

SMC

Club-Info

Das Mitteilungsblatt des
SMC NÜRNBERG E. V.

Ausgabe 1998



April 1998

Unser Club:

Gegründet 1986 durch

Rudi Schwarzmeier und Axel Müllenschläder

in der Zwischenzeit auf 30 Mitglieder angewachsen

und ein richtig „Bunter Haufen“ geworden.

Aber – wie ich von vielen anderen Clubs gehört habe –

beliebt, weil freundlich, nett und kollegial,

gefürchtet wegen eigenartiger Fahrstile bei Schaufahrten.

Kurzum: **ein toller Club!**

Und jetzt: eine richtige Clubzeitschrift!

Vorläufig einmal jährlich, aber bei Akzeptanz evtl. auch öfter.

Mal sehen, wie es anläuft.

In diesem Sinne –

Euer Clubmitglied

Klaus Müller



Urlaub am Strand Foto: CPH

Postanschrift:

SMC Nürnberg
Rudolf Schwarzmeier
Gubener Str. 16
90453 Nürnberg
Tel.: (0911) 63 27 756

e-Mail: smc.zr@t-online.de

HomePage: <http://home.t-online.de/home/smc.zr/smc.htm>

**Veranstaltungen 1998**

- | | |
|-------------------|---|
| 24. – 28. 4. 1998 | Die faszinierende Welt des Schiffsmodellbaus; im Rahmen der Landesgartenschau in Neumarkt i. d. Oberpfalz |
| 28. 4. 1998 | Eröffnungsfahren der Schiffsmodellbaufreunde Bayreuth am See in Goldkronach |
| 2. – 10. 5. 1998 | OFRA 98 – Volksfestplatz Bayreuth |
| 16. 5. 1998 | Eröffnungsfahren des SMC NÜRNBERG ; Ort stand bei Druckbeginn noch nicht fest. |
| 24. 5. 1998 | Schaufahren Großbreitenbach/Thüringen, im Freibad |
| 20. – 21. 6. 1998 | Blaue Jungs – Freundeskreis Neumarkt – Schaufahren im Rahmen der Landesgartenschau in Neumarkt |
| 21. 6. 1998 | Schaufahren am Landratsamt Bayreuth |
| 11. – 12. 7. 1998 | Schaufahren beim MBSC Hallerndorf, am Modellflugplatz |
| 11. – 12. 7. 1998 | Schaufahren beim Seefest in Trebgast (Bayreuth) |
| 25. 7. 1998 | Sommernachtsfest am See in Goldkronach (Bayreuth) |
| 12. 9. 1998 | SMC NÜRNBERG – Abschlußfahrt im Limes-Freibad in Weißenburg |
| 20. 9. 1998 | Schaufahren der Marine-Kameradschaft Bamberg am Jahn-Stauwehr in Bamberg |
| 27. 9. 1998 | Abschlußfahrt der Bayreuther am See in Goldkronach |
| 3. – 4. 10. 1998 | Alles was schwimmt im Rahmen der Landesgartenschau Neumarkt (Freundeskreis Neumarkt) |
| 8. 12. 1998 | Modellbaummesse und Börse in Kernath, Mehrzweckhalle |

Genauere Infos erhalten Sie beim SMC-Vorstand Rudolf Schwarzmeier oder seinen Vertretern. Wichtige Änderungen oder neue Veranstaltungen werden bei den jeweiligen Clubabenden bekanntgegeben.

Inhaltsverzeichnis

Seite 2	Unser Club
Seite 3	Veranstaltungen
Seite 6	Club Intern
Seite 7	Fremdgänger
Seite 8	U-Boot-Chronik
Seite 10	Brandtaucher
Seite 11	Elektronik
Seite 13	Modellgeschwindigkeit
Seite 15	Club in Bamberg
Seite 17	Kemnath
Seite 18	U-Boot-Treffen
Seite 20	Unverhofft kommt oft....
Seite 26	Messe Sinsheim
Seite 30	Aufnahmeantrag



Foto: Axel Müllenschläder

So sind sie, unsere Modellbauer. Am kleinsten Becken lassen sie Schiffchen fahren. Ein kleiner Eindruck von unserem Ausflug nach Bamberg. (Seite 15)

Verkäufe

Robbe San Diego

Robbe Marauder

nichts für Schnäppchenjäger!

Auskunft: Klaus Müller

☎ (0911) 46 74 99



"Gato", Modell U-Boot, Engel

Baukasten, fertig gebaut incl.

Tauchtechnik.

Länge 198 cm, Gewicht 16 kg,

M 1:50. VB DM 900,00

Rumpf eines Binnenfrachters,

Länge 117 cm, M 1:66,

VB DM 250,00

☎ (09128) 16 0 20



He, Sie Anfänger! Pluschen Sie mir nicht dauernd dazwischen!

Verschiedenes

Wer hat Interesse, mit mir am Modellboot "Sassnitz" (ehem. DDR-Marine oder Neustrehlitz BG) mitzubauen? Wer Lust hat, ruft mich an. (09128) 16 0 20.

HOBBY KOB

*Das Fachgeschäft für
Flug-, Schiffs-, Automodellbau
sowie umfangreiches
Zubehörprogramm*



**MÖGELDORFER HAUPTSTRASSE 39 - 90482 NÜRNBERG
TELEFON: (0911) 54 22 17 - FAX: 54 30 549**



Golden Gate Bridge in San Francisco

Foto: CPH

SMC- Ausflug

Unser diesjähriger Ausflug findet statt vom

1. bis 3. Mai 1998

und bringt uns zum

Simmsee.

Für alle, die das erste Mal dabei sind:

Der Simmsee ist bei Rosenheim und, lt. Rudi, ganz nah am Chiemsee.

Programm:

Wird je nach Wetterlage und Stimmung vor Ort abgesegnet.

Vorgesehen ist:

Nachtfahrten, Grillen, Ruderbootfahren; oder eine Tagesfahrt mit einem Seitenraddampfer auf dem Chiemsee.

Übernachtungsmöglichkeiten:

Fremdenzimmer auf dem Bauernhof (ideal für Kinder), Pension oder Hotel.

Anmeldung und weitere Information bei Rudi!

CLUB INTERN

Es ist wieder mal soweit: Ein ganz Unerschrockener will einen Hafen ansteuern.

Viele Stürme, Fluten und Ebben hat er hinter sich gebracht. Manche Havarie hat er überstanden. Und jetzt das!

Der Hafen liegt im 7. Himmel und heißt EHE!!

Und wie heißt der Kapitän? - - Richtig!

Unser Thomas Riedel heiratet am 13. Juni 1998 seine Marion!

Und das Ganze findet in der "Thomas-Kirche" in Schwaig statt.

Lieber Thomas, alles Gute und eine langlebige Ehe wünschen Dir Deine Clubkameraden!

Polterabend ist übrigens am 6. 6. 98 ab 19:00 Uhr beim Vater in der Dreihöhenstraße 7 in Schwaig.

Fremdgänger?

von Klaus Müller

Viele unserer Clubkollegen sind begeisterte Freizeitkapitäne, und das ist ja schließlich das, was uns verbindet. Und all dies trotz sozialer und auch finanzieller



Unterschiede. Ich muß es erwähnen, weil ich so eine tolle Gemeinschaft nur ganz selten



vorgefunden habe. Und was mir auch auffie, war, daß anscheinend alle im "reiferen Alter" sich



ihre Jugendträume erfüllen wollen. Nun, in den langen Jahren meiner Mitgliedschaft habe ich gesehen, daß neben Schiffen



auch Flugzeuge, Autos, Kettenfahrzeuge und - wie kann es auch anders sein - eine Modelleisenbahn ihren Platz bei uns gefunden hat.

