

# SMC Club-Info



Das Magazin des  
**SMC Nürnberg**



**Unter schwarzer Flagge  
Feuerlöschboot "Braake"  
America's Cup Valencia  
Gaffelschute "Goedeke Michels"  
"Hollywood" in Weißenburg  
Wer oder was ist "Riesa?"**

# Veränderungen...

Anhand des Heftumfangs ist ersichtlich, dass im Jahr 2007 nur wenige Veranstaltungen vom SMC Nürnberg ausgerichtet wurden. Das war nach den Aktivitäten der letzten Jahre auch dringend nötig. Unsere interessantesten Ausstellungen mit Modell-Center in der Arena, Weißenburg und Mercado wurden jedoch durchgeführt. Das 12. U-Boot-Treffen musste aus organisatorischen Gründen auf den April 2008 verlegt werden.

Zu den organisatorischen Gründen:

Im Frühjahr wurde eine neue Vorstandschaft gewählt! Unser ehemaliger erster Vorstand Rudi Schwarzmeier hat nach vielen guten Jahren seinen Platz für den Nachwuchs freigemacht. Außerdem wollte er wieder U-Boote bauen. Und das macht er auch! Beim zweiten Vorstand, Wilhelm Schäfer, waren es gesundheitliche Gründe. Auch er ist wieder auf dem Weg der Genesung. In seiner Heimatstadt Weißenburg ist er für den SMC weiterhin am Ball und organisiert mit viel persönlichen Einsatz die Treffen im Limesbad.

1. Vorstand ist jetzt Harald Müller, 2. Steffen Morgenstern. Schriftführer ist Andreas Kramer. Ich hoffe, sie machen mit Freude ihre Arbeit ebenso gut wie ihre Vorgänger und entwickeln dabei ihren ganz persönlichen Stil. Der Rest der Vorstandschaft ist gleich geblieben.

Auch zu meiner Person gibt es was zu sagen. Zehn Jahre bin ich für die Club-Info Hefte verantwortlich, auch hier sollte mal ein neuer Wind rein. Die dreizehnte Ausgabe wird voraussichtlich nicht mehr von mir produziert. Ich denke, ein Nachfolger wird sich auch für diese Aufgabe finden. Wichtig zu wissen ist für diesen, dass es nicht einfach so nebenbei gemacht werden kann. Und helfen kann ich ja immer noch, wenn es mal brennt...

Auch vor unserem Schiffsmodellbauclub machen Umbrüche nicht halt. Und man sollte über sinnvolle Veränderungen nachdenken. Es ist Zeit, dass die „Alten“ den Weg für die „Jungen“ freimachen und ihn nicht mit „das haben wir schon immer so gemacht“ blockieren. Ich hoffe, dass neuer Schwung, gepaart mit Ideenreichtum und vielleicht ganz unkonventionellen Vorschlägen, im SMC Nürnberg Einzug halten.

Ich wünsche der Vorstandschaft, dass mit viel Erfolg und Geschick der SMC weiterhin durch alle Flauten, Stürme und Untiefen gelotst wird.

In diesem Sinne - Euer



**Postanschrift:**

SMC Nürnberg e.V.

Harald Müller

Zengerstraße 7

**90471 Nürnberg**

(0911) 98 80 991

**E-Mail:** mueller-harald-nbg@t-online.de



**Homepage:** [www.smc-noris.de](http://www.smc-noris.de)

**E-Mail zur Homepage:** [smc.zr@t-online.de](mailto:smc.zr@t-online.de)

## **Veranstaltungen 2008**

- |                |  |
|----------------|--|
| 10. bzw. 17.5. | 12. Modell-U-Boot-Treffen in Feucht bei Nürnberg   |
| 24.-25.5.      | Ausstellung GMM Nürnberg in der Arena              |
| 28.06.         | Schaufahren u. Ausstellung beim Yachtclub Berching |
| Juli           | Ausstellung und Schaufahren in Neustadt/Aisch      |
| 26.-27.07      | Hafenfest Nürnberg                                 |
| Juli           | Jugendzeltlager                                    |
| September      | Schaufahren in Weißenburg mit Nachtfahren          |
| Oktober        | Ausstellung im Mercado Einkaufszentrum             |
| 29.11.         | Ausstellung Modell-Center Nürnberg                 |

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



## **Inhalt**

Seite 6	Vorstandswahl
Seite 7	America's Cup Valencia
Seite 10	Unter schwarzer Flagge
Seite 18	Feuerlöschboot „Brake“
Seite 24	Ausstellung in Berching
Seite 26	Baubericht „Visby“-Klasse
Seite 32	German Model Masters
Seite 36	Gaffelschute „Gödeke Michels“
Seite 40	„Hollywood“ in Weißenburg
Seite 44	Ausstellung Mercado mit „Cup“
Seite 48	Wer oder was ist Riesa?
Seite 52	„Traumschiff“ Aida Diva
Seite 58	Baubericht Finnmarken - Teil 6
Seite 61	Hausmesse Modell-Center



Herausgeber:

**SMC Nürnberg e.V.**

Inserate, Anregungen, Beiträge u. Fotos an:  
Klaus Müller

Platz der Opfer des Faschismus 4

90461 Nürnberg

(0911) 46 74 99

E-Mail: [kamueller@t-online.de](mailto:kamueller@t-online.de)

Titelbild:

Nachtjagtleitschiff TOGO,

gebaut von Reiner Lehr

Foto: Peter Behmüller

**Vereinsheim:**

**Sportgaststätte VfL Nürnberg**

**Salzbrunner Str. 38**

**90473 Nürnberg-Langwasser**

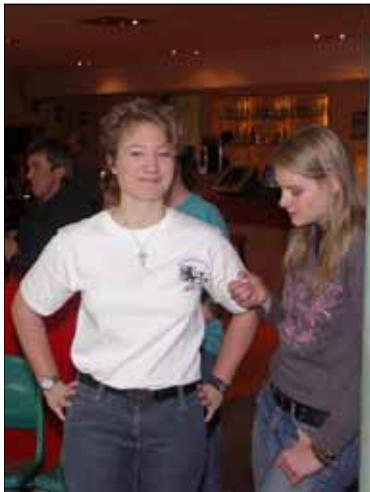
**(0911) 80 55 50**

**Treffpunkt:**

**Jeder 3. Freitag im Monat**

**ab 19:00 Uhr.**

Seite 4



## **Rückblick Veranstaltungen 2007**

- 19. 5. *Ausstellung GMM Nürnberg in der Arena*
- 30. 6. *Hafenfest beim Berchinger Yachtclub*
- 8. 7. *Ausstellung und Schaufahren in Altdorf, Altstadtfest*
- 12. 7. *Ausflug zum Marinestützpunkt in Den Helder, Holland*
- 3. 8. *Jugendzeltlager in Pottenstein*
- 25. 8. *Ausstellung im Rahmen 1000 Jahre Fürth*
- 21. 9. *Schaufahren in Weißenburg mit Nachtfahren*
- 13. 10. *Ausstellung im Mercado Einkaufszentrum*
- 17. 11. *Ausstellung Blindenheim Nürnberg-Langwasser*
- 1. 12. *Ausstellung Modell-Center Nürnberg*

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



## **Vorstandswahlen am 16. März 2007**

*Ein Geheimnis war es nicht. Rudi und Wilhelm hatten des öfteren schon erwähnt, dass sie die Vereinsarbeit immer stärker belastet. Und so kam es, die Hauptversammlung wurde einberufen und Neuwahlen abgehalten.*

*Hier das Wahlergebnis:*

<b>1. Vorstand</b>	<b>Harald Müller (39, Nürnberg)</b>
<b>2. Vorstand</b>	<b>Steffen Morgenstern (46, Amberg)</b>
<b>Kasse</b>	<b>Jürgen Reichel (56, Fürth)</b>
<b>Schriftführer</b>	<b>Andreas Kramer (21, Wendelstein)</b>
<b>Jugendgruppe</b>	<b>Ingo Kiefer (23, Nürnberg)</b>

*Ich hoffe, die „Neuen“ halten den etwas ausstellungsmüden SMC weiter auf Kurs. Ihre „Feuertaufe“ mit der ersten Veranstaltung im Mercado Einkaufscenter haben sie ja sehr gut hinbekommen. Nun steht als nächstes das 12. U-Boot-Treffen in Feucht auf dem Programm. Lassen wir uns überraschen, was die nächsten Jahre so bringen werden...*



## 32. America`s Cup, Valencia

Bericht und Fotos: Wolf Gruss

Meinen Besuch bei Freunden in der Nähe von Valencia hatte ich so geplant, dass ich die letzten Regatten um den Louis Vuitton Cup, der Ermittlung des Herausforderers zum America`s Cup, noch miterleben konnte. Leider hat das Emirates Team Newsealand die italienische Luna Rossa kurz und bündig mit 5:0 abgefertigt und alles war schon bei meiner Ankunft vorbei.

Trotzdem hat sich der Besuch gelohnt. Der America`s Cup und die damit verbundenen Ausscheidungsregatten sind das drittgrößte Sportereignis der Welt. Dementsprechend wurde auch ein enormer Aufwand bei

der Durchführung betrieben. Der Cup-Gewinner von 2003, Team A-linghi, hat als solcher alle Vermarktungsrechte und bestimmt wie, was, wo läuft. Gemeinsam mit der von ihnen ausgewählten Stadt Valencia, die auf eine Transrapidstrecke nach Madrid verzichtete, wurden 1,5 Milliarden Euro investiert. Man rechnet mit Einnahmen von 10 Milliarden.

Auf dem neu erbauten Gelände, das man nur durch strengste Sicherheitskontrollen betreten kann, sind alle Einrichtungen für die Durchführung des Cups angesiedelt. Jedes Team hat seine eigene Base. Sie besteht aus einer eigenen kleinen Hafenanlage für 2-3 Cupper, mehrere Tender und Begleitboote.

In den Gebäuden sind untergebracht:



Eine komplette Werftanlage, in der an zwei Schiffen gleichzeitig gearbeitet werden kann, eine Segelmacherei, Aufenthalts- und Fitness-Räume für die Crew, Büros, Wetterzentrale, Repräsentationsräume für Sponsoren, Pressezentrum usw. Je nach Finanzen der einzelnen Teams gibt es große Unterschiede. In der Werft werden, auch nachts zwischen den einzelnen Wettfahrten, ständig Verbesserungen an den Schiffen vorgenommen.

Der America's Cup hat ein eigenes Haus für sich. In einer Ruhmeshalle sind alle 31 Cup Verteidiger im Maßstab 1:32 gezeigt. Die Modelle sind einmalig schön und bis ins kleinste Detail gebaut.

Neben Restaurants und Boutiquen gibt es einen riesigen Vergnügungspark, in dem an jeder Ecke gigantische Bildschirme stehen, auf denen man die Regatten verfolgen kann. Die ca. 600 m lange neue Hafenaus-

fahrt hat zu beiden Seiten Tribünen, von denen man die aus- oder einlaufenden Cupper sehen kann. Jedes Schiff, egal welches Team, wird begeistert begrüßt und angefeuert. Spanisches Temperament unterscheidet sich dabei sehr vom deutschen.

Besonders interessant war, dass das Team Alinghi ein Besucherforum hatte, wo man sich mit den Teammitgliedern unterhalten konnte. So habe ich kurz Jochen Schühmann viel Glück wünschen können und das hat ja auch was genützt, wie man dann später sehen konnte.

Daneben kann man die Privatyachten der Syndikatsmitglieder bewundern. Die Yacht von Larry Ellison, dem Eigner von BMW-Oracle ist so groß, dass sie im Handelshafen anlegen musste, weil sonst kein anderes Schiff mehr in den Yachthafen gepasst hätte.

