Schiffsmodellbauclub Nürnberg e.V. Ausgabe 2007

SMC Club-Info

Das Magazin des SMC Nürnberg

1986 - 2006
20 Jahre SMC
Ausstellung Katzwang
Schaufahren Weißenburg
11. Modell-U-Boot-Treffen Feucht
Hochseeschlepper Abeille Flandre
Marineschule Mürwik - Gorch Fock

www.smc-noris.de

20 Jahre Schiffsmodellbauclub Nürnberg e.V.

Erstaunlich, was seit der Gründung im Jahre 1986 so alles los war bei uns. Zu den ursprünglich acht Gründungsmitgliedern sind im Laufe der Zeit noch vierzig weitere Mitglieder dazugekommen, und alle sind aktiv an unserem Vereinsleben beteiligt.

Nochmals auf den kompletten Werdegang einzugehen ist nicht nötig, Interessenten können ja unsere Sonderausgabe 20 Jahre SMC jederzeit bei uns anfordern und sich genauer informieren.

In diesem Jahr hatten wir genau 19 Veranstaltungen, die von uns ausgerichtet wurden. Hierbei sind auch Neujahr, Faschingskegeln usw. mit eingeschlossen. Nicht erwähnt sind die weiteren Aktivitäten bei anderen Vereinen oder Ausstellungen, bei denen wir als Gäste waren.

Veränderungen sind oft unumgänglich, da der Wandel der Zeit auch vor uns nicht Halt macht.

Von Nürnberg haben wir uns in diesem Jahr scheinbar endgültig verabschiedet, da „unser" Langwasser-Bad nicht mehr zur Verfügung steht. Sicher, Nürnberg hat weitere Bäder, aber die Bedingungen in diesen sind eben nicht für Ausstellungen und Schaufahren, so wie wir sie benötigen, vorhanden.

Nun, Nürnberg hat ein ausgesprochen schönes Umland. Und so bringen uns die erwähnten Veränderungen auch zu neuen Bädern.

Unsere Eröffnungs- und Abschlussfahren werden schon seit längerem in Weißenburg abgehalten, dort fand auch unser großes „20 Jahre SMC" Schaufahren am 30. September 2006 statt.

Unser internationales Modell-U-Boot-Treffen haben wir diese Jahr das erste Mal in Feucht abgehalten. Ich denke, das wird auch der weitere Austragungsort sein, wenn die Gemeinde Feucht mitmacht. Und dafür stehen die „Sterne" aus jetziger Sicht einfach gut.

Als „kleines Highlight" hatten wir Frühjahr 2006 eine Vorführung in Neustadt/Aisch durchgeführt. Auch diese war als sehr gelungen zu bezeichnen und wird im Mai 2007 mit unserem Eröffnungsschaufahren wiederholt.

Richtig gut ist aber der Campingplatz am alten Badeweiher in Weißenburg. Er ist für Sonderveranstaltungen wie Jugendzeltlager, Sonnwendfeier und kleinere oder größere Freiluftfeiern geradezu prädestiniert.

Ich will hoffen, dass die nächsten Jahre genauso interessant und vielseitig werden wie die Vergangenen es waren.

Ich bedanke mich, auch im Namen des Vereins, für die tatkräftige Unterstützung durch die Verantwortlichen und alle Helfer, die für die Organisationen und Abläufe der Veranstaltungen zuständig waren. Und natürlich auch für meine treuen Inserenten, ohne die unser SMC Club-Info nicht erscheinen könnte.

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 2007

Mai	*Eröffnungsschaufahren in Neustadt/Aisch*
19.-20. 05.	*German Modell Masters in der Arena Nürnberg*
07.-08. 07.	*Altdorf, Ausstellung mit Schaufahren*
September	*12. Modell-U-Boot-Treffen in Feuchter „Feuchtasia“*
September	*Abschlussfahren im Limesbad Weißenburg*
Oktober	*Ausstellung in Mercado mit „Mercado-Cup“*
01. 12.	*Ausstellung im Modellcenter Nürnberg*

Genaue Termine bzw. Änderungen erhalten Sie beim SMC-Vorstand, seinen Vertretern und in unserer Homepage. Alle Angaben ohne Gewähr.

18.-19. August ***50 Jahre MBC Nürnberg in Verbindung mit der Jubiläumsveranstaltung 1000 Jahre Stadt Fürth***

Inhalt

Seite 6 Wiederbelebung im Palm Beach
Seite 7 Autorentreffen
Seite 8 U 25 - Baubericht
Seite 13 Ausstellung Katzwang
Seite 15 Hochseeschlepper Abeille Flandre
Seite 18 11. Modell-U-Boot-Treffen
Seite 20 German Model Masters
Seite 23 Hermann Marwede - Revell Modell
Seite 26 Waldbad Neustadt/Aisch
Seite 28 Pfingsten im Norden
Seite 34 Sonnwendfeier/Jugendzeltlager
Seite 36 Hafenfest Nürnberg
Seite 38 Marineschule 2. Teil
Seite 44 Unterseeboot Typ XB U 219
Seite 46 Der „perfekte" Vorstand
Seite 48 Vereinsausflug zum Tegernsee

Seite 54 Graue Flotte im Badesee
Seite 56 Abschluß 20 Jahre SMC im Weißenburger Limesbad
Seite 58 Ausstellung Mercado Nürnberg
Seite 62 Tarnkappenschiff VISBY-Klasse
Seite 64 Finnmarken, Teil 5
Seite 72 Ausstellung Blindenzentrum
Seite 76 Interview Radio F
Seite 77 Letzter Dienst einer Positivform

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.

Rückblick Veranstaltungen 2006

18.-19.03.	*Jubiläums-Modellbau-Ausstellung in der Sporthalle des ARSV Katzwang in Nürnberg-Katzwang*
29.-30.04.	*11. Internationales Modell-U-Boot-Treffen Nürnberg*
20.-21.05.	*8. German Model Masters 2006*
04.06.	*Ausstellung im Freibad Neustadt/Aisch*
17.06.	*Sonnwendfeier und Vereinsmeisterschaft*
24.06.	*Ausflug zum Tegernsee*
15.-16.07.	*Ausstellung im Rahmen des 8. Nürnberger Hafenfest*
14.-16.07.	*Jugendzeltlager am Badesee In Weißenburg*
03.09.	*„Graue Flotte“ am Badesee in Weißenburg*
30.09.	*Großes Abschlussfahren im Weißenburger Limesbad im Rahmen 20 Jahre SMC Nürnberg*
21.10.	*Ausstellung im Mercado Einkaufscenter*
18.-19.11.	*Ausstellung Bildungszentrum für Blinde*
02.12.	*Ausstellung im Modellcenter Nürnberg, Hausmesse*

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

Bild des Jahres

Neujahr, oder die Reanimation einiger Mitglieder des SMC
Bericht/Fotos: Alf Murr

Am 1. Januar trafen sich Jung und Alt (Klaus würde sagen: christlichen Zeit) um 12 Uhr am Freizeitbad Palm Beach in Stein. Insgesamt 18 Personen, darunter auch Rudi, der 1. Vorstand des SMC, wagten eine neue Art sich wiederzubeleben nach den Silvesterfeierlichkeiten.
In dem neugestalteten Wellenbad wurde das Lager bezogen; Muscheln und große Pavillons boten für alle Platz und konnten auch für die noch erforderliche Reinkarnation genutzt werden, danach wurde das Wasser gestürmt. Sofort wurde die Krake belagert. Es blieb aber nicht aus, dass sie immer wieder neu erklommen werden musste. Auch Rudi versuchte sich mit Schwimmen, unter fachkundiger Anleitung, zuerst im Kinderbecken. Unser Jüngster, der Tim, kann es noch gar nicht glauben, zum Glück sitzt er im Haus und beobachtet das Treiben aus dem Fenster. Das andere Fenster wurde von unserem Matrosen Sandy belegt.
Dank guter Bewirtung ließ es sich in den verschiedenen Bereichen gut aushalten. Ob im Strömungskanal, an den verschiedenen Rutschen oder zur Entspannung in den Thermen, jeder konnte seinen Tag nach Belieben gestalten und seine Aktivitäten seiner Form anpassen.
Dass der Tag zu unserer Zufriedenheit verlaufen ist zeigte Tim, die kleinste Wasserratte des SMC. Die Reanimation ist gelungen.
SMC-üblich wurde das Bad von uns gegen 22 Uhr geschlossen.
Es bestehen bereits jetzt Planungen, das 21. Vereinsjahr in diesem Rahmen zu beginnen, um an die vielen Aktivitäten und Events des Jubiläumsjahres zu denken und sich selbst einen Wellness-Tag zu bescheren.

SMC Autorentreffen
Bericht/Fotos: Klaus Müller

Am Freitag, den 13. Januar 2006 trafen sich meine "Autoren" und ich zum fast schon rituellen Autorentreffen. Diesmal gab es nichts zu bemängeln, alles lief so, wie ein geplagter Redakteur es sich so vorstellt. Zum 20jährigen Jubiläum des SMC wurden zwei Hefte hergestellt, eines mit der Chronik des Vereins und das "normale" Club-Info. Trotz insgesamt 120 Seiten kamen die Berichte und Fotos rechtzeitig an und alles lief wirklich prima. Eine Besonderheit ist zu vermelden: Das Heft mit der Chronik wurde komplett in Farbe hergestellt! Die Kosten schnellten dadurch natürlich in die Höhe, aber dank meiner Inserenten und der Druckerei war auch dies so machbar, wie ich es mir vorstellte.
An dieser Stelle nochmals herzlichen Dank an alle, die unser Club-Info so tatkräftig unterstützten.

Modellbau Mann

Gustav-Jung-Str. 33
D - 90455 Nürnberg
Telefon: 0911/9880222
WWW.MODELLBAU-MANN.DE

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

Wie aus U 25 von Krick ein neues U-Boot wurde

ein etwas anderer Baubericht von Reinhard Bauer, Fotos: Klaus Müller

Vor einigen Jahren habe ich im Bayerischen Fernsehen einen Bericht über ein für Videoaufnahmen modifiziertes Robbe U-Bootmodell „Sea Wolf“ gesehen. Da kam der Gedanke, das kannst du auch. So begann meine zweite Modellbauphase, die erste endete mit 16 als Flugmodellbauer.

Wie fängt man als Neuling auf diesen Gebiet eigentlich an? Es wird Literatur beschafft: z.B. Norbert Brüggen, Stephan Post usw.

Parallel entstand so eine Art Pflichtenheft; der Schreibtisch und die Werkbank im Keller, beide ca. 1 m lang. Diese Größe sollte letztendlich das zu bauende Modell nicht wesentlich überschreiten und außerdem wie ein zweite Weltkrieg U-Boot aussehen. Es kamen für mich damals nur zwei Modelle in Frage, U25 von der Firma Krick und Sea Wolf von Robbe.

Das erstere bekam den Zuschlag, zumal es weitgehend aus Holz bestand, was mir mit meinen Erfahrungen in der Holzbearbeitung entgegenkam; und es sah darüber hinaus einem WK II U-Boot ähnlich.

Jetzt musste nur noch Weihnachten abgewartet werden um den Modellwunsch erfüllt zu bekommen.

Als erster Schritt erfolgte das zusammenkleben der Schichtbretter. Nach dem Aushärten folgte der erste Grobschliff.

Zwischenzeitlich wurde in der Literatur eifrig gelesen, man wurde schlauer und gleichzeitig unsicherer. Was muss man nicht alles beachten, wenn ein ordentliches Boot entstehen soll? Welche Variante ist optimal und lässt sich realisieren?

Dynamisch oder statisch tauchend, Stabilitätsverhalten, Fahrbild, Regelzellen, Trimmung und... und ...und.

Ergebnis: der Bau geriet ins stocken.

Da kam der Tipp von einem Bekannten. In Langwasser gibt es alle 2 Jahre ein U-

Bootmodelltreffen und dieses stand gerade wieder einmal an. Also nahm ich am 8. Treffen als Zuschauer und vor allem als Fragender teil. Ich lernte Rudi, Matthias und Klaus vom SMC und Herrn Stefl vom Münchner Club kennen. Herr Stefl hatte dort ein U25 Modell mitgebracht und meine Fragen und Notizen füllten an diesem Tag einige Seiten.

Zu Hause begann ich den geplanten Bootsbau nach Krick zu überdenken.

Fazit: das Boot sieht zwar einigermaßen „echt“ aus, aber es taucht nur dynamisch, der Dichtungsdeckel aus Sperrholz passte mir als Techniker absolut nicht usw. Das konnte nicht die Lösung sein!

Gegen alle dieses aufkommenden Bedenken stand das Robbe Boot Sea Wolf, was mir Matthias vom SMC Nürnberg ausführlich erläutert hatte. Alle Bauteile befinden sich hier im Inneren des Druckkörpers und konnten mit der Trägerplatte einfach nach hinten herausgezogen werden. Der Durchmesser 10 cm, fast wie beim U25. Mir kam eine neue Idee, die Form vom U25 mit dem Druckkörper von Robbe, das könnte die Lösung sein und wenn sich zusätzlich noch ein Tauchtank einbauen lässt, wäre das Optimum erreicht.

Ich rief bei Robbe an und der Bauplan vom Sea Wolf kam freundlicherweise mit der Post. Danke an die Firma.
Die neuen Planungen und Berechnungen begannen, denn jetzt stand der verfügbare Raum innerhalb des Druckkörpers fest. Resultat - der Platz müsste reichen. Nach Kauf des robbe Druckkörpers konnte dieser mit speziell angefertigten Kunststoffringen (PVC) an das Bug- und Heckteil von U25 angepasst werden.
Nach Auseinandersägen des Holzrumpfes in 3 Teile, wurde die Bug – und Hecksektion mit den Kunststoffringen versehen und der Druckkörper im mittleren Teil platziert, der alte Holzmittelteil entsorgt.
Es war fast wie in der Baugeschichte des WK II, ein zylindrischer Druckkörper in der Mitte daran die Bug- und Hecksektion angesetzt und darüber das Deck mit seinen Aufbauten.
Jetzt ging es los: schleifen, spachteln damit der Bootskörper in „Form“ kam und anpassen des abnehmbaren Oberdecks (von Krick) usw.
Eine Trägerplatte aus PVC wurde für das Innere des Druckköpers angefertigt, fest mit dem Heckteil verbunden und mit Schottwänden und Messingschienen versteift, so dass sie auch wieder herausgezogen werden kann.
Die Führungsschiene, die auch als Ballast (Fe) Verwendung findet, wurden abgeschliffen und mit Kleber im unteren Bereich des Druckkörpers fixiert. Um die Stabilität weiter zu verbessern wurde außerhalb des Körpers ein zusätzlicher Kiel angebracht (gefüllt mit Feinsand) - positiver Nebeneffekt - der Bootsrumpf wird besser geschützt. Im vorderen Teil der Trägerplatte wurde eine zentrale Verschlussschraube eingelassen. Mit einer Flügelmutter wird von außen der runde Druckkörper (hinten O-Ring) einfach dichtgezogen.
Es folgten erste Tests zur Dichtigkeit, zulässiger Gewichtsbelastung, sowie möglicher Lastverteilung - in der Badewanne!
Nun kam der nächste Klärungspunkt: Was für ein Tauchtank konnte überhaupt untergebracht werden? Diese Frage war nicht so einfach für mich zu klären, da die Platzverhältnisse nicht üppig waren, übrigens ein Problem, das sicherlich alle Modellbauer kennen.
Die Wahl fiel schließlich auf einen Kolbentank. Im freien Bootsinneren konnte maximal ein Durchmesser von 42 mm für den Tank bereitgestellt werden. Ein Freund organisierte die Sonderanfertigung des Kolbentanks aus Messing, verschlossen mit Feingewinde und Deckel (eigentlich nicht bezahlbar). Mit der halben verfügbaren Länge des Druckkörpers konnte ein Fassungsvolumen von rund 200cm³ erreicht werden. Der Kolben wurde mit einer Zahnstange (Conrad) verbunden. Jetzt fehlte nur noch der Antrieb.
Als Techniker nicht das Problem - ein alter Videokassettenauswurf mit Schneckengetriebe, Stirnzahnrad und Motorkupplung waren hier genau das richtige. Getriebemotor besorgen und

Hauptzahnrad solange testen und wechseln, bis 25-30 sec. Flutungszeit erreicht wurden.
Ergebnis: Das Durchzugsmoment war beachtlich, nicht einmal eine Fingerspitze konnten diesen Antriebsselbstbau bremsen.
Jetzt begann der Ausbau der Trägerplatte um den Tauchtank herum.
In der unteren Sektion:
Batteriezelle 12 V / 2,2A (Pb), Schott-Fahrregler, 2 Antriebsmotoren, (U25 Krick)
Kardankupplung zu den Wellen (Fa. Harhaus)
In der oberen Sektion:
Tauchtank mit Führung der Zahnstange und Füllstutzen zum Heck.
An den Seiten Lageregler, Sicherung und Schaltbrett , Ein/Aus Zugschalter
Schneckenantrieb mit Getriebemotor für Tauchtank, Empfänger, Ballasttanksteuerung, Servo-Heckruder, Mikrotaster.
Ballasttanksteuerung und Lageregler wurden von der Fa. Brüggen erworben. Wo kennen gelernt, natürlich beim Treffen des SMC Nürnberg!
Dann tauchte ein neues Problem auf. Nach Festlegung der Tiefensteuerung über die Bugruder war mir unklar, wie ich diese Kopplung realisieren sollte. Eine mechanische Lösung konnte ich mit meinen Mitteln nicht herstellen. Somit blieb nur eine elektrische Ansteuerung eines Servo in einem gekapselten Behälter im freiflutenden Bugraum übrig. Beim herausziehen der Trägerplatte müsste dieser lediglich über einen Steckverbinder getrennt werden.
Nach weiteren Trockentest aller Funktionen am Schreibtisch und diversen Nachjustierungen konnten dann die Badewannentest wieder fortgesetzt werden.
Prompt auftauchende Leckstellen bei den Außenbordverschlüssen konnten schnell unter Kontrolle gebracht werden. Schwieriger war es beim Tauchtank, er leckte nach innen. Auch der Einsatz von stärkeren O-Ringen half nur kurz. Erst der