Meine Frage: wie machen wir das eigentlich? Sind doch noch mehr so "spinnert" wie ich? Oder ist das die "Flexibilität", um es mit den Worten eines Politikers zu deuten?

Wie dem auch sei, an dieser Stelle danke ich auch im Namen meiner Kollegen allen unseren Frauen oder Freundinnen, daß sie trotz unseres

Spleens uns so lieben und auch ernst nehmen. Und die kleinen Ärgernisse, weil das Wohnzimmer wieder mal eine

Werkstatt ist - na ja, es wurde uns doch immer wieder verziehen. Oder nicht?

Kleine U-Boot-Chronik

von Hanno Süphke

Das älteste je gebaute Unterwasserfahrzeug war wohl das von Cornelius Drebbel. 1624 befuhr er damit die Themse von Westminster bis Greenwich.

David Bushnell erbaute 1742 ein U-Boot, mit dem er eine Mine am Boden eines feindlichen Schiffes befestigen wollte, die später durch den Antrieb eines Uhrwerkes gezündet werden sollte.

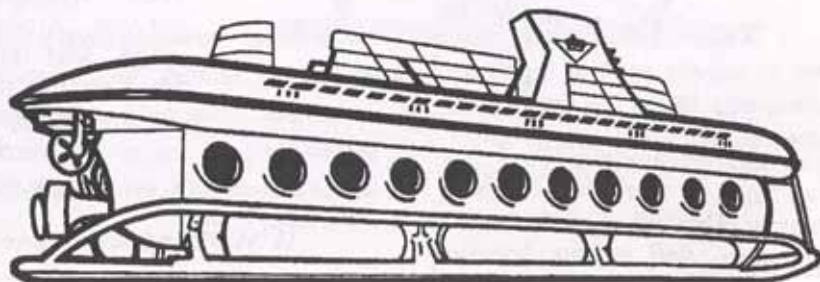
1804 erfand Robert Fulton ein U-Boot, von dem er sich die "Freiheit des Meeres" erhoffte. Wilhelm Bauer fertigte in Kiel 1850 ein Tauchboot, um die dänische Flotte anzugreifen. Das Boot sank aber bei einem Tauchversuch im Hafenbecken und wurde erst 30 Jahre später gehoben.

Im amerikanischen Bürgerkrieg verwendete man kleine Unterseeboote mit Erfolg gegen nordstaatliche Panzerschiffe.

Das U-Boot des Schweden Nordenfält wurde 1885 bis

1888 in vier Exemplaren gebaut, wovon zwei mit 160 t Wasserverdrängung in die Türkei gingen. Ein größeres von 250 t blieb in England. Dieses Boot hatte die Form eines Fischtorpedos, war 38 m lang und entwickelte mit seinen Verbundmaschinen 1200 PS. Die Geschwindigkeit über Wasser mit 3 mtr. Tiefgang betrug 15 Seemeilen, wobei das Boot mit seinem gewölbten Deck vorn 60 cm und hinten 15 cm aus dem Wasser ragte.

1888 wurden in Spanien mit einem kleinen U-Boot von Peral, in Frankreich von Goubet mit einem ähnlichen Typ von 1500 kg! Versuche unternommen. Diese Boote sollten zur Hafenverteidigung eingesetzt werden. Sie tauchten und manövrierten leidlich, waren aber nicht seetüchtig. Besser bewährte sich das gleichzeitig von Gustave Zede erbaute U-Boot "Gymnote" mit 30 t Gesamtgewicht, das Vorbild der späteren größeren Unterseeboote. Seitdem hat der Bau von U-Booten besonders in Frankreich große Fortschritte gemacht. 1893 wurde das U-Boot "Gustave Zede" gebaut. Es war



aus Bronze, 48 mtr lang, 266 t schwer, vorn und hinten spitz zulaufend und wurde von batteriegepeisten Elektromotoren angetrieben. Die Leistung betrug 720 PS, und das Boot fuhr 1894 in 14 - 20 mtr Tiefe mit einer Geschwindigkeit von 7 Seemeilen.

1899 wurde das U-Boot "Morse" von Ramazzotti gebaut, es war 36 mtr lang, hatte 2,8 mtr Durchmesser, ein Gewicht von 146 t und leistete 330 PS. Der E-Motor für die Unterwasserfahrt hatte nur 55 PS. Die Besatzung bestand aus 9 Mann.

Alle diese Unterseeboote waren reine Unterwasserboote. Sie

Den Preis erhielt das 1899 erbaute U-Boot "Narwal" des Ingenieurs Laubeuf. Es hatte ein Gewicht von 106 t, war 34 mtr lang, hatte für die Überwasserfahrt Petroleum-Motoren mit 250 PS Leistung. Für die Unterwasserfahrt wurden Elektromotoren durch Akkumulatoren gespeist. Das Aufladen der Akkus erfolgte bei langsamer Überwasserfahrt. Infolge des regen französischen Interesses für U-Boote wurden nach den ersten Erfolgen der Tauchboote immer mehr mit größeren Abmessungen gebaut. Ab 1906 wurden in Frankreich bereits mehrere Unterseeboote von 500 t !! gebaut, mit je 8 !! Torpedorohren.

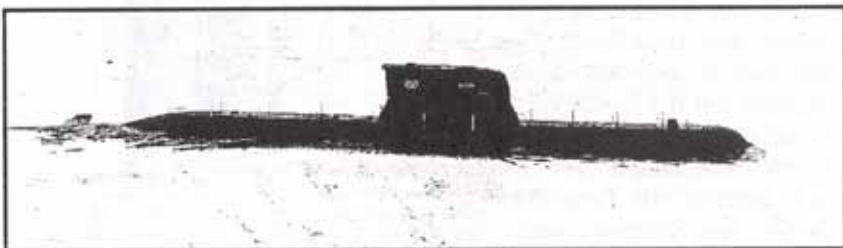


Foto: Peter Wilhelm

strebten das sehr schwierige Ziel der unabhängigen Unterwasserfahrt an, hatten nur einen kleinen Einsatzbereich und waren nur als Hafenverteidiger brauchbar.

Durch ein Preisausschreiben des französischen Marineministers vom Jahre 1896 entstand eine neue Gattung von Unterseebooten, die der Tauchboote.

Im 1. Weltkrieg von 1914 - 1918 wurden U-Boote von fast allen kriegsführenden Nationen als eigenständige Waffengattung eingesetzt.



U-Boot-Nostalgie "Brandtaucher"

von Hanno Süphke

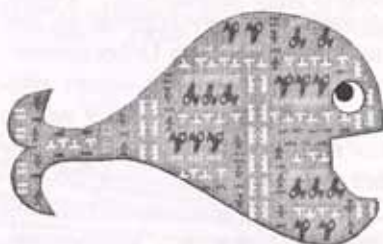
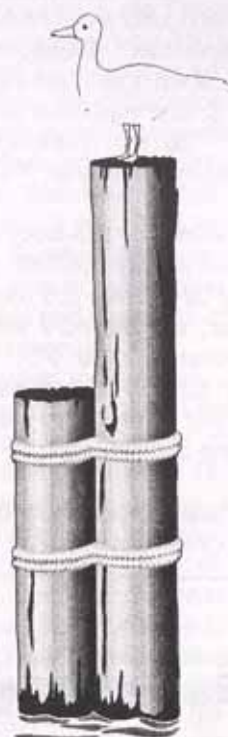
Die Bezeichnung "Brandtaucher" geht auf den Begriff "Brander" zurück.