Als arme Kirchenmaus habe ich eine Hafenerundfahrt gemacht und dabei mir die einzelnen Bases sehr genau



ansehen können.

Es ist kaum vorstellbar, was für ein Aufwand da betrieben wird. Ein besonderer Glücksfall war, dass wir bei unserer Rückkehr in der Hafeneinfahrt beiden Cup-Finalisten mit ihrem Tross begegnet sind.

In der wettkampffreien Zeit wird jeden Tag meistens zwischen 13:00 und 18:00 Uhr trainiert. Jedes Team hat dazu 2 Wettkampfschiffe, ein Wetter-schiff, 2-3 Tender, da gibt's Proviant, Werkzeug, Segel usw., ein Startschiff und einen Tonnenleger dabei. Außerdem fahren die Begleitboote mit den VIPs und der Presse mit.

Trainiert wird weniger auf der Regattastrecke als hauptsächlich im Startraum mit Wende- und Spinnakermanöver. Die Manöver sind atemberaubend. Es geht darum, später beim Start, in den 9 Minuten, die man sich im Startraum vor dem Start aufhalten muss, die günstigste Starposition zu bekommen, bei Null über die

Startlinie zu gehen und vor allem die Wettkampfregele perfekt zu beherrschen. Denn Proteste müssen sofort angezeigt werden und werden auch umgehend durch die Schiedsrichter entschieden, die hinter jedem Boot fahren. Außerdem wird aus den ca. 40 Seglern jedes Teams die endgültige Mannschaft herausgefiltert und Schiff und Segel getestet. Trainingsregatten werden häufig mit anderen Teams, die schon ausgeschieden sind, gemacht.

Nachdem ich mich schon seit langen mit dem America's Cup und seiner Geschichte befasse, war dies ein unvergesslicher Tag für mich.

Wie sich später gezeigt hat, konnte das Team Allinghi den Cup verteidigen und die nächste Austragung wird 2009, wahrscheinlich ebenfalls in Valencia, stattfinden.

Ich bin sicher, dass ich dann wieder dort sein werde, allerdings mit einem besseren Timing.





## ***Unter schwarzer Flagge***

*Bericht und Fotos: Jürgen Schlicker*

Wie einige von meinen Vereinskolegen wissen, habe ich meinen Einstieg in den Schiffsmodellbau durch meine Begeisterung für historische Segelschiffe gefunden. Auch wenn ich nun bereits einige „moderne“

Schiffe gebaut habe, gilt meine Liebe immer noch den alten Seglern. Kein modernes Schiff sieht auf dem Wasser so imposant aus wie die großen Rahsegler des 16. oder 17. Jahrhunderts! Wenn man sich aber mit diesen Schiffen und ihrer Zeit beschäftigt, stößt man aber zwangsläufig auch auf Berichte und Geschichten über Freibeuter und Piraten.

Nachdem nun dieses Thema in den letzten Jahren auch im Kino wieder aktuell war (Fluch der Karibik, Master and Commander), denke ich es ist an der Zeit auch mal in unserem Vereinsheft ein paar Zeilen zu diesem Kapitel Seefahrtgeschichte zu schreiben. Zumal die Hollywood-Piraten mit den realen Freibeutern vergangener Jahrhunderte nur sehr wenig gemein haben.





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

# **M. TOST MODELLBAU**



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

**Zwischen Opernhaus und Christuskirche**

Piraten gab es bereits zu antiken Zeiten und es gibt sie auch heute noch. Die Piraterie gehört vermutlich zu den ältesten Gewerben die es gibt.

In Nord und Ostsee waren es vor allem die sogenannten **Likedeeler** (Gleichteiler), auch **Vitalienbrüder** genannten Freibeuter unter **Klaus Störtebeker, Gödeke Michels und Magister Wigbold**, die den Hansestädten im 14. Jahrhundert arg zu setzten.

Getreu ihrem Leitspruch „Gottes Freund und aller Welt Feind“ machten sie die Handelswege der Hanse unsicher und brachten mehr als 30 große Hansekoggen auf. Auf ihren Kaperfahrten überfielen sie auch britische, dänische und schwedische Schiffe und brachten auf diese Weise um 1400 den Seehandel fast zum Erliegen.

1401 gelang es einer Flotte von Kriegskoggen unter **Simon von Utrecht** die Likedeeler bei Helgoland entscheidend zu schlagen. Störtebekers Schiff, durch Sabotage manövrierunfähig, wurde schließlich an der Wesermündung durch das Führungsschiff der Hanseflotte, die **"Bunte Kuh"**, gestellt. Die Anführer der Likedeeler und ein großer Teil der Mannschaften wurden am 20. Oktober 1401 in Hamburg auf dem Grasbrook hingerichtet.

Im 15. und 16. Jahrhundert erkannte man an den europäischen Königshäusern, dass man mit den Piraten eine beträchtliche Einnahmequelle hatte und obendrein noch eine billige Möglichkeit, dem jeweils feindlichen Land erheblichen Schaden zuzufügen. Also wurden Kaperbriefe ausgestellt, die Piraten fuhren nun als halb-

legale Freibeuter. Der Kaperbrief verpflichtete die betroffenen Kapitäne Schiffe und Städte der jeweils gegnerischen Nationen anzugreifen, die eigenen Schiffe jedoch unangetastet zu lassen. Im Gegenzug erhielten die Piraten freies Geleit in den Häfen ihrer Auftraggeber und die Möglichkeit ihre Beute dort legal zu verkaufen. Ein nicht unbeträchtlicher Teil der Beute und des Verkaufserlöses ging dann an die Staatskasse.

Bekannte Freibeuter aus dieser Zeit waren **Robert Surcouf, Jean Fleury, Piet Heyn** und natürlich **Francis Drake**, der auf seiner berühmten Weltumsegelung mit der **"Golden Hinde"** reiche Beute machte und für seine Verdienste um die englische Krone von Elisabeth I. in den Adelsstand erhoben wurde, um nur einige zu nennen.

Hauptziel der Freibeuter waren im späten 16. und Anfang des 17. Jahrhunderts die Spanischen Schatzflotten, welche Gold und Silber aus den eroberten Gebieten Mittel und Südamerikas nach Spanien bringen sollten.

Wenn heute bei uns irgendwo die Rede von Piraten ist, so bezieht man sich aber meist auf das sogenannte „Goldene Zeitalter der Piraterie“, also die Zeit von Mitte des 17. bis Mitte des 18. Jahrhunderts und auf die Piraten der Karibik.

Als England 1689 mit Spanien Frieden schloss, gab es für die unter Kaperbrief fahrenden Kapitäne keine Verwendung mehr und erklärte sie wieder zu Gesetzlosen. Also begann man wieder auf eigene Rechnung zu fahren.

Aus dieser Zeit stammen auch die

bekanntesten und berüchtigtsten Kapitäne. Namen wie **Henry Morgan**, **Stede Bonnet**, **Edward Teach (Blackbeard)**, **Edward England** oder **John (Calico Jack) Rackham** gehören in diese Zeit. Diese Liste ließe sich noch lange fortsetzen.

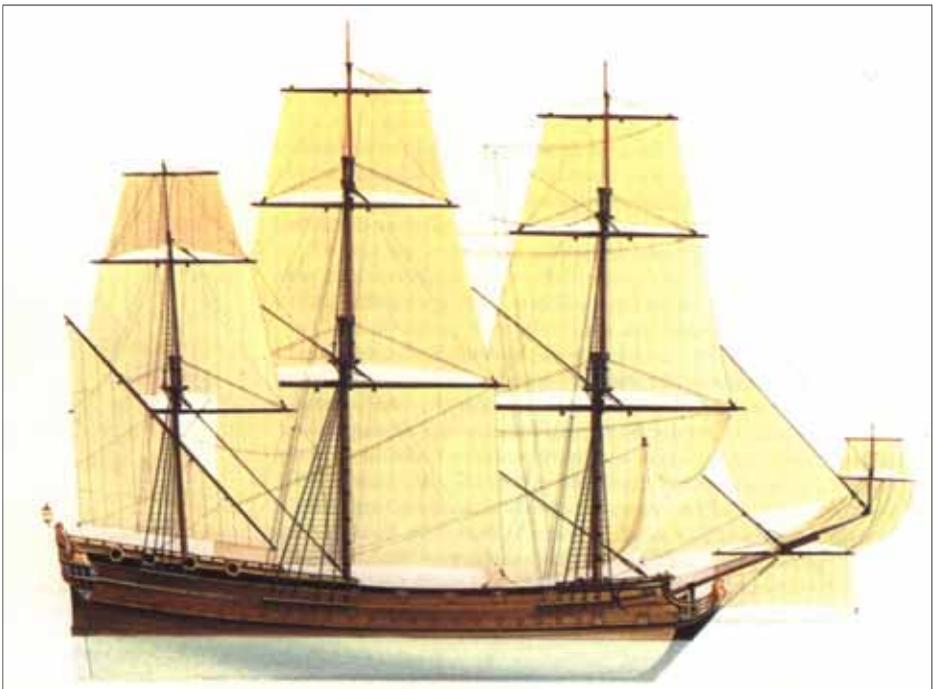
Aber die Piraterie war keine reine Männerdomäne, es gab durchaus auch weibliche Kapitäne, die der Handelsschifffahrt arg zusetzten. Die Irin **Grace O'Malley**, **Mary Reed** und **Anne Bonny** haben mit ihren Schiffen so manchen Kauffahrer gekapert und den Handelsgesellschaften ziemliche Verluste zugefügt. Und sie standen ihren männlichen Kollegen in Mut, seemännischem Können und Grausamkeit durchaus nicht nach.

Die bekanntesten Stützpunkte der Karibischen Piraten waren die Insel Tortuga und Port Royal auf Jamaika,

aber auch auf vielen anderen Inseln der Karibik fanden die Freibeuter Unterschlupf.

Wirklichen Reichtum erlangten jedoch nur wenige der Piraten wie etwa **Henry Morgan**, der für einige Zeit sogar Gouverneur von Jamaika war. Die meisten beendeten ihr Leben am Galgen (z. B. **William Kidd 1701**, **John Rackham 1720**) oder wurden im Gefecht getötet (z. B. **Blackbeard** am **21.11.1718** durch **Robert Maynard**.)

Auch die Geschichten über Schatzkarten sind vermutlich eine Erfindung der Literatur. Die einzige überlieferte Karte einer Schatzinsel stammt von **Kapitän Kidd**, allerdings wurde dort bis heute so gut wie nichts gefunden. Die Piraten der Karibik waren aber nicht nur üble Verbrecher, sie hatten ein eigenes Gesellschaftssystem mit



sehr strengen Regeln aufgebaut, abseits aller staatlichen Hoheitsrechte. So wurde der Kapitän von der Mannschaft durch demokratische Wahl bestimmt, wobei Kapererfolge, Seemännisches Können und Mut natürlich ausschlaggebend waren. Der Kapitän hatte auch nur während der Kaperfahrten absolute Autorität. War die Mannschaft nicht zufrieden, so konnte der Kapitän abgewählt und durch einen anderen ersetzt werden (wie **Charles Vane 1718** oder **Edward England 1721**.) Ein Teil der Beute ging an eine Art Fond, aus dem Verwundete Seemänner oder die Hinterbliebenen der im Kampf Gefallenen versorgt wurden. So gab es beispielsweise 100 spanische Piaster (umgerechnet ca. 480€ nach heutiger Währung) für einen verlorenen Finger, auch ein Ohr oder

ein Auge war dies Wert. Für den linken Arm gab es 400 Piaster, für den Rechten 500. Der Verlust beider Augen brachte 1000 Piaster, usw. Es wurden auch Sonderprämien gezahlt, so z.B. 100 Piaster für denjenigen, der ein Beuteschiff als erster gesehen hat, 50 Piaster dem, der die feindliche Flagge niederholte. Auch hatte jeder verwundete oder kranke Seemann ein Recht auf ärztliche Versorgung. Vor allem an Bord eines Kaperschiffes achtete man darauf, dass die geltenden Regeln von jedermann eingehalten wurden. Überliefert sind Teile des Piratencodex, den **Bartholomew Roberts**, der mit 400 belegten Kaperungen einer der erfolgreichsten Kapitäne war, aufgestellt und eingeführt hatte.



