

SMC

Club-Info

AUSGABE
10
AUSGABE

Das Magazin des
SMC Nürnberg

Ausflüge
Bauberichte
Laminierkurs
Träger Graf Zeppelin

1986 - 2004

18 Unser Club wird volljährig-
aber nicht erwachsen!

www.smc-noris.de

Rückblick 2004 - fällt aus. Aber....

Freitag, 18. Juni 2004, Vereinsversammlung. Die Fußball-EM beherrscht das Geschehen, trotzdem waren fast alle Mitglieder anwesend. Ich kam wegen meiner Spätschicht erst gegen 21 Uhr und mitten ins Chaos. Das macht unseren Verein so liebenswert wenn man sieht, wie der Vorsitzende sich gegen Stimmengemurmel von Mitgliedern, die ihre Klappe nicht halten können, versucht durchzusetzen. Und, lieber Leser, er schafft es.



Ich habe noch einen Platz neben Herbert Eichhorn, der mit beim Vereinsausflug nach Tschechien dabei war und auch seit Jahren uns immer wieder besucht, ergattern können. Wie gesagt, die Stimmung war bestens. Plötzlich sagte Herbert zu mir: „Horch amol, maanst ich kann bei euch Mitglied werden?“ Mir fiel vor Schreck fast das Glas aus der Hand.

Hier der Dialog:

Klaus: Warum?

Herbert: Bei euch gefällt's mir so gut!

Klaus: Na und, als Gast bist doch immer Willkommen!

Herbert: Na ja, du weißt scho...

Klaus: Spar dir doch den Beitrag, hast doch eh schon a halbe Inventarnummer!

Herbert: Trotzdem - ist einfach a anners Gefühl.

Klaus: Dann muss ich einen Ausweis machen, der Kassierer muss wieder mehr schreiben und einen Antrag musst auch noch erst stellen. Und wennsd unbedingt dei Geld loswerren willst kannst ja a Spende machen.

Herbert: Kurze Pause. Dann: Du, die Helene will a noch mit nei.

Klaus: Seit wann baut deine Frau Schiffsmodelle?

Herbert: Du Blödel, der gefällt's bei euch halt a so gut.

Klaus: Ein Hoch auf unsere Gäste - ich kanns ja verstehen, dass du rein willst - aber gleich Mitglied? Nur, wenn du die Ausweise selber herstellst!

Stimme aus dem Hintergrund: Mit Glied?

Den Rest erspare ich mir jetzt. Herbert und seine Helene sind ab heute SMC Nürnberg Mitglieder, und seine Ausweise hat er auch noch selbst gemacht.

Dies ist natürlich nicht die ganze Sitzung, damit keine falschen Vorstellungen von unserem Verein aufkommen. Es wurden auch die Ergebnisse von Axels Laminierkurs ausgestellt. Es ist schwer vorzustellen, dass aus diesen Rohrumpfen einmal wunderschöne Schiffsmodelle werden.

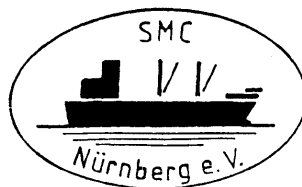
Und im Protokoll steht wahrscheinlich nichts darüber, außer dass wir zwei neue Mitglieder mehr haben.

Willkommen an Bord!

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 2005

- | | |
|--------------------|--|
| 12. 03. | Ausstellung im Mercado Einkaufszentrum |
| 07.-08. 05. | German Model Masters in der Arena Nürnberg |
| 14. 05. | Weißenburg Eröffnungsschau fahren und Ausstellung |
| 26.-29. 05. | Ausflug an den Lipno-Stausee in Tschechien |
| 18. 06. | Sonnwendfeier u. Nachtfahren am Weiterndorfer Weiher |
| 25. 06. | Tagesausflug zum höchsten Leuchtturm über NN |
| 10. 07. | Ausstellung und Schau fahren in Altdorf bei Nürnberg |
| Juli | Jugendzeltlager, Termin nach Wetterlage |
| 31. 07. | Marinekameradschaft Erlangen, Ausstellung |
| 10.-11. 09. | 11. Internationales Modell-U-Boot-Treffen Nürnberg 2005 |
| 17. 09. | Abschlußfahren Weißenburg |
| 05.-06. 11. | Ausstellung im Blindenzentrum Nürnberg-Langwasser |
| 26. 11. | Nürnberger Modell Center, Hausmesse u. Ausstellung |

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



Fürs Licht offene Längsseite, saubere Liegeflächen, einfacher Zugang zu Wasser und Futter. Was will man mehr?

Inhalt

Seite 6	Novemberausstellung 2003 im Modell-Center Nürnberg
Seite 10	Ausstellung im Mercado Einkaufszentrum
Seite 12	Baubericht Seenotrettungskreuzer
Seite 20	German Model-Masters
Seite 24	Ausflug nach Linz
Seite 28	Ausflug nach Frymburk
Seite 32	Weißenburg
Seite 34	Voith-Schneider-Antrieb
Seite 36	Der schwimmende Zeppelin
Seite 38	Baubericht Graf Zeppelin
Seite 44	Baubericht U 99
Seite 50	Nürnberger Hafenfest
Seite 52	Sonnwendfeier
Seite 56	Projekt 1123 - Hubschrauberträger
Seite 62	Axel's Laminierkurs
Seite 66	Baubericht MS Finnmarken, Teil 3
Seite 70	1:200 - Smit Nederland
Seite 72	Auf den Spuren der Seefahrer
Seite 78	Ausstellung Blindenzentrum
Seite 82	Ausstellung Plastikmodellbau
Seite 85	Der Schiffsmodellbauer
Seite 86	Weihnachtsfeier 2003



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

Vereinsheim:

Sportgaststätte VfL Nürnberg

Salzbrunner Str. 38

90473 Nürnberg-Langwasser

(0911) 80 55 50

Treffpunkt:

Jeder 3. Freitag im Monat

ab 19:00 Uhr

Ein großes Dankeschön an unser Mitglied **Axel Müllenschläder** für die Organisation und Durchführung der Busreise nach Linz zur ÖSWAG Werftbesichtigung. Das Gleiche gilt auch für Stefan Manns Frau **Edita**, die für den Ausflug nach Frymburk am Lipno-Stausee in Tschechien und die Unterbringung in einem sehr schönen Hotel zuständig war und keine Zeit und Mühe gescheut hat.

Eine Anmerkung zu unserer Homepage:

Unter der Rubrik Verkäufe finden sich etliche schön gebaute Modelle, Rohbauten, elektronische Bausteine und vieles mehr. Manchmal gibt's auch Schnäppchen.



Rückblick Veranstaltungen 2004

09. 04. SMC-Ausflug nach Linz, Werftbesichtigung
24. 04. Ausstellung im Mercado Einkaufszentrum
01. 05. Weißenburg Limesbad, Eröffnungsfahren
22.- 23. 05. German Model Masters 2004, mit 41 cm Regatta
10.- 13. 06. SMC-Ausflug nach Tschechien zum Lipno-Stausee
19. 06. Sonnenwendfeier am neuen Vereinsgewässer
10.- 11. 07. 6. Nürnberger Hafenfest
16.- 18. 07. Jugendzeltlager am „Alten Badensee“ in Weißenburg
25. 07. SMC Nürnberg bei der MK Erlangen
28. 09. Abschlußfahren im Weißenburger Limesbad
06.- 07. 11. Funktionsmodellbautreffen in Nbg.-Langwasser
27. 11. Plastikmodellbau im Haus Modell-Center Nürnberg

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

Erlebnisreisen mit dem Verein Fränkischer Reisefreunde e. V.

Mittwoch, 10. 08. 2005 bis Sonntag, 14. 08. 2005

Maritime Sonderreise – „**Sail 2005**“ in Bremerhaven

5 Tage umfassende Bahnsonderreise.

Anreise mit dem Zug von Nürnberg nach Bremerhaven.

4 Übernachtungen mit Frühstück im zentral gelegenen Hotel "Lehe", Bahnhofsnähe.

Tageskarten für den Verkehrsverbund, Schifffahrtsmuseum und Stadtführung.

Umfangreiches Rahmenprogramm, Reiseleitung und Informationsmaterial.

Erwachsene im Doppelzimmer

€ 345,00

Erwachsene im Einzelzimmer

€ 395,00

Ausflüge, Segeltörns, Werftbesichtigungen und anderes Programm auf Anfrage

Mittwoch, der 28.09.2005 - Mittwoch, den 12.10.2005

Maritime Sonderreise – „**Hurtigruten und Lofoten**“

15 Tage umfassende Flugsonderreise mit Hurtigrutenreise und Aufenthalt auf den Lofoten.

Anreise von Nürnberg nach Bergen. Hurtigrutenreise von Bergen über Kirkenes zu den Vesteralen und Lofoten. Dort 4 Übernachtungen mit Frühstück im Hotel. Anschließend

Weiterreise mit dem Hurtigrutenschiff von Svolvær (Lofoten) bis nach Trondheim.

Von Trondheim Rückflug nach Nürnberg.

Vollpension auf den Hurtigrutenschiffen, Hotelübernachtungen mit Frühstück, umfangreiches Rahmenprogramm, Reiseleitung und Informationsmaterial.

Erwachsene im Doppelkabine / -zimmer

ca. € 2800,00

Erwachsene im Einzelkabine / -zimmer

ca. € 2995,00

Zu dieser Fahrt wird es einen ausführlichen Sonderprospekt geben!

V. F. R. e. V. Föhrenstraße 5 D - 90592 Schwarzenbruck

Tel.: (09128) 4794 - Fax: (09128) 729734 - E-Mail: vfreisefreunde@aol.com



Ausstellung im ModellCenter am 29.11.2003

Bericht und Fotos: Klaus Müller

Pünktlich mit Beginn des Christkindlesmarktes in Nürnberg veranstalteten die rührigen Inhaber des Modellcenters wieder ihre Hausausstellung. Von 9 bis 16 Uhr konnten die angereisten Aussteller ihre meisterhaft gebauten Dioramen und Modelle einem breiten Publikum präsentieren. Anhand der Fragestellungen hörte man, dass nicht nur Fachpublikum unterwegs war. Im Rahmen dieser Ausstellung mit dabei waren auch ein paar Kollegen vom Trucker Modellbauclub Nürnberg mit ihren ferngesteuerten Panzern (fast alles Eigenbau); der größte hatte stattliche 85 kg Gewicht. Der Schiffsmodellbauclub Nürnberg war mit der Sparte Plastikmodellbau vertreten. Zusätzlich als Höhepunkt war auch „richtiger“ Modellbau vertreten. Unser Clubmitglied Ralph Liedtke kam mit seinem ferngesteuerten Flugzeugträger Graf Zeppelin. Zur Information: Die reine Bauzeit betrug fünf Jahre und sieben Monate für sein Modell im Maßstab 1:100.

Bei den Baukastenmodellen im Maßstab 1:100 bis 1:700 waren wahre Meisterwerke zu bewundern. Nicht nur, dass die Zubehörindustrie mit ihren Ätzteilen in immer mikroskopischere Bereiche abtaucht, auch die Geschicklichkeit der Bauherren nimmt immer beängstigendere Ausmaße an. Bei





einem Schlachtschiff in 1:700 (siehe Bild oben) war nicht nur eine perfekte Reling, sondern auch Besatzung, Flaggen, komplette Antennenanlagen und auch die Geschützrohre perfekt modelliert. Davon konnte sich jeder überzeugen, sofern er durch die bereitgestellte Lupe das Modell betrachtete. Wenn die Dinger irgendwann

noch einen Dampfgenerator, Sound und Beleuchtung haben, gebe ich den Modellbau auf. Zu diesem speziellen Modell bekam ich die Info, dass die Bauzeit knapp fünf Monate war. Inklusive Hafenanlage und Wasserimitation. Bei den ausgestellten Modellen handelte es sich überwiegend um Militärmodelle. Klar,

LRP - Simprop - Krick - Graupner

Hobby Kob

seit **50** Jahren

Auto- Flug- und Schiffsmodellbau

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

Robbe - Tamiya - Gröschl - Kyosho

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



die sind am interessantesten zu gestalten und es gibt die größte Vielfalt; aber auch Autos, Flugzeuge, Personen und geschichtliche Abhandlungen kamen zum Zug. Nicht zu übersehen auch ein paar Fantasy-Modelle in hervorragender Bemalung. Auch hier gilt, dass die eigentlichen Details erst am vergrößerten Foto oder am Bildschirm richtig zur Geltung kommen. Dies machte auch manchen Fotografen zu schaffen. Kurzum - die einen haben wieder jede Menge Anregungen, die anderen jede Menge Kopfschmerzen bekommen. Zwischen Baukasten, Umsetzung und fertigen Modell ist unheimlich viel Schweiß und Kreativität vonnöten. Und vor allem eine ruhige Hand.

Die Atmosphäre bei dieser Ausstellung war als ausgesprochen gut zu bezeichnen. Auch die Bewirtung durch die netten Bedienungen war mehr als vorbildlich. Keine Lobeshymne: aber Alf und seine Kollegen haben wieder mal was ganz besonderes geleistet!

Eine weitere Attraktion des Modell-Centers Nürnberg ist ihre Ausstellung im Gemeinschaftshaus Langwasser. Darüber wird in diesem Heft noch berichtet. Immer wieder werde ich gefragt, ob die Auswahl bei diesem Geschäft groß ist und ob der Service was taugt. Hier nochmals zum Lesen:

Der Service ist sehr gut und die Modellvielfalt gigantisch!



Atelier & Airbrush Studio

E-Mail: info@AtelierHeinzWagner.de



Illustration auf PS2



Sonnenrollo
Firmen-Werbung



Bemalung RC-Modelle



Bodypainting
Messe- und
Firmenpräsentation



Airbrush-Kurse



Helm-Design

Airbrush-Kurse
Airbrush Vorführungen
Außenwerbung
Auto-/Motorrad-Teile
Body-Painting-Performance
Bühnen-Show
Computer und Zubehör
Fingernagel-Bemalung
Handy-Schalen
Schausteller / Reisende
Messeperformance und Gestaltung
Wand- und Wohnraumgestaltung
Ich komme auch gerne zu Ihrer
Veranstaltung - Tel.: 0172/830 83 62

Bei mir bekommen Sie alle
Vallejo Acryl-Farben:
Model Air, Model Color,
Game Color

Airbrush Arbeiten Aller Art

Heinz Wagner Illustrator AGD

www.AtelierHeinzWagner.de



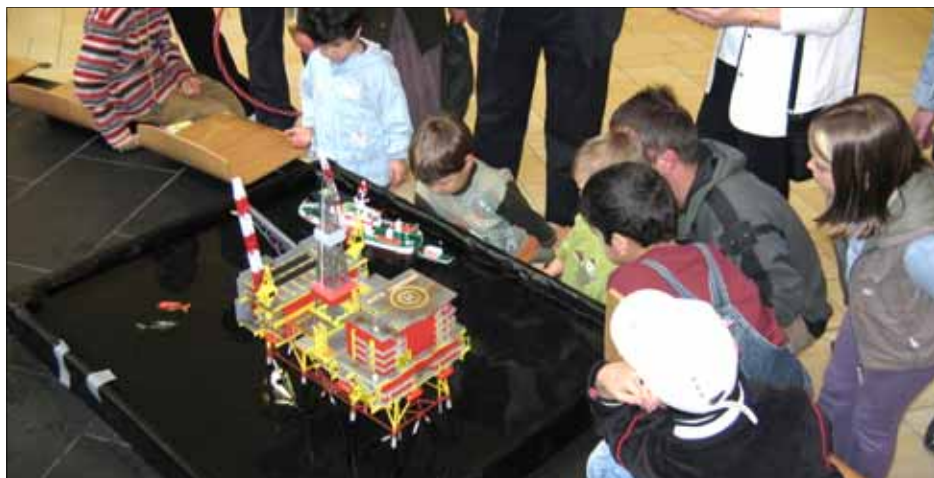
Ausstellung im Mercado-Einkaufscenter

Bericht und Fotos: Klaus Müller

Am Samstag, den 24. April 2004 gegen 8 Uhr waren so ziemlich alle ausstellenden Mitglieder des



Schiffsmodellbauclub Nürnberg versammelt und schon dabei, die einzelnen Modelle aufzustellen. Auch unsere Freunde vom Modellsportverein Nürnberg sind mit ihren Verbrennungs-Rennbooten und Segelschiffen gekommen. Im Gegensatz zu unserem Verein betreiben diese aktiven Modell-Rennsport. Insgesamt wurden 60 Modelle ausgestellt.



Durch die großzügigen Platzverhältnisse im Mercado Einkaufscenter konnten auch alle Schiffe "besucherfreundlich" mit den entsprechenden Erklärungen zum Modell präsentiert werden. Dies war wohl ein „kleiner Fehler“, da aufgrund der Kurzbeschreibungen enorm viele Fragen vom doch sehr interessierten Publikum gestellt wurden. So manchen von uns taten am Abend deswegen nicht nur die Füße vom Rumstehen, sondern auch der Mund vom Sprechen weh.

Die DGzRS (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger), durch Herrn Brudereck vertreten, kam auch sehr gut beim Publikum an. Wie ich erfuhr, sollte in diesem Jahr noch ein richtiges Seenot-Rettungsboot im Mercado ausgestellt werden. Im Nachhinein stellte sich heraus, dass dies doch nicht ging, wegen diverser Auflagen und der Größe dieses Bootes.

Weiter gab es ein kleines Wasserbecken zum Vorführen von kleinen Modellen bis zum Maßstab 1:200. Erstmals wurde die Bohrinself von unserem Mitglied Stefan ausgestellt. Na ja, beim Antrieb mangelt's



da wohl... aber sehr schön gebaut.

Dieses kleine Becken war in kurzer Zeit eine Attraktion für Jung und Alt. Die einen wollten sehen was los ist und die anderen ließen kleine Vorführboote fahren und angelten Modellfische.

Auch mit der Verpflegung gab's keine Probleme, war ja schließlich alles da, was der Magen so begehrte. Kurzum, die zwölf Stunden Ausstellungszeit gingen wie im Flug dahin.

Zusammengefasst kann man sagen, daß diese wohl eine der angenehmsten Ausstellungen in der letzten Zeit war.





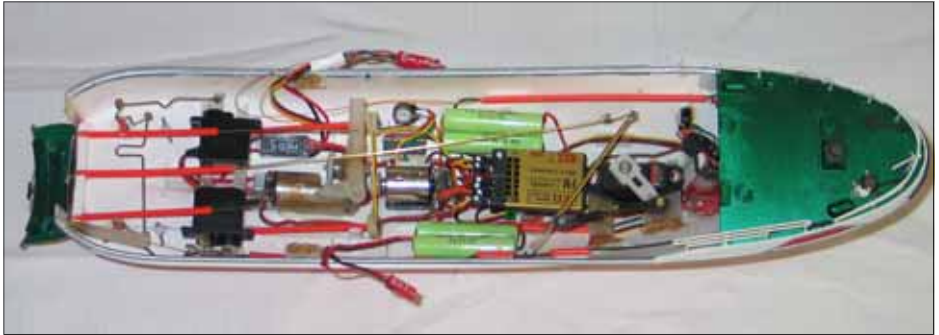
Seenot-Rettungskreuzer Arkona und Berlin von Revell

Baubericht und Fotos: Ernst Fenner

ARKONA Der Versuch, das Modell der Arkona komplett funktionsfähig zu bauen, scheiterte an der Fernsteuerung. Mir war damals kein Empfänger, Akku oder Servo bekannt, um von Größe und Gewicht in den nur 100 mm langen Rumpf von Beiboot Caspar zu passen.

Die Arkona habe ich mit folgenden Funktionen ausgebaut:

1. 2 Motoren mit Conrad-Regler 234907 für Vorwärts/Rückwärts.
Ergeben ein prima Fahrbild.
2. 2 Ruder, angelenkt mit Graupner-Servo C 151
3. Bugstrahlruder, dem Robbe-Modell 1155 nachempfunden,
geregelt über separaten Kanal.
Angetrieben und gesteuert mit E-Motor aus Mikro servo und Conrad-Regler 234907.
4. Eigenbauzahnradpumpe für Löschmonitore mit 6 Volt Faulhaber motor.
Betätigt über Servo und Mikroschalter, Spritzweite ca. 20 cm.
5. Heckklappenbetätigung mit Graupner Servo C 151.
a) Neutral bis +15 % Trav. Adj. = Pumpe ein über Mikroschalter.
b) Neutral bis -140 % Trav. Adj. = Klappe auf und zu.
In die Betätigungsstange für die Heckklappe ist zwischen Ruderarm und Stange eine kleine Zugfeder angebracht, die den Weg des Servoarms bei Neutral bis +15 % für Mikroschalter ausgleicht.
6. Beiboot ein und aus mit Graupner Servo C 151.
Das Beiboot ist an einen dünnen Stahldraht fixiert und lässt sich ca. 100 mm über die geöffnete Heckklappe aus der Wanne heraus- und einschieben.
7. Positionslampen und ein 6 Volt Scheinwerfer am Bug parallel zur Empfängerstromversorgung geschaltet.
8. Stromversorgung 5x1000 mAh NiMH-Akkus.
9. 6-Kanal Empfänger.
Das fertige Modell bringt 470 gr. auf die Waage, wird mit einer Graupner MC 14 gesteuert und erlaubt Fahrzeiten von ca. 15 Minuten. Das Schiff muß aus

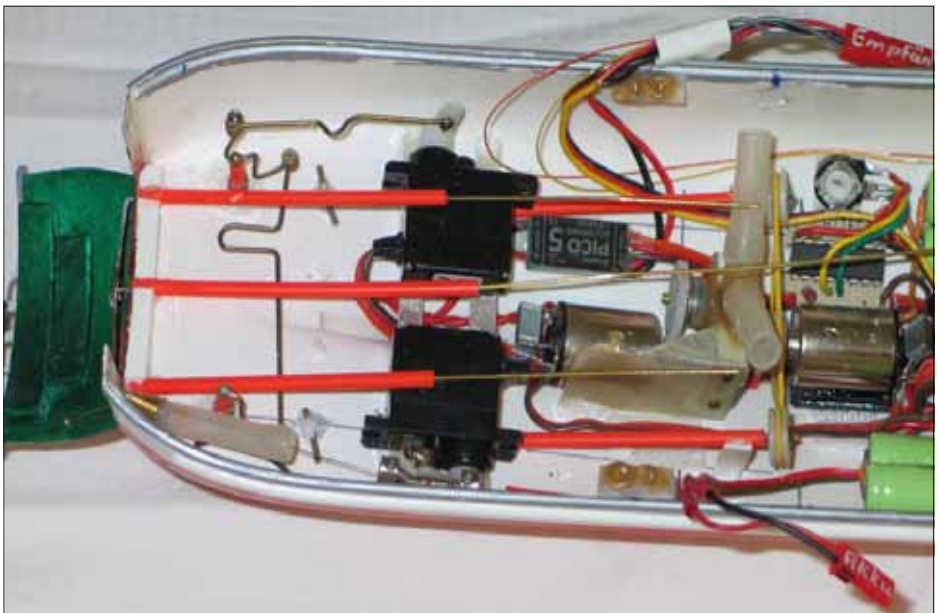


dem Wasser, wenn die Heckklappe unkontrolliert auf und zu schlägt.
Spannungsabfall!

