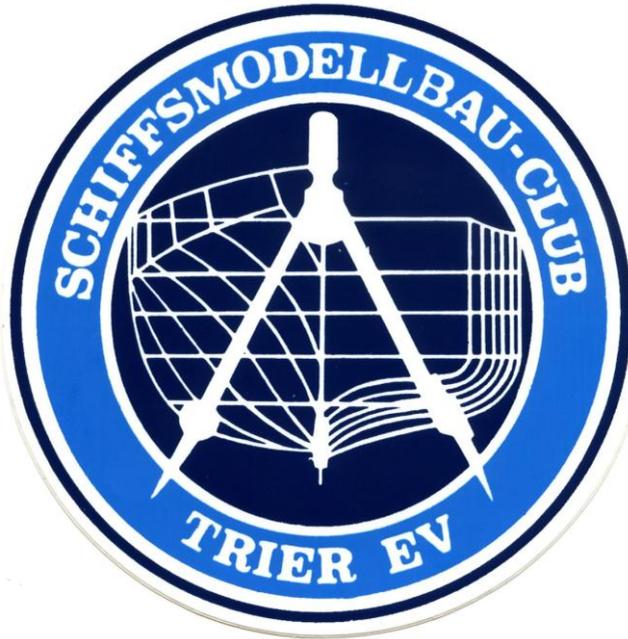


40 Jahre

Schiffsmodellbau-Club Trier e.V.

1971 - 2011



Grüßwort des 1. Vorsitzenden



Liebe Freunde des Schiffsmodellbaus

ein Jubiläum ist ein willkommener Anlass sowohl zum Rückblick auf die Vergangenheit als auch zu einem Ausblick in die Zukunft.

Die 40-jährige Geschichte unseres Clubs ist geprägt vom kameradschaftlichen Miteinander und der Begeisterung für unser Hobby, den Schiffsmodellbau. Im Laufe der Jahre wurden zahllose neue Schiffsmodelle gebaut. Diese haben wir bei vielen Gelegenheiten - bei eigenen und auf fremden Veranstaltungen - gezeigt. Das Interesse und die Begeisterung des Publikums war immer wieder Ansporn mit unserem Hobby weiterzumachen.

40 Jahre Schiffsmodellbau spiegeln auch die technische Entwicklung wieder. Während in den ersten Jahren noch überwiegend Schiffe mit Holzrumpf gebaut und gefahren wurden, kommen heute Schiffe mit selbst laminierten Rümpfen oder vorgefertigten Plastikrümpfen zum Einsatz. Auch im Bereich der Antriebe hat sich die Nutzung von Benzinmotoren hin zu Elektromotoren gewandelt. Zeitlos geblieben sind die Dampfmaschinen. Dagegen kann sich an die Fernsteuerung mit „Schnüren“, zur Änderung der Fahrtrichtung des Modells, schon niemand mehr richtig erinnern.

Das lange Bestehen unseres Clubs war nur durch den Zusammenhalt und den aktiven Einsatz aller Mitglieder möglich. Diese

Erfahrung lässt mich positiv in die Zukunft unseres Clubs sehen.

Den Mitgliedern und Freunden unseres Clubs danke ich für die langjährige gute Zusammenarbeit. Allen Modellskippern wünsche ich immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.

Harald Pollmer
Vorsitzender

Chronik des Vereins

In Trier und Umgebung gab es eine Vielzahl von Schiffsmodellbauern. Einige trafen sich im Nells Park, andere fuhren ihre Modelle auf Gewässern rund um Trier. Die einzige Verbindung, die es gab, waren die Modellbaugeschäfte in Trier.

Dieter Jungfer vom Spielzeugparadies in Trier regte an, einen Club zu gründen. Er kam aus Essen und kannte den dortigen Modellbauclub. Über ihn kam dann auch der Kontakt zu den Kollegen aus Essen zustande. Die Modellbauer aus Essen unterstützten uns mit Rat und Tat, sodass am 27. Juli 1971 der

Schiffsmodellbau-Club Trier e.V.

gegründet werden konnte.

