

SMC Club-Info

*Das Magazin des
SMC Nürnberg*



***DGzRS Flaggschiff
Hermann Marwede
Marineschule Mürwik
Bergungsschlepper Seefalke***

WWW.SMC-NURN.DE

20 Jahre Schiffsmodellbauclub Nürnberg e.V.

Der SMC Nürnberg e.V. ist eine Interessengemeinschaft von Jung und alt, weiblich wie männlich, die sich dem schönen Hobby Schiffsmodellbau verschrieben hat. Gegründet wurde der Verein am 13. Dezember 1986.

Wir bauen und fahren naturgetreue Schiffsmodelle mit Elektroantrieb, wobei der Modell-U-Boot-Bau eine Spezialität einiger Vereinsmitglieder ist.

Grundgedanke des Vereins ist der Erfahrungsaustausch, die Jugendarbeit, der Bau von Modellen nach Bauplan, eigenen Entwürfen oder Baukasten und vor allen die Geselligkeit. In unserem Verein hat jeder die Möglichkeit sein Hobby so zu gestalten, wie es seiner Neigung entspricht.

An unseren Clubabenden, die jeden dritten Freitag im Monat in unserem Vereinslokal stattfinden, werden Kenntnisse ausgetauscht, Informationen weitergegeben, Pläne und Bücher begutachtet, Elektronikprobleme diskutiert und durch Experten gelöst, Dias und Filme gezeigt.

Wir sind zur Zeit 46 Clubmitglieder und besitzen 345 Schiffsmodelle aller Gattungen mit einer Gesamtlänge von 332 Metern.

Einige Höhepunkte unseres Vereins: Das alljährliche Jugendzeltlager, die „Vereinsmeisterschaft“ mit anschließendem Grillfest und im zweijährigen Turnus das internationale Modell-U-Boot-Treffen.

Nicht zu vergessen ist die Reisefreudigkeit des Vereins. Zur Zeit unternehmen wir jährlich einen Tagesausflug, der an maritime Gefilde führt, und Reisen von mehreren Tagen, natürlich auch ans Wasser und mit Booten bepackt.

Wie andere Vereine sind auch wir daran interessiert, neue Mitglieder zu gewinnen. Für nähere Informationen steht unser 1. Vorstand, Rudolf Schwarzmeier und unser Jugendleiter, Ingo Kiefer, gerne zur Verfügung.

*Interessante Informationen finden Sie natürlich in unserem SMC-Club-Info, das jährlich zu Weihnachten erscheint und immer aktuell in unserer Homepage unter **www.smc-noris.de**.*



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 2006

18. und 19. März

**Jubiläumsausstellung 20 Jahre SMC Nbg. e.V.
in der Turnhalle des ARSV Katzwang**

29. und 30. April

**11. internationales U-Boot-Treffen im Freibad Feucht,
am 30. 4. auch Schaufahren für Überwasserschiffe**

April/Mai

Weißenburg Eröffnungsschaufahren und Ausstellung

20. und 21. Mai

German Model Masters in der Arena

17. Juni

Sonnwendfeier und Vereinsmeisterschaft

24. Juni

Tagesausflug zum Tegernsee

9. Juli

Schaufahren in Altdorf

14. bis 16. Juli

Jugendzeltlager

September

20 Jahre SMC - Abschlußschaufahren Weißenburg

Oktober

Ausstellung im Mercado Einkaufszentrum Nürnberg

Dezember

Ausstellung Modellcenter Nürnberg

15. Dezember

Weihnachtsfeier und 20 jähriges SMC Jubiläum

Die noch offenen Termine erhalten Sie beim SMC-Vorstand, seinen Vertretern und in unserer Homepage.

Terminänderungen oder neue Veranstaltungen werden bei den jeweiligen Clubabenden und im Internet bekannt gegeben.

Irrtum vorbehalten



Inhalt

- Seite 6 Sternstunden des Modellbaus
Seite 8 German Model Masters in der Nürnberger Arena
Seite 12 Leuchtturm Roter Sand
Seite 16 Ausflug zum Bodensee
Seite 20 Verkehrsmuseum Nürnberg
Seite 22 Ausstellung im Mercado Einkaufszentrum
Seite 24 Straßenbahndepot St. Peter
Seite 26 SMC-Treffen am Badensee in Weißenburg
Seite 28 Der SMC wird 18 / Weihnachtsfeier 2004
Seite 30 DGzRS Flaggschiff „Hermann Marwede“
Seite 38 Altstadtfest in Altdorf
Seite 40 Limesbad Weißenburg Eröffnungs-/Abschlussfahren
Seite 44 Marineschule Mürwik
Seite 52 Schlepper Wangerooge
Seite 56 Jahreshauptversammlung 2005
Seite 60 Bibertbahn
Seite 64 Bastelkeller
Seite 66 Dampfschlepper „Heidi“
Seite 68 Riva Aquarama, Baubericht
Seite 72 Der Schlagrahmdampfer
Seite 75 Bergungsschlepper Seefalke
Seite 78 Schnellboote S10 / S80
Seite 80 MS Finnmarken, Teil 4
Seite 84 Jugendzeltlager
Seite 85 Schiffsmodellbauer und Hobby

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

Seite 4



Die Bilder sind von der Weihnachtsfeier 2004 und dem 18. Geburtstag des SMC Nürnberg. Der Bericht dazu ist auf Seite 24.

Rückblick Veranstaltungen 2005

12. 03. *Ausstellung im Mercado-Einkaufszentrum*
07. - 08. 05. *German Modell-Masters in der Arena Nürnberg*
14. 05. *Ausstellung und Eröffnungsfahren in Weißenburg*
18. 06. *Sonnwendfeier am Weiterndorfer Weiher*
25. 06. *Ausflug zum höchsten Leuchtturm über NN*
10. 07. *Ausstellung und Vorführungen in Altdorf bei Nürnberg*
15. - 17. 07. *Jugendzeltlager am Badesee in Weißenburg*
10. - 14. 08. *Sail Bremerhaven 2005*
27. 08. *Schaufahren am Badesee in Weißenburg (intern)*
17. 09. *Abschlußfahren in Weißenburger Limesbad*
03. 12. *Ausstellung im Modellcenter Nürnberg*

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



Foto vom 4. Autorentreffen am 8. Januar 2005 in der Bahnhofsgaststätte Dutzendteich



Plaste und Elaste Sternstunden des Modellbaus

Bericht: Rudolf Schwarzmeier

Fotos: Klaus Müller

Am 2. April 2005 baute ich für meinen Freund Herbert Eichhorn einen weiteren Rumpf eines kleinen Schleppers im Maßstab 1:100 für Voit-Schneider-Antrieb.

Um 11:00 Uhr wurde er unter der Bau-Nummer 121/2005/03 auf Kiel gelegt, und nach der üblichen Laminierarbeit um 14:30 Uhr mit der letzten Schicht abgeschlossen.

Am 3. April wollte ich, wie schon Xmal vorher, den Rumpf aus der Form nehmen. Aber irgendwie war er noch nicht ausgehärtet. Was war passiert? (grübel, grübel und studier...).

War es ein Telefon-Anruf? Stimmt das Mischungsverhältnis nicht? Na ja, warten wir die nächsten Tage ab.

Montag, 4. April 18:30 Uhr, wieder im Hobbyraum. Der Rumpf ist immer noch weich? Das gibt's doch nicht.

Dienstags, 5. April, das Gleiche. Mensch, wie bring ich den Rumpf bloß aus der Form?

Mittwoch, 6. April, der Rumpf ist immer noch weich, wie eine Plastikflasche, ich bin ratlos, fast hilflos.

Da kam mein Sohnmann Max auf die Idee und sagte: „Leg doch die Form einfach in die Tiefkühltruhe“.

Gesagt, getan und ab für 20 Minuten ins Eisfach von Mamas Gefrierschrank. Dann wurde es ernst. Zange angesetzt und Rums! Tatsächlich er ging einwandfrei aus der Negativform. Tja, nach ca. 10 Minuten war er wieder genau so weich wie eine Perwollflasche. Aber er war - Gott sei Dank - aus der Form.

Am 17. April nahm ich das kleine Rumpfchen mit zu unserer Versammlung. Große Heiterkeit und Gelächter waren die Folge.

Verschiedene Namen tauchten auf wie Joghurtbecher, Plaste und Elaste. Herbert wollte den butterweichen Rumpf gar unseren Peter Wilhelm (ein extrem genauer Modellbauer) für sein nächstes Projekt schenken.

Für mich war es eine Lehre, Rudi lass dich beim Rumpfbau nicht mehr ablenken, denn ohne Härter geht beim Rumpfbau gar nichts. Aber ohne Maximilians Idee mit der Tiefkühltruhe hätte ich den kleinen Schlepperrumpf nicht aus der Negativform bekommen. Der Rumpf wurde nach unsere Versammlung in der Mitte auseinandergesägt, und ich habe wieder was gelernt. Rumpfbau ohne Härter - und für Stimmung im Verein ist gesorgt.





LRP - Simprop - Krick - Graupner

Hobby Kob

über **50** Jahre
Auto- Flug- und Schiffmodellbau

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

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

Robbe - Tamiya - Gröschl - Kyosho



German Model Masters

Bericht und Fotos: Klaus Müller

Typisches April-Wetter am 7. und 8. Mai 2005 in Nürnberg: Regen, Wind und Sonne wechseln sich ab; und zu kalt ist es auch noch. Nichts desto Trotz: Herr Alf Murr (wird im weiteren Verlauf nur noch mit „Alf“ betitelt) vom Modell-Center Nürnberg hat mit seiner Mannschaft endlich erreicht, wovon andere träumen: Die 7. GMM findet in der Arena in Nürnberg statt!

Beim Eintritt stellte ich fest, Platz ohne Ende für die Aussteller, die aus ganz

Europa anreisen und auch für meinen Verein, den SMC Nürnberg, der an beiden Ausstellungstagen jeweils 80 Modelle präsentierte. Zur Information: Von den Plastikmodellbauern kamen Vertreter aus folgenden Ländern: Polen, Dänemark, Luxemburg, Tschechien, Belgien, Ungarn, Holland, Österreich, England, Italien, Spanien, Frankreich und der Schweiz. Das Sprachgewirr bei den einzelnen Bistros und Restaurants war dementsprechend. Was mich bei dieser Veranstaltung überraschte: Die Preise waren ganz zivil und die Bedienungen wirklich sehr freundlich und zuvorkommend!

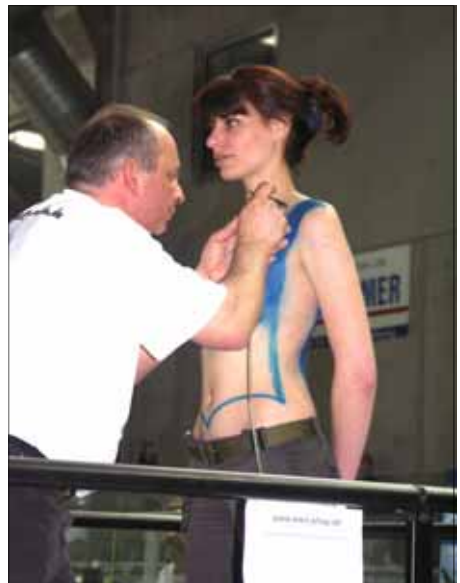
Der enorme Zulauf des Publikums wurde





in den großzügig bemessenen Räumlichkeiten fast nicht wahrgenommen. Es kamen fast 4000 Besucher! Und die waren ganz scharf auf das, was geboten wurde. Aus meiner Sicht betrachtet war diese große Ausstellung bestimmt mit Risiken für Alf verbunden, aber sein Konzept ist aufgegangen. Das sah man ganz deutlich an seiner entspannten Haltung am zweiten Ausstellungstag. An diesem Sonntag wurde von Heinz Wagner wieder eine Airbrush-Vorführung veranstaltet, diese ging aber fast in die „Hose“, da sein Model nicht kam. Na ja, einen guten „Ersatz“ hat er aber doch noch gefunden. Etwas ganz Tolles hat Alf noch auf die Beine gestellt: Nachwuchsförderung! Hat

er doch extra für die Kinder und Jugendlichen unter den Besuchern Tische mit Bausätzen, Klebern, Cuttermessern usw. aufgestellt und diese basteln lassen. Er hat es sich nicht nehmen lassen, dabei auch selbst Hand anzulegen. Und seine freundlichen Mitstreiter haben aufgepasst, dass Pflaster und tröstende Worte





(1. Platz), Ralph Liedtke aus Eltersdorf mit Hafendampfschlepper Steinwärder (2. Platz) und Jürgen Schmidt aus Weiden mit dem Schnellboot Vosper (3. Platz). So Einfach hatten es die Veranstalter der GMM nicht, hier waren dreizehn verschiedene (Modellbau-) Sparten zu Bewer-

ten. Dies dauerte natürlich länger. Am Ende gab es aber auch hier viele glückliche Gesichter. Wie ich aus einem Gespräch mit Alf erfahren habe, wird im nächsten Jahr wieder in der Arena zur GMM geblasen und vermutlich noch eines draufgesetzt.

jederzeit parat waren. Wie die Fotos zeigen, waren alle eifrig bei der Sache und es hat ihnen sichtlich viel Spaß bereitet. Vom SMC Nürnberg wurde in der Minisparte die „41 cm-Regatta“ ausgetragen. Von neun gemeldeten Modellen waren leider nur sieben einsatzfähig. Bewertet wurden Bauweise und fahrerisches Können. Die Sieger waren Michael Günther aus Leubnitz mit seiner Coast Guard

Wer ihn kennt, weiß was ich meine. Aber so ist er eben - rastlos und immer Verbesserungen im Blickfeld!

Ich wünsche ihm jedenfalls weiterhin viel Erfolg und bedanke mich für die Einladungen unseres Vereins zu seinen Ausstellungen, die mir und meinen SMC-Kollegen immer viel Freude machten. In diesem Sinne - die GMM 2006 wird freudig erwartet!





Informationsstand SIB MODELLBAU - Ausstellung im Mercado Einkaufszentrum

MODELLBAU exklusiv



Siegfried Brütting
Herrnholzweg 8
95447 Bayreuth
Tel: 0921-30681
Fax: 0921-31553
Mobil: 0160 8433007

*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



Leuchtturm ROTER SAND

Bericht und Fotos: Axel Müllenschläder

Das teuerste Übernachtungsquartier in meinem Leben und das bei fehlendem Service. Trotzdem war es jeden Cent wert.

Wenn man so etwas sagt, muss das Übernachtungsquartier etwas besonderes sein. Und auch die Tatsache, dass die Übernachtungstermine für ein Jahr innerhalb von zwei Tagen nach Bekanntmachung (erscheinen des Kataloges) ausgebucht sind, spricht für sich. Auch ich habe im ersten Anlauf keinen Termin bekommen und im zweiten Jahr bekamen wir auch nicht unseren Wunschtermin. Aber besser die Urlaubsplanung geändert als gar keinen Termin bekommen. So konnte ich zwar nicht auf den SMC Vereinsausflug mitfahren, aber die Übernachtung war gebucht.

Jetzt wird sich schon jeder Fragen, von



welchem „Hotel“ ich spreche. Bei der Übernachtung geht es um eine Nacht als „Leuchtturmwärter“ auf dem bekanntesten deutschen Leuchtturm Roter Sand in der Wesermündung. Und mit dieser Übernachtung habe ich mir einen Traum erfüllt.

Kurz nach der Buchung kam auch schon Post mit der Rechnung (399,- Euro incl. Überfahrt ab Bremerhaven) und einer Erklärung, die unterschrieben werden musste. In der Erklärung ging es darum, dass das Betreten und der Aufenthalt auf eigene Gefahr erfolgt und der Termin wetterabhängig gestrichen werden kann bzw. bei schlechtem Wetter eine Abholung erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen könnte und das alles, ohne dass Ansprüche an den Veranstalter gemacht werden können. Aber wir (mit mir reisten noch zwei Bekannte aus Nürnberg) haben uns nicht abschrecken lassen und die Erklärung umgehend unterschrieben und zurückgeschickt, um unseren Buchungserfolg ja nicht zu gefährden.

Nun ging es an die Urlaubsplanung. Es waren insgesamt vier Tage erforderlich, da die Überfahrtszeiten zum Leuchtturm Flutabhängig sind und erst kurz vor unserer Reise bekannt gegeben wurden. Das heißt, die Anreise nach Bremerhaven musste also einen Tag vorher erfolgen (inklusive einer Hotelübernachtung in Bremerhaven) und die Abreise analog erst einen Tag nach Rückkehr vom Turm. Die zwei zusätzlichen Hotelübernachtungen in Bremerhaven hatten natürlich den Vorteil, noch etwas Zeit für das Schiffahrtsmuseum usw. zu haben.

Schließlich war es soweit und es ging nach Bremerhaven. In Bremerhaven hieß es nun, nachdem das Schiffahrtsmuseum besucht und eine Hafenrundfahrt gemacht wurde, den Rucksack für den nächsten Morgen und die Fahrt auf den Leuchtturm zu packen. Einen Koffer mit auf den Turm zu nehmen ist nicht drin. Dieser musste dann im Hotel deponiert werden.

Am nächsten Morgen folgte die Überfahrt mit dem Schlepper Goliath, zusammen mit Tagesgästen, zum Leuchtturm. Bei der während der Überfahrt erfolgenden Belehrung für alle Gäste kam die erste Überraschung. Mit dabei war ein junges Pärchen, wo sie bis zu dem Zeitpunkt, als gefragt wurde wer die Übernachtungsgäste sind, nicht wusste, dass sie auf dem Turm übernachten durfte. Ihr Freund hatte Sie damit überrascht und sie war außer sich vor Freude. Am Turm angekommen, wurden vor dem Übersteigen erst einmal Schwimmwesten angelegt, während unsere Rucksäcke mit einem Flaschenzug nach oben auf den Turm gezogen wurden (banges Zittern: hoffentlich hält der Verschluss).

Nachdem die schaukelnde Gangway geschafft war hieß es eine sechs Meter

hohe Leiter zu erklimmen und der Turm konnte betreten werden. Jetzt folgte eine ausführliche Einweisung in die Technik des Turmes (Kochgelegenheit, Funkgerät, Überlebensschutzanzüge, Flaggenparade, Proviant und Notverpflegung etc.). Während wir mit der Einweisung beschäftigt waren, hatten die Tagesgäste Zeit den Turm zu besichtigen. Als die Einweisung zu Ende ging, stiegen die Tagesgäste bereits wieder zurück auf den Schlepper und ehe wir es so richtig begreifen konnten schloss sich die Tür hinter uns. Nun ging es erst einmal zum schauen auf die Balustrade. Die Blicke auf den ablegenden Schlepper waren doch stark von gemischten Gefühlen begleitet. Einerseits von Freude auf die kommenden 24 Stunden, andererseits verließ uns mit der Goliath der Kontakt zur Außenwelt. Aber bevor wir zuviel Grübeln konnten war erst einmal Beschäftigungstherapie angesagt. Fotoapparat geschnappt und den davonziehenden Schlepper fotografieren. Zu unserer Überraschung sichteteten wir nun auch noch den Dampfeisbrecher Wal, der auf den Turm zuhielt und diesen auch anschließend umrundete. Also was lag näher, als erst einmal die fantastische Aussicht zu





genießen bevor es daran ging, die mitgebrachten Verpflegungsseesäcke auszupacken.

