



6. Jahrgang

Das Steuerrad

Clubzeitung 1/92

Schiffmodellbau-Club "Albatros" Ellerau e.V.
Stockholmweg 17 2086 Ellerau Telefon 04106/74452

Inhalt dieser Ausgabe:

Seite 1	Agenda/Jahreshauptversammlung 92
Seite 2	Agenda/Jahreshauptversammlung 92
Seite 3	Agenda/Jahreshauptversammlung 92
Seite 4	Agenda/Jahreshauptversammlung 92
Seite 5	Agenda/Jahreshauptversammlung 92
Seite 6	Kassenbericht 91
Seite 7	Sagenhafter Sound/Dieser Computer....
Seite 8	Der Meyersche EDV-Alltag
Seite 9	5 Jahre Vereinszeitung
Seite 9	Groß Reinemachen
Seite 9	Wat is een Dampmaschin
Seite 10-	Schiffmodellbau für Einsteiger
Seite 16	
Seite 17	Termine
Seite 18	Termine/Impressum
Seite 19	Zettel Arbeitseinsatz

Jeglicher Schriftverkehr an:

Harald Sies, Stockholmweg 17, 2086 Ellerau
Bankverbindung: Kreissparkasse Pinneberg
Konto 33 25 04, BLZ 221 514 10

Telefon
Bastelraum
04106/74602

D: EG/Gratiken

Protokoll

zur 9. ordentlichen

J A H R E S H A U P T - V E R S A M M L U N G des S M C A L B A T R O S S E L L E R A U e.V

A g e n d a

1. Begrüssung durch den Vorstand
2. Feststellung der Beschlussfähigkeit
3. Genehmigung der Niederschrift vom 26.1.1991
4. Bericht des Vorstandes
5. Bericht des Kassenwartes
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Wahl bzw. Bestätigung des komm. eingesetzten
Schriftführers
8. Vereinsbeiträge
9. Wettbewerbe 1992 in Ellerau
10. Verschiedenes

zu 1.

Der erste Vorsitzende begrüsst die anwesenden Mitglieder und gibt einen kurzen Abriss über die Vereinsaktivitäten des vergangenen Jahres.

Er stellt fest, dass die Einladung zur Jahreshauptversammlung fristgemäss in der Clubzeitung 4/91 gestanden hat.

Schriftliche Änderungen zur Tagesordnung der JHV seien nicht eingegangen.

zu 2.

Die Beschlussfähigkeit der JHV wird festgestellt.

13 Mitglieder sind anwesend.

zu 3.

Die Niederschrift zur 8.JHV vom 26.1.91 wird genehmigt.

Einwände werden keine vorgebracht.

zu 4.

Angeschnitten wird in erster Linie die grosse Problematik der Jugendarbeit.

zu 5.

Der Kassenwart berichtet über die ordnungsgemässe Durchführung der Kassenprüfung am 7.1.92.

zu 6.

Der Kassenprüfer berichtet über die Kassenprüfung am 7.1.92. Unstimmigkeiten in der Kassenführung wurden keine festgestellt. (det. Bericht über die Kassenprüfung s. Anlage)

zu 7.

In Abwesenheit wird M. Bubel als Schriftführer bestätigt.

zu 8.

Der 1. Vorsitzende berichtet über die Anforderung der letzten Geschäftsberichte des Vereins durch das Finanzamt. Verlangt

wird der Nachweis der schriftliche Niederlegung über die Modalitäten der Vereinsbeiträge.

Es wird nachträglich festgehalten:

Die Vereinsbeiträge werden wie folgt festgelegt:

Für Jugendliche betragen die Beiträge DM 5.- , für Erwachsene DM 6.- monatlich.

Es wird durch die JHV festgestellt und nachträglich einstimmig bestätigt, dass die Beiträge rechters erhoben werden. Im Übrigen gelten die Bestimmungen der Vereinssatzung.

zu 9.

Zusätzlich zu dem bekannten Maipokal werden keine weiteren Wettbewerbe ausgerichtet.

Hierzu wäre der Arbeitsaufwand für den Verein zu gross.

Startgebühren für den Maipokal werden keine erhoben. Die anfallenden Kosten werden vom Verein getragen und evtl. durch Einnahmen beim Verkauf von Getränken bestritten.

Am 2.5. findet das 2. Treffen der " Ralleyfreunde Ellerau " auf dem Festplatz Ellerau statt. Unser Verein wurde gebeten, ähnlich wie 1990, sich an der Veranstaltung zu beteiligen.

Wir werden, wie beim letzten Mal, einen Fahrparcours abstecken und unser Vereinsboot zur Verfügung stellen. Kosten entstehen dem Verein nicht.

Zum Landesmusikfest im Mai wurde der Verein gebeten, ein Schaufahren durchzuführen. Mangels einer genügender Anzahl von Modellschiffen ist dies für den Verein nicht möglich. Ein überregionales Schaufahren unter Mitwirkung anderer Vereine ist zu aufwendig und problematisch durchzuführen. Möglichkeiten der Beteiligung werden trotzdem gesucht.

zu 10.

-Der 1.Vorsitzende nennt den 15.2.92 als gemeinsamer

Arbeitstag.

-P.Grabau: "Conrad - Bestellungen"

Frage nach regelmässigen Vereinsbestellungen-
Vorschlag hierzu, dass 4 x jährlich quartalsweise bei einem
Mindestbestellwert von DM 250.- bestellt wird. Privatbestell-
ungen können berücksichtigt werden - die Best. hat jedoch
schriftlich zu erfolgen und muss zus. mit dem Geld im Verein
abgegeben werden.

