

SMC *Club-Info*



Das Magazin des
SMC Nürnberg



Projekt Wildsau
Der Winter ist da
GMM in der Arena
Reisebericht Norwegen
12. Modell U Boot Treffen

www.smc-noris.de

SMC-Intern

Hallo, wer hätte das gedacht!

Unser Vorstand ist aktiv gewesen und hat von der Stadt Nürnberg ganz offiziell ein Vereinsgewässer gechartert. Den Forstweiher in Eibach!

Einige unserer Mitglieder haben diesen Weiher bereits im Frühjahr getestet, es ist ein gutes Fahrgewässer mit Sitzgelegenheiten und zentral gelegen für die meisten Mitglieder.

Der See ist einfach zu erreichen, Parkplätze sind genügend vorhanden. Cafes und Gaststätten in der näheren Umgebung wurden auch schon gesichtet.

Zum See selbst: Meistens ist er ein hervorragendes Fahrgewässer.

Auch das Einsetzen der Modelle geht problemlos, da die Uferböschung im Schnitt nur 20 cm beträgt.



Vorstandswahlen waren auch. Geändert hat sich wenig.

In der Sitzung am 17. Oktober 2008 wurde folgendermaßen abgestimmt:

1. Vorstand:	Harald Müller
2. Vorstand:	Steffen Morgenstern
Kassenwart:	Jürgen Reichel
Schriftführer:	Stephan Müller
Jugendwart:	Marian Pechtl

Im Hintergrund aktiv sind weiterhin Reinhold Zielinski für den Web-Auftritt, Rudi Schwarzmeier für Sonderaktionen und U-Boot-Treffen, Axel Müllenschläder für Reisen und ich für unsere Clubzeitschrift.

Also: Viel Erfolg für unseren Vorstand und natürlich immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!

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

Veranstaltungen 2009

- | | |
|----------------|---|
| 28. - 29. März | Ausstellung in der Hauptschule Katzwang |
| 25. April | Eröffnungsfahren im Feuchtasia Freibad in Feucht |
| 23. - 24. Mai | Ausstellung GMM Nürnberg in der Arena |
| 27. Juni | Schaufahrten u. Ausstellung beim Yachtclub Berching |
| 18. - 19. Juli | Nürnberger Hafenfest |
| Juni/Juli | Jugendzeltlager |
| 19. September | Schaufahrten im Limesbad Weißenburg |
| 17. Oktober | Ausstellung im Mercado Einkaufszentrum |
| 28. November | Ausstellung Modell-Center Nürnberg |

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

Rückblick Veranstaltungen 2008

- | | |
|-------------------|--|
| 20. April | Ausstellung Rundfunkmuseum der Stadt Fürth |
| 10. - 11. Mai | 12. Modell-U-Boot-Treffen in Feucht |
| 24. - 25. Mai | German Model Masters in der Arena Nürnberg |
| 28. Juni | Hafenfest des Berchinger Yachtclubs |
| 8. - 10. August | Jugendzeltlager in Pottenstein |
| 25. August | Ausstellung im Rahmen 1000 Jahre Fürth |
| 20. September | Schaufahrten in Weißenburg |
| 11. - 12. Oktober | Ausstellung Blindenheim Nürnberg-Langwasser |
| 18. Oktober | Ausstellung Mercado Einkaufszentrum Nürnberg |
| 29. November | Ausstellung Modell-Center Nürnberg |

Interne Veranstaltungen wie Kegeln, Faschingsbälle, Reisen usw. sind nicht berücksichtigt.

Inhalt

Seite 6	Rosenmontag
Seite 8	Clubtreffen und Gallier
Seite 10	Faschingskegeln
Seite 12	Finnmarken - Norwegen
Seite 20	Der Winter ist da...
Seite 24	GMM in der Arena
Seite 28	12. Modell-U-Boot-Treffen
Seite 36	Ausstellung in Berching
Seite 40	Projekt Wildsau
Seite 42	Messe Schifffahrt Hamburg
Seite 44	Baubericht Mayflower
Seite 46	Dampfschlepper Fantasia
Seite 54	Schiefe Ebene
Seite 58	U24 - Ein Erlebnisbericht
Seite 62	Ausstellung Mercado
Seite 66	Geld wird knapp - 3 Berichte
Seite 71	Küstenwache Spezial - ein etwas anderer Bericht



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.

Bilder rechts:

Impressionen vom Forstweiher.



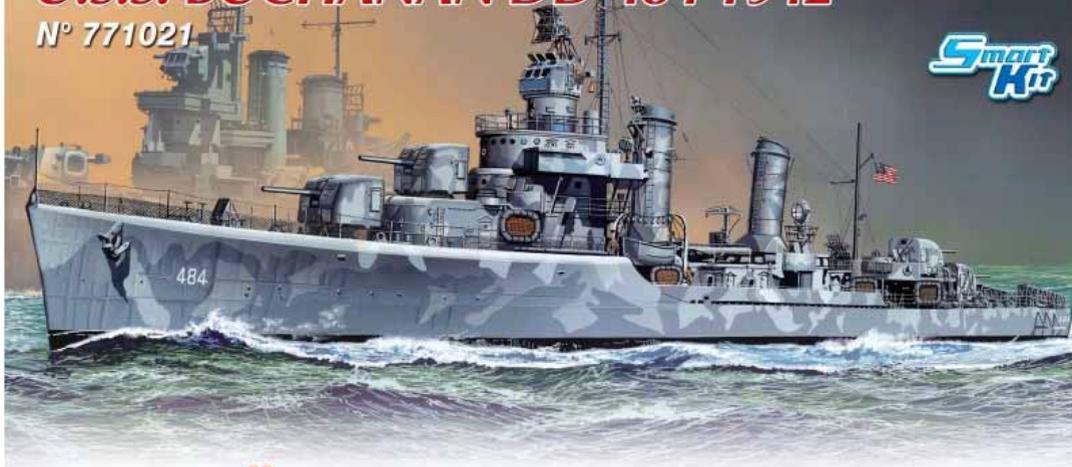
1:350 MODERN SEA POWER SERIES

 **DRAGON**

U.S.S. BUCHANAN DD-484 1942

N° 771021

**Smart
Kit**



VERLÄSSLICHER BEGLEITER

Die DD-484 USS Buchanan war Teil der Zerstörer-Squadron 12 im Pazifik und wurde an allen bedeutenden Schauplätzen des Pazifik-Krieges eingesetzt. Der Zerstörer der Gleaves-Klasse wurde in dieser Zeit mit der „Prsidential Unit Citation“ und 16 „Battle-Stars“ ausgezeichnet. Nach dem 2. Weltkrieg diente das Schiff von 1949 bis 1976 in der türkischen Marine.



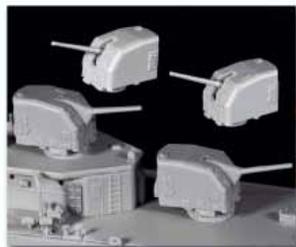
Türen können geöffnet oder geschlossen dargestellt werden.



Alternativ können im Bausatz enthaltene Foto-Ätzteile verwendet werden.



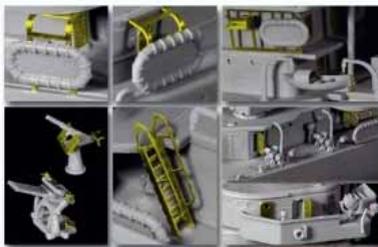
Originalgetreue Anker und Ankerketten.



Detaillierte Geschütztürme, deren Rohre mit Mündungsöffnungen versehen sind.



Vorbildgetreue Nachbildung der Brücke.



Feinste Detaillierung durch mitgelieferte Foto-Ätzteile.

DRAGON[®]
Vorsprung im Detail!

CARSON-MODEL SPORT • Werkstraße 1 • D-90765 Fürth • www.carson-modelsport.de

SIMBA · DICKIE · GROUP

CARSON
MODEL SPORT



Rosenmontag 2008

Bericht/Fotos: Klaus Müller

Ein Teil des SMC traf sich beim Rosenmontagsball der Dresdensia Nürnberg im Saalbau Bauverein. Wie immer von unserem Wilhelm organisiert.

Anfangs schaut man als Raucher schon etwas seltsam, wenn keine Aschenbecher mehr vorhanden sind. Aber was soll's, der Spaß ist auch ohne Qualm vorhanden. Dumm nur, dass dauernd eine Lauferei deswegen war. Ich kann versichern, vor der Tür war's genauso lustig wie im Saal. Aber das nur nebenbei.

Unsere diesmal wenigen Mitglieder ließen es sich bei Speis' und Trank gut gehen. Und dann ging's los!

Das Programm war super, nur die Musikalische Qualität war bescheiden. Nicht die Musiker, die waren gut. Die Anlage streikte des öfteren. Stimmung kam trotzdem auf, und geboten wurde wirklich erstklassiges. Von üblicher Faschingsmusik und Darbietungen ging es zu hervorragenden Tanz- und Showeinlagen mit sehr guten Akteuren. Man kann schon ein wenig neidisch werden auf die Gelenkigkeit der jungen Leute. Na ja, wir waren es ja auch mal...

Unsere Mitglieder mit Anhang feierten was das Zeug hielt und tanzten bis zum Abwinken. Also auch im etwas fortgeschrittenen Alter geht Rock & Roll genauso wie Twist und Walzer noch bestens. Auch wenn manchmal die Luft wegblieb.



Bei Polonaise und Schunkelmusik konnte man sich ein wenig erholen (Ich war zwischen zwei gut aussehenden Frauen).

Kurz und gut, der Rosenmontag ist würdig gefeiert worden. Und im nächsten Jahr geht es wieder dahin. Wilhelm hat's versprochen...





Clubtreffen und Gallier

Bericht/Fotos: Klaus Müller

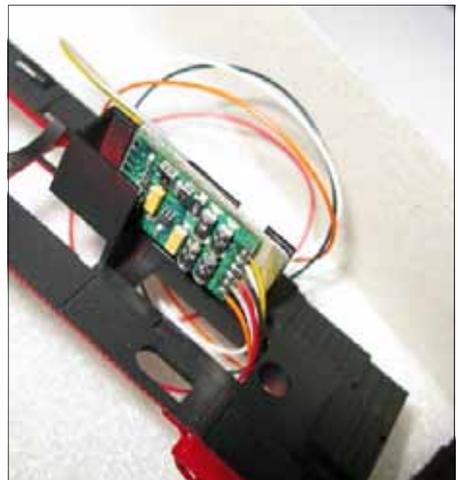
Es muss auch einmal über den ganz normalen Ablauf einer unserer monatlichen Versammlungen berichtet werden. Achtung! Immer am 3. Freitag im Monat!

Kennt jemand das kleine gallische Dorf aus den Asterix-Bänden? Genauso unbeugsam und störrisch wie diese ist der überwiegende Teil unse-

rer Mitglieder. Das ist kein Manko, es ist eine Auszeichnung!

Vereine mit Krawattenträgern, würdevollen Gesichtern und Glöckchen am Tisch gibt es genug. So sind wir nicht! Das ist einer der Gründe, warum ich seit fast 20 Jahren bei diesem Verein bin.

Bei uns geht es liberal zu! Jeder kann sagen was er will, Meinungen und Anregungen in die Runde werfen - und dann geht's los.





Meistens erst mal mit Essen und Getränken, die Stimmung steigt und jeder hat etwas zu sagen.

Dann werden Erfahrungsberichte über Modellbau und privates ausgetauscht, Fotos oder Modelle gezeigt usw. Und dann platzt der Vorstand hinein und versucht sich Gehör zu verschaffen. Immer diese Unterbrechungen...!

Beim Letzten (Rudi Schwarzmeier und Wilhelm Schäfer als Zweiter) ging das eigentlich ganz gut. Beim Neuen (Harald Müller) - na ja - nach gut eineinhalb Jahren klappt's langsam auch bei dem. Er wird sich auch noch durchsetzen. Aller Anfang ist schwer... Und er wollte es ja unbedingt werden. Aber ich drücke ihm die Daumen. Mit Unterstützung vom Zweiten (Steffen Morgenstern) werden sie bis zum nächsten Jahr topfit sein.

Der aufmerksame Leser wundert sich über die saloppe Schreibweise - Nun, ich erwähnte doch anfangs das gallische Dorf...

Ich denke, die Fotos belegen, dass unser Verein ein toller Verein ist, auch wenn es nicht unbedingt vereinsmäßig zugeht. Aber bitte richtig verstehen! An unsere Satzungen halten sich alle, und das ist auch gut so. Oder meistens...

So, ist das eine gute Gemeinschaft? JA! Und das bisschen Ärger, das es manchmal gibt zeigt doch, dass wir lern- und kritikfähig sind... und noch lange auf den Gewässern mit unseren schönen Modellen uns und die Zuschauer gut unterhalten.



Faschingskegeln

Bericht/Fotos: Klaus Müller

Kegeln in der Faschingszeit war angesagt und es wurde gut besucht! Rund 20 Mitglieder und fast alle Jugendlichen trafen sich zu unserem traditionellen Faschingskegeln. Wie immer - auch die Gaudi kam nicht zu kurz.



Die Jugendlichen wurden von den „Alten“ mit rund 200 Punkten Differenz abserviert. Aber sie werden immer stärker!

Na ja, der Frust wurde dann beim Pool-Billard abgebaut. Schaden nahm niemand...

Kurz und gut - die Veranstaltung war wieder einmal prächtig gelungen!





**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

Reise mit der Finnmarken an Norwegens Küste. Bergen, Nordkap, Kirkenes und retour.

