

SMC

Club-Info

*Das Mitteilungsblatt des
SMC Nürnberg*



Akkupflege

U-Boot-Technik

Seegerichtsverhandlung

www.smc-nbg.de

Rückblick 2000

Unser Club war wieder mal aktiv ohne Ende, allerdings sieht es so aus, als würde das nächste Jahr (unser Club besteht dann 15 Jahre) noch intensiver werden. Zum jetzigen Zeitpunkt kann ich auf 10 Veranstaltungen im Rahmen der Vereinigung Nordbayerischer Schiffsmodellbauer hinweisen. Davon sind bereits vier vom SMC Nürnberg.

Hervorzuheben wäre in Weißenburg unsere Vorführung zum 15jährigen Bestehen unseres Vereins. Es werden Über- und Unterwassermodelle ausgestellt, aber auch im Einsatz zu sehen sein. Zusätzlich kommt im September noch das 9. Internationale U-Boot-Treffen, das wie immer im Langwasser-Bad ausgerichtet wird.

Im Voraus schon mal Dank an die Sportämter der Städte Nürnberg und Weißenburg und ihren Bademeistern.

Rückblickend kann gesagt werden, daß sich auch personell viel getan hat. Unser Club besteht zur Zeit aus 38 Mitgliedern, davon 7 Kinder! Und mit dem neuen Jugendwart Jürgen haben wir einen Volltreffer gelandet. Aber das Beste: Unser Verein besteht aus Mitgliedern, die dermaßen harmonisieren, daß es fast unheimlich ist. Einfach ein toller Haufen. Na ja, je rauher der Fahrstil, desto ...!

Was unsere Modelle betrifft: Der Verein hat 266 Schiffsmodelle mit einer Gesamtlänge von 258 Metern!

Auf unserer Homepage, die von Reinhold bestens gepflegt wird, wurden mit Stand vom 30. November 2000 bereits 7300 Zugriffe seit dem 20. Februar 1999 gezählt. Unser Mitglied Marian (Internet-Freak) hat noch eine Seite für die Firma Tost-Modellbau (seit April 2000 durch einen Link verbunden) eingerichtet, und auch diese hat schon über 1000 Zugriffe. Demnächst kommt noch einer für die Firma Hobby-Kob, aber alle Mitglieder kennen ja beide Firmen. Sie sind also mehr für auswärtige Besucher unserer Seiten. Das Internet also ein Erfolg, vor allem deshalb, weil ein reger und informativer Datenaustausch (E-Mails) stattfindet. Mein Heft kann daher nicht so aktuell sein wie die Homepage, deswegen sollten Leute mit Internetanschluß bitte mal reinsehen. Unter „Aktuelles“ steht das Neueste.

Was auch mal gesagt werden muß: Ohne meine Inserenten könnte ich unsere Hefte nicht herstellen, darum ein großer Dank an alle Geldgeber! Was gibt's noch? Immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!

In diesem Sinne

Klaus Müller

Postanschrift:

SMC Nürnberg e.V.
Rudolf Schwarzmeier
Gubener Str. 16

90453 Nürnberg

(0911) 63 27 756

E-Mail: ruboot@t-online.de

Homepage: www.smc-nbg.de

E-Mail zur Homepage: smc.zr@t-online.de



Veranstaltungen 2001

24. u. 25. März

SMC Nürnberg, Modellbau-Ausstellung in Nürnberg-Katzwang (Hauptschule) mit gleichzeitigem Auftritt in „Radio F“

29. April

15 Jahre SMC Nürnberg

Schaufahren im Weißenburger Limes-Bad

1. Mai

SMC Neumarkt, Schaufahren

(Gelände ehemalige Landesgartenschau)

6. Mai

Schaufahren Kernath (Freibad Ebnaht)

20. Mai

Freibad Großbreitenbach (Thüringen)

24. Mai

Schaufahren Dorfteich Mailschnitz

24. Mai

SMC Nürnberg, Schaufahren

(100 Jahre Freiwillige Feuerwehr Horbach)

16. Juni

Schaufahren SMC Weiden e.V.

(Einweihung des Vereinsgeländes)

17. Juni

Waldfriedensee Wildenheit bei Neustadt/Coburg

1. Juli

Schaufahren Stegaurach

7. u. 8. Juli

Sommerfest Hallerndorf

14. u. 15. Juli

SMC Nürnberg, Hafenfest

29. Juli

Schaufahren Marinekameradschaft Erlangen

2. September

Schaufahren 10 Jahre SMC Bayreuth Röhrensee

8. September

SMC Nürnberg,

9. Internationales Modell-U-Boot-Treffen im Hallen- und Freibad Langwasser

30. September

SMC Neumarkt, Schaufahren

(Gelände ehemalige Landesgartenschau)

2. Dezember

Ausstellung Kernath

Weitere Infos erhalten Sie beim SMC-Vorstand, seinen Vertretern oder in unserer Homepage. Wichtige Änderungen oder neue Veranstaltungen werden bei den jeweiligen Clubabenden bekanntgegeben. Irrtum vorbehalten

Inhalt

Seite 6	<i>Bild des Jahres</i>
Seite 8	<i>Akkupflege</i>
Seite 10	<i>Hafenfest</i>
Seite 14	<i>Barsinghausen</i>
Seite 16	<i>Schlepper Karl</i>
Seite 18	<i>Baubericht Bremen</i>
Seite 20	<i>U-Boot-Technik</i>
Seite 26	<i>Jugendzeltlager</i>
Seite 28	<i>Vereinsausflug</i>
Seite 34	<i>Ich bitte um Milde</i>
Seite 36	<i>Küstenwache</i>
Seite 38	<i>Felsenkeller</i>
Seite 40	<i>Kinderseite</i>
Seite 44	<i>U-Boot-Nostalgie</i>
Seite 46	<i>Chicago-U 505</i>
Seite 48	<i>Stegaurach</i>
Seite 50	<i>Datenfluß Internet</i>
Seite 54	<i>Hochsefahre</i>
Seite 55	<i>Bootsweitsprung</i>

Herausgeber:

SMC Nürnberg e. V.

Inserate, Anregungen,
Beiträge u. Fotos an:

Klaus Müller

Platz der Opfer des Faschismus 4
90461 Nürnberg

☎ (0911) 46 74 99

E-mail: kamueller@t-online.de

Vereinsgewässer: Kreuzweiher

Vereinsheim:

Sportgaststätte Langwasser

Salzbrunner Str. 38

90473 Nürnberg

☎(0911) 80 55 50

Treffpunkt:

Jeder 3. Freitag im Monat

ab 19:00 Uhr



Du kannst gleich unten bleiben -
wir sinken!

Achtung!

Unser

9. Int. U-Boot-Treffen

ist am

8. September 2001,

wie immer im

Hallen-u. Freibad

Nürnberg-Langwasser,

Breslauer Str. 352

Anlässlich des

15jährigen Bestehens des

SMC Nürnberg e. V.

gibt es eine Ausstellung und

ein gemischtes Schaufahren

mit Über- und

Unterwassermodellen im

Weißburger Limesbad

Termin:

29. April 2001

Vereinsgewässer Kreuzweiher

Bericht: Klaus Müller

Im April und Mai 2000 brodelte es in der Gerüchteküche. Wir haben kein Vereinsgewässer mehr. Was war passiert?

Mit Frau Reuß, der Besitzerin des Campingplatzes am Kreuzweiher, hatte ich mich im Juni 2000 getroffen und ein interessantes Gespräch geführt. Folgendes ist vorgefallen: Einige Camper hatten sich beschwert, daß die Mittagsruhe nicht eingehalten und außerdem zu den unmöglichsten Zeiten mit Nebelhörnern und Sirenen ein ganz gewaltiger Lärm fabriziert wurde. Nun, einige Camper sagten, entweder der Verein verschwindet oder sie kündigen. Die Entscheidung von Frau Reuß war klar und nachvollziehbar. Die Camper zahlen, wir nicht. Außerdem war sie überrascht, daß so viele Clubmitglieder den See nutzten. Es wurden auch noch die Parkplätze ins Spiel gebracht, aber dies wurde jetzt vom Wirt nicht so eng gesehen, denn die Cluberer ließen auch ganz schön Geld im Gasthaus. Trotzdem: Wer längere Zeit am Weiher und nicht in der Gaststätte ist, sollte nach dem Ausladen sein Fahrzeug auf den Parkplatz hinter dem See abstellen. Der Weg vom Parkplatz zum Gelände beträgt nur etwa 100 Meter. Nun - langer Rede kurzer Sinn - **wir haben unser Gewässer wieder**. Aber mit Auflagen:

1. *Es dürfen nur Clubmitglieder und deren Gäste das Gewässer benutzen. Mitgliedsausweis nicht vergessen!*
2. *Es dürfen keine Lärm erzeugenden Module verwendet werden.*
3. *Die Mittagsruhe ist absolut tabu. (13:00 bis 15:00 Uhr) Keine Fahrerei, kein Geschrei.*
4. *Veranstaltungstermine werden mit Frau Reuß durch den Vorstand abgestimmt.*
5. *Parkplatzregelung beachten!*

Jedes Clubmitglied erhält die Satzung fürs Vereinsgewässer ausgehändigt und unterschreibt dafür, daß er sie einhält.

Bei Zuwiderhandlung kann ein Fahrverbot durch den Vorstand ausgesprochen werden.



Wacht am Rhein auf dem Kreuzweiher

Foto: K. Müller

Marinekameradschaft

von Klaus Müller

Am 9. Juli 2000 war es wieder mal soweit: Die Marinekameradschaft Erlangen hatte wieder ihre Festlichkeiten und uns eingeladen. Zwölf Mann vom SMC kamen mit rund zwanzig Schiffsmodellen, der Rest war unterwegs nach Hallerndorf bzw. Ludwigsburg, da auch hier Termine anstanden. Aber wie es in diesem Jahr so ist, auch bei diesem Treffen in Erlangen hatte es Wasser in Hülle und Fülle, vor allem von oben.

Es wurde aber allen Widrigkeiten zum Trotz doch ein gutes Programm geboten, so daß die Zuschauer sichtlich zufrieden

waren. Und auch die DGzRS, die durch Herrn Brudereck vertreten war, konnte zufrieden sein. Die Einnahmen durch das Spendenschiffchen können sich sehen lassen. Es wurden wieder interessante Kontakte geknüpft, die dann beim Nürnberger Hafenfest vertieft wurden.

Erwähnt werden sollte Herr Fenner aus Erlangen, der mit einem Mini-U-Boot und einem toll gebauten Seenotkreuzer bei dieser gelungenen Veranstaltung erschien. Aber dazu gibt in der Kurzfassung unser Reinhold Zielinski unter dem Link "Hafenfest" in unserer Homepage www.smc-nbg.de etliches von sich.

Bild des Jahres

von Axel Müllenschläder



Unser 2. Vorstand bei einer seiner leichtesten akrobatischen Übungen: Einfacher Handstand im Wasserbecken. Eigentlich wollte er ein Schiff

1989 - 1999
10 Jahre
Modellbau
Manfred Tost

Aeronaut - Böhler - Conzelmann
Dragen - Extron - Graupner
Greven - Jamara - Krick - Kyosho
LRP - Multiplex - Oracover
Robbe - Simprop - Steingraber
Tamiya - Webra - Wedico



Das Fachgeschäft für
Flug-, Schiffs-, Auto-,
Plastik-Modellbau,
Fernsteuerungen, Zubehör



MODELLBAU
M. TOST



90443 Nürnberg
Tafelfeldstraße 15
Zwischen Opernhaus und Christuskirche
Telefon: 0911 / 44 49 65
Fax: 0911 / 44 36 16
E-Mail: tost-modellbau@t-online.de
Homepage: www.tost-modellbau.de

Akkupflege

www.graupner.de

Ni-MH Akkus erfordern eine etwas andere Pflege als ein Ni-Cd Akku, um die maximale Lebensdauer und Leistung zu erhalten. Ni-MH Akkus haben aber auch viele Vorteile. Sie haben keinen Memoryeffekt wie die Ni-Cd Akkus. Das wichtigste ist, dass Sie Ni-MH Akkus nicht über längere Zeit entladen lagern sollen. Unter einer längeren Zeit versteht man Lagerzeiten von 4 Wochen und mehr. Bei Nichtbeachtung werden die Zellen hochohmiger und die Kapazität verschlechtert sich.

Besonders wichtig ist, dass Sie nur Ladegeräte verwenden, die auch für Ni-MH Akkus geeignet sind. Da die delta-Peak-Abschaltspannung etwas empfindlicher sein muss als bei Ni-Cd sind nicht alle Ladegeräte für diesen Akkutyp geeignet. Viele Ladegeräte können auch per Update auf den neuesten Stand gebracht werden. Bitte erkundigen Sie sich bei dem Hersteller des jeweiligen Ladegerätes.

Unselektierte Akkus sollten mit 0,3-3A geladen werden (max. 4A). Dies stellt sicher daß die schlechtesten Zellen nicht hoffnungslos überladen werden und auslaufen.

GM-Racing hat eine Reihenfolge der Akkubehandlung herausgefunden, die Sie sowohl für Ni-Cd als auch für Ni-MH Akkus verwenden können, da die bisherige Reihenfolge verändert wurde.

Unselektierte Akkus sollten bei der ersten Ladung mit ca. 0,3A geladen werden, damit alle Zellen angeglichen werden. Ist der Akku etwas warm, so ist der Akku voll. Das überladen des Akkus von 1h ist bei diesem Strom unkritisch. Ladegeräte mit delta-Peakabschaltung mit delta U von 10-20mV pro Zelle sind optimal geeignet.

Benutzen Sie Ihre Akkus möglichst direkt nach dem Aufladen. Der Innenwiderstand der Zellen ist dann geringer.

Benutzen Sie Ihren Akku, bis die Leistung nachlässt.

Lagern Sie Ihren Akku nicht ganz entladen.