Als verantwortlich für sämtliche Bestellungen hat sich
Jörg Klug erklärt. Alle gelieferten Teile sollen zukünftig
sortiert und verschlossen in entsprechend anzuschaffenden
Sortierkästen aufbewahrt werden und durch die Fachgruppen-
leiter zugänglich gemacht werden.

-G.Meyer : "Präsente zu verschiedenen Anlässen" (det. Antrag
s. Anhang)

Der Antrag wurde in dieser Form abgelehnt.

Angenommen wurde mit einer Stimmenthaltung :

-kleines Präsent im Wert von ca DM 50.- bei 10jähriger
Vereinsmitgliedschaft

-Glückwunschkarten zu verschiedenen Anlässen.

-J.Klug : "Vereinssatzung"

Die Satzung soll der nächsten Clubzeitung beigelegt werden.
Festgestellt wird, dass dies zu aufwändig und kostenintensiv
sei. Darüberhinaus liegt die Satzung für jedermann zugänglich
in den Clubräumen aus.

-R.Bischoff : " Motivation von Jugendlichen "

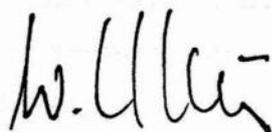
Es wird die Frage gestellt, was man tun könne, um die Jugend-
lichen mehr zu aktivieren und in die Bastelstunden zu
bekommen.

Der Punkt wurde eingehend erörtert, ohne zu einem abschliess-
enden Ergebnis zu kommen. Die Überlegungen hierzu gehen
weiter und es sollen entsprechende Möglichkeiten gefunden
werden.

-H.Sies : " Vereinsfahne "

Spätestens zum 10jährigen Bestehen des Vereins 1994 soll eine Vereinsfahne angeschafft werden. G. Meyer holt Kostenvoranschlag ein. Die Fahne soll als Banner bestellt werden. Der Antrag wird mit 3 Gegenstimmen angenommen.

Die JHV fand am 25.1.1992 im Bürgerhaus Ellerau statt.
Beginn war 15.00 Uhr
Ende war gegen 17.20 Uhr.



W. L'heur

Versammlungsleiter und
komm. Schriftführer

Sagenhafter Sound

Man soll es garnicht glauben, was im Modellbau so alles möglich ist. Die Technik schreitet mit immer größeren Schritten voran und wird auch von den Modellbauern, wenn auch nicht ganz billig, von den Modellbauern genutzt.

An einem Montag brachte unser Walter seine Yacht mit, die vom Rumpf her weitestgehend fertiggestellt ist. Auch ein Teil der Elektronik ist bereits eingebaut. Mein Interesse wurde geweckt, als ich im hinteren Teil des Schiffes zwei Lautsprecherboxen erkannte. Diese gehörten zu einem Dieselgenerator der Superlative. Auf Band aufgenommene Dieselgeräusche, digitalisiert und auf einem Eprom gespeichert, schaffen eine fast originalgetreue Wiedergabe. Ein 30 Watt Verstärker sorgt für den erforderlichen Sound. Bemerkenswert ist noch, daß selbst die Anlaß- und Abstellgeräusche hervorragend wiedergegeben werden.

Ganz billig ist ein Klangerlebnis solcher Art natürlich nicht, denn es sind für Bausteine dieser Art zwischen 200,-- und 300,-- DM auf den Tisch zu legen.

H/S

Dieser Computer macht mich fertig.

Seit längerer Zeit wird unsere Vereinszeitschrift mit Hilfe moderner Technik (Computer) gefertigt. Nun wissen wir ja alle, daß ein solcher Rechner eine ganze Menge kann, aber leider nur das macht, was der User (Eingeber) ihm mit Hilfe der Tasten mitteilt. Je älter man wird, desto schwieriger wird es, sich mit dem modernen Hilfsmittel anzufreunden.

Von diesen Problemen kann unser 2. Vorsitzende ein Liedchen

singen. In seiner Eigenschaft als oberster Redaktionshirsch schreibt er wie ein Besessener für unsere Zeitung - wenn aber der Text dann abgespeichert werden soll, hat er so seine Probleme.

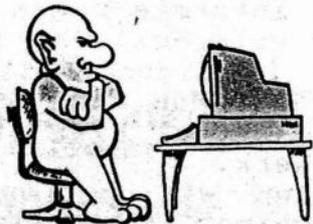
Wohin speichere ich nun den Text? Auf Laufwerk A oder auf Laufwerk B? Ist er überhaupt gespeichert und wenn ja, wo? Welche Datei ist denn nun diejenige, in der mein geschriebener Text geblieben ist? Fragen über Fragen, die dann letztendlich dazu führen, daß unser Gerd den Rechner verflucht und am liebsten wieder auf seine alte Schreibmaschine zurückgreifen möchte. So kommt es vor, daß er einen Text, denn er, schon sicher auf der Diskette glaubte, nochmals schreiben mußte. Spätestens wenn er ihn das dritte Mal geschrieben hatte, kam ein gewisser Frust auf und er lief zur Höchstform auf (Was das Schimpfen anbelangt). Ich möchte die Schimpfkanonaden hier im Einzelnen nicht wiedergeben, aber eines ist sicher, Schuld hat immer der Computer. Es dauert dann in der Regel nicht mehr sehr lange und unser Gerd kreuzt mit seinen Disketten bei mir auf. Nach einer Sitzung bei mir im Keller, Gerd schimpft immer noch, stellen wir dann fest, daß es doch wieder nicht der Computer, sondern ein Userfehler war. Noch kann ich ihn ja motivieren mit dem Computer weiterzumachen, die Frage ist nur, wie lange noch? Und was mache ich, wenn wirklich einmal der Computer Schuld hat?

