

SMC Club-Info



Das Magazin des
SMC Nürnberg



17. Modell-U-Boot-Treffen
Parkbad Schwabach
Sommerfest in Berching
Schiffe über den Berg
Schmiedekunst

Liebe Vereinsmitglieder!

Dieses Heft wird nicht anders aussehen, als ihr es gewohnt seid. Aber es hat sich einiges geändert. Unserem Verein und mir als „Schreiberling“ wurde einfach mal so nebenbei im Wonnemonat Mai ein Meisterwerk unserer Politikgrößen übergestülpt!

Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO)

Gedanken dazu von Klaus Müller im Mai 2018

„Unser Land ist echt ein Witz! Es wird einem schon schwer gemacht, in Deutschland einen Verein in seiner Struktur zu erhalten. Vielleicht sollten wir die Datenspeicherung an eine Privatperson auslagern, die fällt dann nicht unter das supertolle Gesetz. In Frankreich und Österreich hat man die Vereine vom neuen Gesetz ausgenommen - in unserer „schönen“ Republik leider nicht... hörte ich von gut informierter Stelle.

Für unser Club-Info heißt das, alle Fotos mit Personen oder Kindern sind vermutlich nicht zulässig und werden unter Umständen von irgend Jemanden aufs Korn genommen. Bisher war es so, dass sich alle meine abgebildeten Personen darauf freuten, wenn sie sich im Heft wieder finden. Unabhängig ob mit oder ohne Modell. Es war die „Würze“, wenn eben alles gezeigt wurde. Die Stimmung in den Gesichtern beim Feiern, die Freude bei den Kleinen, wenn sie fehlerfrei um den Kurs fuhren und mit der gelösten Stimmung beim Essen und Trinken. Dass nur nette Fotos ins Heft kamen braucht nicht erwähnt zu werden. Das soll nun alles weg sein? Und nun? Bilder mit Balken vor den Köpfen oder nur noch Modelle? Das ist mir einfach zu wenig und leblos.

Anstatt dass unsere Regierung uns vor dubiosen Anwälten schützt, gibt sie uns und viele andere Vereine zum Abschuss frei. Ein Hoch auf unsere Politiker! Danke für die Bereicherung. **Wir sind Modellbauer, keine Juristen!**

Alle Personen, die in diesem Heft abgebildet sind, haben ihr Einverständnis zur Bildveröffentlichung gegeben.

Ich kam mir beim Fragen wie im Kindergarten vor. Für die ganz Schlaunen: Die Modelle wurden nicht gefragt. Merkt ihr, wie sauer ich bin?

Schiff ahoi!



*Bildbeispiel rechts:
„DSGVO Siegerehrung“.*

Postanschrift:
SMC Nürnberg e.V.
Matthias Ahrens
Füssener Str. 11
90455 Nürnberg
(0911) 98 85 989

E-Mail: mahrens@gmx.de

Homepage: www.smc-noris.de



Veranstaltungen 2019

<i>27./28. April</i>	<i>Eröffnung im Feuchtasia Waldbad im Grünen</i>
<i>11. Mai</i>	<i>Schaufahren im Parkbad Schwabach</i>
<i>29. Juni</i>	<i>Sommerfest Yachtclub Berching</i>
<i>Juli/August</i>	<i>Zeltlager</i>
<i>22. September</i>	<i>Abschluss im Weißenburger Limesbad</i>
<i>1. Dezember</i>	<i>Glühweinfahren am Bootssteg Katzwang</i>

Weitere Termine bzw. Änderungen erhalten Sie in unserer Homepage oder beim SMC-Vorstand. Alle Angaben sind ohne Gewähr.



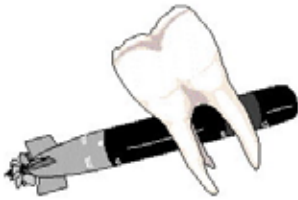
Rückblick Veranstaltungen 2018

<i>28./29. April</i>	<i>Eröffnung im Waldbad Feuchtasia</i>
<i>05. Mai</i>	<i>Ausstellung und Fahren im Parkbad Schwabach</i>
<i>16. Juni</i>	<i>Sommerfest bei Plan-Reisen in Oberasbach</i>
<i>30. Juni</i>	<i>Sommerfest beim Yacht Club Berching</i>
<i>23. September</i>	<i>Abschlussfahren im Limesbad Weißenburg</i>

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

Inhalt

Seite 6	<i>Eröffnungsfahren Feucht</i>
Seite 10	<i>Parkbad Schwabach</i>
Seite 11	<i>Vorstandswahlen</i>
Seite 12	<i>Sommerfest in Berching</i>
Seite 14	<i>Schiff üben Berg</i>
Seite 22	<i>Sommerfest MK Forchheim</i>
Seite 24	<i>Abschlußfahren Weißenburg</i>
Seite 26	<i>Wie man Ideen realisiert</i>
Seite 28	<i>SMC Kartfahren</i>
Seite 30	<i>Carbage Run 2018</i>
Seite 37	<i>Glühweinfahren</i>
Seite 38	<i>Schmiedekunst</i>
Seite 40	<i>Baubericht „Kaiser 425“</i>



Herausgeber:

SMC Nürnberg e.V.

Inserate, Anregungen, Beiträge u. Fotos an:

Klaus Müller

Platz der Opfer des Faschismus 4

90461 Nürnberg

(0911) 467499

E-Mail: kamueller@t-online.de

Vereinsheim:

Genossenschaftssaalbau

Matthäus-Herrmann-Platz 2

90471 Nürnberg

(0911) 862386

Treffpunkt:

Jeder 3. Freitag im Monat

ab 19:00 Uhr.

Zeltlager 2018 - war nix...

Einen wunderbaren Sommer hatten wir in diesem Jahr, zumindest war er für uns „Schifflesfahrer“ mehr als nur angenehm. Einige sollen sich sogar über die Hitze beklagt haben. Aber - pünktlich zum Zeltlager kam der Kälteeinbruch mit Temperaturen um die 16 Grad und Regen. Ergebnis: Es wurde abgesagt, da außer den „ganz Harten“ von uns nur ein paar Mitglieder gekommen wären. Viele unserer Kollegen waren auch in Urlaub. Das ist einfach zu wenig für den Aufwand, der beim Zeltlager anfällt.

Nun gut, schau mer mal, obs nächstes Jahr wieder besser wird. Unten sind Bilder von August 2017, damit etwas „Zeltlagerstimmung“ aufkommt...



Wir geben Ihren Ideen Form & Farbe
... seit 15 Jahren



**Fahrzeug-
Beschriftung
Magnetfolien
Folienschriften**

ESPERANZA
W E R B E T E C H N I K

**Schilder
Leuchtkasten
Orientierungs-
Systeme**

**XXL-Format-
Digitaldruck
Folie, Plane
Plakat, Poster**

**Digital Textil
Direktdruck
Sublimation
Flock, Stick**



**LED-Technik
3D-Schriften
Gelaserte
Buchstaben**

**Folientechnik
Beschichtung
Komplett-
Beklebung**

**Personalisierte
Fotogeschenke
Wunschdrucke
Geschenkideen**

**Außenwerbung
Schaufenster-
Beschriftung
Folienschriften**



**Digitaler Textil-Direkt-Druck
Fotos - Bilder auf T-Shirts ab 1 Stück**



**Industrielle 12-Kopf Stickmaschine
Wunsch-Bestickungen auf Textilien ab 1 Stück**

Allersberger Str. 93-95, 90461 Nürnberg
Öffnungszeiten: Montag - Freitag 9.00 - 18.00 Uhr

Telefon: 0911 / 47 40 745
E-Mail: kontakt@esperanza-shop.de



17. Modell-U-Boot Treffen

Bericht/Fotos: Müller/Pechtl/Holtz

Feuchtasia - ein schöner Name für ein Freibad und eine schöne Ausstellung für den SMC. Im Feuchter Waldbad hatten wir diesmal nicht nur unsere jährliche Saisonöffnung, sondern auch unser zweijährig stattfindendes 17. Modell-U-Boot Treffen. Aus allen Himmelsrichtungen kamen unsere U-Boot-Gäste ange-reist, teils auch mit Überwasserschiffen. Für die U-Boote war überwiegend der



Samstag reserviert, am Sonntag dann freies Fahren. Nicht alle hielten sich daran, was der guten Stimmung am Becken aber keinen Abbruch tat. Das Wetter war hervorragend, nicht zu kalt, nicht zu

warm. Zumindest samstags. Sonntag war es schon spürbar wärmer; nicht gut für uns, dafür für die Schwimmer. Leider mussten wir am Sonntag gegen 14 Uhr den Schwimmern weichen, was auch verständlich war. Bei dieser Wärme konnte man die Badegäste nicht mehr aus-sperren. Wir machten das Beste daraus und einige von uns hüpften auch ins frische Nass.



An Modellen wurde wieder einmal die ganze Palette modellbauerischen Könnens gezeigt. Von einfachen Pinassen bis zu Hightech U-Booten mit Pressluftausrüstung oder Katamaranen mit Raketenabschussbasen ging die Spannweite. Stilgerecht wurden die Raketen nach Abschuss von einem Versorgungsschiff wieder eingesammelt. Von einem anderen Boot kam aus der Kanone ein richti-



ger Feuerball! Sehr spektakulär ist die Vorrichtung dafür. Weniger militärisch ging es bei den Dampffreunden zu, diese begeisterten mit ihren vorbildgerechten Antrieben und sehr guten Fahrbildern. Auf einer Dampffähre war sogar ein Zug der Epoche 2 zu bestaunen. Weitere Höhepunkte waren ein rund 2 Meter langer Containerfrachter, ein wunderschön gebautes Küstenmotorschiff und noch viele andere tolle Schiffe, Yachten und Boote. Alle aufzuführen spare ich mir, die Bilder sprechen Bände.



Unser Vorstand hatte zur obligatorischen Eröffnungsrede auch eine traurige Mittei-

lung. Wie einige der Aussteller und auch wir vom SMC bemerkten, fehlten nette Kollegen von früheren Veranstaltungen. Leider wurde uns dadurch auch unsere Endlichkeit vor Augen gehalten.



Fast hätte ich es vergessen - es war ja auch noch U-Boot-Treffen. Bei uns und den weiteren Ausstellern kam es wieder einmal sehr gut an. Viele Besucher waren richtig hin und her gerissen, als z. B.



gleich 3 Boote nebeneinander fahren und verschiedene Figuren ins Wasser zeichneten. Ob das gewollt war, wage ich mal zu bezweifeln. Aber es sah gut aus. Auch bei den U-Booten waren fast alle Gattungen vertreten, von Booten des 1. Weltkriegs, Forschungs-U-Booten bis zu supermodernen Atom-U-Booten war alles nicht nur anzusehen, sondern man konnte mit den Erbauern auch gut über die Technik und Bauweise reden. Ich denke, einige hatten ihr Wissen über den Schiffsmodellbau vertiefen können. Zu guter Letzt kommt noch das „Waldbad



werden. Das U-Boot wurde im 3D-Druck gefertigt, der Rest war Handarbeit.