Brander waren Boote und Schiffe verschiedener Größe, die mit brennbaren, schwer zu löschenden Stoffen wie Öl, Pech oder Teer beladen und möglichst unbemerkt an die gegnerischen Schiffe herangebracht wurden. Die brennbaren Stoffe und das Schiff wurden in Brand gesetzt, um Takelagen und Schiffe des Gegners zu vernichten. Eine Kunst der Flottenführung bestand darin, eine Position einzunehmen, in der der Wind die Brander auf die feindliche Flotte zutreiben konnte.

In der Seeschlacht bei Gravelines setzten die Engländer zu Beginn des Kampfes gegen die spanische Armada in der Nacht vor dem 28. Juli 1588 mit großem Erfolg Brander gegen die ankernde spanische Flotte ein.

In ähnlicher Form wurde der Brander bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts verwendet.

Wilhelm Bauer hatte nun die Idee, einen Brander unter Wasser ungesehen an feindliche Schiffe heranzufahren, um dort Sprengladungen anzubringen.



Elektronik, oder was?

von Reinhold Zielinski

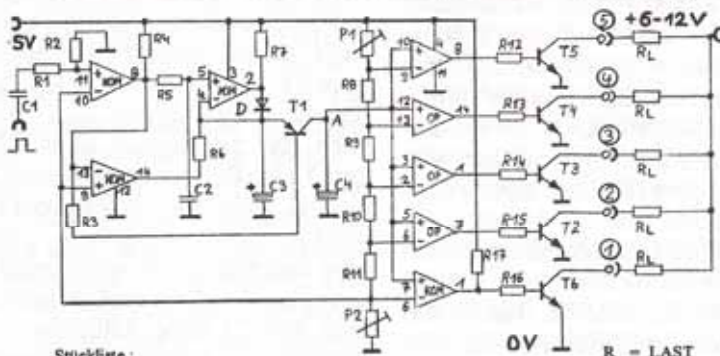
MEHRFUNKTIONSSCHALTER ZR55

5 FOLGEFUNKTIONEN

- *** SONDERFUNKTIONEN
- *** PULSWEITENKONTROLLE Empfängerausgang
- *** RELAISANSTEUERUNG in Folge (5xRelais)

Stromlaufplan :

Schaltfolge 1 - 2 - 3 - 4 - 5



Stückliste :

R1 = 470k	P1 = 5k Trimmer, st., RM5
R2 = 1M	P2 = 1k Trimmer, st., RM5
R3 = 470k	C1 = 10n Ker./Folie
R4 = 10k	C2 = 47n Ker./Folie
R5 = 150k	C3 = 10µ/16V Tantal oder Elko
R6 = 2k2	C4 = 1µ/16V Tantal oder Elko
R7 = 470R	D = 1N4148
R8 = 100R	T1 = BC307
R9 = 100R	T2 = T3 = T4 = T5 = T6 = BC338 oder BC140 etc.
R10 = 100R	KOM = LM339
R11 = 100R	OP = LM324
R12 = 220R	
R13 = 220R	
R14 = 220R	
R15 = 220R	
R16 = 220R	
R17 = 470R	

----> alle Widerstände 0.5W

ABGLEICH: Mit P1 und P2 obere und untere Schaltschwelle einstellen (Pulsweite)

LEITERPLATTE: ZR55 (70 x 52 mm)

Reinhold Zielinski

Tel.: 0911- 438669

eMail: smc.zr@t-online.de

Strom sparen mit Relais

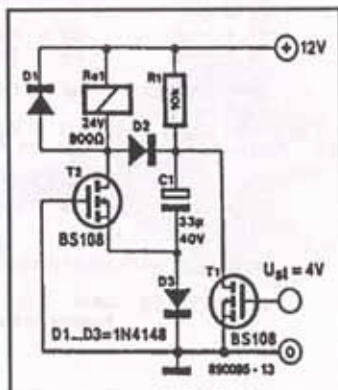
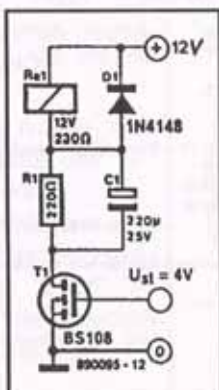
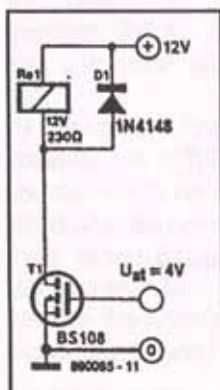
Häufig muß man in Relaischaltungen den **Haltestrom** in den Wicklungen verringern, um das Netzteil nicht zu überlasten. Ideal wären natürlich Stromstoß-Selbthalterelais, aber die sind teuer und schwer erhältlich. Mit den beschriebenen Schaltungen können normale Relais mit halber Kraft betrieben werden.

Bild 1 zeigt eine übliche Relaischaltung mit Freilaufdiode und Steuertransistor. Der Widerstand des hier verwendeten VMOS-Transistors ist gegenüber dem der Wicklung vernachlässigbar klein. Der Dauerstrom durch die Relaiswicklung ergibt sich so aus der Betriebsspannung und dem Wicklungswiderstand.

In Bild 2 fließt dieser Strom nur im Einschaltmoment; ist erst einmal der Elko aufgeladen, reicht ein Haltestrom, der, wenn $R \sim R_{\text{rel}}$, nur noch halb so groß wie der Anzugstrom ist.

In Bild 3 wird ein Relais verwen-

det, dessen Nennspannung das Doppelte der Betriebsspannung beträgt. Der Wicklungswiderstand ist dann viermal so groß wie bei einem sonst gleichen Relais für Betriebsspannung. Im Ruhezustand ist C über R und D3 fast auf Betriebsspannung aufgeladen, T1 und T2 sperren, und durch die Relaiswicklung fließt kein Strom. Sobald T1 eingeschaltet wird, (U_{B7}), wird Source von T2 um die Kondensatorspannung negativer als 0. Damit erhält das Relais die doppelte Betriebsspannung und zieht an. C entlädt sich jetzt über T2 und die Relaiswicklung, bis T2 wieder sperrt und nur noch der Haltestrom über D2 und T1 fließt. Die Leistungsaufnahme der drei Schaltungen (Bild 1: 625 mW, Bild 2: 325 mW und Bild 3: 180 mW) zeigt, um wieviel ein Netzteil entlastet wird. Für T1 kann natürlich ein Schalter, ein normaler bipolarer Transistor oder ein Open-Collector-Ausgang einer Digital-



schaltung eingesetzt werden. T2 dagegen sollte auf jeden Fall ein VMOS-Typ mit kleiner Gate-Source-Schwellspannung sein.
Reinhold Zielinski



MODELL-GESCHWINDIGKEIT

Steht man am heimischen Modellgewässer und dreht seine Runden, finden sich immer wieder Zuschauer ein. Einige von ihnen sind sehr interessiert und beginnen Fragen zu stellen. Höflich wie man ist, gibt man bereitwillig Auskunft über all die Sachen, die der Zuschauer wissen will. Sei es Länge, Bauart, Material oder Zeitaufwand, der Zuschauer findet dauernd neue Fragen. Bis dann auf einmal die Frage nach der *Modellgeschwindigkeit* aufkommt. Gerade bei Rennbooten oder Yachten, die vor allem die jüngeren Zuschauer begeistern, taucht diese Frage recht häufig auf.