Um es kurz zu machen, Verpflegung war mehr als ausreichend vorhanden. Dabei war die auf dem Turm vorhandene Notverpflegung (für 7 Tage) noch nicht mitgerechnet. Aber zu keiner Zeit bestand Gefahr, dass man an Gewicht zulegt. Der Turm hat eine eingebaute Trimm-Dich-Anlage. Wollte man z.B. von der oberen Ebene (Balustrade und Leuchtfeuer) auf das WC, musste man auf die unterste der 5 Ebenen (19m tiefer; Raumhöhe 4m) steigen und natürlich wieder zurück. Und so durften wir bei jeder Kleinigkeit Treppe runter bzw. rauf steigen. Daß ich dieses massive Treppensteigen nicht gewöhnt war, habe ich direkt in den nächsten Tagen in den Beinen gespürt.

Aber zurück zur Verpflegung. Diese wurde sortiert und erst einmal verstaut. Dann haben wir die Küche mit dem Camping-Gasherd und dem vorhandenen Equipment inspiziert. Diese Inspektionstour fand dann Fortsetzung auf dem ganzen Turm und natürlich wurde dabei auch viel fotografiert. Den Abschluß bildete dann

das ausruhen und genießen der Aussicht vom Leuchtfeuerraum aus. Hier hat man seit der Turm außer Betrieb ist eine Eckbank eingebaut, auf der es sich perfekt aushalten läßt.

Schließlich kam doch der Zeitpunkt, wo der Hunger nach etwas zwischen den Zähnen ruft und so wurde in der kleinen Küche, beinahe wie zu Großmutterns Zeiten, gekocht. Nach dem Essen haben wir dann die moderne Technik schmerzlich vermisst. Keine Spülmaschine und kein Warmwasser. Das heißt, erst einmal Wasser auf dem Herd warm machen und dann im klassischen Stil von Hand abzuspülen (und das bei dem Übernachtungspreis!). Aber auch diese Hürde wurde genommen und sofort wieder die Aussichtsplattform besetzt um den Sonnenuntergang zu genießen. Neben dem Sonnenuntergang war natürlich auch noch „Fernsehprogramm“ Schiffahrt angesagt. Es zogen etliche Frachter, Auto-transporter und auch zwei Kreuzfahrer (von Bremerhaven auslaufend) vorbei.

Jetzt war die Zeit gekommen, die Flagge reinzuholen. Zwei von uns holten die Fahne vom Mast und verstauten sie im Turm. Irgendwie fühlte ich mich dabei an die Flaggenparade beim Bund erinnert.

Nach dem Sonnenuntergang kam die Zeit der Petroleumlampen. Wollte man etwas lesen oder im Turm wandeln, hieß es erst einmal Petroleum auffüllen, Glas hochschieben, Docht heraus und anzünden, bevor man zur Tat (durch den Turm wandeln) schreiten konnte. Die faulen unter uns nutzten daher mitgebrachte Taschenlampen oder stiegen im dunklen die Treppen rauf oder runter.

In diese Zeit fiel auch noch eine wichtige Tätigkeit. Die Meldung bei der DGzRS, dass der Turm mit sechs Mann besetzt sei und alles in Ordnung ist.

Während sich gegen Mitternacht die einen bereits in die mitgebrachten Schlafsäcke verkrümelt hatten, hielten die anderen noch lange Wache im Leuchtfeuerraum. Dafür bekamen die Frühaufsteher

am nächsten Morgen einen herrlichen Sonnenaufgang und die nach Bremerhaven einlaufenden Kreuzfahrer zu sehen. Nach dem Frühstück haben wir dann die Einstiegs Luke geöffnet und aus der Tür heraus einen Blick von unten nach oben riskiert. Ich kann nur sagen: Eine sehenswerte Perspektive. Bei dieser Gelegenheit leisteten uns die auf dem Turm liegenden, von der Feuerwehr bekannten Hakengurte, gute Dienste.

Mit fortschreitender Zeit ereilte uns alle ein seltsames Phänomen. Wir hofften auf schlechtes Wetter mit Wellengang. Und dies nicht ohne Hintergedanken. Denn ab Windstärke 6 hieß es, dass uns der Schlepper Goliath nicht mehr abholen (am Turm anlegen) kann. Und so machte uns die aufkeimende Briesse eine kleine Hoffnung auf Verlängerung. Aber es kam, anders: Pünktlich zum angekündigten Zeitpunkt näherte sich ein Schiff dem Leuchtturm und stellte sich beim näher kommen, zu unserem Bedauern, als die Goliath heraus.

Kaum war die Goliath an den Dalben festgemacht, begann umgehend das Übersteigen. Im Gegensatz zur Hinfahrt wurde diesmal regelrecht zur Eile getrieben, da der Schlepper an den Dalben

über einen Meter auf- und abtanzte und dabei auch heftig gegen diese schlug. Also sofort die Schwimmwesten angelegt, dann ein Stück die Außenleiter hinab gestiegen und über die schmale Gangway auf den Schlepper balanciert. Dann folgten unsere Rucksäcke, die in bewährter Weise abgeseilt wurden. Auf dem Schlepper indes herrschte bei einigen Gästen (Tagesgäste) Unmut, da diese wegen des Seegangs nicht auf den Turm steigen und diesen besichtigen konnten.

Auf der Rückfahrt nach Bremerhaven wurde uns feierlich ein Zertifikat als „Hilfsleuchtturmwärter“ überreicht. Bei dieser Gelegenheit konnte ich auch klären, warum maximal 6 Personen auf dem Turm übernachten dürfen. Nach dem Seefahrtsrecht müssen Schiffe mit Übernachtungsbetten ab 7 Personen eine Fäkalien Aufbereitungs- bzw. Sammelanlage (Kläranlage) haben. Da diese Einrichtung auf dem Turm fehlt und eine Nachrüstung zu teuer wäre, wird die Personenzahl auf max. 6 Personen begrenzt. Zurück in Bremerhaven haben wir am Abend noch einen Bummel über das Gestefest (Volksfest) gemacht, bevor am nächsten Tag die Heimreise dem herrlichen Wochenende ein Ende setzte.





Vereinsausflug 2005

Bericht: Jürgen Schlicker

Fotos: Axel Müllenschläder

Am 25. 6. 2005 war es wieder mal so weit: die Mitglieder des SMC hatte die Reiselust gepackt. Wie immer hatte Axel alles bestens organisiert wofür ihm alle dankbar sind. So fanden wir uns früh morgens um 5:45 Uhr!!!! mehr oder weniger munter auf dem Parkplatz am Königs-

hof ein. Ziel der Reise war der höchste Leuchtturm über Normal Null.

Nach einer ruhigen Autobahnfahrt, die meisten haben den fehlenden Schlaf nachgeholt, erreichten wir schließlich bei strahlendem Sonnenschein Friedrichshafen am Bodensee. Von hier aus sollte es mit dem Schiff weitergehen. Die Zeit bis zur Abfahrt des Schiffes wurde zur Besichtigung des Hafens genutzt. Vor allem der Aussichtsturm am Ende der Mole war Ziel der meisten Vereinsmitglieder. (Viele





Treppen rauf, um dann auf einer schwankenden Stahlkonstruktion den Ausblick zu genießen).

Nach einer knappen Stunde kam dann unser Schiff und es waren auch tatsächlich alle Vereinsmitglieder rechtzeitig an der Anlegestelle. Die Schifffahrt nach Lindau dauerte ca. 1,5 Stunden, so hatten wir genügend Zeit um das Schiff anzusehen und ausgiebige Fachsimpeleien

auszutauschen. Leider war es nicht möglich, den Maschinenraum zu besichtigen, aber man kann eben nicht alles haben.

Mittagessen gab es auch auf dem Schiff und die Verpflegung hat den meisten von uns sehr zugesagt.

So kamen wir dann gesättigt und leicht von der Sonne verbrannt in Lindau an. An der Einfahrt zum Hafen stand dann auch das endgültige Ziel unserer Reise: der



höchste Leuchtturm über Normal Null. Ein paar von uns mussten natürlich sofort auf den Leuchtturm aufentern. Enge, gewundene Holztreppe, die bei jedem Schritt verdächtig knarnten. Aber das Teil steht schließlich schon ein paar Jahre, da verkraftet es auch den SMC. Es war wirklich interessant und man hatte einen sehr schönen Blick auf den Lindauer Hafen. Anschließend haben wir in mehr oder weniger kleinen Gruppen die Lindauer Altstadt unsicher gemacht. Bestes Wetter, eine wunderschöne Fußgängerzone und der romantische Hafen, dazu Cappuccino und Eis, was will man mehr! So verging die Zeit in Lindau denn auch viel zu schnell und wir mussten uns wieder zur Anlegestelle begeben. Mittlerweile waren auch ziemlich dunkle Wolken aufgezogen und als wir auf das Schiff warteten, fing es leicht zu regnen an. Das Ganze hielt aber nicht lange an und als wir aus dem Hafen liefen, hatte es bereits wieder aufgehört. Etwas bedenklich fanden wir allerdings, dass ringsum die Signallampen Sturmwarnung gaben. War aber anscheinend nur Bluff, außer ein



paar Regentropfen und einigen kleinen Böen war nix mit Sturm. Seegang hatte nur die hübsche Braut einer Hochzeitsgesellschaft, die ebenfalls an Bord waren. Die gute Frau war nur mit dem Sektglas in der Hand zu sehen und hat aber auch wirklich mit Jedem!!! an Bord angestoßen, was gegen Ende der Schifffahrt denn doch zu einer besorgniserregenden Schlagseite führte. Aber lustig war es allemal. In Friedrichshafen angekommen ging es dann auch gleich zum Bus, es wurde Zeit für die Heimfahrt. Der Heimweg bescherte uns dann doch noch ziemlich mieses Wetter, es schüttete wie aus Eimern. Aber nun war uns das egal, der Tag war ja eh schon vorbei. So kamen wir dann gegen halb neun abends müde, aber gut gelaunt am Königshof an. Unser Sigi hat uns wie immer sicher und souverän durch die Lande gekarrt, auch ihm gebührt Dank, denn in ihm haben wir nicht nur einen zuverlässigen Fahrer, sondern auch jemanden, der sich für den Verein einsetzt. So bleibt nur noch abzuwarten bis es im nächsten Jahr wieder mal heißt: Leinen los, der SMC geht auf Fahrt!





**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



Verkehrsmuseum Nürnberg Sommerfest 2005

Bericht und Fotos: Klaus Müller

Eisenbahnen in einem Schiffsmo-
dellbauclub? Nichts Ungewöhn-
liches für die Kenner der Materie.
Es gibt wohl kaum einen „Schifflesbauer“,
der nicht irgendwo eine mehr oder weni-
ger gepflegte Anlage oder zumindest in
Vitrinen ausgestellte Modellbahnen in den
verschiedenen Spurweiten hat. Dies
merkt man hauptsächlich zum Jahresende,

wenn ziemlich viel über Maßstab H0 ge-
sprochen wird. Was liegt also näher, als
auch einmal über eine Eisenbahnausstel-
lung zu berichten.

Am 25. und 26. Juni veranstaltete die DB
mit der DFS (Dampfbahn Fränkische
Schweiz) ein Fest im Freigelände des
DB-Museums. Für die Bewirtung, bei der
Hitze unbedingt notwendig, war bestens
gesorgt. Auch die Preise waren als sehr
zivil zu bezeichnen. Liebevoll waren Sze-
nen aus der „Alten Zeit“ nachgestellt,
Postbus und Kutsche von damals für
Rundfahrten vorbereitet und auch eine
Lok-Mitfahrt auf einer V100 Diesellok war
möglich. Kann ich nur empfehlen dieses
bei Gelegenheit auch mal zu tun, denn
wenn 1100 PS loslegen ist das schon
was anderes, als mit einem schnellen
Auto zu fahren!

Wie auch beim SMC waren die Bahnleute
sehr hilfsbereit und gaben gerne Aus-
kunft, auch wenn es den einen oder
anderen bei der Hitze nicht ganz leicht viel.





Die schwerste Arbeit hatte der Busfahrer auf seinem MAN von 1955 zu leisten: Keine Servolenkung, kein synchronisiertes Getriebe und somit mit Zwischengas zu schalten! Er hat uns trotz allem sehr gut zum Ausbesserungswerk Nürnberg-Doos gefahren. Ein Erlebnis erster Klasse in einem öffentlichen Verkehrsmittel von damals! Sitze wie Sofas und Beinfreiheit ohne Ende. Was ist eigentlich an den heutigen Verkehrsmitteln so toll? Im BW Doos dann die nächsten Überraschungen: Elektromotoren von 1925 und aus der Jetztzeit. Natürlich beide Typen be-

triebsfähig. Wetten, dass die heutige Elektromotoren-Generation keine 80 Jahre aushalten wird? Damals legte man noch Wert auf Qualität! Unter anderem war auch eine Dampflokomotive BR 45 ausgestellt, die größte deutsche Dampflokomotive überhaupt. Außerdem die 01 150, allerdings in keinem guten Zustand. Es entsteht der Eindruck, dass die DB mit Nostalgie nicht mehr viel im Sinn hat. Gut, dass es noch Vereine gibt, die sich um die alte Technik kümmern und diese auch für die Nachwelt bewahren. Vielleicht wird dieses Engagement weiter ausgebaut, denn ich sah bei meinem Rundgang erstaunlich viele junge Besucher beiderlei Geschlechts.

Ich kann sagen, die Ausstellung war informativ und unterhaltend, gab einen kleinen Einblick in vergangene Zeiten und erweckte so manche Sehnsucht, auch wenn ich nicht in der „guten alten Zeit“ leben wollte. Man denke nur an die damaligen Lebens- und Arbeitsbedingun-





Modellbauausstellung im Mercado Einkaufszentrum

Kurzbericht und Fotos: Klaus Müller

Pünktlich um 10 Uhr waren alle Schiffsmodelle des SMC und der Modellsportfreunde Nürnberg in der großen Vorhalle des Mercado Einkaufszentrums um den

Brunnen herum aufgebaut. Mit dabei auch ein Stand von SIB-Modellbau aus Bayreuth, das Modellcenter Nürnberg und ein Stand der DGzRS (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger), vertreten durch Herrn Brudereck.

Ausstellungstücke waren rund 60 Modelle aus dem Funktionsmodellbau des SMC und natürlich die Rennboote und Segler



der Modellsportfreunde. Aus dem Plastikmodellbau verblüffte das Publikum, daß etliche, vom SMC natürlich, auch mit Fernsteuerung und Funktionen ausgestattet waren. Vom Modellcenter Nürnberg kamen die reinen Plastikschiffe, allerdings verfeinert mit Ätzteilen ohne Ende und exzellent lackiert. Wie die Fotos zeigen, war der Publikumsandrang sehr groß. Für die Kinder gab es zwei Becken mit Vorführmodellen. Im kleinen Becken konnten diese ein Miniatur-U-Boot fahren und tauchen lassen, das größere war für Überwasserschiffe reserviert. Der Andrang war dementsprechend stark. Dabei ist immer wieder verblüffend, wie schnell es die Kleinen heraus hatten und diese Modelle doch prima steuern konnten. Die nächste Ausstellung im Mercado Einkaufszentrum findet erst im Herbst 2006 oder im Frühjahr 2007 statt. Im Jahr 2006 haben wir unser 20jähriges Bestehen und dementsprechend ist der Terminkalender voll. Bis dahin können interessierte Besu-



cher ja über unser Club-Info und die Homepage die einzelnen Veranstaltungsorte und Termine erfahren, auch für das 11. Modell-U-Boot-Treffen. Dieses fiel 2005 wegen der Schwierigkeiten mit dem Langwasser-Bad in Nürnberg aus und wird im Frühjahr 2006 im Feuchter Freibad stattfinden.





20 Jahre Straßenbahndepot Nürnberg-St. Peter

Bericht und Fotos: Klaus Müller

Da unser Club in diesem Jahr wirklich mal kürzer treten wollte ist natürlich für andere Aktivitäten mehr Zeit. Beim Frühstück las ich in der Zeitung, dass in St. Peter das Straßenbahndepot seinen zwanzigsten Geburtstag feiert. Durch viel Engagement der ehrenamtlichen Helfer konnte so ein Ausbesserungswerk aus der alten Zeit

erhalten werden. Was lag näher, diesem einen Besuch abzustatten. Das Wetter spielte mit, nicht zu warm, nicht zu kalt. Als erstes viel ein MAN-Omnibus mit Schnauze aus den späten 20iger Jahren auf, danach eine Pferdestraßenbahn, ein Büssing Unterflur-Omnibus aus den 50igern und natürlich die alten Straßenbahnen mit und ohne Plattform, Zwei- und Vierachser in allen Variationen und bestens gepflegt. Abfahrbereit war ein Zweiachser-Zug, der die große Runde St. Peter - Bahnhof-Tiergarten - St. Peter fuhr. Nichts wie rein und los ging es. Eine ganze Stunde dauerte die Fahrt, und Nürnberg-Besuchern kann ich diese nur





empfehlen. Erstens sieht man sehr viel von unserer schönen Stadt, zweitens kann man überall aus- und zusteigen und drittens ist es ein Erlebnis, mit dem Komfort von damals zu fahren. Holzbänke, Rumpeln beim Überfahren der Weichen und Kreuzungen und nicht zuletzt Schaffner, die einen wirklich ansprechen und auch was erzählen über die Geschichte der Stadt und der Straßenbahn. Bitte nicht glauben, dass es nun eine langsame Fahrt war, nein, die Geschwindigkeit ist so, dass die einzelnen Züge zwischen dem normalen Verkehr mitfahren. Und das problemlos, wie ich einmal unsanft beim Beschleunigen der Straßenbahn-Garnitur feststellen musste. Weitere Runden gehen auch zur Altstadt bis hin zur Nürnberger Kaiserburg und zum Dokumentationszentrum (Reichsparteitagsgelände). Diese ließ ich aus und sah mich dafür im Inneren des Betriebswerkes um.

Ausgestellt waren Motoren, Bremsanlagen, Getriebe, Führerstände und viele andere Sachen, nicht nur für Technikfreaks interessant. Fürs leibliche Wohl sorgt das Straßenbahn-Cafe, bestens sortiert und besucht. Kann ich allen Gästen nur empfehlen. Des Weiteren sind zwei Modellbahnanlagen mit Straßenbahn und Eisenbahn kombiniert zu besichtigen. Eine in H0, eine in LGB-Format. Mit sehr viel Liebe zum Detail sind diese beiden Anlagen aufgebaut und ausgeschmückt.

Nun ja, die Zeit verging im Flug und war viel zu kurz, um alles aufzunehmen. Ich denke, interessierte Besucher sollten gut vier Stunden mit einer Fahrt einplanen. Ein schöner und abwechslungsreicher Tag ist garantiert.





Badesee Weißenburg und SMC Nürnberg

Bericht und Fotos: Klaus Müller

Am 27. August 2005 trafen sich überraschend viele Mitglieder des SMC am Badesee in Weißenburg, den Austragungsort unseres Jugendzeltlagers, um ihrem Hobby nachzugehen. Das Wetter war ideal dafür und die Stimmung dementsprechend gut.