Um das Modell auch bei Wellengang einsetzen zu können, ist das Deck fest mit dem Rumpf verklebt. Zugang ins Innere ist nur noch über das abnehmbare Dach des Kajütaufbaus möglich. Ein Quarzwechsel und Einstellungen an den Servos erfordert deshalb Geduld und Nerven. Bis zu unserem Abschlussfahren 2003 in Weißenburg war ich mit dem Schiffchen sehr zufrieden. Es erweckte bei den Zuschauern auch manches ungläubige Staunen, wenn die einzelnen Funktionen vorgeführt wurden. Damals aber fragte plötzlich eine Kinderstimme neben mir: Das kleine Boot kann wohl nicht selbst fahren, warum nicht?

Der Ehrgeiz erwachte in mir und ich beschloß nach Überlegungen und Recherchen, das Modell noch einmal zu bauen. Diesmal aber mit Zugang zum Inneren und wichtiger noch: Das Beiboot, jetzt Steppke, muß selbst fahren können.

Der Sohn unseres Vereinsvorstandes hatte ein angefangenes Modell der Berlin seit





Jahren im Keller. Dies kaufte ich ihm ab. Mit den noch unbenutzten Bauteilen für Steppke machte ich erste Versuche. Im Fachgeschäft entdeckte ich ein kleines Feuerwehrboot, 110 mm lang und 42 mm breit, komplett mit einer 27 MHz Fernsteuerung. Schiff gesehen, gekauft und geschlachtet. Zwei E-Motore mit Zahnrädern für 2 Wellen mit Schrauben, Halterung und Schalter für eine 1,5 Volt Batterie und eine Platine mit der gesamten Elektronik waren die Ausbeute. Die Abmessungen der Platine ergaben das jetzige Breitenmaß 37 mm vom Steppke bei einer Länge von 102 mm und einem Gesamtgewicht von 40 Gramm. Bei diesen Werten hat Steppke ein Freibord von 0 mm, Wasserlinie ist Klebefläche Rumpf/ Deckschale. Trotzdem war die erste Freude groß, denn das Boot schwimmt in der Badewanne und fährt nach ein paar Übungen so wie es der Steuermann will. Die Enttäuschung folgte aber auf dem Fuß. Das Modell ist eben nur ein Spielzeug für die Badewanne, denn der Sender hat eine Reichweite von nur 3 Meter. Dieser Bauabschnitt war ein Flop, denn ein Einsatz von Steppke im Freibad unter diesen Bedingungen ist illusorisch. Aber: Prinzipiell ist es möglich, auch Steppke funktionsfähig zu bauen. Es muß also doch ein richtiger Empfänger eingesetzt werden.

Meine Hermann Helms von Robbe wird mit einer Graupner MC 22 gesteuert. Graupner hat seit 2003 ein Pico-X-Anlage im Programm. Also wird der nächste Versuch mit diesen Komponenten gestartet, um Steppke selbständig zu machen. Zunächst wurde eine neue Form für den Rumpf gebaut. Es sind zwar wieder nur ein paar Millimeter in jeder Richtung, jetzt hat das Boot aber die dem Maßstab entsprechenden Abmessungen. Länge 104 mm, Breite 39 mm. Über diese Formen (Ober- und Unterteil) hat mir ein Schuhmachermeister aus dünnen Kunststoffplatten vakuumgezugene Abdrücke hergestellt. Beide Teile sind mit einem 2 mm breiten und 0,5 mm starken Flansch aus Leiterplattenmaterial an der Oberkante verstärkt. Dies brachte eine

enorme Festigkeit der Halbschalen und ist gleichzeitig Dichtfläche bei der Endmontage. Als Antrieb wurde mein kleinstes Servo demontiert, Motor und Antriebswelle mit Kunststoffzahnradern versehen, Stevenrohr mit Welle fluchtend und leichtgängig mit dem Motor ausgerichtet und in den Rumpf geklebt. Die Regelung für Vor-/Rückwärts übernimmt die Servo-elektronik, jetzt aller Kunststoffteile entledigt. Eine kleine Messingschraube mit 12 mm Durchmesser vervollständigt den Antrieb. Als Stromquelle für die gesamte Elektrik dient eine Li-Poly-Zelle mit 3,7 Volt und 145 mAh, die mit Kabel ca. 4 Gramm wiegt. Der Rumpf bringt jetzt mit Akku, Antrieb, Ruder, Anlenkung und Farbe 15 Gramm auf die Waage. Empfängereinbau und Servo fehlen noch, zur Zeit des Berichtes nicht lieferbar. Bei der Herstellung des Oberteils habe ich nicht richtig auf das Gewicht geachtet und insgesamt mit Ladebuchsen und Schalter 12 Gramm zusammengebaut. Mindestens 5 Gramm Übergewicht, da Schwimmversuche mit dem Rumpf das maximale Gesamtgewicht des Modells auf 38 Gramm begrenzen. Bei diesem Wert ergibt sich ein Freibord von 2 Millimetern, das aber im Betrieb aus ein

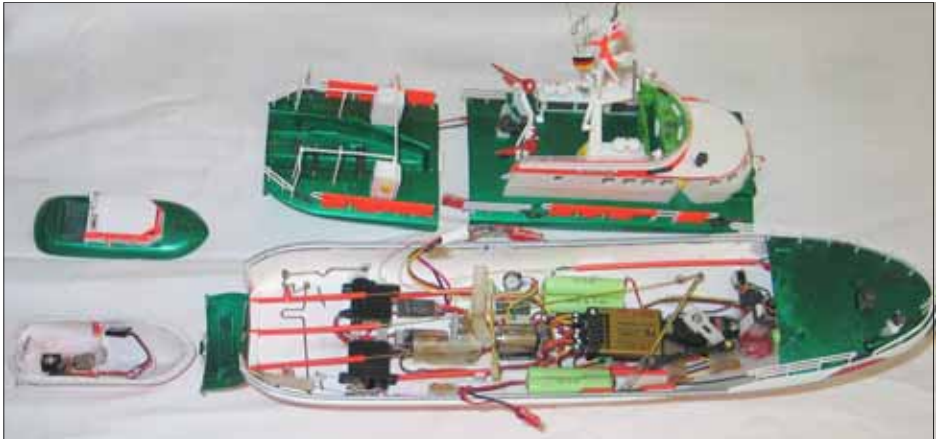


paar Metern Entfernung nicht negativ auffallen wird.

BERLIN Beim Bau der Berlin wurde diesmal das Hauptaugenmerk auf Wartungsfreundlichkeit gelegt.

1. Das Deck besteht aus drei Segmenten. Bugteil bis Kajütaufbau, Mittelteil mit Kajüte und Heckteil mit vergrößerter Beibootwanne. Die 3 Teile werden am Bug beginnend mit dem Rumpf beim Zusammenbau verschraubt. Dadurch kann eine evtl. notwendige Reparatur problemlos durchgeführt werden. Beim Verbinden der Schläuche für die Löschmonitor und der elektrischen Anschlüsse für Ladebuchse und Hauptschalter im Mittelteil ist das dann noch fehlende Heckteil als Platz für die Finger sehr hilfreich. Wichtiger noch ist beim Probebetrieb der Löschmonitore die optische Überwachung um zu sehen, ob Was-

ser an den Verbindungsstellen austritt. Bei der Montage des Heckteils wird nur die Stirnseite der Beibootwanne mit Silikon eingestrichen, bevor das Segment mit dem Rumpf verschraubt wird. Nur die Unterkante der Beibootwanne liegt unter der Wasserlinie, wenn Steppke an Bord ist. Da bei uns im Verein schon einige kleine und superkleine Modelle gefahren werden ist Rücksichtnahme der anderen Kapitäne hoffentlich selbstverständlich und es sollte nicht mit



Wellengang größerer Schiffe gerechnet werden.

2. Das Bugstrahlruder besteht aus dem zylindrischen Teil einer 10 ml Kunststoff-spritze, als Motor und Regelung wieder ein umfunktioniertes Mikroservo. Ausführung und Propeller sind dem Robbe Bugstrahlruder 1155 nachempfunden. Natürlich ist bei der Größe der Einheit die Rumpfhöhe unter Deck und die Wasserlinie zu beachten.
3. Die Pumpe für die Löschmonitore machte mehr Arbeit. Das Hauptproblem ist die Abdichtung der Welle zum Gehäuse. Ein kleiner Simmering brachte die Lösung. Nach etlichen Versuchen mit verschiedenen Zahnrädern, Modulgrößen und Schlauchdimensionen erreichte ich eine Spritzweite von 30 cm.
4. Die Heckklappe wird über einen Federstahldraht von einem Graupner Servo C 151 geöffnet und geschlossen. Beide Endstellungen sind mit keinen Druckfedern am Servoarm gegen zu festes Anschlagen gesichert und gepolstert.
5. Beiboot aussetzen und wieder einholen.
Ein Graupner Servo C 151 betätigt über eine Umlenkung einen 75 mm langen Hebelarm im Bugbereich dicht unter dem Deck, an dessen Ende ein 0,8 mm Messingdraht beweglich befestigt ist. Dieser Draht wird in einem Kunststoffrohr geführt, das mittig im Rumpf unter der Beibootwanne am Heck austritt und dort dicht eingeklebt ist. Im Rumpf endet das Rohr oberhalb der Wasserlinie. Bei maximalen Ruderausschlag ergibt sich bei 75 mm Weg eine Verstellung des Drahtes von 120 mm, mehr als Steppke lang ist. Parallel zum ersten Rohr sind rechts und links zwei weitere identische Rohre am Heck auf gleicher Höhe und Winkel dicht am Rumpf eingeklebt. In diesen beiden Rohren läuft ein U-förmig gebogener 0,8 mm Messingdraht, der in der Mitte des kurzen U-Schenkels fest mit dem ersten Draht verlötet ist. Die Konstruktion sieht wie eine umgekehrt angebrachte, stiellose dreizinkige Gabel aus, die aus dem

Rumpf herausfährt. Auf diese Gabel soll Steppke beim Wiedereinholen gesteuert werden. Beim einziehen der Gabel wird Steppke durch einen zusätzlich auf dem kurzen U-Schenkel der Gabel senkrecht stehenden Stift in die Heckwanne gedrückt. Beim Aussetzen gleitet Steppke selbständig über das Rollengerüst in der Wanne ins Wasser. (Oder nicht, und es wird mit der Senderantenne nachgeholfen)

6. Der Antrieb erfolgt über einen 6 Volt Faulhaberomotor, geregelt mit ausgebauter Servoelektronik und Riemenscheiben. Diese übertragen mit einem gekreuzten Gummiband die Drehzahl auf zwei gegenläufige Antriebsschrauben mit 20 mm Durchmesser.
7. Ruderverstellung über Servo C 151 auf 2 Ruderblätter. Kunststoffrohre sind als Ruderkoker im Rumpf eingeklebt und enden dicht oberhalb der Wasserlinie. Die Stevenrohre und in Verlängerung die Ruder sind so angebracht, dass die Heckwanne dazwischen passt und auch die Ruderanlenkung noch Platz findet. Die Verstellung der Ruder und die Anlenkung des Bugstrahlruders erfolgt mittels V-Kabel über einen Kanal.
8. Zu den 3 Positionslampen grün, rot und weiß sind noch je ein 6 Volt Scheinwerfer am Bug und auf dem Kajütdeck installiert.
9. Als Empfänger dient ein 7-Kanal Rex-7-min, der wie der Rest der eingebauten Elektronik von 5x 650 mAh NiMH-Akkus versorgt wird.
10. Gesteuert wird die Berlin mit einer MC 22. Die Kanalbelegung ist durch mein Robbmodell SAR HERMANN HELMS vorgegeben.
11. Kanalbelegung

Linker KR-Knüppel 1	Vor/Zurück	Steppke Vor/Zurück
Linker KR-Knüppel 2	Rechts/Links	Steppke Ruderverstellung
Rechter KR-Knüppel 1	Vor/Zurück	Berlin Vor/Zurück
Rechter KR-Knüppel 2	Rechts/Links	Berlin Ruderverstellung
Kanal 5 Kippschalter	Wasserpumpe	Berlin Ein/Aus
Kanal 6 Schieberegler li.	Heckklappe	Berlin Auf/Zu
Kanal 7 Schieberegler re.	Beiboot Berlin	Ein/Aus

Ich weiß, daß die Mechanik zum Ein- bzw. Aussetzen des Beibootes noch nicht optimal ist, mir ging es aber einerseits um das Bauvergnügen und andererseits dem Versuch, möglichst genau gemäß der Revell-Vorlage funktionsfähig gemeinsam mit einer Anlage zu fahren.

Zum Schluß ein Wort zum Preis: Ohne Sender habe ich bis jetzt rund 420 Euro



ausgegeben. Viel Geld für so ein kleines und in manchen Ausführungen wie Reling und Antennen doch recht grobes Modell. Ich werde deshalb das erste Modell Arkona „entkernen“, einen neuen Bausatz von Revell besorgen; und um Gewicht zu sparen die Formteile für Steppke einen Clubkollegen geben, der laminieren kann und unter anderem mit Ätz- und Metallteilen für einen filigraneren Eindruck



Es war ein komisches Gefühl, die mit großen Zeitaufwand gebaute Berlin zu Entkernen (soll heißen auseinander bauen, ausweiden, ausschachten), aber die elektronischen Bauteile mussten aus den Rumpf. Dieser steht jetzt als Hulk im Regal.

Der Aufbau der Arkona II ist in den meisten Bauabschnitten mit der Berlin identisch. Folgende Änderungen habe ich vorgenommen:

1. Das Deck ist nur noch zweigeteilt. Schnittkante vor der Beibootwanne, Abdichtung mit Silikon, die Teile sind mit je 4 Schrauben M 1.4 mit dem Rumpf fixiert.
2. Antrieb über zwei Motoren mit einem JETI-Fahrtregler.
3. Reling aus Ätzteilen Maßstab 1:75 von Fa. Sämman. Überdachung der Beibootwanne und des oberen Führerstands aus Messingdraht. (Ich weiß, daß die Original Arkona keinen Gitterrahmen über den Führerstand hat, aber ich werde nach Erhalt der Abziehbilder das Schiff auf Herman Helms umbenennen). Das ganze Modell wirkt jetzt filigraner.
4. Zu den Positionsleuchten und den 2 Scheinwerfern sind noch 11 Außenleuchten installiert, geschaltet über Ein und Aus des Modells. Bei Dunkelheit ein kleiner Weihnachtsbaum. Anmerkung der Redaktion: Die Arkona/Helms ist auf dem Plakat für unsere Ausstellung in Weißenburg zu sehen!
5. Stromversorgung 6x650 mAh NiMH.
6. Beiboot Caspar besteht aus 2 laminierten Hälften mit Dichtflächen.

Beim Bau des Beibootes begann der Ärger, ausgelöst durch die Firma Graupner. Die 2003 in das Programm aufgenommenen Pico-X Komponenten außer der Spezialquarze sind nicht lieferbar und werden es auch in absehbarer Zeit nicht sein. Nach drei Monaten vergeblicher Wartezeit und mehreren Telefongesprächen entschloß ich mich, den FM Pico-Empfänger zu kaufen. (4 Kanäle, BNR 7044) Die leichte Gewichtszunahme konnte ich verschmerzen. Aber was macht Graupner? Unter der gleichen Bestellnummer erhält man jetzt einen 5-Kanal-Empfänger, der aber 5 gr. schwerer ist. Eine weitere telefonische Anfrage meinerseits ergab lapidar: Technischer Fortschritt, und wir müssen Sie (gemeint war ich) mit Ihrem Frust alleine lassen. Jetzt wurde der Weiterbau von Beiboot Caspar spannend.

1. Antrieb und Regler aus einem Mikroservo wie gehabt.
2. Ruderservo Firma Atom Mini Blue, BNR 074207, Gewicht mit Kabel und



Stecker 5,5 gr.

3. Akku Lipoly 3,7 Volt 145 mAh, Gewicht ca. 4 gr.
4. Ladebuchse, Schalter, Kleinteile und Farben, alles zusammen mit der Elektrik ist Caspar jetzt 46 gr. schwer.

Die Modelle bringen zusammen 508 gr. auf die Waage. Die Arkona liegt mehrere Millimeter tiefer im Wasser als es die Lackierung vorgibt, aber beide Modelle schwimmen mit einer Anlage gesteuert, auch wenn das Aussetzen und Einholen von Caspar ohne Nachhilfe nicht richtig klappt. Die endgültige Erprobung erfolgt bei unserem Abschlußfahren im Weißenburger Limesbad. Kleiner Hinweis: Die Erprobung im Limesbad war von Erfolg gekrönt.

Eine Allgemeine Bemerkung zum Schluß: Das Vorführen der Schiffe im Freibad ist eine schöne Sache für Kapitän und Zuschauer, hat aber für Modelle durch den Chlorgehalt des Wassers einen großen Nachteil. Die eingesetzten Chemikalien haben einen negativen Einfluß auf die einzelnen Bauteile der Modelle, besonders auf die feinen Gummidichtungen. Beim Entkernen der Berlin stellte ich fest, daß meine selbstgebaute

Zahnradpumpe für die Löschmonitore unbrauchbar geworden ist. Der Gummi des Simmerings war völlig zerstört und brüchig. In Zukunft werde ich nach jeden Einsatz meiner Modelle diese gründlich reinigen und mit klarem Leitungswasser durchspülen.

Nach einem guten halben Jahr Bauzeit für die Arkona habe ich erst mal genug von Funktionsmodellen. Jetzt kommt das Holzmodell eines Kriegskutters von 1860 dran.





German Model Masters 2004

Kurzbericht und Fotos: Klaus Müller

Wochenende 22./23. Mai 2004. Das Modell-Center Nürnberg hat gerufen – und alle kamen. Es waren Aussteller aus vielen Ländern vertreten. Es ist unglaublich, welche Anziehungskraft diese Ausstellung im Gemeinschaftshaus Langwasser für Modellbauer, Händler und Publikum, fast aus ganz Europa, hat. Ist aber natürlich, denn was da ausgestellt wurde grenzt fast schon an Zauberei. Wie auf den einzelnen Fotos zu sehen, ist die Detailtreue einfach nicht mehr zu übertreffen. Oder doch? Um auf alles einzugehen würde den Rahmen

sprengen. Ausführliche Berichte über diese Veranstaltung gibt es in den Zeitschriften „KIT“ mit den Journalen „Militär“, „Flugzeuge“, „Figuren“ und „Modellauto und Sammler“, erscheinen jeweils sechs mal im Jahr und „Der Schiffmodellbauer“, erscheint vierteljährlich, zu beziehen über das Modellcenter Nürnberg.

Einmal mehr muss der reibungslose Ablauf erwähnt werden. Herr Murr und sein Team haben hervorragendes geleistet, auch wenn sie es mir als Fotografen manchmal schon sehr schwer gemacht haben. Alf hat ein breites Kreuz, hält bestimmt viel aus, ist aber leider nicht durchsichtig... und immer irgendwie im Weg, vor allem bei der Preisverleihung!

So, nun zu den einzelnen Aktionen am Sonntag. Zuerst kam die Airbrushvorführung von Heinz Wagner. Sein Modell war neu, hatte ein bisschen Lampenfieber und doch alles im Griff.



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**

Wobei die kalte Sprayfarbe auf der Haut bestimmt nicht angenehm ist. Die Arbeit ist jedenfalls sehr gut geworden.

Danach kam die „**41 Zentimeter-Regatta**“ des SMC Nürnberg. Dabei waren 12 Teilnehmer aus Weiden, Bayreuth, Nürnberg und Weißenburg mit 16 Modellen, wobei eines mangels Pflege ausfiel. Bewertet wurde der Baustil und die Geschicklichkeit beim Fahren in einem Wasserbecken, das extra von Arthur Eckstein aus Bayreuth, von einem befreundeten Schiffsmodellbaclub, uns



zur Verfügung gestellt wurde. Die Gewinner waren:
1. Sandra Schlicker, 2. Jürgen Schlicker, 3. Stefan Mann, (alle SMC Nürnberg)
4. und 5. Platz Jürgen Behrendt und Jürgen Schmidt aus Weiden. Außerdem wurden laufend die kleinen Schiffsmodelle im Becken vorgeführt.

Bei der Bewertung im Rahmen der German Masters erreichte Sandra Schlicker mit ihren 13 cm langen Schlepper den 2. Platz. Gratulation nochmals für die Leistung! Die Preisträger von den reinen Plastikmodellbauern sind in den einzelnen **KIT**-Publikationen nachzulesen. Wie oben kurz erwähnt, der Besucherstrom war nicht schlecht. Aufgelockert wurde dieser durch die „**Star-Wars-Freunde**“, die in ihren Kostümen immer wieder mal durchs



Publikum liefen. Auch diese stellten herrliche Dioramen und Modelle aus.

Rund 3.300 Personen besuchten die Ausstellung. Vom Wetter her kann man nichts besonderes sagen, kalt, windig, sonnig, leicht regnerisch. Die ganze Wetterpalette wurde ausgespielt. Für die Freunde vom Truckmodellbau-Club, die im wahrsten Sinne des Wortes mit schweren Geschützen auffuhren war das ja in Ordnung, die fuhren mit Gefährten bis zum Maßstab 1:6 durch die Gegend. Bei uns ging's aber bis zum Maßstab 1:200. Und das musste unser Stefan mit einem fast Totalschaden an seiner erst kürzlich fertiggestellten Bohrrinsel erleben.





Seinen ganzen Stolz verwandelte eine Windbö mit Hilfe der Zeltplane in ein Wrack. Und das in der letzten Stunde! Ich denke, dermaßen filigrane Modelle sollten doch nicht im Freigelände sein.

Der „Kurzbericht“ ist etwas länger ausgefallen, aber bei dieser schönen und gelungenen Veranstaltung ging's leider nicht anders. Zwei herrliche Tage mit interessanten Modellen und anregenden Gesprächen vergingen ziemlich schnell. Neue Kontakte wurden allerseits geknüpft und alleine deshalb freuen wir uns schon auf die Ausstellung im Mai nächsten Jahres, wenn alte Bekannte und neue Gesichter erscheinen! Ich hoffe, die Fotos machen unseren Lesern Appetit auf die nächste Ausstellung.