1 – 24h vor der nächsten Benutzung entladen Sie Ihren Akku vollständig. Dazu empfehlen wir besonders die Benutzung von Einzelwiderständen für 1 – 24h, da diese eine Umpolung der Zellen verhindern. Ansonsten entladen Sie Ihren Akku auf ca. 0,8 – 0,9V pro Zelle z. B bei einem 6 zelligem Akku bis zu einer Entladeschlussspannung von 5,4V.

Laden Sie nun Ihren Akku von 0,3-3A. Selektierte Akkus können Sie mit dem GMVIS-Commander 2000 mit dem GMVIS-Lade-verfahren mit einem Strom von bis zu 6 A laden. (dPeak-Einstellung: 10-20mV)

Benutzen Sie Ihren Akku möglichst direkt nach dem Ladevorgang. Besonders Ni-MH Zellen brauchen eine Temperatur von 40-45°C um Ihre Leistung abgeben zu können. Während des Betriebs erhöht sich die

Temperatur noch und damit auch die Leistungsfähigkeit der Ni-MH Zellen. Deshalb haben Ni-MH Akkus auch eine gleichmäßigere Leistungsabgabe als Ni-Cd Akkus. Bei Temperaturen unter 25°C geben die Ni-MH Akkus keine hohen Ströme mehr ab, bis sich diese erwärmt haben.

Drücken Sie niemals erneut auf den Startknopf Ihres Ladegerätes, wenn der Akku schon/noch warm ist.

Besondere Vorsichtsmaßnahmen bei Ni-MH Akkus:

Die Ventilöffnungen dürfen auf keinen Fall blockiert oder versiegelt werden z. B. durch Lötzinn. Beim Löten darf eine Löttemperatur von höchstens 220°C und nicht länger als 20 Sekunden entstehen.

Um eine Deformation zu vermeiden darf kein mechanischer Druck über 50 kg/cm² entstehen.

Ni-MH Akkus dürfen auf keinen Fall wärmer als 60°C geladen werden.

In Booten kann bei Dauerströmen

von über 30A Wasserstoff austreten. Durch den geschlossenen Raum besteht dann im Boot explosionsgefahr (durch das Knallgas). Es muß daher sichergestellt sein, daß die Ströme nicht überschritten werden oder eine entsprechende Belüftung des Bootes gewährleistet ist.

Bei eventuellem Überladen der Akkus dürfen diese auf keinen Fall mit Wasser in Berührung kommen. Stecken Sie den Akku einfach ab und legen Sie ihn auf einen Steinboden oder Teerboden, bis er abgekühlt ist.

Behalten Sie den Akku dann niemals über längere Zeit in der Hand. Die Explosion einiger Ni-MH Zellen bei Überbelastung sollte auch nicht überbewertet werden. Auch Ni-Cd Zellen sind bei Überbelastung des öfteren hochgegangen. Achten Sie jedoch darauf, daß die Lade- und Entladevorschriften eingehalten werden.

Bei sachgerechter Benutzung der Akkus besteht keine Gefahr.





Hafenfest 2000

Bericht: Rudolf Schwarzmeier

Vom 15. bis 16. Juli 2000 veranstaltete der Nautic Club Nürnberg e. V. in Zusammenarbeit mit dem Verband der Marktkaufleute und Schausteller sein zweites Hafenfest. Auch der SMC Nbg. e. V. wurde wieder eingeladen. Alle Mitglieder erwarteten freudig diesen Termin, denn voriges Jahr hatten wir ein tolles Wetter

Samstag 15. Juli. Um acht Uhr waren schon viele Mitglieder anwesend und der Aufbau der Pavillons, diesmal drei Stück, ging wie immer ohne Hektik, aber mit viel Gaudi vonstatten. Das Wetter war durchwachsen,



aber noch trocken und ziemlich kalt. Die Tische wurden aufgebaut und die Modelle ausgestellt. Auch Torsten Brudereck von der DGzRS war mit seinem Verkaufstand bei uns integriert. Zum ersten mal wurde ein kleines durchsichtiges Wasserbecken neben der Info- und Verkaufsecke aufgebaut. Das

Mini-U-Boot von Maximilian und der Mini-Schlepper von Jürgen sollten hier vorgeführt werden. Das beschaffen des Wassers war eine kleine Abenteuerreise, aber auch diese wurde bewältigt. Langsam war es an der Zeit, die Boote für unser erstes Schaufahren einzuteilen. Zwölf Modelle wurden fahrfertig vorbereitet. Gegen 11 Uhr war es dann soweit. Unter dem Motto „Riesenpötte im Kleinformat“

wurden unter der Moderation von Oliver Ramsbeck die Modelle vorgeführt. Gleichzeitig setzte Regen ein. Schon nach einer halben Stunde flüchteten wir vom Steg ins trockene Zelt. Von einigen Mitgliedern wurde Mittagessen im Bierzelt eingenommen. Kurze Zeit später prasselte der Regen so richtig toll. In unserem Pavillon wurde alles getrocknet und die Modelle für unser nächstes Schaufahren hergerichtet. Trotz des schlechten Wetters wurde unsere Ausstellung von zahlreichen Zuschauern besucht. Besonders die Vorführung eines Mini-U-Bootes und Minischleppers fand bei den Zuschauern großen Anklang. Um 16 Uhr folgte nun unser zweites Schaufahren unter dem Motto „Schiffsmodelle auf dem Wasser.“ Fünfzehn Boote wurden wieder in voller Aktion gezeigt und die zahlreichen Zuschauer waren begeistert, aber dann setzte wieder der berühmte Monsunregen ein. Zurückflüchtend in unseren Stand, und auf besseres Wetter hoffend, verabschiedeten sich die Mitglieder.

Sonntag 16. Juli. Um neun Uhr waren fast alle Mitglieder anwesend. Der Stand wurde wieder toll dekoriert, fünfzig Modelle mußten untergebracht werden; leider war nicht Platz für alle. Erstmals besuchten uns Modellbaukollegen aus Vohenstrauß. Sie brachten ihre Modelle gleich in einem originellen Oltimerwohnwagen mit. Das Wet-

ter schien wesentlich besser zu werden. Teilweise kam sogar die Sonne. Gegen 13 Uhr dann unser Schaufahren. Siebzehn Modelle auf dem

Schule
Büro

BÜRO BAUER

Kriemhildstr. 24
Ecke Wodanstraße
90461 Nürnberg
Tel.-Fax 0911 / 49 9874

Copy-Shop

Büro-Bauer
Der kompetente Partner
für individuelle Modellbeschriftung
im Maßstab
1:5 bis 1:100



Mitglieder konnten die zerstörten Akku's nur noch auf dem Boden bewundern.

Maximilian, Kristina, Sandra und Jürgen führten ununterbrochen ihre Mini-Boote einem großen Publikum vor. Zusätzlich verkaufte Sandra ihre selbstgehäkelten Fender; sogar auf Bestellung. Für unser

Wasser, der Steg mit über zwanzig Personen plötzlich unter Wasser. Nur durch die schnelle Reaktion von einigen Mitgliedern bekamen nicht alle nasse Füße. Aber um viertel zwei kam wieder unser bekannter Monsunregen. Einige flüchteten ganz hektisch, doch die meisten der Mitglieder standen selbst jetzt noch am Steg, provisorisch abgedeckt, und steuerten Ihre Modelle weiter. Doch das sollte der letzte große Regen an diesen Tag sein. Von jetzt an nur noch Sonne und viele Besucher. Leider kam es während des Schaufahrens um 13 Uhr in unserem Zelt zu einem Zwischenfall. Unser Club-Info-Macher Klaus bereitete seine Orkney Express zum Einsatz vor. Durch eine defekte Zelle in einem der 6 Akkupak's begann eine starke Rauchentwicklung. Nur durch ein schnelles Eingreifen von Klaus und Jürgen (gab ihm eine Rohrzange), wurde ein größerer Schaden im Boot vermieden. Die zurückgekommenen patschnassen

Schaufahren um achtzehn Uhr wurde mir von Jürgen Reichel zugesichert, daß er seinen großen Schlepper auch vorführen wird. Ich machte ihm den Vorschlag, daß er doch ein großes Boot schleppen könnte. Nach der Zustimmung von Jürgen wurde die Sache gleich mit den Nautic-Club abgestimmt. Nach anfänglichen zögern (sollte nur ein Schlauchboot sein) wurde beschlossen, daß eine 6-Meter-Yacht geschleppt werden sollte. Punkt 18 Uhr war es dann soweit. Unser zweites Schaufahren bei herrlichen Sonnenschein und ca. 500 Zuschauern. Ihnen blieb die Luft weg, als sie sahen, daß vor der 6-Meter-Yacht ein kleines Modell vorgespannt wurde. Die Sensation war dann perfekt. Jürgen steuerte von der Yacht aus, und Oliver Ramsbeck moderierte live von ihr.

Der große Beifall des Publikums blieb nicht aus, und die nachfolgenden Schauvorführungen der weiteren 16 Modelle fanden auch einen großen

Anklang bei den Zuschauern. Alle Boote auf dem Wasser fuhren ihre Akkus bis 19 Uhr total leer. Aber wer den SMC Nbg. e. V. kennt weiß, daß dies noch nicht der krönende Abschluß des Hafenfestes war. Nachdem die Modelle und unser Stand abgebaut waren, und uns Herr Ramsbeck für die Ausstellung und Vorführungen dankte, kam unser Wilhelm Schäfer auf die Idee, noch mit den Autoscooter zu fahren. Gesagt getan, der Kassierer bekam fast eine Herzattacke, als rund zwanzig SMCLer auf ihn zustürmten und Chips kauften. Danach war es mit der Ruhe

vorbei. Allen voran Wilhelm und Reinhard, waren immer im größten Pulk. Armin und ich schafften es unter größter Anstrengung, Wilhelms Hut während der Fahrt zu stehlen. Danach gab es das totale Chaos. Fast kein Fahrzeug konnte sich mehr in Bewegung setzen. Aber auch diese Fahrt ging zu Ende. Der Chef und seine Mitarbeiter konnten unter Schweißperlen die Autos wieder aufräumen. Ob der SMC schuld war, daß der Autoscooter sofort abgebaut wurde konnte ich nicht mehr feststellen, denn die Mitglieder verabschiedeten sich danach.



Die Fotos zum Hafenfest wurden von Peter Wilhelm geschossen. Man kann deutlich sehen, welch ein Gedränge am Steg war. Nasse Füße waren in Kauf zu nehmen. Im Bild oben zwei Kapitäne, beide erstaunt von der Kraft des Schleppers von Jürgen Reichel.



**Modell-U-Boot-Treffen in
Barsinghausen
(28.4. – 1.5.2000)**
von Matthias Ahrens

Wie schon im Jahr zuvor sollte ich der einzige SMC'ler sein, der über 500 km Fahrstrecke nach Barsinghausen bei Hannover auf sich nehmen wollte. Aufgrund der günstigen Feiertagslage – der 1. Mai war ein Montag – erstreckte sich die Veranstaltung dieses Mal über vier Tage, wegen unseres Eröffnungsschaufahrens am gleichen Wochenende traf ich jedoch erst Sonntag mittags dort ein. An dieser Stelle muß sofort erwähnt werden, daß – falls überhaupt entstanden – die Spuren des traditionellen "Ouzo-

Abends" größtenteils abgebaut sein mussten, denn weitgehend klare Blicke sahen mich an. Zu den Teilnehmern zählten neben den inzwischen "etablierten" Europäern aus Deutschland, England, Benelux und Co. erstmals auch zwei, die den weiten Sprung über

den "großen Teich" wagten. Insgesamt mußten es – eine genaue Zahl ist mir leider nicht bekannt – auch wieder über 100 Freizeitkapitäne mit von Jahr zu Jahr bemerkenswerteren Booten gewesen sein. Während die "212er" – sie scheinen sich wie Fliegen zu vermehren – langsam aber sicher die gute alte "206" als "Pflicht-U-Boot" eines deutschen U-Boot-Modellbauers ablösen, reißt auch die Beliebtheit der russischen Jäger "Alpha" und "Akula" nicht ab. Eine "Delta" versorgte die Außenwelt mit erstklassigen Unterwasser-Funkübertragungen. Zwei Boote der Sjørman-Klasse mit Presslufttauchtechnik, bei gerade mal einem guten Meter Länge, von unseren amerikanischen Freunden, und die erste "perfekt fahrende" Akula gehörten für mich zu den technischen Sahnestücken des



Treffens. Ein geräumiges Schwimmbecken mit bis zu vier Metern Tiefe garantierte uneingeschränkten Fahrspaß bis spät in die Nacht. Wer jetzt allerdings zu glauben vermag, daß "spät in der Nacht" heißt, eine Horde Geisterschiffe heize ohne Rücksicht auf Verluste durch die Dunkelheit, der irrt gewaltig. Bereits ab dem Einbruch der Dämmerung steigt die Zahl in allen denkbaren Farben beleuchteter U-Boote nahezu exponentiell, so daß spätestens gegen 21 Uhr eine eindrucksvoll futuristisch geprägte, aber stets gelöste Atmosphäre entsteht. Ein Vergleich mit der Vorstellung eines Raumhafens, auf dem reger Betrieb herrscht, ist durchaus zulässig. Auch Kollisionen und "unfreiwillige Tauch-

gänge" hielten sich in Grenzen, nur selten waren Schiffe nicht mehr im Stande, die rettende Wasseroberfläche aus eigener Kraft zu erreichen. Die gewohnt gute Organisation des Treffens mit absolut familiärer Atmosphäre durch Herrn Klepp und seine Helfer – Camping direkt am Schwimmbecken, ein vielfältiges und üppiges Frühstück, Kinderspielplatz und allem anderen was sonst noch dazugehört - wurde durch die Möglichkeit, an einer Busfahrt zum Expogelände teilzunehmen, unterstrichen.

Fazit: ein tolles Treffen, mehr oder weniger ein Muß für einen eingefleischten U-Boot-Fan, der "up-to-date" bleiben möchte. Spaßgarantie hundert Prozent. Bis dann im nächsten Jahr...