Die Modellgeschwindigkeit ist gerade bei originalgetreu nachgebauten Modellen sehr wichtig, da sie doch der genauen Berechnung des Antriebspropellers dient. Und aus diesem Grund muß erst ein alter Irrtum beseitigt werden. Man ist auf dem Holzweg, wenn man glaubt, ein im Maßstab 1:20 gebautes Modell müßte 20 mal langsamer fahren als das Original. Dies kann man nicht bestätigen! Der Engländer William Froude (1810-1879) entdeckte ein wichti-

ges Widerstandsgesetz, welches besagt, daß sich bei geometrisch ähnlichen Schiffen ihre Wellenwiderstände verhalten wie ihre Gewichte, sobald ihre erzeugten Wellen geometrisch ähnlich sind. Das heißt, daß bei einem großen Schiff der Anteil des Wellenwiderstandes am Gesamtwiderstand (also Wellenwiderstand + Reibungswiderstand + Wirbelwiderstand) immer wesentlich geringer ist als bei einem kleineren Schiff, das mit gleicher Geschwindigkeit fährt.

Die Bugwelle eines Lotsenversetzbootes steigt über sein Vorschiff, während die Bugwelle eines Frachters auf gleichem Kurs kaum zu sehen ist. William Froude hat dies in einer Formel ausgedrückt, die für den Modellbauer sehr nützlich zur Berechnung der Modellgeschwindigkeit ist. Sie lautet allgemein:

$$FR = \frac{v}{\sqrt{g \cdot L}}$$

Dieser Quotient, der von der Geschwindigkeit und Länge des Schiffs abhängt, heißt "Froude-Zahl". Diese Froude-Zahl gilt

gleichermaßen für Original und Modell. Diese Buchstaben in der Formel bedeuten:

v = Schiffsgeschwindigkeit in
Meter/Sekunde
 g = Erdbeschleunigung =
9,81/Meter/sek²
 L = Schiffslänge in Meter

Nach diesem theoretischen Formalismus soll die Berechnung an einem Beispiel gezeigt werden. Ein Frachter, 90,70 mtr. lang und 12,3 Knoten schnell, soll im Maßstab 1:100 nachgebaut werden. Somit sind sämtliche notwendigen Daten bekannt, man kann schon fast mit dem Rechnen beginnen. Eine kleine Umrechnung muß vorher allerdings noch vorgenommen werden. Die Geschwindigkeit ist in der Einheit Knoten angegeben, in der Formel muß man jedoch in der Einheit m/sek rechnen.

Also wird zuerst umgerechnet.

1 Knoten = 1 Seemeile pro
Stunde = 1,852 km/h, dies ent-
spricht 0,5144 m/sek.

Mit diesem Umrechnungsfaktor geht man in die Formel und rechnet die Froude-Zahl für das Original aus. In unserem Beispiel:

$$\begin{aligned} FR &= \frac{v_o}{\sqrt{g \cdot L_o}} = \frac{12,3 \cdot 0,5144 \text{ m/s}}{\sqrt{9,81 \text{ m/s}^2 \cdot 90,70 \text{ m}}} \\ &= \frac{6,327 \text{ m/s}}{29,83 \text{ m/s}} = 0,212 \end{aligned}$$

Diese errechnete Zahl gilt, wie gesagt, auch für das Modell. Man stellt also die Formel nach der gesuchten Modellgeschwindigkeit um und rechnet weiter.

$$\begin{aligned} V_m &= FR \cdot \sqrt{g L_m} = 0,212 \\ \sqrt{9,81 \text{ m/s}^2 \cdot 0,907 \text{ m}} &= 0,63 \text{ m/s} \\ 0,212 \cdot V_m &= 0,63 \text{ m/s} \end{aligned}$$

Auf diese Art und Weise erhält man die Modellgeschwindigkeit und kann diesen Wert dem neugierigen Zuschauer mitteilen. Zum Vergleich kann man ihm noch sagen, daß in diesem Falle der Wert etwa 2,7 km/h entspricht.

Hat man diesen Wert für sein Modell errechnet, kann man am Modellsee auch die tatsächliche mit der theoretischen Geschwindigkeit gut vergleichen. Man wird dabei oft feststellen, daß das Modell im Vergleich zum Original viel zu schnell ist. Abhilfe schafft hier ein Fahrtregler, mit dem man sein Modell feinfühlig steuern kann.



Foto (2) Klaus Müller

SMC-Vereinsausflug nach Bamberg

von Peter Wilhelm



Warum in die
Ferne schwei-
fen, wenn das Gute liegt so
nah.

Mit diesem Satz im Hinterkopf entschied sich der SMC Nürnberg, als Ziel des 97er Ausflugs Bamberg zu wählen. Also trafen wir uns in altbewährter Weise mit viel Gaudi am 31. Mai um 8:00 Uhr im Nürnberger Hauptbahnhof.

Es war kalt.

Durch unsere herrliche fränkische Landschaft (hier spricht ein Patriot!) ratterte unser Zug nach Bamberg.

Am dortigen Bahnhof empfangen uns:

Fremdenführer Andreas und der halbe Hallerndorfer Club.

Sie alle waren extra wegen uns angereist. Gemeinsam machten wir uns auf den Weg in die Bamberger Innenstadt. (Es war übrigens immer noch kalt!)

Die erste Sehenswürdigkeit war das Rathaus. Es ist erstaunlich, denn es steht über einem Mainarm. Danach erkletterten wir den Domberg. Etliche Wohlstandsbäuche kamen ganz schön ins Schwitzen, obwohl es immer noch kalt war. Wie Rom ist auch Bamberg auf sieben

Hügeln erbaut. Dennoch, wir kamen zum Dom. Die Besichtigung fiel aus, da eine Messe zelebriert wurde. Aber das war nicht weiter schlimm, denn wir kannten ihn ja sowieso alle. Und außerdem war ja noch die "Alte Hofhaltung" vorhanden. Wir gingen weiter zur Residenz (natürlich geschlossen) und zum Rosengarten. Dieser war zwar noch ohne Rosen, aber trotzdem sehenswert. Auch befriedigte der Anblick über die Stadt und half manchen, den "beschwerlichen" Aufstieg zu vergessen. Trotzdem - es war immer noch ...kalt.

Wir machten uns wieder hügelabwärts in die Stadt. Schnell noch ein Blick in das weithin bekannte "Schlenkerla", das älteste Gasthaus von Bamberg. Oder Franken? Oder....? Na, jedenfalls alt.

Wir marschierten weiter über den "Grünen Markt" schnurstracks in die Lange Straße. Dort befand sich das Gasthaus "Zum Sternla", unser Ziel. Im "Sternla" angekommen, erwarteten uns schon freundliche Bedienungen, die uns ein sehr schmackhaftes Essen servierten. Vorsichtshalber hatte man unseren Club in einem schönen Nebenzimmer untergebracht. Das war auch nicht schlecht, denn die Stimmung war gut und auch ein wenig laut.

Frisch gestärkt und auch ein

wenig faul spazierten wir dann zum "Alten Kran", der Anlegestelle für die Ausflugsboote. Es ist in der Zwischenzeit auch wärmer geworden, manche schwitzten richtig! Unser Andreas aus Bamberg zeigte und erklärte uns recht viel; er könnte wirklich als Fremdenführer arbeiten. Wir sahen die Stelle, an der die "Sandkirchweih" abgehalten wird, und auch "Klein-Venedig" ist ein Muß. Die zum Teil recht kleinen Häuser stehen sehr nah am Wasser, es soll dort auch noch ein paar

Petrus meinte es gut mit uns, die Sonne "brannte" fast vom Himmel, und wir konnten die nun vorgesehe Bootsfahrt vom Sonnendeck erleben. Pünktlich um 14:30 Uhr legte der Ausflugsdampfer ab und ließ uns bei der gemächlichen Fahrt einige schöne und malerische Ansichten erleben. Es wurde auch fleißig geknipst, aber ob ich die Bilder für den Artikel noch bekomme, das steht in den Sternen.