So galt:

1. Jeder Mann hatte in wichtigen An-  
gelegenheiten ein Mitspracherecht
2. Wer an Bord um Geld spielt ist mit  
dem Tode zu bestrafen
3. Wer nach Dunkelheit unter Deck  
Alkohol trinkt oder betrunken seinen  
Dienst tut ist auch mit dem Tode zu  
bestrafen
4. Streit und Raufereien an Bord wer-  
den mit dem Tode bestraft. Zwistig-  
keiten werden an Land mit Pistole  
oder Degen bereinigt
5. Wer an Land mit vergangenen o-  
der geplanten Unternehmen prahlt ist  
mit dem Tode zu bestrafen
6. Wer sich ohne Erlaubnis des Kapi-  
täns an Land begibt gilt als Deserteur  
und ist mit dem Tode zu bestrafen

Diese Gesetze sind natürlich nur ein Auszug aus dem von Roberts aufgestellten, überlieferten Regelwerkes. Wer sich als Pirat verdingte, musste einen Eid auf den Codex leisten und sich verpflichten auf die Einhaltung der Regeln zu achten. Doch trotz dieser strengen Regeln hatte das Piratentum in den Jahren zwischen 1640 und 1720 regen Zulauf. Ein Grund dafür war vermutlich die gnadenlose Unterdrückung der Seeleute auf den

Schiffen der offiziellen Flotten. Die Erfolge der Piraten bewiesen, dass man Schiffe auch anders als mit den brutalen und menschenverachtenden Methoden der Marine und Handelsflotten führen konnte.

Unter **Blackbeard** war es z.B. üblich, Veteranen, die aufgrund ihres Alters oder ihrer Verwundungen nicht mehr auf Kaperfahrt gehen konnten eine, wenn auch geringe, Altersversorgung zu bezahlen. Man hatte auf den Kaperschiffen doch ein ziemliches Maß an Freiheit und musste sich nicht von einem despotischen Kapitän zu Grunde richten lassen.



*John (Calico Jack) Rackham*



*Edward Teach (Blackbeard)*



*Stede Bonnet*

Auch wenn am Ende meist der Galgen oder der Tod im Kampf stand, war dies für viele Seeleute die bessere Alternative.

Die bevorzugten Schiffe der Piraten waren meist relativ kleine, schnelle Einheiten wie die „**Queen Annes Revenge**“ von **Blackbeard**. Deren Wrack wurde Mitte der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts vor der Küste von Carolina gefunden. Andere Schiffe wie die Brigg "**Banshee**" von **John Rackham** oder die "**Adventure Galley**" von **William Kidd** sind nur noch aus Überlieferung und alten Marineunterlagen bekannt.

Heutige Piraten haben mit den Idealen der alten Freibeuter allerdings nicht mehr viel gemeinsam. Vor Allem in den Meeren Südostasiens treiben Piratenbanden ihr Unwesen.

Es geht um Geld, Waffen und Rauschgift, bevorzugte Beute sind die großen Frachtschiffe, die relativ kleine Besatzungen haben und verhältnismäßig langsam unterwegs sind. Wird ein solches Schiff von mehreren kleinen Schnellbooten aufgebracht und geentert, gibt es meist nur wenig Gegenwehr und wenn, dann wird diese schnell und äußerst Brutal unterdrückt.

Oft wird dann das Schiff samt Fracht und Besatzung als Pfand genommen um von der jeweiligen Reederei hohe Lösegeldsummen zu erpressen. Oder man plündert das Schiff und tötet die Besatzung kurzerhand. Wie gesagt, Piraterie ist eines der ältesten Gewerbe die es gibt und es wird sie vermutlich geben, solange Schiffe die Meere befahren.



# 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,  
Lkws  
Motorräder  
und vieles,  
vieles mehr**



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

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

## **Feuerlöschboot „Brake“**

*Bericht/Fotos: Ernst Fenner*

Aller guten Dinge sind 3. Das Modell der "Bremen 9" von Graupner, diesmal nicht als Polizei- od. Zollboot, sondern als Einsatzboot der Feuerwehr gebaut. Für diesen Schiffstyp gibt es kein Original und so konnte ich auch meiner Fantasie etwas freien Lauf lassen. Auch im SMC Nürnberg fährt diese Version noch nicht. Zum Bausatz, Beschreibung, Plänen u. Bau gibt es nicht viel zu sagen. Meiner Meinung passt fast alles. Eine Ausnahme ist der Zugang zur Ruderanlenkung.

Die erste Änderung betrifft den Antrieb. Eingebaut sind jetzt 2 Graupner Speed 700 BB Neodym Nr. 6306, angesteuert von 2 Robbe Navy 535 Reglern. Der vorgesehene Graupner MC Hydro 55 Reverse gab nach 5 Minuten Probetrieb ohne ersichtlichen Grund (kein Kurzschluss, kein Stromgeruch) seinen Geist auf und

konnte auch nicht repariert werden. Ein 136,-- € Flop. Kraftübertragung Motor – Welle mit Zahnriemen 2:1 Untersetzung auf z. Zt. 42,5 mm Ø Zweiblattschrauben Steigung 1,6. Regler und Motore sind wassergekühlt.

Die Stromversorgung besteht aus zwei 10-Zellen NiMH 3600 mAh. einer für jeden Regler und ein Empfängerakku 4.8V NiMH 3500 mAh. Graupner schreibt für den Empfänger DS 24 FM 4.8V vor, um einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten. Den 10 Kanal Empfänger brauche ich, da der MC 22 Sender mit 2 Nautic Split Modulen bestückt ist. Leider sind die Nautic Split Decoder 4139 nicht mehr lieferbar. Außerdem ist noch ein 3,6 V Akku für verschiedene kleine Lampen vorhanden.

Beim Einbau der Ruderanlage nach Bauplan ist auf Stabilität und dauerhafte Fixierung der Anlenkmechanik zu achten, da die Gestaltung des Hecks einen späteren Zugang zu den



Anlenkhebeln fast unmöglich macht. Hinterher ist man immer klüger, aber Revisionsöffnungen auf dem Heckabsatz über den Ruderkokern hätten dieses Problem gar nicht erst entstehen lassen.

Um die Manövereigenschaften des Bootes zu erhöhen, ist ein selbstgebautes Bugstrahlruder installiert. Angesteuert über einen Kanal des Nautic Split Moduls. Ein koppeln der Funktionen Bugstrahl-Doppelruder ist nicht sinnvoll, da gut die Hälfte des Rumpfes vom Bug her bei höheren Fahrstufen aus dem Wasser kommt. Erste Testfahrten belegen das. Das Bugstrahlruder würde dann nur Luft fördern. In Wirklichkeit werden die Bugstrahlruder auch nur beim An- und Ablegen und bei engen Fahrmanövern eingesetzt.

Eine der Hauptaufgaben der Feuerwehr ist das Löschen von Bränden. 2 Löschmonitore Typ Graupner 2350 stehen auf dem Vorschiff, die von je 1 Kreiselpumpe mit Wasser versorgt werden. Ein Servo lässt die Monitore

um ca. 45° nach Steuer- oder Backbord schwenken. Eine 3. Pumpe kann extra eingesetzt werden und spritzt aus einem 2 mm Ø Rohr am Heck.

Der Schiffskran ist das Robbe Modell 1485, in mehreren Details geändert und funktionsfähig. Das Schwenken um 300° besorgt ein Standardservo mit einem Verzögerungsbaustein der Fa. Simprop über 2 Zahnräder. Das Bootsdeck mit Süllrand musste dazu ausgeschnitten und geändert werden. Den Kranausleger habe ich umgedreht eingebaut. Das Lager zum Heben und Senken befindet sich jetzt in Höhe der entfernten Seilwinde. Das Zugseil ist am ursprünglichen Drehpunkt befestigt. Das Auf und Ab des Auslegers besorgt eine Gewindestange mit Getriebemotor. Geschaltet wird mit einem Servo (Nautic Split Modul), das 2 Mikroschalter zur Umpolung der Drehrichtung betätigt. Elektrische Endschalter zur Wegbegrenzung sind nicht vorgesehen. Deshalb ist beim Kraneinsatz Augen-



maß in Ufernähe gefordert. Beim normalen Fahrbetrieb ist das Schlauchboot mit 2 Seilen auf den Davits fixiert. Vor dem Einsatz müssen erst diese Halterungen gelöst und der Kranhaken im so genannten Überrollbügel eingehängt werden. Das fixieren des Schlauchbootes auf den Davits nur mit den Kranhaken verbietet sich aus mehreren Gründen.

A.) Bei Kurvenfahrt rutscht das Schlauchboot hin und her.

B.) Jedes Servo zuckt beim einschalten des Empfängers. Durch die Zahnradübersetzung und 14cm Auslegerlänge fährt der Haken gut 2cm nach jeder Richtung.

C.) Die Position des Reglers am Sender beim einschalten. Ein übersehenes verstellen z.B. beim Transport würde unweigerlich Beschädigungen verursachen. So aber zuckt nur der

Kranarm und kann, wenn nötig, in seine richtige Position gefahren werden. Das Heben und Senken des Kranauslegers ist so groß, dass eine zusätzliche Seilwinde für den Haken entfällt. Das Schlauchboot kann beim schwenken über die Reling gehoben werden und bis zur Wasseroberfläche absinken. Dann sollte sich natürlich auch der Haken lösen oder beim wiederaufnehmen auch kontaktieren. Das werden die ersten Testfahrten ergeben. Versuche in der Badewanne sind nicht realistisch. Außerdem: Badewanne voll mit Wasser, darin das Boot und Ehefrau in der Nähe sind keine guten Kombinationen. Manchmal schwappt das Wasser beim einschalten der Motore über den Wannenrand (auch Vollgas muss probiert werden). Die Löschmonitore hinterlassen nasse Spuren beim



Schwenkbetrieb leider nicht nur an den Wandfliesen. Und dann noch das verlassen des Badezimmers. Natürlich tropft das Modell. Doch manchmal geht kein Weg an der Badewanne vorbei.

Die Beleuchtung ist in 2 einzelne Schaltkreise unterteilt und entspricht nicht der Wirklichkeit. Tagsüber am See oder Schwimmbad sieht man die Lampen nicht oder kaum. Bei Nachtfahrten kommt es auf jede Lampe an und nicht auf die Funktion. Dafür können alle Lampen auch gleichzeitig brennen.