H/S

Ist der 1. Vorsitzende nicht da, entscheidet der Zweite. Ist der auch nicht da, entscheidet der gesunde Menschenverstand.

Der Meyersche

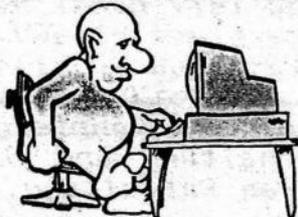
EDV-Alltag



1. Mißtrauen



2. Erstaunen



3. Vertrauen



4. Jubel



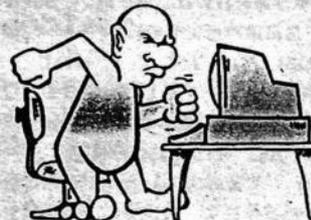
5. Liebe



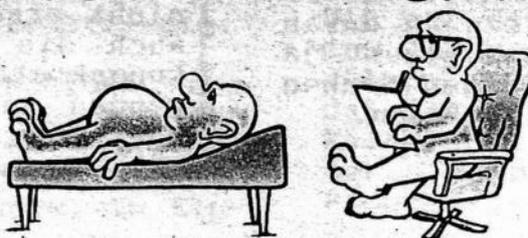
6. Ernüchterung



7. Frust



8. Wut



9. Endstufe

5 Jahre Vereinszeitung

Mit der 20. Ausgabe unserer Zeitung blicken wir auf 5 Jahre redaktioneller Arbeit zurück. An dieser Stelle sollte einmal allen denjenigen herzlichen Dank gesagt werden, die in unsere Zeitung, die wir ihr wißt alle 3 Monate erscheint, viel Arbeit und Schweiß gesteckt haben.

Die Idee, eine Vereinszeitung ins Leben zu rufen, hatte unser 2. Vorsitzende, Gerhard Meyer. Dieser übernahm dann auch die Redaktion, unterstützt von weiteren Vereinsmitgliedern.

Rückblickend kann man mit Stolz sagen, daß diese Zeitung im Laufe der Jahre zu einem Sprachrohr des Vereins mit vielfältigem Inhalt und ansprechendem Äußeren geworden ist.

In ihr findet das Mitglied, Termine und Berichte von Veranstaltungen, Termine von Gemeinschaftsarbeiten, Fachberichte und was sonst noch so interessant sein könnte.

Man kann nur hoffen, daß diese Zeitung noch lange Bestand haben wird.

H/S

Groß Reinemachen

An einem Sonnabend im Februar war es wieder einmal soweit. In unserem Bastelraum hatte sich eine Menge Müll angesammelt. Da seit Januar bereits ein Anschlag am "Schwarzen Brett" hing, versammelten sich pünktlich um 14 Uhr 4 Erwachsene und 5 Jugendliche, um unsere Räumlichkeit wieder auf Hochglanz zu bringen.

Nachdem alle Regale geleert waren, wurde der Staub gründlich beseitigt und alle Utensilien neu geordnet. Unsere Jugendlichen hatten daran sichtlichen Spaß. Man glaubt ja garnicht, was in wenigen Wochen für ein Staub anfallen kann.

H/S

Wat is een Dampmaschin?

De Dampmaschine is een Ding, dat sick, wenn man dat richtig füttern deit, fürchterlich rundherum dreit un ordenlich prustet, vorausgesetzt, de Konstrukteur hät keene Fehler makt.

Seit längerer Zeit treffen sich Montags unsere Dampfmaschinenbauer. Da wird gefachsimpelt, konstruiert, verworfen, gedreht, gelötet und abgedrückt. Es ist schon erstaunlich, was in der letzten Zeit so alles entstanden ist. Wenn ich richtig informiert bin, ist bis auf das erforderliche Manometer alles in Eigenarbeit hergestellt worden. Man kann ohne Übertreibung sagen: Hier sind Fachleute am Werk.

Wollen wir hoffen, daß diese Maschinen auch eines Tages in einem Schiff für den erforderlichen Antrieb sorgen.

Ein Steckenpferd gibt Unterhaltung und dient der inneren Entfaltung.

**Achtung - Neu - Achtung - Neu
- Achtung - Neu - Achtung -**

Ab sofort können über den Verein Modellbau-Artikel bei der Firma Conrad Elektronik bestellt werden. Bestellt wird in der Regel alle 3 Monate, bei Bedarf aber auch öfter. Ferner hält der Verein auch einige Artikel in den Vereinsräumen bereit.

Der Verein trägt die Versicherungskosten und, wenn die Bestellsumme von DM 250,-- nicht erreicht werden sollte, auch die Porto- und Verpackungskosten. Interessenten wenden sich bitte an Robert oder Jörg Klug.