Wenn ich meinen Augen und Ohren trauen darf - wir freuen uns schon aufs nächste Jahr zur Eröffnung 2019 im Waldbad Feuchtasia!

im Grünen“ dazu, ohne deren Hilfe diese schöne Veranstaltung nicht möglich wäre. Vielen Dank an die „Feuchter“! Auch nicht zu unterschätzen war die Verpflegung, wie immer bestens!



Samstagabend war noch ein gemütliches Beisammensein angesagt, diesmal in der Waldschänke am Bruckkanal. Die Stimmung war auch hier hervorragend und ich denke, dass unsere Gäste einen guten und zufriedenen Eindruck von uns mit nach Hause nahmen.

Und nun noch eine Überraschung: Unser berühmtes U-Boot-Brettchen gab's diesmal als Bausatz. Brettchen, U-Boot-Teile und Aufkleber mussten von den Erwerbern selbst zusammengesetzt und lackiert



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



Gedankenaustausch betrieben. Da wir nur das Turmbecken uneingeschränkt zur Verfügung hatten, waren auch entsprechend kleine Modelle im Einsatz. Es war schön anzusehen, wie diese das Wasser durchpflügten. Insgesamt war es eine kleine, aber feine Ausstellung, die hoffentlich wieder

Parkbad Schwabach

Kurzbericht/Fotos: Klaus Müller

Ein traumhafter Saisonauftakt für das Parkbad in Schwabach. Sinnigerweise waren nicht nur wir vom SMC Nürnberg dabei, sondern auch einige Aussteller mit transportablen Saunen. War eigentlich nicht nötig, es war angenehm warm und sonnig...

Von uns kam nur eine kleine Abordnung mit ihren Modellen, was der Stimmung aber keinen Abbruch tat. Es wurde viel gefahren, auch Kinder konnten ihr seemannisches Talent testen. Mit unseren zahlreichen Besuchern wurde ein reger



im nächsten Jahr stattfinden wird. Unseren beiden Vorständen konnte man die sprichwörtlich gute Laune an ihren Gesichtern ablesen...



Wie immer darf die Unterstützung durch das nette Personal vom Parkbad nicht vergessen werden, ihnen gilt unser besonderer Dank. Dies gilt auch für die Bewirtung, an der es nichts zu meckern gab. Es ist doch immer wieder aufs Neue sehr schön, wenn man wie alte Freunde empfangen wird.



Jahreshauptversammlung 2018 mit Vorstandswahl

Bericht: Klaus Müller

Im zweijährigen Turnus stehen Wahlen des SMC Vorstands an; am 19. Oktober 2018 war es wieder einmal soweit. Hier das Wahlergebnis:

1. Vorstand: Matthias Ahrens
2. Vorstand: Marian Pechtl
Kasse: Thomas Spiegler
Schriftführer: Markus Rieger
Jugendleitung: Jürgen Schlicker

*Zusätzlich wurden als **Revisoren Axel Müllenschläder und Klaus Müller** fürs kommende Jahr bestimmt.*

Was soll berichtet werden - alles bleibt so wie es ist. Unser Verein ist hervorragend aufgestellt. Alle wurden einstimmig gewählt.

Wie immer war die Stimmung auch am Wahlabend als sehr gut und locker zu bezeichnen. Auch relativ viele Mitglieder hatten den Weg zur Vereinsgaststätte gefunden.

Wir wünschen unserem Vorstand, dass die kommenden zwei Jahre in ruhigem Fahrwasser verlaufen und eventuell gesichtete Klippen und Stürme gut gemeistert werden!



Sommerfest in Berching

Kurzbericht: Klaus Müller

Fotos: Klaus Müller/Matthias Ahrens

Ich kann nicht sagen, wie oft wir schon bei den „Berchingern“ waren und immer einen sehr schönen Tag hatten. Über Hafen und Leute brauche ich deshalb nichts schreiben - es war wie immer sehr schön. Und dieses Mal wars besonders nett. So nett, dass ich vergaß, unsere Schiffsmodelle in ihrem Element zu fotografieren. Das sagt eigentlich alles. Wenn unser Matthias nicht meine Kamera genommen hätte gäbe es überhaupt kein Bild von einem fahrenden Modell. Nun ja, Schiffsbilder sind zur Genüge im Heft, das kann man ja wohl verzeihen.

Wie schon erwähnt, die Gespräche hatten eindeutig uns und die „Berchinger“ im Griff. Angeregt wurde dies zusätzlich durch ein gemütliches und schönes



Weißwurstfrühstück mit Brezen und Bier, dann gabs für die ersten hungrigen SMCler Gegrilltes, danach Kaffee und Kuchen, sehr lecker! Gegen 16 Uhr kam wieder der Grill - einfach Spitze! Nun ja, die Bilder geben einen Eindruck von diesem Tag, bei dem das Wetter auch gut mitgespielt hatte. Optimal für ein kleines Urlaubsfeeling.



Von unseren Aktivitäten nur so viel, dass die meisten Akkus leergefahren wurden. Die obligatorischen Bastelarbeiten und eine „Seenotrettung“ waren auch dabei. Ein Wasserflugzeug wollte das nasse Element einfach nicht verlassen...

Der Abschied viel diesmal, zumindest für mich, schwer. Aber was solls. Dafür sind wir im nächsten Jahr wieder dabei, wenns heißt: Auf zum Berchinger Yachtclub!



An dieser Stelle mein Dank an alle meine Inserenten, die mich die ganzen Jahre über begleitet hatten. Viele von Anfang an. Ohne ihr finanzielles Engagement hätte es kaum ein Heft gegeben. Das gilt auch für „meine Druckerei“, die mir sehr oft entgegen gekommen ist und mich auch bei der Herstellung unterstützt hat.

Wie man Schiffe über Berge bekommt.

Bericht/Fotos: Axel Müllenschläder

Als alten Weltenbummler hat es mich dieses Mal in die Hansestadt Danzig verschlagen. Neben den üblichen verdächtigen Zielen wie Schifffahrtsmuseen und Museumschiffen, hatte es mir ein besonderes Objekt angetan: Der Oberländer Kanal.

Dieser Kanal ist ein besonderes Beispiel für die menschliche Kreativität bei der Lösung von Herausforderungen im Bereich der Schifffahrt und fehlte mir noch in meiner „Sammlung“ besonderer Schifffahrtsbauwerke. Darüber hinaus wollte ich wissen, wie es ist, wenn man mit dem Schiff auf Schienen über den Berg fährt.

Aber bevor ich auf den Oberländer Kanal und seine Rollberge eingehe, möchte ich hier einen kurzen Abriss über die verschiedenen Techniken, wie Schiffe „Berge überwinden“ geben.



Hinter all dem steht der menschliche Wunsch Waren und Güter möglichst einfach und effektiv zu transportieren. Ergänzend kommen noch andere Gründe, wie strategische und militärischen Ziele bzw. Bauwerke zur Verkürzung der Reisezeit hinzu.

In der Antike, als es noch keine Straßen und Eisenbahnen gab, war die Schifffahrt eine der effektivsten Möglichkeit Waren und Güter zu transportieren. Daher versteht es sich von selbst, dass der Mensch immer wieder versuchte, neue Schifffahrtswege zu erschließen und alle möglichen Flüsse und Seen schiffbar zu machen.

Bereits vor Christi Geburt gab es auf dem Nil Bauwerke um Stromschnellen mit Schiffen zu überwinden. Aber auch in Deutschland wurde z.B. durch Karl den Großen um 780 n. Chr. mit dem Karlsgraben versucht, eine Kanalverbindung zwischen Flusssystemen Donau/Altmühl und dem Main/Rhein zu schaffen.

Einen wahren Boom bescherte die beginnende Industrialisierung im 18. und 19. Jahrhundert den Kanalbau.

Insgesamt lassen sich diese Technologien in 4 Hauptgruppen einteilen:

- Wasserbaumaßnahmen ohne große technische Einrichtungen (Schleusen, Schiffshebwerke)
- Kanäle mit Schleusen und ggf. Tunneln
- Kanäle mit Schiffshebwerken (nass/trocken)
- Amphibienfahrzeuge

Wasserbaumaßnahmen ohne große technische Einrichtungen

Zu den Wasserbauwerken zählen insbesondere Tiefbaumaßnahmen wie Ausbaggerungen zur Gewässervertiefung, Errichtung von Buhnen in Flüssen zur Wasserstandsregulierung, das Anlegen von Kanälen (ohne Schleusen), Gräben etc.

Im Bereich dieser Wasserbauwerke gibt es insbesondere bei den Kanälen auch beeindruckende Bauwerke wie den Kanal von Korinth und den Suezkanal. Allen dieser Bauwerke ist es gemeinsam, dass sie im Betrieb ohne technische Einrichtungen und Energie-, bzw. Wasserzufuhr wie bei Schleusen und Hebewerken auskommen.

Eine kleine Besonderheit bilden „Kettenschlepper“, die sich mittels im Fluss liegender Ketten bergauf bewegten. Hier war als technische Einrichtung im Fluss eine Kette ver-

legt. Ähnliche Einrichtungen gab es auch an Stromschnellen, wo mittels externer Hilfe (Treidelhilfe, Schiffsdurchzug) Schiffe über die Stromschnellen gezogen wurden (z.B. in Regensburg bei der Steinernen Brücke)

Amphibienfahrzeuge

Eine ganz andere Kategorie bilden die Amphibienfahrzeuge, die mittels eigenem Antrieb das Wasser verlassen und über die Berge fahren können. Hierzu zählen Luftkissenboote, Amphibienfahrzeuge und Schwimmwagen. Die Hochzeit des Einsatzes dieser Fahrzeuge war in der Mitte des 20. Jahrhunderts. Heute spielen diese Fahrzeuge keine Rolle mehr.

Kanäle mit Schleusen und Schiffshebewerken

Man kann mit Schiffen auch im Stile von dem Film Fitzgeraldo oder ganz modern mit Schwertransportern auf der Straße über den Berg von einem Fluss bzw. See in den nächsten gelangen, aber dies ist nur für einzelne Transporte sinnvoll.

Für einen regelmäßigen Schiffsverkehr hat der Mensch in den letzten 2 Jahrhunderten eine Vielzahl von technischen Einrichtungen erfunden und gebaut. Hierzu zählen insbesondere Schleusensysteme und Schiffshebewerke in den Kanälen.