Kreis 1 schaltet die Lampen am Mast und an der Kranspitze,

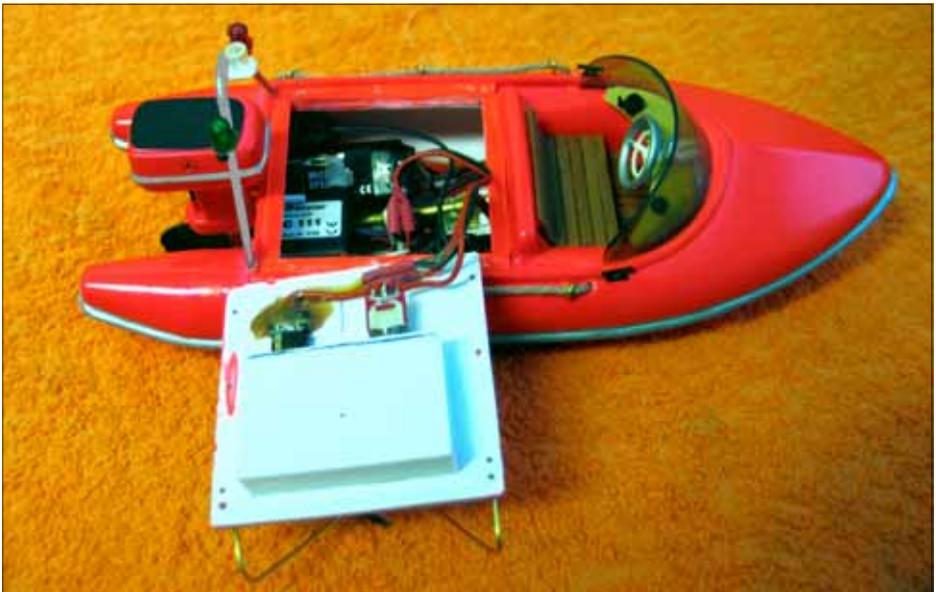
Kreis 2 die Positionslampen, Außen- und Innenbeleuchtung, Suchscheinwerfer, Toplicht und 2 blinkende Blaulichter.

Eine mit 12 Mikrolampen bestückte Leuchtgiraffe ist an Steuerbord an einem 8 cm hohen Mast befestigt. Zusätzlich ist noch eine Seilab-



schussvorrichtung in Arbeit, um eventuell "havarierte" Modelle an den Haken zu nehmen. Der durch ein Servo betätigte Schlepphaken ist schon am Heckspiegel angebracht.

Mit dem linken Kreuzknüppel des Senders wird das Schlauchboot gesteuert. Ein Speedmotor 185 treibt über ein 2 mm Ø Kunststoffrohr gelagert in einem anderen Rohr einen kleinen 20 mm Ø 3-Blatt-Propeller. Geregelt wird mit einem Graupner Micro Speed 4.



Ruderservo ist ein C 111, die Ruderanlenkung ist am hinteren Ende des Außenbordmotors angebracht. Die Verbindungsstange Servo - Ruder läuft an der Bordwand durch ein 10 mm langes Stück Schrumpfschlauch. Der Schlauch ist an der Bordwand angeklebt und verhindert das Übernehmen von Wasser. Empfänger ist ein Graupner XP 10, Kanalnummer des Quarzes entspricht natürlich der des DS 24 FM. Der Trimmung wegen sind die vier 650 mAh NiMH Akkus zur Stromversorgung gleichmäßig im Boot verteilt.

Das fertige Boot wiegt mit Ladebuchse und Schalter 150 g. Der kleine Getriebemotor, der die Gewindespindel antreibt, ist beim Einholen des Schlauchbootes deutlich hörbar und der ganze Vorgang dauert gut 30 Sekunden.

Ein Geräuschmodul ist im Baukasten vorgesehen. Die Schallaustrittsöffnungen und der Lautsprecher befinden sich genau unter den Schlauchbootdavits. Ein tropfendes Boot nach

erfolgttem Einsatz genau über diesen Öffnungen abzusetzen erscheint mir hinsichtlich der Lebensdauer des Lautsprechers nicht ratsam. Lautsprecher, Geräuschmodul und Bohrungen sind deshalb auf meiner "Brake" nicht vorhanden.

Soweit es der Steuermann verträgt ist das Boot jetzt auch regenfest. Da die beiden Neodym-Motore mit den Reglern bei höherer Fahrstufe ein turbinenartiges Geräusch verursachen, ist für genügend Lärm gesorgt. Um eine so genannte Einsatzfahrt anzuzeigen, werden die Blaulichtblinklampen eingeschaltet.

Zur Ausstattung fehlen auch noch diverse Kleinteile, Schläuche, Leitungen und Anschlüsse.

Durch die Farben Rot, Tagesleuchtfarbe Rot, Weiß und das Dunkelblau des Unterwasserschiffs hebt sich das Modell deutlich von der Polizei- oder Zollaufführung ab.

Mir gefällt es gut und die ersten Fahrten mit Vollgas auf unserem Teich waren ein Genuss.



# Die ideale Geschenkkategorie - der neue mercado- Einkaufsgutschein



New York



Kopenhagen



Florenz



Saint Tropez



Wien



Rom

Exklusiv am Infopoint (EG), im O2-Shop (EG) sowie bei Tabak Löblein (OG) erhältlich. Die Gutscheine im **praktischen Scheckkartenformat** können über jeden gewünschten Betrag ausgestellt und in allen Fachgeschäften des mercado eingelöst werden! **Auf Wunsch auch in der dekorativen Geschenkbox (gegen Aufpreis, siehe links) erhältlich!**



- 80 Fachgeschäfte unter einem Dach
- 1.650 günstige Komfort-Parkplätze
- 6 x pro Woche bis 20 Uhr geöffnet
- Pikaneria, der große Gastro-Bereich
- U2: Nordostbahnhof, Bus: 21, 45, 46

Äußere Bayreuther Str. 80  
[www.mercado-nuernberg.de](http://www.mercado-nuernberg.de)

**mercado**  
nürnberg  
einkaufen · erleben · genießen



## **Berching**

*Bericht/Fotos: Wolf Gruss*

Nachdem die Veranstaltung am Badeweiher in Weißenburg ausgefallen war, fand sich kurzfristig ein Ersatz. Der Yachtclub Berching lud uns zu seinem Sommerfest ein und unsere Teilnahme erwies sich als ein Voll-

treffer. Auf dem schönen und sehr gepflegten Clubgelände standen für unsere Modelle mehrere Pavillons mit ausreichend Tischen und Bänken bereit. Die vom Verein betriebene Wirtschaft versorgte uns optimal und dank der zuvorkommenden ehrenamtlichen Bedienung durch die Clubmitglieder, fühlten wir uns schon



beim Weißwurstfrühstück sauwohl. Die Bootseigner interessierten sich sehr für unsere Schiffe und es herrschte ständig ein reger Gedankenaustausch zwischen den Großen und den Kleinen. Viele konnten sich gar nicht vorstellen, was man alles mit so einem Modell machen kann. Das Einsetzen der Schiffe war etwas problematisch und auch gefährlich. Einmal im Wasser, hatten wir dann das ganze Hafenbecken und auch, den Kanal für uns. Absolutes Highlight war der Schleppversuch von Jürgen mit seinem großen Schlepper. Das Manövrieren mit einer 9 t Motor-yacht im Hafenbecken und im Kanal klappte bis zum Zusammenbruch des Akkus einwandfrei. Die zufällig vorbeifahrende Wasserschutzpolizei hat, glaube ich, gar nicht begriffen, was da vor sich ging.



Wir hatten in Berching einen schönen Tag, an dem wir freundliche und interessante Leute und ihren schönen Freizeitsport kennen lernten. Es wäre schön, wenn dieses Treffen im nächsten Jahr wieder stattfinden könnte.





## **Baubericht Visby-Klasse**

von Matthias Ahrens

Fotos: Kokums AG, Ahrens, Rieger

Frei nach dem Motto: „Lieber zu spät als nie...“, möchte ich über den Bau der Visby berichten. Es war bereits im Februar 2007 soweit, dass das erste Modell aus der Kleinserie im Maßstab 1:50 zur Werftprobefahrt antrat und seit März 2007 ist die erste von sechs vorgesehenen „Visby“

fertig. Doch wie kam es dazu?

Die Faszination für die abstrakten, kantigen Formen der modernen Kriegsschiffe ergriff mich sofort als ich auf die ersten Studien neuer Stealth-Boote in den Tiefen des Internet aufmerksam wurde. Regelmäßig tauchten dabei Entwürfe wie die amerikanischen DDX-Zerstörer und Kreuzer, aber auch die ersten Fotos aus Schweden auf, vorwiegend von den Schiffen Smyge und Visby. Ich



empfand die Formen als hässlich, aber faszinierend. Irgendwann hatte ich mich dann an die Hässlichkeit gewöhnt und die Faszination blieb übrig.

Da es sich bei den Booten um streng geheime Projekte handelt, war ich mir sicher, dass die Suche nach Plänen für einen Nachbau ziemlich erfolglos enden würde. So beschränkte sich die Suche zunächst auf Fotos und Werftbroschüren und schließ dann wieder ein. Sie ruhte bis zu dem Tag, an dem ein Prospekt den Weg zu mir in den Briefkasten fand - es war der Newsletter von Scheuer und Strüwer. Darin abgebildet war ein Papiermodell der Firma Bildrum im Maßstab 1:250. Es war „nur“ ein Wasserlinienmodell, aber in der Not frisst der Teufel ja bekanntermaßen Fliegen. Die Bestellung ging am selben Tag raus.

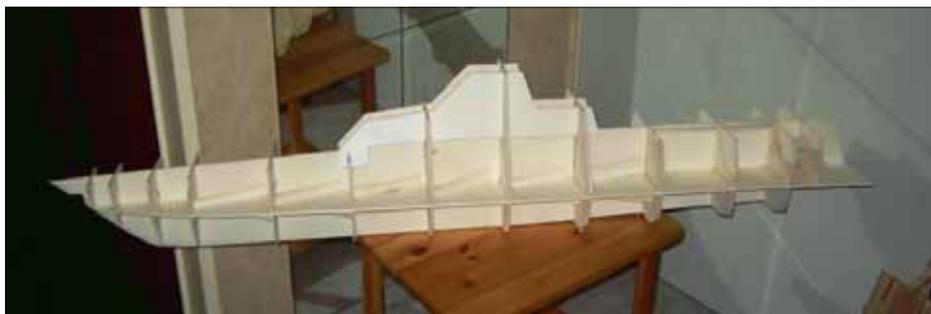
Das Modell erwies sich leider nicht als sehr hilfreich. So musste der Traum von der Stealth-Korvette wieder in einer Schublade verschwinden. Ein paar Monate später jedoch öffnete sich besagte Schublade wieder. Ich entdeckte beim „großen E“ ein Papiermodell im Maßstab 1:200 - mit Unterwasserschiff und das für ganze 8 Euro im Sofort-Kauf. Sofort war kein Ausdruck - der Papiermodellbo-

gen war meiner. Und dieser sollte sich als gute Grundlage für das Modell entpuppen.

Die Präzision, die der Hersteller beim Zeichnen und dem Druck an den Tag legte, ermöglichte ein müheloses Vergrößern der Spanten. Die Ungenauigkeiten in der Spantenbreite lagen nach einer Streckung um 400% bei weniger als einem Millimeter. Dank der Bandsäge dauerte es nicht einmal vier Tage, bis das Spantengerüst komplett gebaut war. Verwendet wurden Sperrholzplatten mit 4mm Stärke (das ergab sich aus der Konstruktion des Papiermodellbogens) und viiiiiel Ponal.

Dann bekam ich unverhofft einen Mitstreiter bei meinem Projekt. Mein Modellbaufreund Gerhard, der sich eigentlich dem U-Boot Modellbau verschrieben hatte, widerfuhr ein recht unerfreuliches Erlebnis mit seinem Hobby. Das U-Boot-Treffen in Großbreitenbach endete nach technischen Schwierigkeiten mit einem leeren Kofferraum, einem dicken Geldbeutel und einer satten Portion U-Boot Frust.