Ein riesiges Dankeschön erst mal an die Betreiber des Campingplatzes für ihre

Einladung. Ein Zelt, extra für unsere Modelle mit den entsprechenden Tischen und Bänken war hergerichtet, so daß fast von einer Ausstellung gesprochen werden konnte.

Rund 50 Modelle aller Klassen waren ausgestellt. Da dies eine interne Veranstaltung war, waren erstmals keine Besucher da. Es hat schon einen besonderen Reiz, wenn man einfach mal fahren kann wie man will und keine Fragen beantworten muß. Als Zuschauer nur die Camper, und die waren wirklich ein sehr angenehmes Publikum. Dementsprechend viel los





war auf dem Wasser. Manche Modellbootfahrer, auch ich gehörte dazu, vergaßen schon mal die Benimmregeln auf dem Wasser und düsten kreuz und quer durch den Weiher. Hat aber trotz einiger Beschwerden riesigen Spaß bereitet (Man glaubt gar nicht, wie viele langsame Schiffsmodelle es gibt). Und dann die Segler! Ich wußte bis dato nicht, daß in unserem Verein so viele windabhängige Schiffsmodelle vorhanden sind.

An Hand der Fotos ist zu erkennen, wie entspannt unsere „Kapitäne“ den Tag genossen. Wann kann man schon seine Modelle von der Terrasse aus steuern, am Tisch vor sich ein Weizen und Gulaschsuppe (sehr Schmackhaft) oder Kaffee und Kuchen. Manche nützten die

Gelegenheit auch zum „Dauerratschen“. Sogar unsere Sandra Schlicker, seit Juli bei der Bundesmarine und ab September auf der Gorch Fock, irgendwann in der Zukunft wohl Marine-Offizier(in), hat sich diesen Tag nicht nehmen lassen und uns einen Besuch abgestattet. Die Schiffsmodelle machen ihr immer noch Spaß, auch wenn sie nun auf den Weltmeeren umherfährt.

Frequenzrängeleien hat es keine gegeben, Störungen waren scheinbar nur bauartbedingt und gefahren wurde bis der letzte Akku leer war.

Kurzum: Es war ein schöner Tag mit den Kollegen in angenehmer Atmosphäre und richtig zum Erholen geschaffen. Ich hoffe, daß solche Tage an diesem Badesee noch öfters sind.





Weihnachtsfeier 2004 und 18. Geburtstag des SMC

Bericht: Klaus Müller

Fotos: Marian Pechtl

Gegründet wurde unser Verein vor 18 Jahren in einem Lokal, das man so umschreiben kann: Der Clubraum war kalt, und auf die Frage nach Heizung kam vom Wirt die Antwort: „Trink mehr, dann wird's euch wärmer!“

Gott sei Dank, heute ist es nicht mehr so. Unsere „Kombifeier“ wurde in unserer seit langem bewährten Sportgaststätte in Langwasser abgehalten. Die Bewirtung, wie immer, sehr gut. Unser Vorstand Rudi gab nach der Begrüßung einen kurzen Rückblick auf die Höhepunkte der letzten 18 Jahre und eine Vorschau auf das, was im nächsten Jahr so alles ansteht. Dann war erst mal das große Essen angesagt. Paul Hertwig, langjähriges Mitglied, gab anschließend heiter/besinnliches zum Besten. Seine Reden sind lustig und trotzdem hintersinnig. Er hat wieder mal alle Register gezogen. Dann kam Siegfried Brütting aus Bayreuth mit einem besonderen Geburtstagsgeschenk: Ein U-Boot, blau lackiert, mit Fotos aller Clubmitglieder hinter den Bullaugen. Danach

wurden Stefan und Harald für besondere Verdienste geehrt, natürlich mit Sekt. Und unser Rudi bekam die wohl größte Schnupftabakflasche, die er je gesehen hat. Wilhelm Schäfer, 2. Vorstand und Charmeur, überreichte wieder Blumen und kann trotz seines hohen Alters das flirten nicht lassen. Wer ist nun in der Pubertät: Er oder unsere Jugendlichen?

Anschließend ein kleiner Höhepunkt: Ein Videoclip vom letzten Jugendzeltlager, mittels Laptop und Beamer. Es war mal zu sehen, wie sich unsere Jugendlichen austoben. Allerdings Jugendzeltlager? Wurden doch etliche ältere Semester zu Land und im Wasser gesichtet...

Dann kam ich zum Zug mit der Verteilung der neuen Club-Infos. Nach Übergabe an die Mitglieder (und Gäste) war es plötzlich sehr ruhig. Na ja, waren alle wieder mal im Lesen vertieft. Danach die traditionelle Geschenkverteilung mit Verlosung und dann der Höhepunkt des Abends: Rudi und Ingo als Rocker! Ich muß sagen, die Beiden haben's prima gemacht. Wenn ich nur wüsste, wer imitiert worden ist! Die Soundanlage hat nämlich schlapp gemacht. War aber kein Problem, denn wahre Stars können ihre Texte auswendig! Der Beifall war dementsprechend gigantisch. Ich kann sagen, es war wieder einmal eine tolle Veranstaltung und dem Anlass würdig. Unsere Organisatoren haben's super hingekriegt. Und alle Anwesenden waren sichtlich zufrieden. Auch unser Wirt, als nach 3 Uhr endlich die Lichter ausgingen...



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)



DGzRS-Flaggschiff geht im Modellbau-Hafen vor Anker

Bericht und Fotos: Ernst Fenner

Präsentation des Revell-Modells der „Hermann Marwede“ im Maßstab 1:72 auf dem Seenotrettungskreuzer „Hermann Marwede“ der DGzRS in Cuxhaven am 6. September 2005. Eingeladen hat die Firma Revell, vertreten durch Herrn Taubert; von der DGzRS kam der Geschäftsführer, Herr Dr. Anders. Der Einladung folgten rund 20 Journalisten und Fotografen der verschiedenen Fachzeitschriften und Vertreter der

örtlichen Presse. Am 7. September war dann auch ein ausführlicher Bericht in der Cuxhavener Zeitung mit zwei Bildern erschienen. Normalerweise zieht die „Hermann Marwede“ bei ihren wöchentlichen Besuchen in Cuxhaven viele interessierte Besucher an. Diesmal war es sehr ruhig, denn zur gleichen Zeit wurde der Bundesinnenminister Otto Schily (SPD) am gegenüberliegenden Kai auf dem Bundespolizeiboot Bayreuth erwartet.

Meine Frau und ich waren gegen 10:30 Uhr am Hafen. Die „Hermann Marwede“ hatte schon festgemacht. Zur Info: Die „Hermann Marwede“ kommt jeden Diens-





tag von Helgoland nach Cuxhaven um Proviant und Frischwasser zu bunkern. Der 1. Maschinist erklärte, dass das Helgoländer Wasser nicht berauschend schmeckt. Außerdem wechselt die Mannschaft, die aus 15 Personen besteht. So kommt keine Cliquenbildung zustande und alle kennen sich untereinander. Dies ist natürlich sehr wichtig im Einsatz. Jeder hat 14 Tage Dienst, rund um die Uhr Einsatzbereitschaft, dann wieder 14 Tage Freizeit. Vertreten sind alle Altersgruppen, gleich bei allen die Ruhe und Sicherheit, mit der Arbeiten erledigt oder Fragen beantwortet werden. Der Spaß kam dabei auch nicht zu kurz. Davon aber später. Die Einladung wurde vorgezeigt. Ich geriet gleich an Dr. Anders und wir wurden an Bord gebeten. Um diese Zeit war noch

Niedrigwasser (Cuxhaven hat 3,50 m Tide) und die Gangway führte in einem stumpfen Winkel vom Kai zum Verbindungssteg der Hubschrauberplattform. Dort können aber keine Hubschrauber starten oder landen, sondern nur Personen oder Gegenstände auf- bzw. abgesetzt werden. Von dieser Plattform führt eine Treppe zum Hauptdeck herunter. Treppensteigen, und zwar steile und enge, lernt man auf diesem Schiff. Alle Trittflächen sind aber rutschfest.

Kurz vor 11 Uhr Begrüßung durch Herrn Dr. Anders. Er stellte sich, Mitarbeiter und Besatzung unter Vormann Jörg Rabe vor (auf Schiffen der DGzRS heißt der Kapitän Vormann). Dann wurde das Schiff, bis auf die persönlichen Quartiere, zur Besichtigung freigegeben. In 2 Gruppen unter fachkundiger Führung. Auffallend war die peinliche Sauberkeit. Es liegt einfach nichts herum.

Eine steile Treppe hinunter in den Maschinenraum, 3teilig. Zuerst der Kontrollraum, der gegen Lärm mit Glasfenstern und einer Tür vom eigentlichen Maschinenraum getrennt ist. Von hier können alle notwendigen Manöver gestartet und kontrolliert werden. Dutzende von Schaltern, Hebeln und Instrumente, für den Laien unverständlich und verwirrend. Der 1. Maschinist erklärte die Anlage und





sagte, dass er vom Beginn der Bauarbeiten dabei ist und das ganze Schiff hat wachsen sehen. Die 3 Maschinen werden mit Pressluft gestartet und die Wellen gehen auf Festpropeller. Der eigentliche Raum ist zweigeteilt und durch ein Schott wasserdicht trennbar. Im Falle eines Unfalls ist so immer ein Teil der Maschinen einsatzbereit. Die beiden großen Löschmonitore erhalten ihr Wasser von einer Pumpe, angetrieben vom Mittelmotor und können 40.000 l/Min 130 m weit werfen. Damit dies auch sichergestellt ist, werden Pumpen und Leitungen über eine Hilfspumpe geflutet, bis Wasser aus den Monitoren läuft (unsere Modellpumpen sind auch nicht immer selbstansaugend). Der begehbare Teil des Maschinenraums liegt auf CWL, in die Tiefen der Bilge ist niemand gekrochen.

Der Raum zum Heck hin wird plötzlich eng. Von oben senkt sich der Boden der Beibootwanne und rechts und links schnürt sich der Raum um ca. 1,50 m ein.



Dahinter befinden sich die beiden Rescue-Zonen, wiederum vom Hauptdeck über Treppen erreichbar. Diese Räume haben am Heck jeweils 2 große wasserdichte Türen. Die Unterkante der Türen liegt 30 cm über dem Wasserspiegel. Bei Einsatz und schon bei wenig Seegang ein sehr nasser Arbeitsplatz. Die Personen aber, die durch diese Türen gezogen oder gehoben werden, sind auch nicht mehr trocken, aber in Sicherheit.

Wieder auf dem Hauptdeck geht es in Richtung Heck, zum Tochterboot „Verena“. Fixiert durch hydraulisch betätigte Haken ist es absolut Seefest in seiner Wanne fixiert. Geführt durch seitliche Gummiwalzen sitzt der Kiel in Profilrollen. Die Einstiegsmöglichkeit in das Boot habe ich mir bequemer vorgestellt. Das „Entern“ der „Verena“ geht nicht ohne Kraftanstrengung, kriechen und rutschen ab. Wenn die Heckklappe geöffnet ist, werden die seitlichen Haken gelöst und dann der Haken am Bug. Das Boot rumpelt entlang seiner Führungen ins Wasser. Gleiten kann man dazu nicht sagen. Aber davon später mehr.

Über dem Hauptdeck, das mit einer Perse nning abgedeckt werden kann, liegt noch der Ausleger des 2,5 t Krans. Außerdem gibt es überall Stahlseile, ca. 1 cm Ø, in die bei schlechtem Wetter oder Einsatz Sicherungsleinen eingehängt werden können. Jedes Besatzungsmitglied trägt einen Anzug, an dem so eine Leine befestigt werden kann.

Vom Hauptdeck gelangt man dann in den großen Mehrzweckraum im Deckhaus. Es roch plötzlich nach Fisch. Erklärung dazu: Hier wurde das kalte Buffet für den versprochenen Imbiss aufgebaut. Gleich neben der Eingangstür (solider Stahl, dicke Gummidichtung und stabile Verriegelung) eine steile Treppe nach oben. An den beiden Längsseiten Unterschränke und Haltestangen in Tischhöhe. 3 Tische mit je 2 Stuhlreihen fest im Fußboden verankert. An einer Wand die Tafel mit den Spendernamen. Tageslicht durch die Seitenfenster, 12 mm dickes Glas. Anschließend zum Bug hin das Bordhospital. Wir haben es nicht in Anspruch genommen. Jetzt ging es eine weitere Treppe hinauf in den Sozialbereich der Crew. Eine kleine, prima eingerichtete Küche, in der jeweils der bessere Koch arbeitet. Der Aufenthaltsraum ist mit Tischen, Stühlen, Sitzbänken, Bullaugen, TV-Gerät und Vorhängen ausgestattet. Wieder führt von hier eine steile Treppe nach oben auf die Brücke. An- und Ablegemanöver werden von den beiden äußeren Fahrständen gesteuert, sonst aber sitzt der Vormann auf der Brücke. Beim Fahren begleitet ein 2. Crew-Mitglied den Vormann auf der Backbordseite. Dieser unterstützt bei Bedarf, übernimmt z. B. das Echolot, wenn das Radarbild auf dem anderen Monitor angezeigt wird. Alle Steuer-, Regel- und Informationseinheiten sind doppelt vorhanden. Das Schiff wird mit einem Handrad von ca. 10 cm Ø gesteuert. Hinter den beiden Steuerständen befindet

sich der OSC-Arbeitsplatz. Bei größeren Havarien wird von diesem Steuerplatz die gesamte Rettungsaktion aller beteiligten Kräfte geleitet (Feuerwehr, Hubschrauber, Rettungsdienst). Der Vormann ist dann aus dem normalen Bordbetrieb herausgelöst und nur auf diese Aufgabe fixiert. Schreibt sich einfach, aber man stelle sich vor: 5 m Wellenhöhe, Sturm und Dunkelheit. OSC heißt On-Scene-Coordinator.

Gegen 12 Uhr kam dann der große Augenblick: Hr. Dr. Anders und Hr. Taubert hielten kurze Reden über die DGzRS, ihre Aufgaben, die Zusammenarbeit mit der Firma Revell und Zukunftsperspektiven. Revell hat von jedem verkauften Bausatz der „Berlin“, jetzt „Arkona“, 1,00 DM als Spende an die DGzRS abgeführt. Bisher kamen dadurch 100.000,00 DM zusammen. Dies will die Firma Revell auch mit dem Baukasten der „Hermann Marwede“ beibehalten, und zwar mit 1,00 Euro pro Baukasten. Dann kamen die Modelle heraus. Herr Taubert von Revell hatte 2 fertiggebaute Schiffe mitgebracht. Das für die „Hermann Marwede“ bestimmte Modell, auf einer Holzplatte montiert, wurde nun von allen Seiten fotografiert. Ich muss neidlos anerkennen: Sehr gut gebaut! Ich stellte fest, dass alle freundlich den Wünschen der Fotografen nachkamen. Dann das i-Tüpfelchen: Es sollten Bilder des Modells auf dem Kai vor dem „großen Bruder“ gemacht werden (oder heißt es „Schwester“). Als wir um 10:30 Uhr an Bord gingen, war noch





Ebbe, jetzt aber Flut. Die Gangway hatte sich mittlerweile 3,5 m mit dem Schiff nach oben gehoben. Das wurde ein steiler Aufstieg. Es ging aber alles gut, auch das Modell überstand den Ausflug fast unbeschadet. Jaja, die Macht der Presse. Anschließend krabbelten alle wieder die Gangway hinauf und es wurde zu dem vorzüglichen Buffet gebeten. Hat ausgezeichnet geschmeckt. Da ich noch mit dem Auto fahren musste wurde nur Apfelsaft und Mineralwasser getrunken. Zur Info: Herrliches Sommerwetter, keine Wolke am Himmel und auf dem Hauptdeck und Kai kein Schatten bei rund 26 Grad Wärme. Das Losmachen habe ich nicht erlebt, da erst ein Vibrieren des Decks das in See stechen ankündigte. Schnell noch einen Schluck genommen und rauf auf die Brücke. Steuerbord war der Außenfahrstand belegt. Der Vormann übernahm das Ruder. Auf der Backbordseite konnte die Überwachung der Motoren und die Wassertiefe verfolgt



werden. 6,20 m war das Hafenbecken tief. Kurz darauf verließ die „Hermann Marwede“ den Hafen ohne das sonst übliche und vorgeschriebene Tönen des Nebelhorns. Es ging Richtung Westen, Elbe abwärts. Tiefenanzeige im Fahrwasser durchgehend 24 - 26 m. Die „Hermann Marwede“ lief mit beiden Außenmotoren, die beiden Fahrtregler „lagen auf dem Tisch“, also Vollgas. Herr Dr. Anders sagte, dass auch bei der DGzRS gespart wird, besonders jetzt durch die Spritpreise. Einmal volltanken bedeutet 60.000 l Diesel. Deshalb wurde die Hauptmaschine nicht angeworfen und auch der Löschmonitor nicht aktiviert. Aber das Gefühl mit dem Boot, bei der gefahrenen Geschwindigkeit und dem herrlichen Wetter, war einfach prima.



Die meisten, die schon in Cuxhaven waren, haben auch die Insel Neuwerk gesehen. Von Dunen oder Sahlenburg scheint die Entfernung gar nicht so groß, aber vom Wasser aus schaut man rechtwinklig auf das Ufer und die Insel; und dann sind 12 km ganz schön lang. Nach einer knappen Stunde Fahrt ertönte ein Warnsignal, die Geschwindigkeit verringerte sich und vom Hubschrauberdeck sah ich die Heckklappe nach unten schwenken. Dann ein leichtes Gerumpel, die „Hermann Marwede“ hatte kaum noch Fahrt und das Tochterboot „Verena“ glitt ins Wasser. Die nächsten Minuten tobte dann das Beiboot um uns herum. Dicht am Heck vorbei, scharfe Kurven und auch parallel zum Rumpf. Dies gab prima Bilder und war richtig aufregend. Spannend dann aber das Wiederaufnehmen: „Verena“ schoß

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**



mit einer riesigen Bugwelle und Hecksee auf die offene Heckklappe zu. Der Steu-



ermann erwischte auf Antrieb die Öffnung zwischen den Führungsrollen und die „Verena“ schob sich unter dem Druck der eigenen Schraube halb die Schräge der Beibootwanne hinauf. Angekoppelt an den Aufzug wird automatisch; trotzdem war ein Besatzungsmitglied zur Überwachung an der Seitenwand. Die restliche Strecke zog ganz langsam die Winde das Boot herein. Der Bughaken klickte ein, die Heckklappe schloß sich und die seitlichen Halterungen wurden angelegt. Das Beiboot war wieder sicher verstaut. Mein Wunschgedanke: Bei meinem Modell müsste dieses Manöver auch so gut klappen.

Die „Hermann Marwede“ legte Ruder und es ging wieder Richtung Cuxhaven. Ich stand für ca. 10 min. am Heck auf dem Helikopterdeck. Die seitlichen Abgrenzungen waren massive Gitterrahmen, aber zum Heck nur 3 fest gespannte Stahlseile und einige Meter tiefer die brodelnde

Hecksee. Das war eine beeindruckende Situation. Achteraus konnte man sieben sich im Kielwasser bildende Wellen erkennen, die nach rechts und links wegglitten. Dieser Anblick und herrliches Wetter, es war einfach prima.