Fotos: Richard Schulz (3)



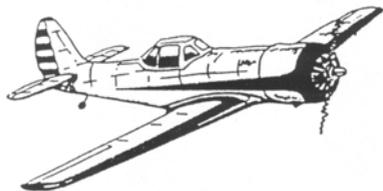
Hafenschlepper Karl

von Klaus Müller

Wie das Leben so spielt – ich hatte wieder mal das Vergnügen, einem alten Bekannten aus der Modellbauszene bei Computerproblemen zu helfen. Und was stellte ich fest? Ein Schlepper, den ich bei der Entwicklung und später im Rohbau sah, ist fertig. Eigentlich wollte der Erbauer, Herr Herbert Eichhorn, mir einen Baubericht zukommen lassen. Aber die Zeit... Jetzt ist der erste Schlepper fertig. Und ich war baff! Ein so schönes Modell habe ich schon lange nicht mehr zu Gesicht bekommen. Langer Rede kurzer Sinn – der Bericht mit Zeichnungen usw. kommt im nächsten Heft, aber hier schon mal einige Bilder als kleiner Vorschmack. Für die Lackierung hat unser Peter Wilhelm sein Können eingesetzt. Das Original zierte übrigens die Titelseite, fotografiert von Herrn Eichhorn. Auch die hier abgedruckten Bilder stammen von ihm.

Der Baukasten ist im Maßstab 1:100, besteht aus über 400 Einzelteilen und kann auch käuflich erworben werden. Der Preis stand bei Drucklegung noch nicht fest. Das Modell ist bei unseren Veranstaltungen

Modellbau Köstler



Thumenberger Weg 67
90491 Nürnberg
Tel.: (0911) 54 16 01
Fax: (0911) 598 67 26

Ihr kompetenter Fachhändler

für **Flug-, Auto- und Schiffsmodelle.**

Fachkundige Beratung durch mehr als 10-jährige
Geschäftserfahrung.

Immer wieder attraktive Angebote.

Parkmöglichkeit vor dem Haus.

Anfahrt: Vom Rathenauplatz zur Sulzbacher Straße stadtauswärts, an
der Tafelhalle vorbei, bei der 2. Ampelanlage links abbiegen in den
Thumenberger Weg.

Von der Autobahn kommend Ausfahrt Nürnberg-Behringersdorf, nach
der Eisenbahnunterführung an der Ampel rechts abbiegen.

Nach ca. 200 m auf der linken Strassenseite

Modellbau Köster.

**Demnächst auch im Internet zu erreichen unter der Homepage des
SMC Nürnberg e.V.**

www.smc-nbg.de, Rubrik „Unsere Händler“



Graupner Bremen 9

(Kurzbaubericht)

von Klaus Müller

Gleich vorweg – der Baukasten ist nach dem Original der Fassmer-Werft hervorragend detailliert ausgeführt. Wenn das Schiff fertig gestellt ist, läßt es mit kleineren Ausschmückungen keine Wünsche offen. Aber der Bau.

Für Anfänger ist er nicht geeignet, und auch dem versierten Modellbauer geht nicht alles so leicht von der Hand, wie er es sich vorstellt. Rumpf, Deck und Aufbauten gehen recht zügig, es ist auch alles gut beschrieben. Etwas eigenwillig ist der Antrieb und die Ansteuerung der Ruder. Dies habe ich anders gelöst als im Bauplan be-

schrieben.

1. Der Antrieb ist nicht direkt, sondern geht über ein umgebautes Zahnriemengetriebe aus dem Flugmodellbau. Die Motorisierung besteht aus zwei Speed 600 BB SP 9,6 Volt. Der

RSC 535 Fahrten-regler stammt von Robbe. Alle anderen Teile, auch die kugel-gelagerten Wellen, sind von Graupner. Die Schrauben haben einen Durchmesser von 37,5 mm, Steigung 1,6.

2. Das Ruderservo ist direkt bei den Rudern angeordnet.

3. Durch diese Aufteilung ist mehr Platz für die Fahrakkus, die durch Zellen (2x 14,4 Volt, 2400 mAh) ersetzt wurden. Der Effekt: Weniger Strom bei gleicher Fahrzeit und höhere Geschwindigkeit. Außerdem ist noch Platz für den 6-Zellen-Akku des Soundmoduls.





Für die Beleuchtung wurde ein weiterer 6-Zeller eingesetzt.

4. Die vorgesehene Pumpe wurde durch eine Kavan-Pumpe ersetzt und wird vom Fahrakku versorgt. Reichweite jetzt ca. 8 Meter; wirkt besser als ein Querstrahlruder.

Nach rund einem Jahr Bauzeit (mit Unterbrechungen) war der Stapellauf gelungen. Bei Langsamfahrt liegt das Boot vorbildgerecht im Wasser, und bei Gleitfahrt ist es ein Gedicht. Durch die durchdachte Bauweise ist das Boot auch bei schwerer See und Regen absolut dicht. Der Härtestest wurde bei unserem Vereinsausflug nach Tschechien unter Beweis gestellt.



„Hecht“ von Graupner... gehört nicht zum Baubericht. Fotos: Klaus Müller

Grundlagen und Physik der U-Boot-Technik

von Carsten Corleis

Einem alten Witz zufolge ist der Unterschied zwischen einem U-Boot und einem normalen Schiff nicht sehr groß. Beide können tauchen, der einzige Unterschied ist, daß ein U-Boot auch wieder auftauchen kann.

Doch Spaß beiseite. Hier soll kurz erklärt werden, warum und wie ein U-Boot (in diesem Text unter besonderer Berücksichtigung der deutschen WK-II U-Boote) tauchen kann, wie es seine Tiefe hält, welche technischen und physikalischen Faktoren während des Tauchens auf das Boot einwirken, und was es auf sich hat mit Tauchzellen, Trimmzellen, Regelzellen, Untertriebszellen, Tiefenruder, Treibstoffbunker, Lastenverteilung und so weiter.

1. Tauchzellen

Rein physikalisch gesehen beruht der Tauchvorgang eines U-Bootes und eigentlich jedes anderen Körpers, der ins Wasser gesetzt wird, nur auf folgenden physikalischen Grundsätzen:

Soll ein Körper schwimmen, muss sein Volumen größer sein als das des von ihm verdrängten Wassers (oder sein Gewicht geringer als das Gewicht des vom ihm verdrängten Wassers)

Soll er sinken, muss sein Volumen geringer sein als das Volumen des von ihm verdrängten Wassers (oder sein Gewicht größer als das Gewicht des von ihm verdrängten Wassers)

Soll er schweben, muss sein Volumen genau dem Volumen des verdrängten Wassers entsprechen (oder das Gewicht des Körpers muss exakt dem Gewicht des von ihm verdrängten Wassers entsprechen).

Einfacher ausgedrückt: Ein Kubikmeter Balsaholz (wiegt etwa 0,3 Tonnen) ist leichter als ein Kubikmeter Wasser (etwa 1 Tonne) und schwimmt daher, ein Kubikmeter Beton hingegen wiegt etwa 3-4 Tonnen und geht sofort unter, da ein Kubikmeter Wasser ja etwa nur eine Tonne wiegt. Der Balsaholzwürfel hat also 0,7 Tonnen Auftrieb, der Betonwürfel hingegen 2-3 Tonnen Untertrieb.

Zweifelsfrei schwimmen Schiffe aus Stahl, ja selbst Schiffe aus Beton können problemlos schwimmen, und zwar deswegen, weil ihr Volumen vergrößert ist. Die Luft in den großen Laderäumen sorgt für genügend Volumen, damit das Schiff insgesamt weniger wiegt als das von ihm verdrängte Wasser. Sinkt ein Schiff, dringt durch ein Leck Wasser ein und verdrängt die leichte Luft. Das Schiff verliert seinen Auftrieb.

Es gibt also zwei Möglichkeiten, im Wasser zu schwimmen, sinken oder schweben: Man verändert das Volumen des Körpers, und sein Gewicht bleibt gleich, oder man ändert das Gewicht, während sein Volumen gleich bleibt.

Erstere Möglichkeit wird von Fischen genutzt, die ihre Schwimmblase (und damit ihr Volumen) vergrößern oder

verkleinern. Ein U-Boot nutzt die zweite Möglichkeit, in dem die Tauchzellen entweder mit leichter Luft, oder mit schwererem Wasser gefüllt werden und damit ihr Gesamtgewicht verändern. Wird Wasser über Flutventile in die Tauchzellen gelassen, wird die Luft über die Entlüftungsventile herausgedrückt. Das Boot bekommt Untertrieb und sinkt. Ist die gewünschte Tiefe erreicht, werden die Entlüftungsventile geschlossen. Um Aufzutauchen wird Pressluft aus Druckflaschen in die Tauchzellen gepumpt und



Das U-Boot.....

das Wasser über die Flutventile wieder herausgedrückt, das Boot bekommt Auftrieb und steigt wieder.

Im 2. Weltkrieg fuhren die U-Boote aufgetaucht meist mit geöffneten Flutventilen und geschlossenen Entlüftungsventilen. Durch die sich in den Tauchzellen eingeschlossene Luft konnte durch das offene Flutventil kein Wasser eindringen (der selbe Effekt, wie wenn man

ein leeres Glas mit der Öffnung nach unten unter Wasser hält). Zum Alarmtauchen mussten dann nur noch die Entlüftungsventile geöffnet werden.

Soweit der einfache Teil. Jetzt greifen in diesen eigentlich recht einfachen Vorgang eine ganze Reihe von Faktoren ein, welche die Sache leider komplizierter machen.

Es ist z.B. theoretisch zwar möglich das Boot so auszutariieren, daß es exakt so schwer ist wie das Wasser, das es verdrängt, in der Praxis wird es

aber immer ein wenig Auf- oder Untertrieb haben. Auch die Tauchtiefe spielt eine Rolle. Je tiefer das Boot sinkt, desto höher wird der Wasserdruck; das Boot wird minimal zusammengedrückt und verändert sein Volumen. Nun muss ein wenig

Pressluft in die Tauchzellen gedrückt werden, um die Tauchtiefe zu halten und so das Boot am „durchsacken“ zu hindern.

Beim Steigen sinkt der Wasserdruck. Das Boot muss ein wenig nachfluten, damit es nicht wie ein Korke nach oben schnellt. Auch der ständig wechselnde Salzgehalt des Meerwassers muß berücksichtigt werden. Steigt der Salzgehalt, verändert sich die

spezifische Dichte des Meerwassers. Es wird leichter, das Boot steigt. Steigt oder sinkt die Wassertemperatur, ändert sich ebenfalls der Auf- oder Untertrieb des Bootes.

2. Regelzellen

Nun wäre es technisch kaum möglich, diese feineren Ungleichmäßigkeiten mit den großen Tauchzellen auszugleichen. Für diesen Zweck gibt es die Regelzellen. Die Regelzellen sind wiederum kleinere flutbare Tanks im Boot, die je nach Salzdichte, Temperatur usw. des umgebenden Seewassers geflutet oder gelenzt werden. Manchmal sind nur wenige Liter mehr oder weniger Wasser in den Regelzellen ausschlaggebend. Aber auch mit Hilfe der Regelzellen ist ein U-Boot kaum exakt auf der gewünschten Tiefe zu halten. Die Feinsteuerung übernehmen die Tiefenruder.

3. Tiefenruder

Einem erfahrenen LI. (Leitender Ingenieur) gelang es in der Regel, ein U-Boot bis auf 20-30 Kg Auf- oder Untertrieb auf der gewünschten Tiefe zu halten. Die letzte Feinabstimmung erfolgte am Tiefenruderleitstand mit den am Bug und Heck des Bootes befindlichen Tiefenrudern. Deswegen mußte ein U-Boot

immer ein wenig Fahrt unter Wasser machen, damit die Tiefenruder auch wirken konnten.

4. Trimmzellen

Mit den bisher genannten Faktoren kann man ein U-Boot also auf der gewünschten Tauchtiefe halten. Aber es muss ja auch auf einigermaßen ebenen Kiel durch die Tiefe schweben. Dafür dienen die Trimmzellen. Ist das Boot zwar im Gesamtgewicht mit Hilfe der Tauch- und Regelzellen zwar so angepasst, das es unter Wasser auf der gewünschten Tiefe in der Schwebelage bleibt, ist es sehr wahrscheinlich, das die Gewichtsverteilung im Boot selber noch nicht in Ordnung ist: Die schweren Dieselmotoren könnten z.B. das Heck nach unten ziehen, während der leichtere Bug nach oben ragt.



...und sein Verfolger

Um das Boot also auf ebenen Kiel zu kriegen, dienen die Trimmzellen. Diese sind im Bug und am Heck des Bootes angeordnet. Ragt nun also der Bug zu weit nach oben, wird Wasser von den

REISEN IN EINER SICHEREN WELT. DER NEUE CITROËN XSARA.

JETZT BIS ZU DM 3.000,-
FÜR IHREN GEBRAUCHTEN.



CITROËN empfiehlt TOTAL

CITROËN XSARA LIMOUSINE EXCLUSIVE
mit Wunschausstattungen

Der CITROËN XSARA steht für Schutz und Geborgenheit. Er bietet ein umfassendes Sicherheitskonzept mit Front- und Seitenairbags, ABS mit elektronischem Bremskraftverteiler, verstärkter Fahrgastzelle und CITROËN Sicherheitsfahrwerk. Und eine Komfortausstattung mit Zentralverriegelung mit Fernbedienung, optionalem Radio-Telefon mit Navigationssystem u.v.m. Hier sind Sie gut aufgehoben – auf jeder Reise. Ganz sicher.

Der neue CITROËN XSARA. Schon ab DM 26.150,-/EUR 13.370,28

*Gemäß unseren Garantiebestimmungen

3 Jahre
Garantie
auf Lack*

12 Jahre
Garantie gegen
Durchrostung*

Citroën Commerce
Niederlassung Nürnberg
Regensburger Straße 70
90478 Nürnberg

CITROËN XSARA

NICHTS BEWEGT SIE WIE EIN CITROËN



achteren Trimmzellen nach vorne in die Bugtrimmzellen gepumpt, damit das Boot hinten leichter und vorne schwerer wird.