Achtung - Neu - Achtung - Neu
- Achtung - Neu - Achtung

Der Verein wird in Kürze wieder in der Lage sein, Mignon-Akkus zu einem sehr günstigen Preis anbieten zu können. Unserem Mitglied, Rolf Boysen ist es gelungen, eine entsprechende Quelle ausfindig zu machen. Die Akkus (1,2V/600mA) werden voraussichtlich DM 2,10 kosten. Vergleich: Conrad Elektronik 1,2V/600mA = 4,50 DM

Wir begrüßen die neuen Mitglieder:

*Wolfgang Münder
Bruno Wusterack*

und wünschen ihnen viel Spaß in unserem Verein sowie stets die erforderliche Handbreit Wasser unter dem Kiel.

Schiffsmodellbau für Einsteiger.

6. Fortsetzung

Der Damenstrumpf, eine wertvolle Hilfe beim Rumpfbau.

Sicher wird sich manch einer wundern, wenn er die Überschrift dieses Kapitels liest. Was haben Perlon- oder Nylonstrümpfe mit dem Schiffsmodellbau zu tun?

Diese Frage ist aber schnell beantwortet. Eigentlich geht es auch überhaupt nicht um Strümpfe, sondern um dünnes Gewebe, und welches Gewebe ist dünner als das Material der Damen-Perlon- oder Nylonstrümpfe.

Gerade die Schlauchform des sehr dehnbaren Strumpfes macht ihn zu einem idealen Hilfsmittel, wenn es darum geht, bereits fertig gebaute, im Ein-

satz rissig gewordene Rumpfe ebenso wie neu gebaute Schiffsrumpfe vor dem Farbanstrich endgültig dicht zu bekommen. Bevor der Strumpf über den Rumpf gezogen wird, sollte der bereits fertig lackierte Rumpf erst einmal angeschliffen werden, weil auf der glatten Lackfläche nichts richtig haftet.

Der neue Rumpf sollte schon mit Einlaßgrund vorbehandelt sein, bevor der Strumpf darübergezogen wird. Anschließend wird egal ob der Rumpf bereits fertig lackiert war oder neu gebaut wurde- einer dieser dünnen Damenstrümpfe so über den Rumpf gezogen, daß er ihn vollkommen abdeckt, und zwar faltenlos.

Im nächsten Arbeitsgang wird beim schon fertig lackierten Rumpf streichfähig verdünnter Weißleim und beim neuen Rumpf Einlaßgrund so mit einem Pinsel auf das Gewebe gestrichen, daß es mit der Rumpfoberfläche verklebt ist. Das Wichtigste bei diesem Arbeitsgang ist, daß nur so dünn aufgetragen wird, daß der Weißleim bzw. Einlaßgrund zwar das Gewebe durchdringt, aber auf dem Gewebe nicht aufträgt.

Wenn der Leim getrocknet ist, werden die überstehenden Gewebestücke mit einer Rasierklinge abgeschnitten. Anschließend wird der Rumpf noch einmal grundiert und abschließend lackiert.

Auch ein Holzrumpf hat seine Probleme.

So schön und so angenehm in der Bearbeitung Holz für den Rumpfbau auch sein mag, so ganz ohne Probleme ist es als Rumpfbaumaterial bei Fahr- und Funktionsmodellen aber auch nicht.

Die auf das Material einwirkenden Temperaturunterschiede, die allein schon dadurch entstehen, daß das Wasser meistens merkbar kälter ist als die Luft, sind der Hauptgrund für diese Probleme, weil Holz bekannter-

weise arbeitet. Bei trockener Wärme trocknet es aus und fängt an zu reißen, während es bei Feuchtigkeit quillt und dadurch ebenfalls Risse entstehen können.

Gegen das Reißen durch Austrocknung und gegen das Quellen und Aufreißen bei Feuchtigkeit läßt sich einiges tun, wenn man etwas höheren Arbeitsaufwand bei der Oberflächenbehandlung vor dem Farbanstrich nicht scheut.

Um zu verhindern, daß das Holz bei Temperaturänderungen austrocknet bzw. quillt und als Folge dieses dauernden Wechsels reißt, kann man den bereits fertig verschliffenen, aber noch nicht grundierten oder lackierten Holzrumpf von innen und von außen mit Leinöl einstreichen. Das tief ins Holz einziehende Öl verhindert das Austrocknen ebenso wie das Aufquellen bei Feuchtigkeit. Das ölgetränkte Holz wird, nachdem das Öl ausreichend eingezogen ist - dies kann einige Tage dauern - mit Ölpachtel oder ähnlichem Grundiermittel grundiert. Die weitere Behandlung der Oberfläche erfolgt dann wie schon in dem Kapitel "Die eigentliche Lackierung beschrieben". Den gleichen Erfolg kann man erzielen, wenn man statt Leinöl "G 4" benutzt, hier ist die Austrocknungszeit wesentlich kürzer, dafür der Geruch desto stärker.

Beziehen des Holzrumpfes mit einer GfK-Schicht.

Um allen Schwierigkeiten aus dem Weg zu gehen, die ein Holzrumpf im praktischen Betrieb mit sich bringen kann, - und natürlich, um so manchen Schaden am Rumpf zu vermeiden - , kann man den rohbaufertigen Rumpf, ebenso wie den bereits mit Einlaßgrund grundierten Rumpf, mit einer dünnen GfK-Schicht mit oder ohne Glasmatte überziehen.

Bei der Vorbehandlung mit Leinöl kann nach dem Austrock-

nen sofort eine GfK-Schicht aufgebracht werden. Ist die Vorbehandlung mit "G4" erfolgt, so ist eine besondere Behandlung erforderlich.