Wie ich eben erfuh, findet die nächste German Model Masters in der Nürnberger Arena mit doppelt so großer Ausstellfläche statt. Der Termin ist der 7. und 8. Mai 2005.





Ausflug Linz/Österreich

Bericht: Reinhold Zielinski

Fotos: Marian Pecht

Der Reiseverlauf:

Schiffswerftbesichtigung in Linz an der Donau, so lautete unsere SMC-Tour in diesem Jahr. Wieder einmal trafen sich 38 SMC'ler um 6 Uhr bei Nacht und

Nebel und starteten mit einem neuen Bus Richtung Österreich.

Unser Sigi übernahm wieder das Steuer mit dem Bus-Logo www.wirreisen.de

Rasante Autobahnfahrt über Regensburg - Straubing - Deggendorf - Passau - Wels - Linz mit einem Pausenstop in der Rastanlage Donautal West.

Punkt 10 Uhr standen wir auf dem Linzer ÖSWAG-Schiffswerftgelände. Die





Werksleitung begrüßte uns herzlich und ein Gruppenfoto vor einer auf Kiel liegenden Schubeinheit folgte prompt.

Zwei Stunden Rundgang mit Führung ... alle staunten über die Vielfalt der Produktion/Instandsetzung und deren Arbeitsabläufe in der Schiffswerft.

Riesige teilzerlegte Schiffsdieselmotoren und Neubauten, Schiffsschrauben, Rumpfsegmente, Ausrüstungsteile aller Art, Sonder-Maschinenbau, Bearbeitungsplattformen für Schweißen und Schneidtrennen, Drehbank- und Fräsaufbauten waren zu sehen.

Wir konnten den Mitarbeitern lockere Fragen stellen, Fotos schießen, zickzack durch die Werfthallen laufen. Das alles war schon beeindruckend.

Danach folgte das Mittagessen im Freien - 100 % Sonnenschein mit 15°C - am Linzer Hauptplatz mit der 20 m hohen Dreifaltigkeitssäule von 1723 und dem Alten Rathaus. Derweil prüfte die SMC-

Jugend die Linzer Pizzastuben und unser Wilhelm - wie immer - die Eisdielen beim Kurzrundgang durch die Linzer Altstadt.

Nennenswert sind noch das LENTOS KUNSTMUSEUM, das ELECTRONICA CENTER und das NEUE RATHAUS, an dem der Rundgang vorbeiführte.

Ein Höhepunkt war auch die Fahrt hinauf zum Pöstlingberg (537m). Eine barocke Wallfahrtskirche (sehenswert) war mit der Pöstlingbergbahn zu erklimmen.

Sie zählt zu den steilsten Schienenbergbahnen in Europa. Gebaut 1898, überwindet die Bahn einen Höhenunterschied von 252 Meter auf 2,9 km Länge mit 10,5 % Steigung. Mit 12 km/h und ca. 17 Minuten Fahrzeit oben angekommen, konnte die SMC-Meute endlich die Aussicht und Weitsicht über Linz und die Gebirgslandschaft genießen. Von oben konnten wir auch das Schiffswerftgelände mit dem imposanten Schwerlastkran und das VOEST LINZ Stahlwerk ausmachen.





Es folgte die "rasante" Abfahrt zur Bergbahn-Talstation. Von dort Fußmarsch über die "Nibelungen-Donaubücke" zum Busparkplatz. Rückfahrt 16 Uhr Richtung Heimat.

Die Teilstrecke Linz - Passau fuhren wir entlang der Donau, auch genannt Nibelungen- und Römerstraße. Die Donaufusslandschaft mit ihren Seitenschluchten lag bereits in der Abendsonne. Da konnte nur noch Stimmung mit viel SMC-Gaudi aufkommen... So war es dann auch bis Nürnberg. Ankunft um 20:30 Uhr. Einige SMC'ler versammelten sich noch in der Gartenwirtschaft am Treffpunkt. Es

musste einfach die Linz-Reise noch verarbeitet werden. Insgesamt war der erlebnisreiche Tagesausflug ein voller Erfolg und alle wollen im nächsten Jahr wieder dabei sein, wenn der SMC wieder unterwegs ist.

Großen Dank an Axel für die gelungene Organisation und Durchführung dieser Busreise. Ein dickes Lob auch an unseren Vereinskameraden und Buslenker Sigg, der uns sicher und mit viel Geschicklichkeit nach Linz und wieder zurück brachte. Auch bei der Linzer Werftleitung bedankt sich der SMC Nürnberg für die fachliche Führung durch die ÖSWAG-Schiffswerftanlagen.





KLEINE DIESELWUNDER VON CITROËN.



**CITROËN C3 PLURIEL HDi 70
GOLD-EDITION**

4,5 l / 100 km*

€ 2.000,-**

Preisvorteil



**CITROËN C2 HDi 70
GOLD-EDITION**

4,3 l / 100 km*

€ 2.000,-**

Preisvorteil



**CITROËN C3 HDi 70
GOLD-EDITION**

4,4 l / 100 km*

€ 2.000,-**

Preisvorteil

CITROËN C3 PLURIEL 1.4

Das ganze Jahr ist schön:

Cabrio, Spider, Limousine und
Panorama-Limousine in einem.

ab € 14.990,-

ab € 49,- mtl. Rate***

CITROËN C2 1.1 X

Klein, wendig für den urbanen

Trendsetter: Der Stadtsportwagen.

ab € 10.990,-

ab € 49,- mtl. Rate***

CITROËN C3 1.1 X

Selten war so viel Raum so wunder-
bar verpackt. Das Leben ist schön.

ab € 11.890,-

ab € 59,- mtl. Rate***

> Plus Sparvorteile bis zu:

€ 600,-****

**auf alle speziell gekenn-
zeichneten Aktionsmodelle**

*Kombinierter Testzyklus nach 1999/100/EG.

**Gegenüber der unverbindl. Preisempf. eines
vergleichbar ausgestatteten Serienmodells bei
diesen Privatkundenangeboten. ***Ein Car
Credit-Angebot der CITROËN BANK für die
GOLD-Edition bei 2,99 % effekt. Jahreszins und
32 % Anzahlung. Alle Detailinformationen bei
Ihrem Händler. ****Gegenüber der unverbindl.
Preisempfehlung.

CITROËN empfiehlt TOTAL

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

CITROËN

NICHTS BEWEGT SIE WIE EIN CITROËN



SMC Intern:

**Bei der letzten SMC Jahreshauptversammlung am 15. Oktober 2004 wurde
beschlossen, dass die Jahresbeiträge ab 1. 1. 2005 angehoben werden.**

Erwachsene von 24 auf 30 Euro,

Jugendliche von 14 bis 18 Jahren von 9 auf 12 Euro,

Jugendliche unter 14 Jahren beitragsfrei;

der Rest von 9 auf 12 Euro (Rentner, Studenten, Lehrlinge, Hausfrauen usw.).

Aufnahmegebühr Erwachsene 10 Euro, Jugendliche bis 18 Jahre 5 Euro.



Ausflug Tschechien

Bericht: Klaus Müller

Fotos: Ahrens/Eichhorn/Müller

In den letzten vier Pfingstferientagen unternahm eine kleine Abordnung des SMC eine Reise über Regensburg, Deggendorf, Phillipsreuth nach Frymburk zum Lipno-Stausee. Die Anreise war am Donnerstag. Gegen 17 Uhr kam auch ich mit meiner Frau dort

an. Wir waren die letzten, wie immer. Strahlender Sonnenschein, gut aufgelegte SMCler und vier alte Bekannte vom „Schifflesbauen“ erwarteten uns. Später war Bootfahren angesagt. Wir marschierten zum See, rund 2 Minuten zu laufen. Und dann die erste Überraschung: zum einsetzen nicht so ideal, aber es war machbar. Reinhard, Ronald, Matthias und Stefan setzten ihre Modelle ins Wasser und ab ging die Post. War richtig schön





anzusehen. Abends trafen wir uns zum Abendessen an einem riesigen Tisch und hatten viel Spaß dabei. Gegen 22 Uhr war dann erst mal Ende.

Freitag stand eine Besichtigung der Stadt Gronau an. Ist schon interessant, wenn man plötzlich ins „Mittelalter“ eintaucht.



Was ich nicht so toll fand war der Bärenzwinger in der Burg. Aber die alten Gebäude, die Burganlage mit Ihren großen Gartenanlagen und die schönen Lokale, fast alle liebevoll restauriert,

lassen stark romantische Gefühle aufkommen. Sportliche Aktivitäten waren auch zu bewundern: Kajak- und Schlauchbootfahrer versuchten die Moldau in einem Wildwasserkanal trocken zu überlisten. Ich sah keinen, der es geschafft hatte. Außerdem kamen wir zufällig zu einer Alfa-Romeo-Oldtimerparade. Wunderschön gepflegte und erhaltene Fahrzeuge waren zu besichtigen. Ist schon toll, wenn die alten Autos mit ihren Abarth-Anlagen losröhren. Für die jüngeren Leser: Dies war ein besonderer Auspuff, der Leistung und Krawall brachte. Dumm war nur, dass es immer im schönsten Moment zu regnen anfangen muß. Uns hat es in einem Straßencafe erwischt. Wir haben nun zwei weitere Regenschirme in unserer Sammlung. Einen Modellbauladen haben wir auch entdeckt. Stefan hat eine Schiffsschraube beim Fahren verloren, die bekam er auch in diesem Geschäft. War im Nachhinein





betrachtet aber nicht nötig, er verschrottete kurz darauf die Antriebswelle mit Stevenrohr. Noch Fragen?!

Der Regen war nicht zu stoppen, ein weiteres „Schifflesfahren“ fiel aus. Außen war es nass, also benötigten wir zum Ausgleich auch „innen“ Nässe. Die „Maxi-Bar“ nebenan machte dies möglich. Für die letzten von uns war gegen zwei Uhr auch hier der Tag zu Ende.

Samstags regnete es weiter, also wollten wir mit einem Schiff eine Rundfahrt auf dem Stausee machen. Vorher wieder

gutes Essen von Palatschinken bis gebratene Ente. War sehr gut und alle bester Laune. Leider stimmte der Fahrplan nicht. Wir sind ja flexibel, also besuchten wir in der Nähe das Stauwehr mit Kraftwerk. Na ja, wird gerade umgebaut und ist natürlich geschlossen. An diesem Tag wurde dann gefaulenzt oder Gastronomietouren unternommen. Erstaunlich, wie viele Lokale so ein kleiner Ort wie Frymburk hat. Trotz des schlechten Wetters fuhr der eine oder andere mit seinem Schiffsmodell und bestätigte dabei seine gute Bauweise, da





die Wellen dermaßen hoch waren, dass die Modelle laufend von Wasser überspült wurden. Auch mein Sea-Commander, erst ersteigert und frisch gebaut, kam rein und meisterte seine Jungfernfahrt ohne Wasser im Bauch. Der Abend endete wieder in der Maxi-Bar....

Sonntag war Abschied nehmen. Nach dem Frühstück Aufbruch in Richtung Heimat. Immer schön am See entlang. Das Wetter hatte sich gebessert und an einem schönen Sandstrand wurde dann

doch noch mal bei Sonnenschein gefahren bis die Akkus leer waren.

Danach besuchten wir eine weitere Hotelanlage die wir schon von früher kannten. Das Hallo war groß und die Speisen und Getränke gut. Die Fahrer waren eindeutig im Nachteil. Mit kleinen Umwegen wurde nachmittags die Heimreise angetreten und so nach und nach war jeder wieder wohlbehalten zu Hause angekommen. Ein Kurzurlaub war zu Ende; und trotz der Wetterwidrigkeiten waren es doch wunderschöne Tage.

MODELLBAU exklusiv



Siegfried Brüttling
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

Weißenburg Eröffnungsfahren 2004

Berichte und Fotos: Klaus Müller

In diesem Jahr fing unsere erste Veranstaltung ziemlich feucht an. Wir lieben ja alle das nasse Element, aber bitte von unten und nicht von oben! Na ja, Petrus hatte kein Einsehen mit uns und ließ es ununterbrochen richtig stark regnen. Und das bei rund 150 ausgestellten Modellen von über 60 Modellbaukollegen! Herr Wilhelm Schäfer, unser 2. Vorstand, der für diese Veranstaltung verantwortlich ist, lief dementsprechend herum. Er konnte einem richtig Leid tun!

Aber Dank des Regens gab es keine Rangeleien wegen der Frequenzen, es fuhr ja fast nichts. Ab und zu sah man den Einen oder Anderen dem Wetter trotzen, aber lang hielt es keiner am Becken durch. Schade, denn es waren sehr viele neue Modelle zu sehen. Besonders ist mir ein Rettungskreuzer der DGzRS mit einem richtig ferngesteuerten Hubschrauber auf dem Achterdeck aufgefallen. Außerdem lockte eine ferngesteuerte Ente drei ihrer echten Kollegen an. Im Schwimmbecken!

Die U-Boot-Fraktion wird auch immer größer, und die Besitzer dieser Modelle waren auch die emsigsten mit Fahren. Leider gab es wegen des Regens nur wenige Zuschauer.

Die meisten Aussteller waren deshalb auch mehr im Bad-Cafe als draußen. Ein Trost, dass wenigstens die Verköstigung gut war. Die hatten ganz schön was zu tun! Kurzum, nett war es allemal. Man konnte sich wieder mal richtig unterhalten. Ein Teil der Aussteller fuhr dank des schlechten Wetters nach Hause, die anderen besuchten schon fast traditionell den Araunerskeller und ließen es sich da gut gehen. Wenn schon nicht gefahren werden konnte, sprach man eben über neue Modelle. Und hoffen wir, dass die nächste Veranstaltung im Herbst mit viel Sonnenschein stattfindet!





Abschlußfahren 2004

Unser Abschied von dieser Saison am 18. September 2004 in Weißenburg stand unter einem guten Stern. Etwas unglaubliches passierte: Den ganzen Tag über Sonne pur. Das hat es in den letzten Jahren so nicht gegeben. Dementsprechend gut war die Laune der Gäste und Aussteller. Reges Treiben herrschte an und in den drei Becken des Bades. Gefahren wurde mit Modellen im Maßstab 1:200 bis 1:15. Und dank einer leichten Brise war sogar ein Segler zu sehen. Unser 2. Vorstand Wilhelm Schäfer, selbst aus Weißenburg, hatte alles souverän im Griff, auch wenn er zwischendurch mal seine Frau vermisste und dies lautstark übers Mikrofon verkündete. Gäste waren auch reichlich vertreten und wie immer herzlich Willkommen.

Ich selbst kam erst gegen Mittag und hatte zu tun, noch einen Platz für meine drei Modelle zu bekommen. Den Stellenwert dieser Ausstellung kann man daran messen, daß die Aussteller aus einem Umkreis von rund 150 Kilometer kamen; und Alf fuhr direkt von einer Messe aus Tschechien zu uns. Und es hat sich gelohnt, wie die Fotos zeigen. Neu zu sehen war der erste Versuch von Ernst Fenner, einen Schlepper mit zwei Voith-Schneider-Antrieben zu bauen. Weitere Raritäten waren eine 3 Zylinder Dampfmaschine in einer Titanic und ein super gealterter Fischdampfer. Auch die Gaststätte des Limesbades hatte alle Hände voll zu tun und die Bedienungen waren sichtlich froh, als es gegen 17 Uhr endlich dem Ende zu ging. Der Tag klang in einem schönen Lokal in der Umgebung von Weißenburg aus und alle fuhren sichtlich zufrieden nach Hause.





Voith-Schneider-Propeller Antrieb und Steuerung zugleich

Das Prinzip: Ein Flügelrad, dessen Rotorblätter senkrecht aus dem Boden des Schiffsrumpfs ragen, erzeugt Schub. Die einzelnen Flügel (3, 4, 5 oder 7 Stück an der Zahl können es sein) sind in sich verstellbar. Durch die Veränderung des Anstellwinkels lässt sich Schubgröße und Richtung variieren. Das Schiff kann sowohl vorwärts, rückwärts und seitwärts steuern, ja sogar auf der Stelle drehen. Ernst Schneider Maschinenbau Ing. aus Wien meldete seine Konstruktions-Idee 1925 zum Patent an.

Ein Schiffspropeller, der Antrieb und Steuerung eines Wasserfahrzeuges vereint.

Mit einem kleinem Handmodell begeisterte Ing. Schneider die Ingenieure der Maschinenfabrik Voith und es entstand 1927 der erste Voith-Schneider-Propeller. Das Vorführboot Torqueo, lat: ich drehe, überzeugte durch bisher unbekannte Manövrierfähigkeit. Ab 1929 wurden die ersten Voith-Schneider-Propeller mit großem Erfolg für Schubschiffe eingesetzt. Überall, wo nicht die schnelle Überwindung großer Distanzen im Vordergrund steht, sondern genaues Manövrieren und Positionieren wichtig ist, beweist der Voith-Schneider-



Propeller Überlegenheit. Ganz besonders zeigen sich die VSP-Vorteile in maritimen Arbeitsfahrzeugen in Häfen, Offshore, Geographischen Forschungsschiffen oder Schwimmkränen, Kabellegern u.s.w. mit ihrem präzisen Kursverhalten. VSP in Doppelanordnung an Bug und Heck, verbunden mit neuer Satellitennavigation, setzen Maßstäbe für Effizienz und Wirtschaftlichkeit.

Selbst die Marine erkannte die speziellen Vorteile des VSP in Bezug auf Sicherheit und präziser Manövrierfähigkeit.



Deswegen benutzt sie das neue Antriebs- und Steuersystem seit Jahren. In den dreißiger und vierziger Jahren wurden mehr als 150 Minenräumboote mit dem Voith-Schneider-Propeller ausgerüstet.

Die Ausführung für den Marine-Einsatz des VSP unterscheidet sich zum Beispiel in den Materialien. Über 90% aller Bauteile bestehen aus nichtmagnetischen Stählen. Alle rotierenden Komponenten verursachen minimalste Schallemissionen. Das Gesamtsystem ist für maximale Schockbelastung etwa bei Explosionen ausgelegt.

Mit dem Konzept eines neuen Schleppertyps revolutionierte Dipl. Ing. Baer, Leiter der Voith-Schiffstechnik, 1951 die gesamte Schlepp- und

Bugsierschiffahrt. Weder Schraube noch Ruder kennzeichnen das Heck. Zwei Voith-Schneider-Propeller unter dem Bug übernehmen Antrieb und Steuerung zugleich. Der eigentliche Schlepphaken ist weit nach Achtern gesetzt. Die Vorteile der neuen Anordnung: Stabiles Gleichgewicht und Schutz vor den einwirkenden Kräften der Schlepptrasse. 1952 wurde dieses Bauprinzip unter dem Namen Voith-Wasser-Trecker (VWT) patentiert. Das Sicherheitskonzept heißt weiterhin Schubkräfte vor Schleppgeschirr nach dem Drehpunkt des Schiffes. Uneingeschränkt gelten die Vorteile heute noch. Nahezu 800 Voith Wassertrecker machen die Bugsierschiffahrt heute weltweit einfach und sicher.



Diesen Bericht über das Original des Voith-Schneider-Antriebs stellte uns Herbert Eichhorn zur Verfügung.

Den Nachbau im Maßstab 1:100 entwickelte dieser selbst. Die Fotos, auch von Herbert Eichhorn, zeigen einen Teil der Komponenten bei der Herstellung.

Für Interessenten dieses Antriebsprinzips kann man sich über die Redaktion oder übers Internet an ihn wenden. In verschiedenen Schleppermodellen wird bei unseren Ausstellungen dieser Antrieb vorgeführt.

Der schwimmende Zeppelin

Bericht/Foto: Ralph Liedtke/Klaus Müller

Am 28. Dezember 1936 wurde in Kiel bei der Werft Deutsche Werke Kiel AG ein Schiff auf Helling gelegt, das am 8. Dezember 1938 auf den Namen „Graf Zeppelin“ getauft wurde. Dieses Schiff sollte aber nie fertig werden und fuhr auch nie eine Seemeile aus eigener Kraft. Bei diesem Schiffstyp handelte es sich um den ersten und einzigen Flugzeugträger, den Deutschland je hatte.

Der Träger hatte eine Länge von 262 m, größte Breite von 30,68 m, Tiefgang von 6,72 m und voll Ausgerüstet eine Verdrängung von 34.000 t. Als Besatzung waren 1.720 Mann vorgesehen.

Die Flugdecklänge betrug 244 m. Die Schiffsantriebsanlage erbrachte eine Leistung von 200.000 WSP und war zur damaligen Zeit die leistungsstärkste Anlage, die in Europa projektiert und gebaut wurde. Die Leistung wurde auf vier Wellen verteilt und der Träger sollte damit eine theoretische Geschwindigkeit von 36 Knoten laufen, was aber wegen des ständig steigenden Gewichts vermutlich nie erreicht worden wäre.

Die Bewaffnung bestand aus acht 15 cm Geschützen in Doppellafetten, sechs 10,5 cm Geschützen in Doppellafetten, elf 3,7 cm Flak in Doppellafetten und sieben 2 cm Flak in Vierlingslafetten. Die Bewaffnung auf einem Flugzeugträger war nur zur Selbstverteidigung gedacht und fiel auf dem deutschen Träger durch die 15 cm Geschütze ziemlich stark aus.

Die eigentliche Bewaffnung eines Trägers sind seine Flugzeuge, und für Graf Zeppelin waren folgende Flugzeuge vorgesehen: 10 Messerschmitt 109 Jagdflugzeuge, 13 Junkers 87 Sturzkampfbomber und 20 Fieseler 167 Mehrzweckflugzeuge. Diese Flugzeuge sollten teilweise durch Radstart vom Flugdeck abheben oder wurden durch die beiden Katapulte gestartet. Diese wurden auch von der Deutsche Werke Kiel AG

gebaut. Auf dem Flugzeugträger gab es außerdem noch drei Flugzeugaufzüge, die von der Firma Flor entwickelt und gebaut wurden. Bei den Flugzeugen Me 109 und Ju 87 handelte es sich um Typen aus der laufenden Produktion, die für den Trägereinsatz nur umgebaut wurden. Das Flugzeug von der Firma Fieseler wurde extra für den Träger entwickelt.

Die Arbeiten am Träger wurden mehrmals eingestellt; auch wurde das Schiff des öfteren verlegt. Am 2. Februar 1943 tritt der letzte und endgültige Baustop für Graf Zeppelin in Kraft.