Bericht/Fotos: Ernst Fenner

Abflug in Nürnberg am Montag um 9:00 Uhr nach Amsterdam, dann weiter nach Bergen. In Amsterdam erlebten wir das Wunder der Bürokratie. Alle mussten von Bord, dann mit dem Bus zum Terminal und zu Fuß im Gebäude den ganzen Weg wieder zurück. Pünktlich begann das Besteigen des Fliegers nach Bergen. Und siehe da: Mit dem gleichen Flugzeug und der Crew sind wir hergekommen, wir saßen jetzt nur eine Reihe weiter hinten. In Bergen ging alles reibungslos. Nach dem Aufgeben der Koffer am Hurtigrutenschalter zum Abfahrtspunkt des Shuttle-Busses in die Stadt. Wir kamen aber ca. 15 Minuten zu spät (nächste Abfahrt in 1,5 Std.); deshalb beschloss die Gruppe ein Taxi zu nehmen (Kosten je Person 70 Kronen) und direkt zur Floenbahn ging die Fahrt. Berg- und Tal-

bahn zu Floen nochmals 70 Kronen. Nach einem kleinen Rundgang gönnten wir uns eine Pause bei Kaffee oder Tee. Dann ging es ganz gemütlich zum Hurtigrutenanleger. Einchecken auf der Finnmarken ohne Probleme, es haben sich nur verschiedene Abläufe geändert. Alle Formalitäten werden jetzt nur noch an Land abgewickelt. Tischreservierungen, Ausflugstickets, alles schon erledigt. Man geht direkt an Bord und sucht seine Kabine. Gepäck vor der Tür. So umständlich die Software (Tickets oder Rechnungen) abgewickelt werden, so einfach und reibungslos verläuft die Hardware (Flug, Gepäck, Einchecken) bei Hurtigruten beim Hinflug. Zum Abendessen dann die Überraschung: mit dem diensttuenden Kapitän waren wir schon vor drei Jahren mit Axel unterwegs. Mal sehen, ob sich ein persönliches Gespräch ergibt (Axels Modell, mitgenommene Vereinshefte): Nach einem guten Buffet (am 1. Tag kein Dreigängemenue zum Abendessen) und 2 Bier auf Deck 8 ging es in die Bet-





ten. Geschlafen wurde und wird nur auf Etappen. Bei allen An- und Ablegemanövern klappert, scheppert und vibriert das Schiff entsetzlich. Auf Deck 3 ist zu diesem Zeitpunkt an schlafen nicht zu denken.

Die Häfen bei Nacht haben aber auch ihren Reiz.

Am Dienstagnachmittag schon einer der Reisehöhepunkte. Mit dem Schiff in den Geirangerfjord. Das Wetter wurde gegen Mittag gut und ab 13:00 Uhr strahlender Sonnenschein. In der Mitte des Fjords wechseln wir auf ein kleines Boot und fuhren dann an Land. Unterwegs ein kurzer Gedanke, ob auch alle Termine zeitlich eingehalten werden und wir pünktlich

wieder auf der Finnmarken ankommen. Dann aber das Vergnügen: 100 m neben dem Anleger warteten Busse auf uns zur Rundfahrt. Zuerst ging es zu einem Museum, den Besuch schenkten wir uns, eine Stunde in der warmen Sonne sitzen und die herrliche Landschaft genießen war mehr wert. Im Bus bei der Weiterfahrt bekamen wir dann die notwendigen Informationen. Den Geirangerfjord fahren jedes Jahr ca. 170 Kreuzfahrtschiffe an und durch die Ortschaft quälen sich 400.000 Pkws auf der Fahrt zur Adlerkehre in 500 m Höhe. Dort hielt auch unser Bus und wir ließen den Blick von oben auf den Fjord auf uns einwirken. Die 500 m



Höhe erklimmt der Bus auf einer steilen Straße mit 12 Spitzkehren. Gegenverkehr natürlich in der Kehre und dann auch noch ein LKW. Busse möchte ich dort auf jeden Fall nicht fahren müssen. Der höchste Punkt liegt auf 620 m Höhe. Diese 600 Höhenmeter erlebt man jetzt in 3 Jahreszeiten. Im Tal am Fjord Sommer, Höhe Adlerkehre Frühling (Knospen u. kleine grün sprießende Blätter) und auf dem Scheitelpunkt Winter mit noch 50 cm Schneehöhe.

Die Fahrt hinunter zum nächsten Fjord nach Eisdal war ein Genuss. Keine Spitzkehren, keine engen Stellen mit Gegenverkehr und mehrere Haltepunkte. In Eisdal hatten wir 5 Minuten Wartezeit auf die Fähre, Überfahrt 10 Minuten, langweilig. Nach Eisdal dann ein 10 km langer Süßwassersee, zum Teil noch eisbe-

deckt. Dieser ist die Trinkwasserreserve der Region. In Alesund angekommen noch eine Stadtrundfahrt, unter anderem zum Aussichtspunkt Aksla.

Wieder eine fahrerische Ganzleistung, die engen und steilen Straßen hinauf und herunter. Die Stadtrundfahrt in Trondheim hat ähnliche Passagen. Dann hielt der Bus vor der Finnmarken. Danke an Fahrer und „Guide“, rein ins Schiff und kurze Vorbereitung für das Abendmenü.

Am übernächsten Tag das zweite große Ereignis für mich. Meine Frau wollte diesmal nicht mit. Die Schlauchbootfahrt zu den Saltstraumen. Vor drei Jahren hatten wir diese Fahrt schon gemacht, allerdings herrschte damals, Anfang Oktober, schönes Wetter. Auf dem Wasser bei voller Fahrt (ca. 40 km/h) war es aber



ganz schön kalt.

Diesmal regnete es und zusätzlich Windstärke 4-5. Trotzdem „Termin ist Termin“ und diese Gruppe mit ihren Booten fährt fast immer. Beim umkleiden nach der Fahrt habe ich unsere Begleiterin (junge Frau Mitte 20) gefragt, ob die Fahrt heute besonders rau war. Antwort: Gut ist Note 1, ganz schlecht Note 6, heute 4. Ganz ehrlich: Bei 6 möchte ich die Tour nicht machen. Gewusst habe ich aber nicht, dass Regentropfen, die bei ca. 30 km/h auf die Haut treffen, mit der Zeit ganz schön wehtun. Und dann die „Bocksprünge“ des Bootes bei kostenlosen Salzwasserduschen. Es wurde was geboten fürs Geld. An fotografieren war bei diesen Bedingungen nicht zu denken, doch Angst- oder Unsicherheitsgefühle kamen auch hier nicht auf. Nach 15 Minuten über das offene Wasser ging es in den einen Arm des Gezeitenstroms. Vor drei Jahren bei unserem Besuch erlebten wir den Saltstraumen gerade beim Umkippen, das heißt, es war fast Bewegungsstillstand. Die Schlauchboote (3 Stück) drehten sich langsam über kleinen, schwachen Strudeln. Diesmal aber Hochbetrieb. Auch die Bilder geben die Kraft und Gewalt des fließenden, tobenden Wassers, mit den sich plötzlich bil-



denden Strudeln, nicht richtig wieder. Dies muss man erlebt haben. Das Schlauchboot hängt z. B. plötzlich schief, weil sich ein Strudel (bis 10m Durchmesser) bildet und wird durch die Kraft des Außenbordmotors und die Erfahrung und Geschicklichkeit des Bootsführers aus der Gefahr herausgefördert. Und schon die nächste aufregende Stelle: 4x jeden Tag fließen durch diese Engstelle (ca. 150 m Breit, 15 m Tief) 200 Millionen cbm Wasser. Diese Wassermengen bringen auch viele Fische mit und diese wieder Seeadler. Wir haben auch 3 dieser Vögel gesehen. Dann ging die rasende Fahrt wieder zurück zum Schiff, das unseretwegen die Abfahrt um 15 Minuten hinausgeschoben hat. Bei diesem Wetter können die Boote über das offene Wasser viel schneller fahren, wir bekamen dafür einige Freiflüge gratis geliefert. Nass und durchnässt war es gar nicht so einfach, fix aus den warmen Überklamotten zu kommen und an Bord zu eilen. Zurück in der Kabine unter die warme Dusche, Regen und Salzwasser fanden den Weg bis auf die Haut und dann eine warme Tasse Tee. Ich war rundum zufrieden. Weiter ging die Reise in Richtung Norden und damit ein Wermutstropfen, die ge-



störte Nachtruhe beim Anlegen und Ablegen in den Häfen. Wir waren vor drei Jahren auch auf Deck 3, den Krach der Maschinen und das vibrieren des ganzen Schiffes haben wir damals nicht so empfunden. Vielleicht kommt die Finnmarken schon in die Jahre und muss einmal generalüberholt werden.

Am späten Freitagabend wurde das Wetter schlechter, bemerkbar an den größer werdenden Wellen. Samstag beim Frühstück dann die Durchsagen, auch der Kapitän meldete sich mit der Tatsache, dass Honnigsväg nicht angelaufen werden kann. Später wurde der Grund der Absage durchgegeben. Ein Reisebus, der früh am Morgen auf dem Weg zum Kap war, ist durch den Sturm von der Straße gedrückt worden. Darauf wurden alle weiteren Fahrten zum Kap abgesagt. Sicherheit geht vor. Damit entfiel der Besuch des Nordkaps. Der Wind frischte bis Stärke 10 in Böen auf und die Wasserwelt um das Schiff sah ganz schön bedrohlich aus. Alle Wellen hatten Gischtkronen und liefen locker bis auf 7m Höhe auf. Richtig rau war es nach verlassen von Havogsund. Das Schiff fuhr genau gegen Wind und Wellengang an. Überall klapperte es und es gab auch jede Menge Bruch und Scherben. Einige Passagiere meinten immer noch, auf Deck 8 Außenaufnahmen machen zu müssen und deshalb wurden die Türen verschlossen. Beim ersten Sturm sind auch mehrere Personen mit ihren Sesseln durch plötzliche Stöße umgefallen. Die ganz Vorsichtigen saßen gleich auf dem Fußboden. Um die Mittagszeit war das schlimmste überstanden. Es

dauert aber lange, bis sich die Wellen wieder glätteten. Am Abend begann der „Spaß“ wieder. Diesmal aber noch heftiger. Der in die Wellen eintauchende Bug erzeugte Gischtfontänen, die bis auf Deck 8 an die Fensterscheiben spritzten. Die Wellen erreichten 10 m Höhe. Unsere Kabine liegt auf Deck 3, Abstand Wasser zu Fensterbrett geschätzte 8m. Das Fenster (fest verschraubt) war mehrmals von einer soliden Wasserschicht bedeckt. Nach diesen 2 Stürmen an einem Tag war unser Bedarf an Wasser, Wind und Wellen mehr als gedeckt. Die Lufttemperatur sank auf 1 Grad C, die Berge waren bis zum Meeresspiegel schneebedeckt. Am Wendepunkt der Reise in Kirkenes war es etwas freundlicher, es blies aber ein kalter Wind.

Das dritte schöne Erlebnis der Reise war dann die Seeadlersafari auf den Lofoten. Im Rafftssund wurde auf ein kleines Boot übergesetzt, ehe beide Schiffe in den Trollfjord einliefen. Dieser Fjord ist nur 3 km lang und an seiner engsten Stelle 80 m breit. Es ist schon auf der Finnmarken ein Ereignis, diese Passage zu erleben. Jetzt aber waren wir vor ihrem Bug und es wurde ganz schön eng. Am Ende des Trollfjord mussten beide Schiffe fast auf der Stelle drehen. Dann ging es wieder zum Ausgang der Sackstraße zurück. Zuerst liefen dann beide Schiffe (groß und klein) nebeneinander her, dann drehte unsereres ab und nahm eine Abkürzung. Plötzlich war der erste Seeadler über dem Boot, allgemeine Hektik, wechseln von einer Seite zur anderen. Die großen Vögel änderten ständig die Richtung um an den Köderfisch zu



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.



Mensch und Meer...

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

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

kommen und kümmern sich nicht um die Belange der Fotografen. Eins war auffallend, keine Möwe stellte sich dem Adler beim Anflug in den Weg. Beim Wegfliegen des Raubvogels mit seinem Beutefisch im Fang aber war die Meute hinterher. Der Adler könnte ja den Fisch fallen lassen. Dann schlägt die Stunde der schnellsten Möwe. Einmal waren 3 Adler gleichzeitig auf der Jagd nach dem ausgeworfenen Köderfisch. Die Seeadler können bis 40 Jahre alt werden, erreichen bei 1m Länge eine Flügelspannweite bis zu 2,5m. An Beweglichkeit in der Luft sind sie den Möwen unterlegen, verschaffen sich aber durch ihre Größe Platz und Respekt. Dieser Ausflug endete in Svolvær auf den Lofoten. Wir waren zum Schluss ganz schön durchgefroren und gingen zufrieden wieder an Bord der Finnmarken, um die Ausbeute unserer Fotosafari zu sichten. Den Rest der Reise nach Bergen

verbrachten wir in Ruhe und Behaglichkeit auf dem Schiff. Wir hatten keine weiteren Ausflüge gebucht. In Bergen wurde ausgeschifft und der Transfer ins Hotel verlief reibungslos. Überall in Bergen liefen die Vorbereitungen für den 17. Mai, Nationalfeiertag in Norwegen. Ein Teil der Gruppe hatte für den Sonntag einen Ausflug durch den Sognefjord (mit 240 km der längste Fjord der Welt), mit der Flambahn nach Myrdal und mit der Oslo-Bergen-Bahn zurück nach Bergen gebucht. Der Katamaran verließ Bergen pünktlich um 8:00 Uhr und die Reise durch die Schären begann. Manchmal war die Fahrinne wirklich eng, die Ufer fast zum greifen nah, dann wieder Passagen über offenes Wasser. Die Fahrt nach Flam dauerte 4 ½ Stunden und am Ende eine Überraschung: Den Anblick gibt es nicht oft. Vor der Kulisse der Berge in dem engen Fjord lag ein Kreuzfahrtschiff, größer als die Finnmarken.