5. Weitere Zellentypen

Die Untertriebszelle: Dies war eine spezielle Tauchzelle unter der Zentrale des U-Bootes, die bei Überwasserfahrt geflutet war. Mußte das Boot nun im Alarmfall schnell auf Tiefe gebracht werden, sorgte der Untertrieb der Untertriebszelle für ein schnelleres Tauchmanöver. War das Boot auf Tiefe, wurde die Untertriebszelle angeblasen, daher mit Druckluft das Wasser herausgedrückt, damit das Boot nicht weiter durchsackt.

Die Torpedo-Regelzellen: Die Torpedos in den Bug- und Hecktorpedorohren waren weit schwerer als das von ihnen verdrängte Wasser. Wurde also etwa ein Torpedo aus dem Bugtorpedorohr abgeschossen, wurde das Boot um das Torpedogewicht leichter und der Bootsbug stieg nach oben. Gerade bei den auf Seh-

rohrtiefe durchgeführten Angriffen bestand die Gefahr, das der Bootsbug durch die Wasseroberfläche bricht und vom Feind gesehen wurde. Es musste also unmittelbar nach dem Torpedoschuss das verlorengegangene Gewicht des Torpedos ausgeglichen werden, in dem die Torpedo-Regelzellen geflutet wurden.

6. Andere Faktoren

Ein getauchtes U-Boot war in einem sehr labilen Gleichgewicht. Bewegte sich nur ein Mann von ca. 80 Kg Körpergewicht vom Bug zum Heck, musste mit den Regelzellen diese Gewichtsverlagerung ausgeglichen werden. Die Darstellung in vielen U-Boot-Filmen, wo Besatzungsmitglieder im getauchten U-Boot wirt hin und her rennen, entspricht also nicht den Tatsachen. Ausnahme ist das Kommando "Alle Mann voraus!" beim Alarmtauchen, bei dem alle Männer, die nicht wichtige Positionen für den Tauchvorgang innehatten schnellstens in die

Bugsektion rannten, um das Boot durch ihr Gewicht schneller auf Tiefe zu bringen. Zusätzlich wurden die vorderen Tiefenruder auf „Hartlage Unten“ gestellt.

Ein weiterer Faktor ist auch der Proviantverbrauch. Dadurch wurde das Boot insgesamt im Laufe der Feindfahrt leichter. Dies wurde Teilweise



Wasserbomben auf U-Boot, Ausstellung Modell-Center vom 11. November 2000
Foto: Marian Pechtl

ausgeglichen durch den Treibölverbrauch. Da Diesel-reibstoff leichter ist als Wasser, und die außenliegenden Dieseltanks bei fortschreitendem Treibstoffverbrauch sich von unten mit Seewasser füllten (Das Treiböl schwamm in den nach unten offenen Außentanks auf dem Wasser), wurde das Boot wiederum schwerer. Das Tauchverhalten des Bootes mußte jeden Tag (manchmal sogar alle paar Stunden) in Tauchversuchen neu ermittelt werden. Die Lastigkeit mußte neu bestimmt werden, die Füllung der Regelzellen, Dichte und Temperatur des Meerwassers...und...und...und...

Dieser kurze Bericht kann nur einen relativ groben Überblick über die wichtigsten Einrichtungen eines U-Bootes geben. Wer heute das Museumsboot U-995 in Laboe besucht, und die unzähligen

Ventile, Handräder, Leitungen, Anzeigeeinstrumente, Hebel, Schalter, die Notiztafeln für alle Tauch-, Regel-, Trimmzellen sieht, bekommt einen Eindruck davon, was die Männer damals leisten mußten, um ihr Boot schnell und sicher unter die Wasseroberfläche und auch wieder ans Tageslicht zu bringen. Die Steuerung eines WK-II U-Bootes war komplizierter als die Steuerung eines Space-Shuttles. Es gab keine Bodenstation, der man ein Problem melden konnte. Die Besatzung war in ihrem U-Boot ganz auf sich allein gestellt. Unzählige Übungsstunden am Simulator und in den Ausbildungsflotillen waren nötig, um dieses Können und das nötige Gefühl für ein U-Boot zu erwerben. Jeder Handgriff mußte sitzen, nur ein kleiner Fehler, eine Unachtsamkeit, und die Besatzung sackte mit ihrem Boot in ein nasses Grab!



Oben modernes Atom-U-Boot der OHIO-Klasse. Auf den vorherigen Seiten U-47 und Korvette der Flower-Class.

Fotos: Klaus Müller

Jugendzeltlager 2000

von Klaus Müller

Tatzeit vom 30. Juni bis 2. Juli. Unser Jugendzeltlager stand unter einem guten Stern. Das Wetter hat gepaßt, die Laune bei allen Beteiligten war bestens. Nach dem Aufbau der Zelte wurde wie immer in der Gaststätte eingekehrt und die obligatorischen Bratwürste bestellt.



Sandra düst zum Zeltlager.....

Das Essen war wie immer gut, aber der Nachschub lief diesmal schleppend. Anschließend wurden die Enten auf Vordermann gebracht und es ging los mit Nacht-fahren. Bis auf ein paar Störungen gab's keine besonderen Vorkomm-nisse. Danach wurde noch gefeiert, mit Alt und Jung. Am nächsten Tag war eine kleine Wanderung zu einem Baggersee dran, und etliche gingen auch baden. Nachmittags wurde wieder gefahren, diesmal gab es

Prob-leme. Manche Modelle wollten einfach nicht so, wie es sich ihre Besitzer vorgestellt haben. Gegen Abend wurde wieder gegrillt was das Zeug hielt. Es war köstlich! Auch Frau Reuß kam mit ihrem Lebensgefährten vorbei, und der ging mit meinem Sea-Commander auf Entenjagd. Schonzeit vorbei!!! Später wurde Fußball gespielt. Na ja, es hat ganz schöne Blessuren gegeben. Aber wenn die "Alten" gegen die "Jungen" spielen..... Toll war's! Sonntags wurde nach dem Frühstück noch mal gefahren, alle Akkus leer-gemacht und gegen Mittag ging's dann ans Einpacken. Unser Stefan Müller hatte an diesem Tag auch noch Geburtstag, und seine Eltern brachten noch Kaffee und Kuchen vorbei. Es wurde noch ein wenig gefeiert, bevor dann endgültig nach Hause gefahren wurde. Kurzum - das Jugendzeltlager war wieder einmal ein voller Erfolg.



....unsere „Großen“ warten aufs Essen....



...anschließend eine sportliche Betätigung – Alt gegen Jung.....



...und mit einem schönen und auch turbulenten Nachtfahren ging der Samstag stimmungsvoll zu Ende.
Fotos: Klaus Müller



Vereinsausflug nach Nyrsko

von Jürgen Schlicker

Vom 9. bis 12. Juni 2000 fand unser Vereinsausflug statt. Wie im letzten Jahr ging es auch diesmal nach Tschechien. Nach einer ruhigen, ereignislosen Fahrt kamen wir gegen 18:30 Uhr im Hotel Nova Koruna in Nyrsko an. Als die Zimmer verteilt und das Gepäck, (und natürlich die Schiffe) verstaut waren, war es an der Zeit fürs Abendessen, also fielen wir gemeinsam im Hotelrestaurant ein. Das Essen war sehr gut und preiswert.

Die Jugend hatte, wie üblich, kaum Zeit zum Essen. Dafür kamen die mitgebrachten Modellautos sehr schnell und ausgiebig zum Einsatz.

Den Abend verbrachten wir in gemütlicher Runde bei Pils und dunklem Bier im Garten der angrenzenden Pilsbar. Hier erwartete uns denn auch der erste Schock: Die Kneipe wurde tatsächlich Punkt 22 Uhr dichtgemacht. Allerdings durften wir noch im Garten sitzenbleiben. Dem Verhandlungsgeschick von

Edita war es dann zu verdanken, daß wir wenigstens einen Kasten Bier und einige Kerzen bekamen. Aus zwei leeren Plastikflaschen waren schnell ein paar Windlichter hergestellt und mit dem vorhandenen Getränkevorrat wurde der Abend dann doch recht lustig.

Am Samstag kamen dann gegen neun Uhr allmählich alle in die Gänge. Die Jugend war uns auch hier voraus, die Kids waren seit 6 Uhr wach und aktiv. Nach dem Frühstück teilten wir uns auf. Reinhard wollte zum See, die Kinder im Hotel bleiben und Autos fahren lassen und der Rest beschloß ins nahe Klatovy zu fahren, um einen kleinen Stadtbummel zu machen. Natürlich gehörte dazu auch ein Besuch des "Schwarzen Turmes". Die Stufen waren schier endlos, (226) der Blick von oben über die Stadt war die Mühe allerdings wert. Nach dem Mittagessen ging es dann zurück ins Hotel und danach endlich an den See. Reinhard's "BAVARIA" war bereits voll im Einsatz, etliche Zuschauer hatten sich auch schon einge-





funden, und so wurde es ein recht ordentliches Schaufahren.

Nachdem sich der SMC versammelt hatte und alle Schiffe auf dem Wasser waren, begann es prompt zu Regnen. (Sollte uns das vielleicht zu denken geben?) Es war aber nur ein kurzer, wenn auch etwas heftiger, Schauer und von sowas lassen wir uns bekanntlich nicht beeindrucken. Als die ersten Akkus leergefahren waren, ging es zum Hotel zurück. Nicht nur die Akkus, auch wir benötigten das Aufladen. Aber für den späteren Abend war natürlich ein Nachtfahren angesetzt.

Allerdings gab es vorher noch einen kleinen Zwischenfall. Kristinas Kopf hatte beim Spielen eine unheimliche Begegnung mit dem Eisengestänge eines kleinen Karussells. Aber nach einem kurzen Besuch in der örtlichen Ambulanzstation, (Edita fungierte wieder als Dolmetscher) war Kristina wieder fit. So gab es dann mit etwas Verspätung doch noch ein Nachtfahren.

Für etwas Spannung sorgte Axels Tonnenleger, als sich die Beleuchtung nicht einschalten ließ. Ein unbeleuchtetes 45kg-Schiff auf

dem Wasser macht das Ganze erst so richtig interessant. (Kristinas Kopfverband war deutlich besser zu sehen)

Allerdings klärte sich die Situation von selbst, denn nach einiger Zeit gingen sämtliche Lichter auf Axels Schiff von selbst an, dafür ließen sie sich dann nicht mehr ausschalten. Der nächste Schock erwartete uns dann bei der Rückkehr ins Hotel: die Bar war bereits geschlossen, es war nirgends etwas zu Trinken aufzutreiben. Also beendeten wir den Tag etwas vorzeitig und nahmen uns vor, für den nächsten Abend vorzusorgen.

Für den Sonntag hatte Axel eine Fahrt in einem historischen Zug organisiert. Da aber nicht alle vom



Dampfflokkieber erfaßt waren, teilten wir uns auf. Die Jugend ging mit Begleitung meiner und Armins Frau ins Bad, wir anderen begaben uns gegen zwölf Uhr zum



Bahnhof. Der Dampfzug fuhr nicht bis Nyrsko, deshalb mußten wir ein Stück mit einem regulären Zug fahren. Der Bahnhof, an dem wir in den Dampfzug umsteigen konnten, ist an Einsamkeit fast nicht zu überbieten. Ein Bahnhof und zwei Häuser, das Ganze im absoluten Nirgendwo. (Ich weiß jetzt, wo sich Fuchs und Hase gute Nacht wünschen!) Die Fahrt mit dem historischen Zug nach Bayerisch Eisenstein war allerdings ein echtes Erlebnis. Die alten Waggons waren liebevoll restauriert, selbst der Kanonenofen für die kalten Wintertage fehlte nicht. Die Lokomotive selbst war ein echter Hingucker, eine Dampfmaschine ist eben doch etwas absolut faszinierendes.

Die ICE-verwöhnten Bahnreisenden unserer Zeit wissen gar nicht was es heißt, jeden Schienenstoß und jede Unebenheit der Gleise zu spüren. Ganz zu schweigen von dem Geruch und dem Nebel, der sich bei Tunnel-

durchfahrten im ganzen Zug verbreitete. Die Rückfahrt von Bayerisch Eisenstein traten wir wieder in einem regulären Zug an. Wenn wir aber dachten, das Abenteuer wäre damit zu Ende, so irrten wir uns gewaltig. Es begann gerade erst!

Etwa einen Kilometer nach dem Bahnhof wurde unser Zug plötzlich langsamer und blieb schließlich mitten auf freier Strecke stehen. Als erstes fiel uns auf, daß wir nicht nur angehalten hatten, sondern daß auch die Maschine des Zuges nicht mehr lief. Zu sehen war weder vor noch hinter uns etwas, auch das Zugpersonal machte sich rar. So vergingen ca. zwanzig Minuten, als ein leichter Ruck durch den Zug lief. Man hatte tatsächlich eine zweite Lokomotive aus dem Bahnhof hinter uns geholt und diese begann nun, unseren Zug anzuschieben. Nach kurzer Zeit lief dann auch unsere eigene Maschine wieder und wir machten



aus eigener Kraft Fahrt. (Bei jedem Stopp gab es allerdings Wetten, ob wir stehenbleiben oder



nicht!) Der Zugführer war sich seiner Verspätung bewußt und anscheinend wild entschlossen aufzuholen. Er zeigte nun so richtig, was in seiner Maschine steckt. Verschiedene Schätzungen ergaben eine etwaige Geschwindigkeit von ca. 100-120 km/h. Und das auf der engen, eingleisigen Strecke, die den Dampfzug schon kräftig durchgeschüttelt hatte. Ein paar von uns wurden immer stiller. Besonders in den Kurven, wenn deutlich zu spüren war, wie es in den Schienen unter uns arbeitete. Aber was soll's, no risk no fun, jedenfalls hatten wir in Nyrsko nur noch fünf Minuten Verspätung.