Zwischen dem 21. und 23. April 1943 wird der Träger von Kiel nach Stettin geschleppt, und mit wenig Wasser unter dem Kiel im östlichen Hafen verankert. Am 25. April 1945 wird der Träger durch ein Deutsches Sprengkommando auf seinem Liegplatz gesprengt.

Im März 1947 hebt die Russische Marine den Träger und schleppt ihn nach Swinemünde-Hafen, wo er zum Wohnschiff hergerichtet wird. Durch die Spezialabteilung des Hauptstabes werden die Beuteschiffe nach ihrer Auswertung in Verwendbarkeitsklassen und Wracks eingeteilt. Graf Zeppelin gilt als Wrack und wird zur Versenkung freigegeben.

Der Träger wird auf der Position 55 Grad 48 Nord und 18 Grad 30 Ost durch Torpedofangschüsse und Artilleriebeschuss versenkt.



**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

Graf Zeppelin Baubericht über Deutschlands einzigen Flugzeugträger

von Ralph Liedtke

Fotos: Klaus Müller

Nachdem ich mit dem Bau der Graf Spee fertig war, macht ich mir über ein neues Projekt - das auch wieder ein Schiff der Deutschen Kriegsmarine sein sollte - meine Gedanken. In die engere Wahl kamen zwei Schiffe, der Schwere Kreuzer „Prinz Eugen“ und der Flugzeugträger „Graf Zeppelin“.

Ein Vereinskollege besaß einen Bauplan des Schiffes und so war die Entscheidung zum Bau des Flugzeugträgers Graf Zeppelin beschlossene Sache.

Nach dem Kopieren der Pläne und dem Kauf des Buches „Graf Zeppelin - einziger Flugzeugträger Deutschlands“ konnte der Bau beginnen. Um es vorweg zu nehmen, ohne dieses Buch wäre ich

ganz schön aufgeschmissen gewesen. Etwas später bekam ich noch einen weiteren Plan über den Träger von einem Bekannten zum kopieren zugeschickt.

Der Rumpf entstand in der klassischen Spantenbauweise über Kopf auf einem Hellingbrett und wurde auf Grund seiner Länge von 2,62 m in der Mitte geteilt.

Er ist dann etwas handlicher zu Transportieren und passt auch so besser in meinen VW Bus. Zum Teilen wurde im Plan eine geeignete Stelle gesucht, und einfach ein Vollspant für jede Hälfte neu eingesetzt. Der nachfolgende Spant wurde auch noch als Vollspant ausgesägt, so das ich vier Spanten hatte. Diese Spanten wurden zusammengespannt und gebohrt.

Die beiden Rumpfhälften werden mit drei Alurohren und Gewindestangen, die im Rumpf eingeklebt sind, miteinander verbunden. Die Spanten wurden mit Balsaholz beplankt und an Bug und Heck mit Vollmaterial aufgefüllt. Anschließend wurde alles grob verschliffen und zwei



Lagen Glasfasermatten und Epoxydharz aufgetragen. Nach dem Aushärten wurde der Rumpf geschliffen, gespachtelt, geschliffen, gespachtelt und man denkt, diese Arbeit hört nie auf. Aber auch das geht vorbei und es kommt der Tag, an dem die Rumpfhälften vom Brett genommen werden. Jetzt werden die Ruder und die Wellen eingebaut sowie die Wellenhosen angeformt und wieder mal verschliffen.

Wenn der Rumpf dann nach zigmaligen Schleifen keine Dellen mehr hat, werden die Bullaugen und die seitlichen Ausschnitte aufgezeichnet und aufgebohrt bzw. ausgesägt.

Beim Original waren im Bug zwei versenkbare Voith-Schneider-Antriebe eingebaut, die das Schiff manövrierfähiger machen sollten. Im Modell habe ich diesen Antrieb durch ein Querstrahlruder von Robbe ersetzt. Ein Kompromiss, den man bei einem Fahrmodell eingehen muß. Den Voith-Schneider-Antrieb konnte ich mit meinen Mitteln im Maßstab 1:100 nicht realisieren. Außer einer elektrischen Stichsäge und Minibohrmaschine wurden keine weiteren Maschinen verwendet.

Das Anformen der seitlichen Kasematten für die 15 cm Geschütze im Bug nahm noch mal 3 Wochen in Anspruch. Die Spachtelmasse wurde zum Schluß mit dem Finger hineinmodelliert. Zwischen den Trocknungsphasen wurden die 15 cm Geschütze gebaut und die Aufnahme der Geschütze am Heck.

Am Rumpf wurden die Ankertaschen

ausgearbeitet, gespachtelt und geschliffen sowie die seitlichen Laufgänge, Flakstände und Scheinwerferstände angebaut. Jetzt konnten die Rellingstützen an den Laufgängen angebracht und der Draht mit eingezogen werden. Die Stützen sind Messingätzteile mit drei Durchzügen. An Bug und am Heck wurde die Relling ebenfalls verbaut.

An den beiden Rumpfhälften wurde über jedem Bullauge ein Wasserabweiser angeklebt, der aus einem Draht besteht, der über ein Stück Rundholz mit entsprechendem Durchmesser gewickelt wurde. Von der Spirale wurden dann die entsprechenden Teile abgeschnitten.

Jetzt wurde die Wasserlinie angezeichnet und die beiden Rümpfe waren fertig zum lackieren. Das Unterwasserschiff wurde zweimal Dunkelrot-Seidenmatt gestrichen und dazwischen wurde es geschliffen. Das Überwasserschiff wurde Hellgrau-Seidenmatt mit der Airbrushpistole gespritzt, wie im übrigen das ganze Schiff.

Zwischen denn Wartezeiten beim spachteln und schleifen des Rumpfes



wurden einige Zurüstteile des Schiffes gebaut. So zum Beispiel die Scheinwerfer, der Schornstein mit Kappe, die beiden Katapulte oder die Startwagen, mit denen die Flugzeuge vom Träger geschossen wurden. Zeichnungen für beide Teile findet man im Buch. Für einen Startwagen wurden 53 Teile gebraucht.

Als nächstes wurden die Überhänge an Heck und Bug gebaut.

Die Verstrebungen am Heck wurden aus 2 mm Kunststoffrohr, das mit Draht verstärkt wurde, hergestellt. Die Abstützung am Bug besteht aus 3 mm Messingrohr, welches gelötet wurde. Die ganzen Teile unter dem Überhang am Bug wurden nach Zeichnungen und Bildern aus dem Buch gefertigt. Die Startwagenrückführung unter dem Überhang zurück ins Flugdeck bereitete mir etwas Kopfzerbrechen, weil weder der Plan noch das Buch darüber eine genaue Auskunft gab.

Der Zufall kam mir aber zu Hilfe, nachdem ich mit meinem Bekannten zwecks Bestellung von Teilen telefoniert hatte und er mir erzählte, daß er noch jemanden kennt, der den Träger auch baut. Nach einem Anruf bei diesem bekam ich Bilder von seinem Schiff sowie Planauszüge und eine Adresse, bei der man Flugzeuge im Maßstab 1:100 beziehen kann. Nach dem studieren der Bilder und Pläne konnten die Schlittenrückführung und die

Schrägaufzüge gebaut werden. Beides entstand aus Messing und Kunststoffplatten.

Die Aufbauten des Trägers wurden aus Plastikplatten zugeschnitten und verklebt, wobei das Buch wieder nützliche Dienste leistet. Die vier Entfernungsmesser, auch Wackeltöpfe genannt, sind Fertigteile von Modellbau Hasse aus Hamburg und wurden von mir nur noch verfeinert.

Der ganze Aufbau wird mit zwei Schrauben mit dem Rumpf verbunden und in einer eigenen Transportkiste untergebracht. Dadurch konnten die Kisten für den Rumpf niedrig gehalten werden.

Als nächstes wurde die Flakbewaffnung des Trägers gebaut. Auf Graf Zeppelin waren sieben 3,7 cm Flak in Doppellafetten, sowie elf 2 cm Flak in Vierlingslafetten aufgestellt. Die Bewaffnung wurde nach zwei Bausätzen im Maßstab 1:100 nachgebaut, die ich mir von einem Modellbauversand bestellte.

Die Beiboote waren nun das nächste Kapitel. Dazu bestellte ich mir von der Firma Lassek die Rümpfe und erstellte nach Plan die Aufbauten selber. Insgesamt wurden so zehn Beiboote unterschiedlichster Typen gebaut.

In der Zwischenzeit bekam ich auch die zwei von mir bestellten Bausätze der Me 109 von Firma Dahlmann geliefert. Die Bausätze waren von guter Qualität, und so konnten weitere bestellt werden. Nach einem Telefonat mit Herrn Dahlmann sagte mir dieser, dass vielleicht auch



noch die Ju 87 als Bausatz erscheinen würde, und da ich keine Eile hatte wurde die Bestellung erst einmal verschoben.

Die größte Arbeit stand mir aber noch bevor, und zwar in Form des Flugdecks.

Man kann darüber Streiten ob es keine einfachere Methode gibt, als das Deck mit einzelnen Planken zu bekleben. Meiner Meinung nach ist ein Holzdeck auf einem Schiff ein enormer Blickfang und sollte deshalb auch mit entsprechender Sorgfalt gebaut werden. Ich beplankte meine Schiffe nach der Methode, wie sie von Willi Fraider in seinem Buch „Der Bau von Kriegsschiffen Teil 2“ beschrieben wird. Kirschbaumfurnier wird zunächst in 50 mm Breite Streifen geschnitten und danach werden mit einer Schablone 1,5 mm breite Planken abgeschnitten. Diese Planken werden jetzt im Verbund aufgeklebt.

In meinem Fall war das Flugdeck 230 cm lang und 30 cm breit.

Die beiden Deckhälften können im

ganzen abgenommen werden, was einen ungehinderten Zugang in den Rumpf zulässt. Die Verschlüsse für das Deck wurden selbst gebaut. Nachdem das Flugdeck eine seitliche Einfassung aus Polystyrolstreifen bekam und am Rumpf angepasst worden war, konnten die Ausschnitte, die Aufzüge, die Schienen und die Löcher für die Flugdeckbeleuchtung angezeichnet und mit 5 mm breiten Streifen eingefasst werden. Jetzt konnte mit der Beplankung begonnen werden. Als das Flugdeck nach 5 Monaten fertig war, wurde es geschliffen und mit Parkettbodenlack dreimal gestrichen bzw. versiegelt. Als der Lack getrocknet war, wurden mit einem gelben Lackstift die Markierungen auf das Deck gezeichnet. Der Anblick des fertigen Flugdecks entschädigte für die lange Arbeitszeit, und bei einer Bauzeit von 5 Jahren und 7 Monaten kommt es auf fünf Monate für die Beplankung auch nicht mehr an.





Die seitlichen Nischen, in denen die Beiboote untergebracht waren, wurden als nächstes nach Plan gebaut und an den Rumpf angepasst. Der Bordkran stammt von der Firma Lassek und war

ein Bausatz. Der Kran wurde noch verfeinert. Da die Seilführung nicht stimmte wurde auch diese geändert. Lackiert wurde wieder mit der Airbrushpistole in hellgrau/seidenmatt.





Startwagen (Katapultstart) sowie der Fanghaken gebaut und angebracht werden. Die fertigen Flugzeuge wurden zum Teil auf Startwagen montiert und auf dem Flugdeck verteilt. Jetzt wurde auch die Elektrik in den Rumpf eingebaut. Zum platzieren der Akkus wurde das Modell bei Bekannten im Swimmingpool zum erstenmal ins Wasser gelassen. Nach dem Austrimmen war dies

Das nächste Bauvorhaben, das mir etwas Kopfzerbrechen bereitete, waren die Davids. Dabei war mir eigentlich nur die Seilführung nicht so recht verständlich. Nach studieren von Plänen und Büchern wurde aber auch dieses Problem gemeistert.

Nach dem Fertigstellen der Davids wurden diese mit den Beibooten in den Nischen eingebaut und mit Schnüren, welche die Seilführung darstellen, verbunden. Diese Arbeit stellte meine Geduld auf eine harte Probe.

Nun wurde es langsam wieder Zeit sich um die Flugzeuge zu kümmern, denn außer zwei Me 109 hatte ich noch nichts. Nach einem weiteren Anruf bei Herrn Dahlmann konnte ich gerade noch die letzten zwei erstehen sowie eine Adresse, bei der man vielleicht noch weitere Flugzeuge bekommen könnte. Also wieder ans Telefon geklemmt und nach dem Anruf war ich um zwei Me 109 und sechs Ju 87 reicher sowie um 80 € ärmer. Die Me 109 waren neue Bausätze und die Ju 87 waren alte gebaute Fallerbausätze, und sahen dementsprechend schlimm aus. Nach dem Zerlegen der Ju's mussten einige Teile neu angefertigt werden. Bei allen Flugzeugen mussten auch noch die Beschläge zum Einhängen in den

schon ein toller Anblick.

Als Funktionen sind eingebaut: Querstrahlruder, getrennte Motorensteuerung, Nebelhorn, Alarmklingel und Ruder.

Eine weitere Arbeit, die sich etwas hinzog, war das zuschneiden und ausgießen der Bullaugen. Diese bestehen aus Messingstückchen, die in einer Länge von 5-6 mm von einem 4 mm Rohr abgesägt wurden. Diese Stücke wurden dann mit Epoxydharz ausgegossen und nach dem aushärten des Harzes in den Rumpf geklebt. Insgesamt wurden so ca. 5,5 m Messing verarbeitet, was über 800 Bullaugen ergab.

Als Abschluss wurden die restlichen fertigen Ausrüstungsgegenstände auf dem Schiff platziert und festgeklebt.

Nach einer Bauzeit von fünf Jahren und sieben Monaten ist der Flugzeugträger „Graf Zeppelin“ fertig. Manchmal hatte ich den Eindruck, die Arbeit am Modell nimmt gar kein Ende mehr. Dieses Schiff ist das aufwendigste Modell, das ich bisher gebaut habe.

Mein nächstes Projekt liegt schon seit zwei Jahren in der Garage im Regal und ist das U-Boot von Robbe, über das ich vielleicht auch einen kleinen Bericht schreiben werde.



Baubericht U 99

Baukasten U 47 von Robbe

Text: Ralph Liedtke

Fotos: Klaus Müller

Seit August 2003 ist zu Ende, was vor knapp sechs Jahren begann. Der Bau des Flugzeugträgers Graf Zeppelin im Maßstab 1:100 ist vollendet. Vor 2 Jahren bekam ich von meiner Frau zu Weihnachten den Bausatz U-47 von Robbe geschenkt, der seit dieser Zeit in der Garage auf seinen Zusammenbau wartete. Ein U-Boot wollte ich schon lang einmal bauen, allerdings eines vom Typ VII C nach Bauplan und statisch tauchend. Aber egal, erst einmal probieren wir uns an dem Baukasten.

Der Baukasten hat ja schon fast Kultstatus erreicht, und auch bei uns im Verein sind schon welche auf Feindfahrt. Den Baukasten hat meine Frau von einem Vereinskollegen erstanden, der es schon angefangen hat zu bauen. Wer aber unsern Klaus kennt, der weiß, dass das Modell in erstklassigem Zustand gebaut wurde. Das Modell wurde natürlich etwas verfeinert und umgebaut, denn es sollte schon auch aussehen wie ein VII B U-Boot und nicht nur so ungefähr.

Beim Bau des Modells hielt ich mich im groben an die Bauanleitung, ließ aber auch eigene Ideen mit einfließen. Zuerst wurde das Bücherregal nach passender Literatur und Bildern durchgesehen. In

zwei Büchern wurde ich fündig und natürlich auch im Internet. Der Bericht bezieht sich nur auf die Änderungen, die ich am Baukasten vorgenommen habe. Da das Mittelteil schon fertig gebaut war und die Hälften des Hecks auch schon zusammengeklebt waren, wurde auch dort weitergebaut und zwar gleich mit der ersten Änderung. Oberhalb der Wellenhosen wurden noch weitere Flutschlitze angebracht und bei den Auspuffrohren wurden welche zugespachtelt. Anschließend wurden kleine Messingrohrstücke als Attrappen eingeklebt. Durch eine Auspuffattrappe kann man den Druckkörper über das Fahrradventil „aufblasen“. Als nächstes wurde dem Boot ein Hecktorpedorohr eingebaut und über dem Ruderkoker noch ein paar Flutschlitze eingefeilt. Die Übergänge der Flutschlitzmasken wurden verspachtelt und verschliffen. Der Einbau der Tiefenruder und Seitenruder sowie der Spanten erfolgte wieder nach Plan. Zum jetzigen Zeitpunkt stand fest, dass mein U-Boot die Nummer 99 tragen würde, das Boot von Otto Kretschmer. In die vorderen Rumpfhälften wurden nach dem Ausschneiden die Öffnungen der Mündungskappen für die Torpedos angezeichnet und mit einem Skalpell die Gravur eingeschnitten bzw. eingeritzt. Die Aufkleber, die dafür vorgesehen waren, wurden nicht verwendet; im übrigen sind sie auch zu klein. Die unteren Flutschlitzmasken wurden nicht mit Schrauben befestigt, sondern wurden

Die Briefhüllen- und Mailingprofis: *– von der Idee bis zum Versand!*

Gestaltung:

Wir gestalten Ihre Geschäftsausstattung, Logos, Broschüren und Zeitschriften, Vereinsveröffentlichungen, Schülerzeitungen und Jahresberichte, Folder, Flyer, Aufkleber oder Plakate.

Druck und Kopie:

Wir fertigen ein- oder mehrfarbige Drucksachen für Sie an: Im Offsetdruck können wir im Format DIN A7 bis DIN A3 drucken, im Schnelldruck sind wir in der Lage, innerhalb kürzester Zeit einfarbig schwarze Drucksachen ebenfalls in diesen Formaten für Sie anzufertigen.

Beim Digitaldruck können wir ein- und mehrfarbige Drucksachen von DIN A7 bis DIN A1 drucken.

Briefhüllendruck:

Im Hüllendruck können wir ein- und mehrfarbig alle Kuvertarten für Sie bedrucken – auch doppelseitig.

Verarbeitung:

Ihre gesamten Druckerzeugnisse können bei uns weiterverarbeitet werden, ob Heißeimbindung (für geschlossenes Format DIN A7 bis DIN A4), Broschürenfertigung (sortieren, heften, schneiden), Wire-O-Bindung, rillen, falzen (Fenster-, Zickzack-, oder Wickelfalz). Wir perforieren, heften, stanzen, schneiden, sortieren (bis zu 500 Blatt), laminieren (DIN A7 bis DIN A3) oder nummerieren.

Mailings von A-Z:

Sie wollen Ihren Kunden ein neues Produkt vorstellen oder sich als neu gegründete Firma bekanntmachen?

Mit uns geht das ganz einfach:

Wir benötigen nur Ihre Adressdaten, Kuverts und Briefbogen (die natürlich auch bei uns gedruckt werden können) und den Brieftext. Wir drucken Ihre Briefbogen mit dem Brieftext und personalisieren Ihre Kundenadressen auf die Briefbogen oder die Kuverts und bringen die Briefe für Sie zur Post.

Kontakt:

Schnelldruck Süd GmbH
Welserstraße 88
90489 Nürnberg

Tel.: 0911/51 94 28-0

Fax: 0911/51 94 28-81

ISDN: 0911/56 28 05

e-mail: info@schnelldruck-sued.de www.schnelldruck-sued.de

Öffnungszeiten:

Montag - Donnerstag:

8.30 Uhr - 12.00 Uhr

12.45 Uhr - 16.30 Uhr

Freitag:

8.30 Uhr - 12.00 Uhr

12.45 Uhr - 15.00 Uhr

**SCHNELL
DRUCK
SÜD** GmbH



eingeklebt und danach verspachtelt und verschliffen. Sieht besser aus und man kommt an die Ansteuerung der Tiefenruder auch von oben ran. Auch die anderen Flutschlitzmasken wurden verspachtelt und verschliffen. Der Einbau der Spanten und des Tiefenruders erfolgte wieder nach Plan. Die seitlichen Abweiser an den Tiefenrudern bestehen aus Messingdraht. Das Ansteuern der vorderen Tiefenruder erfolgt mit einem separaten Servo, der außerhalb des Druckkörpers sitzt. Ich habe den Servo unter dem Turm versteckt, denn dort ist er nur bei Unterwasserfahrt im Wasser und liegt bei Überwasserfahrt im Trockenen. Der Servo wurde in ein selbst gebautes Gehäuse gesetzt und mit einer Plexiglasscheibe das Gehäuse verklebt. Auf diese Art kann man Wasser im Gehäuse schneller erkennen. Da ich den von Robbe geplanten Schalter für die Elektronik nicht eingebaut habe, hatte ich einen Gummibalg übrig. Nach dem Zusammenbau wurde das Gehäuse noch auf Dichtigkeit überprüft - alles dicht. Der Kasten sitzt, wie schon erwähnt, unter dem Turm und wird dort mit Schrauben gehalten. Das Kabel wird direkt hinter dem Gehäuse in den Druckkörper geführt. Man muß den Stecker beim zusammenschieben der beiden Hälften

nur in den Empfänger stecken.

Die Ansteuerung zu den Tiefenrudern erfolgt über einen Bowdenzug, den man auch in Flugmodellen benutzt. Am Mittelteil wurden auch noch seitlich zusätzliche Flutschlitze angebracht, in dem man den breiten durchgehenden Schlitz um ca. 5 cm am Bug zuklebte und verspachtelte.

Die Flutschlitze seitlich unter dem Turm wurden auch geändert. Das Deck wurde komplett geändert. Flutschlitze wurden zuklebt odererspachtelt. Es wurden auch ganze Segmente ausgeschnitten und wieder eingeklebt, um Klappen im Deck darzustellen. Die Klappen sind noch mit Scharnierattrappen aus Plastik versehen. Als Vorlage der Änderungen dienten mir Bilder und Planauszüge. Die Befestigung der abnehmbaren Decks weicht auch wieder etwas vom Plan ab. Meine Decks werden durchgehend mit Schrauben gehalten. Das vordere Geschütz wurde ebenfalls nach Plänen und Bildern verfeinert.

Den größten Umbau aber musste der Turm über sich ergehen lassen. Er bekam zuerst eine hintere Plattform für das 2 cm Flak-Geschütz. Dann wurde in die Innenseite der Brücke Ringsum eine Plastikplatte eingeklebt, die als Grundlage für spätere Einbauten diente.