Nach dem Mittagessen hinein in die Wagons der Eisenbahn. Auf einer Strecke von 20 km wird ein Höhenunterschied von 900 m bei bis zu 55% Steigung zurückgelegt. Im oberen Drittel der einstündigen Fahrt ist an einem imposanten Wasserfall ein kurzer Fotostopp. Diese Fahrt kann ich schlecht beschreiben, sie muss erfahren werden. Die Weiterfahrt nach Bergen in dem Expresszug Oslo-Bergen führte durch eine abwechslungsreiche Gegend. Ständig gab es etwas Neues zu sehen und die Zeit war zu schade um „Augenpflege“ hinter geschlossenen Lidern zu betreiben. Die Rundreise ist bei 150,00 Euro pro Person nicht billig, aber durchaus ihre Preis wert. Am Abend im Hotel für viele eine unangenehme Überraschung: Ein Teil der Flughäfen wird bestreikt. Die Rückflüge würden so nicht stattfinden. Hurgituten plante dann für den Teil der Gruppe, welche die ganze Rundreise gemacht hatte, einen anderen Rückflug. Mit dem Bus nach Stavanger, dann Flug über Amsterdam nach Nürnberg.

Bergen 8:00 Uhr, um 14:30 Uhr Ankunft Flughafen Stavanger. Die Fahrt war eine kostenlose Sightseeingtour durch Südnorwegen. Unterbrochen durch 2 Fährpassagen (jeweils 30 Minuten) und 3 Unterwassertunnel. Der erste Tunnel war 8,5 km lang. Ich habe immer ein komisches Gefühl bei diesen Unterführungen. Durch Bergen gibt es viele und es könnte auch ein Steinschlag den Tunnel eventuell verstopfen. Bei einem Wassereinbruch wird so ein Tunnel aber geflutet. Komplette von einem Ende bis zum anderen. Wir sind trocken geblieben.

Am Flughafen begann dann das Chaos. Von allen Seiten kamen Passagiere mit Bussen, um trotz Streik aus Norwegen herauszukommen. Nach einer Stunde hatten wir neue Tickets. Flug Stavanger-Oslo-Frankfurt-Nürnberg. Trotz aller Hektik aber sehr positiv: Unser Gepäck war mit uns in Nürnberg. Müde ging es dann dem eigenen Bett entgegen. Für uns war die Norwegenreise bei 100 möglichen Punkten mit 95 ein voller, schöner Genuss.



Der Winter ist da!!!!!!! Tagebuch eines Schneefreundes...

...von Jürgen Schlicker - Foto: Doris Pechtl

8. Dezember 18:00

Es hat angefangen zu schneien. Der erste Schnee in diesem Jahr. Meine Frau und ich haben unsere Cocktails genommen und stundenlang am Fenster gesessen und zugesehen wie riesige, weiße Flocken vom Himmel herunter schweben. Es sah aus wie im Märchen. So romantisch - wir fühlten uns wie frisch verheiratet. Ich liebe Schnee.

9. Dezember

Als wir wach wurden, hatte eine riesige, wunderschöne Decke aus weißem Schnee jeden Zentimeter der Landschaft zugedeckt. Was für ein phantastischer Anblick! Kann es einen schöneren Platz auf der Welt geben? Hierher zu ziehen war die beste Idee, die ich je in meinem Leben hatte. Habe zum ersten Mal seit Jahren wieder Schnee geschaufelt und fühlte mich wieder wie ein kleiner Junge. Habe die Einfahrt und den Bürgersteig freigeschaufelt. Heute Nachmittag kam der Schneepflug vorbei und hat den Bürgersteig und die Einfahrt wieder zugeschoben, also holte ich die Schaufel wieder raus. Was für ein tolles Leben.

12. Dezember

Die Sonne hat unseren ganzen schönen Schnee geschmolzen. Was für eine Enttäuschung. Mein Nachbar sagt, dass ich mir keine Sorgen machen soll, wir werden definitiv eine weiße Weihnacht haben. Kein Schnee zu Weihnachten wäre schrecklich! Bob sagt, dass wir bis zum Jahresende so viel Schnee haben werden, dass ich nie wieder Schnee sehen will. Ich glaube nicht, dass das möglich ist. Bob ist sehr nett - ich bin froh, dass er unser Nachbar ist.

14. Dezember

Schnee, wundervoller Schnee! 30 cm fielen letzte Nacht. Die Temperatur ist auf -20 Grad gesunken. Die Kälte lässt alles glitzern. Der Wind nahm mir den Atem, aber ich habe mich beim Schaufeln aufgewärmt. Das ist das Leben! Der Schneepflug kam heute Nachmittag zurück und hat wieder alles zugeschoben. Mir war nicht klar, dass ich soviel würde schaufeln müssen, aber so komme ich wieder in Form. Wüschte ich würde nicht so Pusten und Schnaufen.

15. Dezember

60 cm Vorhersage. Habe meinen Kombi verscheuert und einen Jeep gekauft. Und Winterreifen für das Auto meiner Frau und zwei Extra-Schaukeln. Habe den Kühlschrank aufgefüllt. Meine Frau will einen Holzofen, falls der Strom ausfällt. Das ist lächerlich - schließlich sind wir nicht in Alaska.

16. Dezember

Eissturm heute Morgen. Bin in der Einfahrt auf den Arsch gefallen, als ich Salz streuen wollte. Tut höllisch weh. Meine Frau hat eine Stunde gelacht. Das finde ich ziemlich grausam.

17. Dezember

Immer noch weit unter Null. Die Straßen sind zu vereist, um irgendwohin zu

kommen. Der Strom war fünf Stunden weg. Musste mich in Decken wickeln, um nicht zu erfrieren. Kein Fernseher. Nichts zu tun als meine Frau anzustarren und zu versuchen, sie zu irritieren. Glaube, wir hätten einen Holzofen kaufen sollen, würde das aber nie zugeben. Ich hasse es, wenn sie recht hat! Ich hasse es, in meinem eigenen Wohnzimmer zu erfrieren!

20. Dezember

Der Strom ist wieder da, aber noch mal 40 cm von dem verdammten Zeug letzte Nacht! Noch mehr schaufeln. Hat den ganzen Tag gedauert. Der beschissene Schneepflug kam zweimal vorbei. Habe versucht eines der Nachbarkinder zum Schaufeln zu überreden. Aber die sagen, sie hätten keine Zeit, weil sie Hockey spielen müssen. Ich glaube, dass die lügen. Wollte eine Schneefräse im Baumarkt kaufen. Die hatten keine mehr. Kriegen erst im März wieder welche rein. Ich glaube, dass auch die lügen. Bob sagt, dass ich schaufeln muss oder die Stadt macht es und schickt mir die Rechnung. Ich glaube, dass er lügt.

22. Dezember

Bob hatte recht mit weißer Weihnacht, weil heute Nacht noch mal 30 cm von dem weißen Zeug gefallen ist und es ist so kalt, dass es bis August nicht schmelzen wird. Es hat 45 Minuten gedauert, bis ich fertig angezogen war zum Schaufeln und dann musste ich pinkeln. Als ich mich schließlich ausgezogen, gepinkelt und wieder angezogen hatte, war ich zu müde zum Schaufeln. Habe versucht für den Rest des Winters Bob anzuheuern, der eine Schneefräse an seinem Lastwagen hat, aber er sagt, dass er zuviel zu tun hat. Ich glaube, dass der Wichser lügt.

23. Dezember

Nur 10 cm Schnee heute. Und es hat sich auf 0 Grad erwärmt. Meine Frau wollte, dass ich heute das Haus dekoriere. Ist die bekloppt? Ich habe keine Zeit - ich muss SCHAUFELN!!! Warum hat sie es mir nicht schon vor einem Monat gesagt? Sie sagt, Sie hat, aber ich glaube, dass sie lügt.

24. Dezember

20 Zentimeter. Der Schnee ist vom Schneepflug so fest zusammengeschoben, dass ich die Schaufel abgebrochen habe. Dachte ich kriege einen Herzanfall. Falls ich jemals den Arsch kriege, der den Schneepflug fährt, ziehe ich ihn an seinen Eiern durch den Schnee. Ich weiß genau, dass er sich hinter der Ecke versteckt und wartet bis ich mit dem Schaufeln fertig bin. Und dann kommt er mit 150km/h die Straße runtergerast und wirft tonnenweise Schnee auf die Stelle, wo ich gerade war. Heute Nacht wollte meine Frau mit mir Weihnachtslieder singen und Geschenke auspacken, aber ich hatte keine Zeit. Musste nach dem Schneepflug Ausschau halten.

25. Dezember

Frohe Weihnachten. 60 Zentimeter mehr von der weißen Kacke. Eingeschneit. Der Gedanke an Schneeschaufeln lässt mein Blut kochen. Gott, ich hasse Schnee! Dann kam der Schneepflugfahrer vorbei und hat nach einer Spende gefragt. Ich hab ihm meine Schaufel über den Kopf gezogen. Meine Frau sagt,

dass ich schlechte Manieren habe. Ich glaube, dass sie eine Idiotin ist. Wenn ich mir noch einmal Wolfgang Petry anhören muss, werde ich sie umbringen.

26. Dezember

Immer noch eingeschneit. Warum um alles in der Welt sind wir hierher gezogen? Es war alles IHRE Idee. Sie geht mir echt auf die Nerven.

27. Dezember

Die Temperatur ist auf Minus 30 Grad gefallen und die Wasserrohre sind eingefroren.

28. Dezember

Es hat sich auf -5 Grad erwärmt. Immer noch eingeschneit.

DIE ALTE MACHT MICH VERRÜCKT!!!

29. Dezember

Noch mal 30 Zentimeter. Bob sagt, dass ich das Dach freischaufeln muss, oder es wird einstürzen. Das ist das Dämlichste was ich je gehört habe.

Für wie blöd hält der mich eigentlich?

30. Dezember

Das Dach ist eingestürzt. Der Schneepflugfahrer verklagt mich auf 50.000 Euro Schmerzensgeld. Meine Frau ist zu ihrer Mutter gefahren. 25 Zentimeter Schneefall vorhergesagt.

31. Dezember

Habe den Rest vom Haus angesteckt. Nie mehr Schaufeln.

8. Januar

Mir geht es gut. Ich mag die kleinen Pillen, die sie mir dauernd geben.

Warum bin ich an das Bett gefesselt?





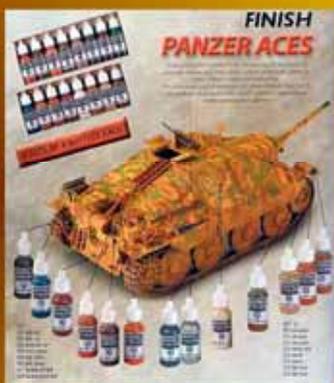
Vallejo Farben
Tapletoop Zubehör
Airbrush-Pistolen und Kompressoren
1:16er Zubehör und Gebäude
Formsilikon und Giess-Resin
Oberflächenversiegelung (Klarlacke)
Ätzteile-Sonderanfertigungen
für alle Maßstäbe
Magic Sculp - Green Stuff
und Apoxi Sculp
2 Komponenten Spachtelmassen
Holzbausätze in allen Maßstäben

www.modellbaufarben.de



**MODELLBAU
FARBEN.DE**

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





German Model Masters 2008

Bericht und Fotos: Klaus Müller

Am 24. und 25. Mai 2008 stellte unser Verein im Rahmen der GMM des Nürnberger Modell-Centers wieder einmal etliche seiner schönsten

Schiffsmodelle aus. Die Besucher wie Aussteller konnten in aller Ruhe die Modelle begutachten, ohne dass sie sich gegenseitig behinderten, da ausreichend Platz zwischen den Gängen war.

Eröffnet wurde die Ausstellung von





Herrn Landtagsabgeordneten Stefan Schuster, der auch in jungen Jahren mit Modellbau seine Erfahrungen machte und Herrn Alf Murr, der die GMM bereits das zehnte mal auf die Füße stellte.

Der Besucherstrom war enorm. Wie ich erfuhr, fanden mehr als 4900 Personen zu dieser Ausstellung. Hier schreibe ich für den Schiffsmodeclub Nürnberg: Die Fragen über

Beschaffenheit, Bauzeit und Leistung der einzelnen Modelle hielt sich in Grenzen. Dies hatte zur Folge, dass wir intensiver auf die einzelnen Themen des Funktionsmodellbaus eingehen konnten. Durch die ausführlichen Gespräche mit unseren Besuchern konnten wir auch die Unterschiede zwischen den verschiedenen Modellgattungen besser erklären.

Ich denke, es werden in Zukunft



mehr Standmodelle zweckentfremdet zu Funktionsmodellen umgebaut. Diese sind nun auf diversen Weihern im Einsatz zu sehen. Das Interessante und die Herausforderung dabei ist, dass die Genauigkeit der Standmodelle mit den Eigenschaften der Funktionsmodelle, natürlich erst ab einer bestimmten Modellgröße, kombiniert werden kann. Sicher, einfach wird der Umbau nicht. Aber die meisten Modellbauer werden dies schon hinbekommen.

Besondere Höhepunkte waren die Panzerfahrten, auch mit den 1:5 Modellen, sowie unsere Vorführungen mit kleinen und großen Schiffsmodellen. Und ein Benzingetriebener 1:8 Monstertruck sauste auch noch auf dem Außengelände herum, zur Freude von Kindern, Jugendlichen und auch den etwas „älteren“ Semestern.

Nicht zu vergessen sind auch die Vorführungen von kleinen Hubschraubern, die wie Hornissen über den Köpfen der Besucher flogen.

Herauszuheben ist auch die Jugendarbeit. Es ist erstaunlich, dass sich von den Jugendlichen immer mehr Mädchen im Alter von 6 - 14 Jahren für dieses Hobby interessieren. Obwohl der PC in den Kinderzimmern Einzug gehalten hat, ist doch noch ein großer Teil der Jugendlichen vom basteln begeistert. Sie fühlten, dass auch eigene Kreativität trotz Bauanleitung mit eingebracht werden kann. Strahlende Gesichter sprachen vom Erfolg und Gelingen der Arbeiten.