*Axel mit fachkundigem Publikum bei seinem ersten Einsatz im Weiher von Nyrsko.
Alle Fotos Vereinsausflug: Klaus Müller*

Nach dem Abendessen ging es dann noch mal zum Nachtfahren an den See. Abgesehen von ein paar kleineren Havarien, (Maxi setzte die SALINA auf die Uferfelsen und verpaßte den Rudern ein neues Design, ich mußte feststellen, daß mein BEC-System mit den Sonderfunktionen überlastet wird, was einen Bergeinsatz von Axel erforderlich machte) gab es keine nennenswerten Probleme.

Für den Abend hatten wir diesmal vorgesorgt, und so gab es kaum Engpässe bei der Getränkeversorgung. So konnten wir in gemütlicher Runde die Ereignisse des Tages in aller Ruhe noch einmal Revue passieren lassen, diesmal sogar mit elektrischer Beleuchtung (Der Wirt hatte ein Einsehen und ließ wenigstens das Licht im Garten an).

Am Montag war nach dem Frühstück Packen angesagt, und nach einem allerletzten Besuch am See, wo natürlich die Hälfte wieder ausgepackt wurde, man wollte ja noch mal Schiffchenfahren, ging es dann im Laufe des Nachmittages zurück nach Hause. Alles in Allem war es ein lustiges, gelungenes Wochenende und wir freuen uns schon jetzt auf nächstes Jahr, wenn es wieder heißt:

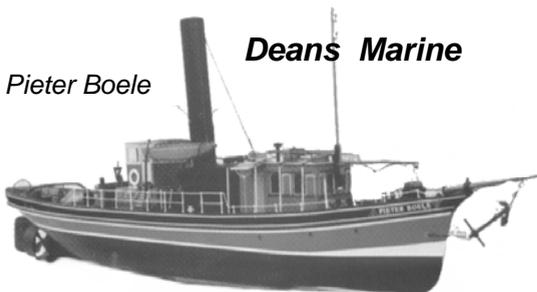
Der SMC unterwegs!

SUN 5005, Admiral, DM 195,00



Sun Field

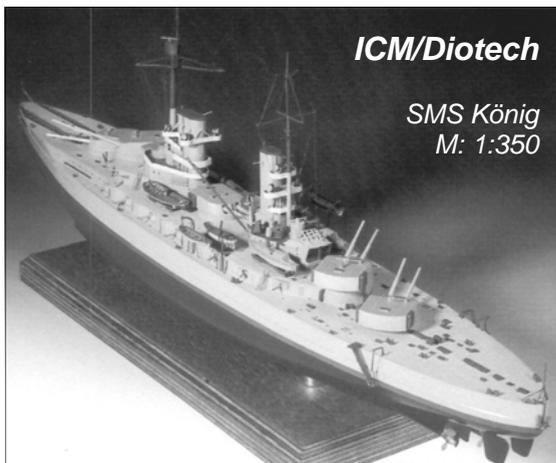
Pieter Boele



Deans Marine



Deans Marine – Vosper Torpedoboot



ICM/Diotech

SMS König
M: 1:350

Schlachtschiff „KÖNIG“

Die 4 Schiffe vom Typ König: „König, Großer Kurfürst, Markgraf und Kronprinz“, die als letzte Linienschiffe der Kaiserlichen Marine mit 30,5 cm Geschützen ausgerüstet wurden, waren im wesentlichen Weiterentwicklungen der Kaiser-Klasse und entsprachen dieser in vielen Konstruktionsmerkmalen. Die Namen erhielten die vier Schwesterschiffe zu Ehren der Repräsentanten der regierenden Dynastien Deutschlands. Das Leitschiff „König“ wurde am 3. 10. 1911 in der Kaiserlichen Werft Wilhelmshaven auf Kiel gelegt, der Stapellauf erfolgte am 1. 3. 1913, die Indienstellung am 9. 8. 1914. Alle vier Schiffe gehörten zum Verband des 3. Geschwaders der Hochseeflotte. Einer der Einsätze war die Skagerrak-Schlacht, das größte und härteste Seegefecht des 1. Weltkriegs.

Am 21. Juni 1919, gemäß dem Waffenstillstandsabkommen, wurde die deutsche Flotte in Scapa Flow interniert und größtenteils, einschließlich aller vier Schwesterschiffe der Königsklasse, selbst versenkt. Teile der Schiffe liegen noch heute in der Bucht.

Das große Modell-Center

Öffnungszeiten: Mo – Do 14 – 18 Uhr, Freitag 10 – 18 Uhr u. Samstag 9 – 16 Uhr

Neuheiten

ICM Standmodelle

SMS König 1:350 ICM S 002 DM 159,95

SMS Grosser Kurfürst 1:350 ICM S 003 DM 159,95

Passende Fotoätzteile GMM 350-20 DM 119,50

SUNFIELD – Modellboote aus Rußland – für RC-Einbau

Regatta – Segel- u. Motoryacht, Länge 778 mm DM 195,00

Salamander – Feuerlöschboot, Länge 495 mm DM 149,00

Dolphin – Sportboot, Länge 495 mm DM 139,00

Admiral – Motoryacht, Länge 538 mm DM 195,00

Deans-Marine, Maßstab 1:96, RC-Einbau möglich

Alle Modelle lieferbar – Preise auf Anfrage

Ihr Spezialist für Schiffs-Standmodelle, Ätzteile, motorisierbare Einstiegs-Modelle, Farben und Zubehör! Wir führen auch ein riesiges Angebot aus anderen Modell-Sparten, wie z. B. Militär, Figuren, Autos, Trucks, Motorräder, Flugzeuge, Science-Fiction, Literatur und vielem mehr. Besuchen Sie unser Modell-Center, auch eine weite Anfahrt lohnt sich!

Modell-Center, Dallinger Straße 4 b, 90459 Nürnberg, Tel.: 0911 / 446 83 89, Fax: 0911 / 446 84 06

Das **Modell-Center** in Nürnberg bietet wieder einiges an Neuheiten für die Freunde maßstäblicher Modelle an. Aus dem ersten Weltkrieg z. B. das kaiserliche Schlachtschiff SMS „König“, das an Detailtreue kaum zu überbieten ist. Mittels Fotoätzteilen von **GMM** läßt dieses Modell keine Wünsche mehr übrig. Daß die Bauzeit eines solchen Modells einen gewissen Zeitraum erfordert und die Anforderungen zum Bauen und Lackieren hoch sind, dürfte klar sein. Aber das Ergebnis läßt dafür jedes Modellbauer-Herz höher schlagen.

Der Klassiker unter den Baukästen der maßstäblichen Modelle dürfte weiterhin „**Deans-Marine**“ sein. Diese Schiffe im Maßstab 1:96 erfüllen die Anforderungen der Fahrmodellfreunde genauso wie die Wünsche der Standmodellbauer nach Detailtreue. Für Anfänger sind sie nicht geeignet, man sollte schon gewisse Kenntnisse im Modellbau mitbringen.

Für die jungen Freunde des Modellbaus bietet die Firma „**Sun Field**“ aus Rußland für relativ wenig Geld sehr gut ausgestattete Baukästen, die Bereits mit Motor, Wellen und Rudern versehen sind. Außer einer Fernsteuerung und Akkus benötigt man nichts mehr, um ein schönes Fahrmodell zu besitzen. Die paßgenauen Teile sind weitgehend vorgefertigt.



Ich bitte um Milde, oder wie man als Verteidiger keine Chance hat.

Vom Gerichtsreporter Georg Reusch

Nach einer wie üblich etwas "anregenden" Vereinssitzung am 15. September 2000 hatte unser Rudi am Ende noch ein kleines

Highlight.

Die erste Verhandlung vor dem SMC-Seeamt Nürnberg!!

Beim Schaufahren am Hafenfest sind zwei unserer Vereinsmitglieder durch ihre etwas raudihafte Fahrweise mit ihren Modellen leicht aneinandergelassen.

Die beiden Beklagten* wurden

vom vorsitzenden Richter, seiner Ehren Herr Rudolf Schwarzmeier, aufgerufen und mit ihren Schandtaten konfrontiert.

Die Mimik unserer beiden Übeltäter war eine Augenweide, von ich kann doch nicht gemeint sein, über man tut mir großes Unrecht, bis zu vollkommen unschuldig, hätte kein Schauspieler des Nürnberger Theaters eine bessere Leistung bieten können.

Der Staatsanwalt, Jürgen Reichel, präsentierte jedoch mittels zweier Fotografien eines leider unbestechlichen Zeugens und mit Hilfe eines in der Seeschiffahrtstraßenordnung sattelfesten Gutachters, eine Beweislage, gegen die ich als Anwalt der Verteidigung machtlos war. Zumal der von mir vertretene Angeklagte alles zugab und mit dem

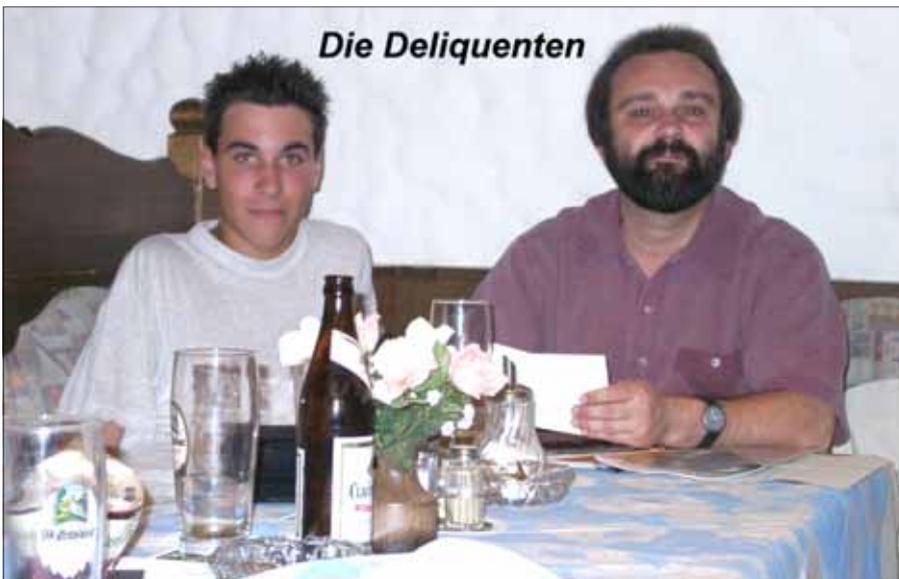
Staatsanwalt scheinbar gemeinsame Sache machte.

Im Laufe der Beweisaufnahme taten sich menschliche Abgründe auf, von Alkohol am Knüppel der Fernsteuerung, bis zum Verschweigen des Unfalls durch den Kapitän gegenüber des Schiffseigners.

Um der Gerechtigkeit zum Sieg zu verhelfen und Milde walten zu lassen, wurden beide Angeklagten zu Geldspenden in die DGzRS-Kasse verurteilt.

Abschließend bleibt festzustellen, daß die Beschuldigten stellvertretend für all jene verurteilt wurden, deren auftauchen jedes Schaufahren zum Horror werden lässt.

SMC-Mitglieder sind davon natürlich nicht angesprochen; zum Beispiel „Ronni-Fahrer, Rennträger und so weiter.....“



Die Küstenwache

Unsere Mitglieder Axel Müllenschläder und Reinhold Zielinski haben sich an ein Küstenwachboot gewagt. Seit Jahren werden Rümpfe gegossen und Aufbauten hergestellt, auch der Mast ist schon als solcher zu erkennen. Damit sich der Leser vorstellen kann, wie solch ein Schiff einmal aussieht, hier ein paar Informationen und Bilder. Die Vorbilder heißen

BG 22 – Neustrelitz

BG 23 – Bad Dübén

Hier noch ein paar technische Daten:

Länge:	48,90 m
Breite:	8,60 m
Tiefgang:	2,20 m
Verdrängung:	347 t
Antrieb:	2x 2700 Kw/3670 PS
Geschwindigkeit:	26 sm/h
Besatzung:	17

Das Modell ist ein Eigenbau im Maßstab 1:40, als Unterlagen dienten Originalpläne und Fotos. Wie man sieht, sind die Modelle noch im Bau...



Mit „Küstenwache“ werden die Organisationen des Bundes bezeichnet, die im Bereich des maritimen Umweltschutzes, der Sicherheit des Schiffsverkehrs, des polizeilichen Grenzschutzes, des Zolls sowie des Fischereischutzes auf Nord- und Ostsee tätig sind.



*Küstenwache
im
Einsatz*

*Fotos:
Reinhold Zielinski,
BGS*



BG 22 „Neustrehlitz“

Foto: BGS

Ausflug zur Hanse-Sail nach Rostock-Warnemünde

***Donnerstag, 9. August bis Sonntag, 12. August 2001 oder
Freitag, 10. August bis Sonntag, 12. August 2001 (3 Tage)***

4-Tages-Sonderreise (bzw. 3.Tages-Kurzreise) nach Rostock-Warnemünde, 3 Übernachtungen mit Frühstück in zentral gelegenen Hotel in Warnemünde direkt am Hanse-Sail-Geschehen am alten Strom. Teilnahme an den zahlreichen Veranstaltungen wie Großseglerparade mit berühmten Schiffen. Ausstellungen und maritimes Treiben runden diese Fahrt ab. Geplant ist u. a. ein Tagesausflug mit einem Großsegler auf die Ostsee.

<i>ÜF, Rostock-Card, Kurtaxe, Reiseleitung, Informationsmaterial</i>	<i>ca. DM 545,00</i>
<i>Kurzreise 3 Tage</i>	<i>ca. DM 445,00</i>
<i>Einzelzimmerzuschlag</i>	<i>DM 125,00</i>
<i>Tagesausflug auf Großsegler</i>	<i>auf Anfrage</i>

Samstag, 15. 09. 2001

Tages-Sonderzug zum „Rhein in Flammen“

Gesellschaftssonderzug mit Bewirtschaffung ab Nürnberg, Fürth, Erlangen, Forchheim, Bamberg, Kronach (andere Zustiege auf Anfrage) nach St. Goar. Transfer zur Rhein-Schiff. Schiffsreise von St. Goar nach St. Goarshausen, zur Loreley und den Burgen Rheinfels, Katz und Maus. Erleben Sie ein wunderschönes Fest mit vier Feuerwerken und einem sprühenden Schlußakkord von der Rheinmitte. Genießen Sie das Treiben von Ihrem Logenplatz auf einem der über 70 Schiffe der weißen Flotte. Preis auf Anfrage.



