eine Fotosession mit dem Rohbau, denn unser Reiseterrmin stand an und die Beweisfotos für den Kapitän müssen nun einmal sein.

Für die Reisevorbereitung war es natürlich neben den Fotos wichtig die Pläne zu studieren und Fragen und Unklarheiten zu notieren. Auch wurden die Originalbilder der ersten Reise sortiert und in einen Album reisefertig gemacht. Ein Maßband durfte ebenso wenig fehlen. Sogar ein Satz der gepausten Pläne wanderte in den Koffer, man kann ja nie wissen ob man sie braucht.



Bei herrlichem Wetter und guter Sicht ging es nach Bergen und schon alleine der Blick von oben auf die herrliche Land-

schaft mit schneebedeckten Bergen und Fjorden war die Reise wert. Und was kann das Flugerlebnis noch steigern ? Unser Pilot brachte es fertig und wir sahen beim Landeanflug nach Bergen unser Schiff, die Finnmarken, beim Einlaufen in den Hafen von Bergen. Und weil es so schön war, hat unser Pilot gleich auch noch eine Ehrenrunde gedreht.



Kaum aus dem Flugzeug gestiegen hieß es Taxi entern und ab in den Hafen zum Schiff. Da es erst eingelaufen war, konnten wir unsere Kabinen noch nicht beziehen. So wurden die Koffer deponiert und auf ging es zur Stadtbesichtigung, schließlich war bis zur Abfahrt noch reichlich Zeit.

Aber konnte man in die Stadt gehen, ohne vorher noch ein oder mehrere Fotos vom Schiff geschossen zu haben? Nein, wer weiß, ob das Wetter in den nächsten Tagen noch so schön ist. Und während die ersten Bilder entstanden entdeckten wir eine Brücke, die über das Hafenbecken führte und regelrecht danach schrie, die Finnmarken von oben zu fotografieren. Die meisten ahnen es schon. Bereits wenige Minuten später war die Brücke erobert und der erste Film verknipst. Nachdem dieser „Anfall“ vorbei war genossen wir einen Bummel durch Bergen, vorbei an den alten Hansehäusern und hinauf auf den Hausberg Bergens, den Floyen. Vom Floyen aus entdeckten wir im Hafen noch einen großen Offshoreversorger, der uns Schiffsmodellbauer natürlich ma-

gisch anzog. Also statteten wir dem Versorger auch noch einen kurzen Besuch ab. Zum Glück für die etwas weniger Schifffahrt begeisterten unserer Gruppe bot der Standort des Versorgers einen traumhaften Blick auf die von der Abendsonne erleuchteten Häuser Altbergens. Von hier aus ging es zurück aufs Schiff und wir stärkten uns beim Abendessen. Die Stimmung war hervorragend. Die im Bordrestaurant herrschende lockere Atmosphäre ohne Krawattenzwang hatte es Reinhold angetan. Oder war es nur eine der hübschen norwegischen Bedienungen? Jedenfalls überlegte er später auf der Reise, wie er eine als Souvenir mit nach Hause bringen konnte. Ich glaube, zeitweise spielte er sogar mit dem Gedanken nach Norwegen überzusiedeln und als Bordelektriker anzuheuern. Frisch gestärkt folgte die nächste Pflichtaufgabe. Das Beobachten des Ablegens und die Ausfahrt aus dem Hafen von Bergen.



Kaum auf See erfolgte die obligatorische Rettungsübung, bei der wir die Schwimmwesten und den Gebrauch der Überlebensschutzanzüge gezeigt bekamen. Während für mich die Schwimmwesten nichts neues waren, stellte sich für mich der Gebrauch der Schutzanzüge zum Überleben im kalten Wasser doch als etwas neues und interessantes dar. Ich verfolgte die Vorführung sehr gespannt. Man lernt eben doch nie aus. Der nächste Morgen begrüßte uns eben-

falls mit herrlichem Sonnenschein und so war das kleine Wettrennen, das wir uns auf dem Weg nach Alesund mit einem Offshoreversorger lieferten, ein herrlicher Anblick. Wir gewannen!! In Alesund wurde der Aussichtsberg der Stadt erklommen (wie klein doch die Schiffe sein können) und anschließend durch die Stadt gebummelt.

Hier begann unsere spezielle Leidensgeschichte zum Thema Flagge. Hatten wir uns doch in den Kopf gesetzt eine original Postschiffflagge zu erwerben. Bei unserem Bummel haben wir dann auch den ersten Laden für Schiffsausrüstung entdeckt und, wie zu erwarten, gestürmt. Das Ergebnis: keine Flagge. Und auch im zweiten Laden das Gleiche. Um das Ende vorweg zu nehmen, bis zum Schluß unserer Reise ist es uns nicht gelungen, eine derartige Flagge zu organisieren.

Anmerkung vom Redakteur: Auf dem Schiff war doch eine Flagge, oder?



Am Nachmittag auf der Fahrt zum nächsten Hafen stand dann noch eine Modellbauerpflichtübung an, nämlich sämtliche Schiffsdetails zu inspizieren, fotografieren und zu vermessen.

Zunächst zogen wir los mit dem Album der Detailfotos von der ersten Reise. Deck für Deck wurde an jeder Stelle ge-

prüft, ob schon alles auf Fotos gebannt war. Das Ergebnis war ernüchternd. Obwohl von der ersten Reise schon über 200 Fotos existierten, fehlten doch noch viele Details. So entstanden noch einmal Unmengen von Fotos, und aus meiner Erfahrung heraus wird es trotzdem so sein, dass beim Modellbau immer noch Fotos von bestimmten Details fehlen. Nebenbei haben wir auch noch das Schiff, genauer gesagt viele Details, vermessen. Dies waren z.B. Durchmesser der Bullaugen, Relingshöhe und die Höhen der Durchzüge, Schanzkleidhöhen, Feuerlöschkästen und vieles mehr.