Wechsel des Messingkolbenbodens gegen einen aus Teflon löste das Problem, da dieser sich besser an die Wandungen anpasste und darüber hinaus die Reibung nicht erhöhte.
Das Boot lag endlich stabil im Wasser, denn der Schwerpunkt konnte durch die Ballastschiene und den zusätzlichen Kiel sehr tief gehalten werden. Nur der Restauftrieb war noch zu hoch, um das Boot mit 200g ordentlich unter Wasser zu bringen.
Mit Zusatzballast hätte man das sicherlich einfach korrigieren können, aber der Eintauchwasserspiegel läge dann Unterkante Turm, was kein schönes Fahrbild ergeben hätte.
Also noch einmal rechnen, um das über der Wasserlinie liegende Kreisbogensegment zu verkleinern, sodass zur Restverdrängung die verfügbaren 200g reichen.
Lösung - den Rumpf um 10 mm aufstocken und das Oberdeck erneut anpassen. (wie üblich wieder schleifen, spachteln usw.) Nun endlich stimmte das Überwasserfahrbild und das Boot ging über Heck unter Wasser. Um dies zu korrigieren wurde die Zahnstange des Tanks mit ca. 80g belastet. Hierdurch erfolgte beim Fluten über den Heckeinlauf eine automatische Verschiebung der Trimmung nach vorn und so wurde erreicht, dass das Boot leicht vorderlastig wegtauchte. Zum Abschluss musste noch die Gesamtlage mit kleinen Trimmgewichten im Bugraum stabilisiert werden und die Bade-

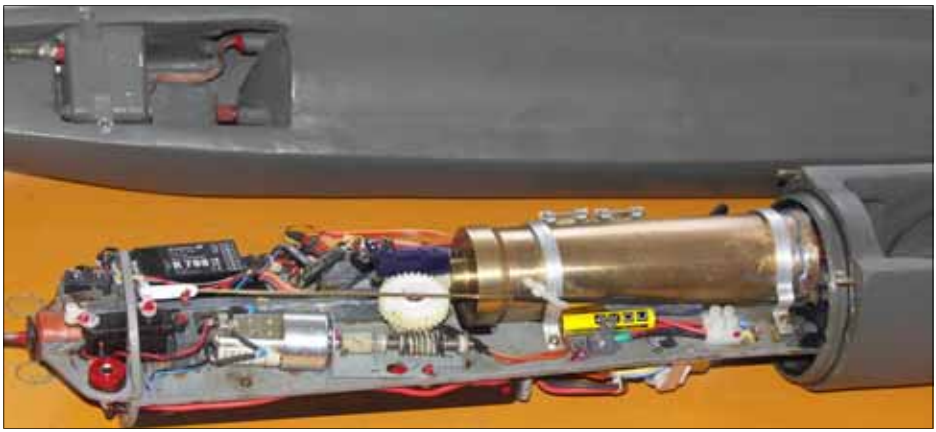
Das Fachgeschäft für Flug-, Schiffs- und Automodellbau, Fernsteuerungen, Zubehör

M. TOST MODELLBAU

90443 Nürnberg
Tafelfeldstraße 15
Telefon: (0911) 44 49 65
www.tost-modellbau.de

Zwischen Opernhaus und Christuskirche

wannentests waren danach beendet.
Parallel zum Bau der Technik im Rumpf wurde an der Gestaltung des Decks und des Turmes gearbeitet. Hier konnte auch auf Fotos und die Erfahrungen von Herrn Stefl zurückgegriffen werden. Die Luken verbessert, die 8,8 cm Kanone modifiziert und drehbar gemacht und eine Flak auf der Turmplattform befestigt. Der Turm wurde dabei übrigens nicht mit dem Deck verklebt, er bekam eine Schraubverbindung und eine Zusatzentlüftung über das Sehrohr.
Als Antenne wurde die Turmreling genutzt. Zusätzliche Flutschlitze im Bug- und Heckbereich zur Verhinderung von Luftblasen eingearbeitet, ebenso ein Anker.
Auch im Bootskörper ist einiges verändert. Der Zugdraht der Servoanlenkung ist aus Messing. Ein Zugschalter zum Ein- und Ausschalten der Batterie wurde so eingebaut, das dieser über ein Gestänge von außen, über das Heck betätigt werden konnte. Bei den Rudern statt der vorgesehenen Messingbleche ein Kunststoffprofil gestaltet. Auch die Servicefreundlichkeit der Steuerelemente durch Steckverbinder verbessert. Im Bugdeckel des Druckkörpers ein Fahrradventil eingepasst um bei Bedarf den Innendruck entsprechend manuell erhöhen zu können. Die durch den Umbau flachliegenden Stevenrohre mit Messingschiffschrauben erhöhten erfreulicherweise die Ruderwirksamkeit. Der Gesamtanstrich erfolgte letztendlich in Deck hellgrau und Bootskörper dunkelgrau.
Zum Schluss wurde eine Flagge so überarbeitet, dass diese in der Mitte mit dem Eisernen Kreuz versehen und danach wasserdicht verschweißt wurde.
Der Tag der Wahrheit rückte näher. In einem 12m Becken einer Schule erfolgte eine erste richtige Erprobung. Zum 10. Modell-U-Boot-Treffen war es dann soweit. Im Langwasserbad erfolgte der Beweis der See- (Bad) Tauglichkeit. Das Fahrbild stimmte, das Boot hatte eine schöne Bugwelle und ging bei kleiner Fahrt oder im Stand leicht über Bug unter Wasser. Mit der Lageregelung konnte man sogar sauber die Sehrohrtiefe halten. Mit der eingebauten Batterie wurde eine Fahrzeit von ca. einer Stunde erreicht. Der eingebaute Tauchtank tat hier sein übriges dazu.
Aus dem Bausatz U25 war in 4 Jahren ein statisch tauchendes U-Boot unter Beibehaltung der Silhouette und der angedachten Baugröße geworden. Es waren 4 Jahre mit Erfolgen und Rückschlägen – aber es waren keine einsamen Jahre, denn der Kontakt zum SMC Nürnberg und anderen Partnern bestand immer und heute noch. Ohne diese Kontakte und Tipps wäre eine wie hier erfolgte Neukonstruktion als „Laie“ nicht möglich



Ausstellung
20 Jahre SMC Nürnberg
Bericht/Fotos: Klaus Müller

Am 18. März, pünktlich um 10 Uhr, begann mit unserer Jubiläumsausstellung in der Turnhalle des ARSV Katzwang unsere „Schifflesfahr- und Ausstellungs-Saison“ 2006.
Bereits am Vortag waren ab 19 Uhr viele fleißige Helfer am arbeiten, um einen schönen Rahmen für dieses Ereignis zu gestalten. Besonders hervorzuheben ist die Leistung von unserem Schriftführer Harald Müller, der die ganze Logistik mit der Versorgung einwandfrei im Griff hatte. Gleiches gilt auch für unseren Vorstand Rudi Schwarzmeier, der viel Zeit mit der Planung und Aufteilung der Stellflächen, Behördengängen usw. verbracht hat.
Nun, am frühen Morgen ging es endlich los. Hunderte von Schiffs-, Auto-, Raketen- und Flugmodellen waren vorhanden, mit den entsprechenden Beschreibungen versehen und ansprechend aufgebaut. Da praktisch alle Eigner der Modelle anwesend waren konnte auch wissbegierigen Besuchern alles bis ins letzte Detail erklärt werden.
Besondere „Hingucker“ waren die U-Boote mit Presslufteinrichtung zum „Ausblasen“ der Wassertanks und ein Tornado Düsenjäger mit echter Turbine. Höchstgeschwindigkeit 300 km/h, Verbrauch 3 Liter Kerosin in 6 Minuten.

Publikumsliebling war allerdings ein 50 cm großer Doppelrotor-Helikopter, der akkubetrieben seine Kreise über den Köpfen der Zuschauer drehte.
Begonnen hat alles mit der Begrüßung. Vorstellung der einzelnen Teilnehmer, hervorragend dargeboten von unserem Vorstand Rudi. Auch von der Stadt Nürnberg war ein Vertreter gekommen, Herr Helmut Bloß, Stadtrat. Dieser hat sich bei einem Rundgang von der Vielfalt der Modelle und der fein detaillierten Ausführung begeistert geäußert. Man sah ihm an,

dass er auch ganz gerne mal mit so einem Modell fahren würde... Na ja, er ist jederzeit willkommen!
Die Herren Vollbrecht und Fota von der Stadt Feucht, unserem nächsten Veranstaltungsort mit U-Boot-Treffen, waren auch mit Familie vorbeigekommen. Ich denke, diese freuten sich schon auf das Spektakel, das in knapp 5 Wochen bei ihnen abläuft. Und ich hoffe, dass dabei auch mal schönes Wetter vorhanden ist.
Die Verköstigung unserer Gäste wurde von Anita Schlicker, Sonja Schwarzmeier, Kerstin Müller, Petra Reusch und Christine Ott perfekt durchgeführt. Ich habe viel probiert, ob warm oder kalt, es war einfach nur gut. Ein großes Lob und viel Dank für ihren Einsatz, auch allen weiteren Personen, die im Hintergrund mitarbeiteten und für den reibungslosen Ablauf sorgten!
Insgesamt haben acht Vereine und zwölf Einzelaussteller bei unserer Jubiläumsveranstaltung mitgewirkt.
Wer natürlich auch nicht fehlen durfte war die DGzRS, wie immer durch Herrn Torsten Brudereck und Herrn Eric Schuhmann vertreten. Auch ihr Info-Stand erschien prächtiger denn je. Noch schöner war allerdings ein Stand mit Modeschmuck, aufgewertet durch zwei reizende Damen. Gegen diese hatten die Modellbauer keine Chance. Aber dies ist ein anderes Thema...
So, eine weitere Attraktion wurde bisher nicht erwähnt: Die Eisenbahn im Modell!
Die Eisenbahnfreunde Ammerndorf kamen mit einem Teil des wunderschönen Nachbaus der Bibertbahn zu unserer Ausstellung. Mit den einzelnen Modulen hatten sie beim Aufbau ganz schön zu kämpfen, aber am Ende lief auch hier alles perfekt. Es ist immer wieder schön anzusehen, wie sorgfältig die einzelnen Szenen auf der Anlage dargestellt sind. Da stimmt einfach alles! Wie auch bei den anderen Modellen verzichte ich auf Einzelheiten und lasse die Bilder (im Internet) sprechen.
Am folgenden Tag gegen 9 Uhr waren die meisten der Aussteller bereits versammelt und begannen den Tag recht zünftig mit einem Weißwurstessen. Dass Brezel und Bier nicht fehlen durften ist wohl klar. Manch einer hatte seinen „Frühstücks-Kaffe“ erst später eingenommen. Ich zum Beispiel. Und dann kamen erst mal die Besucher. Es ist ganz schön was los gewesen. Und - welch Überraschung - Herr Helmut Bloß, Stadtrat von Nürnberg, er hatte gestern die Begrüßungsrede gehalten, lief mir ganz privat über den Weg. Ein paar nette Worte wurden gewechselt und dabei stellte sich heraus, dass er sich nicht nur für die Modelle begeisterte. Herr Bloß war auf der Suche nach seiner Familie! Er hat sie gefunden, ich sah ihn später im Kreise seiner Lieben bei Kaffe und Kuchen sitzen.
Gegen Ende um 17 Uhr sah ich immer noch Besucher zwischen den Modellen, aber der Abbau musste beginnen. In den Gesichtern der Aussteller und auch meiner Kollegen konnte man lesen, dass alle rundum zufrieden waren. Auch wenn das einpacken noch einmal alles abverlangte.
Resümee: Der Auftakt mit unserer Jubiläumsausstellung ist uns bestens gelungen. Ich kann sagen, dass die Organisation richtig professionell von unseren aktiven Mitgliedern gehandhabt wurde.

Abeille Flandre

Bericht/Fotos: Wolf Gruss

Bei meinem letzten Frankreich Urlaub, in der Bretagne, hatte ich die einmalige Gelegenheit den Hochseeschlepper **Abeille Flandre** zu besichtigen.

Das Schiff gehört der Groupe Bourbonne, einem der größten Hochsee- Bergungsunternehmen der Welt. Die Zugehörigkeit ist leicht zu erkennen, da alle Seefahrzeuge vom Prahm bis zum Schwerlastkran mit dem Namen Abeille (Biene) beginnen. Zur Zeit hat das Unternehmen ca. 50 Schiffe in der ganzen Welt im Einsatz, Ein Schwerpunkt sind dabei die ehemaligen französischen Kolonien und was davon übrig geblieben ist.

Die Abeille Flandre und ihr Schwesterschiff Arbeille Languedoc wurden ursprünglich 1978 als Ankerzieher für einen schwedischen Eigner in Dienst gestellt. Nachdem jedoch im selben Jahr, nur 80 km von Brest entfernt, die AMOCO CADIZ vor Portsall auf Grund lief und die erste große Ölkatastrophe verursachte, wurden beide Schiffe von den Franzosen gekauft und an die französischen Marine als Hochsee- und Bergungsschlepper verchartert.

Die Küste am Eingang des Ärmelkanals ist weit hinaus von einer Unzahl Klippen und Felsen übersät, die größtenteils nur wenig aus dem Wasser ragen. Auf eine Länge von 100 km gibt es keinen flachen Strand. Wer dort ein Problem hat, ist sofort in ernsten Schwierigkeiten.

Die beiden Schiffe bewachen den Ein- und Ausgang des Ärmelkanals, um ähnliche Unglücke zu verhindern.

Die Abeille Languedoc ist in Cherbour stationiert und hat wegen ihrer Marinezugehörigkeit einen Anstrich in marinegrau bekommen.

Für den Eastbeam = Fahrrinne für die in den Ärmelkanal laufenden Schiffe, ist die Abeille Flandre mit Heimathafen Brest zuständig. Bisher hat die Besatzung verhindern können, dass das Schiff ebenfalls den Marineanstrich bekommt.

Bis Windstärke 6 liegt sie im Vorhafen von Brest in Alarmbereitschaft. Die 11 Mann Besatzung sind innerhalb von 10 Minuten startklar. Die 4 MAK Diesel können, durch permanente Ölvorwärmung, sofort gestartet werden.

Ab 7 Beaufort läuft das Schiff aus der Bucht von Brest aus und geht vor der Insel Quesant, am Eingang des Ärmelkanals, in Position. Dadurch kann sie im Notfall sofort agieren, ohne viel Zeit durch das Auslaufen zu verlieren. Da sie einen

Marinestatus hat, muss bei Ernstfällen nicht lange, entsprechend dem internationalen Seerecht, verhandelt werden. Sie kann den Havaristen nach eigenem Ermessen an den Haken nehmen und notfalls auch die französische Marine zu Hilfe holen. Laut Pascal, dem ersten Offizier, ist das jedoch noch nicht vorgekommen.

Einen Tag vor meinem Besuch hatte sie einen schwedischen Frachter mit einer Ladung Papier, wegen eines Maschinenschadens, in den Hafen geschleppt. Derartige Hilfen sind für die Besatzung, die jeden Monat wechselt und dann einen Monat frei hat, der Alltag.

Wenn man aber im Internet nachforscht, findet man immerhin 1.100 Links nur zu diesem Schiff. Man sieht sehr schnell, dass die Abeille Flandre bei allen spektakulären Bergungsaktionen und Schiffskatastrophen der letzten 25 Jahre, meist sogar an erster Stelle, beteiligt war. Die vielen Berichte sind spannend zu lesen und geben Auskunft über den minutiösen Ablauf der Aktionen und alle Beteiligte. Für uns Modellbauer wäre dieses Schiff ein tolles Objekt zum Nachbau. Im Internet habe ich 2 Franzosen gefunden, die sich daran sehr erfolgreich versucht haben.

Im September 2005 ist die Abeille Flandre nach Toulon verlegt worden. Sie wurde durch die Abeille Bourbone ersetzt. Dieses Schiff ist der modernste und größte bzw. leistungsstärkste Bergungsschlepper der Welt (Länge 81 m, 23.000 PS). Sie wurde in Brest mit einem 6tägigem Fest begrüßt. Ab April 2006 wird ein baugleiches Schiff, die Abeille Liberte das Schwesterschiff Abeille Langedoc in Cherbour ersetzen.

Wer einmal in die Gegend von Brest kommt, sollte unbedingt den Hafen besuchen. Vielleicht hat er Glück und kann das Schiff besichtigen. Der Hafen ist auch deshalb so interessant, weil nebenan die berühmten U-Boot- Bunker liegen und man von der Hafenfestung und der Brücke einen einmaligen Blick in das Marinearsenal hat.

Das Arsenal wurde von Ludwig 14. modernisiert!! und alle Docks sind heute noch voll in Betrieb. So viele Kriegschiffe aller Größen auf so engem Raum, dürfte es kaum noch einmal zu sehen und zu fotografieren geben. Als EG Angehöriger kann man eine Besichtigung mit dem Schiff machen. Dabei geht es auch auf die gegenüberliegende Seite auf die Halbinsel Crozon zum neuen U-Boothafen.

Für Urlauber: die Halbinsel Crozon ist ein Paradies für Camper, mit einmaligen, menschenleeren, sauberen Stränden, netten Leuten, sehr gutem Essen und mildem Seeklima mit Wahnsinnsstürmen im Winter.