Grundsätzlich unterscheiden sich beide Systeme in der Art des Hubvorganges. Während bei den Schleusen die Schiffe durch Regulierung, bzw. Veränderung des Wasserstandes auf ein neues Niveau gebracht werden, werden bei den Schiffshebewerken die Behälter/ Tröge mit den Schiffen angehoben ohne den Wasserstand in den Trögen zu verändern. Aufgrund des hohen Wasserverbrauches für das Schleusen und dem Wasserdruck auf die Schleusentore werden Schleusen meist nur bis zu einer Hubhöhe von max. 20 bis 30m eingesetzt. Schiffshebewerke dagegen überwinden eine deutlich größere Hubhöhe bei keinem bzw. geringem Wasserverbrauch. Für mittlere Höhen werden häufig auch mehrere Schleusen hintereinander, auch Schleusentreppen genannt, eingesetzt.

MADE BY HACKI.DE

mehr als nur Möbel...



Jürgen Hackeneis

Ratzenwinden 6
91623 Sachsen bei Ansbach
Fon: 0171 4488550
Mail: hackibau@web.de

**INNENAUSBAU WOHNMÖBEL KÜCHEN BÖDEN
TÜREN FENSTER TREPPEN REPARATUREN U.V.M.**



DER SCHREINER

In seltenen Fällen wurde anstelle des Weges über den Berg, die Variante mitten durch, d.h. der Bau eines Tunnels gewählt. So einen Tunnel konnten wir z.B. mit dem Schiff bei unserem Vereinsausflug nach Weilburg/Lahn befahren. Weitere Schiffstunnel gibt es in Frankreich (bei Arzwiller) und in England bei den Kanälen um Birmingham. Ein spektakuläres Schiffstunnelprojekt planen derzeit die Norweger, die mit dem Schiffstunneln bei Stad die Umfahrung des Westkaps vermeiden wollen. Diesen Tunnel sollen sogar die bekannten Postschiffe der Hurtigruten passieren können.

Schleusen

In unserem Nahbereich um Nürnberg können wir bereits 2 unterschiedliche Bauformen von Schleusen bewundern. Die Schleusen des alten Ludwigkanals und die des neuen RMD Kanals, welcher im Bereich zwischen Leerstetten und Hilpoltstein die höchsten Schleusen Deutschlands aufweist. Die größte Schleuse in Deutschland ist die Seeschleuse in Wilhelmshaven mit 390m Länge, gefolgt von den Schleusen des Nord-Ostseekanals mit 300m Länge.

Für moderne Schleusen hat sich inzwischen die Sparschleusentechnik zur Reduzierung des Wasserverbrauchs, wie auch beim RMD Kanal verwendet, durchgesetzt. Selbst die neuen Schleusen des Panamakanals verfügen über diese Technik.

Eine besondere Schleuse können wir in Emden finden. Hier gibt es eine Kesselschleuse, an der 4 Schifffahrtskanäle aufeinander treffen.

Schleusentreppen

Um die erforderlichen Höhenunterschiede zu bewältigen wurden früher vielfach etliche Schleusen hintereinander in dem Kanal eingebaut. Eine der bemerkenswertesten Anlagen ist die Schleusentreppe Berg mit 7 Schleusen des Götakanals in Schweden. Aber auch der Ludwigskanal hat alleine auf der 25 km langen Strecke von Nürnberg bis Burghann über 35 Schleusen.

Schiffshebwerke

Das technische Highlight sind für mich aber die Schiffshebwerke.

Hier gibt es 2 grundsätzliche Bauformen, nämlich Schiffshebwerke mit Trocken- und mit Nassförderung.



Während bei der Trockenförderung das Schiff aus dem Wasser gehoben wird, verbleibt das Schiff bei der Nassförderung schwimmend in einem Trog. Bei dieser Schiffshebetechnik mit Trog zeigten sich die Ingenieure sehr erfindungsreich und es gibt verschiedenste Varianten. Allen Varianten ist aber folgendes gemeinsam: *Kürzere Hubzeiten gegenüber Schleusenanlagen, höherer Technischer Aufwand als bei Schleusen, deutlich weniger Wasser- bzw. Energieverbrauch pro Hebevorgang und größere Hubhöhen sind möglich* (es existieren Hebewerke mit Hubhöhen über 100m)

Das Gewicht des Troges ist (mit und ohne Schiff) immer gleich und wird durch Gegengewichte bzw. Auftriebskörper ausgeglichen.

Häufig wird bei den Hebewerken mit Nassförderung bei der Talfahrt ein etwas höherer Wasserstand im Trog belassen als bei der „Bergfahrt“, so dass der Gewichtsüber-

schuss die erforderlichen Antriebskräfte selbst erzeugt.

Als Nachteil der Hebewerke gelten der große technische Aufwand und die damit verbundenen Baukosten.

Die Kreativität der Ingenieure brachte hierbei die unterschiedlichsten Lösungen zutage. Die verschiedenen Bauformen lassen sich in die folgenden 3 Kategorien einteilen:

- Schiefe Ebenen (ähnlich Standseilbahn)
- Senkrechter Hub (ähnlich Aufzug)
- Rotationshub (ähnlich Riesenrad)

Schiefe Ebenen:

Diese sind technisch vergleichbar mit Standseilbahnen, wie wir sie aus alpinen Bereichen kennen. Während der eine Trog hochgezogen wird, fährt der zweite, über Seile etc. verbundene Trog bzw. das Gegengewicht nach unten. An den Berg- bzw. Talstationen sind jeweils Schleusentore zum Abdichten des Troges und des Kanals, die geöffnet werden, damit das Schiff ein- bzw. ausfahren kann. Eines der bekanntesten Hebewerke dieser Art befindet sich in Arzviller (Frankreich) nahe der deutschen Grenze. Hier kann man mit Ausflugsbooten eine Hubfahrt live erleben. Als weitere Besonderheit befindet sich in der Nähe des Schiffshebewerkes ein Schiffstunnel.

Senkrechte Förderung:

Während sich die schiefen Ebenen noch gut in die Landschaft einfügen, bzw. an den Berghängen anschmiegen, bilden Schiffshebewerke mit senkrechter Förderung imposante Bauwerke. Ein Grund dafür ist, dass diese Hebewerke häufig neben dem eigentlichen Hubgerüst auch noch Zufahrtskanäle als Brückenbauwerke haben, um den Bereich von der bergseitigen Kanalführung zur Hubstelle zu überbrücken (Ausgleich der Hangschräge). Die in Deutschland bekanntesten Hebewerke sind die Hebewerke in Niederfinow, Henrichenburg, Scharnebeck und Magdeburg Rothensee.

Das Schiffshebewerk Niederfinow arbeitet dabei wie ein klassischer Aufzug mit an Seilen und über Umlenkrollen verbundenen Gegengewichten. Der Antrieb hat dabei nur den Reibungswiderstand zu überwinden und dient hauptsächlich zur Sicherstellung der gleichmäßigen



Bewegung und zur Sicherung falls einmal ein Seil reißt etc.

Das Schiffshebewerk in Niederfinow besitzt eine umlaufende Galerie, die man betreten darf und von der aus der Hubvorgang sehr gut beobachtet werden kann. Darüber hinaus bietet eine Reederei Fahrten mit einem Ausflugsboot incl. Hebevorgang an. Derzeit befindet sich ein Neubau im Bau, der die Kapazitäten erweitern soll und auch Schubverbände aufnehmen kann.

Eine andere Gewichtsausgleichstechnik wenden dagegen die beiden anderen deutschen Klassiker der Schiffshebewerke, in Henrichenburg und Magdeburg-Rothensee, an. Beide verwenden luftgefüllte Schwimmkörper, die in tiefen Schächten unterhalb des Troges für den Gewichtsausgleich sorgen. Der Trog ruht hierbei auf entsprechend hohen Stelzen über den Schwimmern, damit diese immer unter Wasser und dadurch den entsprechenden Auftrieb sicherstellen. Während das Schiffshebewerk in Henrichenburg stillgelegt ist und zusammen mit dem dazugehörigen Schifffahrtsmuseum im Unterhafen nur noch musealen Charakter hat, wurde das Schiffshebewerk in Magdeburg-Rothensee nach einer längeren Pause und Überholung im Jahre 2013 wieder in Betrieb genommen.

Im Gegensatz zu den imposanten, aber auch filigranen Stahlkonstruktionen ist das Schiffshebewerk Scharnebeck ein „nüchterner Betonzweckbau“ der 60/70er Jahre. Auch hier werden Rundfahrten mit Ausflugschiffen angeboten.

Wem unsere deutschen Vertreter dieser Hebewerke nicht ausreichen, der findet viele weitere dieser Hebewerke auf der ganzen Welt, unter anderem in Belgien, Frankreich, Großbritannien.

Rotationsschiffshebewerk

In Großbritannien steht noch ein ganz besonderes Exemplar eines Schiffshebewerks. Ein „Riesenrad“ für Schiffe, nämlich das „Falkirkwheel“. Hier werden 2 Tröge im Rotationsprinzip gehoben bzw. gesenkt. Dies ist ein besonderes Schifffahrts Erlebnis, dass man sich, wenn man in Schottland ist, nicht entgehen lassen sollte.



Wasserkeilhebewerk

Ebenfalls sehr außergewöhnlich ist das Wasserkeilhebewerk in Montech (Frankreich), bei dem Schiffe auf einem Wasserkeil über eine schiefe Ebene nach oben bzw. unten befördert werden. Das Wasser mit dem zu hebenden Schiff wurde durch eine Rahmenkonstruktion eingeschlossen, während der Rahmen über eine schiefe Ebene nach oben gezogen wurde. Das Verfahren ähnelt weitläufig an die Archimedesschraube. Wo durch die Schraubbewegung ebenfalls das Wasser nach oben befördert wird. Aufgrund von vielen technischen Problemen wurde dieses Hebewerk Anfang dieses Jahrtausends stillgelegt.

Trockenförderung auf Rollwägen und schiefer Ebene

Und nun kommen wir zum eingangs schon erwähnten Oberländer Kanal mit seinen Rollbergen.

Im Gegensatz zu den vorher genannten Hebewerken wird hier nur das Schiff aus dem Wasser gehoben, was Vorteile beim Gewicht hat. Allerdings wird hierbei auch der Schiffsboden deutlich stärker belastet als bei der Nassförderung.

Besonders schwierig wird es bei Schiffen/ Booten, die keinen flachen Kiel haben. Diese neigen sich dann beim Hebevorgang zur Seite.

Ich war überrascht, wie schnell der eigentliche Hebevorgang abläuft. In weniger als 15 Minuten waren wir „über den Berg“. Dabei ruht das Schiff auf sogenannten Rollwägen, die ähnlich wie Eisenbahnwagen auf Schienen laufen. An der einen Seite des Rollwagens ist eine Art Steg/Anleger, an dem das Schiff festmacht.

Zu Beginn des Hebevorgangs fühlt man sich ähnlich, wie in einer Schleuse, wenn das Schiff im Vergleich zum Steg absinkt, bis es auf dem Rollwagen aufliegt. Bis zum Aufliegen auf dem Rollwagen wird das Schiff durch die Festmacherleinen mit durch das Wasser gezogen. Bei den für diesen Kanal gebauten Schiffen geht der Übergang vom Schwimmen zum Trockenfallen sehr sanft. Das einzige was man merkt ist, dass das Schiff auf einmal nicht mehr waagrecht im Wasser liegt, sondern sich der Bug hebt und das Schiff sich der Schräge des Berghangs anpasst.