Epoxidharze erlauben in Verbindung mit Geweben sehr leichtgewichtige Beschichtungen. Da Polyesterharze sich leichter verarbeiten lassen und außerdem preisgünstiger als Epoxidharze sind wird weitgehend mit Polyester gearbeitet.

Ich vertrete allerdings den Standpunkt im Schiffmodellbau lieber mit Epoxidharz zu arbeiten, da die Beschichtungen meist in Räumlichkeiten durchgeführt werden, hier ist die Geruchsbelästigung nicht so stark. Bei der Verarbeitung von Polyester- oder Epoxidharzen ist zu beachten, daß unbedingt "G4" als Haftvermittler zwischen Holz und Harzen verwendet werden muß. Nur so wird die nötige Haftung auf Holz sichergestellt.

Die Trockenzeit des "G4" - Auftrages bis zur Beschichtung mit GfK beträgt eine halbe, maximal vier Stunden. Bei "G4" beträgt die Trockenzeit zwei bis vier Stunden, sobald der Untergrund klebfrei ist; maximal zwölf Stunden.

Die Nachbehandlung, also das Schleifen, Grundieren und Lackieren, erfolgt dann ebenso wie bei den anderen Bauweisen.

Die Wasserlinie. (KWL, auch CWL)

Die Wasserlinie, die ja, bedingt durch die Rumpfform, nur bei sehr wenigen Modellrumpfen - Schuten oder ähnlichen kastenförmigen Modellen - mit der Hilfe eines Lineal angezeichnet werden kann und freihändig gezogen sicher eher zur Schlangenlinie wird, kann äußerst exakt gezeichnet werden, wenn man den Rumpf erst einmal so aufbockt, daß er waagrecht steht und nicht wackeln kann.

Anschließend wird ein Bleistift so mit Klebeband auf einen in der Höhe so angepaßten Styropor- oder Holzklötz geklebt, daß seine Spitze genau die Position der Wasserlinie erreicht.

Schiebt man diesen Klötz mit dem aufgeklebten Bleistift dann so um den Rumpf herum, daß die Bleistiftspitze immer den Rumpfbührt, ist die Wasserlinie schnell exakt angezeichnet. Man kann aber auch schon bei der Beplankung des Schiffes die entsprechende Kante der Beplankung mit einem schwarzen Filzstift versehen und hat auch auf diesem Wege immer die Wasserlinie markiert.

Mit der Hilfe von Klebeband kann man dann das Unterwasserschiff ebenso wie die Wasserlinie sehr genau zum oberen Rumpfteil abgrenzen und mit dem Pinsel oder Spritzpistole lackieren.

Grundsätzlich muß der Rumpf, bevor die Wasserlinie angebracht wird, fertig lackiert sein, auch das Unterwasserteil muß natürlich fertig sein. Für die Wasserlinie selbst, aber auch für die Kante am Übergang von einer Farbe zur anderen, kann man auch recht gut einen der vielen unterschiedlich breiten, relativ wetterbeständigen und in den wichtigsten Farben erhältlichen Zierklebestreifen auf den Rumpf kleben. Da diese Klebestreifen sehr dünn sind und somit kaum auftragen, sind sie später nur dann zu erkennen, wenn man wirklich genau hinsieht.

Wie auch immer, ob die Wasserlinie nun lackiert oder als Klebestreifen aufgeklebt wird, so gilt auch hier natürlich, daß der Untergrund gut getrocknet sein muß, bevor überhaupt etwas aufgebracht wird.

Rumpfschalen im Selbstbau.

Heute wollen wir uns einmal mit dem Eigenbau von Rumpfschalen

befassen. Als Alternative zu den traditionellen Schicht- und Spantbauweisen bietet sich der Bau von Rumpfschalen - also Rümpfen, die praktisch nur aus der Außenhaut bestehen - besonders dann an, wenn für den Einbau der Fernsteuerung, spezieller Sonderfunktionseinrichtungen und Akkus in auf Spant gebauten Rümpfen Platzprobleme entstehen können. Nachteil dieser Bauweise ist der zur Erstellung der Form erforderliche Mehraufwand an Arbeitszeit.

In der Mehrzahl der heute auf dem Markt erscheinenden Schiffmodell-Bausätze sind Rumpfschalen gang und gebe. Meistens handelt es sich hier um tiefgezogene Polystyrol -, Terluran - oder ABS - Rümpfe. Nur in einigen wenigen Bausätzen findet man auch einmal die weitaus stabileren GfK-Rümpfe. Diese sind aber in der Herstellung erheblich aufwendiger und somit auch entsprechend teurer. Das Tiefziehen der Rümpfe ist merkbar günstiger zu machen und außerdem sind preissenkende Großserien praktisch nur auf diese Art möglich.

Zunächst muß eine Form erstellt werden. Diese ist unumgänglich, wenn man eine Rumpfschale herstellen möchte. Der Rumpf muß praktisch einmal gebaut werden, d.h., seine genaue Außenform muß zur Herstellung von Rumpfschalen exakt nachgeformt werden, auf welche Art auch immer. Sperrholz, Balsaklötze und auch gips oder ähnliche Füllmittel haben sich als Grundmaterial für die Form bestens bewährt. Auch ein bereits vorhandener Rumpf kann als Form dienen, wenn er stabil genug ist und wenn man die Oberfläche entsprechend mit Trennmitteln versieht. Hierzu eignet sich Trennwachs oder Trennlack, aber auch Mutters alter guter Bohnerwachs kann für diesen Zweck verwandt werden. Nach dem Auftragen des Bohnerwachses muß aber auf alle Fälle poliert werden. Das Trennmittel dient lediglich dazu, um ein Festkle-

ben des zu erstellenden Rumpfes auf der Form zu vermeiden.