Gründungsmitglieder waren:

Leonard Schaffer	Joachim Hennige
Heinz Kreuzer	Christian Peters †
Norbert Meht	Siegfried Anglewitz †
Karl Heinz Steffen	Jürgen Zeug †
Jürgen Hoffmann	Paul Scholl †
Harald Peters	Ingo Igel
Dieter Jungfer	



Bohrinselversorger Holstentor



Kranschiff Bisam

Unser Fahrgewässer

Schon am 04. Juli 1971 konnte zwischen dem Club und der Stadt Trier ein Vertrag über die Nutzung des Weihers an der Härenwies (gegenüber dem Südbad) abgeschlossen werden.



In Eigenarbeit haben wir eine erste Steganlage errichtet. Sie war noch sehr klein und wurde vom Gartenamt nur mit der Auflage zugelassen, dass sie im Winter entfernt werden konnte. Dann sollte der Weiher für das Schlittschuhlaufen zur Verfügung stehen. Es stellte sich aber schnell heraus, dass die Schlittschuhläufer den Steg auch gerne nutzten.

Die Pflege des Weihers verursachte sehr viel Arbeit. Regelmäßig zu unserer Pfingstregatta war er vollständig mit Algen zugewachsen. Wir mussten dann durch den Weiher waten und die Algen herausreißen. Dabei wurden wir auch von unseren Frauen unterstützt. Vor 20 Jahren wurde dann das Wasser einmal ganz aus dem Weiher abgelassen. Mit finanzieller Unterstützung der Sparkasse Trier wurde er ausgebaggert. Nachdem der Weiher dann wieder mit Wasser gefüllt war, haben wir Krautkarpfen eingesetzt. Diesen

scheinen die Algen gut zu schmecken. Es gibt jedenfalls kein Algen-Problem mehr.

Gleichzeitig haben wir noch einen neuen Steg gebaut. Damit stand uns sowohl für unsere sonntäglichen Clubtreffen als auch für unsere jährlichen Veranstaltungen „dem Schaufahren und dem Dampftreffen“ mehr Platz zum Wassern der Modelle zur Verfügung



Friedbert bei der Pflege des Teiches (oder sucht er sein Schiff?)

Mitglieder

Was ist ein Club ohne seine Mitglieder?

Was ist ein Club ohne seine ehrenamtlich tätigen Mitglieder?

NICHTS

Stellvertretend für alle Clubmitglieder, die in den 40 Jahren unseres Bestehens aktiv am Vereinsleben mitgewirkt haben, möchten wir uns bei unseren langjährigen Vorsitzenden bedanken:

Herrn Joachim Hennige (30 Jahre 1. Vorsitzender)
Herrn Harald Pollmer (seit 10 Jahren 1. Vorsitzender)

Durch ihr hohes Engagement und der Bereitschaft neben dem „normalen“ Clubleben zusätzliche Leistungen zu erbringen, haben sie ganz wesentlich zum Bestand und zur Entwicklung des SMC Trier beigetragen.

Vielen Dank für Euer Engagement.

Gedenken

Neben aller gemeinsamen Freude, die wir in unserem Club erleben, gibt es leider auch traurige Ereignisse. Wenn ein Freund und Mitglied stirbt, gibt es diese Momente der Trauer und Anteilnahme.

Mit dieser Seite wollen wir das Andenken an unsere verstorbenen Freunde bewahren.

Siegfried Anglewitz

Fritz Kroneberg

Hans Mergen

Heinrich Monz

Christian Peters

Louis Poupognot

Peter Preß

Karl Heinz Redelberger

Paul Scholl

Peter Schwarz

Alfons Weirich

Hans Wolf

Manfred Zender

Jürgen Zeug

Mein Weg zum Modellbau und zum SMC Trier (Bericht von Gerd Zimmer)

Mein erstes Schiffsmodell, ein Wikingerschiff, baute ich 1952. Ich war 13 Jahre alt, und hatte davor schon einige andere Schiffchen zu bauen versucht. Das Wikingerschiff war mein erstes richtiges Modell mit Spanten und Planken. Natürlich war es, wie damals üblich, ein Standmodell.