V.F.R. e.V.
Föhrenstraße 5
D-90592 Schwarzenbruck
Tel.: (09128) 47 94
Fax: (09128) 72 97 34
E-Mail: vfrinfo01@aol.com

Die SMC-Jugend in den Nürnberger Felsenkellern

von Sandra Schlicker

Am Samstag, den 4. November 2000, war unsere SMC-Jugend in den Nürnberger Felsenkellern unterwegs. Treffpunkt war das Dürerdenkmal nahe der Sebalduskirche. Nachdem sich alle Teilnehmer dieser Exkursion versammelt hatten, hieß es auf die Führungsleiterin warten. Wie immer, ging auch dies nicht ohne Blödeleien von statten.

Während der eine versuchte, das Dürerdenkmal zu "stürmen", machte ein anderer wiederum Bekanntschaft mit einem Pfefferbonbon, den ich mir aus einem Scherzartikelladen besorgt hatte (was derjenige von der Geschmacksrichtung hielt, wurde an seinem Gesichtsausdruck deutlich). Auch wurden Überlegungen laut, wen wir denn dort unten lassen könnten.

Mittlerweile wurde es voller um das Denkmal; wir waren nicht die einzigen, die an diesem Nachmittag in den "Untergrund" Nürnbergs wollten. Als schließlich die Leiterin auftauchte und alle bezahlt hatten, ging es ein paar Treppen in die Tiefe.

Es war nicht zu überhören, daß sie geringfügig heiser war und erst, nachdem sie von einem mitfühlenden Herrn einen Halsbonbon bekommen hatte (nein, diesmal kein Pfefferbonbon), konnte die Führung richtig beginnen.

Sie erzählte, daß gefundene Urkunden das Alter der Keller auf mindestens 700 Jahre datieren. Wir erfuhren auch, daß die Keller sowohl als Lager- als auch Luftschuttkeller verwendet und teils auch angelegt wurden. Während dem Krieg seien die meisten Leute in den Kellern erstickt, da Feuer außerhalb der Keller den Sauerstoff entzogen hatten.

Sofort kamen wieder unsere dummen Bemerkungen dazu (wie hätte es auch anders sein sollen). Später kamen wir an einem Raum vorbei, der noch zur Bierlagerung verwendet wird. Natürlich kam von unserer Seite wieder die Frage, ob man den hier gleich mal kosten dürfe, was zu unsrer Enttäuschung mit einem nein beantwortet wurde. Nach ca. einer dreiviertel Stunde war die Führung beendet, wir wieder am Tageslicht und gottseidank keiner vermißt.

Anschließend fielen wir noch beim nächsten McDonalds ein, wo es sowieso schon ziemlich voll war. Ein paar Plätze gefunden, das Essen bestellt, wurde sich noch ein wenig über dies und das unterhalten. Gegen 17 Uhr wurde der Ausflug dann am Schönen Brunnen offiziell beendet.

Operation gelungen, Jugendwart erschöpft, alles in allem ein gelungener Ausflug; und ich denke, wir können uns dort auch noch öfter sehen lassen.



Hobby Kob

LRP - Simprop - Krick - Graupner

Robbe - Tamiya - Gröschl - Spanjer

über



Jahre



Auto- Flug- und Schiffmodellbau

Sei wer den vom ehMal igen
Deutschen Meister für RCGar -Modelle
fair und kompetent beraten.

Mögeldorf Hauptstr. 39 - 90482 Nürnberg
Telefon: (0911) 54 22 17 - Fax: 54 30 54 9

"Funk-Schlacht" auf See – Flugzeugträger gab auf

Lesen Sie mal, was alles auf hoher See passiert (jetzt von der US-Kriegsmarine freigegeben)

Sprechfunk-Protokoll vom amerikanischen Flugzeugträger „Enterprise“

Station 1: Bitte ändern Sie Ihren Kurs um 15 Grad nach Norden, um eine Kollision zu vermeiden

Station 2: Empfehle, SIE ändern IHREN Kurs um 15 Grad nach Süden.

Station 1: Hier spricht der Kommandant eines US-Kriegsschiffs. Ich wiederhole: Ändern SIE IHREN Kurs!

Station 2: Nein. SIE ändern den Kurs.

Station 1: Dies ist der Flugzeugträger "Enterprise". Wir sind ein sehr großes Kriegsschiff der US-Navy. Ändern Sie Kurs - und zwar jetzt!!!

Station 2: Wir sind ein Leuchtturm. Over to you.

Der 342 Meter lange Flugzeugträger änderte seinen Kurs.

Kinderseite



Hallihallo allerseits!

In dieser Ausgabe ist endlich wieder eine Kinderseite enthalten. Neben Witzen und Wissenswerten gibt es auch wieder ein Preisträsel. Ich kann nur sagen, am liebsten würde ich selber mitmachen ... die Preise haben es diesmal wirklich in sich!

Jetzt aber noch viel Spaß beim Durchstöbern der Kinderseite!

Bauernregeln:

- Fällt der Bauer tot vom Traktor, steht am Waldrand ein Reaktor!
- Sind die Hühner platt wie Teller, war der Traktor eben schneller!
- Hat der Bauer Lust auf Schinken, fängt der Eber an zu hinken!
- Die Kuh im Takt das Euter schwingt, wenn die Magd wie Britney singt!

Alle Mathehasser können aufatmen, sie hatten all die Jahre über recht - es ist sinnlos.

Hier ein Beispiel:

Je mehr Käse, desto mehr Löcher, je mehr Löcher, desto weniger Käse. Also: Je mehr Käse, desto weniger Käse!



**Der Fuchs ist schlau und stellt sich
dumm, der Lehrer macht es andersrum!**



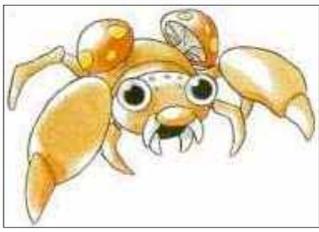
Wusstest du, dass ...
... Orcas Krabben und Delphine fressen?
Deshalb werden sie fälschlicherweise auch
Killerwale genannt!
... Ein Eisbär dreimal so schwer ist wie ein
Löwe
... Es auf Java 300 Tage im Jahr gewittert?



Na, was könnte das sein?



Lehrer bei der Klassenarbeit



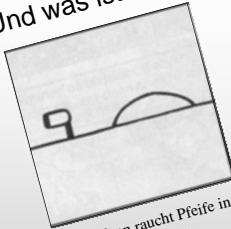
Gestaltung der Kinderseite:
Marian Pechtl & Sandra Schlicker

Was ist das?



Schachbrett für Anfänger

Und was ist das?



Dicker Mann raucht Pfeife in der Badewanne



Mit Jungs ist es wie mit Bussen, es kommt immer wieder einer ...

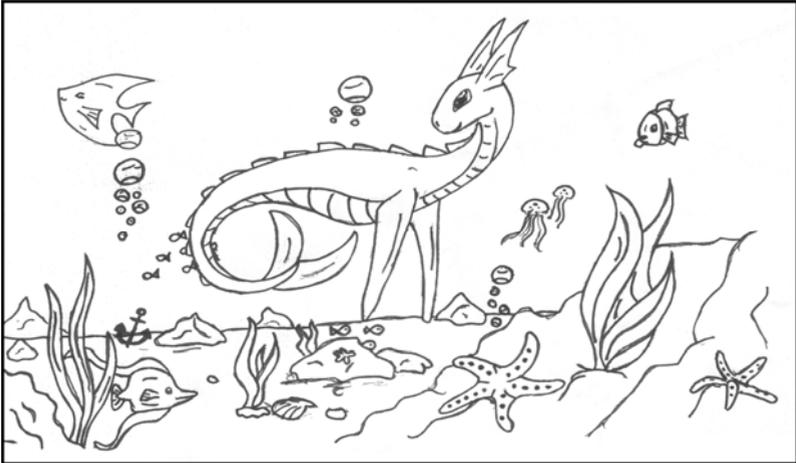


Jungs sind wie Waschmaschinen, macht man sie an, drehen sie durch!

In der Politik ist es wie mit Jeans, an allen wichtigen Stellen sitzen Nieten!



Preisrätsel



Findet im unteren Bild alle 8 Fehler! Zu gewinnen gibt's diesmal:

1. Preis: Titanic 2. Preis: Frachter 3. Preis: U-Boot

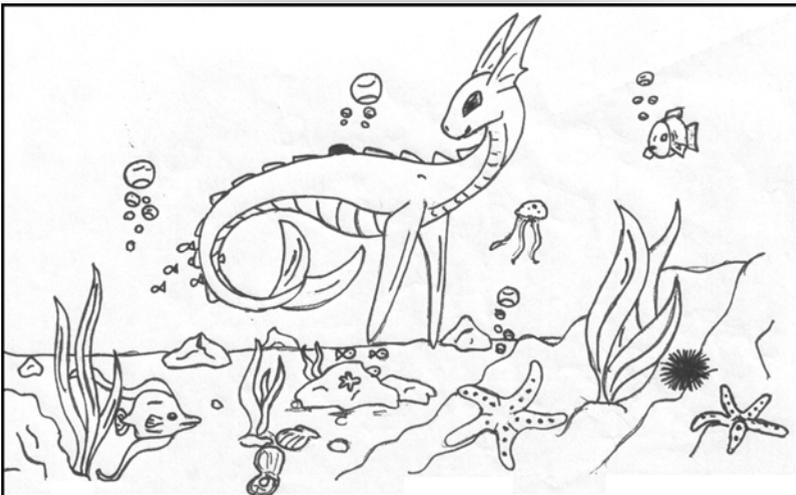
Die Lösung sendet ihr an:

Marian Pechtl,

Platz der Opfer des Faschismus 4, 90461 Nürnberg

Bitte den Absender nicht vergessen!

Einsendeschluß: 15. Mai 2001



Zeichnung von S.

Bitte den Teil mit der Lösung ausschneiden oder kopieren und einsenden

Bitte den Teil mit der Lösung ausschneiden oder kopieren und einsenden



Modell eines IX-D U-Bootes, Turmansicht.

Foto und Besitzer: Rudolf Glänzer

U-Boot-Nostalgie

von Hanno Süphke

Holland-U-Boot

Von 1875 bis 1903 von Ingenieur John P. Holland (USA) entwickelte Bauform von U-Booten. Das erste 1875 von Holland gebaute Boot war noch manuell über Trittpedale angetrieben und entsprach bei 4,88 m Länge und 60 cm Durchmesser in Form und Länge einem Torpedo. Die Wirkung sollte durch 5 am Boot befestigte Sprengkörper erzielt werden. 1889 gründete Holland die „Torpedoboot-Company“, mit der er verschiedene U-Boote, darunter 1895 die „Plunger“ mit 168 Tonnen als sein erstes durch eine Dampfmaschine angetriebenes U-Boot baute. Erst 1900 wurde jedoch eines seiner U-Boote von der US-Marine anerkannt und übernommen. Es war das achte U-Boot einer Versuchsreihe. Das 10. Boot wurde 1901 vom Stapel gelassen und 1902 von der britischen Marine erworben, zur Werft „Vickers, Sons and Maxim“ gebracht und dort ausgerüstet. Es wurden weitere 15 Boote an die britische Marine bis zum Jahr 1905 ausgeliefert. Das erste Boot ist 1913 bei Tauchversuchen an der Küste von Cornwall gesunken. Das Wrack dieses ersten militärisch einsatzbereiten britischen U-Bootes wurde 1982/83 – also 69 Jahre nach seinem Untergang – vor Plymouth geborgen und als technisches Denkmal restauriert.

U. I. Modelltechnik e. K.

65555 Limburg-Offheim Untergasse 3 a

Tel.: 06431/57171

Fax: 06431/57392



- Schnelladetechnik
- Hoher Lade-Entladestrom
- 4 getrennte Lade-Entladeausg.
- Umfangreiche Funktionen
- Computer-Schnittstelle
- Interner Datenspeicher
- Beleuchtetes Display
- Übersichtliche Bedienung
- Solides Metallgehäuse
- Netzschalter

Programm-Möglichkeiten:

Automatikprogramm. Akku wird geladen und Gerät geht dann auf Erhaltungsladung über. Keine weiteren Einstellungen notwendig.

Akku wird geladen. Programm endet mit vollem Akku.

Akku wird entladen. Programm endet mit leerem Akku.

Akku wird zunächst entladen, dann geladen. Programm endet mit vollem Akku.

Akku wird zunächst geladen, dann entladen. Programm endet mit leerem Akku.

Winterpflege: Wie Programm 1 mit zusätzlichem Laden/Entladen alle 30 Tage.

Akku wird formiert, d.h. so lange geladen und entladen, bis sich die Kapazität nicht mehr erhöht.

Laden von Sendern mit Schutzdiode.

Preise:	<i>Pegasus Multi</i>	<i>DM 498,00</i>
	<i>Pegasus Plus</i>	<i>DM 669,00</i>
	<i>Pegasus Profi 02</i>	<i>DM 798,00</i>

Lieferbedingungen:

Die Lieferzeit ist unterschiedlich und wird bei Bestellung mitgeteilt.

Der Versand erfolgt gegen Nachnahme oder Vorkasse.