Ich stellte fest, je schwieriger der Bausatz, desto größer war der Ehrgeiz der Kinder, das Modell sauber herzustellen. Der Umgang mit Schere, Cuttermesser und Klebstoff war



auch kein Problem. Die Betreuer hatten zwar alle Hände voll zu tun, aber es gab keine Verletzungen. Also: „Messer, Gabel, Schere, Licht, sind für kleine Kinder nicht...“ stimmt nur zum Teil. Unter Aufsicht kann normalerweise nichts passieren. Man sollte einfach mehr Vertrauen in die Fähigkeiten dieser kleinen jungen Menschen haben...

Das Verhältnis Jungen zu Mädchen war ca. 40:60; und die Beteiligung war sehr rege.

Als Bausätze kommen bei dieser Veranstaltung natürlich Plastikmodelle zum Einsatz, die von allen Teilnehmern mit unglaublicher Präzision und Liebe gefertigt wurden.

Am zweiten Veranstaltungstag kam 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 haben ganze Arbeit geleistet und ihre Bewertungen, die natürlich auch Vorgaben unterliegen, neutral abgegeben. Bei mir gäbe es nur Erste Preise, da alle ausgestellten Exponate fabelhaft gebaut wurden.



Hierzu kann ich nur an die Zeitschrift KIT verweisen, dort ist alles genauestens nachzulesen, zu beziehen über das Nürnberger Modellcenter. Internetnutzer können auch auf der Homepage unter www.german-model-masters.de nachsehen.

Zusammengefasst kann ich sagen, die Ausstellung war ein voller Erfolg für die Organisatoren, Aussteller und Besucher. Ich sah nur zufriedene Gesichter. Aus meiner Sicht war es überhaupt die beste German Model Masters, die ich bisher erlebt habe. Und allen denen, die im Hintergrund wirkten und für den reibungslosen Ablauf sorgten, vielen Dank für die tolle Veranstaltung!





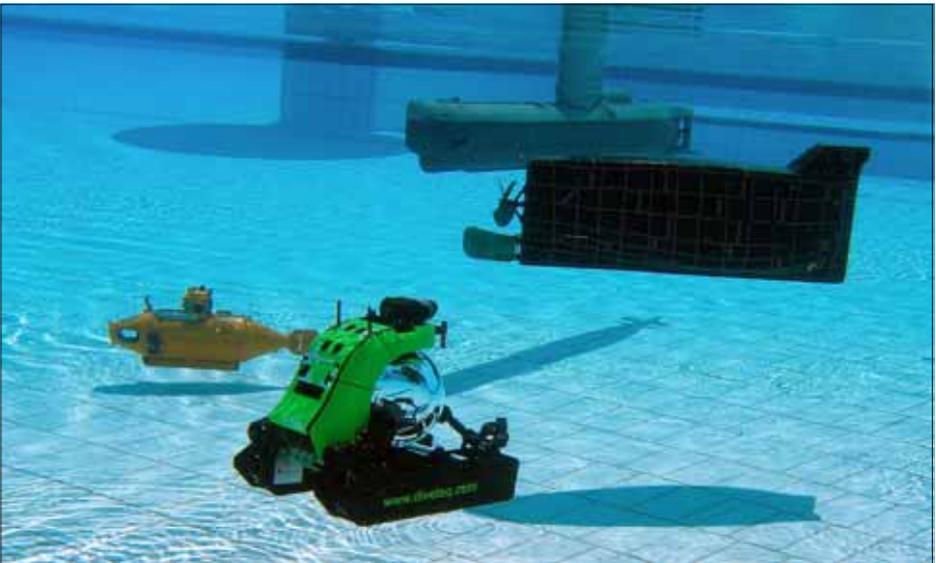
12. Internationales Modell-U-Boot-Treffen

Bericht: Rudolf Schwarzmeier

Fotos: Ahrens / Brüggem / Müller

Zum dienstältesten Modell-U-Boot-Treffen begrüßte der Schiffmodellbauclub Nürnberg e. V. in diesem Jahr am 10. und 11. Mai insgesamt 48 Modell-U-Boot-Bauer aus Deutschland, Österreich, den Niederlanden, Belgien und der Schweiz. Die Teilnehmer kamen mit über 80 Mo-

dellen nach Nürnberg und das bei wunderbarem Wetter, mit ca. 24°C. Im Gegensatz zum Treffen vor zwei Jahren, bei dem man mit Temperaturen um 3°C und Schneeschauern vorlieb nehmen musste, war in diesem Jahr daher die Stimmung natürlich wesentlich besser! Am Samstag um 10:15 Uhr begrüßte der Veranstalter alle Teilnehmer und anschließend eröffnete der 1. Bürgermeister der Gemeinde Feucht, Herr Konrad Rupprecht, das 12. Internationale



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,
viele 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 Mi: 14-18, Fr: 10-18, Sa: 9-16 Uhr
Parkplätze vor dem Haus**



Modell-U-Boot-Treffen. Zum ersten Mal in der Geschichte der Veranstaltung konnte sogar ein Teilnehmer begrüßt werden, der per Flugzeug angereist war: Schiffsmodell-Autor Carsten Heintze aus Elmshorn hatte seinen DEEP ROVER (siehe Schiffsmodell 3/08), als Sperrgut deklariert, mit nach Feucht gebracht. Ein Wermutstropfen in Folge des herrlichen Wetters war natürlich die Anwesenheit sehr vieler Badegäste, und daher mussten Kompromisse mit der Badleitung geschlossen werden. Die Modelle konnten somit von 10:00 bis

12:00 Uhr und von 13:30 bis 15:30 Uhr im Becken vorgeführt werden. An dieser Stelle möchte ich mich auch bei den Badegästen recht herzlich bedanken, die sehr diszipliniert unsere Vorführungszeiten beachtet haben. Sofort nach der Eröffnung wurden den zahlreichen Besuchern dann die mitgebrachten U-Boot-Modelle präsentiert. Die Bandbreite reichte dabei von den originalgetreuen Nachbauten der verschiedensten militärischen Boote bis hin zu Forschungs-, Fantasie- und sogar „tierischen“ U-Booten. Viele Teilnehmer nutzten





die Besonderheiten dieses Bades, denn es macht schon sehr viel Spaß, sein Modell einmal auf einer Brücke stehend unter sich hindurchtauchen zu lassen. Besonders erfreulich war die große Zahl sowohl junger als auch ganz neuer Teilnehmer. Man sieht, dass Modell-U-Boote mit ihrer anspruchsvollen Technik auch heute

noch die Jugendlichen begeistern. Alte, aber auch neue gleichgesinnte Freunde zu treffen, auch dafür ist diese Veranstaltung bekannt. So konnte man in diesem Jahr zwei ganz besonders sympathische Modell-U-Boot Freunde aus der Schweiz kennenlernen. Diese brachten zwei Modelle der US-amerikanischen



GATO-Klasse mit, Benjamin Lanz führte mit seinem Modell sogar einen Torpedoschuss vor, der wirklich wunderbar gelang.

Von der Presse schon sehnsüchtig erwartet, führte Carsten Heintze dann seinen DEEP ROVER vor, für den sich ruckzuck der Begriff „Unterwasser-Hubschrauber“ eingebürgert hat. Eine Minikamera im ROVER filmte dann das Geschehen unter Wasser. Als die Video-Aufnahmen dann anschließend auf dem mitgebrachten Laptop gezeigt wurden, waren hier zur Überraschung vieler U-Boot-Kapitäne doch etliche Kollisionen unter Wasser dokumentiert worden. Auch die Modell-U-Boot-Elite zeigte ihre kleinen, pressluftbetriebenen Wunderwerke, von denen Bade Gäste und Zuschauer natürlich begeistert waren. Schade nur, dass diese technischen Meisterwerke nicht bei den anderen Modellen in der Ausstellung standen und sogar die aufwändigen und langen Wartungsarbei-



ten hinter verschlossenen Türen im Rasenmäherschuppen stattfanden ... sehr zum Leidwesen derer, die ihre gut laufenden, aber eben nicht mit Pressluft betriebenen Modelle vor dem gemütlichen Zusammensein dort unterbringen wollten, sich aber gedulden mussten, bis Platz war.

Um 17:30 Uhr traf man sich dann zum gemütlichen Beisammensein im Lokal des Freibades. Mehr als 30 Personen diskutierten und fachsimpelten bei gutem Essen über ihre





Modelle.

Gegen 19:30 Uhr war dann nochmals Fahren angesagt. Abendstimmung und untergehende Sonne, für Fotografen von Unterwasseraufnahmen natürlich ein Muss! Da inzwischen ja keine Badegäste mehr anwesend waren, konnten die Modelle im Schwimmerbecken nun noch einmal so richtig ausgefahren werden ... bis

schließlich um 21:45 Uhr die Teilnehmer vom Bademeister doch höflich gebeten wurden, nun das Bad zu verlassen ... Auch der Sonntag verwöhnte alle mit wunderbarem Wetter. Nun konnten auch Überwassermodelle vorgeführt werden, die von den Modell-U-Boot-Leuten bekanntermaßen ja nur als „Ziele“ bezeichnet werden. Nicht nur Mitglieder des Schiffmodellbauclubs Nürnberg zeigten ihre Modelle in Aktion, auch Modellbauer anderer Vereine aus der Region und viele Einzelaussteller führten ihre Modelle dem wieder zahlreichen Publikum vor. Küstenwachboote, Korvetten sowie zahlreiche Yachten und etliche andere Modelle zogen ihre Runden auf dem Wasser, die Modell-U-Boote dazwischen oder unter der Wasseroberfläche.

An Havarien gab es an beiden Tagen zum Glück nur zwei zu beklagen: Ein





U-Boot tauchte am Samstagabend nicht mehr aus eigener Kraft auf und ein U-Boot-Jäger versenkte sich am Sonntag dank Materialermüdung an den Halteleisten der Akkus sehr stilgerecht: Er tauchte wie ein U-Boot in die Tiefe ab...

An dieser Stelle bedanke ich mich nochmals recht herzlich bei den Gemeindewerken Feucht, vertreten durch die Herren Vollbrecht und Fota, bei Frau Sengenberger sowie Herrn Bürgermeister Konrad Rupprecht.

Sie ermöglichten uns dieses wunderschöne Treffen, das in der örtlichen Presse als Champions-League-Treffen bezeichnet wurde.

Das nächste Modell-U-Boot-Treffen findet im Mai 2010 statt. Hierzu sind alle Modell-U-Boot-Bauer schon einmal recht herzlich eingeladen.



Build Your Dream!

05901 Sunseeker „Predator 108“, 1:72

Modellabbildung



Modellabbildung



EINE LUXUSYACHT VON WELT

Sunseeker „Predator 108“

Im James-Bond-Film „Casino Royale“ verkörperten 2006 nicht nur die attraktiven Bond-Girls Schönheit und Luxus. Einen spektakulären Auftritt hatte auch die „Predator 108“, die mit 42 Knoten rasant durch das Wasser schoss. Die leistungsstarke Luxusyacht verfügt dank topmoderner Maschinentechologie und dreier Arneson-Oberflächenantriebe über 7.200 PS. Zuhause in mondänen Yachthäfen von St. Tropez bis Antigua, bietet die über 30 Meter lange Motoryacht „Predator 108“ aus dem Hause Sunseeker opulenten Luxus und Raffinesse auf zwei Decks: exklusive Armaturen und ausgesuchte Extras wie der Whirlpool am Vordeck, die großzügige Bar am Heck oder etwa die edlen, großräumigen Kabinen im Unterdeck.

Der neue Bausatz im Maßstab 1:72 gibt die Sunseeker „Predator 108“ bis in kleinste Details liebevoll wieder – mit zweiteiligem Rumpf mit Bugstrahlruder, drei Arneson-Oberflächenantrieben, hochwertigem Deck mit filigraner Holzstruktur, originalgetreuen Ankerwinden und dem Oberdeck mit kompletter Wiedergabe von Salon und Cockpit. Auch präzise rekonstruierte Elemente wie die umfangreiche Radaranlage, abgedunkelte Fenster, die Bar am Heck, sieben Sonnenliegen mit verstellbaren Kopfstützen und die Badeplattform entsprechen in allen Details dem großen Original. Die Sunseeker „Predator 108“ wird damit für alle Bond-Fans, Modellbau- und Yachtenthusiasten zum echten und unverzichtbaren Highlight.



www.revell.eu



SMC-Ausstellung im Berchinger Yacht Club

Bericht/Fotos: Klaus Müller

Schöner hätte es nicht sein können: Ein Bilderbuchtag, genau richtig von Sonne und Temperatur für unser Hobby. Alleine die Anfahrt zum Berchinger Yacht Club war ein Gedicht. Nur minimaler Stau auf der Auto-

bahn. Die Landstraße frei von allem, was Autofahrer stören könnte.

Das Gelände des Yachtclubs war leicht zu finden; und hier die erste Überraschung für mich: Eine sauber angelegte Hafenanlage, die nicht nur für Sportbootfahrer eine Augenweide ist. Schöne Bepflanzung, hervorra-



gende Anlegestege, gepflegte Wiesen und das wichtigste: freundliche Gastgeber!

Nach der Begrüßung durch einige Mitglieder des BYC sah ich auch von meinem Verein, dem SMC Nürnberg, die ersten Kollegen. Diese waren noch beim Weißwurstfrühstück, ich schloss mich spontan an. Danach gab es erst mal eine Runde „Schifflesfahren“, das allerdings recht zögerlich begann. Aber so nach und nach kamen doch noch alle in Fahrt, auch die U-Boote.

Später trafen sich (Akkus laden) alle wieder beim Grill. Die Leute dort verstehen ihr Handwerk.

Überraschend erschien für mich die Presse in Form einer jungen, hübschen Reporterin. Diese hat die ganze „Herrenriege“ problemlos richtig

platziert. Kein Wunder bei dem Outfit! Diese Gelegenheit ließ ich mir nicht nehmen und gesellte mich dazu. Ich habe meine Aufnahmen vom BYC-Vorstand (ist das so richtig?) inklusive unseres SMC-Vorstandes gleich mit meiner Kamera auf den Chip gebannt.

Gegen Nachmittag wurde noch mal alles ins Wasser gesetzt, was schwimmen kann. Wohlgermerkt: Schwimmen! Gefahren sind die meisten übrigens auch.