Das graue Plastik des Turms lässt sich nämlich nicht mit Plastikkleim kleben. An der Innenseite wurde auf der Steuerbordseite ein Kasten eingebaut, der die Antenne aufnahm. Diese Antenne wurde aus Messingdraht zusammen gelötet und ist versenkbar. Der Fahrstand wurde nach Fotos gebaut. Der Boden des Turms wurde in einzelne Segmente aufgeteilt und aus Plastikplatten ausgeschnitten. In diese Plastikplatten wurden Löcher mit einer Schablone gebohrt. Nach dem Aufkleben der Platten in den Turm wurden diese Löcher ganz durchgebohrt, um das Entweichen der Luft zu erleichtern. Der Sehhrohrbock des Angriffssehhrohrs wurde mit Messingdraht verfeinert und ein Magnetkompass angebaut. Das Luftziel-sehhrohr wurde im eingefahrenen Zustand erstellt. Die Säule für das UZO (U-Boot-Ziel-Optik) wurde ebenfalls eingebaut, nachdem es von Robbe total vergessen wurde. Das

Turmluk wurde im offen Zustand gebaut, damit die Luft besser entweichen kann. Die Reling an der Plattform wurde auf einem Holzbrett, das als Schablone diente, zusammengelötet.

An der Steuerbordseite wurde außen am Turm der Luftzufuhrschacht für die Motoren aus Plastik ausgeschnitten und angeklebt. Auch wurden noch Klappen, Steigeisen, Schwimmwestenhalter und Handläufe an der Außenseite des Turmes angebracht. Der Turm wird über das Sehhrohr, an dem eine Messingschraube ohne Kopf eingeklebt wurde, mit dem Gehäuse des Tiefensteuerservos verschraubt. Er ist dadurch jeder Zeit wieder vom Deck zu lösen. Die Holzverkleidung im Turm und die Sitzgelegenheiten an der Flakplattform bestehen aus Kirschbaumfurnier und wurden mit Klarlack wasserfest gemacht. Der Rumpf blieb von Verfeinerungen natürlich auch nicht verschont, da er



und Lackieren sieht das richtig gut aus und ist obendrein auch noch wasserfest.

Das Modell wurde komplett im Airbrushverfahren mit Revellfarben lackiert. Der Unterwasserbereich wurde mit Staubgrau, der Überwasserbereich mit Hellrau gespritzt. Anschließend ist das ganze Boot mit Farben und Pastellkreide gealtert worden. Danach wurde mit matten Klarlack versiegelt. Jede

keinerlei Details aufwies. Es mussten also Schweißnähte und Nieten selbst angebracht werden. Zunächst wurden die Schweißnähte und Nietenreihen auf den Rumpf aufgezeichnet. Dabei halfen mir wieder Bilder und das Plastikmodell von Revell. Die Schweißnähte wurden durch 3 mm breite und 0,3 mm starke Plastikstreifen imitiert und mit Sekundenkleber aufgeklebt. Die Nieten wurden mit Weißleim imitiert, der mit einer Spritze und Kanüle Punkt für Punkt aufgetragen wurde. Nach dem Trocknen

Farbschicht wurde zweimal aufgetragen. Die Verspannung und Antenne besteht aus verdrehten Kupferdrähten, die aus einem flexiblen Kabel stammen. Diese wurden mit Blöcken von Krick nach Bildern am Modell angebracht. Kleine Zugfedern halten die Verspannung straff.

Der Bau des Modells mit den ganzen Umbauten betrug ca. ein halbes Jahr. In dieser Zeit ist aus dem doch recht einfachen Modell ein „richtiges“ U-Boot geworden.





**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!





Hafenfest 2004

Bericht: Jürgen Schlicker

Fotos: Klaus Müller

Vom 10. - 11. Juli 2004 war es wieder soweit: Der Nautic-Club Nürnberg veranstaltete das 6. Nürnberger Hafenfest. Wie in den vorhergehenden Jahren waren auch diesmal unsere Modellvorführungen eines der Highlights des Festes. Und dies, obwohl unsere Vorführungen von den Veranstaltern auf Zeiten gelegt wurden, zu denen kaum Besucher anwesend waren. Wer ist schon am Samstagvormittag um 10:00 Uhr auf dem Hafenfest? Da sind die meisten Leute noch einkaufen.

Aber was soll's, wir fanden uns also am Samstag um 7:30 Uhr auf dem Festgelände ein. Das Wetter war, wie so oft auf unseren Freiluftveranstaltungen, einfach besch....

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

Gegen 10:00 Uhr kamen dann tatsächlich die ersten Besucher, so war unsere 1. Vorführung doch nicht nur für die Aussteller. Das Wetter hatte sich einigermaßen beruhigt, so dass man wenigstens problemlos fahren konnte. Es wurden viele Fragen zu den einzelnen Modellen gestellt, die wir natürlich gerne und nach bestem Wissen beantworteten.

Am Samstagnachmittag schlug das Wetter immer wieder um, es wechselten sonnige Abschnitte mit heftigen Regenschauern und teilweise sturmartigen Windböen. Aber diesmal waren wir vorbereitet. Dank schneller Reaktion und dem Einsatz aller verfügbaren Kräfte hob sich unser neues Ausstellungszelt nur um ca. 60 Zentimeter, auch das Zeltgestänge blieb weitgehend von Schäden verschont. Allerdings war es manchmal derart voll, dass es nur noch Stehplätze gab und an Umfallen gar nicht zu denken war.

Für die 2. Vorführung am Samstag hatten uns die Veranstalter gnädigerweise die Zeit von 19 bis 20 Uhr zur Verfügung gestellt. Schließlich brauchten die Vorführungen des Schwimmautos und der Wasserskiläufer ja mindestens den ganzen Nachmittag! Unsere Erklärung, dass um 19:00 Uhr wohl niemand von uns mehr anwesend sei, stieß seitens der



Veranstalter auf Unverständnis, immerhin durften wir doch den ganzen Tag auf dem Platz herumstehen. Normalerweise sollte man ein Festprogramm mit allen Beteiligten absprechen, ehe man es veröffentlicht. Ich weiß ja nicht, wie das bei den anderen Ausstellern und Vereinen abläuft, wir wurden jedenfalls nicht gefragt, ob die Zeiten ok sind oder nicht. Aus diesem Grund fiel dann die 2. Vorführung am Samstag auch aus.

Sonntags konnten wir dann etwas länger schlafen, das Zelt stand ja schon und nach dem Hickhack wegen der Zeiten hatte auch die allgemeine Ausstellungslust etwas gelitten. Gegen 9:00 Uhr waren dann die meisten Vereinsmitglieder wieder vor Ort, es waren aber deutlich weniger Schiffe zu sehen als am Vortag. Bei unserer 1. Vorführung um 10:30 Uhr befanden sich nur sehr wenige Schiffe auf dem Wasser. Das Wetter war noch immer ziemlich wechselhaft, wie am Samstag gab es Sonne und heftigen Regen in relativ kurzen Abständen, was die Stimmung nicht gerade verbesserte.

Für etwas Aufsehen sorgten dann wieder die Modellsportfreunde Nürnberg mit den **Vorführungen** ihrer verbrennergetriebenen Rennboote. Diese Boote entwickeln doch beachtliche Geschwindigkeiten, was von den Zuschauern mit viel Beifall belohnt wurde. Nachmittags durften wir dann Großzügigerweise zwischen zwei Programmpunkten 20 Minuten Schaufahren abhalten. Diesmal wurde die Zeit auch recht gut genutzt, es waren viele Schiffe zu sehen. Auch in unserem Zelt herrschte reges Kommen und

Gehen.

Wir hatten trotz allem unseren Spaß und konnten unser schönes Hobby vielen Menschen näher bringen.

Ein wenig getrübt wurde der Sonntag durch eine erneute Diskussion bezüglich der Programmzeiten. Am Spätnachmittag kündigte der Veranstalter erneut ein Schaufahren um 18:30 Uhr an, ohne dies vorher mit uns abzusprechen. Es wurde einfach vorausgesetzt, dass wir eben solange warten, und dann Gewehr bei Fuß stehen. Hätte man sich die Mühe gemacht, bei uns vorbeizuschauen, hätte man bemerkt, dass wir zu diesem Zeitpunkt bereits beim Verpacken unseres Zeltes waren. So gab es natürlich auch am Sonntagabend kein 2. Schaufahren und seitens der Veranstalter einige lange Gesichter.

Es freut mich nur, dass unsere Vereinsmitglieder in diesem Punkt alle einer Meinung waren und keiner aus der Reihe getanzt ist. Solche Einigkeit müsste immer herrschen, dann gäbe es wohl nie Reibereien. Steht zu hoffen, dass man seitens der Veranstalter etwas nachdenklich geworden ist, was die Programmplanung angeht. Allerdings glaube ich nicht, das der SMC beim nächsten Hafenfest noch mal dabei ist. Aber bekanntlich soll man ja aufhören, wenn es am schönsten ist.

Außerdem, es gibt ja noch eine Menge andere schöne Veranstaltungen; das Nürnberger Hafenfest ist schließlich nicht der Nabel der Welt.





Sonnwendfeier

Bericht und Fotos: Klaus Müller

Das erste mal veranstalteten wir eine Sonnwendfeier an unserem neuen Vereinsgewässer in der Nähe von Heilsbronn. Die Voraussetzungen waren extrem günstig, 13 Grad und Regenwetter. SMC'ler sind hart im nehmen und viele trafen sich gegen 16 Uhr am See. Der Wettergott hatte Einsehen, der Regen ließ nach und verschwand alsbald. Auch die Sonne ließ sich ab und zu blicken, aber warm war es nicht. Das erste was ich sah war ein

Segelboot ohne Wind im Segel. Na ja, mein Sea-Commander hat's dann halt ans Ufer geschoben. Einige motorisierte Modelle wurden von frierenden und frustrierten Kapitänen auf dem Wasser gehalten und drehten ihre Runden. Eine Einlage der besonderen Art lieferte die Feuerwehr Heilsbronn, die mit einer Pumpe Wasser aus dem See über die Äcker und in den See spritzte. Einer unserer Jugendlichen nahm dies zum Anlass, selbst mal Feuerwehr zu spielen. Mit einem dicken Rohr versuchte er ein Seenotrettungsboot und ein Feuerlöschboot zu versenken.





Aber wir bauen gut! Hat nicht geklappt, im Gegenteil. Das Feuerlöschboot nahm seinerseits nun die Feuerwehr mit Wasser unter Beschuß. Man sieht, Gaudi gibt's bei uns bei jedem Wetter. Ein Lichtblick kam erst auf, als der Grill, gefertigt aus einem ehemaligen Ölfass, aufgebaut wurde. Dieser strahlte alsbald eine angenehme Wärme ab, die allerdings vom jetzt einsetzenden Sturmwind überall, nur nicht zu uns geblasen wurde. Dafür stiegen

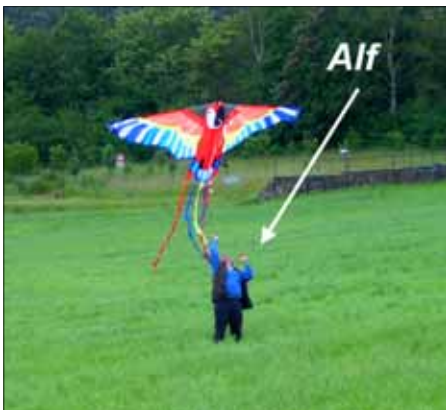
Lenkdrachen auf. Auch ein paar Segler wurden wieder zu Wasser gelassen. Der Duft von gegrillten Fleisch und Würsten stieg in die Nasen und ein paar Biere taten das übrige, um die Stimmung zu heben. Zwischenzeitlich waren 33 Modellbaukollegen mit Anhang versammelt und die Stimmung stieg. Gegen 20 Uhr waren alle bester Laune, auch das Wetter spielte jetzt mit einem





tollen Himmel mit. Rund 10 Schiffe auf dem Wasser! Modellbauerherz, was willst du mehr! Die Stimmung war jetzt als prächtig zu bezeichnen und alle machten

Digitalkamera aufgenommen, ansah. Die Hälfte davon war Murks. Na ja, das zum



einen sehr zufriedenen Eindruck. Nur der Fotograf nicht, als er seine Bilder, mit seiner neuen, sündhaft teuren

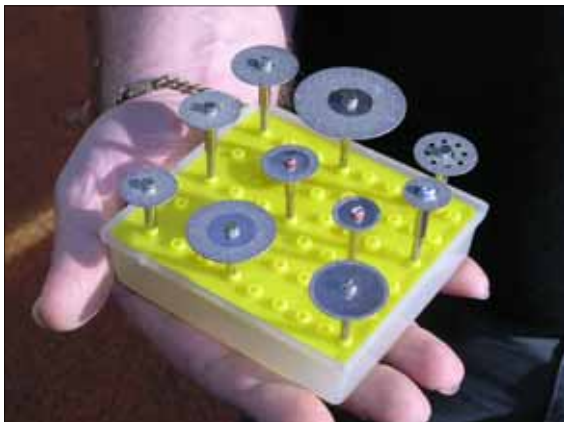


Thema „benutzerfreundlich und einfache Bedienung“. Trotzdem, ein paar Fotos zeigen die gute Stimmung. Mal sehen, wie die nächsten Veranstaltungen vom Wetter her ausfallen. Mein Fahrzeugaußenthermometer zeigte auf der Heimfahrt um 21:30 Uhr 12 Grad plus an.... Ende der Sonnwendfeier war gegen Mitternacht.



Modellbau Exklusiv

Wer von unserem Verein kennt nicht den Hersteller der U-Boot-Brettchen für unsere alle zwei Jahre wiederkehrende Veranstaltung im Nürnberger Langwasser-Bad. Anlässlich unserer Ausstellung mit dem Trucker Modellbau-Club in der Nürnberger Blindenanstalt begegnete mir Herr Brütting. Und was soll ich sagen: Seit neuestem vertreibt er nicht nur die Sachen wie in seinem Inserat auf Seite 31 zu sehen, sondern auch Trennscheiben und weitere Artikel zur Metallbearbeitung und -verarbeitung. Ich habe mir gleich ein paar Muster zeigen lassen und war beeindruckt. Diamanttrennscheiben zu einem Preis, hinter dem sich so mancher Hersteller verstecken kann. Mehr darüber im nächsten Club-Info.



Das komplette Programm und weitere Infos gibts direkt bei:

Sigfried Brütting, Herrnholzweg 8 in 95447 Bayreuth.

Telefon: 0921/30681, Fax: 0921/31553, Mobil: 0174/4858935,

E-Mail: sibmodellbau@t-online.de

In eigener Sache

88 Seiten hat unser 10. Clubheft! Ich hoffe, daß die Leser durch unser CLUB-INFO über unsere Aktivitäten gut informiert werden und vielleicht die eine oder andere Veranstaltung besuchen. Sicher ist, daß viele unserer Gäste mit dem Hobby Schiffsmodellbau beginnen und, wie ich aus mehreren Gesprächen erfuhr, auch viel Freude daran haben. Kann man doch selbst kreativ sein und sich über ein gelungenes Modell freuen. Wenn es richtig gemacht wird, haben Kinder und Ehefrau (oder Freundin) auch was davon. Man muß sie nur mit einbeziehen!

An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an meine Inserenten, ohne die dieses Heft nicht entstehen könnte. Ich persönlich freue mich darüber, daß die meisten bereits von Anfang an dabei waren, zum großen Teil aus der Modellbaubranche kommen und mir hoffentlich auch die nächsten Jahre beistehen. Da alle meine Inserenten auch eigene Internetpräsentationen haben empfehle ich, auch da mal reinzuschauen. Es lohnt sich immer, da die aktuellsten Änderungen und Neuheiten in diesem Heft natürlich nicht berücksichtigt werden können.

Ein weiterer Dank auch an alle meine „Schreiber“. Ohne sie wäre das Heft ziemlich einseitig. Die tollen Bauberichte oder Reisebeschreibungen werden vielleicht im nächsten Modell oder bei der nächste Urlaubsplanung mit einbezogen. Aber auch kritische Berichte sind notwendig, geben sie doch so richtig das „Salz in der Suppe“ ab. Auch emsig bei der Sache ist unser Webmaster Reinhold Zielinski, der mit seinem Können eine Super Internetseite erstellt hat und diese seit vielen Jahren pflegt.

Wer Heft und Homepage betrachtet merkt, wie gut sich Papier und Internet ergänzen.

Klaus Müller



Projekt 1123

Bericht und Fotos: Stefan Mann

Hierbei handelt es sich um den legendären russischen Hubschrauberträger Moskva und sein Schwesterschiff Leningrad. Wobei ich hier verstärkt auf die Moskva eingehen möchte.

Die Grundidee eines Hubschrauberträgers entstand schon in Herbst 1958, doch die tatsächliche Kiellegung des Nullschiffes unter der Werksnummer S-701 fand erst am 15.12.1962 auf der Helling des Werks Nummer 444 in Nikolajew statt. Die lange Verzögerung ist durch immer mehr Forderungen wie Erhöhung des Einsatzradius, Seefähigkeit bis Seegang 7, das mitführen von 14 Hubschraubern des Typs KA-25 usw. der WMF-Führung und des Staatlichen Komitees für Schiffbau entstanden. Im Endeffekt entstand der größte U-Jagd-Kreuzer seiner Zeit, mit einer Wasserverdrängung von 14600 t, einer Länge von 189,1 m einer Breite von 34 m und einen Tiefgang von beachtlichen 7,7 m. Die Antriebsleistung betrug auf 2 Wellen je 45000 PS, was eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 29 kn ermöglichte. Wenn wir schon einmal bei Daten sind ist auch zu erwähnen: Es dienten ihrem Land, stetig auf diesem Schiff, 541 Besatzungsmitglieder. Es wurden 12 Hubschrauber vom Typ Ka 25

zur U-Jagd in den riesigen, unter dem Flugdeck befindlichen Hangar und 2 weitere im Aufbau mitgeführt.

Sie wurden über zwei 10 to Aufzüge zu den 4 Startplätzen hochgehievt. Dem nicht genug bekam dieses Bollwerk 1 x 2 Raketenkomplexe des Typs Wicher, 8 Torpedoraketen Rw 16 sm, 2 x 5 Torpedorohre 533 mm seitlich im Rumpf integriert. Wurden aber später wieder entfernt. 2 x 12 Wabo-Raketenwerfer RUB-6000 plus 144 Wasserbomben RGB-60. Flak und Artilleriebewaffnung bestand aus 2 x 2 Storm Fla-Raketenkomplexe mit 48 Raketen bei einer Reichweite von ca. 30 Sm und 2 x 2,57 mm AK-725.

Das Schiff hatte eine Gesamthöhe von 56 m und man höre und staune: 1426 Räume. Davon standen den Offizieren Ein- und Zweibettkammern mit 5-6 qm zur Verfügung. Die Meister und Fähnriche hatten 2, 4 und 6 Bettkammern mit 6-12 qm, was für die damalige Zeit Luxus war. Über die Mannschaften ist leider nur soviel bekannt, dass ihre Unterkünfte meist in der Nähe ihrer Arbeitsräume lagen, dennoch Schallgeschützt. Am 19 September 1968 fand die erste Fahrt ins Mittelmeer statt, die auch gleich ein voller Erfolg wurde. Es wurde am 17. Oktober das erste amerikanische U-Boot geortet und man konnte ihm einige Stunden folgen.

1969 folgte die Indienststellung des Schwesterschiffes Leningrad, welches mit

ihren umgebauten Ka 25 bei der Minenräumung 1974 im Suezkanal und im Roten Meer teilnahm. Auch während der Flottenübung Ozean 1970 im Golf v. Biskaya konnten die Hubschrauberflüge noch bei einem Seegang von 6 stattfinden. Das Schiff selbst trotzte bis Seegang 10. Weitere Fernfahrten im Mittelmeer und Atlantik wurden unternommen. Moskva war nun das Flaggschiff der Schwarzmeerflotte. Zu diesem Zeitpunkt wurde die Besatzungsstärke auf 700 Mann erhöht. 1991 kam das Ende für die Leningrad. Dank ihres besseren Zustandes überlebte die Moskva ihr Schwesterschiff um ca. 5 Jahre. Sie wurde aber nur noch zu einigen Manövern und Tests als Landeplattform für die ersten JAK-36M benutzt. Am 28. 1. 1992 besuchten Präsident Boris Jelzin und der Oberbefehlshaber Admiral Tschernavin in Novorossisk die Schwarzmeerflotte und berieten auf der Moskva das Schicksal

der Schwarzmeerflotte. 1996 kam auch für die Moskva das Ende.

Soviet zur Geschichte.

Das Modell

Ich erhielt im Sommer 2002 einen Papierfaltbogen polnischer Abstammung aus dem Jahre 1977 im Maßstab 1:320. Nachdem ich noch nie auf einer Ausstellung ein Modell der Moskva gesehen hatte und mich ihre eigenwillige Form sehr ansprach, beschloss ich einen weiteren Russen in meinem Lieblingsmaßstab 1:200 zu bauen. Zuerst ließ ich mir den Papierbogen umkopieren, hauptsächlich wegen den Spanten. Anschließend kopierte ich mir aus dem Weyers Flotten- Taschenbuch 92/93 die Draufsicht und beide Seitenansichten. Die Spanten klebte ich auf Sperrholz, sägte sie aus und verleimte sie mit dem Kiel. Ich entschloss mich eine Form anzufertigen um den Rumpf möglichst leicht und stabil zu bekommen, was eigentlich gar nicht nötig gewesen wäre,

Kleine Anekdote übers Zigarettenrauchen:

Eine gutaussehende Frau von etwa 50 Jahren saß im Straßencafe und trank einen Espresso. Als sie sich eine Zigarette ansteckte, bemerkte der Herr am Nebentisch lächelnd:

„Ich finde, wer raucht, muß ziemlich bekloppt sein.“

„Ach ja, wieso?“ fragte sie nur gelangweilt.