Technische Daten:

Typ:	Ulstein 507
Werft:	Ulstein Hatlo A/S, Norwegen
Baujahr:	1978 als NEPTUN-SUECIA
	1979 an die Groupe Boubonne verkauft
Betreiber:	Marine National (bis 2010 verchartert)
Länge:	63.5 m
Breite:	14.8 m
Tiefgang:	7 m
Verdrängung:	1.577 BRT
Max. Geschwindigkeit:	17 kn
Antrieb:	4 Atlas MAK, 8 Zyl., 4-Takt Diesel a 2.350 KW

2 Schrauben
2 Bugstrahlruder a 350 PS
Pfahlzugkraft 160 t
3 unabhängige Stromversorgungen: Siemens/Caterpillar a 440 kVA
1 Schleppwinde (400 t) mit 1.500 m Kabel, 70 mm Ø und 150 t Zugkraft
1 Schleppwinde mit 1.500 m Kabel, 110 t Zugkraft
1 Ankerziehwinde, 40 t Zugkraft
2 Radargeräte: RACAL DECCA
Besatzung: 11 Mann
Reichweite: 36.000 sm

MODELLBAU exclusiv

SIB

Siegfried Brütting
Am Frohnberg 13
96264 Altenkunstadt
Tel: 09572-609997
Mobil: 0160 84 33 007

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

11. Modell-U-Boot-Treffen

Bericht und Fotos: Klaus Müller

Am 29. und 30. April 2006 war es endlich soweit: Das 11. U-Boot-Treffen konnte mit einem Jahr Verzögerung beginnen! Unser langjähriger früherer Austragungsort, das Freibad Langwasser, wurde im letzten Jahr nicht mehr freigegeben und wird wohl über kurz oder lang endgültig geschlossen. Jaja, die Kommunen haben für solche Sachen natürlich kein Geld mehr zum Renovieren. Ist ja nur ein Bad mit Liegewiese gewesen...

Aber Glück im Unglück: Im schönen Markt Feucht gibt es das Feuchtasia, ein sehr schönes Bad mit tollen Becken, und man hat sich auch über unsere Veranstaltung gefreut und viel Mühe gemacht, um alles für uns vorzubereiten. Gleich vorneweg ein dickes Lob und vielen Dank für die hervorragende Organisation der Marktgemeinde Feucht. Nix wissen ist auch was, aber es wäre toll, wenn dieses Bad in Zukunft auch weiterhin für unsere U-Boot-Treffen zur Verfügung stehen würde.

Wer unsere Info-Hefte aufmerksam liest weiß, dass der SMC Nürnberg so seine kleinen Probleme mit dem „Wettergott" hat. Diesmal hat er es aber wirklich krachen lassen. Das Absolute Highlight in der SMC-Geschichte: 6 Grad plus! Es waren Stimmen zu hören wie „Muß die Veranstaltung im Februar durchgezogen werden?" oder „Fein, dass das Eis schon abgetaut ist".... Also, der Wärmeraum war am besten besucht! Da täuschen auch die schönen Bilder mit dem blauen Himmel nicht darüber weg! Trotzdem: Alle haben dem Wetter getrotzt und ihre Boote zu Wasser gelassen. Und es war einfach schön anzusehen, wie die Boote ihre Runden zogen und doch dem Publikum einiges an spektakulären Vorführungen bieten konnten. Vertreten waren alle Arten von Tauchbooten im zivilen wie auch militärischen Bereich, dynamisch und statisch tauchend. Bei den letztgenannten gab es welche mit Kolbentank- und Pressluftsystem. Diese waren natürlich besonders im Blickpunkt der leider, wetterbedingt, wenigen Zuschauer. Auch die Akteure waren begeistert, die ersten (Lob und Danke) Mails haben wir bereits erhalten. Hatten Sie doch kleine Brücken in den einzelnen Becken, und dies war natürlich von Vorteil, da man von oben bestens steuern konnte. Auch ich steuerte meine dynamisch tauchende U 50 von solch einem Steg, hatte aber trotzdem manchmal schlechte Sicht, da mein lieber Kollege Matthias mit seinem breiten Kreuz im Weg stand, vor allem, wenn ich unter einer Brücke durchfahren wollte. Und dynamisch tauchende Boote brauchen nun mal ein gewisses Tempo, damit sie schön unten bleiben. Aber dies nur als kleine Randbemerkung.

Durch die durchdachte Aufteilung der Becken konnte jeder nach seinen Vorstellungen fahren, große wie auch kleine Boote, da durch die künstlichen Inseln die Wellen von den großen Booten so gebrochen wurden, dass auch die kleinen unbeschadet ihre Runden drehen konnten.

Die Ausstellung ging über zwei Tage, der erste, ausschließlich für U-Boote, wurde mit einem zünftigen Beisammensein in einem griechischen Lokal beendet. Da

diesem auch ein Hotel angegliedert war, hatten die auswärtigen Aussteller einen klaren Vorteil gegenüber dem Gastgeber, also dem SMC Nürnberg. Nun, wir haben es verkraftet und halt mehr gegessen... Apropos Essen: Auch in diesem Bad gab es eine hervorragende und freundliche Bewirtung mit großer Auswahl an Speisen und Getränken. Durch die Kälte bedingt dürften überwiegend heiße Getränke am besten gegangen sein, da alles im Freien stattfand. Die Gaststätte ist zwar überdacht, aber eben doch nicht Windgeschützt. Ich habe mir vorgenommen, bei meinem nächsten Besuch als Badegast die Küche zu testen.

Am Sonntag war bei ca. 12 Grad gemischtes Fahren angesagt, laufen doch alle unsere Ausstellungen in diesem Jahr unter 20 Jahre SMC Nürnberg. Es waren immer noch sehr viele U-Boote da, aber nun kamen eben die Überwasserschiffe dazu. Ich hörte Bemerkungen wie „den großen Pott nehmen wir als Zielschiff“ oder „wenn der Auftaucht, wird der Turm gerammt“. Liebe Leser, keine Angst: Dies sind nur kleine Späßchen, niemand versenkte oder griff ein anderes Schiff an, obwohl extrem viele U-Boot-Jäger (Korvetten) auf dem Wasser zu sehen waren.

Es ist hervorzuheben, dass es keine Frequenzprobleme, keine langen Wartezeiten auf einzelne Kanäle oder Havarien gab. Zumindest ist mir nichts davon bekannt. Um nochmals auf das Wetter zu kommen: Es wurden durch den starken Wind auch Segler eingesetzt, die in einem ganz schönen Tempo durch die Wellen pflügten. Beim Wenden sah es manchmal so aus, als berührt der Mast gleich die Wasseroberfläche. Auch unser Sigi beherrscht sein Segelboot. Nun, ein paar Funktionsmodelle und Yachten waren natürlich auch vertreten und brachten ganz schön Leben auf das Wasser. Gut, dass diese Boote nur kurze Zeit auf dem Wasser waren. Sie haben eben doch enormen Stromverbrauch. Danach ging es wieder ruhiger auf dem Wasser zu.

Da ich bei meinen Rundgängen um Fotos zu machen eigentlich nur zufriedene Gesichter sah kann ich davon ausgehen, dass unser 11. U-Boot-Treffen für alle Teilnehmer ein schönes und erlebnisreiches Wochenende war. Kleine Randbemerkung: Fast auf den Tag genau vor 20 Jahren wurde das erste U-Boot-Treffen, als es den SMC Nürnberg offiziell noch gar nicht gab, abgehalten. Aber diese Geschichte kann man in der Club-Info Sonderausgabe genauer nachlesen.

Wie mir zugetragen wurde, wird das nächste U-Boot-Treffen, um den zweijährigen Turnus wieder einzuhalten, im September 2007 im Freibad Feuchtasia stattfinden.

German Model Masters

Bericht und Fotos: Klaus Müller

20. und 21. Mai 2006 in Nürnberg: Regen, Wind und Sonne wechseln sich ab; und die Temperatur ist auch nicht so das Gelbe vom Ei... Nichts desto Trotz: Herr Alf Murr (wird im weiteren Verlauf nur noch mit „Alf“ betitelt) vom Modell-Center Nürnberg hat mit seiner Mannschaft erreicht, wovon andere träumen: Die 8. GMM findet wieder in der Arena in Nürnberg statt!

Für die Aussteller, die aus ganz Europa anreisten, war wieder Platz ohne Ende geboten. Auch für meinen Verein, den SMC Nürnberg, war reichlich Ausstellungsfläche vorhanden. Es war diesmal nur eine kleine Fraktion anwesend, aber das Spektrum des Schiffsmodellbaus deckten wir trotzdem ab!

Das Sprachgewirr bei den einzelnen Bistros und Restaurants war wegen der vielen ausländischen Aussteller teilweise babylonisch zu nennen, die Verständigung klappte jedoch meistens reibungslos. Überraschung: Die Preise waren trotz der bevorstehenden Fußball-WM ganz zivil und die Bedienungen sehr freundlich und zuvorkommend!

Der enorme Zulauf des Publikums wurde in den großzügig bemessenen Räumlichkeiten diesmal sehr wohl wahrgenommen. Es kamen unzählige Besucher! Und die waren ganz scharf auf das, was geboten wurde. Aus meiner Sicht betrachtet war diese große Ausstellung ein voller Erfolg für Alf.

Sein Konzept ist wieder mal aufgegangen. Das sah man ganz deutlich an sei-

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

ner entspannten und lockeren Haltung.
Ebenso wie bei der Ausstellung im vorigen Jahr hat Alf wieder an die Nachwuchsförderung gedacht! 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 mit Argusaugen aufgepasst, dass Pflaster und tröstende Worte jederzeit parat waren.

Am Sonntag wurden dann die besten Modelle prämiert. Dies ist eine Heidenarbeit! Einmal hatte ich das Vergnügen bei den Funktionsmodellen bewerten zu dürfen... Seitdem beschränke ich mich nur noch aufs fotografieren. Immerhin: Es sind 13 verschiedene Sparten zu bewerten!

Es ist extrem schwierig aus lauter exzellent gebauten Modellen noch die Besten zu finden. Aber auch dies wird von der Jury bestens gelöst, auch wenn oft Grenzfälle vorhanden sind. Nun, da merkt man eben, dass Profis am Werk sind. Ich glaube, bis jetzt waren alle Aussteller zufrieden, auch wenn etliche schöne Modelle nicht in die engere Wahl gefallen sind. Die Ergebnisse darüber sind in einer Sonderausgabe der KIT im Juni zu lesen. Diese Zeitschrift wird durch das Modellcenter Nürnberg vertrieben.
Aus unserer Region mit von der Partie waren noch die DGzRS, vertreten mit einem informativen Stand über Seenotrettung, die Firma Tost-Modellbau mit einem kleinen Sortiment Ihrer Artikel und mit einem riesigen Stand Heinz Wagner, genannt "Airbrush-Heinz".
Wie mir Alf mitteilte, wird im nächsten Jahr wieder in der Arena zur GMM geblasen und vermutlich noch eines draufgesetzt. Wer ihn kennt, weiß das. Aber so ist er eben - rastlos und immer Verbesserungen im Blickfeld! Ich wünsche ihm und seiner Mannschaft jedenfalls weiterhin viel Erfolg und bedanke mich für die Einladung unseres Vereins zu seiner Ausstellung, die mir und meinen Kollegen viel

Hermann Marwede
Baubericht Funktionsmodell
Bericht und Fotos: Ernst Fenner

Mitte November konnte ich den sehnlichst erwarteten Bausatz inklusive weiterer Einzelteile in Empfang nehmen. Der Umfang des Bausatzes verspricht viel Arbeit, wobei die 20-seitige Anleitung sehr ausführlich jeden Arbeitsgang in Explosionszeichnungen darstellt. Trotzdem ist es kein Geschenk für Kinder.

Da bei den Extrateilen ein angefangenes Modell des Beibootes Verena war, beschloss ich zuerst ein Standmodell zu bauen. Dadurch lernte ich den Bausatz kennen und das fertige Schiff ging als Geschenk an die ehrenamtlichen Mitarbeiter der DGzRS. Es soll als Kaufanregung bei diversen Ausstellungen dienen. Als Hinweis: Die Firma Revell führt von jeden verkauften Baukasten einen Euro an die DGzRS ab.

Für mein Modell habe ich zuerst die Rumpfmaße überprüft. Die Marwede entspricht genau dem Maßstab und darf ca. 1300 gr. schwer werden. Beim Beiboot Verena schaut es nicht so gut aus. Revell hat die Rumpfbreite 2 mm kleiner ausgeführt. Dadurch ist der Auftrieb und somit das Gesamtgewicht doch geringer als es der Maßstab hergeben würde. Jetzt wird wieder um jedes Gramm gekämpft.

Bau des Beibootes Verena.

Geplant sind:

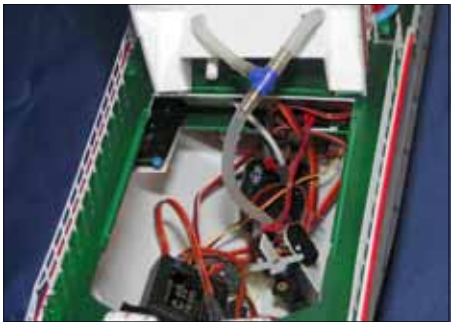
a) Antriebsmotor und Regler aus einem Servo C151
b) 5 Kanal Empfänger, Servokabel direkt auf die Platine gelötet
c) Ruderservo und Fanghakenservo Atom mini
d) Lipoly Akku 3,7 V/160 mAh
e) Stevenrohr und Welle aus Kunststoffrohren mit einer 12 mm Dreiblatt schraube

Bis auf den Rumpf habe ich alle Bauteile wo nur möglich durch Schleifen leichter gemacht und ca. 10 gr. eingespart. Das fertige Boot wiegt 53 gr., schwimmt, liegt aber deutlich tiefer im Wasser. Die Ruderwirkung ist gut.

Gesteuert werden die beiden Schiffe mit einer Graupner MC 22.
Linker Kreuzknüppel Verena, Kanal 5 für den Fanghaken.
Rechter Kreuzknüppel Marwede, Schiebekanäle 6 und 7 Keckklappe und Beibootaufzug. Kanal 8 über 2 Mikroschalter auf Löschpumpe und Beleuchtung. Ich suche noch nach geeigneten Lampen, deshalb wird die Beleuchtung in einem späteren Bauabschnitt nachgerüstet. Mikroschalter und elektrischer Anschluss ist schon eingebaut.
Zurück zur Verena. Die Stromversorgung wird über den umklappbaren Mast automatisch ein- bzw. ausgeschaltet. Um den Fanghaken weit genug einziehen zu können, habe ich das Deck am Heck geöffnet. Im Ruhezustand unter dem sogenannten Hubschrauberdeck ist dieser Eingriff nicht sichtbar; und auf dem Wasser in einen Meter Abstand auch nicht. Deck und Rumpf sind nur mit flüssigen Gummi verbunden und verklebt, aber es ist dicht. Die Bauzeit für Verena betrug gut 50 Stunden.
Bau der Hermann Marwede.
Geplant sind:

a) 3 Speedmotore 265 auf 2 Schrauben 20 mm rechtslaufend, Mittelschraube 25 mm linkslaufend
b) Regler Mikrospeed 10
c) Empfänger C19
d) Ruderservo C151 auf drei Ruderblätter
e) Fahrakku 7,2 V/1700 mAh NiCd,
f) Empfängerakku 4,8 V/ 1000 mAh NiMH
g) Mikroservos für Heckklappe, Beibootaufzug, Löschpumpe und Beleuchtung
h) 2 Speedmotore 195 mit Servoelektronik für 2 Bugstrahler

Die Bugstrahlruder sind aus 5 ml Einwegspritzen gefertigt, ähnlich der Bauart von Robbe, wie sie für die Berlin vorgesehen sind.
Um ein funktionsfähiges Mittelruder unter der Beibootwanne einbauen zu können, muß die Position der 3 Ruderkoker um 25 mm in Richtung Bug versetzt werden. Den Platz habe ich durch weglassen der Teile D15 und D16 erhalten. Die veränderte Optik fällt auch am Standmodell nicht auf.
3 Speed 265 treiben die Schrauben an. Da 20 mm 3-Blatt-Schrauben nur rechtlaufend erhältlich sind, geht der Mittelantrieb auf eine 25 mm linkslaufende Schraube. Die Wirkung war beim ersten Versuch in der Badewanne mehr als ausreichend.
Um das Heck des fertigen Schiffes tief genug ins Wasser zu bekommen, liegen die 6 NiCd Akkus rechts und links neben den äußeren Wellenrohren im Heck. Die Lage des Empfängerakkus wird erst beim Trimmen festgelegt.
Zur späteren Wartung der Einbauten sind 2 Öffnungen im Deck vorgesehen. Die Grundfläche des Deckhauses, siehe Baustufe 18, ist ausgesägt. Das Deckhaus wird nur aufgesetzt und an der Stirnseite durch die aufgeklebten Rettungsinseln und an der Rückseite durch den beweglich gehaltenen Kranausleger gehalten,



der durch eine kleine Zugfeder nach unten gepresst wird.
Das Deck G6 ist in der Höhe der dritten Poller vom Heck aus geteilt. Das kurze Deckstück ist fest mit dem Rumpf verklebt. Das andere Teil wird auf den Rumpf geschraubt. B211 ist mit G6 verklebt. Die Außenkontur von B211 ist am Rumpf A1 nachgebaut und auch verklebt. Zwischen diese beiden Flächen wird vor dem Zusammenbau flüssiger Gummi als Dichtmittel gestrichen.
Die Grundflächen der Treppenhäuser zu den sogenannten Rescuezonen, Position 36 und 37, habe ich ausgesägt. In diese Öffnungen sind die Servos für Heckklappe und Beibootaufzug so eingebaut, daß die Servoarme nach unten in den Rumpf ragen. Durch den Gewinn in der Höhe gibt es im Rumpf keine Berührungen zwischen Stevenrohren, Ruderanlenkung und der Verstellmechanik der beiden Servos. Die Heckklappe bewegt sich in zwei kleinen Scharnieren und wird durch einen 0,5 mm Federstahldraht auf- und zugezogen. (Graupner Servo C151)
Die Mechanik für den Aufzug erfordert ein bedeutend stärkeres Servo. Das Gewicht der Verena von 53 Gramm muß über einen Weg von 120 mm schräg nach oben gezogen werden. Der Aufzug läuft in 2 Messing-U-Profilen. Dafür ist die Bodenplatte der Beibootwanne mit den angeformten Laufrollen abgesägt und an die beiden Seitenwände die Messing-Profile angeklebt worden. In diesen Profilen wird der Aufzugschlitten geführt und durch einen 1 mm Federstahldraht hoch- und runtergeschoben. Der neu aufgeklebte Boden besteht aus einem dünnen Kunststoffstreifen.
Die Form der Löschmonitore läßt eine direkte Spritzfunktion nicht zu. Ich habe am Fuß der Monitore 2 mm Kunststoffrohre enden lassen, durch die das angesaugte Wasser im Winkel der Monitorstrahlrohre spritzt. Der Probebetrieb im Bad erfreute meine Frau ganz besonders...