So ging unsere Fahrt über die 5 Rollberge bis zur Scheitelhaltung. Dort hatten wir rund eine Stunde Aufenthalt. Um das dortige Museum zu besichtigen, während das Schiff

Kurz darauf kommt auch schon der gesamte Rollwagen aus dem Wasser und läuft auf den Schienen bergauf. Unsere „Eisenbahnfahrt“ hat begonnen. Nun hat man eine tolle Aussicht. Fast lautlos, aber dennoch zügig rollen wir bergauf, bis wir kurz vor dem Oberwasser eine Kuppe überrollen um anschließend hinab ins Oberwasser zu gleiten. Während das Schiff aufschwimmt macht der Kapitän schon einmal die Leinen los und nimmt den Schwung vom Rollwagen mit und fährt los. Nun heißt es nur noch die letzten Hindernisse zu Umschiffen und der nächste Kanalabschnitt liegt vor uns.



für eine andere Gruppe von Gästen einen Kurztrip (1x runter und wieder hinauf) machte. Natürlich ließ ich es mir nicht entgehen diesen Hubvorgang von Land aus zu verfolgen und entsprechende Bilder zu machen. Danach schnell ins Museum und zurück zum Anleger. Dort noch an einem Imbiss eine Bratwurst im Vorbeigehen verzehrt und zurück zum Schiff. Mit dem Blick zum Schiff war ich etwas irritiert. 5 Minuten vor Abfahrt war kein Fahrgast dort zu sehen. Fuhr das Schiff etwa nicht zum



erwarteten Zeitpunkt? Also ab zur Gangway, mein Ticket vorgezeigt und man bugsierte mich direkt an Bord, löste die Leinen und schon begann das Ablegen. Wie sich jetzt herausstellte war ich der einzige Passagier an Bord und hätte ich nicht vorgebucht gehabt, die Fahrt wäre abgesagt worden. Auch der Grund für die fehlenden Fahrgäste war schnell geklärt. An diesem Nachmittag war das erste Gruppenspiel der Polen bei der Fußball EM.

Die Fahrt zurück verging wie im Fluge und auch die Senkvorgänge liefen wie geschmiert. Während das Schiff am Transportwagen festmachte, setzte sich schon der Rollwagen in Bewegung und die nächste „Eisenbahnfahrt“ konnte beginnen. Hier konnte man erkennen, dass eine eingespilte Mannschaft das Schiff sogar in 10 Minuten über den Berg bringen konnte. Im Vergleich zu Schleusungsvorgängen befindet man sich bereits im Hebevorgang, während sich bei Schleusen noch die Tore schließen müssen. Auch die Aussicht ist im Vergleich zu Schleusen nicht durch Schachtwände „verbaut“.

Mit der Rückkehr nach Elblag ging eine tolle Schifffahrt zu Ende, die ich nur jedem Schiffsliebhaber als „muss man einmal erlebt haben“ ans Herz legen kann.



Tost Modellbau ...und wieder ist ein Fachhändler weg

*Ich bin ein wenig sentimental, deswegen hier eines seiner letzten Inse-
rate, die unseren Verein bald 30 Jahre begleiteten und er damit auch unser
Club-Info unterstützt hatte. Nun, seine Entscheidung ist endgültig, da kann man
nichts machen. Aber was blieb ihm schon anderes übrig? Zu viele kaufen
übers Internet, das ja auch seine Vorteile hat. Allerdings ist die gute Be-
ratung zum Modellbau durch nichts zu ersetzen. Das werden Neueinstei-
ger, falls es diese noch geben wird, bald selbst feststellen.
Ich hoffe, dass Du noch ab und zu bei uns vorbeischaust.*

*Manfred,
alles Gute für Dich!*



Tost Modellbau
Das Fachgeschäft in Nürnberg's Süden
für Flug-, Schiffs- und Automodellbau,
Fernsteuerungen und Zubehör

Öffnungszeiten:
Mo bis Fr 10.00 - 13.00
und 14.30 bis 18.00
Mittwoch von 10.00 - 13.00
Sa von 09.00 - 12.30

Große Auswahl von allen führenden Modellbauherstellern
Kompetente Beratung und freundlicher Service
ist für mich selbstverständlich!

Tost-Modellbau
Inh. Manfred Tost
Redwäherstraße 1
90455 Nürnberg

Tel.: 0911/81 79 87 77
www.tost-modellbau.de
post@tost-modellbau.de

Finanzen analysieren, Ziele setzen,
Vermögen aufbauen.



DEUTSCHE
VERRECHNUNGSSTELLE
Hilfen für Handwerker und Mittelstand



Deutsche
Vermögensberatung
Vermögensaufbau für jeden!

Büro für
Deutsche Vermögensberatung

Jens Schütz

Hauptstraße 57
97525 Schwebheim
Telefon +49 9723 9052472
Jens.Schuetz@dvag.de

Sommerfest der Marinekameradschaft Forchheim

Bericht/Fotos: Ernst Fenner



In unserem Cuxhaven Urlaub lernten wir den 1. Vorstand der Marinekameradschaft Forchheim kennen. Den Anstoß gaben die Autokennzeichen ER und FO, nebeneinander vor unserem Hotel. Den Anstoß zum Besuch der Marinekameradschaft gaben unsere Gespräche über Marine, Schiffsmodellbau und ein weiterer Bekannter von der DGzRS.



Das Vereinsgelände der Marinekameradschaft liegt am nördlichen Ende der Insel im Regnitzgrund, die durch den Rhein-Main-Donaukanal und Schleuse im Osten und den Regnitzarm im Westen gebildet wird.

Die DGzRS hatte den Pavillon gleich am Eingang zum Gebäude aufgebaut. Hier fand ich auch Platz für meine kleinen Modelle, die ich dabei hatte.

Die Anzahl der Besucher auf dem Gelände war beachtlich. Zelte und Biertischgarnituren waren auf dem Rasen aufgebaut und sehr gut besetzt. Der Grund dürfte das sehr gute Essen gewesen sein, das mit seinem Duft so manchen zum Verweilen einlud. Zum Glück war die Sonne zeitweise sichtbar, so dass es nicht ganz so kalt war. Der Shanty-Chor aus Forchheim, den ich auch schon in Cuxhaven hörte, war auch mit einer kleinen Sängerschar anwesend.



Mit dem Jugendwart der Kameradschaft kam ich auch ins Gespräch und was war zu hören: Die gleiche Situation wie bei uns. Vier sogenannte Jugendliche, alle schon über 14 Jahre alt und eigentlich nicht mehr jugendlich... Die Gruppe hat in den 2 Giebelstuben über dem Vereinsheim ihren Platz zum Basteln. Zurzeit sind 2 ferngesteuerte Segelboote in Arbeit. Modellbautechnisches Wissen würde gerne angenommen, aber woher?

Die Größe der Anlage entspricht in den Maßen etwa der von Berching, die Anlegestellen für Boote sind aber für kleinere Schiffe ausgelegt.

Vom Vereinsheim geht eine Metalltreppe





mit Geländer zu den Schwimmpontons. Der Abstand zwischen der Wasseroberfläche bis zum Steg beträgt rund 50 Zentimeter. Das Einsetzen der Boote mit Gurten ist problemlos, beim Herausholen ist Vorsicht geboten. Durch Staustufe und Schleuse entstehen größere Strömungsgeschwindigkeiten, also Vorsicht bitte! Für gut motorisierte Boote, bei unserem Verein nicht unüblich, bestehen keine Probleme, wenn ein hilfsbereiter Partner dabei ist. Das Anliefern der Boote mit dem Auto ist möglich, ebenso der Abtransport. Ein großer Parkplatz in ca. 100 Metern Entfernung ist vorhanden.

Eine Teilnahme unseres Vereins beim Sommerfest der Marinekameradschaft Forchheim für 2019 wäre bestimmt nett, um den einen oder anderen Kapitän mit seinen stärkeren Modellen einer kleinen strömungstechnischen Herausforderung zu stellen. Schließlich waren wir vor langer Zeit auch in Erlangen bei der Marinekameradschaft. Gibt's die eigentlich noch?

Also, mir hat mein Besuch dort gut gefallen. Kaffee und Kuchen war auch prima. Es war ein schöner Tag, den wir als SMCler vielleicht im nächsten Jahr in Forchheim angehen sollten.

Speisegaststätte

GENOSSENSCHAFTSSAALBAU

Matthäus-Herrmann-Platz 2

90471 Nürnberg

Tel. 0911 862386

Deutsche und griechische Spezialitäten

Durchgehend warme Küche

Öffnungszeiten von 11 bis 14 und 17 bis 22 Uhr

Sonntags durchgehend von 11 bis 19:30 Uhr

Montag Ruhetag

Großer Biergarten

Nebenraum für 30 - 100 Personen

Großer Saal mit Bühne für 400 Personen

Abschluß in Weißenburg

Bericht/Fotos: Klaus Müller



War mal wieder super, der Morgen - es regnete. Mein Sohn holte mich pünktlich um halb Neun ab und wir fuhren bei strömenden Regen zu unserem Ziel, den Limesbad in Weißenburg. Dort ließ der Regen dann auch nach. Nett wurden wir um viertel Zehn (9:15 Uhr) von einigen Kollegen erwartet, aber der Schlüssel fehlte noch zum Bad.



Was solls, kurz darauf wurde aufgesperrt und mit mehr oder weniger Euphorie die Bänke für unsere Modelle aufgestellt. Was soll ich sagen - aus einer anfangs nicht so tollen Stimmung wurde ein richtig guter Event! Aussteller und Besucher kamen am laufenden Band und auch das Wetter spielte einigermaßen mit. Der Wind war stark, aber ab Mittag kam auch die Sonne durch. Von 16 gings auf 24 Grad! Die Modellpalette konnte sich sehen lassen! Alles war vorhanden, was



einen Schiffsmodellbauer erfreut. Wie immer wurde fleißig gefahren und auch die Fachsimpelei kam nicht zu kurz. Nachmittags war, welche Überraschung, unsere Vereinsmeisterschaft angesagt. Die war wirklich exzellent! Der Wind war dermaßen heftig, dass sogar die Bojen von ihm versetzt wurden. Was die Schiffe angeht - Fantasie ist nun gefragt. Extreme Schräglagen gab es in Hülle und Fülle...



Die Vereinsmeisterschaft wurde übertragen und es gab folgende Gewinner:

1. Platz Peter Schäfer
(+ Wanderpokal)
2. Platz: Marian Pechtl
3. Platz : Matthias Ahrens

Die Preise wurden von unserem Ex-Vorstand und Gründungsmitglied Rudi Schwarzmeier mit warmen Worten überreicht.