Fahrbare Modelle waren zu der Zeit noch nicht interessant, da man sie nur ungesteuert zu Wasser bringen konnte. Es gab zwar schon Anleitungen zum Bau von Funkfernsteuerungen mit Röhren, aber das war für einen Dreizehnjährigen viel zu kompliziert.

In den Jahren 1959 bis 1961 baute ich mein erstes ferngesteuertes Modell, den Flugzeugträger **Forrestal** (Maßstab 1:200). Mit 160 cm Länge bot das Modell genug Platz zum Einbau von Motoren, Batterien und einer Fernsteuerung.

Aus finanziellen Gründen hatte ich eine gebrauchte Einkanal-Röhrenfernsteuerung erworben, die mir allerdings viele Probleme bereitete. Erst 1963 hatte ich die Möglichkeit, eine gebrauchte „Telekont“ Dreikanal-Fernsteuerung der Firma Reichert, Trier zu erwerben. Sie kostete mich immerhin noch 700,00 DM, mehr als einen Monatslohn. Wer sich so etwas als junger Ehemann erlauben konnte, musste schon eine sehr verständnisvolle Frau haben.

Die neue Transistorfernsteuerung war notwendig, denn seit 1961 war ich mit Plan und Bau des Mississippi-Raddampfers **Robert E. Lee** beschäftigt. Für ein solches Modell gab es in Deutschland noch keine Pläne, geschweige denn einen Baukasten. Den Plan musste ich selbst zeichnen. Als Vorbild gab es nur ein Plastikmodell. Den fertigen Raddampfer konnte ich dann 1964 aufs Wasser bringen. Mit den beiden Modellen trafen wir (meine Frau und später auch die Kinder) uns sonntags morgens am Weiher im Nells Park mit anderen Schiffsmodellbauern.

Damit ich meine vielen Modelle bauen konnte, hatte ich meine Modellbauwerkstatt im Schuppen hinter dem Haus eingerichtet. Darin konnte ich nicht nur meine verschiedenen Maschinen aufstellen sondern jederzeit - ohne in der Wohnung Ärger zu verursachen - meinen Bauarbeiten nachgehen.

Die umwerfenden Eindrücke beim ersten Schaufahren des SMC Trier in 1971 waren für mich Anlass, dem Club beizutreten. Ich sah für mich die Chance, von dem Können und der Erfahrung anderer zu lernen.

Seit dieser Zeit wirken meine Frau und ich im Vereinsleben mit. Sowohl bei der Vorbereitung und Durchführung von Veranstaltungen als auch durch die Aufnahme von Gästen (z.B. Horst und Betty Malberg aus Essen, sowie Heinrich Sasse mit seiner Frau aus Freiburg).



Dampfbjacht Lady Angelique

Entwicklung der Fernsteuerungstechnik

Herr Monz, eines unserer ersten Mitglieder, hat bis in die 60er Jahre seine Modelle **Bismarck**, **Prinz Eugen** und die **Graf Spee** noch an eine Angelschnur gebunden und sie damit gelenkt. Es war amüsant zu beobachten, wenn er eines seiner Modelle auf dem Weiher im Nells Park fahren ließ und ein Schwan versuchte zwischen ihm und seinem Modell hindurch zu schwimmen. Wenn alle Gestik und Zurufe den Schwan nicht von seinem Kurs abbrachten, half nur mehr das Kappen der Angelschnur. Mit viel Pech fuhr das Modell dann auf die Insel im See und er musste sich ein Ruderboot leihen, um es wieder zu bekommen.

Die ersten Fernsteuerungen waren selbst gebaut. Allerdings musste eine solche selbst gebaute Fernsteuerung von der Post geprüft und genehmigt werden, eine damals fast unüberwindbare Hürde.