Erst kurz vor Fertigstellung des Modells fiel mir das Fehlen der Positionslampen auf. Auch diese werden in einem späteren Bauabschnitt angebracht.
Zum Bau des Modells ist nicht viel zu sagen. Alle Teile passen gut. Natürlich ist Sorgfalt beim Kleben angebracht. Aufwendig sind die notwendigen Abklebearbeiten vor dem Lackieren. Einfacher wäre es gewesen, wenn alle Scheuerleisten und Fender als Einzelteile lackiert und aufgeklebt würden.
Dann kam der Tag, an dem die Marwede mit Beiboot in die randvoll gefüllte Badewanne gesetzt wurde. Alle Funktionen liefen ohne Störungen ab. Die Heckklappe öffnete sich und das Beiboot wurde langsam aus der Wanne geschoben. Nach Aufrichten des Mastes war der Empfänger der Verena eingeschaltet. Der Fanghaken wurde eingezogen und das Beiboot glitt zu Wasser. Der Aufzug fährt bis zum unteren Haltepunkt. Jetzt beginnt das Geduldsspiel, Verena so genau in die Heckwanne zu steuern, dass der Fanghaken am Aufzugsschlitten einhaken kann. Diese Übung gelang nach 4 Anläufen. Verena wurde eingezogen und die Heckklappe geschlossen. Dann wurden die Löschmonitore aktiviert. 2 kräftige Wasserstrahle benetzten die Kacheln über der Wanne.
Der Bau des Modells hat viel Spaß gemacht, aber auch Zeit und eine nicht unerhebliche Menge an Geld gefordert. Auch das Gewicht ist beachtlich, die Hermann Marwede bringt fahrfertig mit Beiboot Verena 1477 gr. auf die Waage.

Waldbad Neustadt/Aisch
Bericht/Fotos: Klaus Müller

Ein wunderschöner 11. Junisonntag - kein Regen, keine Kälte - einfach ein Bilderbuchwetter!
Gegen 9:30 Uhr traf ich im Waldbad Neustadt ein und wurde herzlich von den Mitarbeitern begrüßt. Unser Vorstand Rudi war auch schon da und in bester Laune. Der erste Eindruck vom Bad: Toll, warum gibt's das in Nürnberg nicht mehr? Großzügige Liegeflächen, verschiedene Stände mit Getränken und Speisen, ein gut sortierter Kiosk und eine großzügige Stellfläche für unsere Modelle! Was besonders auffiel: Freundliches und zuvorkommendes Personal, das uns in jeder Hinsicht unterstützte und hilfreich zur Seite stand.
Eigentlich wollten nur wenige vom Verein kommen, da der erste Termin eine Woche vorher wegen schlechten Wetters platzte. Aber so ist unser Verein eben:

Das Wetter ist gut, die Neugierde auf ein neues Bad groß, und schon mussten weitere Ausstelltische herangeschafft werden. Nun, während die ersten Kapitäne ihre Modelle kreisen ließen haben Rudi und ich einen Rundgang gemacht. Die Klänge von Musik erreichten unsere Ohren, und schon waren wir bei einem kleinen Jazzfrühschoppen. Der reichte allerdings nur für ein Bier, da weitere Schiffsmodelle mit ihren Eignern eintrafen. Jetzt registrierten wir, dass das Bad sein 40jähriges Jubiläum feierte. Passt gut zu unserem 20jährigen.

Später kam noch ein Moderator und die Presse hinzu. Jetzt wurden auch die „richtigen" Vorführungen gemacht. Diese unterschieden sich vom allgemeinen Fahren auch dadurch, dass unter anderem ein Landungsboot mit Panzer vorgestellt wurde. Nichts besonderes an sich, glaubt man. Allerdings konnte es Raketen abschießen, mit Feuerlöschschläuchen Wasser verspritzen, Bojen aussetzen, mit Bordkanonen schießen und natürlich den Panzer auch an Land fahren lassen. Und das Ganze wurde von einem kleinen Beiboot und einem Taucher beobachtet. Natürlich ferngesteuert, was sonst.

Mit scharfen Fahrmanövern (Spritzwasser) und Löschmonitoren wurden die Zuschauer abgekühlt. Leider traf auch mich so eine Salve. Ab jetzt bin ich ein Befürworter von geringen Förderleistungen der Wasserpumpen.

Ab 16:00 Uhr wurde dann das für uns gesperrte Sprungbecken wieder freigegeben und sofort von den Wasserratten in Beschlag genommen.

Für den heutigen Tag habe ich mir extra Badehose, Liegedecke und Sonnenöl mitgenommen, da ich davon ausging, dass es ein geruhsames Schaufahren wird.

Nun, ich habe einen Sonnenbrand im Gesicht, und Decke und Badehose wurden nicht gebraucht. Es gab einfach zu viel zu Erklären und Reden. Dabei ist mir aufgefallen, dass sich die Zuschauer, jung wie alt, wirklich sehr diszipliniert benommen haben. Es war schön, sich mit einem interessierten Publikum zu unterhalten, auch wenn es manchmal anstrengend war. Aber zum Erklären der Funktionen sind wir ja auch da, und Spaß macht es allemal.

Keine langen Abschlussworte: Ein Super Tag! Und Dank an die Organisatoren, die sich wirklich viel Mühe machten und uns (und den Gästen) einen tollen Tag bescherten.

Pfingsten im hohen Norden
Bericht/Fotos: Jürgen Schlicker

Seit einem Jahr ist Sandra nun in Flensburg, also haben Georg und ich beschlossen sie in ihrer Wahlheimat zu besuchen. Und eine solche Tour fährt man dann nicht mit dem Auto (is ja langweilig) sondern als Motorradfan natürlich mit dem Bike. Sind ja nur knapp 800 km einfach, also fast um die Ecke. Als Termin wurde das Pfingstwochenende gewählt, Sandra wurde über unseren Plan informiert, ein nettes kleines Quartier wurde auch rasch gefunden.
Nun gab es da nur noch das Wetterproblem. 4 Tage vor dem Start immer noch Regen und Kälte. Aber Petrus hatte unsere Gebete dann doch erhört und so konnten wir am Freitag, den 2. Juni gegen 8:30 Uhr ohne Regen losfahren. Kalt war es aber immer noch, ca. 6 Grad.
Angezogen wie im tiefsten Winter (Zwiebelprinzip, 3 Schichten und das Lederzeug, man fühlt sich wie das Michelin-Männchen) machten wir uns auf den Weg in den Norden. Über die Fahrt gibt es nicht viel zu berichten, nass geworden sind wir zum Glück nicht, aber über die Rhön war es einfach saukalt.
Nach 8 ½ Stunden sind wir dann endlich in Flensburg eingetroffen. Sandra hat uns schon erwartet. Dank unseres ortskundigen Scouts kamen wir schnell an unser Quartier, ca. 8 km von Flensburg entfernt in Richtung Glücksburg.
Das Gästehaus Hansen kann ich wirklich nur empfehlen. Es ist eine kleine, familiär geführte Pension, sehr ruhig gelegen in einem winzigen Ort Namens Ulstrup. Der Ort ist so klein, dass er keine eigene Postleitzahl hat, postalisch gehört er zu der Ortschaft Wees.
Am Freitag Abend ging´s dann zum Essen an den alten Flensburger Hafen (wohin auch sonst). Beim Anblick der vielen Segler ging uns so richtig das Herz auf. Am Wochenende davor war in Flensburg die „Rum-Regatta“ und etliche der alten Schiffe befanden sich noch hier. Ein Paradies für Seglerfans.
Der Samstag begann recht sonnig, also planten wir nach einer Besichtigung der Marineschule die Gegend um Flensburg unsicher zu machen und evtl. mal runter nach Kiel zu fahren. Als wir die Marineschule wieder verließen hatte sich der Himmel zugezogen und es regnete. So haben wir die Tour nach Kiel ersatzlos gestrichen und haben uns ausgiebig den Hafen in Flensburg angesehen. Ein absoluter Hingucker dort ist zweifelsohne der alte Salondampfer Alexandra, dessen Heimathafen Flensburg ist. Wir hatten das Glück das Schiff unter Dampf zu sehen. Mittags fanden wir direkt am Hafen

„Ein guter Charakter soll ja davor schützen abzuheben. Aber darauf allein will ich mich nicht verlassen."

DER CITROËN C5. SINNVOLLE TECHNOLOGIE.

In über 80 Jahren Automobilbau hat CITROËN viele bahnbrechende Entwicklungen hervorgebracht. Die hydropneumatische Federung etwa wurde im Laufe der Jahre immer weiter perfektioniert. Als HYDRACTIVE 3 passt sie heute den CITROËN C5 via Sensorenabtastung permanent der Fahrsituation an und verleiht ihm damit eine perfekte Traktion. Darüber hinaus begeistert er mit mitlenkenden Bi-Xenon-Scheinwerfern, dem AFIL-Spurassistenten und als HDi mit dem FAP-Rußpartikelfilter. Nicht zuletzt deshalb ist der CITROËN C5 eine der sichersten und saubersten Limousinen, die man heute fahren kann.

PARTIKELFILTER SYSTEM · FAP

EURO NCAP ★★★★★

CITROËN Commerce GmbH (H)
Regensburger Str. 70
90478 Nürnberg
Tel.: 0911 - 474050 · www.citroen-nuernberg.de

www.citroen.de

CITROËN

NICHTS BEWEGT SIE WIE EIN CITROËN

(H)=Vertragshändler, (A)=Vertragswerkstatt mit Neuwagenagentur, (V)=Verkaufsstelle

ein absolut uriges Lokal. Es ist im Besitz einer alten Seefahrerfamilie und entsprechend ist auch die Ausstattung – das ganze Lokal ist vollgestopft mit den Mitbringseln aus allen möglichen Ländern und Zeiten. Alte Waffen, vom Entermesser über Harpunen bis hin zu alten Feuerwaffen, Eingeborenenschilde, Pfeile, Speere, Haigebisse, ausgestopfte Fische, ausgestopfte Reptilien, Modellschiffe, ein alter Samowar und vieles mehr. Man könnte stundenlang schauen und würde immer wieder was Neues finden. Der Laden sieht aus wie die Hafenkneipen in alten Piratenfilmen. Ist allerdings ein reines Speiselokal.

Nachmittags begann es dann etwas heftiger zu regnen, was uns zu der Einsicht brachte, es wäre ein guter Zeitpunkt für das Flensburger Schifffahrtmuseum. Das Museum ist nicht übermäßig groß, bietet aber einen anschaulichen Überblick über die Seefahrt vergangener Zeiten. Da gibt es eine Abteilung über Walfang, Zucker- und Teehandel und eine über Sklavenhandel (auch dieses dunkle Kapitel gehört schließlich dazu) und natürlich eine Abteilung über die Geschichte der Hanse. Auf vielen Dioramen wird der Schiffbau sowie das Be- und Entladen der Schiffe in den vergangenen Jahrhunderten und das Leben an Bord dargestellt. Und natürlich Modelle wohin man blickt. Von der Kogge über Walfänger bis hin zu den Teeklippern des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Schiffe aus Walbein, Holz, Knochen und sogar ein sehr detailliertes Linienschiff ganz aus Glas.

Im Keller des Museums gibt es dann noch eine Sonderabteilung, die sich ganz der Geschichte des Rums widmet. Man erfährt dort sehr viel über Herkunft und Herstellung des Zuckerrohrschnapses, der in der Vergangenheit bei den Seeleuten als Medizin für und gegen alles verwendet wurde. Diese Abteilung enthält auch eine kleine Probierstube, in der man, ähnlich wie bei einer Weinprobe, die verschiedensten Rumsorten testen kann. Allerdings haben wir davon keinen Gebrauch gemacht, nach einigen Gläsern Rum ist es doch etwas schwierig, aufs Motorrad zu kommen.

Anschließend besuchten wir noch die Museumswerft im Hafen von Flensburg. Dort wird anschaulich gezeigt, wie in alten Zeiten Schiffe gebaut wurden. Man baut dort noch immer nach Originalplänen und mit den alten Handwerkstechniken.

Wenn man zahlungskräftig genug ist, kann man sich dort ein Schiff nach alten Plänen originalgetreu bauen lassen. Ich habe aber gar nicht erst gefragt, was das

kostet.
Eine nette Geschichte erlebten wir am Abend in einer Tankstelle, wir wollten Leergut abgeben und etwas Verpflegung für die Nacht kaufen. Wir drei unterhielten uns natürlich in bestem fränkisch und als Georg dann den Tankwart mit den Worten „iich hob dou nu a boar Fläschla zum zrückgem“ ansprach, ernteten wir einen leicht besorgten, völlig verständnislosen Blick. Man hätte glauben können, wir kämen von einem anderen Stern. Nach einer kurzen Übersetzung des Gesagten kamen wir mit dem Mann ins Gespräch und er erklärte uns, für ihn sei alles südlich von Hamburg bereits Norditalien. Wir konterten damit, dass für uns alles nördlich von Hamburg bereits Südschweden ist. Der Blick und der Gesichtsausdruck des Tankwartes war absolut filmreif. Leider gibt es von solchen Momenten meist nie Fotos.
Am Sonntag war dann endlich bestes Wetter. Wir beschlossen einen Abstecher nach Dänemark zu machen. Und so fuhren wir dann die dänische Seite der Flensburger Förde entlang. Eine traumhafte Küstenstrasse, sehr gut ausgebaut, lange wunderschön geschwungene Kurven, ein fantastischer Ausblick, eben alles was das Herz eines Motorradfahrers höher schlagen lässt – und begrenzt auf 60 km/h! Jetzt weiß ich, warum die Dänen auf unseren Strassen als Verkehrshindernis unterwegs sind. Die sind das so gewohnt. Aber da man in Dänemark sehr auf die Geschwindigkeit achtet und die Strafen so richtig heftig sind, haben wir uns eben angepasst, man ist ja flexibel. Und auf diese Weise kann man die schöne Gegend noch mehr genießen.
Bei Sonderborg sind die Reste einer alten Festung aus dem Deutsch/Dänischen Krieg zu besichtigen, von dem Fort selbst ist allerdings nicht mehr viel zu sehen, ein paar Mauerreste, ein Gedenkstein und ein paar alte Kanonen. Aber zu dem Fort gehörte eine Windmühle und diese ist vollständig restauriert. Sie überragt die nahegelegene Stadt und ist bereits vom Meer her gut zu sehen.
In Sonderborg selbst führte uns unser Weg, wen wundert es, direkt zum Hafen. Da es bereits Mittag war, haben wir uns in einem kleinen Lokal niedergelassen, um Futter einzuwerfen. Natürlich im Garten, mit Blick auf den Hafen. Es ist ein ehemaliger kleiner Fischereihafen, der mittlerweile jedoch vorwiegend von Sportseglern genutzt wird.
Auch hier gab es natürlich wieder einige schöne alte Segelschiffe zu sehen. Ein Highlight dort ist eine Hebebrücke, die den Hafen überspannt. Alle halbe Stunde wird die Strasse gesperrt, und die Brücke geht für wenige Minuten auf. Kurz vorher versammeln sich dann auf beiden Seiten der Brücke die Boote, die in den Hafen rein bzw. raus wollen. Gibt ein ziemliches Gedränge; und wenn dann das Signal zur Brückenöffnung ertönt ist es auf beiden Seiten wie in Le Mans. Sieht interessant aus, das Chaos, vor allem, wenn man vom sicheren Ufer aus zusieht.

An der Einfahrt zum Hafen steht Schloss Sonderborg, ein festungsähnlicher Bau aus derselben Zeit wie das alte Fort oberhalb der Stadt. Auch hier sieht man noch immer einige alte Geschützstellungen, welche früher vermutlich mal den Hafen überwacht hatten. Allerdings ist das Hafenbecken nun etwas anders angelegt, die Kasematte schaut nur noch auf eine Wiese mit angrenzender Strasse. Störend war an diesem Tag nur der beständige Nordwind. Obwohl die Sonne schien und kaum Wolken am Himmel waren, war es auf Dauer doch ziemlich kalt.
Auf dem Rückweg sind wir dann nicht mehr die Küste entlang gefahren, sondern haben eine Route über verschiedene kleine Ortschaften mit eigenartigen Namen gewählt. Die Dörfer mit den roten Backsteinhäusern und den zum Teil reetgedeckten Dächern haben mir sehr gut gefallen. Man fühlte sich zeitweise in eine Geschichte von Astrid Lindgren versetzt, fehlte nur noch der Michel aus Lönneberga irgendwo am Straßenrand.
Zurück in Flensburg haben wir dann noch einen kurzen Abstecher nach Glücksburg und Holnis gemacht. In Motorradkluft am Ostseestrand von Holnis spazieren zu gehen ist allerdings nicht so ganz das Wahre. Aber da muss man durch.
Abendessen gab es dann bei Hansens, Deutschlands nördlichster Brauerei.
Danach war noch Relaxen an der Pier des Museumshafens mit Blick auf die Werft und die wunderschönen alten Segelschiffe angesagt.
Montag morgen, strahlend blauer Himmel, ca. 15 Grad, Sommerwetter in Flensburg. Für uns hieß es aber nun Abschied nehmen, wir mussten ja schließlich am Dienstag wieder arbeiten. Noch mal gut gefrühstückt, die Motorräder beladen und natürlich wieder im Zwiebellook gekleidet, noch ein kleiner Plausch mit Familie Hansen, unseren Wirten, selbst begeisterte Motorradfahrer. Inzwischen war auch Sandra eingetroffen, die uns noch ein kleines Stück Richtung Heimat begleiten wollte. Na ja, und dann mussten wir wohl oder übel los. Sandra hat uns dann kurz vor Rendsburg verlassen und wir beide machten uns auf den etwas längeren Heimweg. Zu erwähnen wäre noch das *„Naturschutzgebiet Hüttener Berge“*. Wir hatten schon am Hinweg vergeblich nach Bergen Ausschau gehalten, nun entdeckten wir da ein paar Hügel von der Höhe unseres Marienberges und das war´s auch schon. Ist eben alles relativ.
Das schöne Wetter hielt an bis Hamburg, dann begann es leicht zu nieseln, der Himmel war wieder einheitsgrau, und die Temperaturen gingen rapide abwärts. War doch eine gute Idee, auch heimwärts Winterausrüstung anzulegen. Aber wenigstens war der Regen nur kurz.
Über die Rhön wurde es auch wieder richtig kalt und ungemütlich, aber dann besserte sich das Ganze allmählich. Um 17 Uhr kamen wir dann in Nürnberg an, wir hatten an diesen 4 Tagen fast 2000 km gefahren, viele Fotos gemacht und ein paar nette Leute kennen gelernt.
Bleibt mir zum Schluss noch zu sagen, auch wenn es etwas anstrengend war, sehenswert war es auf jeden Fall.
Ich denke, es war nicht unsere letzte Tour zu den Nordlichtern.