Es war nicht schwer, ihn in dieser Phase zum Bau eines Überwasserschiffs zu überreden. Der Visby-Rohbau wechselte den Wohnort - beim kurzen Spachteln und langen



Schleifen hatte mein Kumpel die beste Gelegenheit, seinem Frust freien Lauf zu lassen. Und was dabei rauskommt, wenn ein Mechanikermeister sich verwirklicht, kann sich jeder denken. In der Rekordzeit von nicht einmal zwei Monaten hatte er aus dem Holzgerüst ein astreines Urmodell gezaubert. Änderungen an der Grobkontur des Papiermodells wurden nur am Heck und dem Rumpfboden gemacht, da diese mit den Fotos der Originalboote beim besten Willen nicht übereinstimmten.

Es folgte in Gemeinschaftsarbeit mit meinem Modellbaufreund Axel die Anfertigung der Negativ-Form aus GFK. Dabei stand die Prämisse im Vordergrund, dass der Rumpf geschlossen aus einem Teil bestehen und nur noch das Hubschrauberdeck als Öffnung verbleiben sollte.



Die Folge ist eine mehrteilige Form, die stückweise beim Rumpfbau zusammengesetzt wird, damit man auch Stellen laminieren kann, die man sonst bei zweiteiligen Formen niemals erreichen könnte. Die Trennfugen sollten ferner nicht auf sichtbaren Flächen liegen, um nachträgliches Bearbeiten zu vermeiden. Um dies zu erreichen, bestand die Form am Ende aus zehn Einzelteilen.



# Albatros RC-Modellbau



**Öffnungszeiten:**

**Mo, Di, Do, Freitag:**

10:00 - 13:00

14:30 - 18:30

**Mittwoch:**

10:00 - 13:00

**Samstag:**

10:00 - 13:30

**Große Auswahl von allen führenden Modellbauerstellern  
für Auto-, Flug- und Schiffmodelle, Helikopter,  
Ersatzteile und Zubehör.**

**Helikopterschule nach Vereinbarung.**

**Kompetente Beratung und freundlicher Service sind  
für mich selbstverständlich!**



**Albatros RC-Modellbau  
Inh. Ludwig Wohlfart  
Redweierstraße 1  
90455 Nürnberg**

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



Die Kehrseite der aufwendigen Form ist jedoch, dass man beim Laminieren eines Rumpfes mindestens zu dritt sein sollte (Verarbeitungszeit von Epoxydharz).

Der erste fertige Rumpf verließ die Negativform dann am 29. 11. 2006.

Es folgten noch fünf weitere bis Ende Januar 2007.

Im Februar 2007 hatte Gerhard seine Visby bereits fahrbereit. Die Originale dieser Klasse haben zwei Jet-Antriebe der Firma KaMeWa. Für den Modellbau gibt es leistungsfähige





und dem Vorbild sehr nahe kommende Nachbauten der Firma Kehrer. Da das Modell im Maßstab 1:50 nur 33 mm Tiefgang hat, besteht nur die Chance, die kleinen 28 mm Jets einzubauen. Alle größeren hätten den zur Verfügung stehenden Bauraum gesprengt. Die Wahl des Motors fiel auf zwei Johnson 700 Neodym, die es ebenfalls bei Kehrer gibt, in Verbindung mit 2 Akkupacks aus je 12 NiMh-Zellen mit 3600 mAh.

Das Modell erreicht damit eine beachtliche Geschwindigkeit und ein Fahrbild, welches dem Original alle

Ehre macht - zumindest solange man nicht mehr als Halbgas gibt. Alle Sorgen, dass die beiden Antriebe nicht genügend Kraft für das 5,5 kg schwere und 142 cm lange Boot haben könnten waren unberechtigt. Die Fahrzeit beträgt bei Vollgas 15 bis 20 Minuten - wir hatten uns bei den manchmal heißen Diskussionen um das Antriebskonzept also nicht verewählt. Die Fertigstellung des ersten Modells erfolgte im März 2007, die weiteren fünf werden vermutlich bis zum Frühjahr 2008 ihrem Element übergeben werden.





## **German Model Masters 2007**

*Bericht/Fotos: Klaus Müller*

Am 19. und 20. Mai stellte unser Verein im Rahmen der GMM des Nürnberger Modell-Centers etliche seiner schönsten Schiffsmodelle aus. Der

uns zur Verfügung gestellte Platz war mehr als ausreichend. Die Besucher wie Aussteller konnten in aller Ruhe die Modelle begutachten, ohne dass sie sich gegenseitig behinderten. Da ich schon mehrmals über diese Ausstellung schrieb wird es nur ein





#### Bild-Kurzbericht.

Der Andrang war sehr groß, doch die Fragen über Beschaffenheit und Leistung der Modelle hielt sich diesmal in Grenzen. Dies hatte zur Folge, dass die meisten von uns mehr an der Theke der einzelnen Stände als an ihren Schiffen anzutreffen waren. Als besondere Höhepunkte sind die

Panzerfahrten mit den M 1:5 Modellen, mehrere Raketenstarts und etliche missglückte Autofahrten mit Benzin getriebenen Motoren zu bezeichnen. Ein Benziner (M 1:8) war von mir...

Nicht zu vergessen die Vorführungen von den kleinen Hubschraubern, die wie Hornissen über den Köpfen der





Besucher flogen. Die Hauptattraktionen sind bei dieser Veranstaltung natürlich die Plastikmodelle, die wie immer mit unglaublicher Präzision und Liebe gefertigt wurden.

Am zweiten Veranstaltungstag kam dann die Bewertung der Modelle und Preisverleihung. Es ist wahnsinnig schwer, aus der Vielzahl von super gebauten Modellen überhaupt zu sagen, was jetzt ein tolles Modell ist.

Aber die Juroren werden schon ihre Richtlinien dazu haben. Für mich als Laien ist es allerdings nicht nachvollziehbar. Bei mir gäbe es nur erste Preise. Hierzu kann ich für weitere Infos an die Zeitschrift *KIT* verweisen, dort ist alles genauestens nachzulesen. Zu beziehen über das Nürnberger Modellcenter.

Resümee: Die Ausstellung war ein voller Erfolg für die Organisatoren,





Aussteller und Besucher. Wer hier im Bereich Plastik-Modellbau nicht fündig wird - dem ist wirklich nicht mehr zu helfen.



## **Gaffelschute „Goedek Michels“**

*Bericht und Fotos: Jürgen Schlicker*

Vor ca. 2 Jahren habe ich im Internet einen alten Steingrüberbausatz, die Gaffelschute „Saskia“, im Maßstab 1:40 erstanden. Das Schiff aus dem Jahre 1820 mit seinem bauchigen Rumpf bietet viel Platz und die relativ einfache Takelage ist geradezu ideal für ein Fahrmodell. Da ich mich schon länger mit dem Gedanken trug ein historisches Schiff als RC-Modell zu bauen, kam mir die Saskia sehr gelegen. Zu dem Schiffstyp ist nicht viel zu sagen, es handelt sich um die Arbeitspferde der Nord- und Ostseeküsten. Ein breiter, sehr bauchiger Rumpf und große Seitenschwerver sind Kennzeichen dieser Schiffe, die



auch heute noch an den holländischen Küsten zu finden sind.

Dank der einfach gehaltenen Gaffelbesegelung genügt eine Besatzung von 3 oder 4 Mann völlig. Durch den relativ flachen Schiffsboden ist es auch kein Problem die Schute bei Ebbe trocken fallen zu lassen.

Das Modell ist auf Spant gebaut. Die





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

[www.modellbaufarben.de](http://www.modellbaufarben.de)



**MODELLBAU  
FARBEN.DE**

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



Unterbeplankung besteht aus 6x1 mm Nussholzleisten, die Sichtbeplankung aus 5x0.5 mm Mahagonifurnier. Das Deck besteht aus einer Sperrholzauflage, welche mit 4x0,5 mm Raminleisten beplankt wurde. Um den Rumpf abzudichten wurde das Schiff innen komplett mit Epoxidharz gestrichen, die Außenseite und das Deck wurden nach der Farbgebung mit mehreren Schichten Bootslack versiegelt. Erste Schwimmversuche zeigten, dass das Schiff einiges an Zuladung verträgt.

Für die Segel lag dem Bausatz ein Stück Leinenstoff bei, ich wollte aber diesmal farbige Segel (ist nicht immer so Eintönig, außerdem hatten die Segel historischer Schiffe alle möglichen Farbtöne, nur richtig weiß waren sie nie). Zur Wahl stand ein dunk-

les Braun oder ein weinroter Stoff. Nach einigen Tests habe ich mich für rote Segel entschieden. Genäht haben die Segel zum Glück meine Frau Anita und meine Tochter Kristina. Über meine eigenen Nähkünste will ich mich lieber nicht auslassen.

Für die Segelwinden verwendete ich zwei umgebaute Standardservos. Als Empfängerakku verrichteten 2 parallel geschaltete Handyakkus ihren Dienst. Trotz RC-Einbau waren noch ca. zwei Kilo Blei nötig um das Schiff auf die Wasserlinie zu bringen.

Erste Tests mit kompletter Takelung zeigten, dass die Schute sehr stabil im Wasser liegt und vermutlich kein zusätzlicher Kiel notwendig wird. Auch das große Ruder zeigte gute Wirkung.

Nachdem das Schiff selbst soweit





fertig war (natürlich fehlen noch ein paar Details, die ein Modell lebendig wirken lassen), ging es um den Namen für das Modell. Der Herstellername „Saskia“ gefiel mir nun wirklich nicht. Nach einigem Hin und Her entschied ich mich dazu das Schiff „**Goedeke Michels**“ zu taufen, als

kleine Hommage an den Piraten, der im 14. Jahrhundert mit seinen Gefolgsleuten den Hansekoggen nachstellte.

Alles in allem wurde es ein schönes kleines Segelschiff und nun warte ich schon ziemlich gespannt auf die Jungfernfahrt.



## **Hollywood 22. 9. 2007** **Schaufahren in Weißenburg**

*Bericht: Matthias Ahrens*

*Fotos: Ahrens / Pechtl*

Hollywood in Weißenburg am 22. September 2007 - In den Nebenrollen finden Sie viele Modellbauer, die auch an diesem Tag mit Ihrem Hobby wunderschöne Stunden erlebt haben. In den Hauptrollen ein paar wenige, die sich vielleicht auch in diesem Bericht wiedererkennen.

Die üblichen Statisten trafen sich so gegen 8.30 Uhr und begannen damit, Bierbänke und -tische aufzustellen.

Kurz darauf kamen dann auch schon die ersten Gäste um das Treffen im Limesbad zum Leben zu erwecken. Alles lief wie gewohnt.

Zu den Gästen zählten auch in diesem Jahr wieder viele Modellbauer aus ganz Süddeutschland, altbekannte und auch neue Gesichter. Ausgestellt und vorgeführt wurde alles, was auf und unter dem Wasser fährt. Neu war in diesem Jahr, dass wir länger im Bad bleiben konnten. Aufgrund eines Pächterwechsels im

Restaurant des Limesbads fand das „gemütliche Beisammensein“ nicht wie üblich in einem nahegelegenen Lokal, sondern ebenfalls im Schwimmbad statt. An dieser Stelle möchte ich mich im Namen aller Teilnehmer für die exzellente Bewirtung bis in die Abendstunden bedanken. Wer wollte, konnte dabei noch eine Nachtfahrt mit seinem Modell durchführen, was in meinen Augen nochmals ein echter Gewinn für die Attraktivität der Veranstaltung war.