Ab Mitte der fünfziger Jahre gab es dann die ersten industriell hergestellten Funkfernsteuerungen zu kaufen. Diese Geräte mussten nicht mehr von der Post geprüft werden. Es war nur noch eine Genehmigung der Post erforderlich, um sie zu betreiben. Die Genehmigungsgebühr betrug 10,00 DM im Jahr.

Das bot nun die Möglichkeit ein Modell zu bauen, das vorbild-ähnlich auf dem Wasser fahren konnte. Das Fahren der Modelle erforderte Disziplin und Rücksichtnahme, denn es konnte immer nur ein Modell gefahren werden. Die Fernsteuerungen benötigten die ganze Bandbreite der 27,12 MHz-Frequenz, die von der Post für die Modellsteuerung freigegeben war. Später kam auch noch das 40,68 MHz-Band dazu. Dann konnten auch mal zwei Modelle zur gleichen Zeit fahren. Das 27,12 MHz-Band wurde aber auch von anderen Industriegeräten, z.B. Sprechfunkgeräten genutzt, so dass wir auf dieser Frequenz laufend Störungen hatten. Später wurden dann die Frequenzbänder im 10 kHz-Raster auf viele Kanäle aufgeteilt. Dadurch wurde es möglich, mit mehreren Modellen gleichzeitig zu fahren. Man musste sich nur über den Kanal abstimmen.

Die ersten Anlagen waren Tipp-Anlagen, mit denen man auf einem Kanal nur einen Kontakt auslösen konnte. Dieser Kontakt ließ dann z.B. das Ruder voll nach rechts ausschlagen. Für das Ruder brauchte man daher zwei Kanäle. Die Geschwindigkeit des Modells wurde durch einen von einem Getriebemotor bewegten Potentiometer gesteuert. Für uns Modellbauer blieb ein weites Feld der Steuerschaltungen für unsere Modelle offen. Mit den Tipp-Tipp Anlagen war die Betätigung von Sonderfunktionen leicht zu realisieren.

Eine präzise Steuerung, vor allem von schnelleren Modellen, war aber nur mit den in den 70er Jahren herauskommenden Proportionalanlagen möglich.

In all diesen Jahren war das 27 und 40 MHz-Band der für den Schiffsmodellbau üblicherweise genutzte Frequenzbereich. Seit kurzer Zeit stellt das neue Frequenzband im 2,4 GHz-Bereich eine neue Entwicklung dar, die den Abstimm Aufwand (welchen Kanal benutzt du?) vereinfacht und die Übertragung der Befehle zum Sender verbessert.



Küstenwachtschiff **Vliestrom**



Dampfbarkasse **Biggi 2**

Ein Hoch auf die Ehefrauen

Nicht alle Modellbauer haben für ihr Hobby einen geeigneten Raum oder gar eine eigene Werkstatt. Oftmals spielt sich der Modellbau in der Wohnung ab.

Sägen, Schleifen und manchmal auch Lackieren in der Wohnung stellt die Geduld der **besten Ehefrau von allen** manchmal erheblich auf die Probe.

Schiffsmodelle, die aus Platzgründen in der Wohnung gelagert werden müssen, sind ebenfalls als Staubfänger nicht sehr beliebt.

Auch das Modellfahren birgt manches Unerfreuliche in sich. Hier sei nur auf verschmutzte Kleidung und Schlammchuhe hingewiesen.

Nicht zu vergessen, dass so manche Mark (Euro) in den Modellbau wandert, für die (den) man auch einmal schön ausgehen könnte.

Unerwähnt bleiben darf nicht, die Unterstützung bei unseren Veranstaltungen. Sowohl durch aktive Mitarbeit in der Betreuung unserer Gäste als auch in Form von selbst gebackenen Kuchen, „selbst gekochten“ Salaten

All dies macht es zwingend erforderlich, dass wir an dieser Stelle allen Ehefrauen einmal „DANKE“ sagen.