Da die ganze Aktion während des normalen Schiffsbetriebs stattfand, wurden wir von anderen Passagieren sehr erstaunt oder misstrauisch beobachtet. So manch einer hat uns sicher für verrückt erklärt oder für eine Art *Schiffs-TÜV* gehalten. Aufgrund der Vielzahl der Details und Decks und Unterbrechungen durch Landgänge hat sich diese Aktion über mehrere Tage hinweggezogen. Der Vollständigkeit halber muß ich noch erwähnen, dass diese Aktion auch in den Häfen fortgesetzt wurde. Galt es doch die MS Finnmarken auch von außen aus allen erdenklichen Winkeln zu fotografieren und auch zu vermessen (Breite und Stärke der Scheuerleisten).

Was sich hier schon fast nach Stress und Hektik anhört war durch die Verteilung auf mehrere Tage nur halb so wild. Wir haben noch genug Zeit gefunden, um die landschaftlichen Schönheiten auf uns wirken zu lassen. Natürlich wurden auch die angelaufenen Städte wie Trondheim, Bodo, Tromsø usw. von uns besichtigt. Neben den Städten waren lohnende Besichtigungsziele auch die zahlreichen Museen. Für technisch Interessierte und Schiffsfahrtsliebhaber sind hervorzuheben das Luftfahrtmuseum, das Kriegsmuseum auf den Lofoten und das Polarmuseum in Tromsø.

Das Kriegsmuseum auf den Lofoten ist ein kleines privates Museum, mit viel

Liebe und Begeisterung geführt. Hier haben wir zum ersten mal in einem Museum etwas über die Sprengboote des 2. Weltkrieges gefunden, was natürlich unseren Reinhold besonders gefiel. Hat er doch ein solches als Modell. Aber wir wollten mehr besichtigen. Wer uns kennt ahnt es schon, die Schiffsbrücke fehlte noch in unserer Sammlung. Und als es hieß: Brückenbesichtigung, waren wir sofort dabei. Auf der Brücke wurden wir vom Kapitän mit Handschlag begrüßt. Anschließend wurde die Brücke genau inspiziert und viele Fragen gestellt, man will es schließlich genau wissen. Nach etlichen Fragen mussten wir schließlich den nächsten Brückengästen platz machen und verließen die Brücke. Am Ausgang sahen wir gerade noch die Schlange, die auf die Besichtigung wartete. Also gleich kehrt und wieder hinten angestellt. Wieder beim Kapitän angekommen begrüßte er uns mit einem Lächeln und der Frage „Zwillinge??“, was wir ebenso verschmitzt lachend mit einem ja beantworteten.



Tja, sind wir doch bei unserem ersten Durchgang etwa aufgefallen? Nichts desto trotz, wieder wurden viele interessante Details, wie die Scheibenheizung, das Powermanagement etc. entdeckt. So verging die Zeit, ohne das es langweilig wurde. Wir hatten bereits Tromsø hinter uns gelassen und Kurs auf Hammerfest und Honnigsvag gesetzt. An diesem Morgen offerierte uns der Blick aufs Deck eine geänderte Farbgebung des Schiffes. Das grüne Deck war nun weiß und auch die



orangefarbenen Rettungsboote hatten einen weißen Überzug erhalten. Über Nacht hatte es geschneit und an Deck lagen ca. 10 cm Schnee. Ein interessantes Laufgefühl. Beim Halt am frühen Morgen in Hammerfest entdeckte ich einige besonders schön geräumte Bürgersteige. Bei der näheren Betrachtung stellte sich heraus, das die Menschen hier oben einfallreich sind. Hatten diese Gehsteige doch eine Art Fußbodenheizung und das Schneeräumen ist kein Thema mehr.

Weiter ging es nach Honningsvag, wo die Besichtigung des Nordkaps anstand. Unsere Reiseleiterin an Bord erklärte uns, daß die Strasse zum Nordkap im Winter bei derartigen Straßenverhältnissen normalerweise gesperrt ist. Aber für unsere Reisebusse sei ein extra Schneepflug organisiert worden, der uns den Weg zum Nordkapfelsen bahnt. Daß dies auch nötig war, zeigte sich später auf dem letzten Stück zum Nordkap, als der Pflug nur noch an der weißen Staubwolke zu erkennen war. Demzufolge waren wir auch die einzigsten Gäste dort und es gelang uns, den bekannten Globus ohne Touristen im Bild zu fotografieren. Die Landschaft hier ist im Winter von einer besonderen Stimmung, die einen Besuch lohnt. Trotzdem wollte keiner von uns hier länger bleiben. Warum wohl?

Zurück an Bord hieß es erst einmal auftauern. Hierfür eignet sich doch der wohltemperierte Whirlpool auf dem Achter-

deck im Freien, der ebenso wie der Swimmingpool während der Reise meistens gefüllt war. Nur der Weg von den Umkleieräumen über das schneebedeckte Deck war etwas frisch. So verwundert es auch nicht, daß die Verweildauer im Pool verlängert wurde. Wartete doch auf die, die ihn verließen, ein eisiger Wind und Schnee auf dem Weg zur Umkleidekabine. Also beobachtete man lieber aus dem warmen Kochtopf die Kinder beim Schneemannbauen und genoss das Leben. Irgendwie habe ich es dann doch geschafft mich in die Kälte Richtung Umkleieräume hinaus zu wagen, wartete doch schließlich das Abendessen auf uns.