In der Zwischenzeit kamen die Besucher, allerdings hätten es aus meiner Sicht mehr sein können. Diese waren dafür ziemlich wissbegierig.

Frequenzrangeleien gab es nicht, da nur 16 Personen mit ihren Modellen von unserem Verein gekommen sind. Nun, da schlagen wieder einmal die

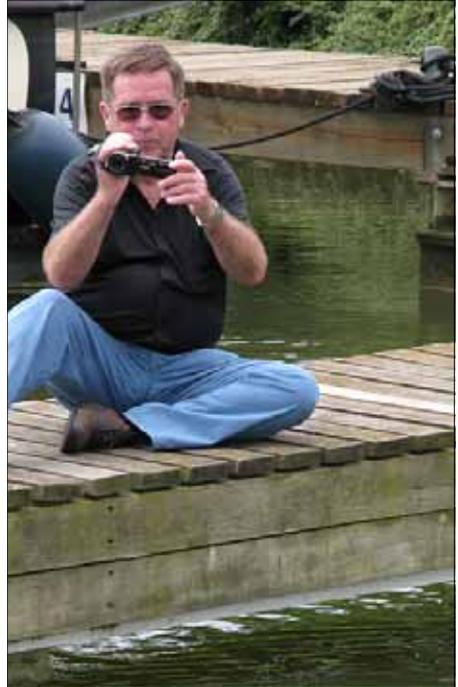




vielen Veranstaltungen vom Großraum Nürnberg durch. Ich erwähne nur das Norisring-Rennen der DTM. Und unsere Motorradfahrer nützten das wunderbare Wetter natürlich auch aus.

Gegen 17:00 Uhr begann der Abbau, trotzdem wurde noch bis 18:30 Uhr weiter gefahren. Und anschließend wieder gegessen. Die Scampispiesschen waren einfach Spitze!

Nicht zu vergessen ist der ganz tolle Service. Die Damen und Herren vom Berchinger Yacht Club haben spätes-



tens im nächsten Jahr wieder unseren Verein bei sich. Alleine die Bewirtung ist es schon wert, dass wir wiederkommen. Es war auch genügend Zeit, mit den Damen und Herren zu plaudern und kleine Späßchen zu machen. Schade, dass es immer wieder ein Ende gibt. Aber dafür gibt's wieder etwas, auf das man sich freuen kann!





Projekt Wildsau

Text und Fotos: Wolf Grub

Fast alle Berichte über den Bau eines Schiffes fangen so an: Nachdem ich meinen Schlepper „Rostiges Schneewittchen“ vollendet hatte, siehe Bericht Zeitschrift x und y (man beachte auch, wie oft ich mir darin, wegen meiner genialen Einfälle, selbst auf die Schulter geklopft habe), war ich auf der Suche nach einer neuen Herausforderung!!, usw...

Bei mir war das etwas anders. Früher war ich zufrieden mit meinen Schleppern zu spielen, während die Anderen immer auch ein schnelles Schiff dabei hatten. Nachdem aus der nachsichtigen Toleranz ein immer stärker werdendes neidisches Bohren wurde, kam irgendwann der Entschluss: Ich will auch so ein Ding, aber es muss schon ein Kracher, eine Wildsau auf dem Ententeich, sein! Nach längerer Suche sah ich endlich in Forchheim eine SAR 33 von Robbe mit 2 Jetantrieben, die meinen Ansprüchen!!! genügte. Leider war dieses Modell nicht mehr im Programm. Irgendwann kam aber der Tipp: Versuch es doch mal bei KMB, Berlin.

Mit dem Katalog kam auch eine DVD, die alle angebotenen Modelle in Akti-

on zeigte. Eine tolle Idee, von der die Großen nur lernen können. Zu meiner Überraschung fand ich auch die SAR 33, die man mit leichter Modifikation (GFK Rumpf statt ABS) von Robbe übernommen hatte. Eine Variante war die Stealth Version, also etwas, was die Enten auf dem Teich noch nicht kennen. Eine Woche später fuhren Hanne, Ernst und ich nach Berlin, ließen uns von Frau Kehrer und ihrem Sohn beraten und nahmen das Ding samt allem Zubehör gleich mit.

Neben Rumpf und Aufbau besteht der so genannte Bausatz nur aus einigen wenigen Teilen wie: Kanonen, Rettungsinseln, Radom und Leitern. Der Bauplan ist ein DIN A 4 Blatt, auf dem eine ca. 10 cm große Seitenansicht kopiert ist. Also nichts für Anfänger, aber mit viel Raum für eigene Ideen und damit verbunden viel Spaß beim Bau. Für die Jet-Ansteuerung gibt es verschiedene Bausätze mit Servos, Halterungen, Bowdenzügen und weiteren Kleinteilen.

Ausgerüstet ist das Schiff mit zwei 28 mm Jets, System KAMEWA. Die Power kommt aus 2x12 Zellen NiMh, 14,4 V, 4100 mAh, kombiniert mit zwei 800er Motoren. Weitere Funktionen sind Positionslichter, Polizeisire-



ne, Blaulicht und Suchscheinwerfer. Eine Wasserspritze in der Bugkanone ist vorbereitet, ebenso das Drehen beider Kanonen. Aus Gewichtsgründen habe ich das aber dann nicht realisiert. Einzige Schwierigkeit beim Bau war der exakte Einbau der Jetantriebe. Eine selbst gemachte CAD Zeichnung war da sehr hilfreich. Beide Jets werden synchron von 2 Servos gesteuert.

Im derzeitigen Ausrüstungsstand wiegt das Schiff 6.700 gr. und mehr sollte es auch nicht sein, sonst hätte ich es nicht DUCK HUNTER sondern „Lahme Ente“ taufen müssen. Hier wirkt sich nachteilig das höhere Gewicht der GFK Teile gegenüber ABS und die 800 er Motoren aus. Die Geschwindigkeit bei guten und vollen Akkus liegt bei 35-40 km/h. Der Wildsauereffekt kommt also wunschgemäß voll heraus. Das Fahrverhalten ist bei jeder Geschwindigkeit und jedem Wellengang absolut stabil, sie läuft wie auf Schienen. Der Wendekreis reicht je nach Geschwindigkeit von einem bis dreißig Metern. Durch die



Rumpfform ist das Schiff antriebslos jedoch völlig instabil und driftet wohin es will. Auch Schleichfahrten zum Anlegen sind schwierig. Versuchsweise werde ich mal eine Finne anbringen. Die einzige nachträgliche Änderung war das anbringen von 2 Gittern an den Wassereinlässen der Jets. Die Kühlung der Motoren und des Reglers erfolgt über drei Wasserentnahmen im Rumpfboden. Diese und der Kühlwassermantel für die Motoren (gibt es nur bei KMB) sorgen für eine perfekte Kühlung. Problematisch ist der Einsatz von 4100 mAh Akkus (Serie 4100 und 4300). Von 2 Sätzen hat einer bereits nach kurzer Zeit aufgegeben. Ein teurerer Spaß. Weniger ist da im Endeffekt mehr.

Zusammenfassend kann ich sagen, dass ich genau das bekommen habe, was ich mir vorgestellt hatte. Ein Spaßschiff und Hingucker.

Nachdem ich mit dem Schiff halbwegs fertig war, habe ich in der Modellwerft eine Robbe SAR 33 mit allem Zubehör und konventionellem Aufbau entdeckt. Der Preis war halbwegs moderat und sie ist mein nächstes Projekt geworden. Diesmal werden es allerdings 3 Jetantriebe sein. Mal sehen ob da noch mehr „speed“ drin ist.

Arbeitstitel: DUCK EATER.



Messe „Schifffahrt, Maschine, Meerestechnik“ 2008 in Hamburg
Bericht und Fotos: Axel Müllenschläder

Ich hatte schon öfters von dieser Messe gehört und dieses Jahr konnte ich meinen Wunsch diese Messe zu besuchen in die Tat umsetzen. Auf der Messe sind fast alle großen Werften und Zulieferer vertreten und diese haben natürlich auch eine ganze Reihe von Werftmodellen auf den Ständen ausgestellt. Diese lassen das Modellbauerherz höher schlagen und auch einige „Neuheiten“ gilt es zu bestaunen.

So war der Messebesuch die Reise auf jeden Fall wert und auch wir (Matthias und ich) haben etliches Neues entdeckt und dazugelernt.

So gelang uns es z.B. das Rätsel um eine neue seltsame Bugform zu lösen. Dabei sieht der gesamte Bug des Schiffes Überwasser aus wie ein überdimensionaler Wulstbug. Nachdem mir diese Bugform in der Vergangenheit schon bei Bildern und Zeichnungen von Offshore - Versorgern aufgefallen war, waren auf der Messe nun auch ganz „normale“ Containerschiffe damit zu sehen. Was lag also näher sich an einem Messestand einmal mit den Fachleuten zu unterhalten. Und siehe da, nach der fachmännischen Erläuterung ist alles ganz einfach. Die neue Bugform dient dazu, das bei der klassischen Bugform harte Eintauchen (Stampfen) bei starkem Seegang zu minimieren. Daher hat der Bug sehr



runde Formen und ragt hoch über die Wasserlinie hinaus. Dies ist nötig, da bei Seegang das Schiff nicht mehr so hart aufs Wasser schlägt, aber dafür weich und tief eintaucht. Der große Vorteil liegt in dem weichen Eintauchen



und dem damit verbundenen Schonung der Ladung vor harten Schlägen. Auch wenn einem diese Bugform bislang noch sehr ungewöhnlich vorkommt, werden wir künftig mehr dieser Schiffe zu sehen bekommen. Die Vielzahl derartiger Modelle auf der Messe spricht für sich.

Ein weiteres interessantes Modell gab es an einem Stand für Schiffsdesign zusehen. Ein Containerschiff im „Haidesign“. Der Zuspruch unter den Besuchern war durchweg sehr gut und auch wir waren sehr angetan davon. Dies bewog uns auch gleich Kontakte, zwecks Modellnachbau, zu knüpfen.

Am Stand der Lürssenwerft gab es ein Neuentwicklung zu bestaunen. Vorne (der Bug) das klassische Design einer Fregatte und ab Mittschiffs der Übergang zu einer Luxusjacht mit allem Zubehör (Beiboote, Pooldeck etc.). Dieses Modell soll die beiden Hauptschwerpunkte der Lürssenwerft (Kriegsschiffe und Yachten) in einem Schiff darstellen (oder ist es doch die neue Kriegsschiffgeneration für längere Auslandseinsätze oder extrem begüterte Mitmenschen mit „Bodyguard-Abteil“). Wie wohl die Vereinskameraden am Teich schauen würden, wenn man mit einem sol-

chen Schiffsmodell auftaucht.

Während man die Fregattenjacht derzeit ins Reich der Fantasie gehört, ist das nächste außergewöhnliche Schiff bereits im Bau. Es handelt sich um ein Schiff mit 4 Fleetnerrotoren als Transporter für Windkraftanlagen. Der Fleetnerrotor nutzt die Windkraft, die an einem zylindrischen Rotor durch den Magnuseffekt hervorgerufen wird und bereits in den 1930er Jahren auf dem Rotorschiff Buckau erfolgreich getestet wurde. Die Treibstoffpreise sorgen doch für immer neue, alte Ideen in der Technik.

So gab es auf der Messe noch sehr viel mehr zu sehen, was allerdings den Platz hier sprengen würde. Ich kann jedem nur empfehlen, sich auch einmal auf dieser Messe umzusehen.





Pilgerschiff Mayflower

Bericht und Fotos: Jürgen Schlicker

Vor circa zwei Jahren erstand ich bei Ebay einen Aeropiccola-Bausatz der Mayflower. Der Vorbesitzer hatte sich das wohl etwas einfacher vorgestellt und nach relativ kurzer Zeit die Flaggen gestrichen. Da ich ja ohnehin ein Faible für historische Segler habe, konnte ich einfach nicht nein sagen.

Kurz zur Geschichte:

Die Mayflower war eine kleine Galeone von 180 Tonnen. 1620 wurden die Mayflower und die etwas kleinere Speedwell von verschiedenen Pilgergruppen unter Führung von Robert Cushman und Christopher Martin gechartert, um in der Neuen Welt eine Kolonie fernab der anglikanischen Kirche zu gründen. Am 15.

August 1620 liefen die beiden Schiffe mit 120 Pilgern an Bord von Southampton aus. Nach wenigen Tagen auf See machte die Speedwell soviel Wasser, dass eine Rückkehr nach Plymouth nötig wurde. Da die Speedwell nicht in der Lage war den Atlantik zu überqueren, beschloss man die Reise nur mit der Mayflower durchzuführen. Nachdem Ausrüstung und persönliche Habe der Pilger umgeladen waren, verließ die nun schwer beladene Mayflower am 6. September 1620 mit 102 Pilgern und 34 Besatzungsmitgliedern Plymouth in Richtung Atlantik. (Ein paar Pilgerfamilien hatten aufgegeben und wollten mit der Speedwell nach London zurück).

Während der Überfahrt hielten sich



die Pilger bei ruhiger See meist an Deck auf, dann konnte man auch warme Mahlzeiten zubereiten. Bei schlechtem Wetter mussten sie sich in einem ca. 9x4 m großen Raum unter Deck zusammendrängen. Nach 67 Tagen auf See, am 11. November 1620, ging die Mayflower in der heute als Provincetown Harbor bekannten Bucht bei Cape Cod vor Anker. Am 4. April 1621 verließ die Mayflower die neugegründete Kolonie mit Kurs England, welches sie am 6. Mai 1621 unversehrt erreichte. Drei Jahre später, im Mai 1624 versank sie während einer erneuten Fahrt nach Amerika in einem Sturm.

Der Bausatz war komplett, sogar ein Segelsatz lag bei. Der Rumpf war bereits im Rohbau, allerdings war mit der Beplankung nur einseitig begonnen worden, dadurch hatte sich das Ganze natürlich verzogen. Ich habe also zuerst alles wieder zerlegt und das Spantgerüst neu ausgerichtet und versteift.