Rund eineinhalb Stunden waren wir auf dem Wasser und hatten,



Foto: Axel Müllenschläder

Fischer geben, die sich ihren Lebensunterhalt mit Mainfischen verdienen. Nur, was ist bei Hochwasser? An den Häusern sieht man recht gut die Spuren von "natürlicher Grundreinigung".

wie schon gesagt, herrliche Ausblicke.

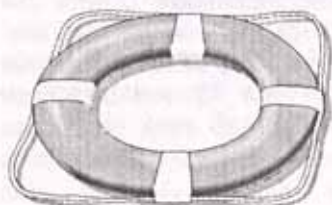
Nachdem wir die "Planken" wieder mit festem Boden eingetauscht hatten, verabschiedeten sich unsere Freunde aus Hallerndorf. Für uns war aber noch nicht das Ende erreicht.

Wir vertrauten uns der ortskundigen Führung von Andreas an und marschierten durch malerische Gäßchen und gepflegte Botanik in - wie kann es anders sein - ein gepflegtes Gartenlokal. Ganz idyllisch gelegen, direkt am Wasser mitten unter alten Bäumen, die schon manch müden Wanderer gesehen haben. Wie immer, für uns gab es jetzt Erfrischungen, und die Kellnerinnen (sehr hübsch), hatten wieder mal alle Hände voll zu tun.

Jetzt kommt der schwierigste Teil: Wir mußten ja noch zum Bahnhof, und der Zug wartet nicht. Der Weg dorthin war weiter als wir dachten. Aber dank bester Fremdenführung verirren wir uns nicht, und die Strapazen des Fußmarsches hielten sich auch in Grenzen. Wir hatten sogar noch etwas Zeit, so daß sich manche noch mit "Manna" eindecken konnten. Die Heimfahrt verlief dann auch recht fröhlich.

Anmerkung:

Wilhelm konnte befriedigt werden. Er hat seinen langersehten gelben Pullover in Bamberg gefunden und natürlich gekauft.



Modellbauausstellung in Kemnath

Bericht: Bernhard Kipf

Zur Modellbau-Ausstellung in Kemnath fuhren Rudi, Maximilian und ich, mit Wilhelm am Steuer, im Tiefflug und bewährter Fahrweise. Dank guter Ausschilderung hat er sich auch nicht verfahren. Nach Begrüßung durch die Weidener und Kemnather Clubkameraden wurde sich erst mal bei Kaffee, Kuchen oder Bier und Wurstsemmeln gestärkt. Nach ungefähr einer Stunde trafen wir dann auch Axel, der separat gekommen war.

Die Mehrzweckhalle in Kemnath ist wesentlich größer als das Gemeinschaftshaus in Langwasser, aber es waren nicht so viele Schiffsmodelle da, wie wir gedacht haben. Axel berichtete uns, daß die wenigen "Schnäppchen" schon weg sind. Dafür gab es aber Flugmodellbau, Rennautos und LKW's in Hülle und Fülle. Hier spielte sich auch eindeutig mehr als bei den Booten ab.

Allerdings gab es ein Schiff, bei dem Wilhelm glänzende Augen bekam. "WESER" - schnelles Löschboot. Holzbauweise, Scheibenwischermotoren für die Pumpen, Platz für LKW-Akku's, Zweiklang-Horn, Beleuchtung, drehbare Schein-

werfer, Radar und noch manche feine Sachen. Nun erfuhr er die Daten des Modells:

Länge 220 cm
Breite 50 cm
Höhe 80 cm
Gewicht: 120 kg max.



Foto: Bernhard Kipf

Wilhelm war sehr begeistert von dem Modell; hatte auch schon Vorstellungen zwecks Bugverstärkung und Kollisionskurs. Aber, liebe Clubfreunde, ihr könnt aufatmen. Das Schiff ist zu groß. Die Ladefläche wurde genau vermessen, aber es paßt nicht hinein. Man stellte auch Überlegungen an, daß Rudi, sein Sohn und ich mit der Bahn nach Hause fahren. Aber - zu groß ist eben zu groß.

So wurden leider Wilhelms Träume zunichte gemacht, aber so wie wir das alte Adlerauge kennen, wird er vielleicht einen kleineren "Rammbock" finden und für "Angst und Schrecken" sorgen.



7. Modell U-Boot-Treffen

von Klaus Müller

Obwohl ich mit U-Booten nicht besonders viel am Hut habe, komme ich nicht umhin, darüber zu berichten.

Am 13. September 1997 trafen sich bei mäßigem Wetter rund 80 Modell-U-Boot-Bauer aus mehreren europäischen Ländern. Das Ereignis wurde wie immer von unserem Club organisiert und durchgeführt. Unter den 30 Vereinsmitgliedern findet sich eine starke U-Boot-Fraktion, die sich unter anderem mit dem Bau eines Filmstars, nämlich des ersten deutschen U-Bootes "Brandtaucher" von Wilhelm Bauer hervortat. Es wurde so ziemlich alles gezeigt, was man als U-Boot be-



Foto: Peter Wilhelm

zeichnen kann. Vom kleinsten funktionstüchtigen U-Boot der Welt (gebaut von Herrn Kühlewein, 22,2 g schwer bei einer Länge von 73 mm und einer Breite von 30 mm), bis zu den Großen mit bis 2,30 mtr. Länge und einem Gewicht von

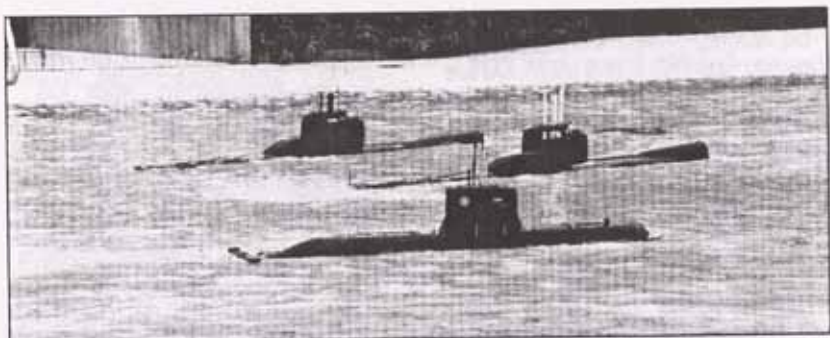


Foto: Peter Wilhelm



Foto: Peter Wilhelm

ca. 50 kg. Auch Exotisches wie Haie, "Nessies" und ähnliches gab es zu bewundern. Die Fotos geben einen kleinen Einblick.

Auch vom Nürnberger Hafenfest müßte hier etwas stehen, aber leider gibt es keinen Artikel darüber. Ich werde versuchen, in der nächsten Ausgabe darüber zu berichten.