Wird nun eine Positiv - oder Negativform gewünscht?

Da die Beschaffenheit der Oberfläche des abgeformten Teiles, in unserem Fall also der Rumpfschale, davon abhängt, welche Form benutzt wurde - also Negativ - oder Positivform -, ist diese Frage natürlich von relativ großer Bedeutung.

Wird der Rumpf auf einer Positivform hergestellt, ist zwar die Anfertigung der Form mit weniger Arbeits - bzw. Zeitaufwand verbunden, es erfordert dann aber recht aufwendige Nacharbeit, denn der aus einer Positivform kommende Rumpf ist auf seiner Außenseite vollkommen uneben und unsauber. Wird aber der Rumpf in einer Negativform hergestellt, hängt die Qualität der Oberfläche nur davon ab, wie gut die Form mit Trennmitteln davor geschützt worden ist, daß der Rumpf nicht in ihr kleben bleibt. Der Einsatz von Trennmitteln ist daher von großer Bedeutung und entscheidet letzten Endes über das Gelingen eines guten Schiffsmodellrumpfes oder es erfolgt die große Enttäuschung. Die Positivform läßt sich, zumindest wenn der Rumpf in einem Stück hergestellt werden soll, wie bei der Bauweise, die sich Spantbauweise nennt, kopfüber auf der Helling aus den die Form gebenden Spanten und dem Kielspant mit Steven zusammenbauen und auch zusammenleimen. Abweichend von der normalen Spantbauweise, darf man hier auf die Decksstringer und Längsleisten verzichten. Da die Felder zwischen den Spanten zur erforderlichen Formgebung mit Gips oder ähnlichem Füllmittel aufgefüllt werden sollen, kann man, um nicht unnütz viel Füllmittel verarbeiten zu müssen, in die Zwischenräume zwischen den Spanten erst einmal zusammengeknülltes Papier stopfen. Der dann noch zwischen den Spanten verbleibende Raum wird nun mit Füllmaterial ausge-

füllt. Um später nicht zuviel ausgleichen zu müssen, sollte die Oberfläche sauber eben sein. Nach dem Austrocknen dieser Form - was bis zu einer Woche dauern kann - wird dann der Bootskörper sauber geschliffen. Auch ein vorhandener Fertigrumpf eines handelsüblichen Schiffsmodellbausatzes läßt sich als Form verwenden. Hier bedarf es allerdings einiger Vorarbeit. Da die meisten gekauften Plastikrumpfe recht dünnwandig sind, somit auch wabbelig und entsprechend wenig belastbar, sollte man in den vorhandenen Schiffskörper zunächst ein Sperrholzdeck einkleben damit die Form die nötige Stabilität erhält. Anschließend wird ein Formkasten vorbereitet und zusammengeschraubt. Als Material haben sich Span - oder Tischlerplatten gut bewährt. Der Formkasten wird innen mit Wachs - oder Ölpapier ausgelegt.

Der abzuformende Rumpf wird mit Trennmitteln, - wie bereits beschrieben - eingerieben bzw. eingestrichen und dann kopfüber mittig in den Formkasten gelegt. Da der Plastikrumpf trotz des eingeleimten Decks nicht übermäßig belastbar ist, wäre es sinnlos sofort die Form mit Gips zu füllen. Hier würde man ein großes Fiasko erleben. Sinnvoll erscheint es, wenn man den Rumpf erst einmal vorsichtig dünn mit Gips einstreicht und anschließend richtig trocknen läßt. Durch die dünne Gipsauflage bleibt der Rumpf nicht nur formtreu, er ist - nachdem diese Schicht ausgehärtet ist - sogar ausreichend belastbar, sodaß jetzt der Formkasten mit Gips aufgefüllt werden kann.

Nach dem Aushärten des Gipses wird der Formkasten wieder auseinandergeschraubt, der Plastikrumpf, der als Form diente, herausgenommen, die Gipsform mit Trennmittel gestrichen bzw. eingerieben und der endgültige Rumpf mit Hilfe von Polyester - oder Epoxidharz und Glasgewebe in der Gipsform hergestellt.

GfK, was ist das?

Wo man sich heute auch bewegt und hinschaut, egal in welcher Branche, bis auf wenige Ausnahmen ist GfK im Gespräch. Surfbretter, Skier, Boote aller Art, Segel- und Motorflugzeuge, Flug- Schiffs- und Automodelle und viele Haushalt- und Gartengeräte sind heute aus GfK bzw. haben Bestandteile aus GfK. GfK ist praktisch ein längst in unsere Umgangssprache aufgenommener Begriff, obwohl nur wenige wissen, was sich hinter diesen drei Buchstaben verbirgt.

GfK ist die Kurzform für Glasfaserkunststoff, wobei der Kunststoff, in erster Linie Polyester - oder Epoxydharz, mit Hilfe von Glasgewebe oder auch nur Glasfasern verstärkt wird. Kunststoff und Glasfaser sind zwei sehr unterschiedliche Materialien, die durch ihre Verbindung erst für die Herstellung von Schiffsrümpfen Bedeutung erlangen. Kunststoff allein wäre zu spröde, und Glasgewebe bzw. Glasfasern allein geht überhaupt nicht. In der Verbindung von Kunststoff und Glasgewebe kommen die Eigenschaften der beiden Materialien, nämlich Festigkeit und Halt, richtig zur Geltung. Während der Kunststoff für den Halt sorgt, bringt die Glaseinlage die erforderliche Festigkeit.