Jetzt aber die Kehrseite: Diese Boote fahren normalerweise nur raus, wenn das Wetter auf gut Deutsch „saumäßig“ ist und Menschen in Not sind. Man kann die Besatzungen nur Bewundern für ihren Einsatz, setzen sie doch oft genug ihr eigenes Leben für das Leben anderer Menschen aufs Spiel.

Beim Anlegen machte sich die Bereitschaft zu einem Späßchen bemerkbar. Der 1. Maschinist war an der Reihe oder es gehört zu seinem Aufgabenbereich, die Trossen an Land festzumachen. Er musste also von Bord an Land springen. Die Aufforderung kam aber von den Kollegen schon, als der Bootsrand noch mehr als einen Meter betrug. Ob sie ihm

wohl ein Bad gegönnt hätten? Nun wurde wieder die Gangway angelegt. Jetzt war Flut und Hauptdeck - Kai lagen fast auf der gleichen Höhe. Jeder freute sich über das leichte Aussteigen.

Nach dem „von Bord gehen“ kam ich mit Fotografieren an die Reihe. Ein Bild der Bugansicht sollte es werden. Blick fest auf den Monitor der Kamera gerichtet bewegte ich mich Rückwärts. Plötzlich eine Stimme von oben: Noch zwei Schritte, dann wäre ich der einen Trosse ganz schön nahe gekommen. Allgemeines Gelächter, das Bild ist aber aus Platzmangel nicht recht gelungen. Der Kai war ein paar Meter zu kurz.

Nach der allgemeinen Verabschiedung verschwanden die Besucher sehr schnell und der Alltag auf dem Seenotkreuzer kehrte wieder ein. Das heißt Rückfahrt nach Helgoland, wo inzwischen ein anderes Boot der DGzRS die Aufgaben der „Hermann Marwede“ übernommen hatte.





Altstadtfest in Altdorf

Bericht und Fotos: Klaus Müller

Am Wochenende des 9. und 10. Juli 2005 fand auf dem historischen Marktplatz in Altdorf bei Nürnberg das „Altdorfer Alt-



stadtfest“ seinen Höhepunkt. Mit von der Partie war unser Verein, allerdings nur mit einer kleinen Fraktion am Sonntag vertreten. Dies war auch ausreichend, der Weiher ließ nicht mehr als 5 größere Modelle im Fahrbetrieb zu. Der Freude der Besucher und der Modellschiffkapitäne tat dies keinen Abbruch. Im Gegenteil, so konnte man sich ungestört mit den Gästen unterhalten und viel mehr als bei großen Veranstaltungen erklären.

Der vorgesehene Fahrbetrieb für Kinder war allerdings nicht möglich, da der Weiher doch ziemlich veralgt war und man geschickt um die Seerosen und „Algen-





bänke“ fahren musste.
Wie schon so oft war auch die DGzRS mit einem Stand dabei. Auch dieser wurde sehr gut frequentiert und man sah, dass auch hier viel gefragt und erklärt wurde.
Stärkung für die Besucher und Aussteller war reichlich vorhanden, stand der Marktplatz doch voll von Bier- und Weinzelten. Für den Magen gab es außer heimischer Kost (sehr zu Empfehlen Sauerkraut mit

Böhmischen Schinken in offenem Kupferkessel über Holzfeuer gegart), natürlich die Spezialitäten aus anderen Ländern wie Türkei, China, Italien usw. Musikalische Darbietungen durch Amateurmusiker und Profis hatten für jeden Geschmack was dabei, auch wenn es manchmal doch etwas zu modern war. Kurzum, die Ausstellung war wieder mal ein schöner Erfolg und alle hatten sichtlich Spaß daran.



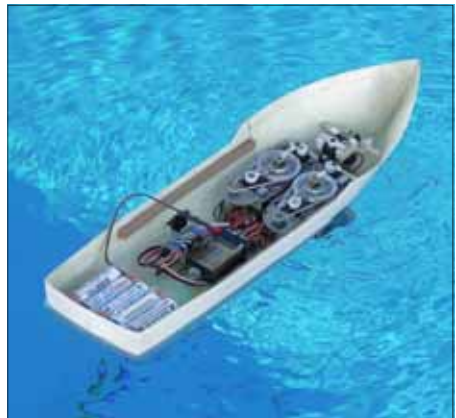


Limesbad Weißenburg
Eröffnungs-/
Abschlussfahren 2005
Bericht und Fotos: Klaus Müller

Fast schon gewohnheitsmäßig fing unsere erste Veranstaltung ziemlich nass an. Wir lieben ja alle das feuchte Element, aber bitte als See oder Bad! Na ja, der Himmel hatte kein Einsehen mit uns und ließ es bis Mittag richtig kräftig regnen. Gut 100 ausgestellte Modelle warteten auf ihren Einsatz! Glück für unsere Ausstellung war eine kleine Landwirtschaftsmesse direkt neben dem Limesbad. Dank dieser Besucher verirrten sich etliche auch zu uns, und so kann man diesen

Tag auch als einen Erfolg für unsere Besucherzahlen werten.

Wegen des Regens gab es vormittags keine „Massenanstürme“, es fuhr ja nichts. Ab und zu sah man den Einen oder Anderen dem Wetter trotzen, aber lang hielt es keiner am Becken durch. Ab 13:00 Uhr lichteteten sich die Wolken und der Regen verebbte. Sofort begann ein Run auf die Frequenzklammern und null Komma nichts waren alle drei Becken des Limesbades von Schiffsmodellen befahren. Für die jetzt zahlreichen Besucher bot sich ein interessantes Bild, es war schön anzusehen, wie kleine und große Modelle mehr oder weniger imposant ihre Runden drehten. Auch ich setzte meinen „Sea Commander“ ein und



Atelier & Airbrush Studio

E-Mail: info@AtelierHeinzWagner.de



Illustration auf PS2



Sonnenrollo Firmen-Werbung



Bemalen von RC-Modellen



Body Painting

Messe- und

Firmenpräsentationen

Airbrushkurse

Airbrushvorführungen

Außenwerbung

Auto- Motorrad-Teile

Body-Painting Performance

Bühnen Show

Computer und Zubehör

Fingernagelbemalung

Handyschalen

Schausteller / Reisende

Messe Performance und Gestaltung

Wand- und Wohnraumgestaltung

Ich komme auch gerne zu

Ihrer Veranstaltung

Tel.: 0172 / 830 83 62

Bei mir bekommen Sie alle

Vallejo Acrylfarben

Model Air, Model Color,

Game Color

Heinz Wagner Illustrator AGD



Airbrush-Kurse

Vertretung Süddeutschland

für folgende Firmen:

Imperial:

Heng Long Panzer und 1:16 Teile und Zubehör

Systemstellung für Table-Top

Fine Scale Factory:

Figuren und mehr in 1:72

HoW (History of War)

Trading Card Spiel

EroTek:

Erotikmöbel und exclusives Zubehör in Miniatur

Airbrush Arbeiten Aller Art

www.AtelierHeinzWagner.de



brachte das gemütliche dahingleiten der anderen mit meinem schnellen Boot gehörig durcheinander.

Die U-Boot-Fraktion wird ja auch immer größer, allerdings waren diesmal nur sehr wenige vertreten. Eines der U-Boote machte seinem Namen alle Ehre, es blieb nach dem Tauchgang einfach unten. Die Bergung war nicht besonders schwer, allerdings dürfte da wohl die gesamte Elektronik im wahrsten Sinne des Wortes baden gegangen sein.

Der Nachmittag blieb sonnig und sorgte für ununterbrochenen Fahrbetrieb bis zum Ende der Veranstaltung. Niemand hatte mit solch einer Wetterbesserung gerechnet.

Das diesjährige **Abschlussfahren** war eine Freude, da es ausnahmsweise mal



Boote in voller Fahrt... dies wurde einen mutigen Kapitän zum Verhängnis. Fotosession war angesagt!

nicht regnete. Wir gehen immer mit gemischten Gefühlen ins Limesbad, da bisher praktisch alle Veranstaltungen von mehr oder weniger schlimmen Regengüssen begleitet wurden. Dafür gab es andere Widrigkeiten: Es war sehr kalt, gegen Ende der Veranstaltung zeigte das Thermometer 12 Grad Celsius an. Dem Treiben auf dem Wasser schadete es nichts, allerdings den Besuchern. Diese hielten sich ziemlich zurück, so dass es fast ein vereinsinternes Treffen wurde. Aber 150 Gäste dürften dann doch noch da gewesen sein. Auffällig waren diesmal die vie-





*Hier sieht man den Baufortschritt:
Oben das Modell im Frühjahr,
links bereits im der Erprobung.*

len Kriegsschiffe. Zu sehen waren Schlachtschiffe, Kreuzer, Panzerschiffe, U-Boote, Minenräumer usw. Der zivile Bereich war nur durch ein paar Schlepper, Versorger, Ausflugschiffen und Yachten vertreten. Einige wenige schnelle „Flitzer“ wurden auch gesichtet. Getestet wurden Neubauten und neue Antriebe. Von einigen Modellen wurden auch fleißig Fotos gemacht. Unter anderem bei voller Fahrt, was dann trotz aller Vorsicht für eine Havarie sorgte. Eine schnelle Yacht kollidierte mit einem etwas antiquierten Schiff, glücklicherweise keine größeren



Schäden. Na ja, wenn Vereinsmitglieder mal nicht aufpassen... Die Fotos sind trotzdem was geworden. Ansonsten war eine sehr gute Stimmung zu verzeichnen. Frequenzrängeleien gab es auch keine. Bemerkenswert, dass trotz einigermaßen guten Wetter das Cafe wie immer sehr gut besucht wurde. Zu guter Letzt trafen sich noch einige Mitglieder (wie auch beim Eröffnungsfahren) im „Arauners-keller“, einem gemütlichen Gartenlokal und ließen den Tag ruhig ausklingen. Resümee: Es war wieder mal bestens gelaufen. Dank an unseren 2. Vorstand Wilhelm Schäfer, der mit vielen Helfern das Ganze bestens organisiert hatte.





Marineschule Mürwik

Bericht: Sandra Schlicker

Fotos: ihre Kameraden

Wie ja schon allseits bekannt, gehöre ich seit Anfang Juli zu den „Kameraden in Blau-Weiß“, sprich zur Deutschen Bundesmarine.

Nicht unbedingt üblich für eine Frau (vor allem aber wie es dazu kam steht auf einem anderen Blatt).

Bereits im Dezember hatte sich diese Idee in eine Vorladung zur Offiziereignungsprüfung verwandelt, über die, wie ich erfuhr, sich gerade einmal die Hälfte der Bewerber freuen durften.

In Köln warteten dann drei anstrengende und extrem lange Tage voller Stress, Prüfungen, Untersuchungen und natürlich der allgemeinen Aufregung.

Und trotz dieses Druckes auf die Bewerber und der wenigen zu vergebenden Stellen: von Konkurrenz keine Spur.

Das erste was man erfuhr, war eine ungeheure Kameradschaft, auch wenn man gegenseitig nicht einmal die Namen

kannte. Man hatte den gleichen Weg hinter sich, den gleichen Stress vor sich. Viel Stress, viel Spaß, und am Ende gehörte ich zu den etwa 25 Prozent, die den Test bestanden hatten.

Mit der Post flatterte dann der Bescheid herein, womit mein neuer Lebensabschnitt also am 4. Juli beginnen sollte.

Mit jedem Halt des Zuges traf man mehr Gleichgesinnte, sodass sich vom Flensburger Bahnhof aus dann ein munteres 12er Grüppchen aufmachte Richtung neuer Heimat: „Das rote Schloss am Meer“, wie die Marineschule Mürwik liebevoll genannt wird. Seit 1917 ist in diesem Geschichtsträchtigen Baudenkmal der gesamte Offiziersnachwuchs der Marine ausgebildet worden, und nun sollte es unser neuer Sitz sein.

Erst einmal völlig geplättet von den ausmaßen dieses Bauwerkes und dem Flair, machten wir sogleich Bekanntschaft mit militärischer Luft. Herumgescheucht von Offizieren wurden wir auf unsere Stuben gehetzt, unseren zukünftigen Einheiten zugeteilt und: bloß nicht widersprechen!



Sprüche wie: „Die Wand steht auch ohne sie!“ zwecks Anlehns und ähnliches waren die ersten Eindrücke. Schon etwas zusammengestaucht hatten wir dann endlich auch unsere Stuben bezogen und man traf sich erst einmal in der Messe zum gemeinsamen kennenlernen bei Klatsch und Tratsch.

Die nächste Woche stand dann ganz im Zeichen der militärischen Einführung, wobei wir auch gleich schon mit dem 1a Organisationstalent der Bundeswehr Bekanntschaft machten: Es dauerte sage und schreibe drei Wochen bis wir alle

eingekleidet waren. Ein paar schwere Fälle warten heute noch auf diverse Ausrüstungsteile.

Der übliche Tagesablauf der nächsten Wochen war eigentlich immer derselbe: um 5:20 hieß es aufstehen, um 5:30 standen wir alle auf dem Hof angetreten und fertig, wenn auch etwas müde.

Üblicherweise gab es dann zum „Warmwerden“ erst einmal eine Stunde Sport, natürlich vor dem Frühstück, ist doch klar.

Nach dem Frühstück und einer 2-Minuten-Akkorddusche auf zur Morgen-





musterung, wo dann der weitere Tagesablauf bekannt gegeben wurde, bestehend aus dem Formaldienst, der uns die Grundlagen des Marschierens, Grüßens

etc. näherbrachte, verschiedenen Unter-richtseinheiten in Recht, allgemeiner Truppenkunde und Sanitätsausbildung. Und natürlich, weil wir davon ja nicht



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 Heißleimbindung (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
Welslerstraße 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





genug bekommen: Sport acht Stunden die Woche.

Im späteren Verlauf reihte sich dann noch die HWS, die Handwaffenschießausbildung mit ein, welche die Ausbildung an der P8 und dem G36 beinhaltete.

Und als Lückenfüller immer wieder gerne gesehen: Military Fitness. Besonders zu empfehlen, wenn es so richtig geregnet hat und vielleicht auch noch regnet. Einmal tiefste Gangart und den Regenwürmern guten Tag sagen, irgendwelche seltsamen Übungen wie sich an den anderen dranhängen und ziehen lassen oder über die anderen drüberrobben waren für Außenstehende auf jeden Fall der akrobatische Brüller.

Und wieder prägte sich die Spitzenorganisation ab: drei Gruppenführer, drei Meinungen. Je nachdem wem man begegnete, wurde eine andere Uniform befohlen, sodass wir nur noch am Umziehen waren. Echter Fasching... in der „Führung“ wusste links nicht was rechts macht, was im Endeffekt nur einen negativ beeinflusste: uns.

Sehr schnell waren wir alle ein eingespieltes Team und verstanden uns einfach nur super, auch mit den Vorgesetz-

ten standen wir auf gutem Fuß. Vor allem, weil die einzelnen Gruppenführer selbst erst ihre Grundausbildung hinter sich hatten und uns nur ein Jahr voraus waren. Das verbindet natürlich auf gewisse Weise und die Aussicht, in nur einem Jahr selbst an dieser Stelle zu stehen motiviert natürlich.

Nach der ersten Woche voller Drill und Anschreien lockerte sich dann auch das Verhältnis mit unserem Leutnant, sodass wir immer öfter abends mal ein Bierchen trinken waren in Deutschlands nördlichster Brauerei, und mal eben locker mit 20 Mann eingerückt sind.

Auch der allgemeine Tagesablauf wurde lockerer gehandhabt, nachdem jeder mitgespielt und keiner quergeschlagen hat. So kam es auch schon mal vor, dass wir nach einem kurzen 10 km Lauf kurzerhand im Bootshafen standen und unser Leutnant ins Wasser gesprungen ist, und wir hinterher. Der Fischmief allerdings war schwer zu beseitigen und noch Wochen später zu riechen. Generell traf man sich auch nach Dienst noch oft im Mannschaftsheim oder in den Stammkneipen im Hafen, wo man gelegentlich auch den Schulkommandeur antraf.



Nächstes Highlight war dann das Kutterpullen, wobei sich manch einer besser anstellte als der andere und den Seekadetten auch ein paar Nerven kostete. Nach anfänglich geringen Koordinationschwierigkeiten waren wir aber dann doch relativ fit und es sah auch ordentlich aus. Da kann man dann schon mal mit der gesamten Crew und sechs Kuttern ausrücken, mal nach Dänemark übershippern und gemütlich in die Eisdiele einfallen. Alles dienstlich, versteht sich. So in etwa verliefen dann die nächsten Wochen, wobei man uns gelegentlich den Schlaf nicht gönnte, wenn der Wachoffizier laut lärmend durch die Gänge rennt und Alarm schlägt. Aus den schönsten Träumen gerissen weiß man erst gar nicht was los ist, und sechs Minuten später steht der Zug fertig mit Kampfgepäck angetreten. Dass der ein oder andere dann beim Anziehen im Dunkeln das T-Shirt verdreht oder den Helm falsch aufhat, kann schon mal passieren... In den letzten beiden Wochen wurde dann der Dienst etwas in den Hintergrund

geschoben: Zugfest, Hörsaalfest, Crewfest... wenn man mit anderen sich darüber unterhalten hat, man hätte meinen können wir machten nur Party. Und alle machten mit.

Die letzte Woche allerdings wartete dann mit dem besonderen Highlight zum Abschluss: unser allererstes Biwak.

Morgens mit dem Bus und Gerödel zum Truppenübungsplatz gekarrt worden, 5 km Marsch über das Gelände zum Lager, dort die netten Dackelgaragen aufgebaut, wie wir unsere Luxuszelte nennen und zum ersten Mal Kontakt mit militärischer Feldverpflegung gehabt. Dazu muss ich sagen, normalerweise esse ich nichts, das älter ist als ich. Und bei einem Herstellungsdatum von 1963 macht man sich dann doch Gedanken. Aber: keiner ist vergiftet worden oder ähnliches und alles war bestens, wenn auch der Geschmack etwas zu wünschen übrig ließ.

Dann die offizielle Eröffnung: Die beiden Inspektionslager waren räumlich etwa 2 km auseinandergelegen, sodass wir eine Art Rollenspiel veranstalten konnten.

Jedes Lager stellte Wachen, mit Passwort Losung etc, es wurden Streifen gegangen und Sturmkommandos aufgestellt, das gegnerische Lager zu überfallen. Kein Schlaf, keine Ruhe, aber mehr Spaß als man beschreiben könnte.

Vor allem das Teamgefühl in der Gruppe, wenn alle zusammenhalten und zusammenhalten müssen... unbeschreiblich.

Wahnsinnig anstrengend, aber ich habe jeden Moment genossen. Wieder gab es Unterricht: diesmal in Tarnung. Wir sollten einfach mal über das Feld spazieren, und überall lagen mehr oder weniger getarnte Sachen herum wie Helme, Rucksäcke etc. Und wenn mit einem Mal das Gestrüpp vor einem zu Laufen beginnt, guckt man schon blöd.