Albatros RC-Modellbau

Öffnungszeiten:
Montag bis Freitag
10:00 - 13:00
14:30 - 18:30
Samstag
10:00 - 13:30

Große Auswahl von allen führenden Modellbauherstellern
für Auto-, Flug- und Schiffsmodelle, Helikopter,
Ersatzteile und Zubehör
LGB Modellbahn
Kompetente Beratung und freundlicher Service sind
für mich selbstverständlich!

Albatros RC-Modellbau
Inh. Ludwig Wohlfart
Redweiherstraße 1
90455 Nürnberg

Tel.: 0911/394 3559
Email/Homepage:
albatrosrcmodellbau@arcor.de
www.albatros-rc-modellbau.de

Sonnwendfeier / Jugendzeltlager
Bericht/Fotos: Klaus Müller

25 SMCler - teils mit „Anhang“ - bevölkerten den Campingplatz am Badesee in Weißenburg.
Mit angesagt war unsere Vereinsmeisterschaft. Das Wetter sehr gut, die Stimmung prächtig - es konnte also nichts Schiefgehen. Und so war es auch.
Als ich nachmittags ankam wurde sofort mein Schiff und ich zum Fahren abkommandiert. Warum? Die Presse war da und wollte ein paar Fotos machen. Meine Kollegen hatten bereits ihren Modelle ins Wasser gesetzt. Na ja, nach wenigen Minuten war’s vorbei und es wurde einfach nur so zum Vergnügen weitergefahren. Sofort war ein nettes Publikum um uns versammelt.
Gegen 17 Uhr begannen die Vorbereitungen für unseren Wettbewerb, und kurz darauf wurde nach Geschicklichkeit und Zeit gefahren.
Es ist zwar nur eine interne Clubmeisterschaft und dient hauptsächlich unserem Vergnügen, trotzdem legten sich die Teilnehmer mächtig ins Zeug. Das Meisterschaftsschiff war der Schlepper PARAT mit Schottelantrieb, zur Verfügung gestellt von Wolf Gruss. Und der hatte es natürlich in sich. Gesteuert wird mit jeweils zwei Knüppeln für Gas und Lenkung. War nicht ganz so einfach, ich wurde fünfter.
Na ja, die Sieger standen auch schnell fest:

Erster Jürgen Reichel, zweiter Harald Müller und dritter Armin Kramer.
Die Siegerehrung wurde von Rudi Schwarzmeier und Alf Murr, der extra von seiner "Hazienda“ dafür runterkam, abgehalten.
Nicht zu vergessen ist das rege Treiben im See. Keine Seeungeheuer - unsere

Jugendlichen ließen es sich richtig Gutgehen! Danach wurde erst mal anständig bei Gegrilltem und Bier zugelangt. Der eine oder andere veranstaltete noch ein Nachtfahren, wieder andere besuchten in Weißenburg eine Eisdiele. Gegen Mitternacht leerte sich der Zeltplatz und nur noch die "ganz harten“ kämpften sich bis ca. halb zwei Uhr durch.
Kurz gesagt: Es war eine rundum gut gelungene Sonnwendfeier.

9. SMC Jugendzeltlager
Unser Jugendzeltlager stand diesmal unter einem besonders günstigen Stern: Es regnete nur kurz, es war angenehm warm und die Fußball-WM stand mit dem Spiel Deutschland - Portugal an. Deutschland gewann 3:1 und ist Dritter in der WM!

Nun aber der Reihe nach.
Freitag auf Samstag regnete es ein wenig. Das hatte zur Folge, dass ich, als ich Samstag kam, sehr frische Menschen um mich sah. Nach ausgiebiger Begrüßung wurde gemütlich geplaudert, einige Bierchen getrunken und anschließend ein paar Schiffchen ins Wasser gesetzt.
Für einen Schiffsmodellbauclub waren es extrem wenige Modelle. Gut, dass Herr Tost vom Modellbaufachgeschäft noch vorbeischaute, so fuhren wenigstens 4 Boote. Wenn auch nur ganz kurz.
Es rief das Essen.
Gegrilltes mit Beilagen und weitere diverse Flüssigkeiten ließen die Schiffe verblassen.
Unser sonst angestrebtes Fußballspiel fiel aus, gab es abends doch wirklich gute Spieler zu sehen. Dieses Spiel verfolgten wir ab 21 Uhr bei einem freundlichen Camper aus dem schönen Schwabenländle, der extra wegen uns seinen Fernseher als Freiluftbühne umfunktionierte. Dazu nochmals herzlichen Dank.
Wichtige und kluge Kommentare kamen von unserem Verein (in FRÄNKISCH!) zu den einzelnen Aktionen im Stuttgarter Stadion. Heiligs Blechle, gut dass keiner von uns live dabei war...
Nach dem Spiel fuhren einige nach Hause, andere übernachteten und ließen den späten Abend noch super ausklingen. Ende des Zeltlagers war am Sonntag

Hafenfest Nürnberg
Bericht: Klaus Müller
Fotos: Brudereck/Maußner/Müller

Mit einer kleinen Abordnung von 4 Mann begann am 15. Juli 2006 gegen 8 Uhr der Aufbau unseres Ausstellungszeltes. Mit bewährter Routine stand dieses fertig eingerichtet gegen 9:30 Uhr.
Der Tag, wie alle anderen vorher, begann wunderschön (und hielt bis zum Ende der Veranstaltung am Sonntag). Beim Hafenfest vermissten wir den Autoscooter, ansonsten war alles wie früher, nur etwas weniger hektisch. Dies lag wahrscheinlich an den sonnigen Tagen.

Gefahren wurde von uns jeweils gegen 12, 14 und 16 Uhr. Auch wenn relativ wenig Modelle auf dem Wasser waren, lockten unsere Vorführungen doch ein beachtliches Publikum an.
Eine Sondervorführung gab es gegen 15 Uhr durch die Firma Albatros Modellbau. Erstens ließ er ein tolles Rennboot fahren und zweitens startete das erste Mal ein Flugzeug, natürlich mit E-Motor. Alles ging gut, bis auf die Landung. Die Landebahn wurde verfehlt, und ab ging's ins Wasser! Aber die Feuerwehr durch unser Mitglied Jürgen Reichel war sofort zur stelle und rettete das Flugzeug aus sei-

nem nicht alltäglichen Element. Erstaunlicherweise ging nichts kaputt!
Ein weiterer Höhepunkt war, als die Wasserschutzpolizei (in Echt) durch Jürgens Feuerlöschboot attackiert wurde. Seine Löschkanonen schossen das Wasser durch die offene Kabinentür direkt in die Kajüte. Nun ja, die Polizisten hatten richtig Humor und lachten über die neue "Wasserkühlung".
Am Sonntag erschienen weitere Mitglieder des SMC und es könnte allerhand los gewesen sein auf dem Kanal, wenn nicht die Tücke des Objekts wäre. Sieben Schiffe am Start gegen 12 Uhr, drei fuhren nur. Doppelte Quarzbelegung, defekte Akkus, abgebrochene Kabel usw. dämpften die Laune der Akteure und machte ihnen mehr zu schaffen als den Zuschauern. Bei der zweiten und dritten Vorführung klappte dann auch alles. Fahren bis zum Abwinken, und das Publikum war wissbegieriger denn je.
Zwischen unseren Veranstaltungen war auch der Schwimmclub Schweinfurt mit seinen tollen Wasserskivorführungen, ein Lob an die Akteure! Auch die DLRG hatte einige informative Übungen angesetzt, nicht zuletzt informierte auch die DGzRS über ihre nicht ungefährlichen Einsätze. Weiterhin konnten Besucher auch mit echten Motorbooten fahren und so das Feeling auf dem Wasser erleben. Für das leibliche Wohl sorgten wieder viele Stände mit Spezialitäten von der Waterkant bis zu den Alpen. Auch für den Durst war bestens gesorgt, das schöne und heiße Wetter sorgte für ungewöhnlich viel Zulauf. Ein Lob geht auch an den Veranstalter des Hafenfestes, hatte er doch gute Termine für unsere Vorführungen ausgesucht. Dies gilt auch für den Nautic-Club Nürnberg, der uns freundlicherweise gestattete, unsere Akkus in seinem Infostand

aufzuladen.
Und weil die Ausstellung wirklich gut war, trafen sich die aktiven Mitglieder am darauffolgenden Mittwoch in einer Pizzeria mit schattigen Garten und - natürlich - guten Essen. Und viel zu viel

Marineschule Mürwik
Auf der Gorch Fock
Bericht und Fotos: Sandra Schlicker

Hier nun der zweite Teil meines Berichtes über die Offizierausbildung bei der Marine.
Ging es das letzte Mal um die Ausbildung an Land im "Roten Schloss", so geht es jetzt raus auf die hohe See, und zwar mit dem Segelschulschiff der deutschen Bundesmarine: der Gorch Fock.
Die Tour war untergliedert in drei Abschnitte, von welchem wir das Glück hatten, in der Sunshinetour zu sein.
Denn während die einen entweder unter eisigen Bedingungen aus Kiel ausliefen oder dahin zurückkehrten, hatten wir das Glück die goldene Mitte zu erwischen:
Unsere Reise begann in Valencia/ Spanien bei satten 28 Grad und endete in Las Palmas de Gran Canaria, ebenfalls deutlich über 20 Grad.
Als Zwischenstopp war Agadir geplant, eine der wichtigsten Hafenstädte Marokkos.
So hieß es am 25. August Abschied nehmen von der Heimat, und via Flugzeug ging es nach Spanien.
Schon im Landeanflug war die "Weiße Lady" deutlich zu erkennen, und war da schon das Staunen groß, so wuchs es noch, als wir die Pier erreichten.
Die ersten Blicke führten zu den Mastspitzen, und mancher schluckte schon bei der Vorstellung, da oben arbeiten zu müssen.
Die höchste Rah befindet sich immerhin in luftigen 45 Metern... und die Aussicht, bei Seegang auf einem nur Fingerdicken Seil zu stehen war doch recht aufregend.
Aber durch langsames Heranführen wandelte sich die Angst vieler schnell in Begeisterung.
Im Voraus ein paar Daten zur Gorch Fock selbst:

Die 1958 in Kiel gebaute Bark ist ganze 89 Meter lang und 12 m breit, bei einer Verdrängung von knapp 1740t.
Sie besitzt drei Masten, davon zwei Rahgetakelte und den schratgetakelten Besan. Die 23 Segel bringen es auf eine Gesamtsegelfläche von 2037 qm und schaffen einen Vortrieb von ca. 18 Knoten, was etwa 33 km/h entspricht.
Für uns war der erste Tag dann vollgestopft mit organisatorischem Kram. Wir empfingen Material wie Hängematten und Arbeitskleidung und erhielten erste Einweisungen. Und auch mit der Takelage wurden wir bereits vertraut gemacht, auch wenn der erste Trip nur bis auf 15 Meter ging. Mit verschiedenen Kletterübungen wurden wir dann an die Höhe gewöhnt, bevor die Einteilung in die Segelcrews begann. Ich selbst angelte mitdabei den Platz auf dem „Königssegel“ der Großroyal in luftigen 45 Metern.
Nach etwa zwei Wochen im Hafen, deren Nachmittage wir natürlich wie die Urlauber an Strand zubrachten, stachen wir dann endlich in See, und schon bald zeigte sich wie viel Arbeit nötig ist, um 1740 Tonnen unter Segeln zu bewegen.

Und das erste Abenteuer ließ auch nicht lange warten: Schon am ersten Abend erspähte unser Ausguck ein Objekt im Wasser, was sich als gekentertes Speedboot herausstellte. Nach missglückten Versuchen, es an Deck zu bringen, wurde die Ladung geborgen: Insgesamt etwa 50 kg Drogen! Nach Warten und Übergabe an die Küstenwache konnten wir dann unsere Fahrt fortsetzen.
Der normale Tagesablauf war natürlich geprägt von Seemannschaft, wenngleich auch die schulische Ausbildung sehr wichtig war. Wenn man also nicht gerade auf Segelwache stand, verbrachte man den Tag unter Deck beim Büffeln von Wetterkunde, Schiffskunde, Navigation und anderem. Die Kunst bestand dabei darin, zwischen Unterricht, Segelwache und ein paar Stunden Schlaf genug Zeit zum Lernen für die Leistungsnachweise zu finden.
Hier ein kleiner Auszug:
6:30 : allgemeines Wecken für die Mannschaft.
6:35: Nach allgemeiner Hektik und Hängemattenpacken (eine Kunst, sich nicht zu verheddern bei 10 Mann auf 4x4 Me-

tern!) Hängemattenmusterung an Deck.
7:10: Dienstbeginn und bis dahin Zeit zum Waschen und Frühstücken (für etwa 200 Mann)
7:30: Unterrichtsbeginn, mit Pausen und Mittagspause bis 16 Uhr.
21:00: Nachtruhe an Bord für die wachfreie Mannschaft.
Dazwischen schoben sich im 8-10 Stundenrhythmus natürlich je 4 Stunden Segelwache, wo man für das Segeln des Schiffes sowie das Besetzen von Ausguck und Ruder verantwortlich ist.
Verschiedene Goodies gab es pro Wachschicht, zum Beispiel den „Mittelwächter", eine extra Mahlzeit für die Mitternachtswache, oder das 8/12er Bier für die Wache bis Mitternacht. Der Morgenwache wurde jeden Tag ein atemberaubender Sonnenaufgang geschenkt.
Die Reise an Bord war von Anfang an eine besondere Erfahrung. Sinn ist es, die OAs an das traditionelle Seeleben heranzuführen, wozu auch das Schlafen in Hängematten gehört, wie auf engstem Raum zu leben und zu arbeiten.
Auf diese Weise soll der Teamgeist und die Kameradschaft gefördert werden, denn man sitzt wirklich „in einem Boot" und es kommt auf jeden einzelnen an.
Bedenkt man, dass das Segelpacken alleine schon rund zwei Stunden dauert und je nach Segel zwischen 8 und 24 Mann pro Segel benötigt.
In den Pausen oder während ruhigen Minuten der Wache wurde gemütlich an Deck beisammen gesessen bei Seemannsgeschichten und Gerede, und man knüpfte Knoten oder nähte Seesäcke, ganz nach alter Manier. Schon nach kurzer Zeit waren die Segelcrews ein eingespieltes Team, und zusammen ging die Arbeit schnell und sauber von der Hand. Und wie es sich auf einem alten Segler gehört, wird zur Arbeit dann ein Lied angestimmt, in das die ganze Besatzung mit einfällt.
Arbeiten waren unter anderem dann Segelmanöver, Putzen und Polieren (Autosol lässt grüßen, und bei 90 Metern

Vallejo Farben,
Tapletop Zubehör,
Airbrush-Pistolen und Kompressoren,
1:16er Zubehör und Gebäude,
Formsilikon und Giess-Resin,
Oberflächenversiegelung (Klarlacke),
Ätzteile-Sonderanfertigungen
für alle Masstäbe,
Magic Sculp - Green Stuff
und Apoxi Sculp
2 Komponenten Spachtelmassen.

www.modellbaufarben.de

MODELLBAU
FARBEN.DE

Amselschlag 5
D-90579 Langenzenn
Mobil: 0172 / 83 0 83 62
Telefon/Fax: 09101 / 7721

gibt es eine Menge zu polieren) oder das immer wieder als Lückenfüller beliebte Deckschrubben, wie es sich gehört mit „Gebetbuch“ schön Meter für Meter. Auch eine Möglichkeit das Schiff kennenzulernen. Diejenigen, die gerade mal nichts zu tun hatten, tummelten sich dann in den Masten um die Aussicht zu genießen. Erstaunlich, wie schnell man sich doch an das Arbeiten in solchen Höhen gewöhnt.

Und ein weiteres Seemannsgarn kann ich nun bestätigen: Habt ihr schon mal das Meer nachts leuchten sehen? In vielen Büchern habe ich schon darüber gelesen, aber es nie geglaubt. Wenn man dann nachts am Bug steht und ins Wasser blickt, blitzt und leuchtet es überall, vor allem in der Gischt, ein wunderschöner Anblick. Und genau solche Momente machen all die Anstrengungen des Tages wett.

Zu den Häfen ist zu sagen, dass es wahnsinnig aufregend war. Erster Stopp nach der Passage von Gibraltar war Agadir, eine typisch marokkanische Küstenstadt. Fasziniert von dem völlig anderen Ambiente und der Kultur verbrachten wir dort vier Tage, mit Besuch in Marrakesch und seinen berühmten Plätzen. Das rege Treiben wird dabei bestimmt von Marktschreiern, Händlern und Gauklern, Schlangenbeschwörern und Zahnärzten, die frei auf dem Platz Zähne ziehen.

Die fremden Kulturen und Städte kennenzulernen ist mit das Schönste was es gibt auf so einer Fahrt.