Eine Steigerung gegenüber GfK, und zwar in bezug auf die Festigkeit und nicht zuletzt in bezug auf den Preis, ist KfK, was soviel wie Kohlefaser-Kunststoff bedeutet, denn dieses Material ist, verglichen mit GfK, erheblich höher im Preis.

Für unsere Schiffsmodelle ist die Verwendung von KfK aber eigentlich nicht nötig, wenn wir einmal von Hochleistungsrennbooten absehen, denn dafür ist das im Gewicht günstiger liegende KfK schon vorteilhaft. Aber Hochleistungsrennbootfahrer haben meistens mehr Geld (nötig).

Der Umgang mit dem Harz.

Der Umgang mit Kunstharzen ist eigentlich recht unproblematisch, doch sind einige Spielregeln zu beachten, wenn der Erfolg nicht in Frage gestellt werden soll.

Die Beachtung folgender Punkte ist auf alle Fälle wichtig:

- 1.) Eine Raumtemperatur von 20-25 Grad C ist unbedingt einzuhalten. Höhere oder niedrige Temperaturen sind nicht empfehlenswert. Bei zu niedrigen Temperaturen wird das Harz dickflüssig; dadurch verzögert sich die Aushärtung und bei der Verarbeitung wird zuviel davon zur Tränkung des Gewebes benötigt. Bei Temperaturen von mehr als 25 Grad C verkürzt sich die offene Arbeitszeit und zwar besonders dann, wenn größere Mengen angemischt werden. Wer dies berücksichtigt, kann, sofern er überhaupt an einer schnelleren Aushärtung interessiert ist und nur entsprechend kleinere Mengen anmischt, diese Eigenschaft natürlich auch nutzen.
- 2.) Hautkontakte mit Harzgemisch sind möglichst zu vermeiden. Sollte es dennoch einmal passieren, ist die entsprechende Stelle zuerst mit kaltem Wasser und Seife, dann erst mit warmem Wasser und Seife gründlich zu reinigen. Grundsätzlich sollte man bei derartigen Arbeiten Plastik- oder Gummihandschuhe tragen und nicht erst aus Schaden klug werden.
- 3.) Für gute Durchlüftung im Arbeitsraum sollte grundsätzlich gesorgt werden, auch wenn das geruchsarme Epoxidharz Verwendung findet. Die Dämpfe sind, obwohl fast geruchsfrei, nämlich giftig!

- 4.) Wasser und Feuchtigkeit sind Feinde jedes unausgehärteten Harzsystems. Harz und Härter in ungemischtem wie in gemischtem Zustand niemals mit Wasser oder Feuchtigkeit in Verbindung bringen.
 - 5.) Die mögliche Lagerung von Harz und Härter beträgt bei Raumtemperatur ca. ein Jahr.
 - 6.) Sollten einmal Kleidungsstücke mit Harz in Berührung gekommen sein, so sind diese schnellstens mit viel Seife und warmen Wasser auszuspülen, nach dem Aushärten des Harzes ist eine Entfernung nicht mehr möglich.
- 3.) Die zusammengegossene Mischung muß sorgfältig umgerührt werden.
 - 4.) Bei der Herstellung des Rumpfes ist unbedingt darauf zu achten, daß das Glasgewebe zwar vollkommen vom Harz durchtränkt wird, aber kein überflüssiges Harz aufgetragen wird. Überschüssiges Harz sollte sofort mit saugfähigem Papier abgesaugt werden.

GfK mit Tips aus der Praxis.

Was dem in der Herstellung von GfK erfahrenen Schiffmodellbauer banal erscheint, weil es seiner Meinung nach doch logisch ist, daß man so und so handelt bzw. diesen oder jenen Handgriff so oder so macht, das kann dem Einsteiger schier unlösbare Probleme bereiten. Auch beim Umgang mit Harz, Härter, Glasgewebe oder Glasfaser ist es klug und gut, Erfahrungswerte anderer anzunehmen.

Wer die folgenden Tips beherrscht und nicht einfach in den Wind schlägt, der kann davon ausgehen, daß ihm der Erfolg erheblich sicherer ist als dem, der ganz und gar auf eigene Faust wurstelt.

- 1.) Zum Anmischen des Harzes mit dem Härter sollte man nach Möglichkeit die Verwendung von PVC-Gefäßen empfehlen, weil sich die Harzreste nach dem Aushärten von der Gefäßwand lösen, so daß das Gefäß mehrfach Verwendung findet.
- 2.) Um das Mischverhältnis von Harz und Härter wirklich

- 5.) Durch die Zugabe von Microballoons wird verhindert, daß das Harz an steilen Flächen abläuft.
- 6.) Um das Gewebe ausreichend gut mit Harz durchtränken zu können und zur Verhinderung von Luftblasen sollte man das mit Harz durchtränkte Gewebe nur mit einem harten Pinsel stoßen, auf keinem Fall streichen, da sich sonst das Gewebe verschiebt.
- 7.) Bei der Herstellung eines Rumpfes in bzw. auf einer Form ist es nicht nur wichtig, daß die Form wirklich der später gewünschten Rumpfform entspricht, sondern auch äußerst wichtig, daß der auf bzw. in der Form hergestellte Rumpf nach der Aushärtung von der Form gelöst werden kann und nicht etwa an der Form kleben bleibt. Die Form muß also unbedingt sehr sorgfältig mit Trennmitteln behandelt werden, wenn der ganze Spaß nicht umsonst gewesen sein soll. Der Trennwachsauftrag sollte lieber drei- statt zweimal erfolgen, um ganz

sicher zu gehen, daß der Rumpf nach dem Aushärten von bzw. aus der Form genommen werden kann.