Wir alle hatten unseren Spaß und der Teamgeist war unglaublich, aber der Höhepunkt sollte noch kommen:

Morgens um vier wurden wir alle rausgehauen, das Lager wurde abgebaut und wir marschierten los. Zwei Stunden, 23 müde Soldaten, 17 km.

Ziel: der Schießplatz, wo wir für allen Stress absolut entlohnt wurden: den ganzen Tag Schießübungen mit P8 und G36, die ersten praktischen Übungen. Bisher hatte man die Waffen ja nur zerlegt und bis in die letzte Ecke kennen gelernt. Jetzt durften wir losballern.

Die Ergebnisse waren dann auch recht zufriedenstellend, und die leichte Handhabung der Waffen war verblüffend.

Zurück mussten wir Gott sei Dank nicht laufen, sondern wurden abgeholt. Und es dauerte auch keine 5 Minuten, bis rings im Bus nur leise, gleichmäßige Säugeräusche zu vernehmen waren - und das nicht nur von den Rekruten.

Damit näherte sich die Grundausbildung aber leider schon dem Ende, was wir alle im nachhinein als viel zu kurz empfanden. Man hatte sich gerade erst richtig kennen gelernt und jetzt sollte alles zersprengt werde, da die Crew auf die drei nächsten Ausbildungsabschnitte aufgeteilt wurde. Bei der Vereidigung gab es dann das

große Abschiednehmen vor allem für die, die sich jetzt auf der Gorch Fock tummeln würden.

Der letzte Abend wurde dann noch mit Kameraden und Vorgesetzten gebührend gefeiert, bevor die Grundausbildung offiziell als beendet und wir in den Rang eines Soldaten erklärt wurden.

Das ist natürlich nur ein kurzer Abriss von den sechs Wochen, die hinter mir liegen, aber es vermittelt, denke ich, einen ganz guten Eindruck davon. Natürlich kann man die Kameradschaft, den Zusammenhalt und das ganze Flair nicht in Worte fassen, man muss es einfach erlebt haben. Im großen und ganzen ist zu sagen: Auch wenn es zeitweise verdammt anstrengend war, ich könnte mir nichts schöneres vorstellen und möchte diese Zeit auf keinen Fall missen.

Die Fortsetzung mit der Ausbildungsfahrt auf der „Gorch Fock“ ist im nächsten SMC Club Info zu lesen.

Wie ich von Sandras Vater erfuhr, ist sie schon auf der Gorch Fock. Ihr Lieblingsplatz befindet sich ca. 40 m über Deck...



Ein Student kommt zu spät zur Vorlesung. Der Professor grimmig: „Haben Sie gedient?“ Der Student nickt. Professor: „Was hätte Ihr Feldwebel dazu gesagt, wenn Sie so spät Kommen?“ Student: „Guten Morgen, Herr Leutnant!“



**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!



Schiffsportrait: Hochseeschlepper Wangerooe

Bericht und Fotos: Matthias Ahrens

Name:	Wangerooe
Nato-Kennung:	A-1451
Klasse:	722 B
Länge:	54,00 m
Breite:	12,20 m
Tiefgang:	4,18 m
Geschwindigkeit:	12 kn
Verdrängung:	854 ts
Baujahr:	1965

Der Marineschlepper Wangerooe wurde 1965 als erster von 5 Schiffen (Wangerooe, Langeoog, Spiekeroog, Norderney und Juist) der Klasse 722 von der Schichau-Unterweser AG in Bremerhaven gebaut. Die Indienststellung bei der Bundesmarine erfolgte 1968. Beheimatet ist das Schiff in Wilhelmshaven beim 2. Versorgungsgeschwader.

Der Antrieb der Wangerooe ist dieselelektrisch, d.h. die beiden Wellen werden von Elektromotoren angetrieben, während Dieselmotoren stets dafür sorgen, dass genug Strom zur Verfügung steht. Die Motoren leisten dabei je 405 kW.

Zu Beginn der Dienstzeit war der Schlepper mit einer 40 mm-Flak vom Typ Bofors bewaffnet, die 1978 entfernt wurde. Die Besatzung besteht aus 28 Zivilisten.

In der vom Wandel bestimmten Bundeswehr hat die Wangerooe vielseitige Auf-



gaben. Neben der „klassischen“ Tätigkeit eines Schleppers - dem Schleppen von Schiffen und Übungszielen - liegt die derzeit überwiegende tägliche Arbeit in der Ausbildung von Piloten. Unter dem Begriff des Open Sea Survival Trainings (OSST) versteht man das Vorbereiten von Flugzeug- und Hubschrauberbesatzungen auf Notsituationen wie die Wasserrettung oder Fallschirmsprünge.

Auch Versorgungs-, Transport- und Bergungsaufgaben sowie das Brechen von Eis fallen in den Tätigkeitsbereich des Hochseeschleppers.



Die „Wangerooe“ und Wir

Bericht und Fotos:

Annette Holz, Matthias Ahrens

Es begab sich am 12. Oktober diesen Jahres, dass sich zwei verschlafene Urlauber um 6.45 Uhr Ortszeit am Liegeplatz des Marineschleppers Wangerooe in Cuxhaven einfanden. Kurzentschlossen wurde das Boot geentert. Nach einer Überprüfung durch den Wachposten („Hey, wer seid ihr beiden eigentlich?“) wurden wir erst mal ins Innere des Schiffes bugsiert und zum Frühstück eingeladen. Während dieser Zeit schlurften so einige verschlafene Seemänner an uns vorbei durch die Gänge des Schiffes auf der Suche nach einer rettenden, erweckenden Tasse Kaffee. Zum Schutz der Besatzung sei angemerkt, dass bis zum Dienstbeginn immer noch 15 Minuten verblieben. Einige waren dennoch schon fleißig. Auf dem Achterdeck wurde mit dem bordeigenen Kran die Ausrüstung für

die anstehende Rettungsübung an Bord gebracht. Kurz darauf trafen auch die Lehrgansteilnehmer am Liegeplatz ein. Diese Gruppe bestand aus Hubschrauberpiloten der Marine, der Luftwaffe und der Polizei. Nachdem alle an Bord waren ging es endlich los. Wir legten ab!

Der erste Offizier, Herr Zimmermann, gab uns nun einen kurzen Überblick über den Ablauf der Fahrt: Kurs Richtung Insel Neuwerk, dort Absprung der Piloten ins 14 Grad warme Nordseewasser (natürlich mit Schutzanzügen). Eigenrettung der Piloten durch selbstaufblasende Rettungsinseln, danach 30-45minütiges Verbleiben im Wasser mit anschließender Rettung durch einen Hubschrauber vom Typ „Sea King“. Punktgenaues Absetzen der Piloten durch den Hubschrauber auf dem Achterdeck des Schleppers.

Nun führen wir also Richtung Neuwerk. Während der einstündigen Fahrt konnten wir die Brücke entern, sämtliche Bereiche des Schiffes genau unter die Lupe neh-





men und mit den Lehrgangsteilnehmern plaudern. Diese erzählten uns, dass es für keinen der erste Sprung in die Fluten der Nordsee wäre. Diese Übung müsste jedes zweite Jahr wiederholt werden.

Danach wurde es langsam ernst. Die Piloten zogen ihre Schutzanzüge an, denn wir näherten uns dem Zielgebiet. Zum Schutz der Piloten wurden dort die beiden Kutter und ein Schlauchboot von der „Wangerooe“ abgesetzt, welche während des gesamten Übungsverlaufes auch im Wasser verblieben.

Nach einer kurzen Konzentrationsphase nahmen die Piloten ihre Position auf der Absprungplattform am Heck des Schlepers ein. Nun ging es los: 3 – 2 – 1, Platsch, der Erste war abgesprungen. Es folgten noch drei weitere Piloten und die „Besatzung“ der Rettungsinsel war vollständig. Nachdem man sich auf den Beibooten davon überzeugt hatte, dass in der Insel alles in Ordnung war, sprangen in kurzen Abständen zehn weitere Piloten ins kühle Nass. Jeder nun mit einem ei-



genen Rettungsfloß unterwegs.

Eine kleine Anekdote am Rande: Die Rettungsinsel bzw. die Flöße werden während des 30-45minütigen Aufenthalts im Wasser inzwischen an Bojen festgemacht. Der erste Grund ist die Nähe des Übungsortes zur Fahrrinne der Weltschiffahrtsstraße. Es kam in der Vergangenheit vor, dass ein Rettungsfloß direkt vor einen großen Containerfrachter trieb, was dessen Kapitän veranlasste, ein Ausweichmanöver der besonderen Art einzuleiten. Weniger gefährlich, doch trotzdem auch nicht Sinn der Übung war folgender Vorfall: Eine Rettungsinsel trieb bei Ebbe einmal so weit in Richtung Insel Neuwerk ab, dass sich die Piloten trockenen Fußes an Land gerettet haben. Wie gesagt, nicht Sinn der Übung, denn dass Piloten laufen



können, sollte hinlänglich bekannt sein... Die Piloten waren also im Wasser. Nachdem die „Wangerooe“ ein paar Runden um die „Piloten in Seenot“ gefahren war,





wurden wir an Bord auf die Ankunft des Hubschraubers vorbereitet und mit Gehörschutz versorgt. Wir beide nahmen schon mal in freudiger und gespannter Erwartung den uns empfohlenen Aussichtspunkt auf der Schornsteinplattform ein („Da könnt’ ihr direkt in die Augen des ‚Sea-King‘-Piloten schauen...“). Vorgegangen war die Durchsage: „In 10 Minuten trifft der ‚Sea King‘ ein, bitte alle ihre Position einnehmen“. Voller Erwartung stöpselten wir uns unsere Ohren zu und suchten schon mal den Himmel ab.

Kurz darauf vernahmen wir eine weitere (nun sehr leise) Durchsage: „Nichts ist so beständig wie der Wandel, der ‚Sea King‘ hat technische Probleme und muss leider zurück zum Stützpunkt fliegen“.

Nun wurden die Piloten also ganz unspektakulär von den Beiboote aufgenommen und wieder an Bord gebracht. Der Erste Offizier entschuldigte sich fast dafür, dass alles so wenig sensationell vonstatten ging und dass wir halt noch mal mitfahren müssten... Für uns war die Fahrt dennoch ein tolles Erlebnis.

Danach nahmen wir wieder Fahrt in Richtung Cuxhaven auf, wobei wir unterwegs wieder an einigen sehenswerten Frachtern und Fischkuttern vorbeikamen.

Zum Abschied wurden wir nochmals herzlich eingeladen, wieder einmal mitzufahren, was uns natürlich sehr gefreut hat.

Wir danken der Besatzung des Marine-schleppers für die freundliche Einladung, die herzliche Aufnahme an Bord und den erlebnisreichen Tag. Auf ein baldiges





Jahreshauptversammlung und Vorstandswahlen 2005

Bericht und Fotos: Klaus Müller

Clubabend wie immer, am 3. Freitag im Oktober 2005? Nein, diesmal waren zur Jahreshauptversammlung auch die Vorstandswahlen angesagt. 28 Mitglieder

und etliche Gäste waren anwesend, unterhielten sich rege und waren bei allem, nur nicht bei dem, was kommen sollte. Aber unser Vorstand hatte ziemlich schnell die Anwesenden auf das heutige Ereignis vorbereitet und - oh Wunder - es wurde still im Lokal.

Zuerst kam der obligatorische Rückblick des vergangenen Jahres, was im nächs-





den einstimmig gewählt! Kommentar des alten und neuen Vorsitzenden: Das glaubt uns das Amtsgericht niemals! Kommentar von mir: War aber so. Und Axel Müllenschläder als Wahlleiter hat aufgepaßt, daß alles mit rechten Dingen zugging.

Zu erwähnen ist, daß Rudi Schwarzmeier seit 14 Jahren und Wilhelm Schäfer seit

ten Jahr ansteht und anschließend die Entlastung des Vorstands und des Kassiers, alles ohne Probleme.

Nun waren die Wahlen dran. Kurz gesagt - einstimmig wurden der 1. Vorstand Rudolf Schwarzmeier, der 2. Vorstand Wilhelm Schäfer, der Kassierer Jürgen Reichel und der Schriftführer Harald Müller wieder gewählt. Als Jugendleiter trat Jürgen Schlicker zurück. An seine Stelle rückte Ingo Kiefer nach. Und nun das Besondere: Alle, ohne Ausnahme, wur-



GUSTAV-JUNG-STR. 33
D - 90455 NÜRNBERG
TELEFON: 091 1/9880222
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!



12 Jahren am Ruder sind. Jürgen Schlicker übte sein Amt seit der Einführung vor sechs Jahren ohne Pause aus und wurde für sein Engagement mit einem historischen Segelschiff und einem Motorradmodell verabschiedet. Der alte Jugendleiter übergab anschließend feierlich an Ingo Kiefer die Jugend-

flagge. Für besondere Verdienste wurde Rudi mit „1 Meter Bier“ überrascht und unser Mitglied Georg Reusch bekam zu seinem 50. Geburtstag, den er vorgestern feierte, noch eine Segelyacht. Alles in allem kann ich sagen, daß es wieder mal ein typischer SMC-Abend war. Alle waren in bester Laune und „gut drauf“ und ich hoffe, daß es weiterhin so





CITROËN C4. LET'S DANCE.



Machen Sie die Straße zur Tanzfläche - mit dem Citroën C4 als Coupe oder Limousine. Das erste Auto seiner Klasse, das auf Wunsch über den AFL-Spurassistenten verfügt, der Sie ab 80 km/h bei unbeabsichtigten Überfahren der Fahrbahnlinien durch einen Vibrationsalarm im Fahrersitz warnt. Darüber hinaus begeistert er mit seinen mitlenkenden Bi-Xenon-Scheinwerfern (Serie VTS und EXCLUSIVE) und einem innovativen Multifunktionslenkrad, dessen feststehende Bedienelemente auch in Kurven leicht zu betätigen sind.

Der CITROËN C4 1,4 16V ADVANCE ab € 14.990,- (unverbindliche Preisempfehlung incl. MwSt. zuzügl. Fracht).

DER CITROËN C4. BEGEISTERT VON TECHNOLOGIE.

90478 Nürnberg
CITROËN Commerce GmbH Niederlassung Nürnberg
Regensburger Str. 70
Tel.: 0911-474050

www.citroen-c4.de

CITROËN C4



NICHTS BEWEGT SIE WIE EIN CITROËN



Bibertbahn

Bericht: Rudi Schwarzmeier

Fotos: Sonja Schwarzmeier

Am 3. August wurde ich durch eine E-Mail auf meinen ehemaligen Arbeitskollegen Max Kraft aufmerksam gemacht: „Vielleicht kannst Du Dich noch erinnern, denk einmal 30 Jahre zurück an die A-EG“. Jung, Ritter, Scheuerlein, Rosi, Max

und all die anderen Arbeitskollegen. Er ist zufällig auf unsere Homepage gestoßen und schickte uns einen herzlichen Gruß. Er sei ganz begeistert und in Ammerndorf gibt es auch einen Modellbauclub, der sich aber auf den Lande und auf Eisenbahngleisen bewegt.

Ich rief ihn noch am gleichen Tag an und nach einem längeren Telefonat über alte Zeiten lud er mich zu ihren 10-jährigen



Vereinsjubiläum in Ammerndorf ein.

Am 16. Oktober fuhren meine Frau Sonja und ich nach Ammerndorf, ein wirklich kleiner schmucker Ort in der Nähe von Nürnberg. Das Vereinsheim wurde auch gleich gefunden. Ich muß sagen, es ist der ideale Standort für die Eisenbahnfreunde. Reichlich Platz in der Turnhalle im Erdgeschoß für etliche Dioramen von HO bis Spur Z. Im ersten Stock war ein Verkaufsraum für allerlei Eisenbahnzubehör. Von Feuerwehrautos bis kleinen Schiffsmodellen war alles vorhanden. Im zweiten Stock, direkt unter dem Dach, war dann das Prunkstück des sympathischen Eisenbahnvereins. Die ehemalige Bibertbahn, die „Legendäre“.

Spontan lud ich die Eisenbahnfreunde zu unserer Modellbauausstellung am 18. und 19. März 2006 ein. Die Zusage vom 1. Vorstand kam umgehend mit dem Hinweis, daß er ca. 10 qm für das Diorama der Bibertbahn benötigt.



Es wurden noch einige Mitglieder des SMC gesichtet wie Siggie und Armin, die sich alle in das Gästebuch des Vereins eintragen durften. Anschließend gingen meine Frau und ich noch auf den traditionellen Herbstmarkt, der gleichzeitig an diesen Tag stattfand. Insgesamt war es ein wunderschöner Sonntagvormittag. Ich freue mich jetzt schon auf die tollen Vereinskollegen der Modellbahnfreunde Ammerndorf e.V. bei unserer Ausstellung im Jahr 2006.





Bastelkeller

Bericht und Fotos: Stefan Mann

Moin Moin, na, kennt ihr das Problem, ihr habt nicht ein Schiff auf Halde, sondern eine ganze Flotte. Und keins will so recht fertig werden?

Das ist grad mein Problem, ein U-Boot in 1:40, ein Kombifrachter in 1:100 und in 1:200 ein kleiner Zerstörer und ein Schlachtschiff. Was zum fahren lassen hab ich im Moment (ca. 1 Jahr) irgendwie nicht mehr so richtig. Aber früher war

alles besser, kaum Platz zum Basteln, aber dafür immer nur ein Schiff nach dem anderen. Wie denn auch sonst. Und jetzt endlich Platz, 2 Zimmer nur für mich! Trotzdem: Basteln muß ich auf 20x20 cm, der Rest liegt voll. Womit? Na mit allem, was man gleich wieder braucht und nicht suchen will. Es reicht, was tun dagegen? Ja, man geht einfach nicht mehr in den Keller.

Problem gelöst. Bin auch viel zu gestreßt und zu müde nach der Arbeit.

Ja, und da sind ja noch die Kinder. Die



brauchen ja auch ihre Zeit. Alles faule Ausreden!

Da ist ja auch noch das ewige Problem alles zu verbessern. Jeder Baukasten, und ist er noch so gut, er muß noch einmal überarbeitet und ergänzt werden. Nichts kann so bleiben wie es vom Hersteller vorgesehen ist (leider).

Oder macht das gerade den Reiz aus? Das ganz Besondere schaffen, was sonst so keiner hat. Aus einer Yamato von Nichimo, die es ja wirklich oft gibt, mal das Schwesterschiff, die Musashi machen (welches auch nicht so bekannt ist). Wie? Ganz einfach, man besorgt sich aus der Buchhandlung ums Eck ein Originalbuch aus Japan (Wartezeit knapp 3 Monate) und los geht's. Vergleichen, abreißen und umbauen. Das dauert dann wirklich lange, bis so ein Schiff fertig wird, falls einem nicht doch die Lust vorher ausgeht. Und schon verschwindet eine neue Schiffsleiche im Kellereck.

Also eins nach dem anderen, auch wenn die Versuchungen groß sind. Und manchmal lieber beide Augen zudrücken, es weiß fast keiner, wie es wirklich ausgesehen hat... nur Du!



Zur Abschreckung ein Paar Bilder. Das Grauen lebt!