**DANKE für das Verständnis
DANKE für die Toleranz
DANKE für die tolle Unterstützung**

Veranstaltungen

Die erste Veranstaltung - ein Schaufahren - haben wir am 10.10.1971 unter der Federführung des MBC Essen durchgeführt.

Was man da zu sehen bekam war einfach umwerfend. Die Essener brachten unter anderem auch zwei Modelle im Maßstab 1:100 mit. Jedes der Modelle war über 300 cm lang. Es waren die Modelle der Ozean-Liner **United States** und **France**.

Seit dieser Zeit gab es jedes Jahr an Pfingsten eine Regatta und im September ein Schaufahren.

Die ersten Veranstaltungen waren Wettbewerbsregatten mit Schaeueinlagen. Die Wettbewerbe wurden nach den Nauticus-Regeln durchgeführt, allerdings ohne Bewertung der ausgestellten Modelle. Dadurch waren die Regatten überwiegend reine Sportveranstaltungen.

Um auch Modellbauern, die Wert auf die exakte Ausführung ihres Modells legten, eine bessere Präsentationsmöglichkeit zu schaffen, haben wir bald darauf das jährliche Schaufahren als zweite Veranstaltung eingeführt.

Schon bei unseren ersten Veranstaltungen kam eine neue Version des Schiffsmodellbaus - Rennboote mit Verbrennungsmotor - auf. Bei einem solchen Rennen rasten gleichzeitig sechs bis acht Boote über das Wasser. Die Zuschauer waren begeistert. Vor allem wenn die Boote zusammenstießen und sich überschlugen. Leider machten die Verbrennungsmotoren -ohne Schalldämpfer gefahren- auch einen Heidenlärm, der den Anwohnern nicht gefiel. In der Folge durften die Boote mit Verbrennungsmotor nur noch zu bestimmten Zeiten fahren.

Leider verlor sich das Interesse an der Regatta immer mehr, sodass in 1993/1994 das Schaufahren auf Pfingsten verlegt und ab Herbst 1995 das **Dampftreffen** erstmalig durchgeführt wurde. Viele Dampfmodellbauer hatten bis dahin noch keine Gelegenheit, ihre

Modelle auf dem Wasser auszuprobieren.

Sinn des Dampftreffens ist neben dem Erfahrungsaustausch im Dampfmodellbau und der Erprobung der Dampfmodellschiffe, möglichst vielen Leuten die Möglichkeiten des Dampfmodellbaus zu zeigen.

Dampfmodell-Treffen des Schiffmodellbauclubs Trier am Härenwiesweiher



Fachsimpeln gehörte auch zum Dampfmodell-Treffen des Schiffmodellbauclubs Trier am Härenwiesweiher. Darin üben sich (von links) die Trierer Harald Pollmer, Jürgen Hoffmann und Ulrich Siepmann aus Limburg an der Lahn. TV-Foto: Ludwig Hoff

Bis heute erfreuen sich alle Veranstaltungen einer großen Beliebtheit beim Publikum und sind immer gut besucht.

Seit einigen Jahren nehmen wir auch an den großen Familienveranstaltungen im Nells Park und auf dem Petrisberg teil. Auch dort finden unsere Modelle immer viele Bewunderer. Ganz besonders in den Augen der Kinder spiegelt sich die Begeisterung für die Modellschiffe wieder. Dies zeigt sich ganz besonders, wenn die Nachwuchskapitäne selbst Schiffe steuern dürfen.



Wie die „United States“ nach Trier kam (Bericht von Gerd Zimmer)

Die Vereinsaktivitäten beschränkten sich nicht nur auf unsere eigenen Veranstaltungen in Trier, vielmehr beteiligten wir uns auch schon sehr früh an Veranstaltungen befreundeter Clubs. Herausheben möchte ich die Teilnahme an der „Boot“ in Düsseldorf. Unsere Essener Freunde waren engagiert worden, um auf dem Wasserbecken ihre Schiffsmodelle vorzuführen. Auch wir konnten mit unseren Modellen mitwirken.