Das Abendessen war dieses mal von einem besonderen Höhepunkt geprägt, dem Geburtstagsständchen der Bedienungen für eine Teilnehmerin unserer Reisegruppe. Darüber hinaus gab es eine Geburtstagstorte, die so groß und gut war, daß wir die Reste uns am nächsten Tag noch mal servieren ließen.

Der nächste Morgen verhieß noch ein



weiteres, besonderes Erlebnis. Sollten doch auf unseren Weg nach Kirkenes Eisschollen warten. Wir waren richtig heiß

MODELLBAU exklusiv



Siegfried Brüting
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*



auf das Feeling einer Fahrt durchs Eis. Jedoch verlief die Fahrt durch die Eischollen sehr unspektakulär. Außer ein bisschen Rumpeln am Schiffsrumpf war davon nichts zu spüren. Wenn es nach uns gegangen wäre, hätte es durchaus mehr und stärkeres Eis sein dürfen. Ich habe mir sagen lassen, daß hierfür eine Fahrt mit den Finnischen Eisbrechern wesentlich interessanter wäre. Solche Fahrten durchs Eis kann man auch buchen. Im Hafen von Kirkenes gibt es wenig zu sehen. Empfehlenswert ist hier die Fahrt zu den Erzabbaugebieten, wo die Erze im Tagebau gefördert werden und die gewaltigen „Löcher und Schluchten“ beeindruckend.

Der nächste Tag war ideal um die Seele

baumeln zu lassen. Aber der folgende war genau das Richtige fürs Modellbauerherz. Stand doch das Anlaufen von Stokmarkness mit dem Hurtigrutenmuseum auf dem Programm. Bereits beim Anlaufen des Hafens klickte der Fotoapparat, konnte man doch von Bord optimal die Vorgängerin unserer MS Finnmarken, das Hurtigrutenschiff MS Finnmarken Baujahr 1956 bewundern. Dieses Schiff wurde als Museumsschiff vor dem Hurtigrutenmuseum an Land gesetzt und ist heute ein Teil des Museums.

Nach dem Anlegen ging es direkt und zügig ins Museum, denn die Zeit ist begrenzt und will schließlich genutzt sein. Im Museum gibt es etliche Modelle der Hurtigrutenschiffe, Teile von Kabinen, eine Schiffsbrücke und vieles mehr aus der Vergangenheit und Gegenwart der Hurtigrute zu bewundern. Natürlich wurde auch dem Museumsschiff ein ausgiebiger Besuch abgestattet. Wie doch das Ambiente eines 60er Jahre Schiffes zu unserem heutigen Liner unterschiedlich ist!

Aber die größte Hürde wartete noch auf uns. Wie in vielen Museen üblich, gibt es am Ausgang einen Museumsshop mit allerlei maritimen Schnickschnack. Und



welcher Schiffsmodellbauer kennt nicht das Gefühl, die magische Anziehungskraft, wenn man in einem Laden ein interessantes Modell entdeckt. So stand in einer Ecke ein Modell eines Hurtigrutenschiffes aus den 60er Jahren auf einem Stapel Kartons. Diese Kartons waren, so verriet es der Aufdruck, Modellbaukästen für dieses Hurtigrutenschiff. Wir (Reinhold und ich) schauten uns verwundert an, hatten wir Baukästen dieser Schiffe noch in keinem Katalog gesehen. Eine kurze Nachfrage ergab, daß diese Modelle von einer kleinen Modellbaufirma in Norwegen hergestellt und auch nur dort vertrieben werden. Vier ehemalige Hurtigrutenschiffe im Maßstab 1:100 stehen zur Auswahl. Der Baukasten enthält ABS Tiefziehrumpf, Aufbauten und Beschlagteile zu einem vernünftigen Preis. Man ahnt es bereits, das Unheil nahm seinen Lauf. Wir inspizierten den Baukasten in allen Details, selbst das Ausstellungsmodell wurde genau inspiziert. Und natürlich wurde diskutiert, soll man hier die Gelegenheit nutzen und kaufen (man weiß ja nicht, ob man noch mal herkommt), welches von den 4 Schiffen das interessanteste ist, wie soll man es transportieren usw. Und als dann noch feststand, daß man mit EC-Karte bezahlen konnte war es passiert. Wir verließen mit einem großen Karton den Shop. So kam meine heimische Modellbauerwerkstatt durch eine schwache Minute zu einem weiteren zeitaufwendigen Projekt, der MS Finnmarken Baujahr 1956. Wobei es später, nach Fertigstellung der Modelle, sicher interessant ist die zwei Hurtigrutenschiffe unterschiedlicher Baujahre gegenüber zu stellen. Aber zurück aus der heimischen Werkstatt zu unserer Reise. Zurück an Bord wurden noch schnell ein paar Detailfotos von der alten MS. Finnmarken geschossen. Wieder ein Film voll, obwohl die Fahrt durch die Lofoten noch anstand. So mussten die Filmvorräte für den nächsten Tag geplündert werden. Diesbezüglich war ich noch in der glücklichen Lage Re-

serven zu haben, während Reinhold sein Filmmaterial bereits gänzlich verknipst hatte.