- 8.) Um den Rumpf leichter aus der Form herauszubekommen ist es zweckmäßig zwischen Rumpf und Form Wasser einzufüllen, der Schiffsrumpf hebt sich dann meist von allein heraus.
- 9.) Damit später das Grundiermittel und der Lack auf dem aus der Negativform kommende Rumpf gut haften, ist es dringend erforderlich die Rumpfoberfläche gut mit Universalverdünnung zu reinigen und anschließend mit feinstem Naßschleifpapier leicht anzuschleifen.

Fortsetzung folgt.
G.Meyer

Nur Einsatz, Kollegialität und Kameradschaftlichkeit bringen die Früchte des Erfolges.

Vergangenes Jahr standen wir vor dem Abgrund, dieses Jahr wollen wir einen großen Schritt vorwärts tun.

Sagt der Angestellte zum Chef: "Wenn ich nicht auf der Stelle 100.- DM mehr Gehalt bekomme, erzähle ich allen, ich hätte von Ihnen 500.-DM mehr bekommen."

Termine bis Juli 1992

- 1.05.92 Segelwettbewerb in Rendsburg
- 02.05.92 SMC Hamburg, HFK-Pokal
- 10.05.92 SMC Itzehoe Schaufahren
- 10.05.92 Flensburg, Hochseefahrt
- 17.05.92 SMC Husum, Pokal-Wettbewerb
- 17.05.92 SMC Uetersen, Pokal-Wettbewerb
- 24.05.92 SMC Albatros Ellerau, 5. Mai-Pokal**
- 28.05.92 SMC Uetersen, Schaufahren
- 28.05.92 Flensburg, Nordland-Regatta
- 07.06.92 Neumünster, Pokal-Wettbewerb (Holsten-Küste)
- 14.06.92 Neumünster, Schaufahren (Holsten-Küste)
- 14.06.92 SMC Uetersen, Jedermann-Pokal
- 14.06.92 SMC Buxtehude, Schaufahren
- 20.06.92 SMC Kiel, Segeln
- 21.06.92 SMC Kiel, Schaufahren
- 21.06.92 SMC Gudow, Pokal-Wettbewerb (Schinken-Regatta)
- 28.06.92 Flensburg, Schau- und Pokalfahren
- 04.07.92+
- 05.07.92 Flensburg, Mini-Sail
- 19.07.92 Bad Schwartau, Pokal-Wettbewerb
- 26.07.92 Flensburg (Geltinger Tage), Schaufahren

Weitere Termine

Anfahren: Sonntag, den 29.03.92 um
14.00 Uhr

Segeln in der Nähe von Pinneberg

Termin: 10. Mai 1992

Interessenten bitte bei Harald Gietz melden oder in die am schwarzen Brett anhängende Liste eintragen.

Auf dieser Veranstaltung soll auch gegrillt werden.

Wochenendausflug nach Gudow

Wir fahren am 20. - 21.06.92 auf den Campingplatz nach Gudow. Wir wollen am Samstag Segeln und am Sonntag an der Schinken-Regatta teilnehmen.

Näheres hierzu wir noch rechtzeitig durch Aushang bekanntgeben.

Vor allem Jugendliche sollten die Möglichkeit der Teilnahme nutzen.

Beiträge in dieser Clubzeitung, die mit Verfasserangaben versehen sind, stellen nicht unbedingt die Meinung des SMC "Albatros" Ellerau oder der Redaktion dar.

Impressum

Herausgeber: Schiffmodellbau-Club "Albatros" Ellerau e.V.
Stockholmweg 17, 2086 Ellerau

Redaktion: Gerhard Meyer, Dorfstraße 8, 2086 Ellerau

Druck: Carsten Lebang, Am Felde 33, 2086 Ellerau

Erscheinen: 15.Juni - 15.September - 15.Dezember - 15.März

Mitarbeiter: siehe Unterschriften unter den Artikeln

Nachdruck, Kopien, Vervielfältigungen, u.a., auch auszugsweise nur mit Genehmigung des Vereins gestattet.

SMC "Albatros" Ellerau e.V.

Arbeitseinsatz 1992

Name: _____ Vorname: _____

Am _____ wurden von mir _____ Std Arbeitseinsatz geleistet.

Am _____ wurden von mir _____ Std Arbeitseinsatz geleistet.

Am _____ wurden von mir _____ Std Arbeitseinsatz geleistet.

Ellerau, _____ Unterschrift: _____

Bestätigt: _____

Achtung! Jede nicht geleistete Gemeinschafts-Arbeitsstunde wird bei Jugendlichen mit 10,-- DM und bei Erwachsenen mit 20,-- DM berechnet. Die Abbuchung erfolgt jeweils zum Ende eines Jahres.

Dieser Zettel ist nach Ableistung der Arbeitsstunden an den Kassenwart, Peter Grabau, weiterzuleiten. Hierfür ist jedes Mitglied selbst verantwortlich. Nicht abgegebene Zettel werden wie nicht abgeleistete Arbeitsstunden bewertet.

Bitte hier abtrennen und entnehmen