„Na, überlegen Sie doch nur mal, was das kostet! Wie viele Zigaretten rauchen Sie so am Tag?“

„Fünfzig.“

„Und wann haben Sie damit angefangen?“

„Vor dreißig Jahren.“

„Das ist ja Wahnsinn! Rechnen wir zehn Mark pro Tag - das macht im Jahr 3650 Mark! Mal dreißig - das sind ja über hunderttausend Mark!“

„Stimmt.“

„Sehen Sie den Porsche Carrera da drüben?“

„Ja.“

„Stellen Sie sich mal vor: Wenn Sie nicht so viel geraucht hätten, könnte der jetzt Ihnen gehören.“

Kleine Pause. Frau zum Mann: „Rauchen Sie?“

„Nein.“

„Gehört der Porsche Ihnen?“

„Nein.“

„Aber mir!“

bei einem Tiefgang von fast 4 cm. Anschließend füllte ich die Zwischenräume mit Bauschaum aus, schnitt mit einem Messer überstehendes Material ab und übergab es einem Meister des Spachtelns und Schleifens. Dieser gute Freund zauberte mir eine Oberfläche so glatt wie ein Kinderpopo auf meinen Rumpf. Anschließend kam dann die einteilige Epoxyform, Matte für Matte. Die genaue Beschreibung des Formenbaus würde an dieser Stelle zu lange dauern. Die Form war gelungen dank der jahrelangen Erfahrung meines Freundes Rudi und so zogen wir sehr schnell den Rumpf aus der Form. Den Bug versahen wir mit etwas mehr Epoxy, dadurch kann er auch als Eisbrecher bei einer Schicht bis 3 mm verwendet werden. Oder versenken, was ihm vor die Nase kommt. Nun klebte ich Ruder und Wellen ein. Bei den Motoren meinte ich es allerdings etwas zu gut. Speed 400 Motoren sind bei 7,2 V einfach zu stark, 300er wären besser gewesen. Das Ruder machte ich mir nach bekannten Zeichnungen aus 3 mm ABS-Platten und etwas Messingrohr, 3 mm für die Welle, 4 mm für das

Ruderstervenrohr. Das komplette Deck besteht aus 1,5 mm ABS-Platten. Diese haben sich gut bewährt, so dass ich die Aufbauten ebenfalls aus diesem Material anfertigte. Stärke zwischen 0,5 -1 mm.

Die Reling ist aus dem Ätzteilesatz von Gold-Metal. Das große Luftüberwachungsradar „Wosschot“ ist mittels eines Getriebemotors, der in den Aufbauten sitzt und über eine flexible Welle läuft drehbar. Ebenfalls drehbar ist das direkt davor sitzende Doppelradar, welches ich aus Holz, 0,5 mm Messingdraht und einem Teesieb gefertigt habe. Der Schornstein qualmt dank eines kleinen 6 Volt Dampfgenerators. Weitere Sonderfunktionen sind noch nicht verwirklicht.

Mit den Kleinteilen bin ich leider noch lange nicht am Ende, das wird noch gut ein Jahr benötigen. Bei diesem Modell ist besondere Sorgfalt geboten, da die Aufbauten asymmetrisch sind. Auch das fehlen von Originalaufnahmen und Detailzeichnungen ist nicht besonders baufördernd. Zu sehen ist dieses Bollwerk russischer Bauart bei der nächsten German-Model-Masters.



Äußere Bayreuther Straße 80
www.mercado-nuernberg.de

Die Geschenkidee – der mercado-Einkaufsgutschein

Ab sofort am Info-Point in der Mall des mercado (EG) erhältlich! Die Gutscheine können über jeden gewünschten Betrag ausgestellt und in allen Fachgeschäften des mercado eingelöst werden.

Einkaufs-Gutschein

mercado
nürnberg

einkaufen · erleben · genießen

80 Fachgeschäfte
unter einem Dach

1650 Parkplätze

Bequem zu erreichen  
mit Bus (21,45,46) und U-Bahn (U2)

Brief eines sprachlosen Clubmitglieds, der erst die Eheschließung des Redakteurs mit seiner langjährigen Lebensgefährtin verdauen musste...

Nach 24 Stunden erhielt ich dieses Schreiben per E-Mail und ich finde es so herzlich, dass ich es ungekürzt mit in dieses Heft übernehmen musste.

Liebe Doris, lieber Klaus,

für DIE Nachricht des Jahres habt mit Sicherheit ihr dieses Mal gesorgt. Wir kennen uns nun seit etwa 10 Jahren und ich muss Euch gestehen, dass Ihr es wie keine Zweiten versteht, zu überraschen und jene Überraschungen auch standesgemäß zu präsentieren.

Von Eurer Trauung hat inzwischen mit Sicherheit jeder mitbekommen - wie ich es erfahren habe möchte ich an dieser Stelle jedoch ein wenig genauer schildern, denn ich wette, dass mit einer so plötzlichen Hochzeit von Euch niemand in Eurem Freundes- und Bekanntenkreis gerechnet hat; es somit einige Leute buchstäblich vom Hocker gehauen hat, als sie davon erfuhren.

Es begann ganz harmlos... Wir schrieben den 4. Juli 2004 und eigentlich wollte ich ja nur kurz die Bilder vom Schaufahren in Altdorf bei Dir, Klaus, abspeichern, weil mein Computer sich kurzfristig verabschiedet hatte... Ich saß neben Dir am

Rechner, dachte an nichts besonderes und war ein wenig dösig von der vielen Sonne am heutigen Tage, als Du - ganz nebenbei - erwähntest, dass das Bild, das gerade auf dem Bildschirm war, auf der Gondel im Rathaus fotografiert wurde. Ich dachte in diesem Moment nichts weiter als „hey, da seht ihr aber verliebt aus, das ist ja ein nettes Bild. Die Gondel steht im Rathaus. Oben. Direkt vorm Standesamt. Das letzte Mal als ich dort war haben Michael und Sandra, zwei gute Freunde von mir, geheiratet.“

Es dauerte 10 Sekunden. „Stimmt, das Ding steht vor dem Standesamt...“ dachte ich nochmals. Dann war es kurz leer in meinem Kopf. Moment mal. Gondel? Rathaus? Standesamt? Hochzeit? Klaus und Doris? Neee, oder?

Es war eine ganze LKW-Ladung von Zaunpfählen, mit denen da von allen Richtungen aus gewunken wurde - ich sollte besser sagen, ich fühlte mich plötzlich völlig erschlagen davon... Ich warf einen erneuten Blick auf den Bildschirm und betrachtete eure Kleidung. Du, Klaus, hattest einen Anzug an - keinen dunklen wie ein Bräutigam, der auf einen Kilometer Entfernung erkannt werden wollte und hofft, den entscheidenden Hinweis über das Versteck der entführten Braut zu finden - sondern ein braunes Sakko in Verbindung mit einer modisch gescheckten Krawatte. Du, Doris trugst ein hübsches Kleid, das einer Trauung absolut würdig war, aber nicht unbedingt darauf erkennen ließ dass Du „unter die Haube“ gekommen warst. Ich brachte lediglich ein vom Blitz getroffenes

„Nein!“ heraus. Aber dem nicht genug, es folgte noch ein Blick auf Deine rechte Hand, da bemerkte ich erst den dezenten Ring am Finger. „Ihr habt nicht...“. Ich bemerkte ferner ein süffisantes Grinsen in Deinem Gesicht - genau dieses zufriedene Lachen, wenn der Zaunpfahl nicht nur gesehen worden ist, sondern förmlich eingeschlagen hat. „Ihr habt doch nicht echt... wau“ - und das Grinsen breitete sich immer mehr in Deinem Gesicht aus. Ich habe dann erst mal tief durchgeschnauft und ein „Klasse! Total Klasse! Damit hätt' ich im Leben nicht gerechnet und ich find's suuuper!“ rausgebracht.

Ich bin immer noch sprachlos vor Freude, weshalb ich dies nun einfach tippen musste. Ich freue mich riesig, dass ihr der langjährigen Beziehung mit eurer Trauung am 30.6.2004 die Krone aufgesetzt habt und möchte Euch persönlich und auch im Namen aller SMC'ler für diesen neuen Lebensabschnitt alles Gute wünschen!



Leuchttfeuer...

*Ausgedacht von
Axel Müllenschläder
und Klaus Müller*

Deutschlands höchstes Leuchttfeuer über Normal Null - dahin geht unser diesjähriger Vereins-Tagesausflug am Samstag, den 25. Juni 2005. Wo dieser ist wird nicht verraten, aber vielleicht kommt der eine oder andere doch darauf.

Die Landschaft an dieser Küste ist einfach herrlich, wenn das Wetter passt. Eine ausgesuchte Fahrgastflotte und Fährverbindungen ins Ausland sind vorhanden.

Die Anfahrt erfolgt entweder mit dem Zug oder einem Bus. Eine Besonderheit - 3 Staaten treffen dort aufeinander. Gesprochen wird deutsch, aber was für eines!

Hier nun eine kleine Hilfestellung - wer uns kennt - VORSICHT! - aber ein bisschen in der Geschichte sollte man sich auskennen:

Die Siedlungsgeschichte reicht in die Steinzeit vor etwa 15000 Jahren zurück. Damals durchstreiften nomadisierende Jäger und Sammler bereits das Land. Im nördlichen Teil bot die Landschaft den damaligen Bewohnern mehrere Vorteile. Es gab dort ausreichend Wasser, fruchtbare Niederungen und in den dichten Sumpfwäldern lebten Wild und Wasservögel aller Art. Als Wohnarchitektur wurden schon in der Steinzeit Pfahlbaudörfer angelegt, allein auf der späteren deutschen Seite sollen es über 100 gewesen sein. 1200 v. Chr. erreichte diese Kultur während der Bronzezeit ihren Höhepunkt. Eindrucksvoll dokumentieren die rekonstruierten Pfahlbauten wie damals die Menschen lebten.

Etwa um 400 v. Chr. rückten die Kelten nach Osten vor. Den Eroberern konnte durch ihre waffentechnische Überlegenheit nur wenig entgegengesetzt werden. Erst den Römern gelang es sie zu besiegen. Die Römer hatten seit jeher Schwierigkeiten mit den Völkern nördlich der Alpen. Im Jahre 15 v. Chr. befahl Kaiser Augustus die Unterwerfung der Kelten und Rätier. Die entscheidende Schlacht trugen sie auf dem Wasser aus.

Die See war für die Römer von erheblicher Bedeutung. Im Laufe der nächsten 300 Jahre errichteten sie Festungen, Siedlungen und Städte wie Arbor Felix, Brigantium und Constantia. Wichtigster Stützpunkt war Brigantium, das Meer nannten die Römer daher „Lacus Brigantinus“. In dieser Zeit gehörte die See zum Römischen Reich. Römische Bürgerrechte genossen die Bewohner verschiedener Provinzen.

Die Vormachtstellung der Römer war jedoch nicht von Dauer. Mit wilden Attacken aus den undurchdringlichen Sumpfwäldern an den Ufern des Meeres bekämpften die Alemannen die Römer. Im Jahre 395 besiegten sie schließlich die Römer, übernahmen deren Stützpunkte und dehnten die Siedlungen aus. In der ersten Hälfte des 6. Jh.s hatten dann die Merowinger das Sagen. Die Bevölkerung am Meer wurde christianisiert. Ihre Herrschaft endete erst 746. Maßgebliche kulturelle und politische Impulse gingen von den Klostergründungen aus. Bereits um 600 nach Chr. entstanden diese. 724 legte der irisch-fränkische Mönch Pirmin den Grundstein für das Kloster auf der kaum bewohnten vorgelagerten Insel. Durch Schenkungen und Begünstigungen des reichen Adels entwickelten sich die Klöster zu religiösen und kulturellen Zentren. In der Georgskirche befindet sich der älteste Bilderzyklus romanischer Zeit: die Wundertaten Christi.

So, und nun viel Spaß beim Knobeln!





Axel's Laminierkurs

Fotos: Klaus Müller / Matthias Ahrens

Die Idee zu dem Workshop geisterte schon lange in meinem Kopf herum, da an mich immer wieder die gleichen Fragen gestellt wurden, z.B. wie machst du das mit den GFK Rumpfen und was ist dazu erforderlich?

Also machte ich zusammen mit Matthias auf einer Versammlung im letzten Jahr den Vorschlag, einen Workshop durchzuführen. Die Resonanz darauf war sehr groß.

Also gesagt, getan und so fand jetzt unser Workshop, über den ich hier kurz berichten will, statt.

Zuerst stellte sich die Frage, wie man an einem Tag alle wichtigen Schritte im GFK Rumpfbau praktisch erläutern und durchführen kann. Die Lösung war prinzipiell ganz einfach. Es wurden Modelle benötigt, die sich in verschiedenen Stadien des Entstehungsprozesses befinden. Diese Hauptstufen sind Positivmodell (Urmodell), Negativform 1. Hälfte fertig, Negativ Formen fertig (noch nicht entformt) und fertige Form bereit zum laminieren.

Der Transport der vielen Formen nach Nürnberg führte dazu, daß mein Auto doch sehr gut gefüllt war und von außen besehen schon fast einem „Sperrmülltransporter“ glich.

Nach dem Entladen aller Utensilien und Abschluß der Vorbereitungen konnte es losgehen. Aber vor der Praxis hieß es erst einmal ein bisschen Theorie zu pauken.

Die wichtigsten Themen und Fragen wurden so im Schnelldurchgang erläutert.

- Grundsätzliche Abformverfahren (direkt laminieren auf dem Positiv, die Negativ-Positiv Formmethode und das Positiv - Negativ - Positiv Verfahren)





- Materialien (Polyester, Epoxydharz, Glasfaser, Karbonfaser, Kohlenstofffaser, Abreißgewebe)
- Trennmittel
- Hilfsmaterialien (Pinsel, Waage, Handschuhe etc.)
- Gestaltung des Urmodells (Formschrägen, Überstände)
- Gestaltung der Form (einteilig, mehrteilig, Trennebenen)
- Materialien für Trennebene (Modelliermasse, beschichtete Platten)
- Mattenzuschnitt
- Das Laminieren (Schichtaufbau, Mattenlagen, Glasfaserschnitzel, Zeitdauer etc)
- Entformen (Werkzeuge, Zeitpunkt)
- Nacharbeiten an der Form (Besägen der Ränder, Reinigen vom Trennmittel)

Nach ca. einer Stunde Theorie ging es an die Praxis. Jeder suchte sich ein Modell aus, an dem er seine Kenntnisse versuchen wollte.

Aber bevor es ans Laminieren gehen konnte, stand erst einmal der Praxisteil Vorbereitung der Formen auf dem Programm.

Jetzt ging es richtig rund zu. Es wurden Formenkanten besägt, Trennebenen angeschraubt, Formen zerlegt, Trennebenen modelliert und als Krönung des Ganzen die Formen mit Trennwachs eingesprüht, was der Aktion eine gewisse Duftnote gab.

Aber alles der Reihe nach. Es bildeten sich 4 Teams:

- Armin mit der Modellierung der Trennebene für das Modell eines Rumpfes, der unter anderem als Feuerlöschboot oder Hafenbarkasse verwendet werden kann.
- Matthias, ebenfalls mit der Modellierung der Trennebene für einen Frachter (C. Russ) der 60er Jahre.





- Stefan mit dem Entformen und Vorbereitung der Negativform für das Laminieren eines Rumpfes von der MS Finnmarken, einem Passagierdampfer der Hurtigruten.
- Sandra mit der Vorbereitung der Form (3teilig) für das Laminieren eines U-Boothecks.

Während sich die Teams um Armin und Matthias dem ruhigen Teil des Trennungsebenenmodellierens hingaben, ging es bei Stefan heftiger zu.

Stefan hatte sich die komplizierteste Form des Tages ausgesucht. Die Form enthält nicht nur den Rumpf, sondern auch noch das Deck und Teile des Aufbaus. Damit kann man den Hauptteil des Modells aus einen Guss laminieren.

Zuerst ging es hier ans Entfernen der Schrauben aus den Formverschraubungen und nun konnten alle live miterleben, wie man nach dem Laminieren das Urmodell (Positiv) entformt. Während einige Formteile bereits mit leichtem Druck zu entformen waren, mußte bei anderen schweres Gerät (Stemmeisen, Hammer) her. Zu dritt zerzte und werkelte man an der Negativform, die sich dann auch in Anbetracht der massiven Gewalt vom Positivmodell löste. Daß es dabei zu keinen ernsthaften Verletzungen kam, grenzte an ein Wunder. Flogen doch im Rahmen der Aktion schon mal die Stemmeisen durch den Raum. Doch kaum daß die Stemmeisen entfernt waren, folgte der nächste Anschlag auf die Gesundheit der Anwesenden. Diesmal waren die Gehörnerven das Ziel, als Stefan mit der Bandsäge daran ging die Formkanten der Negativform zu besägen. Zum Glück für alle anderen war diese Aktion bereits nach wenigen Minuten vorbei und es kehrte Ruhe ein.

In der Zwischenzeit übten die anderen den Umgang mit der Wunderwaffe Modellier-



masse. Dieses bei Fugen (Trennebenen) und sonstigen Formabweichungen sehr hilfreiche Material verhindert ein Eindringen des Laminierharzes in die Ritzen und damit unerwünschte Klebeeefekte. Aber auch hier heißt es „kein Meister fällt vom Himmel“ und es bedarf schon ein bisschen Übung im Umgang damit. Und so kam der eine oder andere Fluch während der Montage der Trennebenen über die Lippen. Anmerkung: Bei der Modelliermasse ist unbedingt darauf zu achten, daß sich diese mit dem Epoxydharz verträgt, d.h. keine unangenehme Auswirkung auf die



Aushärtung der Epoxydharzes hat. So wurden den ganzen Vormittag die erforderlichen Vorarbeiten durchgeführt und auch zum Abschluß gebracht.

Nach diesen Anstrengungen und in Anbetracht, daß mittlerweile Mittag war verwunderte es niemanden, als sich bei uns der Hunger meldete. Also wurden flugs bei einer Pizzeria eine Reihe von „Mafiatorten“ bestellt und Matthias sauste los um diese abzuholen. Als die sehnüchtlig erwartete Lieferung eintraf, wurden alle Arbeiten unterbrochen und der Heißhunger gestillt.

Nach der Stärkung (Essen) konnte es nun endlich mit dem Laminieren losgehen. Als erstes wurden das Deckschicht- bzw. das Formenharz aufgetragen. Die nun erforderliche Pause bis zum angelieren der Deckschicht bzw. der Formenharzschicht wurde genutzt um die Glasfasermatten zuzuschneiden.

Das anschließende Laminieren war wenig spektakulär, abgesehen davon, daß einerseits eine doch hohe Nachfrage nach „Zewa Wisch+Weg“ war (was von gewissen Tropfverlusten beim Laminieren zeugte) und andererseits die inzwischen aufgetauchte SMC Presse einen immer wieder aus dem Konzept brachte. Wurde man doch laufend in wenig vorteilhaften Positionen und Arbeitshaltungen fotografiert.

Interessant für alle war dann doch das Zusammensetzen der beiden Formhälften des U-Bootheckteils, bei dem man den Gebrauch von geteilten Formen lernen konnte.

Erwartungsgemäß dauerte die Fertigstellung des Hurtigrutenschiffes am längsten, war doch die Form mit Rumpf, Deck und Aufbau die aufwendigste. Hier hieß es am Ende spaten. Wollte man doch pünktlich um 16 Uhr fertig sein und die genutzten Räume verlassen. So wurden die frisch laminierten Modelle ins Auto verfrachtet und Richtung Heimat kutschiert, nicht ohne noch vorher mit den anderen in einer gemütlichen Gaststätte am „Valzner Weiher“ einzukehren.

Eigentlich wäre der Bericht hier zu Ende, wenn der Workshop nicht am nächsten Tag eine Fortsetzung gefunden hätte. Da am Samstag nur die ersten Formhälften laminiert werden konnten überlegte man bereits bei der Einkehr in der Gaststätte, ob es sinnvoll wäre sich am nächsten Tag zur Fertigstellung der Formen zu treffen. Nach ein paar Telefonaten am Sonntag morgen trafen sich Armin, Matthias und ich am Nachmittag, um die zweiten Formhälften für das Feuerlöschboot und den Frachter fertigzustellen.

Die Rümpfe und Formen sind mittlerweile alle entformt und auch zur Zufriedenheit aller etwas geworden.

An dieser Stelle möchte ich mich auch beim Nürnberger Modellcenter bedanken, die uns die Räumlichkeiten für den Workshop zur Verfügung stellten.



Modellbau der MS Finnmarken

Fortsetzung aus SMC Info 2004

Bericht: Axel Müllenschläder

Fotos: Klaus Müller

Seit meinem letzten Bericht über den Bau der Finnmarken hat im heimischen Bastelkeller der Rumpf langsam Form angenommen.

Im letzten Info hatten wir den Bau des Rumpfrohlings vorgestellt. Dieser wurde inzwischen fertiggestellt und die Negativform laminiert. Daß nach der Fertigstellung der Negativform umgehend ein Rumpf laminiert wurde versteht sich fast von selbst. Will man doch das Ergebnis des mühevollen Rumpfbauers sehen.

Aber alles der Reihe nach. Als erstes standen die von mir heiß geliebten Spachtelarbeiten an. Diese gingen wieder Erwarten relativ schnell von der Hand. Sehr hilfreich war dabei sicher die gute Konturvorgabe durch die vielen Spanten. Dadurch war bereits nach den ersten Spachtelarbeitsgängen die Form besonders im Bugbereich erreicht. Einen kleinen Nachteil hatten die Spanten jedoch: An den Stellen, wo beim

Schleifen die Spanten zum Vorschein kamen, standen die Holzfasern leicht auf und gaben raue Stellen.

Während der Hauptteil des Rumpfes so recht schnell erledigt war, benötigte ich doch für die runde Heckform und für den Knick im Bugschanzkleid einige Spachtel- und Schleifrunden. Aber auch diese Hürde wurde genommen und mit Hilfe der Sprühspachtel konnte auch das Problem mit den Holzfasern der Spanten vor dem abschließendem Naßschliff behoben werden. So lag dann eines Tages der fertige Rumpf vor mir und ich glaube, jeder Modellbauer kennt das Gefühl, wenn ein wichtiger Arbeitsschritt geschafft ist und man sein Werk mit Stolz betrachtet.

Mit einem gewissen Motivationsschub versehen machte ich mich an die nächsten Arbeitsschritte. Ich wollte vor dem Abformen noch die Fenster und die Lage der Wasserlinie sowie Bugstrahlruder etc. markieren bzw. anreißen und die Scheuerleisten aufkleben. Das Anreißen geht in der relativ weichen Positivform deutlich besser als später am fertigen GFK Rumpf und die angerissenen Linien werden beim Laminieren hervorragend mit abgebildet. Aber vor dem Anreißen bzw. Markieren der Fenster stand erst einmal einige Stunden Konstruktionsarbeit an. Durch ihre Doppelfunktion als Kreuzfahrtschiff und Fähre sind die Hurtigrutenschiffe von der Seitenansicht her stark unterschiedlich. Während die Steuerbordseite einem eleganten Kreuzfahrer mit nur Fenstern ähnelt, sind auf der Backbordseite die ganzen Ladeklappen vorhanden.

Da der mir zur Verfügung stehende Plan nur die „Schokoladenseite“ Steuerbord zeigte, mußte ich mir die Backbordseite erst einmal konstruieren. Dazu habe ich aus den Decksplänen und den Plan der Steuerbordseite mühsam die Lage der Fenster und Ladeluken ermittelt und eine Seitenansicht der Backbordseite

gezeichnet. Hilfreich waren dabei natürlich auch die vielen Fotos vom Original.