Ich habe die Modelle nicht gezählt, aber vermute, dass auch dieses Jahr wieder etwa 50 Schiffe am Schaufahren und der Ausstellung teilnahmen.

Wie immer standen alle drei Becken des Limesbads in Weißenburg für die Veranstaltung zur Verfügung, so dass jeder ausreichend Platz hatte, um mit seinem Modellboot seine Runden zu drehen. An allen Ecken des Beckenrandes sowie im Badrestaurant wurde über den Modellbau gefachsimpelt oder aber über Gott und die Welt geplaudert und geschäkert. Der Wettergott hatte es ebenfalls gut gemeint, auch die Sonne



lachte mit uns.

Natürlich verläuft ein Treffen nie ohne Zwischenfälle - so auch dieses nicht. Im Gegensatz zum Ablauf der Treffen in den letzten Jahren wurden zweimal spezielle Rennboot-Fahrzeiten eingerichtet, in denen jeder, dem sein Boot nicht lieb ist, mal so richtig „die Sau rauslassen“ konnte. Dies wurde von allen Seiten sehr begrüßt - sowohl von den „Wasserrowdies“, als auch von denen, die sie fürchten. So wurde sichergestellt, dass jeder seinen Spaß hatte - diejenigen, die das Wasser unsicher machen und auch jene, denen es nicht sicher genug sein kann.

Um 13 Uhr war es dann soweit - die erste „Heizer-Runde“ wurde eingeläutet. Bekannt gegeben wurde diese schon deutlich vorher. In Sekundenschnelle wurde das Schwimmbassin durch vier pfeilschnelle Rennboote zum Hockenheim der Freizeitkapitäne. Es spritzten die Wasserfontänen der Propeller und wenn's mal ein paar Spreißel gab, dann hatte es jeder mit Humor genommen. Eben

so, wie es sein soll.

Eine kleine Verwechslung auf dem Spielfeld hatte es dann doch noch gegeben. Etwa zwei Meter vom Beckenrand entfernt dümpelte ein Schwimmpanzer gemütlich vor sich hin. Er war trotz der Ankündigung der „Heizer-Runde“ erst kurz vorher ins Wasser gesetzt worden. Voller Gottvertrauen drehte das wirklich sehr schön gebaute Scale-Modell seine Runden, während unmittelbar daneben der Bär steppte. Dies ging gut drei Minuten lang gut - eigentlich viel zu lange. Nach einem kurzen dumpfen Krach ging dann alles sehr schnell. Ein Aufschrei, acht Sekunden Gemecker - nur acht, denn nach zehn Sekunden war der unzureichend abgedichtete Panzer weg. Nur einer kleinen Luftblase war es zu verdanken, dass der Hobbygeneral seinen fahrbaren Untersatz noch ohne Tauchgang retten konnte. Die Rennrunde verlief ohne weitere Schäden und so ziemlich jeder war zufrieden. Als die Akkus leergeballert waren, füllte sich das Becken wieder mit na-





turgetreuen Schiffsmodellen. Nur einen Rennbootfahrer hatte es wohl aus dem Zeitplan gehauen. Pünktlich als das letzte Rennboot aus dem Wasser genommen wurde, kam ein Nachzügler, der das Becken gerne für sich alleine gehabt hätte. Zu blöd, wenn man sich bei der Riesenanzahl von fünf Rennbooten mit den Kanälen nicht einig wird.

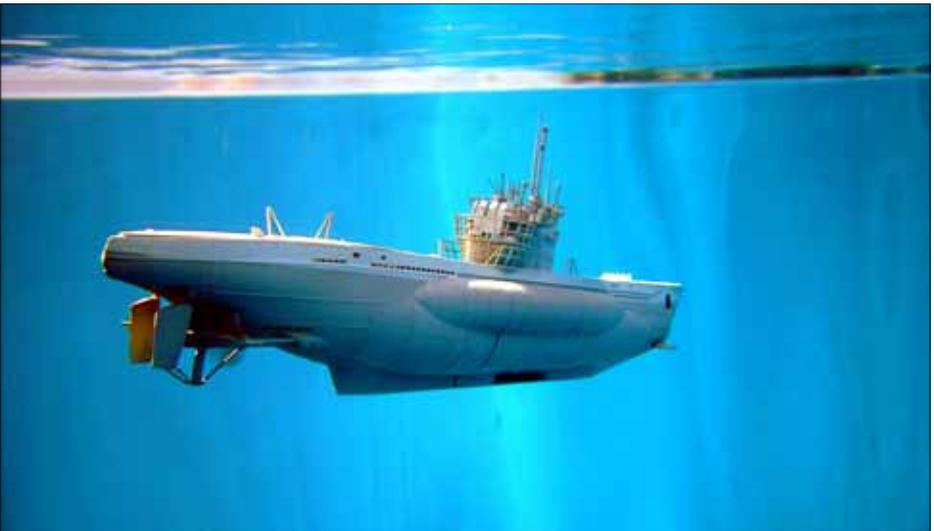
Als Zuschauer am Beckenrand muss ich euch sagen - es war ein Vergnügen den Diskussionen zuzuhören, ich hab's genossen und zehre noch heute davon...

Es folgten knapp zwei Stunden, in

denen wieder viele Scale-Modelle die drei Schwimmbecken belebten. Im Sprungbecken sowie im Schwimmerbecken wurde in mehreren Etagen gefahren - auf und unter der Wasseroberfläche.

Punkt 15 Uhr durften dann die „Rowdies“ ihre frisch geladenen Akkus nochmals verheizen. Es war Zeit für die zweite Rennrunde.

Das Schwimmerbecken wurde zügig und bereitwillig frei gemacht. Leider nur das Becken, denn so manch einen schien es jedoch nicht unbedingt klar zu sein, dass „Becken freimachen“ auch heißt, dass man den



Rennsemmelkapitänen dann vielleicht auch für die paar Minuten den entsprechenden Kanal zur Verfügung stellen und nicht nur von einem Becken ins andere gehen sollte. Für den ein oder anderen mag es tatsächlich ein Drama sein, wenn er neben zwei Stunden Essen und Trinken nur fünfeinhalb Stunden Schiffchen fahren kann anstatt sechs.

Es war also wieder einmal ein sehr harmonisches und auch familiäres Treffen. Neben den kleinen Reibereien, die alle Beteiligten nun hoffentlich wieder mit Humor sehen, gab es keine Zwischenfälle. Mir haben inzwischen sehr viele Teilnehmer mitgeteilt, dass sie die „Heizer-Runden“ als äußerst positiv betrachten und gerne dafür Ihr Modell aus dem Wasser nehmen und auch den gerade besetzten Kanal abgeben würden. Die Organisation durch unseren Wilhelm Schäfer war wie in den Jahren zuvor

exzellent und ließ keinerlei Wünsche offen. Mein Dank gilt daher dem Veranstalter und seinen Helfern, die auch 2007 wieder ein tolles Treffen auf die Beine gestellt haben. Ich hoffe - und ich spreche mit Sicherheit für jeden Teilnehmer und Stammgast des Weißenburger Treffens - dass es im nächsten Jahr wieder „Leinen los“ im Limesbad heißen wird.



## **MODELLBAU exklusiv**



**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*



## **Ausstellung im Mercado Nürnberg am 13. Okt. 2007 „Mercado-Cup“**

*Bericht und Fotos: Klaus Müller*

Das Mercado Einkauf-Center gehört seit Jahren zum festen Programm des SMC. In diesem Jahr waren wir mit kleiner Besetzung des Vereins zur Ausstellung gekommen.

Das Motto diesmal:

*Jugendarbeit mit Plastik-Bausätzen*

und anschließenden Geschicklichkeitsfahren um den Mercado-Cup. Zum Zug kamen Jugendliche bis 14 Jahre. Eine ungewohnte Arbeit für uns, die aber allen Spaß machte. Wann hat man schon die Gelegenheit, mit Jugendlichen unterschiedlichster Herkunft zu basteln. Erstaunlich: die Mädchen waren bei den kleinen Teilen geschickter als ihre männlichen Kollegen.

Auch auf den kleinen Parcours in





unserem fahrbaren Wasserbecken hatten sie die Nase vorn. Der 1. und 2. Platz wurde von Mädchen, der 3. Platz von einem Jungen belegt. Jungs, strengt euch an! Nach dem Marathon-Tag von zwölf Stunden hatten etliche unserer Mitglieder gemerkt was es heißt, Bastel-

unterricht zu geben... Die Beine waren schwer, der Kopf rauchte und mancher von uns sagte „nie mehr“. Aber das sagt nichts, im nächsten Jahr helfen wir trotzdem wieder. Manche von unseren Mitgliedern hatten auch noch Augen für andere schöne Modelle, aber diese waren





nicht ferngesteuert und bewegten sich selbständig durch die Ausstellung. Und was für tolle Fahrgestelle waren da verbaut! Allerdings dürften diese nicht wie die ferngesteuerten Modelle nach belieben ein- und auszuschalten sein... Obwohl nur eine handvoll unserer Mitglieder anwesend waren kann

man sagen, die Ausstellung war wieder ein voller Erfolg. Die Mercado-Leitung genauso wie wir waren mit dem Ergebnis zufrieden. Die Ausstellung wurde professionell durchgeführt und hat den Anwesenden keinen Grund zur Klage gegeben. Und ganz wichtig: Unsere Gäste waren zufrieden!



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

### **Gestaltung:**

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

### **Druck und Kopie:**

Wir fertigen ein- oder mehrfarbige Drucksachen für Sie an: Im Offsetdruck können wir im Format DIN A7 bis DIN A3 drucken, im Schnelldruck sind wir in der Lage, innerhalb kürzester Zeit einfarbig schwarze Drucksachen ebenfalls in diesen Formaten für Sie anzufertigen.  
Beim Digitaldruck können wir ein- und mehrfarbige Drucksachen von DIN A7 bis DIN A1 drucken.

### **Briefhüllendruck:**

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

### **Verarbeitung:**

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

### **Mailings von A-Z:**

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

Mit uns geht das ganz einfach:

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

### **Kontakt:**

Schnelldruck Süd GmbH  
Welslerstraße 88  
90489 Nürnberg

Tel.: 0911/51 94 28-0  
Fax: 0911/51 94 28-81  
ISDN: 0911/56 28 05

e-mail: [info@schnelldruck-sued.de](mailto:info@schnelldruck-sued.de) [www.schnelldruck-sued.de](http://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





*Reinhard Bauer:*

### **Wer oder was ist Riesa?**

- A - eine Hafenstadt**
- B - eine U-Bootwerft**
- C - ein Kettenschlepper**
- D - ein Eisenbahnknoten**

*Und nun die Lösung:*

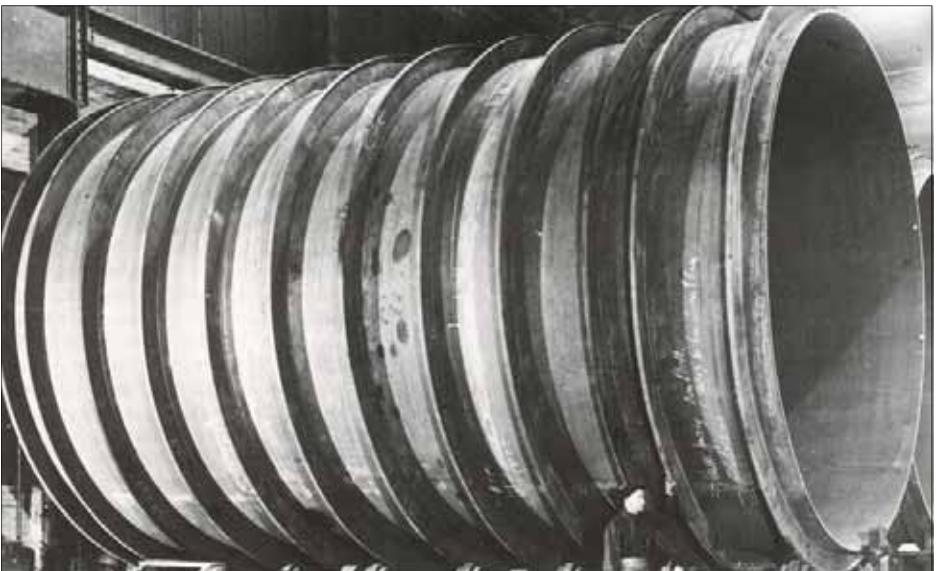
Also ganz einfach, Riesa ist eine Stadt mit ca. 38.000 Einwohnern und alle 4 Antworten sind richtig.