Glanzlichter zur Meisterschaft: Vom Winde wurde das Wettbewerbsboot versenkt, ein Ersatzboot vom späteren Sieger

auch. Nun, der Wind hat Chaos angerichtet, einige Teilnehmer auch. Ich z.B. fuhr den Kurs ab und kam dabei einem, der siegen wollte, in die Quere. Ich wusste noch nicht, dass der Wettbewerb schon lief. Als ich dann an der Reihe war hatte ich einen guten Parcours-Souffleur, hat aber auch nichts gebracht.

Soviel zum heutigen ereignisreichen Tag. Alle Teilnehmer und auch unsere Gäste waren zufrieden und werden wohl nächstes Jahr wieder bei unserem Abschluß-



fahren im Weißenburger Limesbad anzutreffen sein.

Ein großer Dank an die Stadt Weißenburg und unserem Mitglied Wilhelm Schäfer, der für unseren Verein wieder sehr gut tätig war.



Zum Schluss noch unsere SMC-Flagge, die demnächst dem Kapitän des Eisbrechers „Franz Hesselberger“ übergeben wird. Wenn der Winter so kalt wird wie der Sommer heiß war, sehen wir die Flagge zuerst „vereist“ beim Eisbrechen auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal.

Glasererei

Reissinger GmbH



...wenn es etwas schneller gehen soll...

Roland Reissinger
Geschäftsführer

Platz der Opfer des Faschismus 8
90461 Nürnberg

Telefon 0911-467240 - Fax 0911-4719441 - Mobil 0151-19343512

Wie man Ideen realisiert

Bericht/Fotos: Dieter Kempf

An meinem mit Echtdampf betriebenen Heckraddampfer fehlte mir in den letzten Jahren ein wichtiges Detail. Jetzt habe ich den Mangel behoben, indem ich eine Dampfpeife installiert habe, um das bisherige nostalgische Flair noch überbieten zu können. Ein kurzer Warnpiff, ein langgezogenes dumpfes Tuten zur Begrüßung und ein sinusartiges auf- und ab-schwellendes Tuten, mit dem der Steuer-mann das Ablegen des Dampfers be-kannt gibt. Das sind meine Ansprüche, die ich der Dampfpeife abverlangen möchte.

Elektronisch lässt sich das sicherlich rea-lisieren, aber geht das auch mit einer echten Dampfpeife? Theoretisch müsste es funktionieren, aber erst ein Test wird es zeigen! Eine Voraussetzung ist, dass der Dampfkessel außer dem Fahrdampf auch genügend Dampfpreserven für einige Pfeifsequenzen übrig hat.

Ich erzähle nichts Neues wenn ich erwäh-ne, dass der Dampfdruck die Tonlage sehr beeinflusst. Und wenn die Abmes-sungen des Klangkörpers zu gering ge-wählt werden, ist der Pfeifton damit eher als schrill zu bezeichnen. Es ist vorteilhaft wenn man einen größeren Resonanzkör-per wählt, denn damit erzielt man einen satten, tieferen Ton.

Meine Empfehlung zur Dampfpeife wäre: Mindestens 15 mm Ø und eine Länge von ca. 110 mm.



Bei dampfbetriebenen Schiffsmodellen ist der Dampfdruck für die Dampfpeife in vielen Fällen zu hoch.

Um eine gewisse Beeinflussung der Ton-lage und -folge vom kurzen Piff bis zum lang gezogenen Pfeifton zu erhalten, kön-nen durch unterschiedliche Dosierungen des durchströmenden Dampfes verschie-dene Tonlagen bzw. auch unterschiedliche Lautstärken des Pfeifsignals erzeugt werden.

Ich habe einen MX 16S Sender von Graupner und verwende für die Pfeifen-funktion den vorhandenen Drehgeber CTRL7 (Drehpotentiometer) mit einem Drehwinkel von ca. 270°.

Damit kann das zugeordnete Ser-vo stufenlos an-gesteuert werden, wobei der Dreh-winkels sowie die Drehrichtung in Abhängigkeit der Drehgeschwindig-keit des CTRL7-Potis der Öff-nungsquerschnitt



des Dampfventils verändert sowie die Einströmzeit beeinflusst wird. Das hat zur Folge, dass sich der Ton verändert, ver-kürzt bzw. verlängert und nicht abrupt ansteigt bzw. abfällt, sondern z.B. "sinusartig" oder auch so verändert wer-den kann, dass er langsam ansteigt und kontinuierlich verläuft, bis das Poti lang-sam bzw. abrupt in die Nullstellung zu-rückgedreht wird. Womit der Pfeifton langsam aus bzw. sofort abklingt.

Ich habe mir überlegt welche Stelle der geeig-nete Platz zur Montage des Pfeifenkörpers sein könnte. Auf dem Hurri-kandeck, unmittelbar über dem Dampfdom des Kessels, wurde ein 3 cm großes Loch gebohrt. Gerade am Dampfdom

kann heißer Dampf entnommen und auf kürzestem Weg dem Dampfventil zugeführt werden. Vom Ventilauslass führt eine kurze Dampfleitung hoch und direkt in den Pfeifenkörper, der durch das Loch ins Hurrikandeck ragt.

Die Abmessungen der Dampfpeife passen maßstäblich nicht zu meiner PAUL JONES. Aber wenn gewisse Anforderungen gestellt werden und diese durch Kompromisse auch realisierbar sind, muss man dazu auch bereit sein. Ausschlaggebend ist der Effekt, den man damit erzielen möchte.

Diese Gittersäule dient als optische Abdeckung. Dass sich darunter eine relativ große Dampfpeife verbirgt ist nicht erkennbar.

Wenn der Ventilhebel der Dampfpeife betätigt wird, strömt heißer Dampf vorne aus dem Resonanzkörper. Damit der Dampf ungehindert ausströmen kann und der Ton nicht beeinträchtigt wird, habe ich

ein sogenanntes Lochgitter zur Säule geformt, welche oben abgedeckt und unten mit einem Blendenring versehen ist. Diese Konstruktion steckt in der Bohrung auf dem Hurrikandeck und kaschiert die Peife in ihrer ganzen Länge und verhindert, dass Dampf in das darunter liegende Deck strömt und die Gaszufuhr beeinträchtigt oder sogar die Brennerflamme löscht.

Mein Tipp: Will man ein ansteigendes, lang gezogenes und lautes Tuten erzielen, ist die Dampfpeife etwas vorzuwärmen, indem man anfangs das Pfeifenventil nur wenig öffnet. Wenn allmählich die Dampfzufuhr erhöht wird ist gewährleistet, dass die Zuschauer diesen Klang bewusst wahrnehmen und realisieren, dass es sich hier um ein Echt-Dampfschiff-Modell handelt.

Die große Dampfwolke, die aus dem Hurrikandeck hochsteigt, bestätigt optisch den akustischen Ton.



Carports, Schuppen, Holzarbeiten

**Wir entwerfen mit Ihnen
und fertigen passgenau
nach Ihren Vorgaben**



**Ihr zuverlässiger Partner
für individuelle Objekte!**

Friedrich Lieret
Vilsanger 2
92245 Kümmerbruck
Tel: 09621/788088
Fax: 09621/788089
Mail: f.lieret@t-online.de

SMC beim Kartfahren

Bericht/Fotos: Anita Schlicker

Endlich war es wieder soweit und das Kartfahren im März war wieder ein Highlight für einige unserer Mitglieder. Wir trafen uns am 09.03.2018 um 18 Uhr an der Kartbahn „Formula“ in der Kilianstrasse. Als aktive Fahrer haben wieder teilgenommen Marian Pechtl, Markus Endt, Thomas Riedel, Jürgen Schlicker, Georg Reusch und als Damenteam Kristina Schlicker und Leia Riedel. Da sich noch Mitglieder angemeldet haben und nicht erschienen sind hat Marian mal durchgerufen. Dann kam die Bemerkung „was, das ist schon heute?“ Das war Schade, da es mit mehreren Fahrern noch mehr Spaß gemacht hätte.

Flaggensignale	
	Blau Ein schnelleres Fahrzeug folgt Bitte überholen lassen.
	Gelb Gefahr auf der Strecke Geschwindigkeit umgehend reduzieren. Absolutes Überholen bei und Schrittschuldwidrigkeit!
	Rot Das Rennen ist unterbrochen Sofort anhalten und auf Anweisungen des Rennleiters warten.
	Schwarz/Weiß Letzte Verwarnung Es droht Ausschluss vom Rennen wegen unfairem Verhalten.
	Schwarz Disqualifikation Sofort in die Boxengasse fahren und auf Anweisungen des Rennpersonals warten.
	Schwarz/Weiß/Rot Zieleinlauf Ende des Trainings/Rennens. Geschwindigkeit reduzieren und langsam in die Boxen fahren.

Um 18:30 Uhr fand eine intensive Einweisung statt und die Regeln wurden genau erklärt, um ein faires Rennen zu gewährleisten. Allerdings - schon bei der Aufwärmrunde gab es bereits etliche Motorausfälle.

Die Vorlaufrunde dauerte 10 Minuten um die Startpositionen zu bestimmen. Nach viel Lärm, Benzingeruch und leichten Karambolagen haben sich Marian, Markus und Georg die Pole-Position erstritten. Nachfolgend haben Thomas, Kristi-

na, Jürgen und Leia die restlichen Plätze belegt.



Kristina und Leia haben gut mit den Männern mitgehalten und standen ihnen in nichts nach. Die Atmosphäre war spektakulär, es wurde in die Bande geknallt und riskante Überholmanöver raubten einem den Atem. Schade war, dass das Rennen von etlichen Motorausfällen gezeichnet war und es immer wieder zum Stillstand der Karts auf der Rennbahn kam. Marian überrundete schon in Runde 9 den vor-

läufigen Ersten, Markus Endt.

Alle Fahrer holten in den Endrunden nochmal alles aus sich und den Karts heraus und gaben sich einen heißen Endspurt. Am Ende hatte Marian wieder mal die Nase vorne und gewann das Rennen. Markus ging als Zweiter durch das Ziel. Thomas war dritter und Kristina zeigte ebenfalls ihr Können und wurde vierte noch vor Georg, Jürgen und Leia.

Anschließend gab es ein geselliges Beisammensein mit der Siegerehrung. Wer nicht dabei war hat viel versäumt! Ich kann nur sagen, macht doch im nächsten Jahr mit, der Spaßfaktor ist hoch! Auch Zuschauer sind willkommen.



Gartenbahn Schwarzenbruck (GBS)

Personenbefördernde Gartenbahn in 5 und 7 1/4 Zoll

für Ihr Bahnhofsfest, Eisenbahnfest, Bürgerfest, Stadtfest, Vereinsfest, Modellbauausstellung, Kindergartenfest, Sommerfest, Straßenfest, Trödelmarkt oder jede andere Art von Veranstaltungen.