Die Fahrt durch die Lofoten ist sicher eines der Highlights der Reise, was mit Worten nicht zu beschreiben ist. Man muß es einfach erlebt haben, auch wenn wir bei unserer Reise wegen Lawinengefahr nicht in den engen Trollfjord einfahren konnten. Wenn mir einer früher erzählt hätte, daß Lawinen die Schifffahrt bedrohen, ich hätte laut gelacht. Aber hier war es ganz anders. Mit dem Blick vom Schiff nach oben auf die Schneebedeckten Gipfel konnte ich mir sehr gut vorstellen, wie eine Lawine selbst ein 15.000 Tonnen Schiff ernsthaft in Gefahr bringen kann. Mit einem kurzen Aufenthalt in Svolvær auf den Lofoten ging ein ereignisreicher Tag zu Ende.

Der nächste Tag war ebenfalls interessant. Zum einen bekam ich vom ersten Ingenieur eine Liste mit den Schiffsfarben, leider konnte er mir keine RAL Bezeichnungen nennen, da diese in Norwegen scheinbar nicht verwendet werden. Zum anderen stand für die in Kirkenes zugestiegenen Passagiere eine Brückenbesichtigung auf dem Programm. Waren wir nicht erst in Kirkenes zugestiegen? Auf jeden Fall ließen wir uns diese Chance nicht entgehen und enterten erneut die Brücke, wo uns der Kapitän mit einem Lachen und der Frage „Drillinge?“ empfing. Bei dieser Besichtigung stellte sich heraus, daß der erste Steuermann ebenfalls Modellbauer ist und ein Modell der alten Finnmarken gebaut hat. Und obwohl wir bereits das 3. mal auf der Brücke waren verging die Zeit doch zu schnell, waren doch die Gespräche mit der Besatzung und die Technik einfach zu interessant.

Am Abend vor der Ankunft in Trondheim folgte dann noch das Kapitänsdinner, da bereits in Trondheim viele (auch wir) ausstiegen und nicht bis Bergen weiterreisten. Dies war auch unser letzter Abend an Bord.

Solche Abende haben immer zwei Seiten.

Zum einen ist es ein herrlicher Abend auf der Reise, zum anderen schwingt auch etwas Wehmut mit. Heißt es doch Abschiednehmen vom Schiff. Aber wir waren uns alle einig: Wir kommen wieder. Am nächsten Morgen brachte ein Teil unserer Gruppe die Koffer zum aufbewahren zum Bahnhof, um anschließend wieder an Bord zurückzukehren. Vom störenden Ballast befreit, genossen wir die letzten Minuten an Bord bis kurz vor der Abfahrt. Von Bord gegangen durften, oder besser gesagt mussten, wir nun das Schließen der Ladeluke und der Passagiertreppe von außen beobachten. Nachdem die Leinen losgemacht wurden hieß es schnell bis zum Ende der Mole laufen, wollten wir doch noch ein paar Fotos vom fahrenden Schiff machen. Wir waren auch gerade am Ende der Mole angekommen, da kam die MS Finnmarken auch schon angerauscht. Die Fotoapparate klickten bereits, als auf einmal das Schiff einen Haken auf uns zuschlug und dichter als üblich dort vorbei fuhr. War da nicht auf der Brücke ein lachender Kapitän zu sehen? So derart noch begrüßt und verabschiedet blickten wir wehmütig dem dahin ziehenden Schiff hinterher.

Die letzten Stunden unserer Reise verbrachten wir in Trondheim, wo wir eine außergewöhnliche Straßenbahnfahrt genossen. Diese Straßenbahn erinnerte uns doch mehr an eine Gebirgsbahn, führt die Strecke aus dem Stadtzentrum in die nahegelegenen Berge, wo wir dann Skilangläufer und auf einem zugefrorenen See Schlittschuhfahrer beobachten konnten. Nach der Rückkehr in die Stadt und einem kleinen Bummel durch den Hafenbereich vor dem Bahnhof, hier befinden sich viele alte Yachten und Schiffe, ging es mit dem Bus zum Flughafen. Dort wurde noch beim Einchecken die Frage geklärt, wie der Baukasten zu transportieren ist. Also die metallenen Beschlagteile in den Koffer und den eigentlichen Baukasten als übergroßes Handgepäck, was mir angesichts der Bruchgefahr sehr entgegen

kam, mitgenommen.

Jetzt hieß es nur noch beim Boarding einer der ersten zu sein, damit man den sperrigen Baukasten noch in den Ablagefächern verstauen konnte. Auch diese Hürde wurde genommen und die Heimreise konnte beginnen. Nach einer Zwischenlandung in Oslo, wo wir angesichts des Schneetreibens schon fast mit einer Flugannullierung rechneten, erreichten wir doch noch am späten Abend Nürnberg, und eine Reise voller Eindrücke und Erlebnisse ging zu Ende.

Zurück in der heimischen Werkstatt ging es mit frischen Elan an den Modellnachbau der MS Finnmarken.

Als eine der ersten Aktionen wurden Beutestücke wie Fotos, Farbenliste, Meßergebnisse etc. sortiert und den einzelnen Schiffsdetails zugeordnet. Parallel dazu wurden noch an der Positivform die Maße überprüft und Überstände an den Füllklötzen im Mittschiffsbereich abgeschliffen. Die nun erforderlichen Spachtel- und Schleifarbeiten wurden jedoch zugunsten des traumhaften Sommers und privater



Aktivitäten erst mal auf den kommenden Winter verlegt. Über den weiteren Baufortschritt werden wir dann in der nächsten Ausgabe der SMC Club-Info berichten.

Auf der Karte ist die Route der MS Finnmarken dargestellt.





Kleine Anmerkung zur Nürnberger Spielwarenmesse 2003 - LK Weser
 Bericht: K. Müller - Fotos: ???