Die Unterbeplankung besteht aus 1x5 mm Fichtenleisten, die Sichtbeplankung aus 0,5 x 6mm Nussbaumfurnier. Da ich keine eindeutigen Angaben über die Ornamente und die Farbgebung hatte, habe ich ein wenig im Internet recherchiert. Ich habe fünf unterschiedliche Versionen ge-

funden, von reich verziert mit roten und blauen Mustern bis hin zum einfachen Schiff fast ohne Zierrat und gerade mal farbigen Handläufen und Barkhölzern! Auch ein Buch über die Mayflower konnte da keine Eindeutigen Hinweise bieten.

Also habe ich versucht, die wahrscheinlichste aus den gefundenen Versionen herauszufinden. Ob das nun wirklich genau stimmt kann ich nicht sagen, diese Version tauchte jedenfalls mit kleinen Abweichungen am häufigsten auf. Die Ornamente wurden einzeln abgeklebt und mit wasserlöslicher Mattfarbe lackiert. Das Unterwasserschiff ist mit einer Mischung aus Weiß und einer kleinen Menge Gelb gestrichen, das kommt dem zu jener Zeit verwendeten Bleiweiß ziemlich nahe. Da die Mayflower ein ehemaliges Handelsschiff war und nicht irgendwelchen repräsentativen Zwecken diente, habe ich auf Goldfarbene Ornamente ganz verzichtet, die Pilger konnten sich schließlich kein Prunkschiff leisten, sondern waren froh, überhaupt eine Reisemöglichkeit zu haben.

Der Rumpf ist nun fertig und aus dem verunglückten Bausatzmodell wird langsam eine schöne Ergänzung zu meiner kleinen Sammlung historischer Segler.



Echtdampf- Schlepper

„Fantasia“

Bericht: Dieter Kempf

Fotos: Müller/Kempf

Modellbaubeschreibung: Nachdem ich bereits zwei Dampfpinassen mit stehenden Dampfkesseln im Betrieb habe, wollte ich eine andere Art Dampfschiff bauen. Das "Neue" sollte ein anderes Aussehen haben. Ein englischen Dampftrawler von der Firma Hasse erschien mir anhand eines Katalogfotos als geeignet. Da aber für diesen Trawler weder Deck noch Aufbauten zu bekommen waren, habe ich mich trotzdem für diesen Rumpf entschieden. Ein kürzlich gelesener Bericht über einen Dampfschlepper brachte mich auf eine Idee. Der Bergungsschlepper „Coringa“ Baujahr 1913, sollte mir als Vorbild dienen. Er gefiel mir wegen seiner schlanken Form, vor allem aber wegen seiner beiden Schornsteine.

Über einen Modellbaukollegen kam ich zu Bauplänen im Maßstab 1:100, die dann maßstäblich passend zu dem Rumpf in 1:33 vergrößert wurden.

Als der Rumpf geliefert wurde, musste ich sofort prüfen ob im Rumpfinnenen genügend Platz für

alle Dampfgerätschaften vorhanden ist. Ich hatte die einzubauenden Teile immer wieder umgestellt hatte, bis die Positionen der beiden Kamine ihrem Vorbild gerecht wurden.

Solche Überlegungen stellt man am besten an bevor das Deck eingeklebt wird. So fand ich auch heraus, dass der Gastank im Bug am besten untergebracht ist, dadurch ist die Zugängigkeit zum Füllventil und Gasventil ideal gelöst. Die Rohrleitung vom Gastank zum Gasabschaltventil und nachfolgender kompakter Gasbrenner-Regleinrichtung, bestehend aus Gasreduzierventil und Gasregleinheit, können so auf kurzem Weg zum Flammrohrbrenner verlegt werden.

Bei kleiner Fahrt kann ein Überdruck im Dampfkessel auftreten, der dann über das (die) Sicherheitsventil (e) abgeblasen wird. Wenn aber Deckaufbauten wie z.B. bei meinem Schleppdampfer einen nahezu geschlossenen Körper bilden, ist hier Vorsicht geboten.

Bei einem Dampfdruck von 4 bar, spricht bereits eines der beiden Sicherheitsventile an und bewirkt, dass der dabei austretende Nassdampf sicherlich die Brennerflamme auslöscht.

Deshalb habe ich für dieses Dampf-





modell eine besonders elegante und sichere **Automatische Gasbrenner Regelung RV3/RGD 03** eingesetzt. Die kompakte Regeleinrichtung besteht aus zwei miteinander verschraubten Ventilblöcken, dem RV 3 und RGD 3. Mit dem Gasreduzierventil RV 3 wird der Druckabfall in der Gaskartusche angesteuert. Das heißt: der einmal eingestellte Gasdruck für den Brenner ist bei voller, wie auch fast leerer Kartusche gleich. Eine Nachregelung infolge Druckabfalls in der Gaskartusche entfällt. Der Kartuschendruck vor dem RV 3 kann bis zu 5 bar betragen; eine genaue Einstellung des Gasdruckes von 0,1-1,2 bar ist mit der oberen Einstellschraube stufenlos möglich. Ferner hat das Gehäuse noch ein zweites



Anschlussgewinde für den reduzierten Gasdruck. Nach Herausschrauben der Verschlusschraube kann ein Manometer zur Prüfung und/oder zur Einstellungsüberwachung des Brennertyps angeschlossen werden. Die Folge ist ein gleichbleibendes Flammenbild.

Wenn aufgrund kleiner Fahrt wenig Dampf gebraucht wird, dann steigt der Kesseldruck an, so dass unweigerlich das Überdruckventil diesen Überdruck abbläst. Wird aber die Gasbrennerregelung RV 3 mit RGD 3 verwendet, so wirkt der ansteigende Dampfdruck auf das RGD 3 und reduziert dadurch kontinuierlich die durchströmende Gasmenge langsam auf den eingestellten Mindestwert herunter. Die Flamme wird kleiner und erzeugt weniger Dampfdruck. Wird von der Maschine wieder Dampf verbraucht, sinkt der Kesseldruck ab und die Regelarmatur öffnet das Gaszufuhrventil automatisch. Der Dampfdruck soll 2,2 bar nicht unterschreiten und 3,0 bar nicht übersteigen, wobei der mittlere Druck bei 2,6 bar liegt. Damit keine starke Hitze auf das Ventil übertragen wird, muss ein Siphonbogen in die Verbindung zwischen Dampfkessel zu RGD 03 verbaut werden.

Diese kombinierte Regelautomatik spart Gas und Wasser, verlängert also die Fahrdauer und trägt damit



zum optimalen Fahrbetrieb bei. Die Verwendung einer solchen Armatur empfiehlt sich für alle Brennerarten und speziell für Dampfmodellboote.

Der liegende Dampfkessel mit dem Brenner und dem Kondensatbehälter wurden als eine Einheit auf eine U-Profileschiene aus Alu montiert. Diese Schiene wurde auf Spantensegmente geschraubt und in den Rumpf gesetzt und so vermittelt, damit die Schornsteine den vorgegebenen Positionen des Bauplans entsprachen. Die Segmente wurden im Rumpfinneren angeklebt und später eingeharzt.

Das Gewicht der Dampfmaschinenanlage alleine reicht nicht aus um ein natürliches Fahrbild abzugeben, deshalb muss genügend Platz für erforderliches Zusatzgewicht vorhanden sein. Der Abstand zwischen den Spantsegmenten bietet sich hierfür an.

Um den Trawlerrumpf in einen Schlepperrumpf zu verwandeln war etwas Fantasie erforderlich, so musste u. a. das Heck angepasst werden. Wegen des schlanken Rumpfs wurden vorsorglich Schlingerleisten an beiden Rumpfseiten angebracht um

Schlingerbewegungen des Schleppers bei schnellem Wechsel der Ruderlage zu vermeiden.

Die oszillierende Maschine wurde auf eigenen Segmenten befestigt. So konnte sie mit der Gelenkkupplung, dem Stevenrohr und der beidseitig kugelgelagerten Antriebswelle in einem möglichst waagrecht verlaufenden Winkel eingebaut werden.

Als nächstes habe ich die Ruderhache für die Aufnahme des Ruderlagers angebracht und die Position für die Seitenruderachse ermittelt.

Nachdem im Rumpfinneren die wichtigsten Arbeiten erledigt waren, konnten die Positionsmaße der umlaufenden Auflageleisten für das Deck übertragen werden.

Die Kontur des Decks wurde mittels Schablone auf eine 1mm starke Polyesterplatte übertragen, diese dann ausgesägt und mit den eingeklebten Auflageleisten und Deckspanten im Rumpf vorerst nur verschraubt.

Das Deck bekam drei Ausschnitte. Der vordere Deckausschnitt ermöglicht die Zugänglichkeit zu Füll- und Absperrventil am Gastank. Durch den großen mittleren Deckausschnitt lässt





**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!



sich die Profilschiene komplett mit Brenner, Kessel und Kondensatbehälter problemlos in den Rumpf ein- und ausbauen. Der RC-Empfänger, Akkus und div. Servos sind über den hinteren Deckausschnitt erreichbar. Anschließend wurde das Deck eingeklebt und wegen des leicht gewölbten Deckverlaufs zusätzlich wieder verschraubt. Die Schrauben wurden nach Aushärtung des Klebers entfernt. Damit überschwappendes Wasser nicht in das Rumpfinnere eindringen kann, wurden die drei Deckausschnitte mit Süllrändern versehen. Entgegen dem Vorbild mussten die Aufbauten allerdings etwas abgeändert werden, um die notwendigen Decköffnungen kaschieren zu können.

Für die Aufbauten, wie Ruder-, Kessel- und Maschinenhaus, wurde als abnehmbares Grundgerüst eine weitere Alu-Profilschiene, an der größere Flächen zwecks besserem Luftaustausch ausgefräst wurden, verwendet. Die vom Brenner erwärmte Luft



kann deshalb direkt nach oben, durch extra vorgesehene Öffnungen im gesamten Aufbau, entweichen. Die Aufbauten sind mit dem Aluprofil verklebt und werden als kompaktes Teil über den Süllrand gestülpt.

Nachdem eine funktionierende Dampfanlage auch gewisse Anforderungen erfüllen soll, mussten einige Vorkehrungen getroffen werden: Die starke Wärmeabgabe des Kessels wurde eingedämmt, indem Holzleisten zu Isolierungszwecken mit Spannbändern aufgebracht wurden. Im Rumpfinnere wird aufgrund der Flammenhitze eine ausreichende Be- und Entlüftung nötig. Deshalb mussten alle Möglichkeiten wie offene Fenster, Bullaugen, Türen, Lüftungsgitter über der Maschine und umlaufender Dachabstand im Steuerhaus genutzt werden. Der Gasbrenner erhält dadurch auch genügend Sauerstoff.

Um die Baumaterialien des Schiffsmodells durch Wärme und Feuchtigkeit (Kondenswasser) nicht zu schädigen, wurden an gefährdeten Stellen GFK/CFK-Material verwendet und die Holzteile Innerbords zusätzlich mit Epoxydharz gestrichen.

Durch eine Türöffnung im Ruderhaus ist der momentane Dampfdruck auf einem Miniatur-Manometer ablesbar. Der Rumpf und die Aufbauten, diverse Zubehörteile wie Kamine u. a. wurden nach meinen Vorstellungen lackiert. Mit der Komplettierung der Aufbauten, den Bullaugen, den Kaminen mit Abspannseilen und vielen anderen Kleinigkeiten veränderte sich das Aussehen des Dampfschleppers zusehends. Als dann beidseitig am Rumpf entlang noch Autoreifen als Scheuerschutz befes-

tigt wurden, sah das Schiff seinem Vorbild schon etwas ähnlicher.

Aufgrund der unteretzten Antriebsmaschine wird die große Schiffschraube mit 90 mm Durchmesser bewegt und eine modellgerechte Geschwindigkeit erreicht.

Dampfbetriebene Modellschiffe sind selten geworden, deshalb ist diese Antriebsart den meisten Leuten unbekannt. Alleine, dass Rauch aus dem Kamin bläst, heißt nicht, dass es sich um ein Echtdampf-Modell handelt. Ein elektrischer Rauchgenerator kann diesen Eindruck zwar erwecken, doch Echtdampf ist eine Herausforderung und verblüfft alt und jung. Wenn dann auch noch beide Schornsteine dampfen, erregt der Schlepper bei jedem Schaufahren das Interesse der Zuschauer.

Information:

Der Dampfantrieb eines Schiffsmodells ist zweifellos eines der reizvollsten Kapitel im Schiffsmodellbau. Nachteilig sind allerdings die hohen Kosten, die für Brenner, Kessel und Dampfmaschine aufgebracht werden müssen.

Schiffsmodellbauer, die sich mit der Thematik „Dampfmaschine“ befassen wollen, werden bemerken, dass der Einstieg in diese Technik oft mit dem Erwerb einer kompletten Maschinenanlage endet. Um in soll einem Falle die richtige Auswahl, Montage, Betrieb und evtl. Ergänzungen zu reali-

sieren, werden viele Informationen benötigt. Da für den Kauf der benötigten Teile die Kosten einen nicht unerheblichen Betrag erreichen, sollte sich der Interessent in Fachkreisen und Büchern über kostengünstige Anlagen kundig machen.

Für den Betreiber einer Dampfanlage sind wichtige Sicherheitsaspekte zu beachten: Gasabschaltventil, Gasdruckminderungsventil, Überdruckventil am Dampfkessel sind wichtige Teile, auf die nicht verzichtet werden sollte.

Flüssiggas ist ein preislich günstiger Energieträger, es gibt Einwegflaschen in Bau- und Heimwerkermärkten. Das Gas verbrennt sauber und rückstandfrei und hat einen hohen Heizwert. Brenner und Gastyp sind aufeinander abgestimmt. Gastank zum Wiederbefüllen werden, falls gewünscht, auch nach Größe angefertigt.