Gartenbahn Schwarzenbruck

Bozener Straße 2

90592 Schwarzenbruck

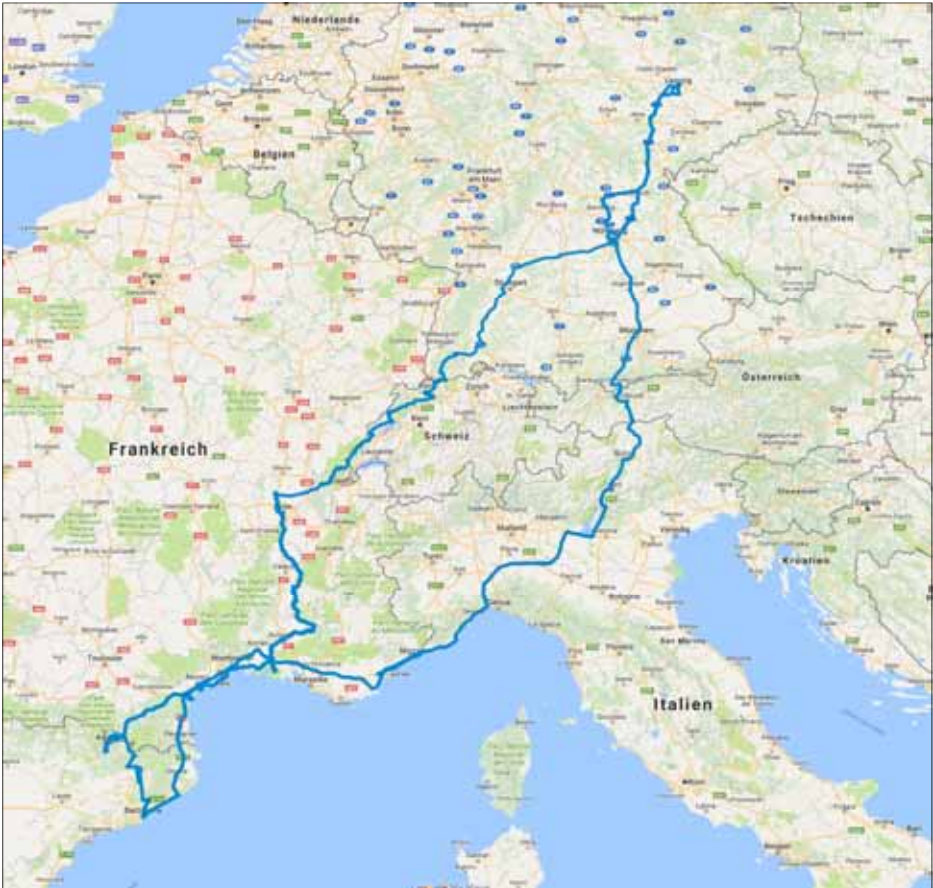
Tel.: 09128 - 400 30 95

Mobil: 0172 - 812 20 53

Mail: gartenbahn90592@aol.com

Web: www.5zollgartenbahn.de





Ab in den Süden - Carbage Run 2018

*Ein Reisebericht der anderen Art mit
Bildern von Marian Pechtl*

"Ooh willkommen willkommen willkommen Sonnenschein, wir packen unsre sieben Sachen in den Flieger rein. Ja wir kommen, wir kommen, wir kommen macht euch bereit, reif für die Insel Sommer, Sonne, Strand und Zärtlichkeit...". Der Anfang des diesem Artikel gleichnamigen Songs beschreibt die diesjährige Ausgabe des Carbage Runs ziemlich treffend. Wir sind zwar nicht geflogen, waren nicht auf einer Insel und mit der Zärtlichkeit wars auch nicht so weit her,

aber dafür hatten wir wirklich Sonne, Sommer, Sonnenschein - und zwar richtig satt! Wer meinen Artikel über die erste Ausgabe dieser "Schrott-Rallye" mit niederländischem Ursprung gelesen hat kann sich in etwa vorstellen, was auf ihn zukommt. Ausgefallene Aufgaben, tolle Strecken und jede Menge verrückter Leute, die alle zusammen eine Menge Spaß hatten. Nachdem die erste deutsche Ausgabe des Carbage Runs letztes Jahr in den Osten Europas ging, planten die Veranstalter dieses Mal die Temperaturspitze noch eine Latte höher zu legen und eine Route quer durch Frankreich, Spanien und Andorra zu organisieren. Unsere CIT LOREAN Zeitmaschine hatte nach



der ersten Rallye einige Blessuren davongetragen, von denen ich bereits berichtete. Unter anderem hatte die Klimaanlage letztes Jahr bei 35 Grad in Kroatien beschlossen ihren Dienst zu quittieren und uns etwas schwitzen zu lassen. Da alten Citroëns nachgesagt wird über Selbstheilungskräfte zu verfügen und uns unser XM dahingehend nicht enttäuschte, funktionierte die Klimaanlage nach der Rallye auf einmal wieder problemlos. Das etwas knirschende Geräusch im Radlager verschwand auch wieder auf wundersame Weise und der Zigarettenanzünder für den Bierkühler lieferte aus welchen Gründen auch immer wieder Strom - also alles paletti. Da für die Tour durch Südeuropa aber Temperaturen bis und über 40 Grad vorausgesagt waren entschieden wir uns doch noch dafür einen Klimageservice machen zu lassen - ein großer Fehler wie sich später herausstellen sollte. Die alten Leitungen waren dem gestiegenen Druck durch die jetzt korrekte Füllmenge nicht mehr gewachsen und einen (!) Tag vor der Rallye platzte eine Klimaleitung. Da mein Rallye-Kumpare und ich in solchen Fällen aber beide über eine extrem ausgeprägte "Geht nicht, gibts nicht"-Mentalität verfügen zauberten wir kurzerhand aus einem kurzen Flexschlauch und Anschlussstücken aus dem Sanitärbereich eines Baumarkts mit dem Biber eine nahezu perfekte und kaum vom Original zu unterscheidende Kopie des kaputten Stücks der Klimaleitung. Sogar eine Füllung mit Kältemittel konnten wir noch aufreiben. Und das alles an einem Samstag. Die Anfahrt zum Startpunkt, welcher diesmal in der Nähe von Freiburg im

Schwarzwald lag, verlief anschließend problemlos und gut gekühlt. Wir trafen dort viele Bekannte Teams vom letzten Mal - inklusive des Pappelallee Corsas und des Salsa Motors Polo vom letzten Mal. Beide diesmal mit zweitem Auto unterwegs. Wir bekamen sogar ein Fan-Geschenk - ein Team schenkte uns einen Schlüsselanhänger mit dem OUTATIME Kennzeichen - unser Teamname. Die Kreativität der teilnehmenden Fahrer kannte wieder mal keine Grenzen.



So verrückte und absurde Autos sieht man sonst wirklich nirgends. Vom Elefantenjagdverein, über ein Pokemobil bis zum Auto mit Schweinchengesicht war wirklich alles dabei was man sich vorstellen oder auch nicht vorstellen kann. Nach einer zu kurzen Nacht führte uns der erste Streckenabschnitt quer durch die Schweiz bis nach Frankreich. Die Aufgaben des ersten Tages waren noch relativ human.

Ein schweizer Bahnsteig mit Uhr für ein

Selfie um exakt 12 Uhr war schnell gefunden und eine Bank fürs Autodach, um dort ein gemütliches Püschchen samt Beweisfoto abzuhalten, ebenso.

Auch wenn es für ganz schöne Aufregung gesorgt hat, als viele der diesmal startenden 350 Teams sämtliche Parkbänke, Bierbankgarnituren oder welche Bank auch immer sie auf der vorgegebenen Strecke finden konnten auf ihre Autodächer verfrachteten.



Dies ging sogar so weit, dass einige Bürger die Polizei riefen und meldeten, dass "merkwürdig aussehende Schrottautos sämtliche Sitzbanken der Umgebung klauen" würden. Die Polizei sah es gelassen und stellte nur sicher, dass alle gelie-



und ein Foto mit seinem Auto davor zu machen. Z.B. ein Teil eines Gebäudes oder irgendein markanter Punkt in der Landschaft. Fluch und Segen zu gleich. So stellten die Veranstalter zwar sicher, dass fast alle die vorgesehene Route fahren, aber man hatte auch ständig die



henen Banken wieder an ihren vorgesehenen Platz zurückkehrten. Zusätzlich zu den interaktiven Aufgaben gab es diesmal neu Fotoaufgaben. Jeden Tag galt es drei Motive auf den Strecken zu finden

Augen offen zu halten, um nicht evtl. am richtigen Gebäude ohne Foto vorbeizurauschen.

Der abendliche Zwischenstop lag auf einem Campingplatz. Nunja, eher eine

großen Wiese. Mit selbstgebauten Duschen und mobilen Toiletten. Aber was solls, Dabeisein ist alles. Apropos Toilette - am folgenden Tag galt es auf dem Weg in die Carmargue unter Anderem eine für Frankreich angeblich typische Hocktoilette zu finden - also so ein Teil mit Loch im Boden. Was man damit anstellen musste erspare ich diesem Bericht lieber, aber so viel sei gesagt - ganz so typisch sind diese Dinger dort auch nicht mehr - auf einem alten Bauernhof in der letzten Ecke in einem Kaff im Nirgendwo fanden wir jedoch noch eine.

Eine ausgestopfte Ente für ein Foto eines Teammitgliedes mit eben dieser Ente IN einer Ente, also dem Auto, zu finden, war da schon schwieriger. Erste Versuche bei Antiquitätenhändlern lieferten kein Ergebnis. Doch eine Suche nach Jagdgeschäften oder etwas in der Art auf einem großen Anbieter digitalen Kartenmaterials im Internet führte uns zu einem Jagdverein... oder einer Behörde... oder was auch immer - unser Französisch ist nicht so gut.



Jedenfalls standen dort im Foyer des Gebäudes alle möglichen ausgestopften Tiere - die Veranstalter hätten auch ein Wildschwein fordern können. Fehlte uns noch das Auto. Eine weitere Suche zeigte 500m entfernt einen kleinen Citroen Händler. Wir glaubten zwar selbst nicht so richtig daran, aber wir fuhren auf gut Glück einfach mal hin. Und tatsächlich stand dort eine wunderschöne graue Ente in der Halle. Nachdem wir mit Händen und Füßen erklärten was wir denn wollten, schüttelten zwar alle den Kopf, aber ließen uns unser Ente-in-Ente-Foto ma-



chen, was ganz schön eng war.

Auf dem weiteren Verlauf der Strecke ging es durch wunderschöne Pässe, endlose Berge und Dörfer, von denen man sich nicht mal vorstellen kann, dass diese noch bewohnt sind. Vor lauter Aussicht und Staunen ging uns dann auf halbem Weg über so einen Pass fast der Sprit aus - schon eine Kunst bei einem 80l Tank. Wir hielten auf halbe Höhe an und standen vor der Frage - 30km zurück ins Tal zur letzten Tankstelle oder 30km weiter bergauf zur nächsten Tankstelle riskieren.