Daß ich hier nicht alles von der Nürnberger Spielwarenmesse vorstellen kann und will ist offensichtlich.

Viele Hersteller haben sich wieder mal übertrumpft mit mehr oder weniger sinnvollen Neuheiten. Die anderen Firmen mögen mir verzeihen, aber als alten Baukastenmodellbauer sind mir natürlich die Neuheiten von Robbe und Graupner direkt ins Auge gesprungen.

Die Firma Robbe hat mit dem U-Boot Typ XXI natürlich den Vogel abgeschossen. Wenn die Konstrukteure genauso gut wie bei U 47 gearbeitet haben schätze ich, daß ein Supermodell entstanden ist. Alleine von unserem Verein ist mir zu Ohren gekommen, daß einige Mitglieder bereits in verschiedenen Modellbaugeschäften dieses Boot geordert haben.

Mit der Neuauflage des schönen Löschkreuzers Weser hat die Firma Graupner

bestimmt viele Funktionsmodellbauerherzen höher schlagen lassen. Vielleicht kommen ja in den nächsten Jahren noch mehr von aus dem Programm genommenen Modellen zur Wiederbelebung. Eine kleine Nostalgieserie kann doch nicht schaden, oder? (z. B.: Littorina, Scimitar Speed, Kajütjacht Sea-Commander).

Zum **Löschkreuzer Weser** habe ich noch ein paar Daten im Internet gefunden:

Das erste seegehende Feuerlöschboot (LK-Weser) an der deutschen Küste lag seit dem 28. Januar 1974 in Bremerhaven einsatzbereit. Mit dem als Prototyp für eine neue Generation von seegehenden Feuerlöschkreuzern geltenden Fahrzeug wurde für die BF Bremerhaven eine Lösung gefunden, die den Sicherheitsvorstellungen für die Seeschifffahrt entsprach.

Das Einsatzgebiet des Löschkreuzers lag in der Hafengruppe Bremerhaven, der Seewasserstraße und im Mündungstrichter der Binnenwasserstraße Weser, sowie seewärts des Küstenmeeres (3-Meilenzone). Eingesetzt wurde der LK "Weser" bei Bekämpfung von Bränden, Technische Hilfeleistungen in der Gefahrenabwehr und Sicherheitswachen. Nach 25 Jahren wurde am 31.12.1998 der Löschkreuzer außer Dienst gestellt. Als Ersatz wurden 2 Schlepper als Feuerlösch-Schlepper umgebaut.

Der außer Dienst gestellte Löschkreuzer Weser ist am 10. Mai 1999 nachmittags

zum letzten Mal aus der Geeste (Bremerhaven) ausgelaufen. Das Spezialschiff wurde an einen niederländischen Gebrauchtmaschinenhändler verkauft und trat seine Überführungsfahrt

nach Stellendam in der Provinz Zeeland an. „Der Löschkreuzer soll zur Bewachung von Bohrinseln und als Rettungsschiff zum Einsatz kommen“, sagte Simon Sindorf, Chef von Sindorf Trading.

Zur Grundausrüstung des LK Weser gehörten unter anderem:

- | | |
|---------------------|---------------------------------------|
| 240 m A-Schlauch | 300 bar Kompressor |
| 1200 m B-Schlauch | 20 Preßluftflaschen |
| 900 m C-Schlauch | 1 Brennschneidgerät |
| 60 m D-Schlauch | 4 Flammenschutzanzüge |
| 30 m A-Saugschlauch | 2 elektrische Tauchpumpen (600 l/min) |

Diverse Strahlrohre, Schaumrohre, Verteiler, 150 m E-Kabel, Zumischer, Zwischen- und Übergangsstücke, 3x 1000 W-Scheinwerfer, Handscheinwerfer.



Werft	Schichau Unterweser AG Bremerhaven
Auftraggeber	Hansestadt Bremisches Amt Bremerhaven
Betreiber (ehem.)	Feuerwehr Bremerhaven
Typ	Löschkreuzer - Neubau Nr. 2247
Baujahr	1973, Indienststellung: Januar 1974
Länge über Alles	32,50 m
Breite auf Spanten	6,75 m
Seitenhöhe	4,06 m
Tiefgang (CWL)	1,80 m, Konstruktionstiefgang: 2,20 m
Vermessung	ca. 150 BRT
Unterscheidungssignal	DBML, Funkkennung FW: Florian 41
Antriebsart	1 MTU-16 Zylinder-Diesel mit 3000 PS bei 1790 U/min 2 MTU-8 Zylinder-Diesel mit je 750 PS bei 2200 U/min
Geschwindigkeit	16 kn / im tiefen Wasser 18 kn
Feuerlöschanlage	3 Monitore, Nr. 3 17m über WL ausfahrbar, Wurfweite 90m, Wasserlieferung ca. 3000 l/min.
Anzahl der Pumpen	2, beide Pumpen können als Bergungspumpen über 4 vorhandene A-Anschlüsse geschaltet werden.
Pumpenleistung	360 m³/h bei 120 m WS (6000 l/min) 720 m³/h bei 58 m WS (12000 l/min)
Besatzung	3 Mann, Einsatzfall: 9 Mann verstärkt
Liegeplatz	1974-1998 Geestevorhafen



Tagesausflug nach Weilburg/ Limburg am 19. 7. 2003

Bericht und Fotos: Marian Pechtl

Das Ziel des diesjährigen Vereinsausfluges sollte mal etwas ganz besonderes werden, deshalb haben wir uns den einzigen Schiffstunnel Deutschlands ausgesucht. So trafen wir uns alle am 19. 7. kurz vor sechs Uhr mitten in der Nacht auf dem Parkplatz Königshof, auf dem auch schon unser Bus wartete, welchen unser Siegfried sicher und komfortabel steuerte. Um Punkt 6 ging's dann los.