Im Jahr 1975 wurden die beiden Großmodelle **United States** und **France** ein letztes Mal auf der „Boot“ vorgeführt. Der Aufwand für den Transport der Modelle war einfach zu groß. Außerdem hatten sie im Laufe der Jahre viele Schäden erlitten, sodass sie nur noch in den Wohnungen ihrer Erbauer standen. Bei der **United States** war schon sehr früh der Holzrumpf gerissen und auch die Aufbauten waren stark beschädigt. Ihr Eigner -Horst Malberg- bot mir das Schiff zum Materialpreis an. Diesem Angebot konnte ich nicht widerstehen.

Die notwendigen Renovierungsarbeiten betrafen fast alle Teile des Modells.

- Der Rumpf musste abgeschliffen und mit GFK überzogen werden.
- Die 722 Bullaugen waren auszubauen und aufzubereiten.
- Die Aufbauten bedurften ebenfalls einer Restaurierung. Dabei musste ich auf die Erhaltung der ursprünglichen Handbemalung achten.
- Die Reling (mit 15 m Länge) musste instand gesetzt und zusätzlich mit 2mm breiten Handläufen versehen werden.
- Die gesamte elektrische und elektronische Anlage war zu erneuern.

Zu unserer Regatta 1987 konnte ich das renovierte Modell dann wieder aufs Wasser bringen.



	Original	Modell
Baujahr	1949 - 1952	1964
Bauort	Newport /USA	Essen
Länge	301,90 m	3,02 m
Breite	36 m	0,36 m
Höhe	67 m	0,67 m
Bauwerft	Newport News Shipbuilding & Drydock Company	Horst Malberg
Eigner	verschiedene	Gerd Zimmer
Status	stillgelegt seit 1969	Außer Dienst seit 1998
Sonder- funktionen	---	Nebelhorn, Musikkapelle rauchende Schornsteine, 60 Lampen,

Clubhaus

Unser Clubhaus ist Teil der Kleingartenanlage „Trier-Süd“. Zu unserem Glück war die Grundstücksfläche zu klein für eine reguläre Gartenparzelle. Deshalb konnten wir das Grundstück und das Gartenhaus pachten.

In den Ausbau des Häuschens zu einem gemütlichen Clubheim haben wir viel Mühe und Liebe gesteckt. In diesem Zusammenhang möchten wir die Leistung unseres leider verstorbenen Clubkameraden -Karl-Heinz Redelberger (genannt Sepp) ganz besonders würdigen. Mit unermüdlicher Tatkraft kümmerte er sich um den Ausbau und die Gestaltung des Clubhauses.

Heute besitzen wir nicht nur ein gemütliches Clubheim am Weiher, in dem wir uns auch bei schlechtem Wetter treffen können, sondern auch genügend Platz für unser Materiallager.



japanisches Schlachtschiff **Yamato**



Flugzeugträger Graf Zeppelin



Fischdampfer Paul Lübeck

Was ist das Schöne am Schiffmodellbau?

Der Schiffmodellbau ist eine Freizeitbeschäftigung für jedermann. Der Modellbau ist an kein Alter oder Geschlecht gebunden.

Der Schiffmodellbau (wie der Modellbau überhaupt) bietet die verschiedensten Möglichkeiten sich zu betätigen.

Jeder kann individuell sein eigenes Wunschmodell bauen. Es gibt keine Vorgaben zu Modelltypen, oder zu Form und Größe eines Schiffmodells.

Wer lieber ein fertiges Modell kaufen möchte, und sein Interesse auf den Fahrbetrieb legt, ist genauso willkommen, wie derjenige, der hohen Wert auf Eigenbau und hohe Detaillierung seines Modells legt.