Wir entschieden uns erst mal die Klappstühle aufzustellen, die Aussicht zu genießen und ein kühles Radler zu trinken. Irgendwann würde schon ein anderes Team mit etwas Sprit vorbeikommen. Tatsächlich kamen nach etwa 20 Minuten zwei Carbage Autos des Pass hinauf - es waren die Pappellallee Jungs mit Ihrem B-Corsa im Begrenzer. Schon ein großer Zufall bei 350 Autos. Die hatten zwar keinen Kanister dabei, aber zapften uns aus ihrem Wagen etwas Sprit ab, so dass wir uns den Umweg ins Tal sparen konn-

ten. Die nachfolgenden Tage führten uns weiterhin quer durch Frankreich bis nach Andorra.



Die Aufgaben blieben weiterhin landesbezogen bei Baguette und Achselhaaren. Es galt das längst mögliche Baguette ins Ziel zu bringen und eine Französin mit Achselhaaren zu finden. Letztes war schier unmöglich, da dieser Trend auch in Frankreich offenbar im letzten Jahrtausend hängengeblieben ist und nicht mehr aktuell war. Nach gefühlten 200 gefragten Frauen in Einkaufszentren und sonstigen Orten mit viel Verkehr fanden wir schließlich doch noch eine Dame, die uns stolz ihre Haarpracht zeigte. Dass wir mit einem Standardbaguette vom Supermarkt nicht weit kommen würden war uns von Anfang an klar. Also überredeten wir einen ortsansässigen Bäcker dazu uns das größte Baguette zu backen, dass er je gebacken hat. Herausgekommen ist ein 147cm langes, mega dickes und ultra lecker riechendes Baguette, welches sich als nicht so leicht transportierbar erwies. Stolz präsentierten wir es am Ende des Tages der Jury - welche zwar von der Qualität und Optik des Brotes sehr begeistert war - von der Länge aber eher nicht. Das längste angelieferte Baguette eines anderen Team war sage und schreibe 399cm lang! Selbstgebacken in einer Dachrinne. Unter einer Brücke auf Steinen mit einem selbstgebauten Ofen aus Kohle und Alufolie mit Teig von einem Bäcker. Was für eine Idee! Immerhin landeten wir auf Platz 10 mit unserem Baguette, was zumindest noch einen

Punkt wert war - es war also nicht ganz umsonst gewesen den ganzen Tag den leckeren Geruch im Auto ertragen zu müssen, ohne es essen zu können - es durfte ja nicht kürzer werden.

Der dritte Tag hatte es dann in sich. Es war unerträglich heiß. Das Auto begann komische Geräusche zu machen und die Klimaanlage fiel mal wieder aus - der geflickte Schlauch platzte nochmals an anderer Stelle. Dazu fiel das Hitzeschutzblech vom Katalysator ab und die Dämmwolle heraus. 40 Grad durch die Sonne von oben, 110 Grad von vorn vom Motor, 500 Grad Unterbodenheizung durch defekte Wärmedämmung am Kat - dazu keine Klimaanlage. Es war so heiß im Auto, dass wir nur mehr mit Handtuch auf den Sitzen und in Badehose weiterfahren konnten. Aber was muss das muss. Eine spanische Flagge aus SEAT Autos zu parken (rot - gelb - rot) klang erst mal einfach, stellte sich aber in Katalonien als schwierig heraus. Die Katalonier wollen unabhängig sein und haben mit Spanien nicht viel am Hut. Die Hilfsbereitschaft war also eher zurückhaltend. Doch als wir die Begründung etwas änderten und die Worte Flagge und Spanien wegließen, klappte das schon besser. Auf der Suche nach zwei roten und einem gelben SEAT verfolgten wir verschiedene Ansätze.



Der erste führte uns auf einen Schrottplatz - wir dachten man könne die Autos ja auch übereinander stapeln und dass die Autos ganz sein mussten stand auch nirgends. Gelbe und rote SEATS fanden wir zwar nicht, dafür aber einen XM, der gerade verschrottet wurde. Wir bauten

vorher noch ein paar Teile ab, die wir für unseren brauchen konnten. Was für ein Zufall. Ach ja, Thema Zufall - gegenüber vom Schrottplatz war eine kleine Kneipe, in der wir auch noch den an diesem Tag ebenfalls gesuchten Coca Cola Kühlschrank mit Glastür fanden. Für ein Foto eines Teammitgliedes im Kühlschrank natürlich. Wer denkt sich sowas aus? SEAT fündig wurden wir schließlich auf einem großen Parkplatz eines Einkaufszentrums. Hier hatten wir alle möglichen SEATS in passenden Farben, leider nie zeitgleich. Die Leute fanden die Idee dann letztendlich aber doch so lustig, dass sie uns ihre Nummern gaben und wir sie einfach anrufen sollten, wenn wir die jeweils fehlenden Autos gefunden hatten - sie würden dann wieder kommen fürs Foto. Die nette Dame mit dem gelben Ibiza brachte zum Foto dann gleich ihre ganze Familie samt Kindern mit. Das war ein richtiges Event.

Am Abend ging es wieder zurück nach



Andorra. Das Tagesziel war verlegt worden, da ein Campingplatz abgesagt hatte. Hatte aber auch was Gutes. Die skandinavische Ausgabe des Cabbage Runsfuhr die gleiche Strecke wie wir. Allerdings immer einen Tag versetzt. Somit hatten wir einen Abend zusammen in Andorra mit nochmal 350 Autos aus Skandinavien. Was für eine Party!

Am letzten Tag gab es keine Aufgaben mehr, sondern nur noch entspanntes Fahren, Baden, Chillen und natürlich die



große Abschlussfeier mit Siegerehrung am Zielort nahe Barcelona. Mein Kumpel und ich schafften es durch unermüdlichen Einsatz tatsächlich bis auf Platz 5! Nächstes Jahr muss das Treppchen drin sein...



Da Italien aus der ursprünglich geplanten Route genommen wurde, da ebenfalls ein Campingplatz abgesagt hatte, beschlossen wir die Rückfahrt an der Küste entlang durch Spanien und Frankreich über Monaco und schließlich den Gardasee zu nehmen.



Unser Auto fiel auf dem Rückweg zwar fast auseinander - der Kühler war auf einmal undicht, der Anlasser ging nicht mehr, die Batterie war platt und Kat und Klima ja sowieso - brachte uns aber dennoch irgendwie noch sicher bis nach



Hause. Am Ende waren es exakt 5070 zurückgelegte Kilometer.

Nächstes Jahr geht es nach Skandinavien. Wir sind bereits angemeldet und das Auto ist auch schon wieder teilweise geflickt. Mal sehen, ob er noch so eine Tour überlebt. Alles in allem war es wieder eine fantastische verrückte Woche, die ich jedem empfehlen kann, der etwas mit Autos am Hut hat und ein bisschen Abenteuer haben möchte.

Man muss sich aber bewusst sein, dass es kein Spaziergang ist. Jeden Tag 10 Stunden oder so im Auto, dazu technische Problemchen, Stress mit Aufgaben, wenn man diese erledigen möchte und wenig Komfort. Dazu noch eine chaotische Organisation der Veranstalter.

Aber all das macht es ja auch irgendwie aus. Belohnt wird man mit unvergesslichen Erlebnissen, tollen Erinnerungen und Erfahrungen, die man so wohl nicht oft bekommt. Ich muss mich jetzt mal wieder ums Auto kümmern. Klimaanlage reparieren. Obwohl - in Norwegen brauchen wir die ja vielleicht nicht. Hoffentlich funktioniert dann die Heizung ;)



Glühweinfahren am Kanal

Bericht/Fotos: Klaus Müller

Glühwein, Süßes in Form von Plätzchen und Kuchen, gute Gespräche und ab und zu mal ein Schiffchen, das scheint der neue Publikumsmagnet bei uns zu sein. Anders ist es nicht zu erklären, dass bei diesem lockeren vereinsinternen Treffen ohne öffentliche Ankündigungen unser Verein von Besuchern regelrecht gestürmt wurde. Und das unabhängig vom Wetter!

So, und nun habe ich gelogen. Diesmal machte der Wettergott uns bereits zum 2. Mal in diesem Jahr einen weiteren Strich durch die Rechnung. So wie das Zeltlager schon ausfiel, ist diesmal auch unser Glühweinfahren davon betroffen. Es regnet in Strömen. Eben, heute ist der 2. Dezember 2018 um 12:00 Uhr, habe ich die Mitteilung bekommen, dass heute nix mehr geht. Das Gelände am Kanal ist ein Sumpf und es gießt aus allen Rohren. Da dort keine Möglichkeit zum unterstellen vorhanden ist wurde abgesagt.

Nebenan sind zur Erinnerung ein paar Bilder vom vorigen Jahr und ich genieße nun bei Kerzenlicht, Kaffee und Lebkuchen den ersten Advent in behaglicher Atmosphäre.



Schmiedekurs

Modellbau einmal anders

Bericht/Fotos: J. + K. Schlicker

Bauberichte gab es hier ja schon viele, heute mache ich einen Abstecher in ein anderes Metier. Meine Tochter Kristina hat über ihr Hobby Dojo Schwertkampf-



kunst Kontakt zu einem Waffenschmied namens Roman, der das auch hauptsächlich als Hobby betreibt. Roman gibt auch Schmiedekurse für Interessierte und so hatten wir am 16. und 17. Dezember 2017 Gelegenheit, uns ein persönliches Messer zu schmieden.



Die Hobbyschmiede liegt in Fürth etwas versteckt im Keller eines Altbaus in der Magazinstraße.

Also fanden wir, Kristina, Rüdiger (ein Schwertkollege von Kristina) und ich uns am frühen Samstag Morgen in der Schmiede ein. Roman (links im Bild oben) hatte bereits alle Vorbereitungen für den Kurs getroffen. Nach Kaffee, Hörnchen und allerlei Gequatsche gab es dann für uns Neulinge eine kurze Einführung in die Schmiedetechnik und die verschiedenen Arbeitsabläufe sowie etwas Materialkunde. Als Erstes durften wir uns die passen-

den Materialien für Klinge und Griff aussuchen. Bei dem Stahl waren wir uns schnell einig, für die Griffe wählte jeder eine andere Holzart.

Danach begann die eigentliche Arbeit. Zuerst mussten wir die grobe Klingenform und Länge auf einem Stahlstück mit 4mm Dicke aufzeichnen. Dann wurden die Klinsen grob in Form geschnitten. Anschlie-



ßend kamen die Rohlinge in den Ofen und wurden unter Anleitung von Roman geschmiedet (ist bei Weitem nicht so einfach wie es aussieht). Dieser Vorgang wurde mehrmals wiederholt. So erhielten wir an der Schneide eine höhere Dichte als am Klinsenrücken.