Zweiter und letzter Hafen war dann Las Palmas, das „Sprungbrett Richtung Süden“ für die Flotte. Dieser Hafen wird bei so ziemlich jeder weiterführenden Reise angelaufen, und dementsprechend bekannt ist die Marine in den diversen Diskos und Kneipen. Die Stadt selbst gibt nicht viel her und ist im Gebiet um den Hafen eher reine Touristen- und Wohnstadt.

Nach weiteren zwei Tagen hier hieß es dann auch schon Abschied nehmen.

Zum Abschluss der Reise hielt der Kommandant das traditionelle „Besan Schot an“ ab, das seinen Ursprung in der Tradition hat, den Besan vor Einlaufen noch einmal dichtzuholen. Als Dank an die Mannschaft für die Fahrt gibt der Kommandant dann einen guten Tropfen an die Mannschaft aus.

Das war also das Ende der Fahrt, und nachdem dann in mühevoller Schlepperei alle Seesäcke von Bord gebracht waren, mussten wir leider auch schon Abschied nehmen vom Schiff und der Mannschaft, und der ein oder andere Abschied war für viele doch schwer.

Trotzdem war es alles in allem eine fantastische Reise, mit ruhigen, aber auch stürmischen Zeiten, von denen ich aber dennoch nicht eine einzige Minute vermissen möchte.

Schiffsprofil

Unterseeboot Typ XB U 219

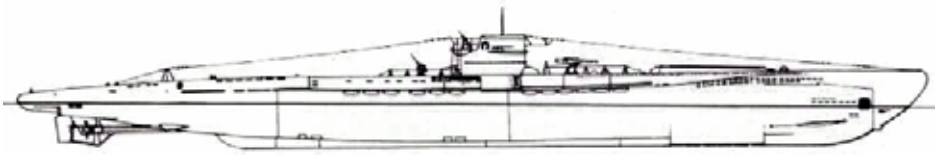
Bericht: Ralph Liedtke
Zeichnung und Foto unbekannt

Die acht U- Boote vom Typ XB waren die größten Boote der Deutschen Kriegsmarine. Vom Aufbau her waren es Zweihüllenboote, die für die Aufnahme von Minen vorgesehen waren. Sie besaßen jeweils sechs Minenschächte in zwei Gruppen auf der Backbord und der Steuerbordseite.
Sechs weitere Minenschächte befanden sich im Vorschiff. Es konnten damit bis zu 66 Minen mitgeführt werden.

Die Fahrstrecke betrug bei 10 kn Geschwindigkeit 21000 sm, womit diese Boote für weite Operationen bestens geeignet waren. Die Boote konnten auch statt der Minen druckfeste Behälter aufnehmen, in denen Güter transportiert werden konnten.
Die Bewaffnung bestand zu Anfang aus einer 10,5 cm Kanone, einer 3,7 cm Flak, zwei 2 cm Flak sowie zwei Torpedorohre im Bug. Im Jahre 1943/1944 wurde die 10,5 cm Kanone entfernt und die Flak-Bewaffnung verstärkt.
Die Indienststellung von U 219 erfolgte am 12.12.1942.
Mit der letzten Feindfahrt nach Ostasien verließ das Boot Deutschland für immer. Es wurde im Mai 1945 von der japanischen Marine übernommen.
Im August des selben Jahres kapituliere das Boot in Djakarta.
Es wurde im Jahre 1948 abgewrackt.
Die restlichen sieben Schwesterboote wurden in den Jahren 1942 bis 1946 im Krieg oder bei Versuchen zerstört.

Technische Daten:

Stapellauf	*6.10.1942*
Bauwerft	*Germaniawerft Kiel*
Wasserverdrängung über Wasser	*1763 t*
Wasserverdrängung unter Wasser	*2710 t*
Länge	*89,80 m*
Breite	*9,20 m*
Tiefgang	*4,71 m*
Maschinenleistung Diesel	*4800 PS*
Maschinenleistung E- Maschine	*1100 PS*
Geschwindigkeit über Wasser	*17 kn*
Geschwindigkeit unter Wasser	*7 kn*
Besatzung	*52 Mann*



Unsere Aufgabe:
Suche und Rettung auf See.
Bei jedem Wetter.
Rund um die Uhr.

Die DGzRS,
gegründet am 29. Mai 1865,
wird ausschließlich durch
freiwillige Beiträge und
Spenden, ohne jegliche
öffentlich-staatliche Mittel,
finanziert.

Schirmherr des
Rettungswerkes ist der
Bundespräsident.

DGzRS

Mensch und Meer...

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Werderstraße 2 · D-28199 Bremen
Postbank NL Hamburg (BLZ 200 100 20) 7046-200

10 Tipps für den „perfekten“ Vorstand

von Rudolf Schwarzmeier/Fotos: Klaus Müller

Es ist eine offensichtliche Tatsache, dass es perfekte Menschen nicht gibt und somit auch keine perfekten Vorstände.
Manche Menschen mögen dies ignorieren und sich selbst für perfekt halten, was jedoch nur ihre Unvollkommenheit beweist.
Vorstände sind Menschen, die im Verein Verantwortung für andere Menschen tragen.
Nachfolgende Tipps sind allen „perfekten Vorständen“ gewidmet, die danach streben, Tag für Tag besser zu werden.

Der „perfekte“ Vorstand

1. ... macht Fehler.

Jeder Mensch macht Fehler, denn Menschen sind nicht perfekt. Durch diese Eigenschaften werden Menschen überhaupt erst liebenswert. Wichtig ist jedoch, dass wir um unsere Fehler wissen und Wege finden, wie diese Fehler behoben werden können. Fehler richtig verstanden, führen zu einer Weiterentwicklung der eigenen Persönlichkeit und des Vereins.

2. ... weiß, dass es keinen perfekten Vorstand gibt.

Es ist daher verwunderlich, warum immer noch so viele Vorstände meinen, dass sie perfekt sind. Eine solch grobe Selbstüberschätzung führt letztlich zu Arroganz und einen Stillstand an Mitgliedern.

3. ... verbessert sich ständig.

Darin liegt die Größe eines wirklich guten Vorstandes. Er verwendet die Kenntnisse seiner Fehler für die persönliche Weiterentwicklung. Perfekte Vorstände meinen nicht, „jemand zu sein“, sondern verstehen sich als „jemand, der wird“; und zwar jeden Tag ein wenig mehr.

4. ... mag Menschen.

Eine wesentliche Eigenschaft von „perfekten“ Vorständen ist, dass sie Menschen mögen. Viele sogenannte Vorstände mögen aber nicht einmal sich selbst, geschweige denn andere Menschen. Um exzellent zu sein, muss man Menschen lieben.

5. ... steht für eine gemeinsame Leistung.

Der „perfekte“ Vorstand sagt und meint „Wir!“ und nicht „Ich!“ Er ist ein Teamspieler. Im 21. Jahrhundert werden nur noch Teams gewinnen und nicht Einzelspieler. Die

Mondlandung beispielsweise war auch nicht das Werk eines einzelnen Menschen, sondern das mehrerer tausend Ingenieure, auch wenn die visionäre Kraft eines Werner von Brauns dahinter stand. Aber er hätte es niemals alleine geschafft.

6. ... fördert Jugendliche und Neueinsteiger.
Der „perfekte Vorstand unterstützt den Jugendleiter bei seiner produktiver Arbeit und motiviert neue Mitglieder und Jugendliche.

7. ... ist Modellbauerisch selten der Beste.
Von den Gedanken, stets der Beste in allen Bereichen sein zu wollen, müssen sich Vorstände trennen. Der „perfekte Vorstand konzentriert sich auf seine Stärken und seine Hauptaufgaben“.

8. ... und die Vereinsführung.
Grundvoraussetzung eines „perfekten“ Vorstandes sind gelebte Werte, die von allen Vereinsmitgliedern empfunden werden. Nur so entsteht Vertrauen.

9. ... und die Öffentlichkeitsarbeit.
Letztlich geht es um das Wesentliche: Der „perfekte Vorstand“ bewirkt, dass der Verein seine gewünschten Ziele erreicht.

10. ... betreibt keine Vereinsmeierei.
Meistens halten wir unsere Meinung für die Wahrheit, basierend auf der Wirklichkeit, wie wir sie empfinden. Häufig entspricht unsere Wirklichkeit jedoch nicht der Realität. Der „perfekte Vorstand“ setzt sich auf den Stuhl des anderen. Wer durch die Augen anderer sieht, entdeckt eine Fülle von Wirklichkeiten.
Berücksichtigen Sie diese 10 Gedanken bei Ihrer Führung, und Sie werden ein „perfekter“ Vorstand.

Rechts unser Vorstand bei seiner Rede zu 20 Jahre SMC.

Vereinsausflug 2006

Bericht: Georg Reusch
Fotos: Reusch/Müllenschläder

Liebe Leserinnen und Leser,
unser Klaus hat mir dieses mal keinen Bericht über Dauerregen und Glühwein zugeteilt, ich berichte also nicht über unser Zeltlager, sondern über unseren sonnigen Ausflug zum Tegernsee.
Nachdem es im letzten Jahr zu nachtschlafender Zeit (5:45 Uhr) vom Parkplatz in Königshof zum Bodensee ging, hatte unser Reiseleiter Axel Müllenschläder dieses mal ein Einsehen und bestellte uns erst um 7:00 Uhr zum Reiseantritt.
Einen kleinen Wehrmutstropfen gab´s jedoch, Fußballweltmeisterschaft, Achtelfinalspiel Deutschland gegen Schweden in München. So kam es, dass die ersten von uns, die Sigis Bus stürmten, nach hoffentlich eingebauten Bildschirmen suchten und auch fündig wurden. Sigi sorgte leider für Ernüchterung und teilte uns mit, dass es sich nur um eine Video-Anlage handelt. Aber einem echten SMC-Mitglied ist eine Dampferfahrt wichtiger als eine Fernsehübertragung.
Also, auf geht's, mit Sigi und Axel als perfekte Reiseleiter.
Der Tegernsee kann zwar nicht mit dem höchsten Leuchtturm über NN in Deutschland aufwarten (siehe Vereinsausflug 2005), aber mit der größten Politprominenzdichte, sowie mit der besten Wasserqualität in Bayern. Bei unserer Busrundfahrt kamen wir durch Ortschaften wie Bad Wiessee, Rottach-Egern und schließlich in die Stadt Tegernsee. Die Stadtgeschichte Tegernsees mit 3.970 Einwohnern geht zurück auf die Gründung des gleichnamigen Klosters im Jahre 750. Im Biergarten dieses ehemaligen Klosters gab es übrigens ein köstliches Mittagessen.
Zurück zur Geschichte: Die Blütezeit des bayerischen Klosters hielt auch während der frühen Neuzeit an. Ab 1573 gab es eine eigene Klosterdruckerei, die u.a. dank kaiserlicher Druckprivilegien theologische, liturgische und musiktheoretische Bücher druckte.
Die Wirren des Dreißigjährigen Krieges (1618-1648) überstand die Mönchsgemeinschaft trotz eines schwedischen Angriffes auf das Kloster. Die Klosterkir-

SCHNELLDRUCK SÜD GmbH

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
Welserstraße 88
90489 Nürnberg
Tel.: 0911/51 94 28-0
Fax: 0911/51 94 28-81
ISDN: 0911/56 28 05

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

Öffnungszeiten:
Montag - Donnerstag:
8.30 Uhr - 12.00 Uhr
12.45 Uhr - 16.30 Uhr
Freitag:
8.30 Uhr - 12.00 Uhr
12.45 Uhr - 15.00 Uhr

SCHNELL DRUCK SÜD GmbH

che und das Klostergebäude wurden von 1684 bis 1688 barockisiert.
Die ehemalige Klosterkirche vom Ende des 10. Jahrhunderts war im 11. Jahrhundert zu einer dreischiffigen romanische Basilika umgebaut worden, die wiederum ab 1455 bzw. 1472 zu einer gotischen Kirche umgestaltet wurde. Das Kloster Tegernsee war prominentes Mitglied der 1684 gegründeten bayerischen Benediktiner-Kongregation.
In der Regierungszeit des Abtes Benedikt Schwarz (bis 1787) zeigten sich dann die Vorzeichen der Säkularisation, die schließlich 1803 erfolgte und das Ende des Klosters Tegernsee mit sich brachte.
Unserem ersten Bayerischen König Maximilian I. gefiel das Kloster so gut, dass er es als Schloss umbauen lies. Ich finde, ein nobler Ort für ein gutes Mittagessen. Aber nun aufs Wasser.
Mit der Rottach Egern sind wir zu einer kleinen Rundfahrt gestartet, mit den üblichen Folgen für den Kapitän. Kaum an Bord, überfiel ein Teil unseres Vereins auch schon die Brücke.
Der Rest... es war schön warm, es hat leicht geschaukelt, die Mägen waren voll. Das kleine Nickerchen dauerte jedoch nicht lang, bereits in Bad Wiessee gingen wir wieder von Bord, ein kleiner Verdauungsspaziergang an der Uferpromenade war angesagt.
Bei unserem Wilhelm liegt die Promenade allerdings etwas seeseitig des Fußwegs. Nach unserer kleinen Abfrischung

ging es mit dem Dampfer weiter über Gmund zurück zur Stadt Tegernsee. Es klingt jetzt eigenartig, aber Gott sei Dank hat Armin in Bad Wiessee seine Kamera liegen lassen.
In unserem Bus hatte es mittlerweile 50 Grad Celsius. Unser Busfahrer Sigi opferte sich und fuhr mit Armin wieder nach Bad Wiessee zurück, auf der Suche nach dessen Fotoapparat. Der Rest der SMC´ler ließ sich in der Zwischenzeit einige Eisbecher schmecken. (Armin hat übrigens seinen Foto wieder)
Punkt 17:00 Uhr konnten wir jedoch unseren auf 30 Grad abgekühlten Bus für die Rückreise entern, schnell den Radio auf Bayern Aktuell einschalten und eine fantastische Radioreportage hören.
Auf dem Rückweg, bei extrem wenig Autoverkehr, erlebten wir bereits nach 4 Minuten das Führungstor der Deutschen Nationalmannschaft, nach 12 Minuten ein weiteres Tor und zu unserem Erschrecken in der zweiten Halbzeit ein Foulelfmeter gegen die deutsche Mannschaft.
Der Endstand ist bekannt, 2:0 für Deutschland, der Elfmeter ging vorbei, Schweden fuhr nach Hause. Deutschland schaffte es noch bis ins Halbfinale!
Ein herzlicher Dank an unseren Sigi, als super Fahrer, sowie an Axel, möge das nächste Reiseziel wieder so spannend sein, das Wetter sonnig, aber bitte keine so zittrige Heimreise.
Damit keine Missverständnisse entstehen: Das „Zittern“ wurde durch die Fußball-Weltmeisterschaft ausgelöst.
Bis zum nächsten Mal, wenn es wieder heißt:
Leinen los, der SMC ist auf großer Fahrt!

Graue Flotte in Weißenburg
Bericht: Marian Pechtl
Fotos: Klaus Müller

Die Interessengemeinschaft Marine hat zu ihren alljährlichen Flottenparade eingeladen - und der Einladung wurde zahlreich gefolgt. Üblicherweise wurde diese bisher am Brombachsee ausgetragen, diesmal fand sie am alten Badeweiher in Weißenburg statt.
Die Freude der Teilnehmer war groß, gab es hier einen Campingplatz und somit reichlich Ausstellungsfläche. Der Badesee war einigen Gästen der Grauen Flotte durch verschiedene Veranstaltungen des SMC Nürnberg bereits bekannt. Eine kleine Absprache zwischen dem Veranstalter und uns, und schon sind sie da. Durch kleine Treppen zum Wasser war das Einsetzen der doch recht großen Modelle nicht besonders problematisch. Dementsprechend viele Schiffe zogen ihre Kreise, sehr zur Freude der Zuschauer, die auch reichlich vorhanden waren.
Damit keine falschen Vorstellungen aufkommen: Die Erbauer der Modelle sind keine Militaristen, sondern einfach Modellbauer, welche die Herausforderung der äußerst schwierig zu bauenden Modelle annehmen. Nicht zu vergessen ist der Zeitaufwand, zwei Jahre und mehr an

Bauzeit sind keine Seltenheit, da fast alle Schiffe in Eigenbau entstanden sind. Die Bauzeit der Scharnhorst beispielsweise betrug vier Jahre! Und die interessantesten Schiffsmodelle sind nun einfach die der ehemaligen Kaiser-, Reichs- und Kriegsmarine. Eine größere Typenvielfalt an Schiffen gibt es einfach nicht. Und wenn der Besucher noch die Beschreibungen zu den Modellen liest, hat er auch gleich etwas über den Seekrieg und die geschichtlichen Hintergründe erfahren.

Das Wetter hat ausgezeichnet mitgespielt. War zwar relativ wenig Sonne, aber angenehm warm mit 23 Grad und es regnete nicht!

Als die Veranstaltung gegen 17 Uhr endete sah man lauter zufriedene Gesichter. Ich denke, im nächsten Jahr wird die Graue Flotte wieder so zahlreich ihre Schiffsmodelle vorführen.