Die 20 Minuten Pause um 8 Uhr tat den 42 Insassen des Busses sicher gut, denn die insgesamt 4 Stunden Fahrt waren schon anstrengend.

Angekommen sind wir dann gegen zehn Uhr in Weilburg an der Lahn und waren um 10.40 bereits mit dem Schiff auf dem Wasser in Richtung Schiffstunnel unterwegs. Auf dem Weg dorthin gab's schöne Landschaften, alte Schlösser und unendlich viele Paddelboote (mit hübschen Mädels an Bord ☺) zu sehen.



Auch eine Schleusendurchfahrt fand statt. Als wir dann im Tunnel waren, war das ganze schon etwas gewöhnungsbedürftig, da links und rechts vom Schiff nur wenige Zentimeter Platz waren. Aber unser freundlicher Kapitän hat uns (fast) ohne Hängen bleiben hindurchmanövriert und ist sogar extra weit hinein gefahren.

Nach dem aufregenden Erlebnis gab es um drei Viertel Eins erst mal Mittagessen in einem schönen Lokal am Fluss. Um halb zwei Uhr sind wir dann weiter nach Limburg gefahren und gegen 14 Uhr auch



dort angekommen. Anschließend gab's eine Besichtigung des Marinemuseums im Stadtturm. Natürlich wurde auch der Dom besichtigt. Zum Kräftetanken traf sich die ganze Meute danach im Eiscafe am Markplatz und hat dort den Lärmpegel deutlich erhöht...

Spät am Nachmittag begann die Heimfahrt und gegen 21 Uhr sind wir dann wieder in Nürnberg am Parkplatz eingetroffen. Einige unermüdliche Mitglieder sind dann noch in den nahen Biergarten ge-



gangen und haben sich erst spät in der Nacht nach Hause begeben.

Alles in allem ein sehr interessanter, aber auch anstrengender Tag.

Wir freuen uns aufs nächste Mal! ☺



Die Entstehungsgeschichte der deutschen Handels-U-Boote

Bericht mit freundlicher Genehmigung aus U-Boot-Net
von Michael Weise

1915 wurden durch die englische Seeblockade kriegswichtige Rohstoffe sehr knapp. Mehrere Versuche, die Blockade über Wasser zu durchbrechen und Rohstoffe, besonders Kautschuk zur Gummierstellung und Nickel, nach Deutschland zu bringen, sind gescheitert. Doch wurden diese Rohstoffe dringend benötigt. Wann der erste Gedanke entstand, dies mit U-Booten zu versuchen, ist nicht hundertprozentig geklärt. Auf jeden Fall haben sich 1915 zwei verschiedene Gruppen mit diesem Thema beschäftigt. Einer von Ihnen, Alfred Lohmann, Kaufmann aus Bremen, machte dem Reichsschatzamt im September 1915 folgenden Vorschlag:

Lohmann wollte mit der Deutschen Bank und der Reederei Norddeutscher Lloyd eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung gründen. Diese GmbH sollte den Bau eines unbewaffneten Frachttauchbootes finanzieren und das Geschäft führen. Das Deutsche Reich sollte die Garantie für das eingesetzte Kapital und die Verpflichtung auf eine fünfprozentige Verzinsung übernehmen. Die erzielten überschüssigen Gewinne sollten an das Deutsche Reich gehen.



Zur gleichen Zeit etwa hatte die Firma Krupp die gleichen Idee. Die Firma Krupp hatte Nickel in den USA eingelagert, konnte dieses aber durch die englische Seeblockade nicht nach Deutschland bringen und wollte daraufhin dem Deutschen Reich ein Fracht-U-Boot schenken, wenn auch das eingelagerte Nickel transportiert würde.

Pläne für Umbauten vorhandener Minen-U-Boote lagen schon vor, jedoch stellte sich heraus, daß

die Germaniawerft Kiel zwei Handels-U-Boote schneller bauen konnte als die sich bewerbenden Werften Stettiner Vulkan und AG Weser. So wurde am 8. November 1915 die Deutsche Ozean-Reederei GmbH gegründet. Die ehrenamtliche Leitung übernahm Direktor Carl Stapelfeld vom Norddeutschen Lloyd und die Firma Lohmann & Co. tätigte den Ankauf der Ladungen. Die Deutsche Ozean-Reederei GmbH gab zwei Fracht-U-Boote bei der Germaniawerft Kiel in Auftrag. Ein Boot sollte von der Firma Krupp und ein Boot von der Deutschen Ozean-Reederei GmbH bezahlt werden, wobei die Baukosten für jedes Boot 2,75 Millionen Mark betragen sollten.

Im Sommer 1916 wurde der Auftrag für 6 weitere Fracht-U-Boote an die Germaniawerft Kiel vergeben. Da die Germaniawerft zu diesem Zeitpunkt voll ausgelastet war, wurden die Schiffskörper von drei Booten bei der Reiherstieg-Werft und drei Schiffskörper bei der Flensburger Schiffbau AG, der Stülcken Sohn Werft und bei den Atlas Werken Bremen gebaut. Die Fertigstellung und Ausrüstung übernahm dann wieder die Germaniawerft.