Mit den erforderlichen Unterlagen zurück in den Bastelkeller ging es ans die Arbeit. Als erstes wurden als Begrenzungslinien fürs Anreißen der Ober- und Unterkante der Fenster mit Bleistift auf den Rumpf gezeichnet, um dann die Längsposition der Fenster (linke und rechte Seiten der Fenster) anzureißen. Dazu habe ich den Rumpf senkrecht auf dem Heck stehend an der Wand bzw. an einer Regalschiene befestigt, um dann mit dem Höhenreißer die Fenster anzureißen. Da jedoch mein Höhenreißer eine begrenzte Arbeitshöhe hat, mußte ich um die erforderlichen Höhen zu erreichen (Schiffslänge ca. 1,3 m) eine Hilfskonstruktion erstellen. Ich



habe den Höhenreißer mit Hilfe von untergebauten Stapelboxen schrittweise erhöht und die Höhe der Stapelboxen zum Arbeitswert des Höhenreißers addiert.

Dabei war es wichtig, die Stapelboxen

miteinander zu fixieren (sonst wird es sehr wackelig und ungenau). Dazu habe ich durch angefertigte Schlitze in der obersten und untersten Box einen Spanngurt gezogen, mit dem ich die jeweiligen Pakete (Anzahl Boxen) fixiert habe.

Einen Feinmechaniker wird es angesichts dieser Konstruktion zwar grausen, aber die dadurch erreichbare Genauigkeit von ca. $\frac{1}{2}$ mm ist für diesen Zweck vollkommen ausreichend.

Auf diese Weise habe ich die Lage aller Fenster markiert und als Nebenprodukt auch gleich noch die Position der Scheuerleisten angezeichnet. So war das anschließende Aufkleben der Scheuerleisten mit Sekundenkleber kein Problem.

Jetzt hieß es nur noch die Wellenhosen mit Modelliermasse 4 (ähnlich Knetgummi) auf dem Rumpf abzubilden und es konnte an die Laminievorbereitungen gehen.

Dazu habe ich als Formbegrenzung und Trennebenen auf Deckshöhe bzw. im Bug- und Heckbereich auf Höhe Oberkante Schanzkleid beschichtete Spanplatten auf die Form geschraubt.

Dabei kam es zu einer großen Schrecksekunde. In Anbetracht der massiven Bug- und Heckklötze hatte ich die Platten auf die Schnelle einfach ohne Vorbohren mit starken Holzschrauben fixiert, als mich ein diskretes Krachen aufhorchen ließ. Auf einmal zeigte sich ein Riß in der Form. Also schnell die Schraube wieder raus und der Riß schrumpfte zu einem Haarriß. Nach einigen Minuten lähmendem Entsetzen kam ich zu der Überlegung, den Rumpf mit dem Haarriß so abzuformen. Dies aber möglichst schon am nächsten Tag, bevor der Riss weiter wächst (Holz arbeitet bekanntlich). Also Nachtschicht eingelegt und die Trennebenen fertig fixiert und das Laminieren vorbereitet, damit am nächsten Abend laminiert werden konnte.

Der nächste Tag verlief dann ohne unangenehme Überraschungen ab und die kritische Stelle wurde gut abgeformt. Am fertigen Rumpf ist dieser Haarriß (dank der hervorragenden Wiedergabe Genauigkeit) zwar zu sehen, stellte aber kein Problem dar.

So wurden Schritt um Schritt die Formteile laminiert. Dies sollte am Tag nach dem GFK Rumpfbauworkshop entstehen. An diesem Tag hatten wir uns kurzfristig getroffen, um die am Vortag begonnenen Formen fertigzustellen.

Und wenn man schon beim Laminieren ist, wollte ich natürlich auch dieses letzte Formteil fertig stellen. Aber oh Schreck, waren am Workshop die Gewindestücke für die Formverschraubungen derart verbraucht worden, das ausgerechnet für dieses letzte Formteil 5 Gewindestücke fehlten.

Aber wo ein Wille, ist ein Weg. Während ich bereits mit dem Gedanken spielte eine nicht mehr benötigte Form auszuschlachten und die Gewindestücke herauszusägen (ich war bereits auf den Weg zur Säge), als von einem meiner Mitstreiter (Matthias oder Armin, ich weiß es nicht mehr genau) der Einwand kam, daß die Gewindestücke ähnlich von

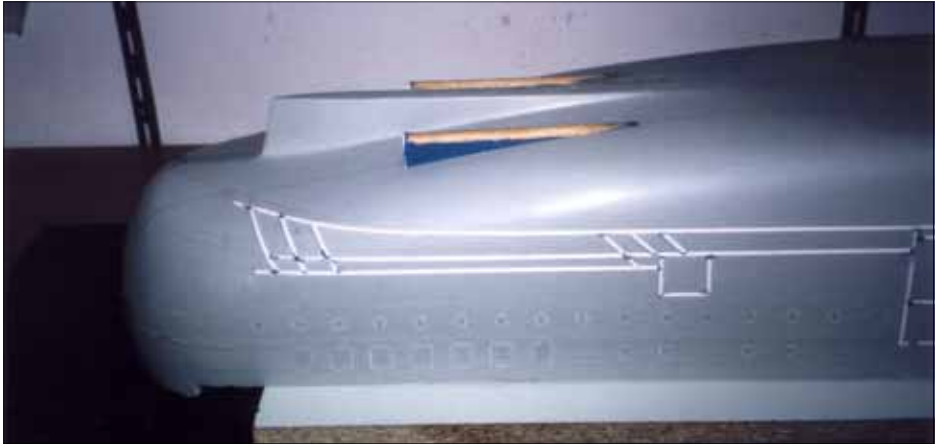
Einschlagmuttern sind. Also die Vorratskisten auf den Kopf gestellt und tatsächlich auch die passenden Muttern gefunden. Nun stand dem Laminieren nichts mehr im Wege und die Form wurde fertiggestellt.

Bereits am nächsten Tag trieb mich die Neugier, wie denn die Form geworden ist, und ich entfernte die Negativform vom Positivmodell. Das Ergebnis war hervorragend. Die angezeichneten Fenster und Scheuerleisten waren gut abgebildet. Also ging es sofort ans Besägen der Formkanten und das Vorbereiten der Form fürs Laminieren eines Positivrumpfes.

Aus dieser Form war es nun jederzeit möglich einen Rumpf, aber ohne Deck zu laminieren. Da ich aber gerne Rumpfe mit angeformten Deck und Süllrand baue, mußte die Form entsprechend ergänzt werden.

Also was lag näher, als die zuvor beschriebenen Spanplatten auf Decksebene wieder auf die Form zu montieren und als Hilfsform zu verwenden, um so den Rumpf als geschlossenen Hohlkörper zu laminieren. Mit dieser Methode entstand ein Rumpf mit Deck.





Diese Methode ist jedoch nur für Schiffe geeignet, bei denen das Deck gerade ist oder ähnlich wie bei unserer Finnmarken, nur aus einem umlaufenden Streifen besteht.

Nach dem Entfernen der Spanplatten wurde noch vor dem Entformen der Rumpfformteile von unserem ersten Rumpf ein Holzformteil (entsprechend der Form des Süllrandes) mit seitlichen ABS Streifen geklebt und anschließend die fehlenden Formteile fürs Deck erstellt (laminiert). Mit der nun fertiggestellten Form wurde als nächstes ein kompletter Rumpf mit Deck und Süllrand laminiert. Damit war die eigentliche Rumpferstellung abgeschlossen und es ging nun an die nächsten Schritte.

Während der zweite Rumpf auf die technische Ausrüstung (Maschine, Ruder, etc.) wartet, wird der erste derzeit als Basis für eine Form für den Aufbau benutzt. Wie auch bei anderen Modellen werde ich diesen ebenfalls aus GFK Formteilen herstellen. Dieser GFK Aufbau hat dann große Vorteile in der Festigkeit und beim Handling (Unempfindlich gegen Druck, Temperatur etc.). Man darf nicht vergessen, daß der Aufbau unserer Finnmarken über 1,10 m lang ist und in einem Stück abgenommen werden kann, was einen hervorragenden Zugang zur

Technik ermöglicht.

Als erster Arbeitsschritt war hier wiederum (wie bei den Fenstern am Rumpf) eine Prüfung und Maßermittlung der Unterschiede Steuerbord und Backbordseite erforderlich, um die Unterschiede korrekt im Modell wiederzugeben.

Zur Zeit erstelle ich gerade die Positivformteile, die ich auf dem Rumpfpositiv Deck für Deck aufbaue. Aber über diese Arbeiten werde ich im nächsten SMC Info berichten.





1:200 - Smit Nederland

Bericht und Fotos: Sandra Schlicker

Ich konnte es mal wieder nicht lassen. Tatort: Nürnberg Modellcenter, Hausmesse. Beim gelassenen Schlendern durch den Laden kommt man als Schiffsmodellbauerin nicht an den entsprechenden Regalen vorbei, ohne einen genaueren Blick auf den einen oder anderen Bausatz zu werfen. Und so geschah es, dass meine Sammlung um ein Schiff erweitert wurde... Und zwar mit der Smit Nederland von Revell. Da ein Modell dieses Schiffes (Maßstab 1:20) bereits im Verein vertreten ist, war es eine reizvolle Idee, ein „Modell des Modells“ (1:200) einzubringen.

Zunächst muss gesagt werden, dass der Bausatz sehr gut detailliert ist und die Teile eine relativ gute Passgenauigkeit aufweisen. Die Bauanleitung erklärt auf vier Seiten genau den Zusammenbau der einzelnen Teile.

Zunächst habe ich damit begonnen, die

Teile für den Aufbau aus dem Spritzling zu schneiden und zurückgebliebene Grate von den Teilen zu entfernen. Danach fügte ich die Teile gemäß der Anleitung zu drei Baugruppen zusammen (Decksaufbau, Brücke und Schornsteine) und spachtelte diverse Lücken. Dann widmete ich mich der Schleppwinde, die ich ebenso zuerst von Graten befreite und anschließend zusammenbaute. Damit war fürs erste alles getan, womit ich mich dem Deck zuwandte. Die Fläche, auf der der Aufbau Platz finden sollte wurde erst einmal ausgeschnitten, wobei ein schmaler Grat für selbigen stehen gelassen wurde (irgendwie muss man ja später noch an die „Innereien“ rankommen).

Sobald das erledigt und auch die Aufbauten soweit geschliffen waren, beschäftigte ich mich weiter mit der Reling, wobei ich die dem Bausatz beigelegte Reling vernachlässigte und stattdessen Messingätzteile von GoldMedalModels verwendete, welche in die für die Plastikreling vorgesehenen Aussparungen im Aufbau eingefügt wurden. Nach dem Füllen der verbleibenden Lücken mittels erhärtendem Knetgummi ging es an die Lackierung. Die Farbgebung geschah nach Vorgaben der Anleitung, wobei das Arbeitsdeck statt des vorgesehenen Grün ein dunkles Grau erhielt. Nach einer gründlichen Grundierung aus der Dose spritzte ich den Aufbau in seidenmattem Weiß. Der



Schornstein wurde gemäß der Anleitung in einem hellen Blau lackiert, wobei der Mast einen schwarz-gelben Anstrich erhielt. Die Winde bekam ebenfalls einen grauen Grundanstrich, verschiedene Details habe ich individuell oder nach Fotos gestaltet. Für den Handlauf der Relling verwendete ich einen dunklen Brauntou.

Die übrigen Details - diverse Luken, vorderer Trossenabweiser, Poller und die Ankerwinde - wurden nach Bauanleitung bemalt und an Deck angebracht. Die Winde wurde noch mit einer Schlepptrasse versehen, wozu ich einfach einen schwarzen Bindfaden mit Eisenfarbe versah und ihn auf die Trommel wickelte. In den Ritzen schimmert der schwarze Faden unter der Farbe durch, wodurch das Ganze „schmutzig“ und dadurch „echter“ wirkt. Im nachhinein bekam die Brücke noch Fensterscheiben in Form von blaugetönten durchsichtigen Kunststoffscheibchen.

Nachdem das Ganze dann auch noch fahrbar gemacht werden sollte, wurden am Rumpf zunächst Durchstöße für die beiden Wellen (Messingdraht 1,5 mm) gemacht, die Korddüsen angebracht und die Stevenrohre (Messingrohr 1,5 mm Innendurchmesser) eingepasst. Das Ganze noch mit 2K-Kleber fixiert und gespachtelt (und, was natürlich nie ausbleibt: geschliffen, geschliffen, geschliffen), und schon konnte es auch hier ans Lackieren gehen. Der Rumpf erhielt den typischen schwarz-roten Anstrich.

Da man bei einer Schiffslänge von gerade mal 14 cm doch mit dem Gewicht sparen muss, wurde sich kurzerhand von POLO ein kleines ferngesteuertes Boot (gerade mal 12 cm lang, 19,99 €) angeschafft, das ich zufällig in hiesigem Prospekt entdeckt hatte. Inhalt: komplette Elektronik samt zweier Mikromotoren (1,3 cm!!!! lang).

Die wurden dann auch prompt eingebaut.

Wie sich herausstellte, hatte die Minifernsteuerung jedoch nur die Funktion Vorwärts - Stop - Rückwärts, sowie Links/Rechts. Das Modell sollte aber auch eine Geschwindigkeitsregelung bekommen. Also, bis auf die Motoren alles wieder heraus!

Die Regelung der Motoren erfolgt nun über die Elektronik zweier Mikroservos, dadurch können die Motoren einzeln angesteuert werden, wodurch ein Ruderservo entfällt.

Gesteuert wird das Ganze von einem 5 Kanal Mikroempfänger Typ REX 5+ von Jeti Model. Dieser Empfänger wiegt gerade mal 8 g. Da bleibt auch noch etwas übrig für die 3 NiMH-Akkus. Damit ist die Tragfähigkeit des Modells dann aber auch schon ausgereizt. Die Fahrzeit beträgt leider nur ca. 5 -10 Minuten, je nach Geschwindigkeit, die Akkus sind jedoch sehr schnell wieder aufgeladen und ein Hingucker ist das kleine Schiffchen auf dem Wasser allemal.





**Auf den Spuren der Seefahrer:
Auf dem Segler durchs Ijsselmeer
Eine Studienfahrt mal anders**
Bericht und Bilder: Sandra Schlicker

Jedes Jahr stellt sich für Schüler der 12. Klasse die brennende Frage: Wohin zur Studienfahrt?

Traditionell geht es jedes Jahr nach Spanien, Frankreich und Italien. Jeder kennt es, nichts neues. Da kam unserem Kursleiter und Weltenbummler die rettende Idee: wie wäre es mit einem Segeltörn durch das Ijsselmeer? Begeisterung bei allen und die Tatsache, nicht als Passagiere sondern Crew an Bord zu sein, dämpfte die Stimmung keineswegs, im Gegenteil.

Eifrig wurde geplant und organisiert, und am Sonntag, den 28 Juni, fanden sich dann 20 schwerbeladene, müde aber aufgeregte Schüler am Hauptbahnhof ein. Die acht Stunden Zugfahrt waren schnell überstanden, es wurde viel geredet, diskutiert und über die kommende Woche spekuliert. Ab Amsterdam ging es dann

per Bus weiter, doch aufgrund von Kommunikationsschwierigkeiten (oder lag's am Kartenlesen?) ließ uns der Busfahrer an der falschen Haltestelle raus, womit wir uns in einem etwa 20 minütigen Fußmarsch - ein jeder mit seinen gut 15-20 kg Gepäck - zum Hafen Monnickendam schlepten. Unterwegs war das Staunen schon groß gewesen, doch als sich jetzt der kleine idyllische Hafen vor uns auftat, vollgestopft mit dutzenden alter Segler, umgeben von verträumten Häuschen, waren alle nur noch am Schauen.

Schnell wurde auch unser Schiff entdeckt: eine kleine Kufftjalk, Baujahr 1892, eingekellt zwischen einem Klipper und ihrem Schwesterschiff. Mit ihren 28 Metern bot sie doch einen tollen Anblick. Die Begeisterung war groß, trotz der extrem engen Kabinen, und ruckzuck war das Gepäck verstaut - wenn auch zum Teil unter Einwirkung von Gewalt (es gab doch tatsächlich einige, die trotz Warnung Koffer mitgenommen hatten...) und schon ging es erst einmal an die Besichtigung unserer „Hannus“, die für die nächsten vier Tage unser Heim sein sollte. So begegnete man immer wieder neugierigen Gesichtern, die aus Bullauge, Notluke oder Niedergang lugten und alles genau inspizierten. Und während sich ein Teil damit begnügte, einfach nur an Deck zu sitzen und die einlaufenden Schiffe und den Sonnenuntergang zu bewundern, waren die meisten trotz Schlepperei noch fit genug, das idyllische kleine Hafenstädtchen genauer unter die Lupe zu nehmen. Sah man sich um, kam man sich wirklich vor wie hundert Jahre zurückversetzt: Lauter alte Backsteinhäuschen, verträumte Gäßchen, dutzende Masten im Hafen. Nachdem der erste Wissensdurst dann erst mal gestillt war - und der Hunger drängte - gab es zurück an Bord erst einmal eine Begrüßung durch unseren Skipper und einen kurzen Plan für den kommenden Tag: Zunächst sollte es

Richtung Norden gehen, durch die zwei Schleusen, die das IJsselmeer von Wattenmeer und Nordsee trennt, und dann würden wir einen Hafen suchen. (für die Nacht wurden jeweils Häfen angelaufen)

Geredet und gelacht wurde noch bis spät in die Nacht, und die ‚Hafenruhe‘ wurde bei uns gleich zum Tabuwort erklärt.

Gegen drei verschwanden dann die letzten in die engen Kojen, denn gleich morgen früh sollte es losgehen. Um sieben ging der Wecker in Gestalt unseres Lehrers, der randalierend an jede Tür trommelte. Nach einem ergiebigen Frühstück ging es dann auch gleich los: Interessiert sah man dem Klipper zu, wie er ablegte um uns Platz zu machen, bevor es auch für uns hieß: Leinen los!



Mittels Motorkraft ging es aus dem Hafen raus, und unter Anleitung unserer Maatin wurden dann die Segel gesetzt... was allerdings ein paar unserer Mitfahrer nicht gefiel: sie dachten immer noch, das mit der Arbeit wären nur Schauermärchen gewesen, womit sie sich unter Deck verkrümelten. Um so besser, dann gab es für uns mehr zu tun. Jeder packte eifrig mit an, und obwohl wir schließlich zu fünft in den Seilen hingen, entfaltete sich das Großsegel nur langsam. Und während unsere Jungs sich mit dem Gaffelsegel abkämpften, waren die Mädels dabei, den Bugspriet zu senken und die Fock und die Stagesegel klarzumachen. Leinen

wurden vertäut, aufgeschossen und verstaut, und nach einer harten Viertelstunde waren wir ohne Motorkraft unterwegs - mit immerhin 6 Knoten. Erschöpft, aber durchaus zufrieden bot sich nun der genau gegenteilige Anblick: wurde eben noch geschuftet, lag jetzt die gesamte Bande an Deck und ließ sich die Sonne auf den Bauch scheinen, die trotz der niedrigen Temperaturen allerdings wesentlich stärker war als wir dachten: bis zum Abend hätten wir alle als Indianer durchgehen können. An den Schleusen gab es dann wieder Arbeit: die Segel mussten runter, die Fender ausgebracht werden. Dann hieß es warten, denn die Schleuse wurde nur betätigt, wenn es sich auch lohnte. Und damit es sich lohnte, fuhren zuerst die großen Schiffe ein und die Lücken füllte man kurzerhand mit den kleinen Jachten und Seglern bis auf das letzte Eck. Kaum stand das jenseitige Schleusentor offen, drängten sich auch schon die Kleinen zwischen den Großen hindurch und in allgemeinem Chaos leerte sich die Schleuse wieder. Also: Alle Segel wieder rauf, Fender einholen und weiter geht's. Da bot sich auch die Gelegenheit eines kleinen Rennens mit einem anderen Gaffelsegler, welches wir, wenn auch nur knapp, für uns entscheiden konnten. Bis zum Abend wurde dann wieder gefaulenzt, und der Wind trug uns entgegen aller Erwartung bis in die Nordsee hinauf, wodurch unser erster Hafen für die Nacht Texel war. Nach gelungenem Reinrangieren in den Hafen und nach einem deftigen Abendessen im Gemeinschaftsraum hatten wir dann Landgang, was auch bis aufs äußerste genutzt wurde.

Während an Bord ein gemütliches Beisammensein herrschte, unterstrichen von leisem Gitarrenspiel an Deck gesessen wurde oder man sich einfach nur den Hafen ansah, waren die Landgänger damit beschäftigt, die örtlichen Hafenkneipen unsicher zu machen. Tja, und dann war da noch das



Problem mit den Gezeiten, die wir völlig vergessen hatten: lag das Schiff am Abend noch auf gleicher Höhe mit der Pier, hatte man jetzt eine Kletterpartie von gut 1,20m vor sich... im Dunkeln und absolut nüchtern. Man hörte das ein oder andere Gefluche, diverse Schreie, aber baden gegangen ist keiner. Das Programm für den nächsten Tag sah dann eine Fahrradtour vor, um Texel etwas zu erkunden. Nur hatten wir da so unsere Probleme... ist man doch unsere schönen Mountainbikes gewohnt. Denn die niederländischen Fahrräder hatten nicht nur eine unmögliche Sitzposition, sondern missten auch jeglichen Bremshebel... da kam es bergab auf den Dünen schon mal vor, das man zum Bremsen einen Hebel ziehen wollte, der gar nicht da war. Das Ergebnis: Ein paar Schrammen und Blessuren und jede Menge erschöpfte Schüler.