Abschlussfahren im Weißenburger Limesbad

Bericht/Fotos: Klaus Müller

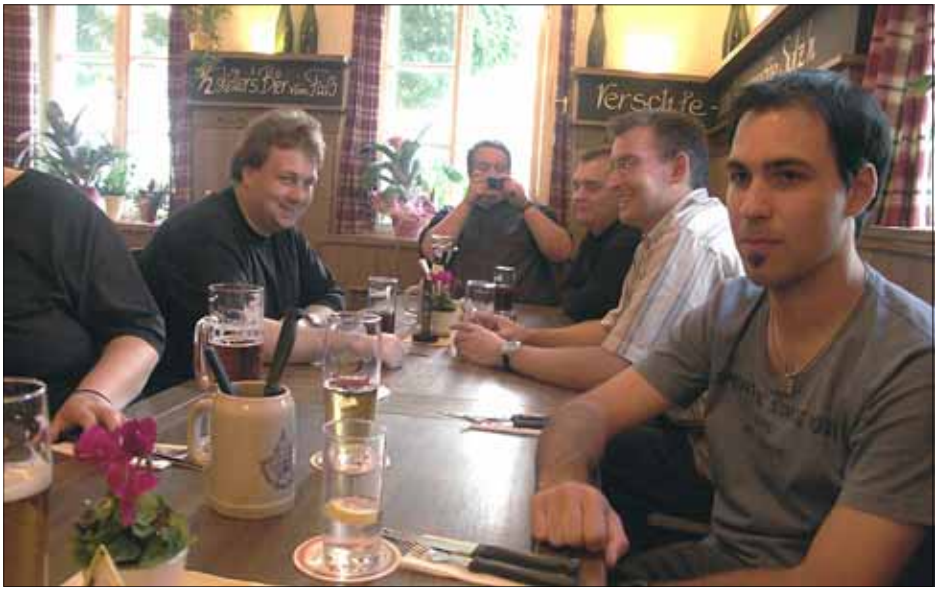
In unserem Jubiläumsjahr war auch das Abschlussfahren etwas besonderes. 75 Teilnehmer mit über 100 Schiffsmodellen aller Gattungen stellten aus und führten in den drei Becken des Bades ihre Boote und Schiffe vor. Auch das Wetter spielte mit und sorgte für regen Zulauf auf dem Wasser.

Die kleine Gaststätte war zwar auch gut besucht, aber die Becken hatten an diesem 30. September eindeutig den Vorrang.

Man sollte meinen, irgendwann kennt man alle Modelle, aber nichts da. Jedes mal sind mindestens die Hälfte der ausgestellten Schiffe noch nicht bekannt. Teilweise fuhren auch Boote in Erprobungsphase, also noch im Rohbau auf dem Wasser. Hervorzuheben war ein Versorger, der mächtig durchs Wasser pflügte, wenn auch ohne Aufbau. Und auch ein Schlachtschiff gab sich die Ehre, wobei nach meiner Erfahrung noch 2-3 Jahre Bauzeit zu veranschlagen sind. In hellgrauer Grundfarbe sieht dies schon etwas geisterhaft aus, fasziniert aber.

Auch überraschend waren die vielen Jugendlichen Modellbauer, weiblich wie männlich, die sehr schöne Modelle bei sich hatten und auch fleißig fuhren. Es ist schön anzusehen, mit welcher Hingabe diese Modelle gefertigt wurden.

Nicht so gut war das Gerangel um die Frequenzen. Sicher, der eine oder andere kann mit Bleiakku länger fahren, aber nach einer halben Stunde sollte doch ein Wechsel oder eine Pause möglich sein. Ich finde es auch nicht gut, wenn manche stundenlang die Kanäle blockieren und ihre Modelle testen, weil zu Hause wohl keine Zeit war. *Dies muss nicht während einer Veranstaltung erledigt werden!* Aber das werden wir irgendwann auch noch in den Griff kriegen. Ansonsten gibt es nichts außergewöhnliches zu berichten.
Unser Wilhelm Schäfer, seines Zeichens 2. Vorstand, hatte die Veranstaltung bestens organisiert und alles lief reibungslos. Und wie das bei uns so üblich ist ging es anschließend noch in ein schönes Lokal.
Bei guten Speisen und Getränken klang der Tag harmonisch aus und wird allen Beteiligten hoffentlich in guter Erinnerung bleiben.



Mercado Einkaufscenter
Vorführung und Ausstellung
Bericht/Fotos: Klaus Müller

So langsam geht unser 20jähriges Vereinsjubiläum zu Ende. Es wurde den Mitgliedern des SMC Nürnberg etliches an Geduld und Ausdauer abverlangt. Im kleinen Rückblick kann ich sagen, dass alle Veranstaltungen unter einem guten Stern waren und es den Mitstreitern, egal ob vom SMC oder anderen Vereinen oder Einzelpersonen, gut gefallen hat. Woher weiß ich das? Natürlich vom Internet, es kommen viele Zuschriften mit Anfragen zu den nächsten Veranstaltungen usw.
Positiv fiel mir auf, dass zu keiner von uns ausgerichteten Veranstaltung Kritik kam. Und die Zuschauerzahlen sprechen ja auch für sich. Also, wir sind nach wie vor auf dem richtigen Weg!
Apropos Zuschauer: Heute, am 21. Oktober, können wir uns wirklich nicht beklagen. In einem Einkaufszentrum gibt‘s nun mal Publikum ohne Ende! Der Idealfall für alle Veranstalter. Aber - nicht zu früh freuen - es wurden vom Publikum Fragen über Fragen gestellt, und keine dummen. Es ist immer wieder faszinierend, wie viele Menschen sich nach Details und Bauweise erkundigen.
Bei etlichen merkt man, der Weg zum Modellbauhändler wird heute nur durch die Gattin oder das quengeln der Kinder

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.

80 Fachgeschäfte
unter einem Dach

1650 Parkplätze

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

gestört. Allerdings werden die Kinder bei den Vorführungen in unserem Minibecken zufriedengestellt. Wann sieht man schon ein U-Boot komplett tauchen und unter Wasser fahren oder mit einem Überwasserschiff im gleichen Maßstab kollidieren? 2:1 für den Schiffsmodellbau und Modellbaufreund! Jetzt ist nur noch die Ehefrau zu überzeugen! Ein wenig Charme, Blümchen und Pralinen - und der Weg zum Modellbauladen ist hoffentlich frei!

Nun kam etwas noch nie da gewesenes in unserem Verein:

Die Firma Revell war im Rahmen unserer (und ihrer) Jugendarbeit mit von der Partie und stellte für interessierte Jugendli-

che Bausätze und Zubehör zur Verfügung.
Unter der Anleitung von etlichen SMC-Mitgliedern bekamen diese erstes Wissen über die Materialien, Kleber und Farbe vermittelt. Auch der Umgang mit Scheren und Cuttermessern im Modellbau ist für die „Kleinen“ nicht ganz ungefährlich. Aber das Schönste nach den ersten Bastelversuchen: Die Kinder durften ihre angefangen oder fertigen Modelle mit nach Hause nehmen!
Nein, es gab keine nennenswerten Verletzungen oder sonstige Blessuren, dafür viele strahlende Gesichter. Circa 100 Kinder lernten schnell den richtigen Umgang mit Bastelmesser und Schere, das spricht für unsere gute Anleitung. Die Alterspalette reichte von 5 bis 14 Jahren. Allerdings hat eines unserer Mitglieder (Ernst F.) für Heiterkeit gesorgt. Er führte drastisch vor, wie man es besser nicht machen sollte. Dank Erster Hilfe konnte der Blutverlust am Daumen in Grenzen gehalten werden.
Zum Abschluß lieferte unser Matthias noch *den* Brüller:
Er wollte sich graziös auf einen der Ausstelltische schwingen. 1:0 für Matthias! Der Tisch gab nach...
Ich glaube, dass viele Kinder ab heute mit dem „Bastelvirus“ infiziert sind. Willkommen im Club!!
PS: Die teilnehmenden Mitglieder des SMC leisteten heute wirklich Großartiges. Waren sie doch für den Nachwuchs fast

Schwedische Korvette
Stealth-Tarnkappenschiff
VISBY-Klasse
Text aus HDW-Pressemitteilung vom 19.6.2000
Foto: Kockums AB - Peter Nilsson

Die erste Tarnkappen-Korvette der Welt hat heute in Karlskrona der schwedische König, Carl XVI Gustaf, auf den Namen "VISBY" getauft.
Das revolutionäre Schiff ist das erste einer Serie von sechs Korvetten, die die schwedische Marine bei Kockums AB, der schwedischen Tochtergesellschaft der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG

bestellt hat. Die Schiffe werden nicht mehr aus traditionellem Stahl, sondern aus Kohlefaser-Verbundstoffen gebaut, besitzen ausgeprägte Stealth-Eigenschaften und sind damit praktisch nicht zu entdecken.

Die 73 Meter langen und 10,40 Meter breiten Schiffe bieten die geringst möglichen Signaturen. Gegen die Entdeckung durch Radar besitzt der Rumpf große, flache Oberflächen und scharfe Ecken. Alles, das nicht außerhalb des Rumpfes notwendig ist, wurde eingebaut oder unter Luken verborgen.

Um das Aufspüren mit Infrarot zu verhindern, sind die Auslässe für die Abgase der Gasturbinen und Diesel am Heck unter Wasser angebracht.

Da die Korvetten aus Kunststoff gebaut werden, ergibt sich ein extrem niedriger Magnetismus. Der Rumpf und die Ausrüstung sind völlig antimagnetisch.

Für den Rumpfbau hat Kockums eine mit Kohlefasern verstärkte Sandwich-Bauweise gewählt. Die Anwendung dieser neuen Werkstoffe und der damit verbundenen Produktionsmethode sind Eckpfeiler der Stealth-Technologie. Der Rumpf ist dadurch mit ca. 600 Tonnen nicht nur besonders leicht geworden, sondern weist auch besondere Festigkeit auf.

Den Antrieb besorgen vier Gasturbinen für hohe Geschwindigkeiten und zwei Dieselmotoren für niedrige Geschwindigkeit. Sie treiben zwei Waterjets an, die den Schiffen eine Spitzengeschwindigkeit bis zu ca. 40 Knoten (ca. 76 km/h)

Finnmarken Teil 5

Oder wie die Übergabe eines Modells an den Kapitän Türen und Tore öffnete.
Bericht: Axel Müllenschläder
Fotos: Müllenschläder/Fenner

Das Highlight seit meinem letzten Bericht ist die Reise nach Norwegen und die Fahrt mit dem Original gewesen.
Der Umstand, dass ich dem Kapitän einen Satz GFK Teile (Rumpf mit Deck und Aufbauten) übergab, öffnete uns alle Türen und es gab auch noch einige sonstige Überraschungen zu erleben. Über diese erlebnisreiche Reise will ich hier nun berichten.
Wir, d.h. ich und noch insgesamt 13 weitere Personen (darunter auch unser Modellbaukollege Ernst) hatten uns als Gruppe zusammengefunden, um ein paar herrliche Tage in Norwegen zu erleben. Die Reise begann am Nürnberger Flughafen mit dem Einchecken und der ersten Herausforderung. Das Modell musste als Sperrgepäck (Paketlänge 1,5m) aufgegeben werden. Am Sperrgepäckschalter wurde dann das Paket geröntgt und ich war überrascht, als der Beamte mich fragte, welches Schiff das Modell darstellen sollte. Als ich Ihm erläuterte, dass dies ein Modell der Norwegischen Postschiffe der Hurtigruten ist und das Modell für den Kapitän des Originals ist, war alles schon in bester Ordnung und die Reise konnte beginnen.
In Oslo am Flughafen erfolgte dann der Schreck. Während alle Gepäckstücke auf dem Band auftauchten, blieb das Modell verschollen. Also das Gepäck als verlorengegangen melden. Bei der Beschrei-

bung des Paketes erntete ich allerdings ein paar erstaunte Blicke als ich erläuterte, das ein Schiffsmodell eines Hurtigrutenschiffes in dem Paket steckte. Die Dame sagte sofort, dass ein so außergewöhnliches Stück in der Regel schnell gefunden wird, und ein paar Minuten und Telefonate später wussten wir, dass das Modell in München gelandet war und mit der nächsten Maschine nach Oslo kommen sollte. Man sicherte mir zu, das Paket noch am selben Abend in unser Hotel zu liefern. Auf der anschließenden Fahrt in die Stadt und auch am Abend war „der Verlust“ natürlich das Gesprächsthema Nr. 1 (was erzählt man dem Kapitän, wenn man ohne Modell kommt).

Etwas Abwechslung brachte da unsere Stadtführerin in Oslo in die Runde, als Sie beim Anblick von 2 „Bordsteinschwalben“ den Unterschied zwischen echten und falschen Trollen erklärte. Die echten Trolle sehen hässlich aus, sind scheue, freundliche und hilfsbereite Wesen mit nur 4 Fingern an der Hand und sie platzen, wenn sie sich richtig ärgern. Die falschen Trolle sind hübsch, blond, ein teures Vergnügen und sie platzen nicht wenn sie sich ärgern, sondern kriegen höchstens einen dicken Bauch.

Als ich zu später Stunde ins Hotel zurückkehrte fand ich auf dem Zimmer auch das mittlerweile eingetroffene Modell vor.

So konnte es am nächsten Morgen mit auf die nächste Etappe, der Zugfahrt nach Bergen, gehen. Allerdings machten wir noch einen Umweg.

Dieser war die spektakuläre Fahrt mit der Flamtalbahn und eine anschließende Schifffahrt mit dem Expresskatamaran durch den Sognefjord bis nach Bergen. Wer uns kennt ahnt es bereits. Kurz nach der Abfahrt waren wir zu Gast auf der Brücke und auch der Maschinenraum war vor uns nicht sicher. Je ein MTU Diesel pro Rumpfteil mit Jetantrieb galt es zu inspizieren. Wer glaubt, dass es in unseren Modellen eng ist, sollte sich einmal in so einem Maschinenraum umsehen. Durch die Katamaranbauweise muss alles in den schmalen Rumpfteilen untergebracht werden und auch der Lärmpegel ist trotz der Ohrenschützer nicht von schlechten Eltern.

Aber auch an Deck gab es viel zu bestaunen. Imposante Landschaften und einen Kapitän, der mit Full Speed zwischen den Inseln und Felsen hindurch bretterte. Ich glaube, bei gleichen Bedingungen im Modell, wären einige unserer Vereinskameraden mit den Felsen in Kontakt gekommen. Aber wir sind heil nach Bergen eingelaufen und haben unser Hotel bezogen. Am nächsten Morgen ging es auf Sightseeingtour durch Bergen. Unter Ausnützung einer Wolkenlücke ging es mit der Standseilbahn auf den Aussichtsberg Floyen. Dort mussten wir feststellen und beobachten, wie sich unsere nächsten Sightseeingziele Offshoreversorger anschickten, sich aus dem Staub zu machen. Also wenigstens von oben noch ein paar Fotos mit Tele geschossen und runter in den Hafen gefahren. Auf dem Weg ins Fischereimuseum haben wir dennoch 2 dieser beeindruckenden Schiffe aus der Nähe gesehen, bevor wir das Museum besuchten. Dies war fast ein perfekter Zeitpunkt, denn draußen ergoss sich ein heftiger Regenschauer.

Auf dem Rückweg vom Museum ins Hotel haben wir noch eine kleine Hafenrundfahrt in einer Fähre (sehr klein und nur für 8-10 Passagiere) gemacht. Der Kapitän schaute nicht schlecht, als wir gleich eine Hin- und Rückfahrt am Stück machten.

Aber jetzt ging es zurück zum Hotel, wo schon unser Bus zur Stadtrundfahrt mit anschließendem Transfer zum Hurtigrutenterminal auf uns wartete.

Nun hieß es Einchecken und nichts wie an Bord der Finnmarken. Diesmal ging es aber nicht über die übliche Treppe an Deck 3, sondern dank des neuen Terminals direkt auf Deck 5 an Bord. Nachdem das Gepäck auf der Kabine verstaut war wurde das Schiff von vorne bis hinten inspiziert. Dabei konnten wir feststellen, dass ein Schiff lebt, sprich sich verändert hat.

Wie in der Schifffahrt üblich, wurden beim Werftaufenthalt ein paar kleine Optimierungen, d.h. Umbauten, vorgenommen. Z.B. ist dies im Außenbereich an der Mastenanordnung für die Sattelitenanlage (Fernsehen) zu sehen. Die bisher vorhandene eine „Schüssel“ wurde wegen des toten Winkels durch den Schornstein mit einer Doppelanlage ersetzt.

Diese Umbauten sind oft der natürliche Feind des Modellbauers, denn will man den aktuellen Stand des Originals im Modell abbilden, gibt es oft schon vor der Fertigstellung des Modells Umbauten vorzunehmen.