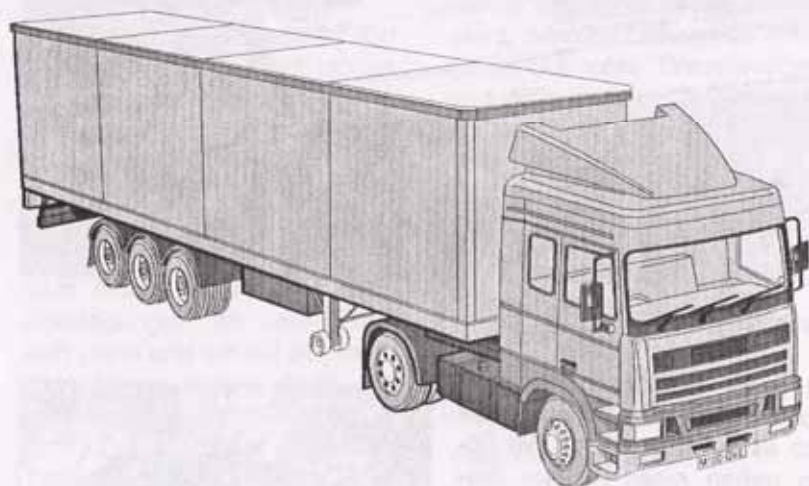


Foto: Jürgen Schlicker

Unverhofft kommt oft *oder Wie man in einer Nacht- und Nebelaktion Hamburg besucht* von Axel Müllenschläder

Klaus und ich, zwei Hobby-Trucker, hatten schon öfters laut darüber nachgedacht, wie es wäre, wenn man am Freitag geschwind mit dem LKW an die Küste fährt, einen Stadtbummel macht und am Samstag Abend wieder Richtung Heimat steu-

mich an. Ich saß zwar noch mit Freunden zusammen, aber ich sagte zu und ihm fiel ein Stein vom Herzen. Also, so schnell wie möglich nach Hause, Schlafsack, Klamotten und Foto gepackt, und ab gings zur Spedition, wo Klaus schon ungeduldig wartete, denn es mußte noch vor 8:00 Uhr in Hamburg ausgeladen werden. So fand ich mich kurz darauf auf dem Beifahrersitz eines nach Norden fahrenden Trucks wieder. Bis kurz vor Kassel ging es zügig voran, als uns verschiedene CB-Funksprüche auf-



ert.
Eines Freitag abends war es dann soweit. Klaus wollte gegen 19:00 Uhr in der Spedition, als man ihm anbot, nach Hamburg zu fahren. Alleine zu fahren ist langweilig, und so rief er

schreckten. Wir verstanden etwas von Stau und Vollsperrung. Es dauerte nicht lange, und wir hatten das "Vergnügen", auf der Autobahn zu stehen. Nach etwa einer Stunde ging es weiter und wir eilten unserem Ziel entge-

gen, nur noch unterbrochen durch einen schnellen Fahrerwechsel. In Hamburg-Maschen angekommen, wurde fix ausgeladen; und kurz nach 7:00 Uhr hieß es auf nach Hamburg. Aber wohin zum Parken? In den Freihafen und zu Fuß durch den alten Elbtunnel hieß die Idee. Also auf die Autobahn und über die Köhlbrandbrücke in den Hafen. Aber ach du Schreck, Schilder verkünden, daß die Brücke gesperrt ist. Also abfahren von der Autobahn und sich durch Hamburg zum Freihafen durchschlängeln. Auf diese Weise fanden wir unseren

schlossen wir etwas gegen unsere knurrenden Mägen zu tun. Während es im Sommer hier nur so von Leuten wimmelt, ist es an einem kalten Februarmorgen einfach tote Hose. Kein Frühstück in Sicht. Also gingen wir in Richtung Innenstadt. Als wir eine Ansammlung von Leuten sahen, beschlossen wir, nach einem Frühstück zu fragen. Aber die Leute sprachen nur wenig deutsch und fragten uns, ob wir Arbeit hätten. Sie warteten auf Tagesjobs. Nach einigen Irrgängen fanden wir doch noch eine Bäckerei mit Stehimbiss. Nichts wie hinein!

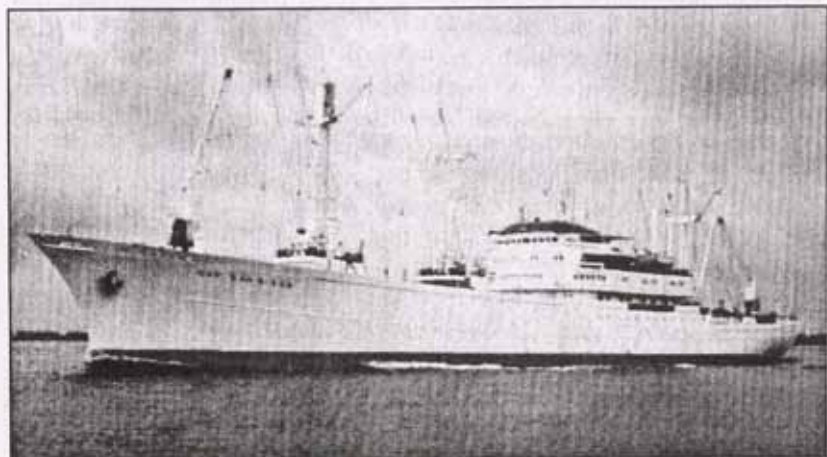


"Traumparkplatz", direkt am alten Elbtunnel. LKW abgesperrt und zu Fuß unter der Elbe durchspaziert und wir waren an den Landungsbrücken. Hier be-

Frisch gestärkt steuerten wir anschließend die Speicherstadt an. Nachdem wir eine kleine Brücke überquert hatten, standen wir vor einer kleinen Zoll-

stelle (ein Zugang zum Freihafenteil Speicherstadt). Diese Zollstelle ist auch für uns Schiffmodellbauer interessant, denn direkt hinter dieser

weiten Räumen, mit vielen Bildern und Ausstellungsstücken, Lichteffekten und Diashows, die den Zeitgeist der damaligen Epoche interessant präsentier-



befindet sich das Zollmuseum; untergebracht auf einem alten Zollboot. Dieses Boot entspricht in etwa dem des alten Hegi-Baukastens. Zwei Blocks weiter waren wir am Ziel: die Ausstellung **Titanic**. Und die Überraschung war groß: während die Stadt noch schlief, war hier bereits um 9:00 Uhr ein großer Andrang. Und überall Schilder: "Fotografieren und Filmen verboten, Taschen müssen abgegeben werden". An der Kasse 18,00 DM bezahlt, und der Mythos Titanic hatte uns. Über eine Treppe in den oberen Stock kamen wir zum Eingang, gestaltet wie ein Schiffseingang, mit vielen Koffern und

ten.

Zurück im Erdgeschoß folgte der zweite Ausstellungsteil über die Tauchfahrten zur Titanic. Zwei bis drei Modelle jener Tauchboote, welche die Titanic entdeckten, und als Höhepunkt eine Darstellung der gesunkenen Titanic auf dem Meeresboden. Zusätzlich einige Erläuterungen über die Tauchgänge. Ich mußte für mich feststellen, daß sich ein Besuch in Hamburg nur wegen der Titanic-Ausstellung nicht lohnt. Es sei denn, man will sich in die damalige Zeit hineinendenken. Außerdem war für Modellbauer wenig dabei und fotografieren sowieso verboten.

Nun kam unser nächstes Ziel. Von weitem sah man sie liegen. Den letzten Vertreter eines eleganten Stückgutfrachters, der von Containerschiffen verdrängt wurde: die **Cap San Diego**. Also nichts wie los und die maritime Hardware erkunden. Empfangen wurden wir am hinteren Winschenhaus und durften gleich noch mal DM 6,00 zahlen. Und nun waren wir auf dem Achterdeck diese weißen "Schwans des Südatlan-

drucksvoll die Dimensionen der Hauptmaschine, die immer noch betriebsfähig ist. Mit einer Maschinenleistung von 11.650 PS erreichte die Cap San Diego stolze 21 Knoten. Vorbei an den Hilfsaggregaten und Werkstattsräumen bahnten wir unseren Weg, was angesichts einiger Teile eines zerlegten Hilfsdiesels nicht ganz einfach war. Nach und nach eroberten wir die höherliegenden Stockwerke, bis wir die Brücke er-



tiks", wie diese eleganten schnellen Frachtschiffe dieser Klasse auch genannt wurden. Angesichts der niedrigen Außentemperaturen entschlossen wir uns, das Schiff erst von innen zu betrachten. Wir folgten dem Rundgang und kamen zum Maschinenraum. Sehr ein-

reichten. Von hier genossen wir einen herrlichen Ausblick und Überblick (wie klein doch Bar-kassen sind).