Preise freibleibend, Stand November 2000



U 505 in Chicago

(von Matthias Ahrens)

Wohl jedem Schiffsmodellbauer ist er bekannt – spätestens nach dem Film “Das Boot” – der Typ VII der Deutschen Kriegsmarine. In Chicago liegt jedoch ein weitaus seltener gewordenes Exemplar von U-Boot, das ebenfalls zur deutschen Flotte des zweiten Weltkrieges gehörte. Das letzte Boot vom Typ “IX-C”, das den Namen “U 505” trägt und 1941 von der Deutschen Werft in Hamburg gebaut wurde, hat mit dem “Museum of Science and Industry” seinen letzten Heimathafen gefunden. Die Task Group 22-3 hatte es am 4. Juni 1944 vor Cape Blanco, Französisch-West Afrika zuerst mit Wasserbomben kampfunfähig geschossen, bis der Kapitän sich zur Aufgabe und zum Auftauchen entschied. Die stark beschädigte U 505 wurde anschließend vom Flugzeugträger Guadalcanal und vom Schlepper USS Abnaki zur amerikanischen Küste geschleppt. 1946 wurde das U-Boot dem Museum in Chicago angeboten, seit der Restaurierung im Jahre 1954 konnten es bereits über 23 Millionen Menschen

bestaunen. U 505 war im Übrigen das einzige auf See gekaperte U-Boot der Geschichte. Besonders stolz über die Übernahme sind die Amerikaner allerdings, weil es das erste Schiff überhaupt seit 1815 war, das nicht versenkt wurde... Zu besichtigen ist der Bereich zwischen den beiden Torpedoräumen in Bug und Heck. Zum Schluß eine Anmerkung meinerseits: Wer Chicago besucht, sollte sich einen Besuch des Museums, das nicht nur auf dem Gebiet Technik etwas zu bieten hat, nicht nehmen lassen. Nicht nur U-Boot Freaks kommen dort auf ihre Kosten. Einzig traurig ist, daß für dieses Schiff leider viel zu wenig Platz im Innenhof zur Verfügung steht. Die Gebäudemauern sind gerade mal 5 bis 10 Meter vom Boot weg, was kein Komplettfoto von Bug bis Heck zuläßt.





*...Lieber gleich
zu den Profis!*



Wir führen Marken namhafter Hersteller

Oliver Beuthner
Tel.: 0911/81 98 28
Fax: 0911/81 98 41
E-Mail: oliver_beuthner@yahoo.de

Ilja Bittermann (Außendienst/Technik)
Mobil: 0172/60 20.185
Ilja_Bittermann@yahoo.de
E-Mail: Littlebandit@t-online.de

*Pro-Art-Computing Shop
Wilhelm-Spaeth-Straße 65
90461 Nürnberg
Tel.: 0911/941 89 47
oder 0911/941 89 48*

Wichtige Informationen für Sie!

Händler-Info
Händlerpreise nach Einreichung des
Gewerbenachweises unter der
Fax-Nummer: 0911/81 98 41

Unsere Preise sind Tagespreise und
können unter Umständen von den aktuellen
Preislisten abweichen!

Wir führen **Mobilfunkgeräte** und beraten
Sie gerne beim Kauf eines Handys sowie
beim Vertragsabschluß.



Premiere Fachhändler
Vertrieb von digitalen Decodern.
Fragen Sie bei uns nach!

zu äußerst günstigen Konditionen!

*Bei uns können Sie Ihre alte Hardware in Zahlung geben,
wenn Sie einen neuen PC oder Artikel erwerben!*

www.proart-computing.de

Unser Bernhard wartet auf die Mitgliedsbeiträge!



*....und die
DGzRS auf eine*

Schaufahren Stegaurach
Anlaß war die 500Jahrfeier der
Brauerei Windfelder

von Rudi Schwarzmeier

Beim Eröffnungsfahren in Forch-



heim wurde unser Verein von Willi Behrend aus Bamberg zu einem Schaufahren am 12. August nach Stegaurach eingeladen. Anlaß zu dieser Veranstaltung war das 500jährige Bestehen der Brauerei Windfelder. Das hörte sich gut an, und schließlich fuhren Maximilian

und ich von Nürnberg bei herrlichem Wetter Richtung Bamberg. Um die Mittagszeit waren wir dann in Stegaurach. Der sauber rausgeputzte kleine niedliche Ort

empfangt uns mit großer Gastfreundschaft. So etwas haben Max und ich noch nicht erlebt.

Ein herrliches Gewässer, Pavilions für die Modelle direkt am See und tolle Parkplätze nur für die Teilnehmer. Schifflesbauer, was willst du mehr. Und dann

dieses fantastische Wetter nach den verregneten Wochen vorher. Ach ja, noch was: Essen und Getränke für alle Teilnehmer waren frei. Wo findet man heute noch so etwas? Nach einem Mittagessen begann dann der Aufbau der Modelle, und alte

Bekannte aus Bamberg, Bayreuth, Tettau, Hallerndorf, Weidhausen und Vohenstrauß wurden begrüßt.

Vom SMC waren nun auch Reinhardt, Heidi, Wilhelm und Matthias da. Die Modelle konnten an einem eigens aufgebauten Steg



eingesetzt werden, direkt neben der Band. Ihr habt richtig gelesen. Eine Band, die auf einem weiteren separat aufgebauten Steg spielte. Um 16 Uhr kamen die ersten Zuschauer und mehrere Prominente. Viele Besucher am Wasser und der Duft der Ochsenbraterei! Was will man mehr? Moment mal. Wilhelm war mit seinem Ronni, einem Wassermotorrad, auf dem See. Unser Schiff, die Salina, wurde schnell aus dem Wasser gehoben. Zuschauen und etwas erleben war

angesagt. Zwei Minuten später, Krach Bumm Boing, und Ronni fegte mit seinen zwei Schrauben über die Steine der Uferböschung. Wilhelm fragte mich danach: "Rudi, da ist nur noch eine Schraube dran, kann man das reparieren?". "Logo", antwortete ich, "circa dreißig Mark und Ronni ist wieder einsatzfähig!" Die Boote wurden nun wieder ins Kühle Naß gesetzt, denn Ronni fuhr nun nur noch so schnell wie eine Ente. Gegen 17 Uhr wurde nun die Fahrerei kurz eingestellt. Die bekannten Ansprachen bei solch einem Anlaß wurden nun gehalten.

Gleich darauf wurden die Modelle wieder ins Wasser gesetzt. Pressetermin: Zahlreiche Fotos für die Zeitung wurden nun gemacht.

Leider mußte ich um 18 Uhr diese tolle Veranstaltung verlassen, sehr schade, aber in Nürnberg erwartete Maximilian und mich schon das nächste Fest. Später habe ich mir dann sagen



lassen, daß es noch einen saftigen Ochsenbraten und einen klasse Tanzabend gegeben hat. Na ja, war auch klar, traumhaftes Wetter. Für Heidi, Reinhart und Matthias wurde es ziemlich spät, als Sie von Stegaurach nach Hause fuhren. Unser Wilhelm konnte sich von seinen zahlreichen Tanzpartnerinnen erst nach Mitternacht trennen.

Aus meiner Sicht war es eine sehr gelungene Veranstaltung, und an dieser Stelle bedanke ich mich bei Willi Behrend für die sehr gute Organisation.

Wie ich zwischenzeitlich hörte, wird es am 1. Juli 2001 ein weiteres Fest in Stegaurach geben. Also treffen wir uns wieder in diesem netten Ort.

Fotos: Willi Behrend (3)

Datenfluss am Meeresgrund

Nimmermüde Kommunikations-Altstars: Seekabel

von Gerhard Trey

Unterseekabel, das klingt nach Urzeit der Telekommunikation, Historischem aus Großvaters Bücherschrank. Im Zeitalter der Satelliten wännen viele das Seekabel im Dämmereschlaf, allenfalls geeignet als Reserve für Notfälle, eigentlich aber etwas fürs Museum: Die Dampflok der Datenübertragung sozusagen.

Doch all diese Vorstellungen sind falsch: Das Seekabel beeindruckt heute mehr denn je durch seine Leistungsfähigkeit – ein nimmermüder Altstar mit neuer Karriere, vor deren Glanz die Satelliten verblassen.

In der Anfangszeit war das Seekabel umwittert vom Schauer der unvorstellbaren Tiefe des Meeres. Dazu finden sich in allen Zeitungen und längst vergilbten Jugendbüchern viele Berichte. Damals ein vielbestauntes technisches Wunder.

Mit dem Ärmelkanal ging es 1851 los: Zwischen Dover und Calais wurde das erste Kabel verlegt. Nächstes Ziel war eine Verbindung zwischen Europa und dem amerikanischen Kontinent. Das Scheitern der ersten Unternehmung bewegte damals viele: Bei einem Sturm ging das Kabel verloren. Doch 1858 hatte man es endlich geschafft: Die Regierungen Großbritanniens und

der USA beglückwünschten sich gegenseitig über das 3745 Kilometer lange Kabel. Aber die Freude dauerte nur wenige Wochen, dann kam keine Depesche mehr an, was jedoch wagemutige Unternehmer nicht davon abhielt, es ein weiteres Mal zu versuchen. 1866 gab es nach



Einsatzort Meeresgrund: Die britische „Mornar“ läuft auf hohe See aus, um ein beschädigtes Kabel zu reparieren.

einigen weiteren Pannen die erste stabile Verbindung zwischen der Alten und der Neuen Welt. Weitere Kabel in alle Teile der Welt folgten.

Kostspieliges Unterfangen

Natürlich arbeiteten sie alle – sieht man einmal von Küstenstrecken ab – mit Telegrafie. Um telefonieren zu können, brauchte

man eine andere Technik und aufwendige Verstärker: Mit Röhren starteten einige Pioniere 1947 ein kostspieliges Unterfangen. Erst die 50er Jahre brachten dann mit den winzigen Halbleitern den Durchbruch. 1956 konnte man per Kabel über den Atlantik telefonieren, exakt 36 Gespräche waren gleichzeitig möglich.

Heute dreht sich bei Seekabeln alles um die Glasfaser. Der Lichtleiter ist der strahlende Sieger im Wettlauf um mehr Geschwindigkeit, Zuverlässigkeit und Datenmenge. Die erste Verbindung über den Atlantik via Glasfaser ging 1988 mit rund 7000 Sprachkanälen in Betrieb. Eine Glasfaser ist hauchdünn: genau 125 Mikrometer (0,125 mm) dick. Man mag es kaum glauben, aber die Signallaufzeit ist beim Satelliten wesentlich ungünstiger (240 Millisekunden) als beim Glasfaserkabel (36 Millisekunden), und ein Faserpaar kann mit neuester Technik 300000 Gespräche gleichzeitig übertragen. Das sind 20 Gigabyte pro Sekunde, also der Inhalt einer Computer-Festplatte, und die Techniker hoffen bald auf 80 Gigabyte.

Superlativ „SEA-ME-WE3“

1992 gingen zwischen den USA und Europa noch 40 Prozent der Daten über Satellit, heute ist der Anteil auf ein Siebtel geschrumpft, davon das meiste TV. Gerade im Internetverkehr kommt dem Seekabel eine Schlüsselrolle zu. Der Datenverkehr via Internet hat

in jüngster Zeit die internationale Sprachkommunikation überholt. Nicht ohne Grund ist die Deutsche Telekom an 73 digitalen Seekabelsystemen mit 385000 Kilometern Gesamtlänge beteiligt. Der Superlativ aller Seekabel ist das „SEA-ME-WE3“. Die Abkürzung steht für „South East Asia-Middle East - Western Europe“. Das Kabel beginnt im Norden an der ostfriesischen Küste und führt an Gibraltar vorbei nach Ägypten. Nach kurzem Landweg geht es dann weiter nach Singapur, Japan, Australien. Insgesamt ist das Kabel 38000 Kilometer lang und wird rund zwei Milliarden Mark kosten. Vor kurzem ging es in Betrieb.

Verlegt wurde das Glasfaserkabel von Schiffen, die mehrere tausend Kilometer Kabel in ihrem Bauch haben. Gefahren drohen der Leitung vor allem durch Tiefseeströmungen und Seebeben, aber auch die Anker von Schiffen und die Beton-Stahlplatten von Schleppnetzen können dem Kabel übel mitspielen. Ein Kabelpflug zieht das vielfach geschützte Glasfaserkabel in den Meeresboden ein. Wo das nicht möglich ist, wird es zusätzlich mit Stahldrähten bewehrt, es erreicht dann eine Dicke von 6 Zentimetern. Bei mehr als 1500 Metern Tiefe wird das sonst nur 2,5 Zentimeter dicke Kabel nur auf den Meeresboden gelegt.

Damit es beim Auslegen nicht reißt und wie in der Pionierzeit auf

Nimmerwiedersehen verschwindet, halten spezielle Gummireifen das Kabel in ihren Klauen, bevor es ins Wasser gelassen wird. Damit wirkt man den Kräften entgegen, die durch das kilometerlange Kabel entstehen. Alle 40 bis 80 Kilometer schwillt der Kabelstrang zu einem 20 Zentimeter dicken Knoten an. In ihm wird das Signal aufgefrischt. Den Strom dazu transportiert ein Kupferleiter. Neben Lichtimpulsen fließt also in diesen riesigen Seeschlangen auch elektrischer Strom.

Noch schneller.

Das schnellste und teuerste Seekabel ist das SEA-ME-WE3 aber nicht. Um die "vielbesurft" Atlantikroute zwischen Europa und den USA zu beschleunigen, baut ein Konsortium von elf Telekommunikationsunternehmen momentan am TAT-14-Kabel. Das rund 2,7 Milliarden Mark teure Projekt, an dem unter anderem AT&T, British Telecom, Cable & Wireless, die Deutsche Telekom und France Telecom beteiligt sind, soll eine Übertragungsgeschwindigkeit von 640 Gigabytes pro Sekunde erlauben, was 7,7 Millionen simultan geführten Telefongesprächen entspricht. 80 Prozent der Kapazität sind für den Datenverkehr übers Internet reserviert. Das superschnelle Kabel wird Deutschland, England, Dänemark, Frankreich und die Niederlande

mit den Vereinigten Staaten verbinden, 22.000 Meilen lang sein und voraussichtlich Ende 2000 seinen Dienst aufnehmen. Bei aller Huldigung des Glasfaserkabels soll der Satellit aber nicht vergessen werden. Auch er hat eine wichtige Rolle. Vor allem dort, wo die technische Infrastruktur für den Kabelanschluß fehlt oder wo kurzfristig eine Verbindung hergestellt werden muß. Nicht zuletzt natürlich auch für die Ausstrahlung von Radio- und TV-Programmen und bei vielen mobilen Einsätzen. Aber wer im Internet über den Atlantik surft kann ziemlich sicher sein, daß seine Daten über ein Glasfaserkabel auf dem tiefen Meeresgrund sausen. Und eines steht auch fest: Lichtleiter haben Zukunft, und das nicht nur auf dem Meeresboden.