Damit sind wir am Ziel, denn Riesa liegt an der Elbe und hat das Fluss-

wasser noch eher als Hamburg. Also heute ein kleiner historischer Einblick in diese Region.

Bereits 1839 wurde der durchgehende Eisenbahnverkehr zwischen Leipzig und Dresden über Riesa aufgenommen und die ersten Züge konnten über die Elbbrücke rollen. 1852 folgte die Strecke nach Chemnitz und 1875 wurden die letzten Verbindungen nach Berlin geschlossen - damit wurde Riesa zum Eisenbahnknoten. Die Antwort D ist richtig!

Aber wenn man denkt nur die Eisenbahn hat hier das Industriezeitalter



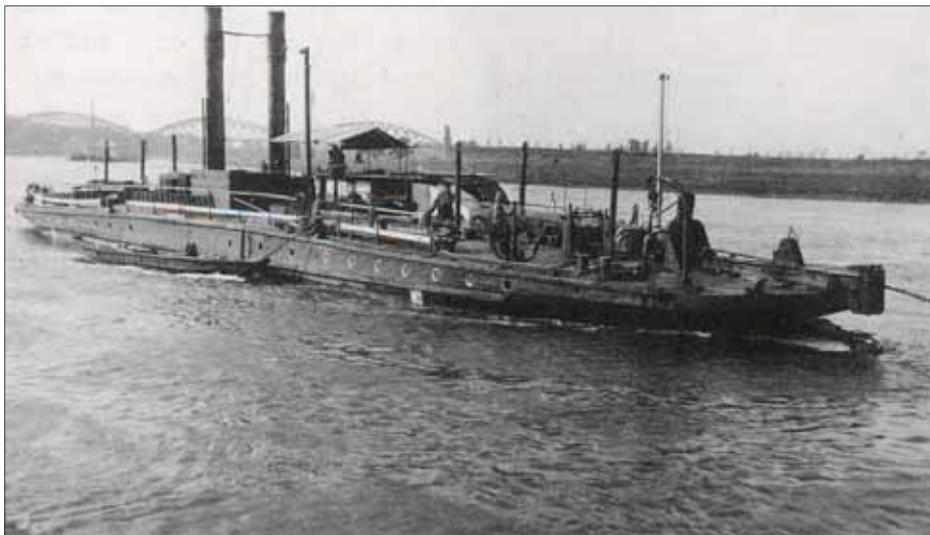
eingeleitet liegt man nicht ganz richtig, denn schon 1835 fuhr ein Dampfboot von Hamburg nach Dresden. Mit Gründung der Elbdampfschiffahrtsgesellschaft begann der Verkehr mit Dampfbooten auf dem Fluss, 1853 der Linienverkehr zwischen Riesa und der Landeshauptstadt Dresden. Die Fahrzeit stromauf fünfeinhalb Stunden! Parallel zur Personenschiffahrt entwickelte sich der Güterverkehr. Ziel war der durchgängige Frachtbetrieb zwischen Hamburg und Böhmen. Ohne Probleme ging das nicht, denn damals war die Elbe ein ungebändigter Fluss. Stark schwankende Wasserstände und Untiefen waren ernste Hindernisse. Auch in unserer Zeit hat der Fluss in den letzten Jahren mehrmals seine Macht gezeigt.

Nach Lösung der Zollprobleme (Deutschland bestand ja noch aus Kleinstaaten) begann man mit der Verlegung von Ketten im Flussbett, um auch bei Niedrigwasser noch fahren zu können (Mindesttiefe 84 cm).

Die Kettenschlepper brachten den Güterverkehr voran und erst langsam lösten die Seitenradschlepper sie ab. Im Raum Riesa wurde erst 1943 die letzte Strecke aufgegeben. Damit ist unsere Antwort C bestätigt, denn es gab einen Kettenschlepper mit dem Namen „Riesa“.

Nun geht es zur Antwort A, vorweg sie ist korrekt. Nicht nur Hamburg und Magdeburg sind Hafenstädte an der Elbe, auch Riesa hat einen Hafen, er ist leider kaum bekannt. Nachdem die Umschlaganlagen am Elbkai nicht mehr den Güterverkehr bewältigen konnten und ein Winterhafen fehlte, wurde 1886 der Bau eines Hafens für 2,7 Millionen Mark bewilligt. Für die damalige Zeit eine beachtliche Summe.

An der Döllnitzmündung wurde eine 650m lange und 60m breite Hafenanlage innerhalb von zwei Jahren gebaut, mit Gleis- und Straßenanbindung. Am 1. September 1888 wurde der Hafen eingeweiht Diese Bauzeiten können auch heute noch beste-



hen. Bald wurde die Kapazität des Hafens zu klein und eine Erweiterung genehmigt. 1901 ging der Hafen mit 1340m Kailänge in Betrieb. Zahlreiche Kräne und Speicher gehörten zum Hafengebäude.

1912 wurden 660.000t umgeschlagen, es war der höchste Vorkriegsstand. In Riesa wurden Importe von Teakholz, Salpeter, Eisenerz, Kaffee, Tee und Kakao gelöscht und bis nach Bayern und Böhmen transportiert

In den Dreißiger Jahren wurden 1.350.000t umgeschlagen. Die Kriegszeiten brachten einen Rückgang der Importe. Nur die Umschlagzahlen blieben, denn jetzt bestimmte die Verladung von Heeresbedarf das Hafengebäude; und damit kommen wir zur letzten Frage B. Noch nicht erwähnt wurde die ansässige Industrie im Ort und Umkreis.

Die Stahlwerke in Riesa und Gröditz waren bestimmend für die Region. Im Hafen selbst wurde ein 60t Kran zum Einsatz gebracht um *U-Boot-Teile* verladen zu können.

Die Rüstung betraf Torpedoausstoßrohre, Panzertürme und größere montagegefertigte Teile. Ursache war der geplante Bau von neuen Booten der Typen XXI und XXIII, da die Werftkapazitäten im Verlauf des Krieges nicht mehr ausreichend zur Verfügung standen. Eine Folge der Luftangriffe auf die Hafenstädte.

Durch den damaligen Rüstungsminister Speer wurde festgelegt, ganze U-Boot-Segmente in der Nähe von Transportwegen wie Flüssen und Kanälen im Binnenland vorzufertigen. Somit wurde Riesa zur „U-Boot-Werft“.

Damit soll der kleine Stadtausflug beendet werden. Auch jetzt wird der Elbhafen Riesa noch betrieben und soll um ein Container-Terminal erweitert werden. Nur dauern heute solche Entscheidungen wesentlich länger.

Vielen Dank an Günter Scheiblich, der die Verwendung von Bild- und Textmaterial aus seinem Buch „Mit Volldampf in das Industriezeitalter“ zur Verfügung stellte.





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



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



Wir bieten Ihnen:

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



Öffnungszeiten:

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



Auf Ihren Besuch freut  
sich  
Familie Ledermann



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



## **Aida Diva - Traumschiff in Papenburg Emsüberführung**

*Bericht und Fotos: Axel Müllenschläder*

Angeregt durch viele Fernsehberichte und den Berichten über die Faszination dieser Emsüberführungen hatte ich schon länger den Wunsch dies einmal live zu erleben.

Wie so oft im Leben half der Zufall nach, indem ich durch einen Tipp rechtzeitig, d. h. mit fast 3 Monaten Vorlauf, den Termin für die Überführung der Aidadiva erfuhr. Dass dies gerade noch rechtzeitig für die Reiseplanung war stellten wir kurz darauf bei der Hotelreservierung fest, die dankenswerterweise Annette für uns übernahm. Unser „Expeditionsteam“ setzte sich letztendlich aus 6 Personen mit 2 Fahrzeugen zusammen.

Nachdem mit den Vorbereitungen alles klar war starteten wir am Freitagabend nach Feierabend Richtung Norden, wo wir gegen 21:30 Uhr am Hotel eintrafen. Gerade als wir dort mit dem Essen fertig waren, traf auch der zweite Teil ein und berichtete von einer bereits erfolgten Besichtigung

der Aidadiva an der Werft. Also ab ins Auto und auf zur Werft, wo uns das „Lichterschauspiel“ eines beleuchteten Kreuzfahrers mit Spiegelungen im Wasser zu einer ersten „Fotosession“ hinreißen ließ. Trotz der späten Stunde waren wir nicht die einzigen die dort waren, und das Wohnmobilcamp nebenan ließ für den nächsten Tag den zu erwartenden Volksauflauf erahnen.

Am nächsten Morgen wurde beim Frühstück gut zugeschlagen und die Schlachtpläne für den Tag besprochen. Als erstes hieß das die besten Fotostandorte mit den Zufahrtsmöglichkeiten und Parkplätzen zu erkunden. Startpunkt war natürlich erst einmal die Werft, wo uns der riesige Wohnmobilpark fast die Sprache verschlug. Immerhin war es noch Winter mit entsprechenden Temperaturen.

Anschließend wurde der Weg entlang der Ems von Papenburg bis Leer abgeklappert (ein Team westlich und eines östlich der Ems) und sich anschließend in Leer bei der Friesenbrücke getroffen. Da jede Seite ihre Reize hatte, stand schon kurz darauf fest, dass wir getrennt operieren wer-



den und unsere weiteren Aktionen dank Handys ja jederzeit abstimmen können.

Wir, das heißt Matthias, Annette und ich stürmten erst einmal noch einen Mc Donalds und einen Supermarkt, um uns mit Lebensmittel zu versorgen. Anschließend fuhren wir auf einem schmalen Weg zu einem Schöpfwerk, wo wir auf dem Deich gute Sicht hatten und sogar bis zur Werft sehen konnten. Nun hieß es warten bis die Aida ablegte und an uns vorbei fuhr. Das anschließende Warten war von einer gewissen Kälte und Anspannung geprägt. Und immer wieder der Blick, hat Sie sich bewegt oder liegt Sie noch fest. Aber mit Hilfe einer Peilmarke (Strommast) konnten wir feststellen, dass sich früher als erwartet etwas tat. Und tatsächlich,

sie begann sich langsam in unsere Richtung zu bewegen und nach einer halben Stunde war sie dann dicht vor unserer Nase. Erst jetzt konnten wir die Größe richtig begreifen, wobei uns der Vergleich zu einem vorher vorbeigekommenen Binnenschiff und den Begleitschiffen sehr deutlich war. Auch die Breite des Fahrwassers erschien auf einmal sehr schmal, vor allem wenn man die Bereiche der gefluteten Wiesen weg denkt. Das eigentliche Fahrwasser war dabei durch Barken abgesteckt bzw. die Wiesengrenzen konnten durch die Zaunpfähle im Wasser erahnt werden.

Hier ist anzumerken, dass das umstrittene Emssperwerk den Fluss aufgestaut hatte um für die Überführung genug Wassertiefe zu haben.