Mit dem Vorderdeck hatten wir allerdings so unsere Schwierigkeiten. Wir fanden den richtigen Ausgang nicht, bis wir feststellten, daß das Vordeck ein Deck

höher liegt als das Achterdeck. Wir hatten einfach zu tief gesucht. Wir stürmten dann zum Bug und ließen uns ganz vorne die frische Hamburger Brise um die Ohren pfeifen, fast so wie im Film Titanic. Nachdem wir gut gekühlt waren, suchten wir den vorderen Laderaum auf. Hier befand sich einmal eine Ausstellung über die Geschichte der HAPAG-Reederei; eine andere mit vielen Schiffsmodellen war wegen Vandalismus leider geschlossen worden.

Als wir die Cap San Diego verließen, ließen wir uns noch ein gutes Fischrestaurant empfehlen. Dabei fiel uns eine schwarze Wand am Horizont

liegende Scharnhörn geworfen hatten, suchten wir schnell unter dem überdachten Steg Deckung, denn es prasselte ein richtiger Graupelschauer auf uns nieder. Also haben wir im Schutz der Überdachung einen Souvenir-Shop aufgesucht und herumgestöbert. Hier haben wir auch noch ein paar Postkarten gekauft.

Der Schauer hatte aufgehört, und wir gingen an die frische Luft. Die Straße war übersät von Graupelkörnern, was uns zu einem richtigen Seemannsgang verhalf.

Wir schlenderten nun zu den Landungsbrücken, und ich entschloß mich zu einer Hafen-



auf. Nachdem wir noch kurz einen Blick auf die nebenan

rundfahrt, während Klaus noch die Brücken erkunden wollte.

Wie am Wochenende üblich, waren nur wenig Schiffe im Hafen. Aber nichtsdestotrotz ist es immer wieder ein Erlebnis. Eine Fregatte der Bundesmarine und ein Supertanker im Dock, sowie noch einige größere und kleinere Schiffe an den Kaimauern. Am Ende der Rundfahrt wartete Klaus bereits auf mich und wir strebten nun dem uns empfohlenen Restaurant zu. Das aber nicht nur des Hungers wegen, sondern auch, weil der kalte Wind und der peitschende Regen uns nicht gerade freundlich gesonnen waren. Doch das Restaurant entschädigte alles. Ein schöner Ausblick zur Elbe, hervorragende Speisen, fantastischer Service und eine angenehme Raumtemperatur sorgten für unser Wohlbehagen. Satt und auch mit uns rundum zufrieden verließen wir die gastliche Herberge in Richtung Elbtunnel. Einmal mit dem Aufzug in die Tiefe gefahren, und schon schritt man, mit einem eigenartigem Gefühl unter der Elbe durch. Auch für Autofahrer ist dieses Gefühl zu haben. Mit dem Autoaufzug gefahren ist schließlich noch nicht jeder.

Auf der anderen Seite wieder am Tageslicht angekommen, fanden wir unseren fahrbaren Untersatz wohlbehalten und ohne Strafzettel wieder.

Aber so einfach aus Hamburg verschwinden ist nicht, und ein

Foto unseres Münchener Nutzfahrzeuges vor der Kulisse des Hamburger Hafens muß nun einmal sein. Und als nach kurzer Suche ein geeigneter Platz gefunden war, begann eine Fotosession. Ein Briefkasten für Post nach Nürnberg mußte auch noch gefunden werden. Aber das Ende naht: rein in den MAN, anlassen, Kojen herrichten und losfahren in Richtung Heimat. Ich duselte vor mich hin, bis Klaus stark abbremsste. Ich wurde aus meinen Träumen gerissen und sah die Bescherung: in der Nähe von Fallingb. eine Massenkarambolage, und Klaus hat gerade noch rechtzeitig bremsen können. Über 20 PKW's sind in die Gräben links und rechts wegen großer Hagelkörner im wahrsten Sinne abgeflogen.

Die PKW's vor uns bahnten sich zwar noch einen Weg durch die Unfallfahrzeuge, was aber zur Folge hatte, daß wir uns plötzlich wie bei ARD und ZDF fühlten: Wir saßen bei Bergungs- und Aufräumarbeiten in der ersten Reihe.

Soweit mir bekannt ist, hat es nur Blechschäden gegeben.



Messe Sinsheim

von Jürgen Schlicker

Nachdem ich überraschenderweise eine Einladung der Messeleitung bekam und an diesem Wochenende sowieso nichts anderes zu tun hatte, beschlossen meine Frau und ich, nach Sinsheim zu fahren. Also haben wir am 5. 3. 98 die Kinder nach der Schule zur Oma verfrachtet und sind losgedüst. Die Fahrt war sehr interessant, wir hatten unterwegs so ziemlich jedes Wetter, außer Tornados und ähnlichem. Trotz des schlechten Wetters sind wir gegen 16:00 Uhr am Messegelände in Sinsheim eingetroffen.

In den Hallen herrschte das absolute Chaos, da überall noch aufgebaut wurde. Aber nach einigem Suchen fand ich schließlich den Verantwortlichen des MSC Hansa, bei dem ich mich melden sollte. "Stellt eure Schiffe mal dort drüben mit auf den Tisch". Damit war der erste Kontakt auch schon wieder beendet.

Ich habe also die **TITANIC** und den dazugehörigen Schlepper **VULCAN** auf den Tisch gestellt und mich ansonsten etwas überflüssig gefühlt. Aber die Messe ging ja erst am nächsten Tag los.

Wir fahren also weiter ins Holi-

day Inn im ca. 25 km entfernten Walldorf, in dem unser Zimmer von der Messeleitung reserviert war.

Am nächsten Morgen wurden wir mit vielen anderen Modellbauern aller Sparten per Bus nach Sinsheim gekarrt, was den Vorteil hatte, daß wir eineinhalb Stunden vor Messeöffnung in der Halle waren. Es war also genügend Zeit, in aller Ruhe durch die Hallen zu gehen. Man konnte auch ein Schwätzchen mit anderen Modellbauern halten und Erfahrungen austauschen.

Sehr interessant war für mich natürlich die zweite **TITANIC** auf der Messe. Diese war im Maßstab 1:100 und damit doppelt so groß wie meine eigene. Das Modell ist sehr beeindruckend, allerdings war die Detaillierung für diesen Maßstab etwas zu grob. Das lag aber daran, daß die Erbauer sich zum Ziel gesetzt hatten, die **TITANIC** tauchfähig zu machen, um den Untergang zu simulieren. Was ihnen auch fantastisch gelungen ist.

Sehr beeindruckend war auch das "Nachtfahren mit Beleuchtung", das am Freitag Abend bei ausgeschalteter Hallenbeleuchtung stattgefunden hat. Auch das anschließende Hallenfeuerwerk war ein absolutes Highlight.

Das Fahren selbst war in den drei Tagen leider nicht so toll, zum einen gab es ständig Probleme, einen freien Kanal zu ergattern, zum anderen herrschte auf und unter Wasser meist Verkehr wie am Plärrer. So kam es, daß die größeren Schiffe nur relativ selten in Aktion zu sehen waren. Ein Passagierschiff im Maßstab 1:100 ist nunmal nicht sehr wendig.