Aber es sollte alles anders kommen. England hatte die Seeblockade weiter ausgebaut und Deutschland am 1. Februar 1917 wieder den uneingeschränkten U-Boot-Krieg eröffnet. Der Kriegseintritt der USA am 6. April 1917 beendete die Ära der Handels-U-Boote des 1. Weltkriegs. Die im Bau befindlichen Boote wurden vom Reichsmarineamt beschlagnahmt, ebenso U Deutschland. Der U-Boot-Krieg verlangte immer mehr Boote und so wurden die Handels-U-Boote zu U-Kreuzern umgebaut.



Atelier & Airbrush Studio

E-Mail: atelierheinzwagner@firemail.de

Henna-Tattoos



Sonnenrollo
Firmen-Werbung



Illustration



Fingernagel
Design



Bodypainting



Handyschalen

Seit 20 Jahren

- Airbrush-Kurse
- Airbrush-Vorführungen
- Außenwerbung
- Auto-Motorrad-Teile
- Auto-Motorrad-Modelle
- Body-Painting
- Body-Painting Performance
- Bühnen-Show
- Computerteile
- Fingernagelbemalung
- Handyschalen
- Hausmessen/Hochzeiten
- Schausteller/Reisende
- Hausgeräte-Fronten
- Messe-Gestaltung
- Wandgestaltung

Ich komme zu Ihrer Veranstaltung!
Tel.: 0172/830 83 6

Heinz Wagner Illustrator AGD

Airbrush Arbeiten Aller Art

www.AtelierHeinzWagner.de



German Model Masters Nürnberg 2003

Kurzbericht und Fotos: Klaus Müller

Die German Model Masters wurden am 3. und 4. Mai 2003 im Gemeinschaftshaus Nürnberg Langwasser ausgetragen. Ein Besuch dieser Ausstellung hat sich auf jeden Fall für Modellbauer aller Altersklassen rentiert. Es gab Standmodelle zu sehen (und zu bestaunen), an denen mich immer wieder fasziniert, wie solch eine Detailtreue überhaupt machbar ist. Dies gilt für Fahrmodelle, ganz besonders aber für die Standmodelle. Selbst im Maßstab 1:700 sind die kleinsten Teile wie z.B. Türgriffe zu sehen. Allerdings nur

mit einer ziemlich großen Lupe. Der Nachteil: diese Modelle können nicht schwimmen oder fahren. Na ja, dies ist wieder mal eine typische Bemerkung eines Funktionsmodellbauers.

Im Rahmen dieser Veranstaltung wurde zum ersten mal die „41 cm-Regatta“ ausgetragen. Und hier war unser Club mit seinen Gästen natürlich voll vertreten. Den ersten, zweiten und dritten Platz belegten Herbert Eichhorn, Michael und Mark Günter. Die Bewertung der schönen Modelle war doch nicht ganz so einfach, wie wir es uns vorstellten. Ein Dank und Lob an Herrn Alfred Murr und seiner Mannschaft, die uns dabei tatkräftig unterstützten.

Im weiteren Programm gab es wieder Air-





Brush Vorführungen von Heinz Wagner, der sein Talent unter Beweis stellte und auch recht viel zu tun hatte. Nicht zu Vergessen ist auch unser Harry Wagner, der mit seinem Equipment für die richtige Musik sorgte.

Die Wolf-Brothers waren natürlich auch dabei; sie schienen direkt aus der Fantasy-Saga „Herr der Ringe“ zu kommen. Viele weitere Eindrücke und Berichte können auch in den einschlägigen Publikationen wie z.B. „KIT“, vertrieben durch das Modell-Center Nürnberg, nachgelesen werden. Kleiner Hinweis: Jedes Jahr im November macht das Modell-Center eine kleine „Hausmesse“. Muß ich noch was sagen? Dort kann bestaunt und auch gekauft werden.



Zur Organisation gibts nichts zu sagen, war wie immer alles bestens. Kurzum - die GMM war Spitze!



Die Drinks der Seeleute. Kleine Auswahl aus Smutjes Giftküche. Na, dann Prost!

Commodore's Punch

für ca. 20 Punschgläser, kalt servieren, mit Eiswürfel

Sherry, Weinbrand und Bier mischen. Kurz vor dem Servieren Sekt und Zitronenscheiben dazugeben.

Zutaten:

1/2 Flasche Sherry, 1/2 Flasche Weinbrand, 4 Flaschen Bier, 2 Flaschen Sekt, 2 Zitronen in Scheiben geschnitten

Labrador Punsch

für ca. 8 Punschgläser, kalt servieren, mit Eiswürfel

Zucker und Milch verrühren, dann Wein und Weinbrand dazugeben. Mineralwasser erst kurz vor dem Servieren dazuschütten.

Zutaten:

1/2 Flasche Weinbrand, 1/2 Flasche Rotwein, 2 kleine Dosen Milch, 2 TL Zucker, 1 Flasche Mineralwasser

Äquator Punsch

für ca. 12 Punschgläser, heiß servieren

Die Zitronen in ein Glas ausdrücken und zur Seite stellen. Zucker in einen Topf geben, die Zitronenschalen dazuraspeln und bei kleiner Flamme unter ständigem Rühren den Zucker bräunen. Dann Wein, Rum, Wasser und Zitronensaft dazugeben und erhitzen, nicht kochen lassen.

Zutaten:

1 Flasche Weißwein, 1 Flasche dunkler Rum, 1 Liter heißes Wasser, 2 Tassen Zucker, 2 Zitronen

Captain Flint's Grog

für 1 Mug, heiß servieren

Milch erhitzen und langsam Ei und Zucker einrühren. In eine Mug gießen, Rum und Weinbrand dazugeben, umrühren, Muskat darüber reiben und servieren.