PS: Ich schwöre, ich werde meinen Keller diesen Winter aufräumen, oder in einen der folgenden....





Dampfschlepper „Heidi“

Bericht und Fotos: Ralph Liedtke

Der Dampfschlepper „Heidi“ heißt eigentlich „Coringa“ und wurde im Jahre 1913 auf der Englischen Werft Wm. Denny Bros. in Dumbarton für Macdonald, Hamilton and Company in Brisbane, Australien gebaut. Die Reise dorthin unternahm der Schlepper auf eigenem Kiel.

Als die „Coringa“ im Jahre 1914 in Australien ankam, wurde sie als der stärkste Schlepper südlich des Äquators betrachtet. Doch bald nach Beginn des 1. Weltkrieges beorderte man den Schlepper nach England zurück, wo er in den nächsten Jahren für die Royal Navy in der Nordsee Dienst tat. Nach Ende des Krieges kehrte die „Coringa“ wieder nach Brisbane zurück und wurde dort durch ihre markante Silhouette mit den zwei Schornsteinen ein vertrauter Anblick für die Bewohner am Brisbane River.

In der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen war „Coringa“ als der stärkste Schlepper Australiens mit den meisten Verschleppungen und Rettungsaufgaben betraut.

Bald nach Ausbruch des 2. Weltkrieges wurde der Schlepper erneut von der Royal Navy beschlagnahmt. Diese beabsichtigte ihn in den Gewässern um Großbritannien bei der Rettung und Bergung beschädigter Schiffe aller Art einzusetzen. Dazu musste der Schlepper aber

wieder einmal um die halbe Welt fahren. Im Januar 1940 begannen die Vorbereitungen für die lange Reise. Am 12. Januar um 17 Uhr verließ der Schlepper den Hafen von Brisbane. Am 16. April 1940, 94 Tage später, lief der Schlepper in den Hafen von Liverpool ein. Auf der Reise von über 12623 Seemeilen wurden 823 Tonnen Kohle und 500 Tonnen Wasser verbraucht.

Am 19. April 1940 übernahm die Royal Navy das Schiff, um es für Bergungseinsätze auszurüsten. Der Schlepper wurde dann in Holyhead in Wales stationiert. Am 23. Juni 1940 erhielt „Coringa“ während eines deutschen Luftangriffs (ohne Feindeinwirkung) Schlagseite und sank. Ursache für den Untergang war wahrscheinlich zusätzliches Gewicht auf dem Aufbau durch Flak-Bewaffnung samt zugehöriger Munition.





**Diese beiden Damen heißen, von links,
*Julia und Edita.***

**Am 13. Juli 2005 bekam die Familie unseres
Clubmitglieds Stefan Mann süßen Nachwuchs.**

**Wir hoffen, dass die kleine Julia recht
temperamentvoll die Familie bereichert.**

**Wie wir erfahren haben, freut sich Tobi
schon ganz arg auf sein Schwesterchen.**

**Der SMC wünscht Julia alles Liebe und Gute
auf ihren zukünftigen Lebensweg!**



Riva Aquarama

Baubericht: Ernst Fenner

Fotos: Klaus Müller

Vor einigen Jahren wurde ich in unserem Erlanger Modellbaugeschäft gefragt, ob ich Lust hätte, für einen Kunden die Riva Aquarama von Amati zu bauen. Ich kannte nur die Katalogbilder, sagte aber ja, da ich damals Zeit hatte und auch die angebotene Entlohnung angemessen erschien. Zum Glück wußte ich nicht, was mich erwartete. Das Boot wurde fertig. Der neue Besitzer war so zufrieden, daß sogar mehr als vereinbart gezahlt wurde. Seit damals wollte ich auch so ein Boot besitzen.

Ende 2004 stand das Problem eines Weihnachtsgeschenkes an und plötzlich war das Bild und der Wunsch nach einer Riva in meinem Kopf.

Im Internet wurde der Baukasten angeboten und gleich bestellt. Die Auslieferung verzögerte sich dann zwar um zwei Wochen, da beim Verpacken Schäden am Rumpf festgestellt und beseitigt wurden. Trotzdem erforderten die Nacharbeiten an allen Resinteilen noch viel Zeit.

Die Oberfläche des Rumpfes muß gründlich geschmirgelt werden, bevor die Holzteile angeklebt werden können. Das aufgebrauchte Trennmittel verhinderte eine sichere Haftung zwischen Rumpf und

Planken oder Lackschichten. Diese Arbeitsgänge müssen sorgfältig ausgeführt werden.

Die Bauanleitung in Deutsch ist sehr ausführlich und gut Bebildert.

Wenn die Riva als reines Standmodell entstehen soll, kann gleich mit dem Bau begonnen werden. Als Fahrmodell müssen die vorhandenen Aussparungen im Rumpf für die RC-Anlage deutlich vergrößert werden. Jetzt ist die individuelle Bastelfähigkeit gefragt. Resin läßt sich gut schneiden, schleifen und bohren; produziert aber jede Menge Staub und Dreck. Der Staubsauger ist im Dauerstreß bei diesen Arbeiten.

Zum späteren Aufstellen sind in den Kiel zwei 6mm Messingspreizdübel senkrecht eingeklebt und an diesen der Amati Kielhalter 7382 befestigt. Dieser erwies sich als sehr nützliches Zubehör.

Im Gegensatz zur Bauanleitung habe ich gleich mit der Rumpfbepunktung begonnen. Diese besteht aus zwei großen 1mm Mahagoni-Platten. Beim ersten Modell hat mich dieser Arbeitsgang fast verzweifeln lassen. Die gewässerten Platten klebten schließlich nur unter Mithilfe von vielen kleinen Nägeln, jede Menge Sekundenkleber und Unmengen von Tesafilm (zum fixieren). Die Haut unter den Fingernägeln brauchte danach eine Woche zum Abheilen. Diesmal habe ich die

Platten der Länge nach halbiert und mich so mit vier breiten Streifen abgequält. Es war bedeutend weniger Mühe, aber immer noch sträubte sich das Furnier die Form des Rumpfes anzunehmen. Gleisbefestigungsnägel von Märklin Mini Club 0,4mm übernahmen diesmal die Haltekräfte. Diese kleinen Löcher sind nach dem ersten Schleifvorgang verschwunden. Die Seitenbepunktung wird aus dem gleichen Material hergestellt. Es liegen genügend viele 40mm breite Streifen im Baukasten. Ich rate dringend davor ab es so zu machen. Im Bugbereich müssen sich die Streifen in zwei Richtungen verformen, um der Rumpfkantur zu folgen. Man versuche es mit einem Streifen Papier, es wirft Falten. Durch Einweichen in Wasser unter Zugabe von Tapetenkleister wird das Furnier biegsamer, quillt aber auf. Nach dem Trocknen entstehen sehr unschöne Fugen die verschliffen werden müssen.

Ich habe in diesen Arbeitsgang die Streifen passend auf Länge geschnitten und in der Breite halbiert. Die Anpassung an den Rumpf ist so viel leichter, weil das Wässern nicht mehr nötig ist. Beim Ankleben entstehen praktisch keine Fugen mehr. Die Farbgebung des Armaturenbretts entspricht Honduras Zeder. Diese Arbeit hatte Kollege Heinz mit Airbrushtechnik mir abgenommen. Leider hält die Farbe auf dem Resin nicht besonders und mußte nachgebessert werden. Die lasergeschnittenen Formteile passen sehr gut und können fast ohne Nachbearbeitung verwendet werden. Die Furnierarbeit auf dem Oberdeck dagegen ist ein Geduldsspiel und erfordert enorm viel Sorgfalt. Je besser die Holzstreifen in der Dicke aufeinander abgestimmt werden, um so weniger ist später zu schleifen. Weniger paßgenau sind die Resinformteile der Sessel und Seitenarmlehnen. Hier mußte kräftig nachgearbeitet werden.



Alle Beschlagteile aus Edelstahl, besonders die Schriftzüge, sollten vor der Lackierung angebracht werden. Der Klarlack verrundet und überdeckt die scharfen Kanten und Nägelköpfe. Der Rahmen der Windschutzscheibe sollte auch vor der Lackierung montiert werden. Kratzer sind bei einer späteren Montage nicht zu vermeiden. Die Scheiben werden aber erst zum Schluß eingebaut.

Im Baukasten liegen zwei Kunststoffprofile von ca. 90cm Länge, die verchromt werden sollen und dann den Übergang von der Decks- zur Seitenbeplankung überdecken. Ich habe mir dazu eine Airbrushfarbe Chrom gekauft, die sich bestens mit der Spritzpistole auftragen ließ und ausgezeichnet hält. Leider hatte ich das Bugteil schon früher mit dem Pinsel bearbeitet. Der Unterschied ist sehr auffällig.

Die Lackierung habe ich einer Autowerkstatt anvertraut. In der Wohnung reichte schon der Geruch des Porenfüllers. Das ewige Schleifen, Porenfüller auftragen und wieder schleifen ist ätzend. Diese Arbeit ist wohl die ungeliebteste, obwohl diese entscheidend die Wirkung des fertigen Modells beeinflusst. Interessanter war da schon der RC-Einbau.

Zu diesem Zeitpunkt bildeten sich an der Rumpfbeplankung zwei kleine Blasen. Das Unterspritzen mit Sekundenkleber ging nicht ohne leichte Beschädigungen ab. Das brachte meine Frau auf den Plan. Ich mußte Versprechen, die Riva nur



einmal in Weißenburg in das nasse Element zu setzen. Die Angst, daß sich noch mehr Blasen bilden könnten, war zu groß. Der Stapellauf war ein Flop, aber die Riva schwamm. Die Trimmung war als ungenügend zu bezeichnen, sie lag vorne zu tief im Wasser. Die Fahrspannung von 4,8! Volt (mein Fehler) bewegte das Boot wie eine lahme Ente, und die erzeugte Bugwelle entlockte uns nur ein trauriges Grinsen. Klaus schoß ein paar Bilder und schüttelte den Kopf.

Darauf verließ meine Riva Aquarama für immer das nasse Element. Die Fernsteuerung wurde wieder ausgebaut und das Modell schmückt nun unser Wohnzimmer, wo sie einen Ehrenplatz hat.



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

Geschichten aus der guten alten Zeit **Der Schlagrahmdampfer**

von Peter Luginland

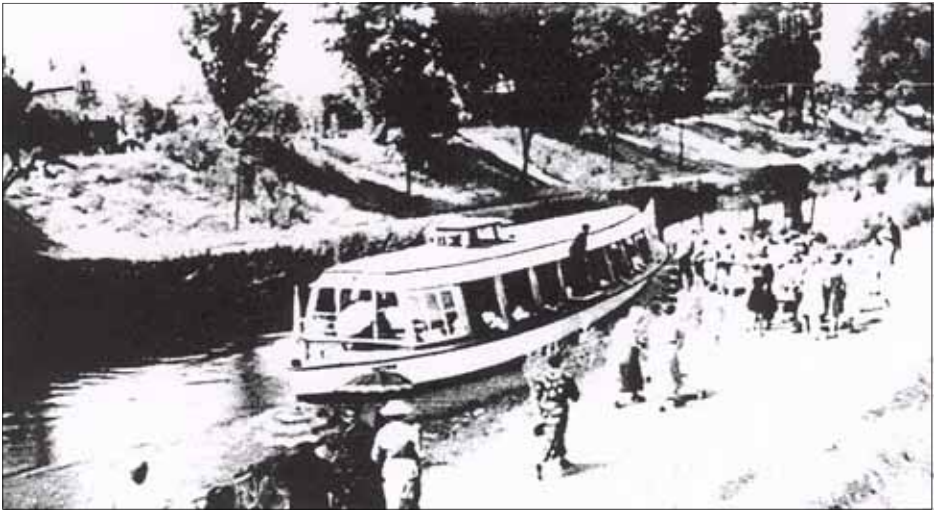
Er war gar nicht aus Schlagrahm und auch gar kein Dampfer, sondern ein Motorschiff, aber er gehörte zum Leben der Fürther wie die Linie 21 und die Alte Veste. Er fuhr nicht so viele Knoten wie die neue „Bremen“ und er hatte nicht soviel Passagiere, aber er fuhr wenigstens sicher und die Ufer konnte man leicht mit einem Sprung vom Deck des Schlagrahmdampfers aus erreichen.

Er verkehrte auf dem Ludwig-Donau-Main-Kanal.

Um den Schlagrahmdampfer zu erreichen, musste man entweder mit der Linie 1 oder 21 zur Fürther Kreuzung fahren

zum Maschinisten kurz und bündig: „Schorsch, pack' mas!“ und schon begannen sich die Schiffsschrauben zu drehen und unter dem Jubel der am Ufer Zurückbleibenden sowie der frohgestimten Passagiere fuhr das Schiff gen Schniegling, überquerte auf luftiger Höhe sogar die darob etwas beleidigte Pegnitz, passierte das Fußballzentrum Ronhof und legte nach etwa halbstündiger Fahrt am Kai von Kronach an.

Der Schlagrahmdampfer gehörte nämlich dem Kronacher Kaffeewirt, der auf diesem etwas ungewöhnlichen und höchst romantischen Wege seine Stammgäste zum Kaffeekränzla transportierte. Man fuhr an keinen stolzen Burgen vorbei und sah keine Loreley, wohl aber gab es eine Menge Kinder, die das Schiff auf seiner



oder hinlaufen. Und dann sah man ihn unten am Bootssteg mit seinen vielfarbigem Wimpeln und seinen Kapitän, der stolz wie ein HAPAG-Herrscher auf der Kommandobrücke stand und die Einschiffung der hungrigen Passagiere mit Kennermiene überwachte. War dann das Schiffelein knallvoll, gab es kein Sirenengeheul und keine seemännischen Kraftausdrücke, sondern der Kapitän sagte

Fahrt begleiteten und dazu sehr witzige Ausprüche von sich gaben. „Sie Fraah, zöings ihrn Potack'nkupf ei, es kummt a Brück'n!“ oder „Sie wern gwieß seekrank Maasta, dann tennas Ihr Pfeif'n aus'n Mund!“ Schäumend mussten die also angesprochenen Seefahrer derartigen Volkshumor über sich ergehen lassen und gar mancher wartete nach wohlgeunger Landung am Kronacher Kai auf

seinen Beleidiger, einen handfesten Spazierstecken in der Rechten; aber die Spottmäuler hatten es vorgezogen, den Schlagrahmdampfer nicht bis zum Endziel zu begleiten und sich bereits in Ronhof in die Büsche geschlagen.

Es ist schon beinahe sechzig Jahre her, als die Kronacher den Ansturm der Seefahrer nicht mehr mit einem Schiff bewältigen konnten und einen neuen Dampfer in See stechen ließen. Selbstverständlich fand der Stapellauf des größeren und sehr stattlichen Schiffes in äußerst festlicher Form statt. Nicht nur eine Musikkapelle und die gesamte Presseprominenz waren erschienen, sondern auch hohe Würdenträger der beiden Schwererstädte und der Kreisregierung hatten es sich nicht nehmen lassen, an diesem

freudigen Ereignis höchstpersönlich teilzunehmen. Als das stolze Schiff bei Windstärke 0,5 in See stach und der schmucke Kapitän die Anker lichten ließ, kam wohl in manchen Teilnehmer der ernste Gedanke auf, zur Marine zu gehen. Es wurde ein seltener Jubeltag in der Kronacher Geschichte und bei der Festtafel wurden nach der anstrengenden Seereise Rekorde erzielt.

Es sind viele Jahre darüber vergangen und eines Tages lag der Kanal auf dem Trockenen. Kinder und Hunde spielten auf seinem Grund und die Schlagrahmdampfer teilten das Schicksal unserer Marine und mussten auf Dock gelegt werden.

Ich weiß nicht welche Wellen ihre Planen heute noch umspülen.



*Dieses Foto, aufgenommen von Reinhold, musste unbedingt noch in dieses Heft. Axel hat die heißbegehrte Postflagge von dem Hurtigrutenschiff „Finnmarken“ bei seiner letzten Reise ganz **legal** vom Kapitän erhalten. Mehr darüber im nächsten Heft...*

Fränglish - entdeckt von Reinhold Zielinski

Autor: Ein Fax vom 16. Juni 2005 - kein Absender

Fränkischer Kultusminister plant offenbar ein neues Schulfach!

Hier ein Auszug aus der Lektion 42

1. Shower mall hair - doe left a eagle.
Schau mal her - da läuft ein Igel.
2. In day show dammer my face way.
In diesen Schuhen schmerzen meine Füße.
3. Sea, bringer's mall dry sideley beer.
Hallo, bringens mal 3 Seidla Bier.
4. Broader, is day blowed washed fed. God sigh dunk hammer fill sower crowd.
Mann, ist die Blutwurst fett. Gott sei Dank haben wir viel Sauerkraut dazu.
5. Day wise washed is fie diar.
Die Weißwurst ist fei teuer.
6. Mere hum blows crowd wiggle hide.
Wir haben heute nur Krautwickel.
7. Dare red can died net.
Der sagt keinen Ton.
8. Is shift - shanner hair doe lefty bray.
Es schifft - Schau her, da läuft die Brühe.
9. Hide is a hits - doe most shower dust net I gazed.
Heute ist eine Hitze - da muss man aufpassen, dass man nicht eingeht.
10. Gainor heir, no hower deny dusty spiced.
Komm nur her, dann hau' ich dir eine rein, dass du dich übergibst.
11. In mine show main shines a bore braisle sigh.
In meinem Schuh scheinen ein paar Brösel zu sein
12. Low me in row, drumple.
Laß' mich in Ruhe, Trampel!
13. Hide Kennedy a mall Ford gay.
Heute könnte ich mal Spazieren gehen.
14. Adds since queeze nash won delight?
Jetzt sind sie wohl narrisch geworden, die Leut'?
15. Up'n people reader dry egg war's fry.
Ab dem Bibelrieder Dreieck war es frei. (Autobahndreieck bei Würzburg)

Lieber Leser, der SMC Nürnberg sorgt sich um die Ergebnisse der Pisa-Studie. Deswegen werden wir weiterhin am Ball bleiben um herauszubekommen, was unser fränkisches Kultusministerium noch alles plant. Bei entsprechenden Neuerungen werden wir in unserer Homepage umgehend berichten. Der Link dazu wird ab Januar frei sein. Wir wissen allerdings noch nicht, in welchem Jahr....



Schiffsprofil

Bergungsschlepper Seefalke

Bericht: Ralph Liedke

Foto: S. & W. Fuchs, Hamburg

www.deutsches-schiffahrtsmuseum.de

In den Zwanziger Jahren gab die Reederei W. Schuchmann bei der Werft Joh. C. Tecklenborg AG einen Bergungsschlepper in Auftrag. Im September 1924 wurde der Schlepper auf den Namen Seefalke getauft und in Dienst gestellt.

Der Schlepper hatte eine Länge von 59,20 m, eine Breite von 9,00 m, und einen Tiefgang von 4,20 m. Der Antrieb bestand aus zwei MAN-Dieselmotoren, die bei 200 U/min 900 PS je Motor leisteten. Die Leistung konnte durch Aufladung auf 1200 PS je Motor gesteigert werden. Damit konnte der Schlepper ca. 15 Knoten laufen. Die Verdrängung betrug 1080 t. Der Seefalke war lange Zeit der größte Hochseebergungsschlepper der Welt.