Beispiel die MS Hamburg und die MS Europa im Maßstab 1:100. Auch einige sehr gute Vorführungen waren zu sehen, wie ein Feuer auf einem Schubleichter, das dann von mehreren Löschbooten bekämpft wurde; oder ein Ruderrettungsboot der DGzRS, das von 8 Ruderern über das Becken gepullt wurde. Sehr originelle Wasserfahrzeuge gab es



Der Autor mit seiner "Titanic" (Ausstellung Sinsheim)

Auch kam es immer wieder zu Funkstörungen, was vermutlich an der Stahlbauweise der Hallen und den vielen in Betrieb befindlichen Sendern lag.

Unter den Schiffsmodellen waren einige sehr schöne und faszinierende Exemplare. So zum

in der Sparte "Funboats" zu sehen.

Da war von der schwimmenden Salatschüssel (RC-Salat) über diverse Schlumpfboote bis hin zur Arche Noah alles dabei.

Etwas vermißt habe ich Hersteller von Zubehör und Kleinteilen. Die Firma Steba war vertreten,

ebenso Spemo und Arcowood, außerdem eine Firma Grasshopper Glas aus München, die maßgeschneiderte Vitrinen herstellt. Damit hatte sich's aber schon so ziemlich.

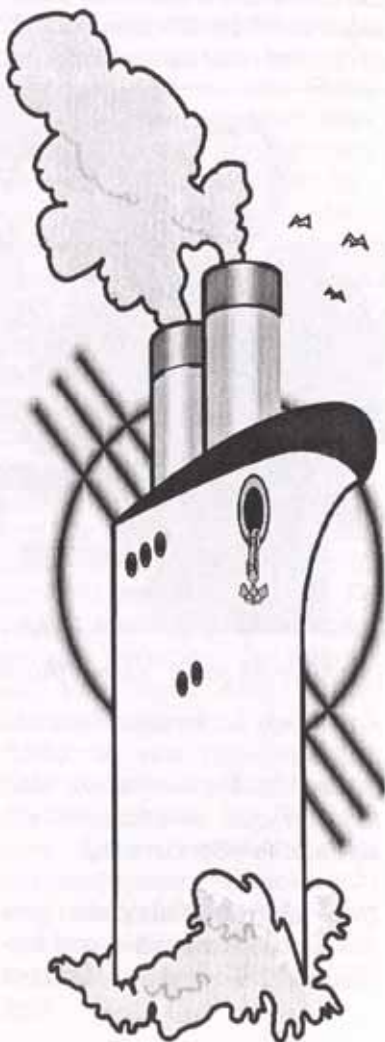
In den anderen Hallen gab es eine Vielzahl von Flugzeugen in allen Größen, Trucks, Baufahrzeugen und natürlich Eisenbahnen bis zum Abwinken. Es gab sehr große, sehr detailgetreue und aufwendige Anlagen, allerdings ist Modellbahn nicht so sehr mein Steckenpferd. Deshalb habe ich mir diese Halle auch nur im Schnelldurchgang angeschaut.

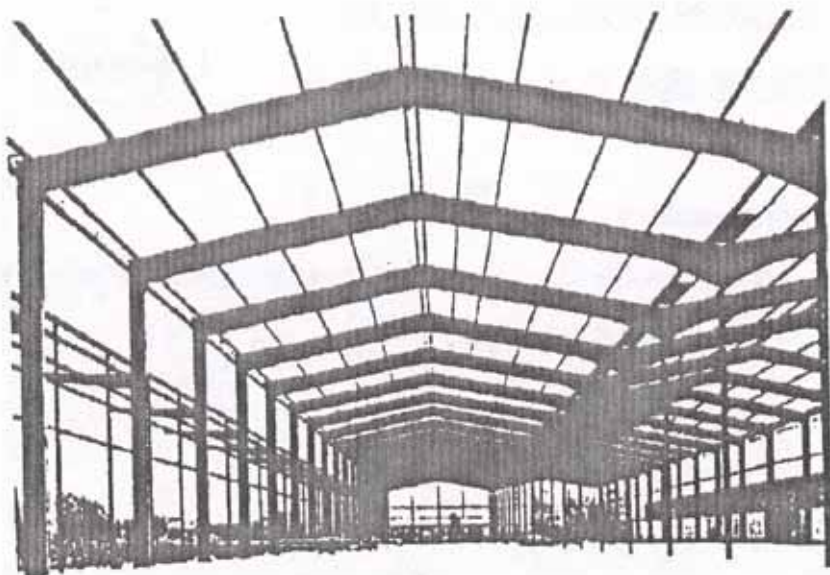
Sehenswert waren die Baustellenfahrzeuge. Auch bei den Flugzeugen gab es fantastische Modelle zu begutachten. Natürlich kamen auch die Liebhaber von Dioramen voll auf ihre Kosten. Es ist immer wieder erstaunlich, was die Spezialisten auf diesem Gebiet zustande bringen. Man könnte meinen, eine Filmszene hätte Gestalt angenommen.

Alles in allem war es ein interessantes Wochenende, bei dem wir viele neue Eindrücke über die Vielfalt des Modellbaus gewonnen haben. Wir waren zwar froh, als es Sonntag Abend war und wir zu Hause in aller Ruhe den Tag beenden konnten, aber interessant war es trotz (dem) Streß.

Fragen zur **TITANIC** habe ich

nun jedoch so oft beantwortet, daß ich dieses Thema erstmal für einige Zeit zu den Akten lege. Es gibt ja schließlich noch eine Menge andere Schiffe mit ebenso interessanter Geschichte (zum Beispiel die **CARPATHIA**).





Wilhelm Schäfer

Konstruktionsbüro für Stahlbau
CAD-System Hicad 3D

Am Grasigen Weg 17 · 91781 Weißenburg

Telefon	09141 - 52 46
Telefax	09141 - 7 29 50
Autotel.	0171 - 5 39 20 43

SCHIFFSMODELLBAUCLUB NÜRNBERG E. V.



Aufnahmeantrag

Ich erkläre hiermit meinen Betritt zum **SCHIFFSMODELLBAUCLUB NÜRNBERG E. V.**

ab.....

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:

Wohnort:

Tel.: aktives/förderndes Mitglied

Datum: Unterschrift:

Bei Jugendlichen unter 18 Jahren Unterschrift des Erziehungsberechtigten

Mitgliedsbeiträge:

Jahresbeitrag

Erwachsene	DM 48,00
Jugendliche unter 18 Jahren	DM 18,00
Jugendliche unter 14 Jahren	beitragsfrei
Ehefrauen, Wehrpflichtige, Arbeitslose	DM 18,00

Aufnahmegebühr:

Erwachsene:	DM 10,00
Jugendliche:	DM 5,00

In der Aufnahmegebühr ist der Mitgliedsausweis enthalten.

Änderungen vorbehalten!



Frachtschiff im Hafen von San Francisco

Foto: CPH

***Wenn Sie sich für Schiffsmodelle interessieren,
dann sollten wir uns kennenlernen.***

- Schiffsmodellbaukästen und Fertigmodelle
- Beschlagteile
- Gfk-Rümpfe
- Baupläne
- Fender
- Hauskatalog
- Material Total
- Einen Fachmann, sich mit Schiffsmodellen auskennt!



Bastelladen Heroldsberg

Hauptstraße 123 - Tel.: (0911) 51 87 631

Inh. Gertraud Bürgel



Print House

Redaktion

Entwurf

Gestaltung: Klaus Müller

Druck: BeSt/Dr