Im Modellbau spielt es keine Rolle, ob man Anfänger oder handwerklicher Experte ist. Die Beschäftigung mit dem Modellbau bietet jedem Interessierten die Möglichkeit, das eigene Geschick zu trainieren und zu verbessern. Wer will, kann im Modellbau seine kreative und handwerkliche Herausforderung suchen. In jedem Fall fördert die Beschäftigung mit dem Schiffmodellbau das technische Wissen.

Schiffmodellbau ist eine Beschäftigung für das ganze Jahr. Er findet sowohl im Haus als auch im Freien (an der frischen Luft) statt. Im Frühjahr, Sommer und Herbst überwiegt der Fahrbetrieb am Weiher. Im Winter kann der Bautätigkeit gefrönt werden. Beim Bauen beeinflussen die persönlichen Vorstellungen den Bedarf an Ausrüstung und Platz.

Modellbauer sind tolerant gegenüber dem Clubkameraden. Es ist unerheblich wer was baut, besitzt oder als Modell fährt. Das kameradschaftliche Miteinander, das Interesse am gemeinsamen Hobby und die gegenseitige Unterstützung mit Rat und Tat stehen im Vordergrund.



Stimmung am Teich



Das etwas andere Modell

(von Harald Pollmer)

Nachdem ich schon etliche Modellschiffe gebaut hatte, wollte ich mal etwas anderes bauen. Etwas das zwar mit Schifffahrt zu tun hat, aber kein Schiff ist. Wie es der Zufall wollte, fielen mir auf einer Fahrt entlang der Mosel die historischen Kräne auf. Da war die Idee geboren und bald sollte der Bau beginnen. Aber auf was hatte ich mich da eingelassen? Baupläne oder Zeichnungen waren nicht verfügbar. Somit blieb mir nichts anderes übrig als mit Zollstock, Bleistift und Block bewaffnet die Bauwerke an Ort und Stelle zu zeichnen und zu vermessen. Zusätzlich habe ich Fotos vom Innenleben der Kräne angefertigt. Im Internet fand ich auch folgende Angaben über den älteren Moselkran:

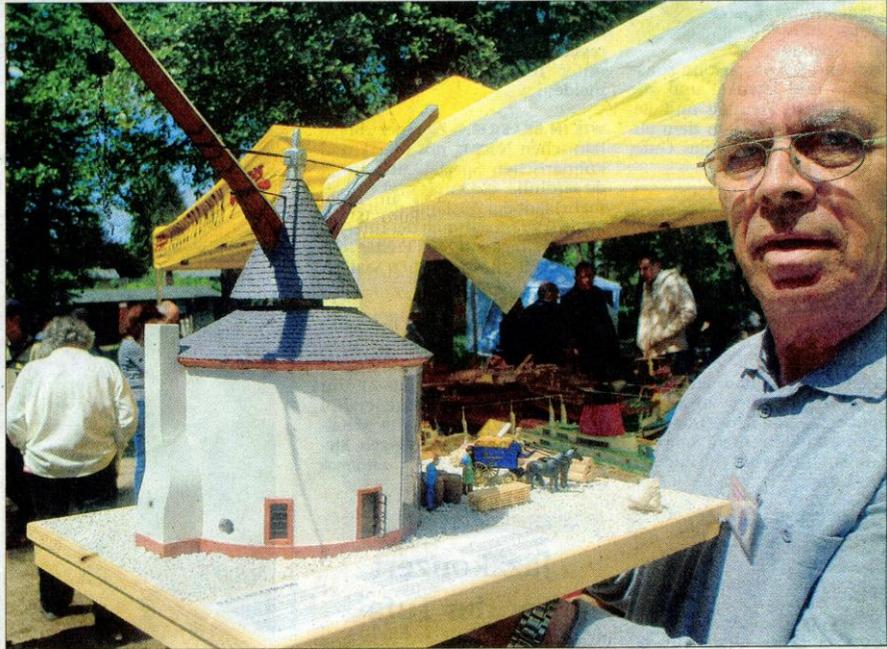
- Der Kran wurde 1413 als Tretkran mit einem Ausleger nach einem mit der Stadt abgeschlossenen Vertrag von einem Trierer Ehepaar erbaut.
- Ca. 1465 kam der Kran in städtischen Besitz und wurde um 1630 umgebaut.
- 1778 erhielt das Hebewerk einen zweiten Ausleger.
- Der Kran wurde im Jahr 1944 am Außenbau und Tretwerk beschädigt und um 1950/51 wieder hergestellt.
- 1992 wurden beide Ausleger erneuert.