Natürlich konnten wir die Klingen nicht mehrmals falten, dafür wäre wesentlich mehr Zeit als die 2 Tage nötig gewesen und für uns Anfänger wäre das dann auch zu kompliziert gewesen. Aber für uns war es ja auch so eine absolut neue und interessante Erfahrung.

Nun wurden die Klingen gehärtet. Dazu kamen sie nochmal in den Ofen und wurden zum Glühen gebracht. Anschließend wurden sie in einem Ölbad abgekühlt. Den richtigen Zeitpunkt dafür zu erkennen erfordert einiges an Erfahrung (die wir natürlich nicht hatten), deshalb übernahm das der Schmied selbst.

Aber wenn man nun denkt, damit wäre die Klinge soweit fertig, liegt man falsch. Eine gutes Messer hat am Klingenrücken einen niedrigeren Härtegrad als an der Schneide, dadurch bleibt es flexibler und bricht nicht so leicht. Dafür wird der obere Teil der Klinge auf beiden Seiten mit einer dicken Paste bestrichen und nur die Schneide selbst bleibt frei. Dann geht es nochmal ab in den Ofen. Dann wieder in das Ölbad. Die Paste schützt den Klingenrücken vor zu großer Hitze, allerdings verbrennt das Zeug zu einem schwarzen, angekohlten Überzug.

Diesen Überzug abzuschleifen ist eine echte Sträflingsarbeit. Aber irgendwann war dann auch das geschafft und die Klingen glänzten wieder. Nun ging es an den eigentlichen Feinschliff. Zuerst wurde die Schneide am Bandschleifer (natürlich sehr feine Körnung) grob in V-Form geschliffen, danach übernahm unser Schmied Roman den Feinschliff. Am Übergang zum Stichblatt haben wir einen Streifen Kupfer um die Klinge gesetzt, dann ging es ans Auswählen des eigentlichen Griffmaterials. Ich entschied mich für Nussholz und Messing, Kristina für einen mehrschichtigen Griff aus Eisenholz, Leder und Raminholz. Als erstes wurden die Holzklötze in der Längsrichtung angebohrt und eine schmale Aufnahme für das Klingenheft geschaffen, wobei wir natürlich auf einen möglichst straffen Sitz achten mussten. Eine etwas

zeitraubende Angelegenheit. Auf die Stirnseite der Blöcke wurde die äußere Form des Griffes gezeichnet und dann entsprechend geschliffen, bis das Griffstück gut in der Hand lag. Anschließend wurde das Stichblatt aus 3mm Messing gesägt, geschliffen und gebohrt. Und natürlich poliert. Nun kam der große Moment, in dem das Messer zusammgebaut wurde. Das Stichblatt kam auf das Klingenheft und das Griffstück wurde mit einem 2 k-Kleber aufgesetzt. Ich habe für den Abschluss des Griffes noch eine entsprechende Messingscheibe gemacht, einfach aus optischen Gründen.

Nach dem Trocknen des Klebers wurden die Holzteile der Griffe geölt und das Ganze nochmal gründlich poliert. Natürlich gab es dann auch noch für jeden eine Urkunde zum ersten selbstgeschmiedeten Messer. Ein Profi kann das natürlich besser als wir Anfänger, aber es war auf jeden Fall ein sehr interessantes und lehrreiches Wochenende und die Messer sind eben wirkliche Einzelstücke (und Dank unserem Schmied Roman auch richtig scharf.....)



Baubericht „Kaiser-425“

Bericht/Fotos: Georg Reusch

Nachdem ich im letzten Vereinsheft über die Modelbaumesse in Friedrichshafen geschrieben habe und einen Baubericht über den dabei erworbenen Bausatz versprochen hatte... Hier ist er! Einer der wenigen deutschen Hersteller von klassischen „Gentleman Racern“ ist die Kaiser Bootsmanufaktur in Straßkirchen. Hier entsteht die K-425, ein mittelgroßes Sportboot in Holz-Epoxid-Composite-Bauweise, diesen Bausatz habe ich also erstanden.



Der Bausatz dieser Motorjacht mit Jetantrieb ist komplett ausgestattet. Neben den Holzteilen umfasst er den Motor, Fahrtregler, den eigentlichen Jet sowie die Beschlagteile und sogar das Kunstleder für die Sitzbezüge. Die Holzteile sind passgenau gefräst, mit der beiliegenden Bauhilfe (ein Holzgerüst als Baulehre), die allerdings auf ein stabiles Hellingbrett geklebt werden sollte, lassen sich die Rumpfteile sauber zusammenfügen. Diese Bauhilfe ist nötig um Positionierung und Führung der einzelnen Holzteile sicherzustellen. Mit der Bauhilfe dürfen diese auch nicht verklebt werden. Mir ist ein kleiner Tropfen Sekundenkleber daneben geraten, das war nicht lustig. Solche Sachen passieren, wenn man die sehr ausführliche Bauanleitung, ein gut bebildertes Heft von 29 Seiten, nicht richtig durchliest.

In der Bauanleitung sind passenderweise Markierungen angebracht, welche auf

eventuelle Probleme bei Missachtung aufmerksam machen. Alle Holzbauteile sind in verschiedenen Materialstärken passgenau gefräst. Für die meisten Bauteile fiel die Wahl auf Mahagoni. Das beiliegende Bootsdick ist aus Nussbaum gefräst.



Beim oberen Foto sieht man, wie die einzelnen Spanten auf dem Baugerüst angeordnet werden müssen ohne sie mit dem Gerüst zu verkleben, unten werden dann die Rumpflplatten angebracht, sie sind, wie bereits beschrieben, aus Mahagoni und müssen spannungsfrei gegeneinander verklebt werden, natürlich ohne mit dem Baugerüst eine innige Bindung einzugehen. Ich habe dafür Unmengen an Kreppband verbraucht und literweise Sekundenkleber. Man hat bei diesem Bauabschnitt noch die Möglichkeit kleinere Spalten zwischen den Holzteilen mit dickflüssigem Klebstoff aufzufüllen.



Die Aussparung, die man auf der Aufnahme sieht, ist für den Jetantrieb vorgesehen. Dieser wird jedoch erst später einge-

baut. Wichtig ist auch, bei diesen Baufortschritt die Holzteile zum ersten Mal zu versiegeln, da man an einigen Stellen sonst nicht mehr ran kommt. Für die Versiegelung empfiehlt der Hersteller Epoxiseal 300, eine sehr dünnflüssige Epoxidversiegelung. Die seitliche Beplankung des Oberdecks wird auch erst nach der Montage des Jetantriebes mit der seitlichen Beplankung verklebt, man muss es sehr exakt ausrichten, um später das Oberdeck mit dem Stabdeck eben einzusetzen.

Hier habe ich dann den Jet montiert, die Versiegelung spiegelt sich schön auf der Aufnahme. Etwas schwierig ist auch der Einbau der Verkabelung, der Lipo liegt im Bugbereich, der Fahrtregler und der Antrieb im Heck. Unter dem Bodenbrett des Cockpit muss rechtzeitig die Leitung verlegt werden, es wird sonst schwierig diese durch die kleinen Aussparungen in den Spanten durch zu schieben. Den Antriebsmotor kann man erst mit dem Jet verbinden wenn dieser sauber im Rumpf verklebt und mit Epoxi gegen das Holz

abgedichtet ist. Mein längster Inbus reichte gerade noch durch den Heckspiegel bis an die Verschraubung.



Als nächstes kommt das Stabdeck dran, eine Fitzelarbeit mit einer Nussbaumleiste und einer schwarzen Leiste, die die Kalfaterung andeuten soll. Man beginnt damit in der Mitte; logischerweise muss diese erst genau ausgemessen werden. Die erste Leiste wird sauber zugefeilt und in die Bugspritze eingepasst, dann kommt rechts und links die angedeutete Kalfaterung. Ich muss ja nicht erklären wie man ein Stabdeck baut. Nach dem Bugbereich



Markus Bieber **Elektrotechnikermeister**

Elektrotechnik
Markus Bieber
Platz der Opfer des Faschismus 8
90461 Nürnberg

Mobil: 0170-5863123
Mail: markus-bieber@gmx.de

beplankt man nach dem gleichen Prinzip das hintere Stabdeck.

Ich bin der Meinung, es ist ganz gut geworden. Der Rumpf muss nun geschliffen werden, ich habe dazu einen kleinen Schwingschleifer von Proxxon verwendet. Bei der Aussparung für den Ansaugbereich des Jetantriebs muss etwas stärker gespachtelt und geschliffen werden, das Bauteil steht ca. 2mm über der Rumpfkontur über. Dieser Bereich muss auch von innen mit Epoxid gut versiegelt werden. Wenn hier später Wasser eindringt hat man fast keine Möglichkeit dies noch abzudichten.



Was jetzt kommt kennt jeder Modellbauer: Schleifen, lackieren, schleifen, lackieren usw. Man versucht eine makellose Oberfläche zu bekommen, keine Nasen zu produzieren und eine gleichmäßige glänzende Fläche zu erzeugen. Im ersten Arbeitsschritt wird der komplette Rumpf mit Epoxal gestrichen und für eine Woche getrocknet, das Material zieht dann in das Holz ein und macht es wasserfest. Na ja, dann schleifen und noch mal mit Epoxal streichen, wieder eine Woche warten, schleifen und noch mal Epoxal. Nach der Versiegelung erhält man eine sehr glatte und spiegelnde Oberfläche. Jetzt kommt der erste Anstrich mit Bootsack, nach einem Tipp vom Klaus wurde er mit einer

Kunststoffwalze aufgetragen, anscheinend habe ich zu schnell gewalzt oder zu wenig Verdünnung verwendet, es gab jede Menge kleine Luftblasen im Lack. Also wieder runterschleifen und danach sehr vorsichtig mittels Airbrusch den Bootsack aufgetragen, noch mal mit 3000 Papier angeschliffen und noch mal den Bootsack aufgesprüht. Den Unterwasserrumpf wurde entgegen der Bauanleitung nicht in schwarz sondern in Weiß ausgeführt, es ist einfach edler und natürlich noch eine Schicht Bootsack. Dieses Mal ist es mir sehr gut gelungen.



Nun zum Innenausbau. Ich habe mich für weißes und rotes Leder entschieden. Nachdem mir die Kleberei mit Sekundenkleber nicht mehr so zusagt, habe ich Doppelseitiges Klebeband verwendet, es entsteht ein gewisser Grad an Polsterung unter dem Leder, es lässt sich auch leichter verarbeiten und man kann es wieder abziehen wenn man Mist gebaut hat.

Die Ansteuerung des Jetantriebes muss noch in den Rumpf eingebaut werden, einige Beschlagteile wie Windschutzscheibe und Steuerrad gibt es noch anzu bringen.

Es fehlt eigentlich jetzt nur noch die Jungfernfahrt und die Taufe, einen passenden Namen habe ich schon.