Zutaten:

1 Finger Rum, 1 Finger Weinbrand, 1 TL Zucker, 1 Ei, 1/2 Tasse Milch, 1 Prise Muskat

Bilgewasser

für 1 großes Glas, kalt servieren, mit Eiswürfel

Rum und Fleischbrühe mischen, Eis dazugeben, leicht umrühren und Zitronenscheibe dazugeben.

Zutaten:

2 Finger dunkler Rum,
1 Tasse klare Rindsbrühe (kalt)
Zitronenscheibe, Eis

Seeteufels Spezial

für 1 großes Glas, kalt servieren, mit Eiswürfel

Weinbrand über das Eis gießen und Zucker einrühren. Mit Milch und Mineralwasser auffüllen. Leicht umrühren.

Zutaten:

2 Finger Weinbrand, 1 TL Zucker, 1/2 Glas kalte Milch, 1 Finger Mineralwasser, Eiswürfel



**Schmackhafte Speisen, freundliche Bedienung -
die idealen Voraussetzungen für gesellige
Zusammenkünfte, Vereinstreffen und Feiern.
Der SMC Nürnberg kann's nur bestätigen.**



VfL-Sportgaststätte Nürnberg-Langwasser
Salzbrunner Straße 38, 90473 Nürnberg
- Tel. 0911 / 80 55 50 -



Wir bieten Ihnen:

- Deutsche Hausmannskost
- Günstige Preise
- Preiswerter Sonntags-Mittagstisch mit frischen Bratengerichten
- Gemütliche, freundliche Atmosphäre
- Ein umfangreiches Speisen- und Getränkeangebot



Öffnungszeiten:

Montag Ruhetag
Dienstag bis Freitag 16.00 – 23.00 Uhr
Samstag und Sonntag ab 10.00 Uhr



Auf Ihren Besuch freut
sich
Familie Ledermann



Für Feiern wie Geburtstage, Konfirmationen, Kommunionen und andere Festlichkeiten bieten wir einen Gastraum und 3 Nebenzimmer in verschiedenen Größen.
Fragen Sie nach unserem extra dafür angebotenen
ofenfrischen Spanferkel oder Menüs!





Vereinslokal, 17. Oktober 2003

Der 1. Vorstand des SMC Nürnberg e.V., Rudolf Schwarzmeier, hatte mit seinem unnachahmlichen Charme den heutigen Abend eingeleitet.

Fast wäre es eine Versammlung wie immer geworden, doch heute standen noch Neuwahlen an.

Von unseren 45 Mitgliedern waren 30 anwesend, und diese haben wie folgt gewählt:

1. Vorstand:	Rudolf Schwarzmeier
2. Vorstand:	Wilhelm Schäfer
Kassenwart:	Jürgen Reichel
Schriftführer:	Harald Müller
Jugendwart:	Jürgen Schlicker
Jugendsprecher:	Ingo Kiefer

Um es kurz zu machen: nach teilweise lebhaften Aussprachen und Zwischenbemerkungen, wie das halt in einer Demokratie (oder Monarchie?) so ist, wurde der Kassenwart von Jürgen Reichel und der Schriftführer durch Harald Müller ersetzt. Der Rest blieb beim alten. Bis auf den Schriftführer (3 Enthaltungen) wurden alle einstimmig gewählt.

Nochmals Dank an die ausgeschiedenen Matthias Ahrens und Bernhard Kipf für die in der Vergangenheit hervorragend geleistete Arbeit. Die weiteren Aussprachen betrafen den Kurs des Vereins, aber ich befürchte, daß von „kürzer Treten“ immer noch keine Rede ist. Und das sagt uns:

Der SMC Nürnberg bleibt weiter auf „**Volle Kraft Voraus!**“

Ein Generationenproblem wegen musikalischer Unterma- lung von diversen Feiern, das unser 2. Vorsitzender auslö- ste, wurde mit ca. 98 db elegant abgeschmettert. Zwischenru- fe wie „Spätgotiker, Mittelalter und Gruftis“ wurden humorvoll zur Kenntnis genommen.

Bericht: Klaus Müller

SCHIFFSMODELLBAUCLUB NÜRNBERG E. V.



Aufnahmeantrag

Ich erkläre hiermit meinen Beitritt zum **Schiffmodellbauclub 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!

VOITH-SCHNEIDER®

Antrieb

Verbundsteuer Flügelpropeller

Antrieb mit Motor

SPEED 500 E 12 V

Best.-Nr. 2348 Für das

Modell PARAT und

2-Antriebe erforderlich



PARAT

Hafenschlepper

für VOITH-SCHNEIDER-

Antrieb

Modellwert

Fachzeitschrift für Schiffsmodellbau



2003



PARAT

Länge 0,3: 886 mm, M 1:33

Wahlweise Modellorientierung:

Mit zwei VOITH-SCHNEIDER-Antrieben ist der Schlepper

extrem windig und kann in alle Richtungen manövrieren.

Zahlreiche Sonderfunktionen ermöglichen einen

maximalen Einsatz.

Best.-Nr. 2006 Schweißarbeiten mit

größtem CNC-bearbeitetem Schiffsumpf.

Deck, Schranzblech, Aufbau und Brücke

Ausführung Beschreibung
siehe GRAUPNER Hauptkatalog FS
mit Neuheitsprotokoll



Schiffsmodell des Jahres
Modellwert Kompass 2003

Graupner

GRAUPNER GmbH & Co. KG · Postfach 1242 · D-73220 Kirchheim/Teck
www.graupner.de