Er war bis zum Kriegsausbruch 1939 für die Reederei Schuchmann tätig und wurde dann der Deutschen Kriegsmarine unterstellt.

In dieser Zeit wurden auch die MAN- Motoren durch Deutzmotoren ersetzt. Diese Motoren sind heute noch eingebaut.

Den Krieg überstand er bis zum Frühjahr 1945 recht gut. Durch einen Bombentreffer wurde er in Kiel dann aber doch noch versenkt.

Um ihn vor dem Begraben unter Trümmerschutt zu bewahren, wurde er in einer Nacht- und Nebelaktion von der Reederei - die ja im Bergungsgeschäft tätig war - gehoben und in der Strander Bucht erneut versenkt. Damit war er auch vor dem Zugriff der Siegermächte geschützt. Um diese Aktion zu verstehen, muss man wissen, daß es den Deutschen nach dem Krieg verboten war Schiffe zu Bergen.

Nachdem das Verbot aufgehoben wurde ist er dann endgültig gehoben worden. Nach der Bergung wurde er generalüberholt und modernisiert. Der Brückenaufbau wurde aus Metall neu aufgebaut und die obere Brücke ist geschlossen worden. Eine Radaranlage wurden auch installiert. Der Aufwand dafür betrug ca. 700.000 DM. 1950 ist der Schlepper wieder in Dienst gestellt worden. Seine letzte Station war Las Palmas. Im Jahr 1970 ist er, nach 46 Jahren, außer Dienst gestellt worden.

Er kann heute im Freigelände des Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven besichtigt werden. Seine „Funkbude“ ist aber heute noch in Betrieb und wird von den Funkamateuren in Bremerhaven als Hobbyfunkstation betrieben. In seiner 46-jährigen Dienstzeit haben 12 Kapitäne und 5 Urlaubsvertretungen den Schlepper





Baubericht des Seefalken

Daten zum Vorbild siehe Schiffsprofil.

Bericht und Fotos: Ralph Liedtke

Als ich mir vor einigen Jahren das Buch über den Bergungsschlepper Seefalke besorgte, stand nach dem Lesen schon fest, dass ich dieses Schiff irgendwann einmal bauen werde. In dem Buch liegt ein Bauplan im Maßstab 1:100 bei.

Der Schlepper wurde in dem von mir favorisierten Maßstab 1:100 gebaut. Der Rumpf entstand in der klassischen Span-



tenbauweise Überkopf. Die Beplankung erfolgte mit Balsaholzstreifen und das Heck und der Bug wurden mit Vollmaterial aufgefüllt und verschliffen.

Danach wurde der Rumpf mit Glasfasermatten und Epoxydharz überzogen. Nach dem trocknen wurde gespachtelt und geschliffen, bis der Rumpf schön glatt war.

Als nächstes wurde der Ruderkoker in den Rumpf eingepasst und verklebt. Das Ruder wurde aus einem Messingblech ausgesägt und sauber verschliffen. Die Scharniere (kleine Messingröhrchen) wurden danach aufgelötet und das Ruder so eingebaut, dass man es bei Bedarf wieder ausbauen kann.

Der Welleneinbau erfolgte diesmal etwas anders als sonst. Ich habe zuerst zwei Messingrohre in den Rumpf eingebaut und diese mit dem Rumpf verschliffen. Die Rohre sind so bemessen, dass die Stevenrohre und noch zwei Distanzstücke hinein passen. Dadurch kann man die Wellenhosen einfacher anfertigen, da sie ja vor dem lackieren in den Rumpf eingeklebt werden.

Die Wellenböcke sind auch Eigenbauteile und wurden zeitgleich mit den Wellen eingebaut. In jedem Wellenbock wurde ein Gleitlager mit eingebaut. Als Motoren

wurden zwei Faulhabermotoren verwendet, die über eine Kupplung direkt mit den Wellen verbunden sind.

Das Deck und das Schanzkleid wurde aus Polystyrolplatten ausgeschnitten. Der Aufbau und der Schornstein bestehen ebenfalls aus diesem Material. Das Schiff ist in dem ursprünglichen Zustand von 1923 (Holzbrücke) gebaut worden. Der jetzige Zustand wurde erst nach dem Heben des Schiffes vorgenommen.

Die Masten wurden aus Alurohren eingepasst und verschliffen.

Die Brücke und das Deck wurden mit Kirschholzfurnier beklebt und nach dem Schleifen mit Klarlack versiegelt. Das Holz der Brücke wurde noch mit dunkler Lauge eingelassen.

Die Niedergänge, Relingstützen und Schäkel sind Ätzteile der Firma Saemann. Heck- und Bugwinde sind komplette Eigenbauteile.

Die Davids für die Beiboote sind aus T-

Profilmessing zugeschnitten, gebogen und zusammengelötet worden. Die Beiboote wurden gekauft, mussten aber gekürzt und umgebaut werden. Sämtliche Ausrüstungsgegenstände wurden selbst gefertigt. Der Schlepphaken ist auch Marke Eigenbau und besteht aus Messing. Die Wanten an den beiden Masten wurden auf einer Schablone, bestehend aus einem Holzbrettchen und Nägeln, aus Zwirn selbst geknüpft. Die gesamte Takelage wurde aus verschiedenen starken Zwirn und selbst gebauten Blöcken gefertigt. Die Besatzung wurde von der Firma Preiser angeheuert.

Der Schlepper bringt voll fahrbereit ein Gewicht von ca. 1200 gr. auf die Waage. Er liegt damit noch im Limit, ist aber etwas kopflastig, was auf den Schornstein zurückzuführen ist. Die Bauzeit betrug ziemlich genau ein Jahr und das Ergebnis sieht einfach Klasse aus.

Der Bugfender ist übrigens von unserem





Schnellboot S10

Das erste Deutsche Serien-Schnellboot
Bericht und Fotos S10 + S80:
Reinhold Zielinski/Klaus Müller

1932 wurde das von der LÜRSEN-Werft in BREMEN-VEGESACK erbaute Wachboot "W1" in "S1" umbenannt. In Veröffentlichungen aus- und inländischer Marinezeitschriften wurden die besonderen Eigenschaften gerade dieses Bootes lobend herausgestellt: Seefähigkeit wegen des Rundspantes, 2 Torpedo-Rohre, abschließbar über Bug voraus, 2 Reserve-Torpedos zum Nachladen der Bugrohre, an Deck liegend. "S1" war noch mit 3 Benzin Hauptmotoren - direkt auf 3 Propeller wirkend - ausgestattet; dadurch aber stets brandgefährdet.

Den entscheidenden Fortschritt bezüglich der Brandsicherheit brachte der Einbau von Schnellläufer-Dieselmotoren ab Schnellboot "S6".

Mit der schwereren Dieselmotoranlage - es wurden anfangs 3 x 900/1350 PS Dieselmotore eingebaut - wuchsen auch die äußeren Abmessungen und damit die Typverdrängung von "S1" 58ts über "S5" 68ts nach "S10 mit 95ts. "S10" - aus der S-Bootserie "S7" bis "S13" erreichte Geschwindigkeiten von 35 kn Dauer - und

kurzzeitig 36,5 kn Höchstgeschwindigkeit. Neben den Einbau der Diesel-Schnell-Lauf-Motoren von MAN und MERCEDES BENZ, alle im Bereich von 900/1400 PS, war die Verdrängung der Vorschiffsform. Einbau von Knickspanten im Vorschiff ab "S7" war der entscheidende Fortschritt im Schnellbootsbau allgemein.

Motorisch erwiesen sich die Mercedes-Dieselmotoren als äußerst robust und schnellboottauglich. Ein Seetörn von 500 Meilen erbrachte den Nachweis der Standfestigkeit im rauen Alltagsbetrieb. Die Mercedes-Dieselmotoren wurden danach die Standardmotoren aller deutschen S-Boote bis Kriegsende 1945.

1935 wurden die LÜRSEN-Boote der S-Serie zur 1. S-Boot-Flotille formiert und in Kiel stationiert.

"S10" selbst überstand den Krieg unversehrt. Es wurde 1945 Beute der US-NAVY, die das S-Boot an Norwegen verkaufte, wo "S10" unter norwegischer Flagge als "BRAND" noch bis 1950 im aktiven Marinedienst stand.

Technische Daten **Modell:**

Maßstab 1:30

Länge über alles: 107,8 cm

Breite über alles: 16,3 cm

Antrieb: 3 x E-Motor über Getriebe

Propeller: 3 x Rennschraube 2-flüglig
Steuerung: 3 Ruder
Modell-Geschwindigkeit: 10 bis 12km/h

Technische Daten **S10 - S13**

Länge: 32,4 m
Breite: 4,9 m
Höhe: 2,8 m

Motoren: 3 Daimler MB502 Diesel-V-Motor(2x8)
Höchstleistung: 3 x 1320 PS
Höchstgeschwindigkeit: 35 kn
Fahrbereich: 600 sm
Bewaffnung: 2 + 2 Torpedos
Artillerie: 2cm Flak38 in Sockellafette, dreiachsig 1 MG34.



Schnellboot S80 (S62 bis S99)

Die "S80" stellt die konsequente Weiterentwicklung der "S10" im Laufe der Kriegsjahre dar. Dabei wurden die Unterwasserlinien etwas abgeändert und das Boot um 8 Meter verlängert. Der auffälligste äußere Unterschied zeigt sich darin, daß im Gegensatz zur "S10" die Torpedorohre nicht mehr frei auf dem Deck liegen, sondern in den Rumpf mit einbezogen und voll verkleidet sind. In der weiteren Entwicklung blieben die Abmessungen des Schnellbootes erhalten. Die während der Kriegsjahre nach und nach fertiggestellten Schnellboote unterschieden sich in dieser Zeit lediglich durch Variationen in der Bewaffnung und der technischen Ausrüstung. Die "S142", eines der letzten Modelle der Schnellbootgeneration vor 1945, zeichnet sich in erster Linie durch eine starke Panzerung des Kommandostandes aus, die bei der "S80"

noch nicht vorhanden war.

Technische Daten **Modell:**

Maßstab: 1:30
Länge über alles: 116,5 cm
Breite: 17,5 cm
Antrieb: 3 x Hochleistungs-E-Motor
Propeller: 3 x Dreiblattschraube
Steuerung: 3 x Ruder
Modellgeschwindigkeit: 12 bis 15 Km/h

Technische Daten **S80 (S62 bis S99):**

Länge: 34,94 m
Breite: 5,1 m
Höhe: 2,9 m
Antriebsanlage: 3 x Daimler MB501 V-Diesel (2x10)
Höchstleistung: 3 x 2000 PS bis 2500 PS
Höchstgeschwindigkeit: 39,5 kn
Fahrbereich: 700 sm
Bewaffnung: 2 + 2 Torpedos
Artillerie: 2cm Flak38 in Drehkranz 41 versenkbar, 2- und 3achsige, 2cm Flak38 in Sockellafette, 3achsige, 2 MG34.



MS Finnmarken, Teil 4

Baubericht: Axel Müllenschläder

Fotos: Reinhold Zielinski

In meinem letzten Bericht habe ich die Herstellung des Rumpfes beschrieben. Seit dem habe ich die Formen und ersten Teile für den Aufbau fertig gestellt. Der Aufbau besteht aus einem Hauptteil von 1,1m Länge, der das komplette Deck 5 bis 7 und teilweise Deck 8 umfasst und 4 kleinere Teile, Aufbau über Pooldeck, Schornstein und 2x Teile für das Oberlicht des Panoramasalons, enthält.

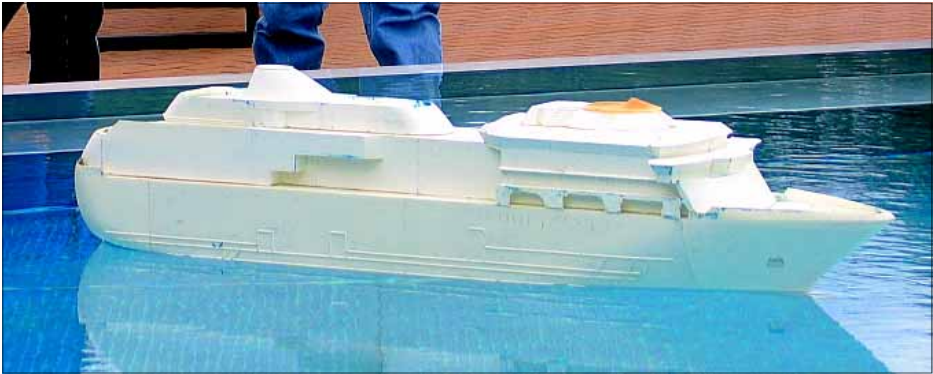
Die Positivform für den Hauptaufbau habe ich aus ABS-Platten auf dem ersten GFK Rumpf aufgebaut. Dadurch konnte ich eine gute Passgenauigkeit des Aufbaus zum Rumpf erzielen.

Für die Herstellung dieser Positivform musste ich zuerst einmal, wie auch beim Rumpf, die Unterschiede zwischen Backbord und Steuerbord ermitteln, da der Plan „natürlich“ nur die eine Seitenansicht zeigt und dies mit Maßen in einer Plankopie vermerken. Hier waren die Bilder sehr hilfreich. Dann ging es daran, auf die

jeweiligen ABS Platten die Fenster und Türen anzuritzen und die Platten auf Maß zu schneiden. Das Aufkleben auf den Rumpf war relativ einfach, da ich einfach auf der Kreissäge Holzfüllklötze für die Breite und Deckshöhe zugesägt und eingeklebt habe. Auf die Klötze habe ich dann einfach mit Sekundenkleber die ABS Platten geklebt. Etwas komplizierter gestaltete sich nun die Herstellung des Brückendecks, da die Fensterflächen dreidimensional geneigt sind und die Maße erst aufwendig konstruiert und ermittelt werden mussten. Aber auch dies wurde gemeistert und die Positivform fertiggestellt.

Als richtige Herausforderung kam jetzt die Festlegung und Anfertigung der Formtrennebenen an die Reihe, sollen doch die Formteile (und später auch der Aufbau) ohne Zerstörungen (durch Hinterschneidungen) entformt werden können. Dabei muß ich anmerken, das ich selbst die Balkone mit Stützen aus GFK herstellen wollte, um ein späteres Abbrechen beim Abnehmen des Decksaufbaus zu vermeiden.





So besteht die Aufbauform für den Hauptaufbau alleine aus 26 Formteilen, die für den Aufbau über dem Schwimmbad aus 11 Teilen.

Kaum war die Form fertiggestellt, wurde auch schon ein Aufbau laminiert und postwendend nach dem Entformen besägt und die Kanten zugefeilt, um den Aufbau auf dem Rumpf zu platzieren. Das Ergebnis kann sich sehen lassen und die Konturen des Schiffes waren jetzt deutlich zu erkennen. Einzig die vielen Fenster wirken noch abschreckend. Alle aus-sagen?

Aber ich probiere zur Zeit ein neues Epoxydharz aus, das relativ transparente Lamine ergeben soll. Dies hätte den Vorteil, das die Herstellung eines GFK Aufbaus, wie z. B. von Lexan Modellauto-karosserien, möglich ist. Dann kann ein aussägen der Fenster durch entsprechendes maskieren beim lackieren mit Klebefolie oder Maskierfilm (Lack) ersetzt werden.

Jetzt standen noch die Herstellung der Positivformen für den Aufbau über dem Swimmingpool, Schornstein und das Oberlicht an.





Für die zügige Fertigstellung hierbei war der Umstand, daß die nächste Norwegenreise anstand und ich dem Kapitän einen fertigen Rumpf mit Aufbau präsentieren wollte, sehr hilfreich. Jedoch steckt dabei auch ein unangenehme Gefühl von Zeitdruck im Nacken.

Aber um es vorwegzunehmen, die Formen wurden rechtzeitig fertig und ein kompletter Satz Teile kann mit auf die Reise nach Norwegen gehen.

Aber zuerst zu den Positivformteilen. Hier galt es zu entscheiden, ob die ganzen Lüftungsgitter in der Form enthalten sein sollen oder nicht. Wer mich kennt wird es ahnen, sie sind in der Form enthalten. Immer nach dem Motto: Warum einfach wenn es auch kompliziert geht oder neue Herausforderungen braucht der Mensch. Mann muß doch auch mal etwas Neues ausprobieren.

In einer Modellbauzeitung hatte ich gelesen, das sich Treppenstufen aus ABS in kleinen Maßstäben hervorragend dafür eignen. Also welche bestellt und ausprobiert. Für die seitlichen Lüftungsgitter waren die Treppen in 1:400 richtig, für den Schornstein die in 1:200.

(Anwendung: das Modell entsteht im Maßstab 1:100).

Aber bevor die Treppenstufen zum Einsatz kommen konnten, hieß es wieder das Positivmodell aufzubauen. Diesmal hieß es aufgrund der Rundungen wieder einmal Spachteln und Schleifen (wie schön). Für die Lüfter (Treppen) wurden dabei gleich Ausklinkungen vorgesehen, in die ich später die Treppenstufen eingesetzt habe.

Das Ergebnis der Lüfterimitation ist echt Klasse und ich kann diesen Trick nur weiterempfehlen.

Um die Geschichte noch zu steigern durfte ich die Lüftungsgitter am Schornstein noch biegen. Es gelang mir erst im dritten Anlauf die Platte auf den gewünschten Radius zu biegen. Dabei kann ich nur raten, erst die Platte zu biegen und dann auf die erforderlichen Abmessungen zuzusägen. Für den Schornstein habe ich gleich auch noch ein für mich neues Formmaterial erprobt. Epoxydharz beständiges Silikon. So ließ sich der fertig laminierte Schornstein trotz aller Hinterschnidungen hervorragend aus der Form entnehmen. Aber Achtung an alle: mit



normalen Silikon reagiert Epoxydharz und es gibt Probleme mit dem Aushärten oder noch Schlimmer: es verklebt richtig mit der Form. Das anschließende Laminieren der Form und Aufbauteile verlief problemlos und ohne besondere Kniffe und Tricks. Jetzt, mit den wichtigsten Aufbauteilen, kann man schon sehr gut das Originalschiff im Modell wiedererkennen. Und was liegt näher, als das ganze Modell in diesem Zustand ins Wasser zu setzen und die mögliche Zuladung zu ermitteln.

Gesagt getan, beim Schaufahrten in Weissenburg wurden 2 Akku's von Jürgen ausgeliehen, ins Modell verfrachtet und gleich im Wasser ausgetrimmt. Es entstanden die ersten Fotos und es kam wie es kommen musste. Die Versuchung war einfach zu groß, das Modell auch in Fahrt zu fotografieren und flugs wurde der andere Beckenrand anvisiert und das Modell angeschoben. Der große Haken war, daß mitten im Becken eine Säule stand. Das angeschobene Modell lief dann auch in voller Fahrt einen Bogen drehend genau auf diese zu (sehr zum Schrecken der Anwesenden) und traf diese auch prompt. Natürlich wurden dabei die beiden Akku's (die ja nur lose im Rumpf lagen) Richtung Bugspitze befördert, was

dem Modell eine deutliche Schiefelage und mir einen größeren Schreck einjagte. Zum Glück konnte an dem Modell nicht viel kaputt gehen und die Akkus gehörten ja dem Jürgen, der als Anschieber dem Modell ja selbst den nötigen Schwung gab, während ich mit dem Foto auf der Lauer stand. Aber es ist nichts passiert. Nachdem das Modell zum Beckenrand getrieben war wurden die Akkus gerade gerückt und ein neuer Versuch gestartet. Das Ergebnis: wieder ein Treffer an der Säule, aber vorher ein paar herrliche Fotos.