Kessel gibt es in vielen Varianten, mit unterschiedlichsten Fassungsvermögen und für den jeweiligen Schiffstyp erhältlich und wenn erwünscht, auch nach Maß und Ausstattung anzufertigen.

Der Kessel ist ein sehr wichtiger Baustein für die Dampferzeugung. Sparen an der falschen Stelle ist hier nicht angebracht. Von der Verwendung eines weichgelöteten Dampfkessels wird dringend abgeraten.

Wer Wert auf eine qualitative und



preiswerte Maschine legt, ist mit einer oszillierenden Zweizylinder-Maschine sehr gut beraten. Wenige mechanisch reibende Teile sind die Garantie für eine lange Lebensdauer und nahezu wartungsfreien Betrieb.

Wenn die Maschine kugelgelagert und umsteuerbar ist, sind eigentlich alle Anforderungen erfüllt. Dampföler und Abdampfbehälter vervollständigen die Dampfanlage und sind eher die kostengünstigsten Zubehörteile.

Technische Daten der Dampfanlage:

Gastank: 80 x 95 mm, ca. 477 ml. Mit Einfüllventil für Mischgaskartuschen und Heizungsanschlüssen (Dampf)

Holzverkleideter, liegender Dampfkessel mit Flammrohr, 6 Quersiederohre, 2 Rauchkammern im Wasserraum, 4 Rauchrohre, Dampfdom, Wasserstandrohr, je ein Dampf- und Entlüftungsregelventil, Manometer, ein extra Dampf- ausgang am Dampfdom für den Anschluss eines dampfdruckgeregeltem Gas- regelventils. Zwei Sicherheitsventile, die eingestellt sind auf 4 bzw. 5 bar. Wasser-Ablassschraube, Blindstopfen für sonstige Anschlüsse, Anschluss- möglichkeit für Speiseventil.

Abdampfbehälter: 70 x 95 mm, Dampfeinlassnippel, bodenseitige Befesti- gungsschraube M 6. Dampfauslass über zwei Rohre zu den Kaminen.

Kesseltyp: HBN (abgedrückt auf 8 bar)

Baujahr: 1998

Kesselinhalt: 800 ml

Kesseldurchmesser: 100 mm

Kessellänge: 230 mm

Kesselmaterial: 1mm Messingrohr, nahtlos

Berstdruck: 35 bar

Max. Betriebsdruck: 3 bar

Gesamtlänge mit 19mm Außenbrenner: 360mm

Brennstoff: Propan-/Butangas

Anheizzeit: 6 Minuten = 3 bar

Öler: gefüllt mit Heißdampföl

Dampfmaschine:

Oszillierende Zweizylinder, 2fach kugelgelagert und umsteuerbar, Hub 20 mm, Kolbendurchmesser: 12 mm, Untersetzung 1:1,6, Gewicht ca. 1kg.

Eine Klauenkupplung verbindet Dampfmaschine und Antriebswelle.

Als Schiffsschrauben können 3 bzw. 4 blättrige Propeller mit einen Durchmes- ser von bis zu 90mm verwendet werden.

RC-Funktionen mit 3 Servos: Gasventil auf/zu, stufenlose Geschwindigkeitsre- gelung mittels Umsteuerventil (Fahrt vorwärts - stopp - rückwärts, Fahrtrich- tung backbord/steuerbord).

Schiffslänge: 125,0 cm

Schiffsbreite: 28,5 cm

Komplettgewicht fahrfertig: 23,0 kg

Rumpf aus GFK. (Fa. Hasse, Hamburg)



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 Schiffsmodelle, 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**



160 Jahre „Schiefe Ebene“ Jubiläum am 20.09.2008

Bericht und Fotos: Thomas Weis

Die „Schiefe Ebene“ bei Neuenmarkt-Wirsberg ist Eisenbahnfreunden Europaweit ein Begriff. War es doch hier diese Steilrampe im Verlauf der alten „Ludwig-Süd-Nord-Bahn“, auf der sich die letzten kohlegefeuerten Schnellzuglokomotiven der Baureihe 01 der Deutschen Bundesbahn auf ihre letzten Tage nochmals unter Beweis stellen mussten, obwohl diese Lokomotivgattung für Steilstreckenbetrieb nicht prädestiniert war. Am Beginn dieses anspruchsvollen Streckenabschnittes mit 6,8 km Länge und einer durchschnittlichen Steigung von 23 Promille befindet sich heute im ehem. Bahnbetriebswerk (Bw) das Deutsche-Dampflok-Museum (DDM) mit einer sehenswerten Lokomotivsammlung und einer tollen HO-

Anlage, die Teile des Bahnhofs, das vollständige Bw und wichtige Punkte der Steilstrecke darstellt.

Ich entschied mich diesmal dafür, ebenfalls mit einen Dampfsonderzug anzureisen. Mit der Museumsmaschine 41 018 ging es ab Nürnberg Hbf durch das Pegnitztal über Bayreuth nach Neuenmarkt-Wirsberg. Dort angekommen war bereits Dampf pur! Erwartungsgemäß befand man sich mit hunderten von Gleichgesinnten im Bahnhofsbereich und im Bw miten drin und es wurde, nicht überraschend, wie immer unmöglich ohne „Pufferküsser“ (=Eisenbahnfreund, der zielsicher den Platz findet, an dem er der größtmöglichen Zahl von Fotografen im Bild steht) Bilder zu machen. Auch die kleinen grünen Männchen des Bundesgrenzschutzes waren hier mit 12 gegen Alle (und Alle waren hier Hunderte) völlig überfordert. Erfreulich war aber, dass man



hier auch wieder einmal jüngere Eisenbahnbegeisterte sehen konnte! Scheinbar ist hier der Nachwuchs leichter mitzureißen als beim Modellbau mit Schiffchen....

Angereist an Museumsmaschinen war fast ein „Who ist Who“ des deutschen Lokomotivbaus. Allein fünf Schnellzugmaschinen der Baureihe

01, davon eine eigens aus der Schweiz angereist. Zwei preußische Personenzuglokomotiven der Gattung P8, eine aus Österreich und die andere in Länderbahnausführung grün/schwarz. Eine preußische Güterzuglokomotive der Gattung G8, deutsche Baureihe 57, die ihren Weg nach Österreich aus Rumänien zu-





rückfand. Von der ehem. Deutschen Reichsbahn der DDR waren eine Reko 01 und eine Personenzuglokomotive der Baureihe 23 da, um hier nur einige Höhepunkte zu nennen. Insgesamt waren 12 betriebsfähige Dampfloks in Aktion zu bewundern und donnerten in unterschiedlichsten Bepannungsvarianten mit Pendelzügen die Schiefe Ebene hinauf.

Die Veranstaltung war rund um gelungenen. Ein kleiner Wehmutstropfen war aber die mangelnde Versorgung mit Naturalien. Scheinbar rechneten die Veranstalter nicht mit der Gefrä-

ßigkeit von uns Eisenbahnfreunden und Bahnbegeisterten. Mein Schlüsselerlebnis war hier folgender Dialog zweier Grillbudenbesitzer: „Du Kalli, wenn'st ma 30 Semmeln gibst, bekommst von mir dafür Wörschtle...“, so wurde durch guten alten Tauschhandel die größte Not der hungernden Gäste gestillt. Ich freue mich schon auf das nächste Großereignis, wenn es nach den schönen Veranstaltungen zu 150 und 160 Jahren Schiefe Ebene heißen wird: „170 jähriges Streckenjubiläum“! Auf Wiedersehen 2018 in Oberfranken!



MODELLBAHN



RITZER

Modelleisenbahn - Fachgeschäft



Unser freundliches und kompetentes Personal hilft Ihnen bei der Auswahl aus der Vielzahl von Modellen.

Bei Neueinsteigern helfen wir bei der Entscheidung für Ihr System, ob analog oder digital, in allen Spurweiten.

Für die Freunde der Modellautos ist unser breit gefächertes Angebot sicherlich eine Fundgrube für jeden Sammler, Liebhaber oder einfach nur zum Spielen.

In unserer Raritätenabteilung bekommen Sie Liebhabermodelle, exklusive Einzelanfertigungen und hervorragende gebrauchte Modelle zu angemessenen Preisen.

Bei Umbauten oder Umrüstungen helfen wir Ihnen durch unsere Spezialisten.

Sonderfahrten mit Nostalgiezügen können auch bei uns gebucht werden.



Alle namhaften Hersteller
von Modellbahnen und Zubehör
Modellautos
Sammlerstücke
Messing-Handarbeitsmodelle
Reparatur-/Umbauservice

Geschäftszeiten:
Mo. - Fr. 9:00 - 13:00 Uhr
14:30 - 18:00 Uhr
Samstag 9:00 - 13:00 Uhr

Inh. Rainer Knoch • Bucher Str. 109 • 90419 Nürnberg • Tel. 0911/346507 • Fax 0911/342756
www.modellbahnritzer.de • Mail: modellbahnritzer@aol.com
Parkplätze vor und hinter dem Haus

U24 (S173) - eine etwas andere Schiffsbesichtigung

Tatort: Marinestützpunkt Kiel

Tatzeit: Freitag, 3. Oktober 2008

Bericht : Jürgen Schlicker

Fotos: Schlicker und Unbekannt

Meine Frau und ich nutzten das lange Wochenende um unsere Tochter Sandra in Kiel zu besuchen. Nach einer ruhigen und ereignislosen Fahrt in Kiel angekommen ging es natürlich ins Hotel, wo uns Sandra dann wenig später abholte.

Nach der allgemeinen Begrüßung war dann der Marinestützpunkt dran. Das Wetter war schön, wenn auch etwas kühl. Und die ersten Wolken waren auch bereits zu sehen.

Wichtigstes Ziel war der Marinehafen. Unser Rundgang führte uns von den Minenjägern über die neue Korvette „Braunschweig“ zu einigen kleineren Versorgern und zum Einsatzgruppenversorger „Frankfurt“. Und auf halbem Weg zum Versorger haben wir es dann gesehen: Neben der Pier ragte ein schmutzigbrauner Turm auf - ein U-Boot der Klasse 206 A. Kommentar von Sandra: „Ui, der

war heut' Vormittag noch nicht da“!

Also nichts wie hin und das Teil anschauen (kriegt man als Landratte ja selten zu sehen). Der direkte Zugang zur Pier war leider mit einer Kette versperrt, aber man konnte doch ein paar interessante Einblicke in das offene Luk an der Vorderseite des Turmes bekommen. Der Himmel hatte sich mittlerweile komplett zugezogen, es sah so richtig nach Regen aus und nach ein paar letzten Blicken und Fachsimpeleien über das U-Boot beschlossen wir den Weg in die Stadt anzutreten.

In diesem Moment kam aus dem Offizierskasino gegenüber der Pier ein Mann auf uns zu. Wie sich herausstellte, gehörte er zur Besatzung des U-Boots und so kam dann eine nette Unterhaltung zustande. Obermaat X. erzählte uns „sein Boot“ wäre erst am Nachmittag von einer 4wöchigen Ausbildungsfahrt zurückgekommen. Nach ein wenig Smalltalk kam dann von Sandra die Bemerkung, dass es interessant wäre, das Boot mal genauer zu sehen, dies aber ja wohl leider nicht möglich ist. Obermaat X. bekam leuchtende Augen und sagte:



„Ja, warum denn nicht“?

Und so wurden wir eingeladen an Bord zu gehen und uns unter fachkundiger Führung das Boot zeigen zu lassen. Ach ja, unser Gastgeber ist seit 16 Jahren bei der Marine und seit 10 Jahren auf dem Uboot (es ist eben „sein Boot“, diese Begeisterung war deutlich zu spüren, er kannte so ungefähr jede Schraube und Mutter mit Vornamen).

Bereits beim Einstieg bekamen wir einen Eindruck von der Enge des Bootes, an Platzangst darf man hier nicht leiden. Ich dachte zuerst, das wird eine kurze Runde rund ums Periskop, aber weit gefehlt. Wir bekamen eine fast 2stündige Exklusivführung durch das Boot. Angefangen vom Bugraum mit Blick in ein Torpedorohr und genauer Erklärung von Abschussvorrichtung und Torpedosteuerung über die Operationszentrale, den Leitstand, Sonar und Funk bis hin zu den Steuerständen, Kombüse

und den Maschinenraum. Sandra und ich sind sogar bis zur Welle und der Stopfbuchse am Heck des Bootes gekrochen (zwischen den beiden Dieselmotoren durch und dann auf einer Art Pritsche über die E-Maschine).

Ich kann sagen, wir waren vom Bugschott des Druckkörpers bis zum letzten Winkel im Heck unterwegs. Und unser Führer hat uns jede Abteilung genauestens erklärt und bereitwillig alle Fragen, z. B. über die Sauerstoffaufbereitung, Tauchtiefe und Tauchzeiten erklärt.

Wir konnten die „Offiziersquartiere“ in der Größe eines Wandschranks ebenso besichtigen wie die Kammer des Kapitäns. Die Trimmung des Bootes wurde ebenso detailliert erklärt wie Sonar und Tiefensteuerung. Und das alles sehr viel ausführlicher als in einem Museum. Man konnte richtig spüren, wie sehr sich Obermaat X. gefreut hat, dass jemand



Interesse an seinem Boot hat, er kam aus dem Erzählen gar nicht mehr raus. Und so gab es natürlich auch die eine oder andere Anekdote aus dem Bordleben auf See.....

Nur fotografieren durften wir nicht an Bord, leider! Aber man kann bekanntlich nicht alles haben.

Was mich am meisten fasziniert hat war das geordnete Chaos an Bord. Die wenigen U-Boote, die man im Museum zu sehen bekommt, sind leere, tote Ausstellungsobjekte. Zwar übersichtlich aufbereitet und mit Erklärungstafeln versehen, aber eben doch irgendwie tot.

Dieses Boot war noch im aktiven Dienst und ist erst wenige Stunden zuvor eingelaufen, es wirkte einfach lebendig. Das Summen und die leichten Vibrationen der Lüftung waren zu hören und zu spüren, die elektrischen Anlagen waren in Betrieb, es war sehr warm, vor allem im Bereich der Dieselmotoren.