Im Falle der Finnmarken habe ich mich, wegen der meiner Meinung nach schöneren Optik entschieden, diese im Zustand

Tucher

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

Tucher

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!

meiner ersten Reise zu bauen.
Der Höhepunkt des nächsten Tages war für die meisten der Besuch der Hafenstadt Alesund, für mich jedoch ein kurzes Treffen mit dem Kapitän, wo ich Ihm das Paket mit dem Modell übergab. Da er jedoch Zeitlich begrenz war vereinbarten wir, dass wir uns in den nächsten Tagen ausführlicher Unterhalten würden. Die Wartezeit bis zum nächsten Treffen war keineswegs langweilig. Im Gegenteil, denn wir genossen unsere Fahrt entlang der Küste und auch an Bord gab es einiges zu bestaunen. Eines hatte es uns (zumindest der Männerwelt) angetan. Eine Statue einer Schönheit in einer Nische hinter dem Kapitänstisch. Da wir unseren Tisch direkt daneben hatten, konnten wir die Statue immer im Blick halten. Aber nicht nur die Statue war nicht von schlechten Eltern, auch unter den Bedienungen war eine, die das gewisse etwas hatte und schon kamen Erinnerungen an unseren Oslotag auf und das Stichwort „Blonder Troll“ fiel noch öfters auf der Reise.
Ein besonderes Erlebnis war auch die Fahrt mit einem Speedboot - schlauchbootähnlich mit 2 Außenbordern - zum stärksten Gezeitenstrom, den Saltraumen. Erst wurden wir in Überlebensanzüge verpackt und dann ging es mit voller Fahrt hinaus und an Seeadlern vorbei zum Gezeitenstrom. Zeitweise mussten wir uns doch sehr gut festhalten, um nicht über Bord zu gehen und das Fotografieren war nicht so einfach. Aber die Felsformationen und Landschaften sind einfach sehenswert.
Und so kam der Tag des nächsten Treffens mit dem Kapitän. Wir sollten uns nach der offiziellen Brückenführung noch einmal auf der Brücke einfinden. Bereits bei der allgemeinen Brückenführung hielten wir uns länger als die meisten Passagiere dort auf und unsere Sonderführung (für unseren Clubkameraden Ernst und mich) sollte erst noch kommen. Also warteten wir, wie mit dem Kapitän vereinbart, nach der offiziellen Führung außerhalb der Brücke und wurden dann auch vom Kapitän persönlich abgeholt. Wieder auf der Brücke sahen wir das Modell auch schon auf einem Tisch stehen. Nun ging es gemeinsam daran das Modell zu inspizieren und ich erläuterte die einzelnen Teile und wie sie hergestellt wurden. Im Laufe des Gespräches ergab sich auch noch die Frage, ob ich noch Wünsche hatte, bzw. etwas für den Modellnachbau benötige.
Natürlich hatte ich noch Wünsche und kaum hatte ich geäußert, dass ich noch Bilder vom Brückenaufbau und dem Mast (Ist für Passagiere nicht zugänglicher Bereich) benötige, schnappte er uns und sagte kein Problem, gehen wir. Aber vorher erhielt noch der erste Offizier die Order das Radar abzuschalten, damit wir dort ungefährdet agieren konnten. So genossen wir eine Sonderführung mit dem Kapitän und viele wertvolle Bilder konnten gemacht werden.
Zurück auf der Brücke wurde ein weiterer Wunsch prompt erfüllt. Auf die Frage, wo man eine Postschiffflagge erwerben kön-

ne, sagte er: „Die gibt es nicht zu kaufen“ und zog eine aus dem Flaggenschrank und überreichte sie mir. So verflog die Zeit und der Kapitän musste wieder zurück an die Arbeit. Bei der Verabschiedung versprach er uns noch eine Führung im Maschinenraum zu organisieren.
Als ich später durch das Schiff schlenderte, sprach mich der Gästebetreuer an. Er hatte die Geschichte mit dem Modell und dem Kapitän mitbekommen und fragte mich, ob ich bereit wäre eine wichtige Tätigkeit bei der Polarkreistaufe an Bord zu übernehmen. Ich sollte als Neptun verkleidet die Hauptrolle spielen und den Damen und Herren die Eiswürfel in den Nacken stecken, während er mit dem Kapitän die Taufrede hielt und die Polarkreiszertifikate überreichte. Ich sagte sofort zu, denn wann darf man ungestraft den anderen Eiswürfel in den Nacken stecken. Dann wurde ich noch zur absoluten Geheimhaltung verpflichtet.
Jetzt kam die schwierigste Aktion dabei. Wie erläutere ich den anderen, dass ich bei der Taufe nicht dabei sein kann ohne dass es auffällt. Aber auch dies gelang und ich habe es auch geschafft, Ernst meinen Foto zu übergeben um Bilder von der Taufe zu machen.
Die Polarkreistaufe am Abend war dann natürlich richtig interessant und alle holten sich brav ihre Eiswürfel im Nacken ab. Zwei Damen bevorzugten sogar eine Eiswürfelgabe ins Dekolletee.
Als ich dann nach dem Rückzug und dem Umkleiden wieder an den Ort der Tat zurückkehrte erläuterten mir die anderen, was ich alles verpasst hatte, ohne es zu ahnen, dass ich live dabei war. Die letzten merkten es erst nach ein paar Tagen und ein paar Hinweisen, was sich abgespielt hatte.
Auch die nächsten Tage hatten viel zu bieten, so auch die Besichtigung von Tromso, Kirkenes und eine Busfahrt zum Nordkap. Neben diesen allgemeinen Besichtigungen hatten wir noch 2 weitere Termine: eine Besichtigung auf dem Auto und Ladedeck mit dem Bereich der Müllsortierung und Müllverbrennung und eine Besichtigung im Maschinenraum.
Die Besichtigung des Maschinenraums förderte viele interessante technische Details zu Tage. So wird der Schottel am Achterschiff nur bei Geschwindigkeiten unter 8 Knoten ausgefahren und zum Manövrieren eingesetzt. Bei normaler Fahrt wird er eingezogen und die Klappen geschlossen, um den Fahrtwiderstand zu verringern. Beeindruckend war auch die Aufenthaltsecke in der Kontrollwarte, in der es sehr gemütlich eingerichtet war. Hier kann man es aushalten und es hatte nichts mehr mit dem lauten Arbeitsplatz des Maschinisten in klassischen Maschinenräumen zu tun.
Von der Kontrollwarte wird fast alles am Bildschirm überwacht und gesteuert. Über Knopfdruck kann der Maschinist alle Betriebsdaten, wie z. B. Öl, Kraftstoffverbrauch, Zylindertemperaturen etc. abrufen und muss nicht mehr zur Kontrolle direkt in den eigentlichen Maschinenraum gehen. In den Maschinenraum wird nur noch zu Reparaturen und Wartungs-

arbeiten gegangen.
Wie die moderne Technik das Seefahrerleben verändert konnten wir auch im Laderaum bewundern. Neben modernen Autoliften und Kühlräumen inspizierten wir auch die Müllentsorgung. Die eingelaufenen Abfälle werden sortiert und Metall, Glas, Kunststoff und Papier aussortiert. Die Kunststoffe werden z.B. geschreddert und in Behälter gepresst. Der übrig bleibende Restmüll wird anschließend in der Bordeigenen Müllverbrennungsanlage verbrannt. Die Zeiten, in denen alles über Bord gekippt wurde, sind Gott sei Dank vorbei.
Dass moderne Technik aber auch ihre Tücken hat, konnten wir bei unserem Aufenthalt in Kirkenes feststellen. Als wir von unserem Ausflug zurückkehrten sahen wir die Rettungsboote der Steuerbordseite heruntergelassen und die Mannschaft mit Hochdruckreinigern diese vom Schmutz und Dreck (Salz) reinigen. Dabei wurden auch die Davits und anderen Anlagenteile unbarmherzig mit Hochdruck bearbeitet. Als dann die Abfahrt anstand sah man auf einmal die Techniker zu den Davids laufen. Ein Rettungsboot wollte sich nicht mehr einholen lassen. Ein elektrisches Bauteil der Antriebe hatte scheinbar zuviel Wasser abbekommen und musste getauscht werden. Das Ergebnis: Die einzige nennenswerte Verspätung des Schiffes auf der Reise. Die 30 Minuten wurden im nächsten Hafen durch eine verkürzte Liegezeit wieder eingeholt.

Auf unserer Fahrt Richtung Süden haben wir noch einen Busausflug über die Vesteralen gemacht, während das Schiff eine Station weiter fuhr. Neben den landschaftlichen Highlights durften wir u.a. eine interessante Fährüberfahrt mit Imbiss erleben. Der Höhepunkt für uns war jedoch das Fotofinish. Kurz vor dem Hafen, wo wir wieder an Bord der Finnmarken gehen sollten, hielt der Busfahrer am Straßenrand vor einer Brücke und wartete. Die Frage auf was klärte sich, als die vorderen Gäste im Bus auf dem Wasser die Finnmarken ausmachten, die auf die Brücke zuhielt. Der Busfahrer startete dann auch und fuhr im Schritttempo über die Brücke, während die Finnmarken unter uns hindurchdampfte. Ein herrlicher Anblick von oben. Die Geschichte fand die Fortsetzung im Hafen, in dem wir zuerst eintrafen und das Einlaufen und Anlegen beobachten konnten.
Am Nachmittag wartete dann der nächste Höhepunkt auf uns. In Stokkmarkness erwatete uns das Hurtigrutenmuseum mit der alten MS Finnmarken als Museumsschiff und vielen Modellen. Ein sehenswertes Museum und wichtig, Fotomaterial nicht vergessen! Als nächstes durften wir die hervorragenden Manövriereigenschaften des Schiffes und die nautischen Fähigkeiten des Kapitäns bei der Fahrt durch den Raftsund und in den Trollfjord hinein bewundern. Es ist erstaunlich, wie nahe und präzise man an den Felsen vorbeifährt.

Am Abend legten wir noch einmal auf den Lofoten an. Hier hatten wir auf der Hinfahrt einen außergewöhnlichen Besuch in einer Tiefkühlhalle gemacht. In dieser Halle gibt es viele Eisskulpturen zu bestaunen und am Eingang erhält man Handschuhe für einen speziellen Drink. Dieser wird serviert in einem Eisglas (ein aus gefrorenem Wasser geformtes Trinkgefäss). Man muss nur aufpassen, das die Lippen nicht anfrieren.
Nach diesen vielen Erlebnissen kam es wie es kommen musste. Die Reise geht zu Ende und am Abend vor Trondheim stand das Kapitänsdinner an. An diesem Abend saßen wir besonders lange im Restaurant und einige von uns nutzen die Gelegenheit, als der Kapitänstisch bereits leer war, die Statue genauer zu betrachten (incl. Fotos und ein paar Streicheleinheiten).
Am nächsten Morgen hieß es dann Abschied nehmen und ein Bus brachte uns nach einer Stadtrundfahrt durch Trond-

Ausstellung im Bildungszentrum für Blinde in Nürnberg-Langwasser

Bericht: Klaus Müller
Fotos: Müller/Müllenschläder

Der **1. Truck Modell-Club**, **Modell Flug Club Noris** und **Schiffsmodellbauclub Nürnberg** - alle aus Nürnberg - haben sich zusammengetan, um bei der zweitägigen Ausstellung im Bildungszentrum für Blinde mal wieder alles zu zeigen, was diese Modellbausparten „so drauf haben“.

Samstag morgens begann die Ausstellung nach einer kurzen Ansprache der Vorstände erst mal mit einem deftigen Frühschoppen. Danach begann ich mit meinem Rundgang. Sicher, vieles sah ich schon beim Aufbau am Vorabend, aber die Fülle der ausgestellten Modelle hat mich dann doch überrascht. Bei den Fliegern war einfach alles vorhanden, was in die Luft gehen kann. Das beginnt mit Seglern, geht weiter zu Elektrofliegern und -hubschraubern, Benzinmotorgetrie-

benen Fliegern und Hubschraubern und als Höhepunkt die Jets mit Strahltriebwerken. Auch Indoor-Fluggeräte waren vorhanden, aber diese sind für meine Verhältnisse doch etwas sehr empfindlich.
Da das Wetter einigermaßen mitspielte, konnten auch die Flieger mit ihren Vorführungen im Freigelände beginnen. Es ist schon erstaunlich, was alles die Luft unsicher machen kann.
Die Trucker hatten Erde in riesigen Mengen mitgebracht, damit ihre Fahrzeuge unter realistischen Bedingungen zeigen konnten was in ihnen steckt. Überwiegend waren natürlich LKW's aus allen Ländern zu sehen, Arbeitsgeräte wie Bagger, Kräne, Planierraupen, Radlader usw. Baumaschinen faszinierten mich schon im Original, aber im Modell ist es noch einen Tick besser.

Panzerfahrzeuge gab es auch. Von Maßstab 1:16 bis 1:4 war alles vertreten. Gewichte: 3 bis 190 Kilo. Interessant ist bei letzterem der Transport...
Bei den Schiffen und Booten waren die Bedingungen bestens, da in dem Gebäude auch ein sehr gut beheiztes Schwimmbecken zur Verfügung steht. Diverse Aufnahmen von neuen Schiffsmodellen konnten allerdings nur im vorführfreien Zeitraum gemacht werden. Der Wellengang der fahrenden Schiffe war einfach zu hoch.

Sonntag morgens waren bereits die meisten Aussteller wieder anwesend und standen mehr oder weniger ausgeruht hinter ihren Modellen. Nun, ein Abend mit ausgiebiger Fachsimpelei hinterlässt seine Spuren. Aber gegen Mittag waren alle wieder wohlauf und in ihrem Element. Die Zuschauer waren, soweit ich das beurteilen konnte, mit den gezeigten Modellen und Vorführungen zufrieden. Sicher wartete der eine oder andere auf einen Crash, dieses zweifelhafte Vergnügen wurde aber nicht geboten.

Außer der Reihe wurden auch einige Monstertrucks mit Verbrennungsmotoren vorgeführt, da gab es natürlich auch Überschläge, Qualm und Dreck, der durch die Gegend spritzte. Durch den nicht gerade leisen Antrieb hatten diese Vorführungen gleich ein festes Publikum, hauptsächlich jüngeren Alters. Aber auch hier blieben alle Fahrzeuge heil. Die Besitzer dieser Modelle - man glaubt es kaum - sind beschauliche Schifflesfahrer vom SMC...

Gegen 17 Uhr war dann alles vorbei. Die Organisatoren hatten, genauso wie viele Besucher, einen entspannten Gesichtsausdruck. Bedeutet für mich, dass die meisten wohl zufrieden waren. Ich kann von meiner Sicht aus sagen, dass es wieder mal eine rundum gelungen Veranstaltung war. Die Arbeit und der Fleiß der Mitgestalter war einfach Klasse!

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

Interview Radio F

Bericht: Rudi Schwarzmeier
Foto: Johannes Schwarzmeier

Am 28. März 2006 trafen sich die Mitglieder Rudi Schwarzmeier, Harald Müller, Matthias Ahrens, Annette Holz und Alf Murr bei Rudi in Katzwang zu einer Rundfunkaufzeichnung für den Sender Radio F.
In lockerer Atmosphäre wurde durch Herrn Marcus Balek, er ist zur Zeit Praktikant bei Radio F, mit seine präzisen Fragen unser Verein zu seinem 20 jährigen Vereinsjubiläum vorgestellt.
Obwohl keine Livesendung konnten wir feststellen, dass fast alle Teilnehmer ein wenig aufgeregt ins Mikrofon sprachen. Ich sage, das ist doch normal, oder?
Herr Balek in seiner ruhigen Art war nach ca. zwei Stunden intensiver Fragerei und Anflügen von Diskussionen mit seinen Aufnahmen sehr zufrieden.
Die Aufzeichnung wurde am Montag, den 3. April, in der Sendung „Unterwegs" zwischen 10-12 Uhr gesendet.
Auf Grund der Sendung erreichten uns viele Anrufe von interessierten Personen, die sich über den Modellschiffbau weiter informieren wollten. Sogar in unserem Vereinslokal wurde angerufen.
Das Interview war insgesamt eine interessante Sendung und auch eine tolle Werbung für den Schiffsmodellbauclub Nürnberg e. V.
Nochmals vielen Dank an Radio F für den unterhaltsamen Beitrag.

Matthias Ahrens, Axel Müllenschläder:
Der letzte Dienst einer Positivform

Die Frage, wozu eine Positivform dient, soll in diesem Kurzbericht nicht erläutert werden. Vielmehr geht es darum, was sie verdient hat...
Gut zwei Jahre sind vergangen seit dem ersten „Spatenstich“ zur Erstellung des Urmodells des israelischen U-Bootes „INS Dolphin“ im Maßstab 1:30. Einen Bericht über die Erstellung des Positivs wird es in einer der folgenden Ausgaben der „Sonar“ geben. Die Außerdienststellung erfolgte am 17.12.2005 am Main-Donau-Kanal in Nürnberg-Katzwang.
Nachdem die Negativ-Formen und sämtlich Rumpfteile erfolgreich angefertigt wurden, stand dies mittelschwere bis große Drama an, das jeder Modellbauer so sehr fürchtet wie sonst gar nichts: Keller aufräumen und Platz schaffen...
Die Positivform einfach nur zu verschrotten erschien uns ein wenig würdelos. Schließlich hatten wir viele, viele Stunden in den letzten beiden Jahren damit verbracht, sie so akkurat wie möglich herzustellen. Das Modell so mir nichts - dir nichts mit Fäustel, Flex & Co. zu Kleinholz und Klein-GFK zu zertrümmern war schlichtweg nicht das, was die Ur-Dolphin verdient hatte. Ein Moment im Wasser - auf die Gefahr hin, dass es für immer dort verschwindet - und ein letztes Foto-Shooting sollte der Form vergönnt werden. So kam es, dass kurzerhand noch ein wenig grüner Lack aufgetragen wurde um der Urforum zu einem würdigen Abgang zu verhelfen. Am 17.12. 2005 um 15.00 Uhr war es dann soweit - das U-Boot wurde seinem ihm bestimmten Element übergeben.
Für das Anfertigen der „letzten“ Fotos blieben uns etwa 20 Minuten.
20 „saukalte“ Minuten, denn es hatte ca. eine halbe Stunde vorher stark zu schneien angefangen. Das Problem lag hauptsächlich im Frieren der nassen Hände...
Die Befürchtung, dass das Modell im Kanal auf Tauchstation und in die ewigen Jagdgründe gehen könnte war aufgrund des vielen verwendeten Holzes für das Oberdeck unbegründet. Im Gegenteil, nachdem das Rohr, auf dem das Positiv aufgebaut wurde, geflutet war, schwamm das Positiv durch das Holz fast auf Wasserlinie. Und so traten wir den Heimweg mit „vollen Händen“ und ein paar herrlichen Fotos im Kasten an.

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!

Realistisch | Voll funktionsfähig | Licht- & Soundeffekte | Wasserdicht | Schwimmfähig

Piratenschiffe

(Art.-Nr. 82056)

(Art.-Nr. 82057)

Piratenschiff mit realistischen Details, *Laserkanone* mit Licht- & Soundeffekten, *Fernsteuerung*, angetrieben durch zwei Zwillingsmotoren.

PC-Quadrat GmbH | Äussere Bayreuther Str. 57 | 90409 Nürnberg
Telefon 0911 995 140 | Telefax 0911 995 1466 | Email: Bestellung@xufo-shop.de | www.xufo-shop.de

SYDNEY STAR

RC-Containerschiff

... Zu Hause auf allen Weltmeeren

SYDNEY STAR

Länge ca. 1135 mm
Vorbildähnliche Modellkonstruktion für Antrieb mit einem Elektromotor
Best.-Nr. **2071** Schnellbaukasten mit geformtem und CNC-bearbeitetem Schiffsrumpf

Zubehör:
Elektromotor SPEED 500 E Best.-Nr.1788
Antriebsbatterie Bleibatterie 6V/10Ah Best.-Nr. 768 (2 St. erforderlich)
Fahrtregler NAVY 40R Best.-Nr. 2875
Querstrahlruder Best.-Nr. 1785 (2 St. erforderlich)
und MICRO SPEED 10 Best.-Nr. 2736 (2 St. erforderlich)

Alle Aufbauteile gelasert

Ausführliche Beschreibung
siehe GRAUPNER Hauptkatalog FS
mit Neuheitenprospekt

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

Graupner