Als Beispiel wird das Verlegefahrzeug CASTORO SEI gezeigt. Es ist 151,80 m lang, 70,50 m breit, 29,80 m hoch, max. 15,50 m tief, hat eine Wasserverdrängung von 41.500 BRT und eine Besatzungsstärke von rund 300 Personen.

Wir machen den Weg frei

**Vermögen bilden
und aktivieren.**

Geld, das nicht arbeitet, kann
sich nicht vermehren. Deshalb
kümmern sich unsere Anlage-
berater darum, daß mehr aus
Ihrem Geld wird. Mit dem
Erfolg, daß mit Ihrem Ver-
mögen auch Ihre Unabhän-
gigkeit wächst.



Volksbank Nürnberg eG

Mehr als Geld und Zinsen

Bau einer Hochseefähre

von Reinhard Hertel

Im Sommer 1991 machten wir Urlaub auf Fehmarn. Unter anderem fuhren wir mit einer Hochseefähre von Putgarden nach Rødby. Dabei kam mir die Idee, dieses Schiff etwas kleiner nachzubauen.

Nach Wälzen einiger Bauplankataloge entdeckte ich den Plan der "Danmark" im Maßstab 1:100. Nach Erhalt des Planes gings los: Spanten auf Sperrholz zeichnen, aussägen und Spantengerüst mit Kiel zusammenleimen.

Nach Trocknung des Spantengerüsts wurden die Zwischenräume grob mit Styropor (Verpackung) ausgefüllt, die restlichen Zwischenräume mit Gips gespachtelt und nach dem Trocknen geschliffen. Anschließend wurde die Holz - Gips - Styropor - Form

mit Bohnerwachs eingeschmiert und mit einigen Lagen GFK und Polyesterharz überzogen. Nach dem Aushärten des Harzes wurde der Rumpf geschliffen, gespachtelt und wieder geschliffen! Die 369 Fenster und Bullaugen wurden gebohrt und ausgefeilt. Danach wurden die Zwischendecks aus Sperrholz ausgeschnitten und eingepaßt. Die Bug- und Heckklappen mußten ausgeschnitten, und ein Getriebe dafür gebaut werden. Die Einzelteile auf den Decks konnten nun in Angriff genommen werden:

Masten, Ankerwinden, Rettungsinseln, Reling, Kamin und sämtliche Lüfter.

Rettungsboote, Anker, Kupplungen und die Schiffsschrauben sind die einzigen fertig gekauften Teile auf dem Schiff. Die Lackierung des Modells erfolgte anschließend. Nach Trocknung und Aushärtung



Foto: Reinhard Hertel

des Lacks wurde die Zweischraubenanlage (wie beim Original) eingebaut. Von einem Modellbaukollegen bekam ich die dafür erforderlichen Motoren, diese haben eine Drehzahl von ca. 5000 U/min bei 12 Volt und eine sehr geringe Stromaufnahme. Der Plan war leider ein Original-Werftplan, aus dem weder ein Schnitt, noch Einzelheiten auf

Deck ersichtlich waren. Somit mußte ich mich an Bildern und Fotos orientieren.

Modellbaumaße:

Länge: 144 cm

Breite: 17,5 cm

Tiefgang: 6 cm

Als nächstes wird die Fernsteuerung eingebaut, und im Frühjahr 2001 erfolgt hoffentlich der Stapellauf.

Der Bootsweitsprung Oder wie ich zu einem "Freiflug" mit einem Schiff kam

von Axel Müllenschläder

Daß man auf der Sail und Steam in Wilhelmshaven einiges erleben konnte, stand außer Frage. Aber daß hier auf mich ein außergewöhnliches Erlebnis wartete, ahnte ich noch nicht, als ich mein Quartier auf dem ehemaligen Feuerschiff Weser bezog.

Das Feuerschiff hatte einen perfekten Liegeplatz mitten im Treiben der Sail und Steam. Das Gelände lud förmlich zum flanieren entlang der Kaimauer ein, was ich auch ausgiebig tat. Auf einem dieser Spaziergänge wurde ich regelrecht durch ein kräftiges platschen auf dem Wasser erschreckt und sah beim Hinsehen nur noch ein oranges Boot aus dem Wasser auftauchen. Ein kurzer Blick auf die andere Uferseite bestätigte den Verdacht, das gerade eine Vorführung mit einem Freifallrettingsboot statt-

gefunden hatte. Und diese hatte ich verpaßt. Während ich mich noch ärgerte es nicht gesehen zu haben, keimte in mir der Wissensdurst auf. Wie muß man sich in dem Boot fühlen, wenn man aus 10 bis 15 m Höhe ins Wasser stürzt? Spürt man einen harten Aufprall, wie bequem sitzt man oder was sagt der Magen zu solch einer Flugeinlage?

Als am Abend auch noch einer aus unserer Gruppe mir dann sagte, daß man live als Passagier bei den Vorführungen dabei sein kann, war für mich klar: Ich wollte auch einmal mit so einem Boot fliegen, bzw. am "Weitsprung" teilnehmen. Jetzt hieß es nur noch auszuspionieren, wann die Vorführungen stattfinden, und schon stand dem Abenteuer nichts mehr im Wege.

Bereits eine Stunde vor der Vorführung fand ich mich am Stand der Seeberufsgenossenschaft (diese führte die Vorführungen durch) ein, um auch ja nicht zu spät zu kommen. Und es

dauerte auch nicht lange, bis weitere "Todesmutige" zu mir stießen, darunter auch ein mir bekanntes Gesicht. Ein weiteres Mitglied unserer Gruppe hatte ebenfalls durch die Diskussion am Vorabend sich ermutigt gefühlt, das Experiment zu wagen.

Kletterpartie war, gestaltete sich das Hineinlegen in die Schalensitze etwas schwieriger. Diese Sitze kann man sich so vorstellen, wie Schalensitze in einem Auto in Liegeposition. Kaum hatte man sich in die Sitze fallen lassen, fing die Suche an. An den



Während wir so warteten und allerlei dumme Sprüche wie "wird schon schief gehen" klopften, schweifte der Blick immer wieder nach oben zum Boot mit der bangen Frage im Hinterkopf: "von ganz da oben willst Du mit dem Boot runter fallen?"

Aber auch die Wartezeit ging vorüber und wir durften endlich nach oben auf den Turm klettern. Das Gefühl in der Magengegend erinnert so an das erste mal, wenn man im Schwimmbad auf den Zehnmeterturm steigt. Oben angekommen hatte man allerdings keine Zeit und Muße die Aussicht zu genießen, denn es ging direkt ins Rettungsboot. Während der Einstieg nur eine leichte

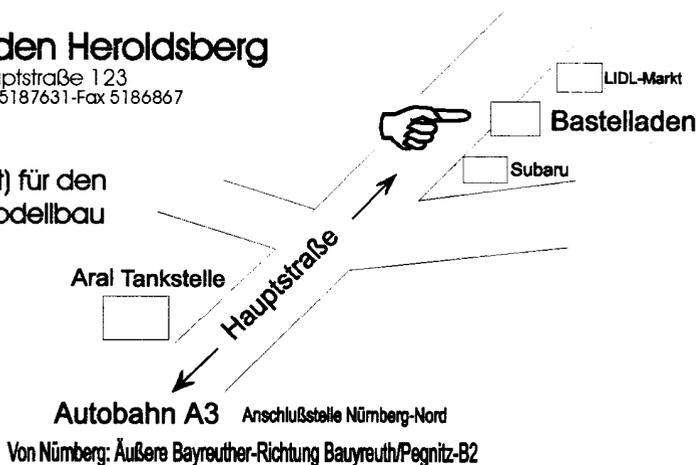
Sitzen befanden sich Fünfpunkt-Hosenträgergurte, deren einzelne Gurte sich dank des eleganten hineinplumpsens in den Sitz überall befanden, bloß nicht da, wo sie sein sollten. Aber die Anschnallprozedur wurde von dem Instruktuer fachkundig unterstützt, der sich bei jedem Einzelnen um einen korrekten Sitz der Gurte bemühte, so daß sich nach einiger Zeit alle richtig angeschnallt in den Sitzen wiederfanden. Während sich die Zuschauer außen schon wunderten, warum das so lange dauerte (der gesamte Einstiegsvorgang einschließlich Erklärungen dauerte ca. 20 Minuten) ging unser Instruktuer dazu über, den gesamten Freifallvorgang

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

Bastelladen Heroldsberg

Hauptstraße 123
Tel. 0911/5187631-Fax 5186867

Alles (fast) für den
Schiffsmodellbau



Für Modellbauer:

Baukasten von Euro-Models
Linienschiff Royal William Maßstab 1:72
(stattliche 1140 mm lang) Arbeit für locker 3 Jahre
Listenpreis DM 1.790,-- Unser Preis 1.000,--
Baukasten von Mamoli
Linienschiff Royal Louis Maßstab 1:90
Listenpreis DM 1.310,-- Unser Preis 980,--
Baukasten Lotsenversetzboot Grimmershorn von Krick
Listenpreis DM 429,-- Unser Preis DM 200,--

Für "Schifflesfahrer"

Fernsteuerung Multiplex Europa MC 1005

Setausstattung: 3 K-40 Mhz FM Sender mit 3 Modellspeicher 7 K-Miniempfänger,
1 Standard servo, Quarzpaar nach eigener Wahl, Schalterkabel
mit Ladebuchse, Empfängerakku 600 mA, Senderakku 600 mA.
Listenpreis DM 463,-- Unser Preis DM 360,--

Die Europa-Mc ist auf 9 Kanäle (nach Graupner Denkweise 18) ausbaufähig, für das System ist ein Multinautsatz mit 12 Schaltfunktionen und 2 Fahrtreglern (max 1 Amp.) Lieferbar, dieses Multinautssystem kann 2 x eingebaut werden.

Und weltweit nur bei uns

Modellbauteile



Für Schiff und
Eisenbahn

detailliert zu erläutern. Dies tat er nicht ohne uns noch einige Horrormärchen von dem Absturz in die Tiefe aufzutischen.

Nachdem der Bootsführer eingestiegen war und der Instrukteur das "sinkende Schiff" verlassen und die Luke geschlossen hatte, konnte es losgehen. Der Einzige im Boot mit Blick in die Fallrichtung war übrigens der Bootsführer, während wir 20 Passagiere mit dem Rücken zur Fallrichtung in unseren Sitzen lagen.

Als erstes pumpte der Bootsführer das Boot mit einer Hydraulik über den Fanghaken, an dem es festgehalten wurde, so hoch, bis wir ins Rollen gerieten. Dann folgten ca. 2-3 Sekunden, in denen das Boot über die

Ablaufbahn rollte, was an einem deutlichen Rumpeln zu spüren war. Nun folgten ca. 2 Sekunden absolute Stille im freien Fall, bevor der unvermeidbare "Aufprall" auf die Wasseroberfläche folgte. Dieser "Aufprall" war für mich relativ sanft, hatte ich doch einen deutlich stärkeren Ruck erwartet. Nach dem Eintauchen sah man noch das Wasser über die Glaskuppel des Führerstandes hinwegspritzen, bevor anschließend das Boot auf dem Wasser wie eine große Jo-Jo auf und ab hüpfte, bis sich die Wellen beruhigt hatten.

Nun öffnete der Bootsführer die Luke, startete den Motor und steuerte das Boot zum Anleger, wo wir beim Aussteigen eine Urkunde bekamen.

	
EXPO am Meer	
TEILNEHMERURKUNDE	
<i>Dieses Zertifikat wird überreicht</i>	
Name des Empfängers	
In Anerkennung des Mutes bei der Benützung des Freifall-Rettungsbootes auf der Wiesbadenbrücke in Wilhelmshaven im Rahmen der EXPO am Meer	
<i>Helmuth G. Lögn</i>	
Unterschrift	
<i>07.09.2000</i>	
Datum	

SCHIFFSMODELLBAUCLUB NÜRNBERG E. V.



Aufnahmeantrag

Ich erkläre hiermit meinen Beitritt 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!

COMPUTER-SYSTEM

mc-10

der preiswerte Einstieg
in die mc-Technologie

- ▶ V-Mix Seite/Höhe für Modelle mit V-Leitwerk im System integriert, für Delta-Modelle Quer/Höhe mit Comfort-Mode-Selector umstellbar
- ▶ Combi-Mix Quer/Seite abschaltbar
- ▶ Comfort-Mode-Selector für vereinfachte Mode-Umstellung (Gas links/rechts)
- ▶ Hochwertiger Empfänger C 17 FM S im Lieferumfang enthalten
- ▶ Lehrer/Schüler-System, Schüler-Buchse anschließbar
- ▶ Nautic-Multi-Split-Modul 1/5 K nachrüstbar
- ▶ Modellspeicher mit Lithium-Backup-Batterie

mc-10

14-Kanal
Microcomputer
FM-Fernlenkset

Best.-Nr. 4720

Für das 35-MHz-Band

Best.-Nr. 4720.B

Für das 35-MHz-B-Band

Best.-Nr. 4721

Für das 40-MHz-Band



Mit eingebautem NC-Akku
für Langzeitbetrieb

Die Abbildung zeigt
den ausgebauten
Sender MC-10
Ausführliche Beschreibung
siehe GRAUPNER
Hauptkatalog FS mit
Neuheitenprospekt

Graupner | **JR**

GRAUPNER GmbH & Co. KG - Postfach 1242 - D-73220 Kirchheim/Teck
Internet: <http://www.graupner.de> - <http://www.graupner.com>