Der nächste Tag brach an - wieder viel zu früh - und aus sämtlichen Ecken war nur Stöhnen zu hören. Allesamt hatten wir einen kräftigen Muskelkater, der sich gewaschen hatte - ganz zu schweigen von den wunden Händen trotz Handschuhe. Dann machten wir uns fertig zum Ablegen. Zumindest wollten wir es. Denn lagen wir am Abend zuvor noch als einziges Schiff im Hafen, waren wir nun regelrecht zugeparkt, und so dauerte es eine geschlagene Stunde, bis auch wir

endlich in See gehen konnten. Und das nächste Abenteuer ließ auch nicht lange auf sich warten: Frühstück auf See. Ging es im IJsselmeer doch ganz gut, hatten wir nun noch den Seegang gegen uns, und so hieß es jedes Mal, wenn etwas vorbeigerutscht kam: Zupacken! Aber auch das haben alle ohne Übelkeit überstanden wenn wir danach auch aussahen wie nach einer Essensschlacht, und bald schon herrschte wieder reges Treiben an Deck. Das Schwanken und Schaukeln des Schiffes lösten ein paar auf die Art, daß sie ihre eigene Schwankung denen des Schiffes eben anglichen, was die leeren Flaschen, die sich schon vormittags ansammelten, bewiesen. Den Dreh beim Segelsetzen hatten wir mittlerweile raus, und so ging alles recht flott und glatt über die Bühne. Ein fantastischer Anblick bot sich jeden Morgen, wenn die Schiffe den Hafen verließen und man rings umgeben war von Segeln. Wir hatten wieder Kurs nach Süden, und unser nächstes Ziel hieß Den Oever, ein kleiner Hafen kurz nach der Nordseeschleuse. Bevor wir diese jedoch erreichten, gab es noch einen verrückten Anblick, der im ersten Moment für erhebliche Verwirrung sorgte: Ja, liefen da nicht tatsächlich Leute auf dem Wasser? Das Fernglas löste das Geheimnis: die hatten ihre Schiffe in der Ebbe trockenfallen lassen und spazierten

FLASH AND THUNDER

Eventtechnik GmbH

Verleih und Verkauf von
Medientechnik für
Messen, Kongresse,
Shows, Musicals, Events,

Projektierung und Realisierung
von Veranstaltungen aller Art.
Truckingservice.

Tel.: 0911 / 3 77 78 49

Fax: 0911 / 3 95 70 85

www.fandt.de

info@fandt.de



jetzt auf dem Watt herum. Ein verrückter Anblick, trotz allem.

Der Abend wurde im Hafen an Bord verbracht, man saß da und unterhielt sich, oder lauschte am Bug Flo, der mit seiner Gitarre mal wieder eine spitzenmäßige Stimmung machte. Der späte Abend trieb uns dann wieder an Land, und die letzten Schnapsdrosseln und Discogänger kamen erst in den Morgenstunden zurück. Allerdings waren wir erst spät im Hafen eingelaufen, und so hatten wir zwischen unserer Hannus und dem Ufer fünf weitere Schiffe liegen. Und die mußte man natürlich überqueren... im Dunkeln, gut abgefüllt und mit allerlei fiesen Stolperfallen. Man kletterte über Seile, Stangen, die Reling, die Seitenschwerter, stieß sich Kopf und Seite und irgendwie schafften es alle trocken nach Hause. Bis auf zwei Unglücksvögel, die dummerweise zwei Bierkästen im Schlepptau hatten. Aber auch da gab es nur ein nasses Bein. An Bord ging dann die Party weiter, und wir mußten unsere Biervorräte sogar vor den Lehrern verteidigen. Neuer Morgen, neues Glück, auch wenn einige noch



etwas verschlafen aus der Wäsche guckten. Ein kurzes Katerfrühstück eingeworfen, raus aus dem Hafen und Segel gesetzt, und schon ging der Kampf um die besten Sonnenplätze von neuem los. Diejenigen, die bisher gedacht hatten, sich vor der Arbeit drücken zu können, durften kurzerhand Deckschrubben, während man es sich abwechselnd im Sprietnetz bequem machte (eindeutig der begehrteste Platz an Bord), nur dumm wenn dann die Wellen etwas höher schlagen... mittlerweile durften auch wir mal ans Steuer und ganz nach Karte und Kompaß navigieren. Manche machten es besser, andere nicht: „Man sollte ihm vielleicht sagen, daß die weißen Dinger Wellen sind und keine Pylonen, die er umfahren muss...“ waren die üblichen Kommentare. Unter Deck war die Kochcrew damit beschäftigt, das Abendessen vorzubereiten und Zwiebeln für 23 Leute zu schneiden. Fluchtartig waren alle an Deck versammelt und die Luken wurden hermetisch verriegelt. Wir erreichten Medemblik, ein kleines, verträumtes Örtchen, dessen Hafen sich durch die ganze Stadt zieht - oder besser gesagt, dessen Häuser sich um den Hafen drängten. Sofortiger Ansturm auf die Duschen, das Schiff wurde durchgelüftet und eine Frischwasserleitung gelegt und los ging die Suche nach guten Kneipen. Denn ein großes Ereignis stand an: das

EM-Spiel Niederlande - Portugal, das wir uns nicht entgehen lassen wollten. Die Anzeichen waren schon überall zu sehen: Fahnen, Banner und Schilder schmückten die Straßen, und prompt verschwanden ein paar Leute um wenig später mit Fahnen und Straßenschildern im Arm wiederzukommen und einem Hup Holland!!- Banner. Kommentar des Lehrers zum Banner: „super Jungs, das hängen wir gleich auf!“ Später traf man sich dann in verschiedenen Kneipen, wo es nur so leuchtete vor Orange. Unser Suizidkommando traute sich, eben dort in Deutschland- und Portugaltrikots aufzukreuzen, was aber zum Glück glimpflich ausging. Zu fortgeschrittener Stunde saß man wieder an Deck und unterhielt sich mit den Leuten der anderen Schiffe, denen wir schon am vorigen Tag begegnet waren.

Der letzte Tag an Bord, und alle waren frohen Mutes. Bisher waren wir ohne Havarie durchgekommen. Aber, wie heißt es so schön: man soll den Tag nicht vor dem Abend loben. Und prompt passierte es auch. Man liegt nichtsahnend an Deck und genießt die Sonne, als sich das Schiff auf einmal dreht und der Skipper irgendetwas rief von wegen Segel runter, schnell!!!

Die allgemeine Hektik steckte an, und im Eiltempo wurden die Segel eingeholt. Fazit: uns war in voller Fahrt die Ruderkette gerissen! Nun gut, da konnten wir recht wenig mache, also: Notruf absetzen und abwarten. Und da wir uns sowieso vorgenommen hatten, noch baden zu gehen, war das die perfekte Gelegenheit: während unsere Maatin in Fleecehirt und Goretexjacke an Deck stand und fror, hüpfen wir in Badesachen über das Deck, kletterten in die Wanten und sprangen ins Wasser. Daß selbiges nur knapp 2 Meter tief war, wußten wir natürlich nicht. Wie dem auch sei, unseren Spaß hatten wir - und den Sonnenbrand auch. Denn trotz des kalten Windes brannte die Sonne ganz schön

vom Himmel.

Wenig später traf dann unser Schleppschiff ein, womit wir unsere Badeaktion abbrehen mußten. Dieser kleine Zwischenfall dämpfte unsere Stimmung aber kein bißchen.

Enkhuizen hieß unser Endziel, ein wesentlich größerer Hafen, in dem uns dann auch schon die ein oder anderen Rahsegler begegnet sind. Den letzten Abend an Bord wurde gefeiert, und die Nacht dazu benutzt zu packen bzw. noch die letzten Souvenirs zu „besorgen“. Bilanz: drei Straßenschilder, zwei Banner, 5 Fahnen und eine Mütze. Mit dabei ein Schild, das kurzerhand mitsamt Planke aus einem Steg rausgebrochen wurde: „Zwemmen of eegene Risiko, ook für Duitse“

Freitag früh um acht hieß es dann für uns Abschied nehmen von Bram und Franka, unserem Skipper und der Maatin und von unserem Schiff, erschöpft aber glücklich und den Rucksack voll der erbeuteten Souvenirs.

Die Heimfahrt war noch eine Tortur, da die Zugverbindung ausfiel und wir über zig Umwege geleitet wurden. Aber alles in allem war es eine wunderschöne Woche, die uns allen in Erinnerung bleiben wird.





Funktionsmodellbautreffen im Blindenzentrum Nürnberg-Langwasser

Bericht: Klaus Müller

Fotos: Klaus Müller

Samstag, 6. November.

Als ich gegen 10 Uhr ankam, war die Begrüßung durch den Vorsitzenden des Trucker Modellbauclubs gerade zu Ende. Dieser Club führt Regie für diese 2tägige Veranstaltung, in der so ziemlich alle Gattungen des Modellbaus vertreten waren. Es wurden Modelle präsentiert aus den Sparten Autos und Baumaschinen, Kettenfahrzeuge, Hubschrauber, Motor- und Düsenflugzeuge und natürlich Schiffe aller Art.

Von unserem Verein kamen erstmals in

getrennter Vorführung funkferngesteuerte Plastikmodelle im Maßstab 1:200 auf das Wasser. War allgemein ein großer Erfolg. Aber als danach die „großen“ eingesetzt wurden gings richtig zur Sache. Sieht schon um einiges besser aus, wenn ein Offshore-Versorger oder eine schnelle Yacht das Wasser durchpflügt oder ein Bäderschiff stolz seine Runden dreht. Na ja, ist halt alles Ansichtssache. Unsere Freunde von der „Stinkergeneration“ spricht Rennboote mit Verbrennermotor waren auch angetreten; allerdings stellten diese nur aus. Der Besucherstrom hielt sich am heutigen Samstag in Grenzen, da in Nürnberg eine Demo gegen Hartz 4 und auch noch ein Club-Heimspiel angesagt war. Wie ich erfuhr, hat der Club 4:0 gegen Tabellenführer Wolfsburg gewonnen. Trotzdem kamen wieder viele Fragen zu den Modellen.

Mit einer weiteren Vorführung gegen



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



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

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

Wir freuen uns auf Dich!



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



13:30 Uhr war vom offiziellen Teil alles erledigt. Kleinere Schäden bei den ganz kleinen Modellen gab es ein paar, da in dem Schwimmbad doch recht viele Störquellen vorhanden sind, die einen einwandfreien Betrieb aufgrund der



engen Anordnung der einzelnen elektronischen Bauteile (noch) nicht zu beseitigen sind. Gegen 16 Uhr war freies Fahren angesagt. Hier wurde ein riesiges U-Boot ins Wasser gesetzt. Auch dieses beeindruckte gewaltig das Publikum,



konnte es doch auf der Stelle tauchen oder exakt die voreingestellte Tiefe halten. Der Erbauer Markus Rieger, ein Freund und immer wieder gern gesehener Gast unseres Vereins, war bei dieser Vorführung sichtlich stolz auf sein Meisterwerk. Und dazu hat er auch allen Grund! Kleine Anmerkung: Im Herbst 2005 findet unser Internationales U-Boot-Treffen statt, dort kann die Leistung dieses tollen U-Bootes in voller Fahrt bestaunt werden.

Sonntag, 7. November.

Müde sehen sie aus, die ersten Aussteller an diesem Morgen. Aber nach ein paar Tassen Kaffee kommt wieder Leben in die Gesichter. Hier und da sind schon die ersten Witzchen zu hören, verhaltenes (oder höfliches) Gelächter dazu... Und schon kommen die ersten Fühaufsteher-Gäste! Na ja, wenn ich mich hier so umsehe sind eigentlich alle Topfit und gut drauf. Bei meinem ersten Rundgang durch die Ausstellung war ich überrascht, wie viel Publikum schon vorhanden war. Nun ja, bei solch einem Gewimmel kommt auch bei den Ausstellern Freude auf, und die sah man. Es wurde erklärt und auf Besonderheiten hingewiesen und dann kamen natürlich auch die





Vorfürhungen, die bei allen Sparten gut besucht waren.

Im Freigelände wurde auch vorgeführt, sofern es der Regen zuließ. Manchen Applaus bekamen die Piloten, wenn sie einen Hubschrauber, Motorsegler oder auch Slowflyer in den Himmel entließen und teils gewagte Figuren vorführten. Nicht so spektakulär, aber genauso interessant waren die Vorfürhungen der Auto- und Kettenfraktion. Diese benutzten das Freigelände im Innenhof und zeigten, welch Kraft in den Panzern und auch Autos waren. Bei unseren Schiffen herrschte am Sonntag ein Gedränge, daß manch ein Gast leider wenig von den

Vorfürhungen im Schwimmbecken mitbekam. Unser Mitglied Ernst Fenner begeisterte mit seinem Seenotrettungskreuzer mit Beiboot, das einwandfrei zu Wasser gelassen und wieder ins Schiff zurück gefahren ist und wie in echt aufgenommen wurde. Die anderen Modelle begeisterten durch ihr Beschleunigungsvermögen, die großen Wellen die sie fabrizierten und die Sonderfunktionen wie Feuerlöschkanone, Beleuchtung, Motorengeräusche usw.

Resümee: Es war wieder einmal ein schönes und ereignisreiches Wochenende und ich hoffe, daß alle Beteiligten genauso viel Spaß hatten wie ich.





Ausstellung Plastikmodellbau im Modell-Center Nürnberg

Kurzbericht und Fotos: Klaus Müller

Bei diesem Artikel beschränke ich mich im wesentlichen auf die Fotos, da der Ablauf doch ähnlich war wie im Bericht auf Seite 6 bereits beschrieben. Warum zwei Berichte? Der Grund ist der nach hinten verlegte Druckbeginn, und damit kann auch der letzte Ausstellungstag des SMC mit eingebracht werden.

An Neuheiten für uns Schiffesbauer sind im Plastikbereich die Chinesen mit Zerstörern, Torpedobooten und Flugzeugträgern groß im kommen. Die Passgenauigkeit ist in Ordnung.

Die Atmosphäre war gut. Der Gedankenaustausch zwischen den einzelnen Fraktionen wird immer besser. So profitieren die einen vom Funktionsmodellbau, die anderen von der Detailtreue.

Die gezeigten Fotos (jetzt mit neuer Kamera) geben einen kleinen Blick auf das, was im Modellbau alles machbar ist.





**Modellbau
Mann**



Gustav-Jung-Str. 33
D - 90455 Nürnberg
Telefon: 0911/9880222
www.modellbau-mann.de

***Wir führen Modellbau-Elektronik der Firma Jeti-Models zu fairen Preisen. Die Auswahl erstreckt sich auf Empfänger 35 und 40 MHz, elektronischen Fahrtenreglern bis zu 30 Zellen und 70 Ah, Brushless Motoren und Fahrtenregler bis hin zu Empfängerquarzen.
Besuchen Sie unsere Galerie im Internet!***



***Und noch eine erfreuliche Nachricht:
Mutter und Kind wohlauf,
Vater wieder nüchtern.***

Unsere Mitglieder Harald und Kerstin Müller haben einen strammen Statthalter bekommen.

Dieser heißt **TIM**
und kam am 16. Oktober 2004 auf die Welt.
Wir wollen hoffen, dass er gesund
und wohlauf ist und bleibt.

Der SMC wünscht TIM alles erdenklich Gute
für seine kommenden Lebensjahre
und dass er alle Klippen und
Stürme meistert und immer eine

Der Schiffsmodellbauer Haltung, Aufzucht und Pflege

In unserem heutigen Tierbericht nehmen wir ein sehr außergewöhnliches, fremdartiges Wesen unter die Lupe: den *SCHIFFSMODELLBAUER*. Der *SCHIFFSMODELLBAUER* tritt einzeln oder in Rudeln auf. Alle Tiere folgen gehorsam den Anweisungen des Rudelführers, der unter den Stammestieren *HERR VORSTAND* genannt wird.

Sein Jagdrevier hat das Rudel vorzugsweise an Seen, Flüssen und in Freibädern. Die Beute besteht aus den im Revier aufgelesenen vitamin- und proteinreichen Reststoffen, die von seinen größten Feinden, den Algen und Wasserpflanzen, zurückgelassen werden. Es gibt unter den *SCHIFFSMODELLBAUERN* - lat. auch *aedificator navalis generalis* genannt – einige Unterarten, die sich wie folgt aufteilen:

der U-Bootbauer
der Segelbootbauer
der Rennbootbauer

aedificator navalis submare
aedificator navalis velum
aedificator navalis velocis.

Die Spezies *aedificator navalis submare* (U-Bootbauer) hat sich im Laufe der Evolution dahingehend entwickelt, dass sie hauptsächlich unter Wasser existiert. Da es über Wasser zeitweise sehr eng zugeht und diese Unterart sehr lichtscheu ist, haben sie sich unter die Wasseroberfläche zurückgezogen.

Die Familie der *aedificator navalis velum* (Segelbootbauer) liebt den Kampf mit den Naturgewalten, vor allem den Wind. Zur energiesparenden Fortbewegung lässt er seine Segelschiffe von diesem gerne übers Wasser tragen und ist somit der umweltfreundlichste Vertreter dieser Gattung. Sie wollen durch ihre imposante Erscheinung um jeden Preis auffallen und den anderen Schiffsmodellen die Schau stehlen. Da der Wind jedoch oftmals sehr unberechenbar ist, gefährden sie oftmals die Fahrrouten der übrigen Schiffe.

Die Unterart *aedificator navalis velocis* (Rennbootfahrer) sind die Jäger des Rudels. Sie versuchen oftmals durch zu hohe Geschwindigkeiten, permanenten Lärm und Gestank auf sich aufmerksam zu machen. Sie behindern die friedlich dahinfahrenden Schiffsmodelle, indem sie deren Wege ständig durch unorthodoxe Fahrmanöver stören und es deswegen mit ihnen ab und an zu kleineren Havarien kommt. Sie haben wahrscheinlich zur Entstehung der Unterart *aedificator navalis submare* beigetragen.

Der Bau der *SCHIFFSMODELLBAUER* befindet sich im hintersten Kellerraum eines Hauses; dorthin ziehen sie sich nach jeder Schiffsmodellbauausstellung zurück, um ihre Schäden aus dem Gefecht mit der Technik und den Besuchern zu beheben. In dieser Zeit ernährt sich der *SCHIFFSMODELLBAUER* überwiegend von Koffein und Nikotin, um den harten Konkurrenzkampf mit den restlichen Rudelmitgliedern bestehen zu können.

Manchmal erliegt eines der Tiere dem harten Daseinskampf und veräußert eines seiner mühsam hergestellten Produkte, da im Bau zeitweise eine drangvolle Enge herrscht. Gierig stürzen sich die anderen Rudelmitglieder auf solche ausgesonderten Produkte.

Da die Gattung der *SCHIFFSMODELLBAUER* sehr fruchtbar ist und vorzugsweise neue *SCHIFFSMODELLBAUER* zeugt, ist ein vorzeitiges Aussterben der Rasse nicht zu befürchten.

Anita Schlicker



SMC Weihnachtsfeier 2003

Bericht: Klaus Müller

Fotos: Marian PechtI

Ein gutes Jahr geht zu Ende, und damit ist die letzte Veranstaltung des SMC Nürnberg die Weihnachtsfeier. Diese wurde in unserem Vereinslokal, der Sportgaststätte Langwasser, abgehalten. Fast alle Mitglieder mit ihren Angehörigen waren gekommen, insgesamt rund 80 Personen. Der Raum war bis zum letzten Platz ausgefüllt. Unser Wirt hat sich viel Mühe gegeben, liebevoll dekoriert und für einen erstklassigen Service gesorgt. Nach dem Essen hielt unser Vorsitzender einen kurzen Rückblick auf die letzten Ereignisse und Höhepunkte des Vereinslebens. Und dann ging es richtig los: Zuerst trug unser Paul einen besinnlichen Text über „kommunistische Weihnachten“ vor, danach wurde von Rudi ein Bericht über „Gas- und Explosionsgeräusche in einer Taxifahrt“ zum Besten gegeben. Paul legte nochmals nach mit einem „Holzklo auf Wanderschaft“ und dann kam der Höhepunkt des Abends: Küblböck als Stargast, hervorragend gespielt von Rudi. Rudi, 20 Jahre jünger, und der Typ hätte keine Chance. Dazwischen gabs noch einen Sketch von Sandra und Rudi, Titel: Meisterschaftsfahren. Hauptdarsteller: Ingo Kiefer! Weiter wurden noch Spenden an die DGzRS durch Siegfried Brütting überreicht (er wurde fünfzig). Ehrengast



Alf Murr vom Modell-Center Nürnberg konnte es nicht lassen und spendete wieder mal für unsere Jugendkasse. Ein großes Dankeschön an ihn. Danach kam traditionell die Verteilung der Geschenke und der Clubmagazine dran. So etwas dauert, auch weil teilweise bei so vielen Leuten manchmal der Überblick und Durchblick fehlt. Ab 23 Uhr lichtete sich die Feier etwas und nun zeigte sich das wahre Sitzfleisch. Soll noch einer mal sagen, nur Frauen können reden ohne Luft zu holen.... Auch ich blieb etwas länger, und die letzten von uns verließen das Lokal gegen halb drei Uhr morgens. Kurzum - es war wieder mal eine gut gelungene Weihnachtsfeier mit allem Drum und Dran.



Schiffsmodellbaclub Nürnberg e. V.



Aufnahmeantrag, gültig ab 1. Januar 2005

Ich erkläre hiermit meinen Beitritt zum **Schiffsmodellbaclub 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	€ 30,00
Jugendliche unter 18 Jahren	€ 12,00
Jugendliche unter 14 Jahren	beitragsfrei
Azubis, Rentner, Ehefrauen, Wehrpflichtige, Studenten, Arbeitslose	€ 12,00

Aufnahmegebühr:

Erwachsene:	€ 10,00
Jugendliche bis 18 Jahre	€ 5,00

In der Aufnahmegebühr ist der Mitgliedsausweis enthalten.

Änderungen vorbehalten!

COMPUTER-SYSTEM

mc-19

4 Modulationsarten wählbar:
20, 22, 24 PPM
SPCM 18, PPM 24

MC-19

Die Abb. zeigt den ausgebauten Sender MC-19. Nicht im Lieferumfang enthalten

Set, Menu 4sprachig

Best.-Nr. 4827

Best.-Nr. 4827.41

Für das 40-MHz-Band

Für das 41-MHz-Band

Einzelender, Menu 4sprachig

Best.-Nr. 4827.77

Best.-Nr. 4827.41.77

Für das 40-MHz-Band

Für das 41-MHz-Band

*Nur für Export

Ausführliche Beschreibung siehe GRAUPNER Hauptkatalog FS mit Neuheltenprospekt

- ▶ Umfangreiche Multi-Funktions-Menüs für Schiffs-, Car-/Truck-Modelle
- ▶ Integriertes Software NAUTIC-Split-Modul für 8/16 Schaltkanäle
- ▶ Durch 2 NAUTIC-Expert-Module um weitere max. 2x16 (32) Schaltkanäle als Multi-Funktions-NAUTIC-Sender aufrüstbar
- ▶ Nicht benötigte Trimm- und Knüppelfunktionen sowie Schalter als Geber programmierbar
- ▶ Weiteinheit, 4sprachiges Dialog-Menü (Deutsch, Englisch, Französisch, Italienisch)
- ▶ 12 Servos in PPM 24 Modulation mit DS 24 FM - RX ansteuerbar
- ▶ Help-Faste für Erklärungen
- ▶ 20 Modellspeicher

Das umfangreiche Schiffs-Reglerprogramm finden Sie im GRAUPNER Hauptkatalog FS mit Neuheltenprospekt

Graupner | **JB**

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