Aber zurück zur Aida. Die Speicherkarten wurden mit einem Bild nach dem anderen gefüllt und auch der leicht kurvenförmige Verlauf an der Stelle half eine Betrachtung des Schiffes aus verschiedenen Blickwin-

keln in Bildern festzuhalten. Kaum war der ganze Spuk vorüber, setzten sich die Massen in Bewegung zu den Autos. Dabei war der einzig positive Aspekt, dass es im Auto warm war, da sich auf dem Zufahrtsweg ein re-



**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](http://www.fandt.de)**

*[info@fandt.de](mailto:info@fandt.de)*

gelrechter Stau bildete und einige Fahrzeuglenker mit ihren Autos über 100 Meter rückwärts fahren mussten. Und auch auf der Hauptstraße ging es nur im Schrittempo vorwärts, so dass wir mit dem Auto langsamer als die Aida waren. Dabei kann man auf dem Deich locker parallel zum Schiff mitlaufen.

Also fiel unser nächster geplanter Fotostopp bei der bekannten Eisenbahnbrücke aus und wir fuhren einen größeren Bogen um das Verkehrschaos zur Straßenbrücke bei Leer. Auf dem Weg dahin konnten wir die Aida immer wieder durch die Wiesen fahrend sehen. An der Brücke angekommen haben wir uns einfach in der langen Schlange der Parkenden Autos am Straßenrand eingereiht und sind zur Brücke gelaufen. Ich hatte

das Glück noch einen Standplatz auf einer gefluteten Wiese zu bekommen, wo ich die enge Durchfahrt zwischen den Brückenpfeilern sehr gut beobachten konnte. Hier begriff ich zum ersten mal wie die Faszination und Begeisterung für diese Nautischen Fähigkeiten, so einen Koloss über einen kleinen Fluss Richtung Meer zu steuern, entstand. Auch für mich war es ein beeindruckendes Erlebnis, wie das Schiff die Engstelle passierte. Interessant war auch der Größenvergleich mit den Zuschauern auf der Brücke zur Größe des Schiffes. Dabei entstanden einige schöne Aufnahmen.

Beim Betrachten der Bilderserie zu der Brückenpassage ist mir immer wieder der Gedanke gekommen, die Bildreihenfolge stimmt nicht. Dies





liegt aber an der Tatsache, dass das Schiff die gesamte Flusspassage rückwärts fuhr. Der Grund dafür ist, dass bei Rückwärtsfahrt die Propeller das Wasser unter das Schiff drücken, damit der Tiefgang geringer wird. Nach der Brücke verfolgten wir das Schiff noch eine Weile. Die Zuschauerzahl war angesichts der fortgeschrittenen Stunde schon deutlich geringer, was das Autofahren und vorwärtskommen erleichterte. Am Deich entstanden noch einige schöne Nachtaufnahmen von der beleuchte-

ten Aida auf der Ems. Jetzt ging es vom Hunger und auch der Kälte getrieben Richtung Hotel. Am nächsten Morgen haben wir dann nach dem Frühstück die Heimreise angetreten, nicht ohne noch einen kleinen Umweg über das Schiffshebewerk Henrichenburg zu machen. Als Fazit lässt sich sagen: Die Reise hat sich gelohnt, das Wetter hat mitgespielt und es ist schon ein beeindruckendes Erlebnis, wenn ein Hochseekreuzfahrtschiff auf der Ems überführt wird.





## **Finnmarken Teil 6** **Oder wieso man noch einmal** **einen neuen Rumpf baut.**

*Bericht/Fotos: Axel Müllenschläder*

Erstens kommt es anders als man denkt und zweitens führt das streben nach „Perfektion“ zu neuen Taten. Der Umstand, das Reinhard mit seinem Rumpf Gewichtsprobleme als

Grund nannte warum er mit seinem Modell nicht so richtig vorwärts kommt, hat auch mich zu weiteren Prüfungen und Überlegungen gebracht. Zwar darf das fertige Modell ca. 5 kg auf die Waage bringen, jedoch ist ein Rumpf mit 2,5 kg und ein Aufbau mit ca.1 kg zu schwer, sollen doch auch noch Technik, Details etc. im und auf dem Modell platziert wer-



den. Das Ergebnis war: der Rumpf und auch der Aufbau müssen deutlich leichter werden und der Aufbau sollte auch noch als Transparentes Laminat entstehen.

Als dann auch noch ein Modellbaukollege aus Norwegen einen stabilen Rumpf haben wollte, wurden wir uns schnell handelseinig und ein Satz GFK Teile (Rumpf mit Deck und Aufbauten) ging nach Norwegen.

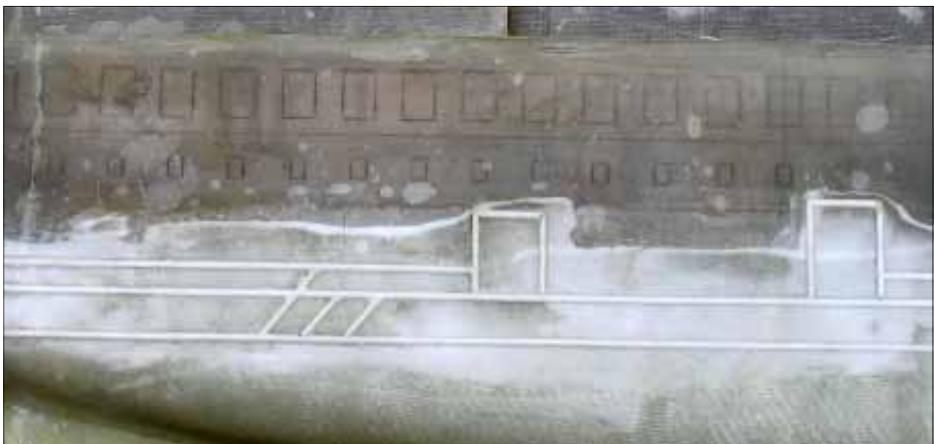
Als Folge ging es in den Keller und es wurden neue Rümpfe der Marke „Light“ produziert.

Während es mit den Rümpfen „nur“ einen Ausschussrumpf gab und die Rümpfe nun mit einem Gewicht von ca. 1,6 kg deutlich leichter sind, gab es bei den Aufbauten größere Probleme und es mussten mehrere Anläufe gemacht werden, damit diese ein zufriedenstellendes Ergebnis zeigten. Um anderen ein paar Hilfestellungen zu geben will ich hier in Kurzform meine Erfahrungen wiedergeben:

Beim Rumpf wurde das Gewicht durch Verwendung von mehreren Lagen (sogar 1 Lage mehr als bei den ursprünglichen dicken Matten) Glasfasermatten mit weniger Gewicht

pro m<sup>2</sup> und Vermeidung (aufsaugen) von überschüssigem Harz erzielt. Warum nicht einfach nur eine Lage Glasfasermatten weglassen? Weil es dann an den Überlappungsstellen Dicke Bereiche gibt und in den Zwischenbereichen oft nur 1 bis 2 Lagen Matten waren. Durch die Gewebestruktur sahen diese aus wie ein dünner Stoff und hatten sogar „Mikroporen“ in den Zwischenräumen des Gewebes. Durch mehrere dünne Matten ist dieser Effekt zu vermeiden, bedeutet aber einen höheren Laminieraufwand.

Beim Aufbau hingegen kam noch der Wunsch hinzu, ein transparentes Laminat zu erreichen. Erst nach etlichen Versuchen und Fehlschlägen konnte ich ein brauchbares Ergebnis erreichen. Der Laminataufbau besteht hierbei auf einer speziellen Polyesterdeckschichtharzkomponente, auf die nach dem Durchhärten der Deckschicht ein Epoxydharzaufbau auf speziellen Luftfahrtglasfasermatten (spezielles Finish FK 144 von R+G) unter Verwendung eines transparenten Epoxydharz kam. Als Abschluss muss dabei noch auf die In-



nenseite des Laminats eine Plastikfolie (am besten durchsichtig) aufgebracht und alle Luftblasen herausgedrückt werden. Dies ist erforderlich, weil sonst die Innenseite eine zu große Oberflächenrauheit hat und damit der Transparenzeffekt zunichte gemacht wird.

Da aber auch selbst bei der Verwendung von Transparenten Materialien immer noch ein leichter Gelbstich entsteht, hat ich die Deckschicht mit einer Abtönfarbe ganz leicht schwarz eingefärbt und so den Effekt einer abgetönten Scheibe erreicht.

Der Vorteil des transparenten Aufbaus liegt nun darin, dass die Fenster nicht mehr aufwendig ausgesägt werden müssen, sondern durch „einfaches“ Abkleben beim Lackieren entstehen.

Diesen Vorteil erkaufte man sich allerdings durch einen deutlich größeren Laminieraufwand. Während ich die Aufbauten früher nass in nass gefertigt an einen langen Samstag gefe-

tigt habe, sind heute für einen Aufbau mindestens 5 bis 8 Laminieraktionen erforderlich. Dies liegt zum einen an der Polyesterdeckschicht, aber zum anderen insbesondere an dem erforderlichen Aufbringen der Folien auf der Innenseite, was nur ein Laminieren Abschnitt für Abschnitt zulässt.

Natürlich lässt sich dieses Laminieren nicht allein mit Worten beschreiben sondern man muss es regelrecht versuchen. Deshalb stehe ich für Interessierte zu diesem Thema gerne mit Rat und Tat zur Verfügung.

Als Konsequenz der ganzen Versuche und Aktionen muss ich jetzt allerdings feststellen, dass sich der Bau des Modells nun schon über einige Jahre hinzieht.

So bitte ich alle diejenigen, die das Modell einmal fertig sehen wollen, sich noch in Geduld zu üben oder um es positiv zu formulieren:

Ich brauch ja noch etwas, um eine Fortsetzung fürs nächste Heft schreiben zu können...



## Ausstellung Modell-Center

Kurzbericht/Fotos: Klaus Müller

Pünktlich am Samstag vor dem ersten Advent startet die Mannschaft vom Modell-Center ihre schon fast legendäre Hausmesse. Was gezeigt wird ist bekannt, Plastikmodellbau der Spitzenklasse. Aber darüber schreibe ich nicht. Mindestens genauso Interessant sind die Zusammenkünfte der Aussteller, das Fachsimpeln bei Kaffee und rustikaler Verpflegung. Die ungezwungene Atmosphäre macht den Reiz dieser ungewöhnlichen Veranstaltung aus.

Es ist verblüffend, mit welchem Eifer manche Besucher durch die Gänge huschen, verzückt oder erstaunt vor dem einen oder anderen Modell stehenbleiben. Und dann die Fragen über Technik und Materialien, Zurüstteilen usw. Dazu unser Verein mit seinen ferngesteuerten Funktionsmodellen - das macht den Reiz erst aus. Die Riesenpötte im Maßstab von 1:20 aufwärts neben Modellen in 1:700 - das sind Hämmer! Aber dem



Publikum gefällt es, auch wenn die Antworten über Fragen zu der Bauweise, Antrieb und Funktion doch manchen Besucher überfordern.

Rundum kann gesagt werden, es war eine fast intime Ausstellung, die mit ihrem einzigartigen Charme hoffentlich noch lange bestehen wird.



# 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!



"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 Sensorablastung 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



■ **CITROËN Commerce GmbH (H)**  
Regensburger Str. 70  
90478 Nürnberg  
Tel.: 0911-474050 · [www.citroen-nuernberg.de](http://www.citroen-nuernberg.de)

[www.citroen.de](http://www.citroen.de)

**CITROËN**  
NICHTS BEWEGT SIE WIE EIN CITROËN



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