Mit all diesen Informationen fertigte ich mir dann die Baupläne für das Modell an. Ich entschied mich, den Kran in Holzbauweise und im Maßstab 1:50 zu bauen.

Nachdem ich mir alles Baumaterial besorgt hatte, konnte ich mit dem Bau des Modelles beginnen. Hauptsächlich ein und drei Millimeter starkes Sperrholz und dreimal drei Millimeter dicke Holzleisten waren das Rohmaterial für das Modell. Die Anfertigung der sage und schreibe 1400 „Schieferplatten“ für das Kegeldach stellte eine wahre Geduldsprobe dar. Die 6 mal 6 Millimeter großen Platten wurden aus schiefergrauem Karton ausgeschnitten und anschließend fein säuberlich nebeneinander aufgeklebt.

Nach 600 Arbeitsstunden war mein Modell vom Moselkran fertig.

Der Kran ist voll funktionsfähig. Nicht nur das Kegeldach lässt sich drehen, auch Laufräder, Kettenrolle, Lager und Spindel bewegen sich. Sogar im Innern der Ausleger bewegt sich was, nämlich die Ketten, die vom Antrieb zum Haken am Ende des Auslegers führen. Die aufwändige Technik im Innern kann durch einen Ausschnitt im Mauerwerk betrachtet werden.



Der Erbauer und sein Modell: Harald Pollmer, gebürtiger Trierer mit Wohnsitz in Kenn, baute in 600 Stunden den historischen Moselkran von 1413 detailgetreu nach. Foto: Ludwig Hoff

Schiffstaufe

Immer zu Beginn der neuen Fahrseason werden die neu gebauten Modelle getauft. In diesem feierlichen Akt, der traditionell vor dem Stapellauf (bei uns dem ersten zu Wasser bringen) stattfindet, erhält das Schiff von der Taufpatin seinen Namen. Auf das Zerschlagen einer Sektflasche am Bug des Modells wird aus technischen Gründen verzichtet. Auch auf die Darbringung von Menschenopfern (wie sie lange Zeit üblich war) verzichten wir seit einiger Zeit. Vielmehr wird in gemeinsamer Runde das neue Modell besichtigt und seine Merkmale ausführlich gesprochen.





frisch getauft Dampfbarke **Biggi 3**

Veranstaltungen in 2011

- 26. Juni Schaufahren anlässlich 40. Gründungsjubiläum
- 14. August Schaufahren auf dem Wasserband - Petrisberg
- 11. September Dampftreffen

Darüberhinaus treffen wir uns jeden
Sonntag zwischen 10.00 – 12.00 Uhr
am Weiher an der Härenwies (gegenüber den Südbad)

Impressum

Herausgegeben vom Schiffsmodellbau-Club Trier e.V.
anlässlich des 40. Gründungsjubiläums

TEXTE Gerd Zimmer
 Harald Pollmer
 Peter Dejon

ANSCHRIFT Schiffsmodellbau-Club Trier e.V.
 Helga Pollmer
 Kapellenstraße 27
 54344 Kenn
 Tel. 06502 / 84 10

VORSTAND

VORSITZENDER Harald Pollmer
2.VORSITZENDER Peter Dejon
SCHRIFTFÜHRERIN Helga Pollmer
KASSENWART Betty Kroneberg
MATERIALWART Helmut Fuchs
 Werner Steinhauer
PRESSEWART Thomas Steinhauer

INTERNET www.smc-trier.de
E-MAIL vorstand@smc-trier.de