An der Decke hingen überall Netze mit Brot und anderen Nahrungsmitteln, zwischen den Rohren war von Alufolie über Zwieback und Toilettenpapier alles Mögliche an Kleinkram verstaut. Knoblauch hing im Bereich

der Kombüse an einem Schrank, im Kühlschrank gab es noch Vorratsreste. Es wurde eben jeder Zentimeter Raum genutzt um irgendwelche Vorräte zu bunkern. Und natürlich die Seesäcke und persönlichen Sachen der Besatzung, zu der übrigens auch zwei Frauen gehören.

Und über allem lag ein leichter Geruch nach heißem Metall, Dieselöl und natürlich auch menschlichen Ausdünstungen.

Man konnte sich das Leben der 22 Besatzungsmitglieder an Bord der sehr, sehr engen Röhre (Länge des Druckkörpers 33m, Durchmesser 4m) bildlich vorstellen, dazu braucht es keine Fotos oder Hinweistafeln.

Als wir das Boot betraten, hatte es gerade zu regnen begonnen, als wir uns nun an der Pier von Obermaat X. und „seinem Boot“ verabschiedeten, war der Regen gerade zu Ende. Perfektes Timing eben.

U24 ist inzwischen wieder auf See, aber die exklusive Führung wird uns wohl noch einige Zeit in guter Erinnerung bleiben, war es doch bislang die interessanteste und ausführlichste Schiffsbesichtigung, die wir erlebt hatten.



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
Weiserstraße 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

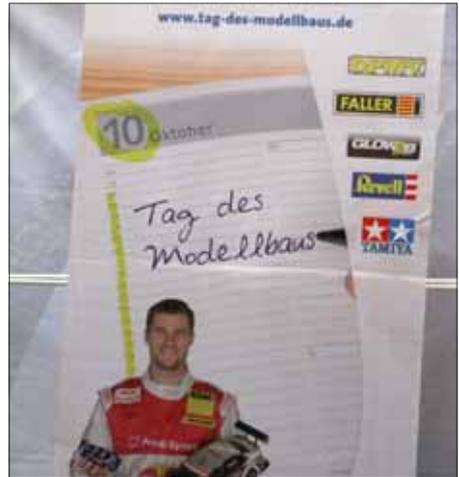


Ausstellung im Mercado Einkaufszentrum

Bericht/Fotos: Müller/Pechtl

Eine Ausstellung direkt nach der Jahreshauptversammlung hat schon etwas für sich. Etliche unserer fleißigen Mitglieder schlichen am darauffolgenden Morgen ziemlich unauffällig mit ihren Modellen durch die Flure und Hallen des Einkaufszentrums. Ich kann nicht feststellen, ob sie auch noch so müde sind oder nur extrem vorsichtig beim Transport. Jedenfalls geht es ziemlich geräuschlos zu. Was auch mir zu Gute kommt. Eigentlich will ich nur meine Ruhe. Aber - wir haben ja so rücksichtsvolle Kollegen im Verein... und mache sind richtig „gut drauf!“

Genug des Jammerns. Die Besucher möchten etwas sehen, und das be-



kommen sie auch.

Pünktlich zur Öffnung um halb zehn waren alle Modelle positioniert. Auch das Vorführbecken war betriebsbereit. Dies gilt auch für unseren „Nachwuchsförderungsplatz“. Tolles



Die ideale Geschenkidee – der neue mercado- Einkaufsgutschein



New York



Kopenhagen



Florenz



Saint Tropez



Wien



Rom

Exklusiv am Infopoint (EG), im O2-Shop (EG) sowie bei Tabak Lößlein (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
-  Pikanteria, der große Gastro-Bereich
-  U2: Nordostbahnhof, Bus: 21, 45, 46

Äußere Bayreuther Str. 80
www.mercado-nuernberg.de

mercado
nürnberg

einkaufen · erleben · genießen

Wort. Dazu muss gesagt werden, die Nachwuchsförderung ist eine Gemeinschaftsarbeit von uns und dem Nürnberger Modell Center, das auch die Bausätze für die angehenden Modellbauer zur Verfügung stellt. Organisator davon ist Herr Alf Murr. Dieser läuft die ganze Zeit mit einem breiten Grinsen im Gesicht durch die Ausstellung und macht mit einem ferngesteuerten Modellauto mit Sound ganz schön viel Krach. Trotz-



dem: Ich bin immer noch müde.

Mit uns stellen noch weitere Vereine aus: Einige MBC-Mitglieder, IG Fürth-Nürnberg und diverse mit uns befreundete Einzelaussteller.

Nicht zu vergessen die beiden Leute von der DGzRS, immer unermüdlich für die gute Sache der Seerettung unterwegs. Abgerundet wurde die Ausstellung durch die Vertreter der StarWars-Gruppe.

Ach ja: Einen „Erkönig“ hatten wir auch am Stand.





Für die Firma Revell wurde durch Herrn Alf Murr vom Nürnberger Modell Center der Bausatz # 05091 des DD-445 Fletcher Zerstörers aus dem II. Weltkrieg vorgestellt.

Ein nicht ganz so rühmliches Vor-
kommnis war das fluchtartige verschwinden lassen von unserem Mini-Vorführbecken. „Ein Leck ist in der PVC-Wand, holt mal den Eimer...“

Ich vermute die Ursache aber ganz woanders für dieses Leck: Der Media-Markt hat eine Karaoke-Bühne aufgebaut. Und was da zum Besten gegeben wurde - nun, ich kann jetzt Dieter Bohlen verstehen. Haben die Interpreten jetzt Mut oder kein Schamgefühl? Ich werde es nicht feststellen können...

Die zahlreichen jugendlichen Modell-



bauer haben sich durch den Lärm nicht stören lassen und bastelten fleißig im Rahmen der Jugendförderung alles, was das Herz begehrt. Im Programm waren Autos, Flugzeuge, Motorräder, Raumschiffe und Gebäude. Die zur Verfügung gestellten Modelle waren nicht einfach zu bauen.

Bei der Auswahl der Jugendlichen sollte man in Zukunft darauf achten, dass diejenigen ohne Elternbegleitung wenigstens lesen können. Manche waren einfach noch zu jung.

Kurz und gut, die Veranstaltung kann wieder mal als gelungen bezeichnet werden. Ich denke, nächstes Jahr um die gleiche Zeit sehen wir uns wieder im Mercado Einkaufszentrum!



Geld wird knapp!

Auch bei der Herstellung dieses Info-Heftes. Deshalb die letzten drei Ausstellungen mit
Kurzberichten und Fotos von Klaus Müller



1. Abschlußfahren in Weißenburg

Es war wieder mal so ein typischer SMC-Tag für unseren Verein.

Trüb und kalt, so um die 10 Grad. Aber es war wenigstens trocken. Die Aussteller und Besucher waren schon herbstlich gekleidet. Die Stimmung dagegen - sehr gut.

Viel gibt es nicht zu schreiben. Die Veranstaltung lief ohne Störung ab. Sehr diszipliniert, keine Frequenzrangeleien.

Kurios: Da die Werbung vergessen wurde hielt sich auch der Zuschauerstrom in Grenzen...

Gezeigt wurde das ganze Spektrum des Schiffsmodellbaus. Von einfachen bis zu Supermodellen, Kriegs- und Handelsschiffe, Sportboote und Funktionsmodelle. Elektro- und Dampftriebe kamen zum Einsatz. Und natürlich auch U-Boote.

Die Bilder geben diesmal einen anderen Blickwinkel zum Geschehen wieder...





*Kann man das SMC-Vereinsleben besser beschreiben?
In diesem Fall sagen die Bilder doch mehr als alle Worte!
Weißenburg ist für Fotografen ein wahres Paradies für
außergewöhnliche Aufnahmen! Die Aussteller sind so
beschäftigt, dass das „Drumherum“ komplett untergeht...*





2. Funktionsmodellbau 2008

Nach einem zögerlichen Start am Samstag, es waren nur wenige Besucher da, konnte wieder einmal die ganze Palette modellbauerischen Könnens gezeigt werden.



Der 1. Truck-Modell-Club Nürnberg e.V. hat eingeladen; und es kamen entsprechend der Hobbies Vereine von den Sparten Schiffe, Autos, Panzer und Flugzeuge. Auch etliche Einzelaussteller waren mit ihren kleinen Kunstwerken vertreten.

Sonntag sah es schon besser aus: Gleich früh am Morgen kamen langsam, aber stetig die erwarteten Besucher. Und schon war die Atmosphäre entspannter. Durch die Besucher kam die Ausstellung nun auch richtig in Fahrt. Es wurden Kinder und auch Erwachsene in einem Modell-Muldenkipper transportiert, die Großmodelle (Panzer) in Gang gesetzt und natürlich auch Flug- und Schiffsvorführungen abgehalten. Und die „Trucker“ schaufelten fleißig Sand von einem zum anderen Ende der Halle. Die Besucher hatten richtig Spaß daran. Die Aussteller auch, soweit ich das beurteilen kann.





3. Ausstellung im NMC

Ein Phänomen - Alf ruft - und die „Jungs“ traben an.

Wie am Anfang bereits erwähnt, auch hier nur ein Kurzbericht.

Diese kleine Ausstellung des Nürnberger Modell-Centers hat es in sich. Überwiegend Aussteller aus der Region. Natürlich wieder mit ihren besten Modellen, aber auch angefangene

ne bzw. noch unvollendete Projekte. Die Sparten sind Figuren-, Fantasy/ Science Fiction-, Schiffs-, Panzer-, Auto- und Flugmodellbau. Außerdem gibt es noch Dioramen.

Aber was soll die Schreibung - ich lass' die Fotos erzählen...

Unten: Alf in gewohnter Haltung mit Kaffee und noch ohne Zigarette!





Messeauftritte
Hauptversammlungen Get together
Tagungen **Roadshows**
Sportveranstaltungen
Installationen TV-Produktionen
Kulturveranstaltungen
Fashionshows Produktpräsentationen
Firmeneröffnungen
Firmenjubiläum
Firmenfeiern
Kongresse
Musicals
Konzerte
Tourservice

www.barowski-ag.de

 **BAROWSKI AG**
Veranstaltungs- und Mediensysteme



Deutsche Küstenwache

Mit Küstenwache wird die Behörde des Bundes bezeichnet, die im Bereich des maritimen Umweltschutzes, der Sicherheit des Schiffsverkehrs, des polizeilichen Grenzschutzes, des Zolls sowie des Fischereischutzes auf Nord- und Ostsee tätig ist.

Küstenwache Spezial - ein etwas anderer Bericht

Text! und Fotos: Reinhold Zielinski
Kommentar und Fotos: Klaus Müller

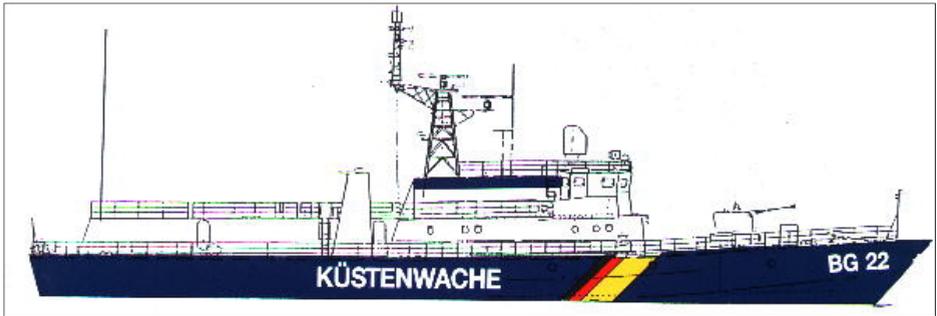
Hallo Klaus,
"mercado" im Internet

SMC-Magazin 2009:
Thema:
Deutsche Küstenwache
Schnellboote BG22 und BG23
Text + Bilder im Anhang
Originalfotos momentan nicht auffindbar !!!
Grüß Reinhold

Schnellboote der Küstenwache:

BG22 = "Neustrelitz"
BG23 = "Bad Dübén"
(Umbau ehemaliger NVA-Boote)





Technische Daten von BG22 und BG23:

*Länge = 48,90m
 Breite = 8,60m
 Tiefgang = 2,20m
 Verdrängung = 347 Tonnen
 Motoren = 2 x 2700KW / 3670PS
 Geschwindigkeit = 26sm/h
 Besatzung = 17*

*E-Motoren:
 Graupner SPEED 600BB TURBO
 Kugelgelagerte Wellenanlagen
 Doppeldruderanlage
 Powerfahrtregler MOSFET 30A*

Bilder im Anhang !

Technische Daten des Schiffsmodells:

*Länge = 117cm
 Maßstab M 1:40
 Rumpf mit angef. Deck aus GfK
 Aufbauten aus GfK
 Antrieb mit zwei E-Motoren 12V über
 Zahnriemen-Antrieb*

Kommentar:

So, das zum Bericht. Dies ist die Mail, die ich am 26. 10. 08 erhielt. Ich fragte Reinhold bei unserer letzten Versammlung, ob er einen Artikel für mein Heft schreiben möchte. Er sagte zu! Und ich war erst mal sprachlos.





Spontan wollte ich ihn anrufen und fragen, was er denn zum Frühstück so einwirft und wie viel, ließ dies aber. Irgendwie ist es mal ganz was anderes. Ein typischer „Webmaster“-Artikel eben.

Nun, ob er sehr hilfreich für einen eventuellen Nachbau ist lass' ich einfach mal so im Raum stehen.

Falls jemand Fragen zu diesem Modell hat - bitte vertrauensvoll über die

SMC Homepage an unseren Webmaster wenden.

Er hilft bestimmt mit Rat und Tat...

Die beiden Fotos auf dieser Seite stellen das BG 17 der Küstenwache dar. Es ist das Modell des „echten“ aus der gleichnamigen Fernsehserie, 1. Staffel. Gebaut von unserem Mitglied Siegfried Frühauf.



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 mitleidenden 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.



■ **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