Jetzt, nach Abschluß der See-Erprobung, kann das „Rohmodell“ auf die Reise nach Norwegen gehen, wo ich es dem Kapitän schenken werde. Darüber aber mehr im nächsten Heft.



Jugendzeltlager?

Bericht: Georg Reusch

Foto: Alf Murr

Unser guter Klaus Müller hat mich gezwungen, wieder mal einen Bericht übers Jugendzeltlager zu schreiben.

Zur Schande des SMC's war es bis auf Ausnahmen nur ein großes Grillfest. Die Jugend wird halt langsam erwachsen. Hätten wir nicht den Nachwuchs vom Alf, oder Maximilian, der Junge von unserem Silko, es gäbe fast keinen Nachwuchs.

Ich will unserer Familie Kerstin und Harald Müller natürlich nicht unrecht tun, aber der kleine Tim, *16.10.2004, braucht noch ein paar Tage bis aus ihm ein richtiger Schiffsmodellbauer wird.

Aber Schluß mit dem Meckern, es war fast wie immer, nach dem Zeltaufbau am Freitag gab es in der Nacht den üblichen Regen. Den ersten Grillabend am Freitag mussten wir allerdings abschreiben. Das halbe Ölfäß, das uns als Grill dient, befand sich auf dem Weg nach Stuttgart. Es gibt aber zu Glück ja Handys, damit haben wir den Transportservice Marian Pechtl kurz vor Ansbach doch noch auf den rechten Weg gebracht.

Unsere Jugendmeisterschaft für Samstag mussten wir leider auch absagen, mangels Jugend und peinlicherweise auch mangels fahrbarer Wasserfahrzeuge. Die Chefin vom Zeltplatz hat für die Schiffs-

modellbauer bei ihren Gästen die Werbetrommel gerührt, wir hatten jedoch nur drei Modelle dabei. Das hat uns kalt erwischt.

Wir Modellbauer vom SMC sind jedoch fix. Noch in der Nacht vom Freitag wurde für Ende August ein Schaufahren organisiert. Beim Klaus telefonisch die Plakate in Auftrag gegeben, bei den Vereinsmitgliedern der Termin festgemacht und auf diese Hauruckmethode für den 27. August über dreißig Modelle zum Badesee geordert.

Sigi (kein Jugendlicher, mehr ein Oldie), hat am Samstag unsere Ehre mit einem Segler gerettet.

Bei einem etwas böigem Wind hat er für den SMC eine schöne Segeljacht zu Wasser gebracht. Seine Petra hat unsere Mägen mit exzellenten Kuchen gerettet, schwer zu sagen was wichtiger ist, nicht böse sein liebe Vereinskameraden, lieber Sigi, meiner Meinung nach war der Käsekuchen auf Platz 1.

Weil wir schon vom Essen reden, der Grillabend, wie immer super, das halbe Ölfass war ja mittlerweile eingetroffen und eine Abordnung hatte im Laufe des Tages Getränke und Grillgut beschafft. Der Abend wurde sehr lang und gehaltvoll. Rückblickend betrachtet war das „Jugendzeltlager“ drei wunderschöne entspannende Tage am alten Badesee in Weisenburg.



Schiffsmodellbauer haben auch andere Hobbys

Bericht und Fotos:

Georg Reusch, Jürgen Schlicker

Unter den Vereinsmitgliedern des SMC befinden sich einige „langjährige“ Motorradfahrer. Wir möchten euch von einem verlängerten Wochenende am Lago di Garda (Gardasee) berichten.

Ende Mai sind wir bei super Wetter nach Italien gestartet. Wir, das heißt Sandra Schlicker als Führerscheinneuling auf einer Rennsemmel von Yamaha, Jürgen Schlicker mit 30 Jahren Motorraderefahrung auf einem Chopper, meine Frau Petra auf dem Soziussitz meiner Gummikuh und meine Wenigkeit mit auch rund 30 Jahren Motorraderefahrung.

Jürgen und ich waren gespannt, wie sich unser Neuling auf der ersten Etappe schlagen würde. Unsere Planung für den ersten Tag: Autobahn über München, Richtung Garmisch, zur Autobahnausfahrt Murnau. Von Murnau über die Bundesstraße Richtung Füssen, zum Japaneranschauen nach Schloss Neuschwanstein. Von Neuschwanstein haben wir unseren Plan leicht geändert, nach einigen Fotos mit dem Teleobjektiv haben wir die Flucht Richtung Grenzübergang Füssen-Reuthe ergriffen. Unser Plan: den kleinen Pass vom Hahnteenjoch als Testfall für unseren Neuling.

Ich weiß ja, keiner kennt das Hahnteenjoch, es ist eine kleine Bergstrecke zwi-



schen der österreichischen Bundesstraße Nr. 198 und der Stadt Imst im Inntal. Die Straße windet sich mit einigen Kehren bis auf 1884 Meter. Für einen Anfänger eine ganz schöne Herausforderung.

Von Imst ging es über eine für Motorradfahrer langweilige, weil ziemlich kurvenlose, Bundesstraße nach Innsbruck. Von Innsbruck über die alte Brenner Bundesstraße (nicht um das Pickerl zu sparen) zum Brennerpass und dann als erste richtige Herausforderung aufs Penser Joch mit seinen 2211 Höhenmetern.



Für unseren Jürgen war das Penser Joch mit seinen Spitzkehren richtige Arbeit. Einen Chopper mit 300 kg Leergewicht durch die Haarnadelkurven zu zirkeln und noch seiner Tochter auf den Fersen zu bleiben ist eine ganz schöne körperliche Anstrengung.

Die Abfahrt über Bozen zum Mendelpass (1363 Meter) war da eine Entspannungsübung.

Nachdem Motorradfahrer, wenn möglich breite und gerade Straßen meiden, haben wir uns für ein kleines, ziemlich kurvigcs Sträßchen zum Lago di Molveno entschieden. Die Ortschaft Molveno liegt am Fuß der Brenta-Gruppe und ist eigentlich nur was für Skifahrer. Der Ort besteht im wesentlichen aus großen Hotels, Skiliften und einem im Frühjahr halb abgelassenen Molveno-Stausee. Aber die kleinen Straßen haben es in sich.

Unser Quartier hatten wir übrigens auch an einen ziemlich unbekanntcn See, dem Lago di Idro. Er liegt ca. 15 km Luftlinie westlich des Lago di Garda. Am Westufer des Idrosees verläuft eine herrliche Küstenstraße, sehr kurvig, mit Blick auf den See. Laut Sandra hat diese Straße „Drive“ oder „Swing“ und sie wäre am liebsten noch mehrmals auf und ab gefahren. Ich fand sie einfach toll.

Die Uferstraße hat uns auch zu kleinen Spielen mit aufmüpfigen italienischen Fiatfahrern animiert, meine Frau hat mich jedoch mittels der mechanischen Helm-sprechanlage wieder auf diese Welt zurückgeholt.

Was, ihr kennt keine mechanische Helmsprechanlage? Kleiner Schlag auf den Hinterkopf wirkt Wunder.



Die erste Etappe unserer Tour hatte eine Streckenlänge von 750 km und wir waren ganz froh, am Abend unsere Beine auszustrecken. Ein Modellschiff aus einem bequemen Liegestuhl im Schatten mittels einer Fernsteuerung zu bewegen ist etwas spannender.

Tag 2.

Vom Lago di Idro eine Rundfahrt zum Lago di Garda und zurück.

Liebe Leser, schaut euch mal auf der Landkarte die Verbindungsstraße von Lemprado über Capovalle, dem Lago di Valvestino nach Gargnano an. Meine Frau behauptet, sie schaut aus wie ein Darm. Dünn und verschlungen.

Es handelt sich um ein kleines, ab Capovalle ca. 4 Meter breites Sträßchen. Auf einer Streckenlänge von 45 Kilometern überbrückt es die ca. 15 km Luftlinie zum Lago di Garda. Es gibt aber auch einige wenige kurze Geraden, es handelt sich dabei um zwei Brücken über den Lago di Valvestino.

Beim Großteil der Strecke handelt es sich um eine in den dreißiger Jahren aus dem Berg gesprengte Erschließungsstraße für den Bau der Staumauer.

Schaut euch doch mal diese beiden in vorbildlicher Schutzkleidung angezogenen Biker an. In den Bergen auf ca. 1000 Höhenmetern ist das ja noch ganz angenehm, am Lago di Garda bei 30° C im Schatten, den es jedoch nicht gibt, war es



eine Qual. So gab es dann vier Irre, die im Vollzeug durch Lazise spazierten, während andere Leute im Gardasee badeten.

Aber da muss man durch. Der See wurde komplett umrundet, mit einem kleinen Zwischenstopp in Lazise am Hafen. Ein Schiffsmodellbauer braucht so was.

Hinter Lazise haben wir vor den Touristen

die Flucht in die Berge ergriffen. Oberhalb des Sees gibt es kleine verträumte Ortschaften wie Albisano oder San Zeno.



Der Ausblick, der sich hier von den Ausläufern des Monte Baldo auf den Lago di Garda bietet, ist atemberauschend.

Anblicke wie diese Fotos aus Riva entschädigen jedoch dafür, dass man sich als Motorradfahrer von verträumt dahinbummelnden Touristen-PKW's ausbremsen lassen muss.

Nach unserem Stadtbummel durch Riva



haben wir die Uferstraße bei Limone für einen Abstecher in die Berge verlassen. Wir haben versucht die Berge des Monte Tremalzo bei einem kleinen Pass unterhalb des Monte Nota zu überschreiten, kurz unter der Passhöhe werden die Motorradfahrer auf der Schotterpiste durch ein Durchfahrt Verboten Schild gestoppt. Leicht unfair, denn Autofahrer dürfen passieren.

Durch dieses Missgeschick haben wir ein tolles Wegstück zu dem kleinen Wallfahrtsort Madonna di Monte Castello ken-

nen gelernt. Die Straße führte uns über Tignale mit seinen alten Häusern aus der Stauferzeit wieder auf die Küstenstraße mit ihren Tunnels und Galerien zurück.

Kurze Pause, neuer Kurs. Es sollte nicht wieder über Gargnano zum Lago di Idro zurückgehen sondern, frei nach dem Motto der Weg ist das Ziel, über den Lago di Ledro. Also kehrt, noch mal in das Verkehrsgewühl von Riva, kurz zweimal verfahren und dann ging es in die ewig langen Tunnels vor dem Ledrosee. Weil wir natürlich brave deutsche Motorradfahrer sind haben wir in den Tunnels nicht überholt und die Geschwindigkeitsbeschränkung auch einigermaßen eingehalten. Was hat es uns gebracht? Auf der Kurvenstrecke mit ihren Serpentina sind wir hinter drei Sattelzügen festgehangen. Was soll's, bevor die luftgekühlte BMW den Hitzetod stirbt, kleine Pause.

Weiter ging es am alten aus dem 1. Weltkrieg stammenden Exforte Ampola vorbei, über Storo Richtung Lago di Idro.



Das Wasser war herrlich grün, aber bitter kalt.

Tag 3.

Über Anfo zum Passo della Spina zum Lago di Iseo.

Kurzer Hinweis, Anfo liegt auf 371 Meter über dem Meeresspiegel, der Passo della Spina auf 1521 Meter, Streckenlänge bis zum Pass 18 km.

Wir wollten uns auf dem Weg zur Passhöhe das alte Forte di Cima Ora aus dem 1. Weltkrieg mal anschauen. Ein altes Forte bedeutet, die Zufahrtsstraße ist eine alte Militärstraße, eng, kurvig, mit

Spitzkehren, also alles was ein Motorradfahrer sucht.

Den Einstieg zur alten Militärstraße hätten wir fast nicht gefunden, er liegt außerhalb der Ortschaft und ist nicht besonders ausgeschildert. Ein gelbes Schild mit italienischem Text hätte uns stutzig werden lassen sollen, aber dazu später.

Also, wie erwartet, die Straße war sehr, sehr schmal, mit mittelmäßiger Steigung, d. h. knapp unter 15 % und nur mit weiß angemalten Steinen als Leitplankenersatz abgesichert.

Ein Traum für Motorradfahrer!



Der Fußweg zum Fort ist jedoch ein Alptraum für Motorradfahrer, man hat ja schließlich keine Wandersachen dabei. Der Ausblick auf umliegenden Berge entschädigt einen aber für die Anstrengung. Weiter ging's, wir wollten schließlich zum Pass. Vor der Passhöhe galt es noch einen halb verfallenen Tunnel zu durch-

fahren, ein italienischer Bautrupp werkelt seit einem Felssturz 2002 daran rum. Die Durchfahrt ist eigentlich gesperrt, aber wir haben uns der Mentalität der Italiener angepasst.



Die Straßenqualität lässt etwas zu Wünschen übrig.



Wegweiser kurz vor der Passhöhe. Hier kamen uns einige Italienische Wan-

derer entgegen und versuchten mit Händen und Füßen etwas zu erklären. Aber wie wir Deutsche so sind, ins Ausland fahren, aber die Landessprache nicht verstehen.

Fünf Kurven weiter war alles klar, die Straße war durch einen Felsrutsch blockiert. Das stand übrigens auch auf dem



gelben Schild in Anfo. Wer lesen kann hat manchmal mehr vom Leben.

Die Passhöhe haben wir übrigens gesehen, auch wenn wir sie nicht erreicht haben, ist ja auch was wert.



Tag 4.

Sonntag, morgen ist wieder Arbeiten angesagt.

Unsere Heimreise planen wir über Kaltern nach Meran. Am Sonntag sind natürlich wieder die italienischen Sonntagsausflügler unterwegs, ganz wie in der Fränkischen.

Am Kalterer See kommen dann noch die Reisebusse aus Deutschland dazu. Weir kann man auf dem Motorrad auch nicht mitnehmen, also schnell nach Meran, danach ins Passeiertal Richtung Timmelsjoch. In Sankt Leonhardt, dem Heimatort des Tiroler Freiheitskämpfers Andreas Hofer, teilt sich das Tal in die beiden Passanstiege zum Jaufen, oder zum Timmelsjoch. Laut Internet sollte ab diesem Wochenende die Timmelsjoch-Hochalpenstraße wieder geöffnet sein.

Bis zur Ortschaft Moos ist die Strecke nicht sehr anspruchsvoll, Jürgen konnte seine Kawa schön durch die geschwungenen Kurven gleiten lassen. Danach steigt der Pass auf über 12 % an, die Kurvenradien verengen sich, das gleiten der Kawa verwandelte sich in ein gekratze. Im Rückspiegel pfeilte Jürgen ständig mit funkenden Fußrasten um die Ecken, man will sich ja nicht nachsagen lassen, dass man den Verkehr aufhält. Oberhalb der Baumgrenze haben wir auf einem kleinen Parkplatz kurz gerastet. Jürgen's Kommentar: „Jetzt haben wir's ja gleich, es kann nicht mehr weit sein“.

Das Schild 1800 Höhenmeter hat er beim Einbiegen in den Parkplatz nicht mitgekriegt.

Auf, ran an die nächsten Tornanti (Kehren). Die Strecke führte durch einige schluchtartige Felsdurchbrüche und kleineren Tunnel. An den Straßenrändern lag noch der Splitt des Winters, volle Konzentration und ein bedächtiger Umgang mit dem Gasgriff war angesagt. Kurz vor der Passhöhe liegt noch ein ca. 800 Meter langer, mit Toren an den Eingängen gesicherter Tunnel. Am Eingang ein Verkehrsschild „Vorsicht Eis im Tunnel“, die Jungs der Heizerfraktion, die uns nachfolgten, wurden ganz schön zahm. Ein Einspurfahrzeug aus dem gleißenden Sonnenschein in eine unbeleuchtetes, schwarzes Loch zu steuern, mit diesem beruhigendem Schild am Eingang, uns war nicht gerade wohl dabei und unsere Füße suchten den Bodenkontakt. Nach-

dem sich unsere Augen an die Finsternis gewöhnt hatten, konnte man auch noch große Eisstalaktiten von der Tunneldecke hängen sehen. Wir waren jedenfalls ganz froh den Parkplatz an der Passhöhe in 2491 Metern unbeschadet zu erreichen. Der Rest ist schnell erzählt, an der Maut-



stelle, auf österreichischer Seite, hatten wir einen ca. 5 km langen Stau, alles Motorradfahrer, die zum bezahlen der Passgebühr folgenden Tanz aufführen mussten:

1. Motorrad anhalten,
2. Handschuhe ausziehen,
3. Jacke aufmachen,
4. Geldbeutel rausfummeln,
5. Bezahlen,
6. Geldbeutel einstecken,
7. Jacke schließen,
8. Handschuhe anziehen,
9. anfahren.

Die Österreicher brachten es nicht fertig auch auf der Gegenfahrbahn abzukassieren, Gegenverkehr war sowieso keiner unterwegs. Bevor ich es vergesse, ein Autofahrer stand auch in diesem Stau, ein ganz armer Schlucker. Bevor der den Gang einlegen konnte um weiterzufahren, waren schon wieder 5 Bikes vorbei.

Die Abfahrt ins Ötztal ist super ausgebaut, ein griffiger Straßenbelag, so richtig zum Laufen lassen. Aber Obacht, die Gendarmen stehen an jeder Ecke, mich hätten sie kurz vorm Fernpass beim verbotenen überholen fast erwischt.

In Nürnberg angekommen hatten unsere Motorräder übrigens rund 2200 Kilometer mehr auf dem Buckel.

Schiffsmodellbauclub Nürnberg e. V.



Aufnahmeantrag, gültig ab 1. Januar 2005

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

ab aktives/förderndes Mitglied

*nicht Zutreffendes
bitte streichen*

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

Name: Vorname:

Beruf: Geburtsdatum:

Straße:

Plz.: Wohnort:

Telefon: E-mail:

Datum: Unterschrift:

Bei Jugendlichen unter 18 Jahren Unterschrift des Erziehungsberechtigten

Mitgliedsbeiträge:

Jahresbeitrag

Erwachsene	€ 30,00
Jugendliche unter 18 Jahren	€ 12,00
Jugendliche unter 14 Jahren	beitragsfrei
Azubis, 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!

Beata

RC-Sportmotorjacht
im Ocke Mannertelt
Design



Rumpf, Deck und RC-Wanne
verklebt und CNC-bearbeitet

BEATA

Länge 830 mm
Vorlagefreie Modellkonstruktion
nach Originalunterlagen zum Antrieb
mit einem Elektromotor
Best.-Nr. 2024 Schmirgelkasten
mit gefilmtem und CNC-bearbeiteten
Schiffsrumpf und gelästerter Holzleiste
€ 219,-



Ausführliche Beschreibung
siehe GRUPPNER
Hauptkatalog Fas
mit Neuhaltungsprospekt