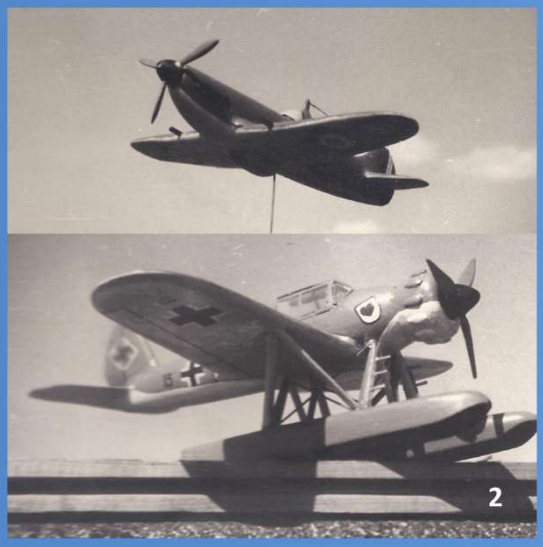
RETRO - Rückblicke auf 70 Jahre Leben mit schnellen Booten

Folge 1: 1951 – 1955 Die Jahre davor

von **Peter Papsdorf** , 14. Januar 2016

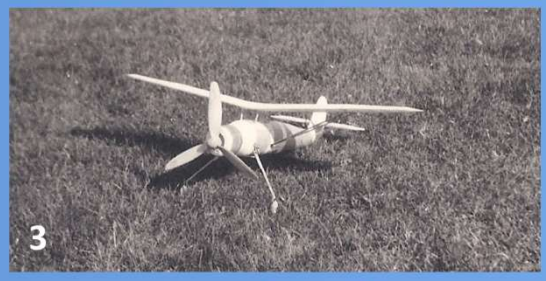
Modellbau an einsamen Kriegstagen

Eigentlich konnte es nicht anders kommen, ich musste zwangsläufig ein Modellbauer werden. 1947 in Leipzig geboren und zunächst bis 1964 dort auch zu Hause, wuchs ich von Anfang an mit Modellen auf, die mein Vater Werner selbst gebaut hatte. Während seines Fronteinsatzes im 2. Weltkrieg fand er im Modellbau eine äußerst hilfreiche Ablenkung von den vielen traumatisierenden Ereignissen. Bei einem Soldaten der Flak-Artillerie waren es selbstredend Flugzeugmodelle, die dabei entstanden (kleine Standmodelle, Bild 1 und 2).



... und was dabei heraus kam

In den ersten Jahren nach dem Krieg wurden die Modelle dann größer und sollten natürlich auch richtig fliegen, also erhielten sie einen Gummimotor (Bild 3). Die ersten aktiven Erlebnisse mit Modellen hatte ich dann ab 1951 mit unserer Modelleisenbahn. Sie war neben den Flugmodellen die zweite große Leidenschaft meines Vaters. Alles außer einem Güterzug mit Lok und Wagen war selbst gebaut, auch ein Gelenk-Triebwagenzug mit zwei Antriebsmotoren (Bild 4). Meinem Vater hätte es wohl ausgesprochen gut gefallen, wäre die Eisenbahn mein allerliebstes Spielzeug geworden. Leider war mir jedoch das Spielen damit oft zu langweilig. Nur der Triebwagen konnte mich echt begeistern, denn er fuhr mehr als doppelt so schnell wie der Güterzug. Stand ein Signal auf Rot, war bei voll aufgedrehtem Regler die Geschwindigkeit so hoch, dass der Zug rutschend den spannungslosen Bereich überquerte und sofort weiterfuhr, in den engen Kurven entgleiste er dann fast immer. Das machte mir großen Spaß, meinem Vater dagegen weniger. Denn dem Entgleisen folgte oft ein Absturz von der Platte, wobei dann auch mal etwas zu Bruch ging. Also führte er mich dann doch lieber weiter an die Modellfliegerei heran, die mir von Anfang an viel Vergnügen bereitete.



Gummimotor-Flugmodell 1948

Modelleisenbahn ab 1951

Mein erster Segelflieger 1954

Tiefdecker mit Gummimotor 1954

Im Spätsommer 1954 schob ich dann stolz meinen ersten eigenen Modellsegler in den Wind (Bild 5), bei dessen Bau ich die meisten Laubsäge-, Schleif- und Putzarbeiten sowie fast alle Verklebungen schon selbst ausführen durfte. Im Jahr davor hatte ich zunächst noch viel Spaß am Fliegen mit einem Gummimotor-Tiefdecker (Bild 6), allerdings war mein Vater da schon recht unzufrieden mit der geringen Laufzeit und Leistung des Gummimotors. Dann geschah 1954 etwas für die weitere Entwicklung Entscheidendes: In der Querstraße 27 in Leipzig eröffnete ein gewisser Klaus Krick ein Ladengeschäft, wo es Baupläne und sämtliches Zubehör für Flugmodelle gab. In kürzester Zeit war Vater Werner dort Stammkunde und ließ sich auch vom Inhaber beraten. Dabei erhielt er den Tipp, in den Tiefdecker statt des Gummimotors doch mal einen 1 cm³-Selbstzünder von Benno Schlosser einzubauen, den Klaus Krick im Angebot hatte (Bild 7). Gesagt - getan, dieser Motor wurde gekauft, das Rumpfvorderteil des Fliegers angepasst, verstärkt und eine abnehmbare Haube abgeteilt, Motor und Kraftstofftank wurden eingebaut, der Flieger erhielt einen silbernen spritfesten Anstrich und los ging es (Bild 8). Unser Jubel beim Jungfernflug klingt mir heute noch in den Ohren, DAS WAR ES! Bis zum Frühjahr I955 wurden dann zwei weitere Modelle für den 1 cm³-Schlosser gebaut (Bild 9 und 10), ein zweiter Motor kam hinzu. Der Semi-Scale-Nachbau eines englischen Renntiefdeckers flog recht schnell und zog damit oft zahlreiche Zuschauer an. Wenn das Wetter es zuließ, ging es so oft wie möglich zum Fliegen raus auf die „Große Wiese“ im Leipziger Rosental (Bild 11) und ich war jedes Mal mit wachsender Begeisterung dabei.

1 ccm-Motor von Benno Schlosser 1954

Umbau Tiefdecker auf Schlosser 1 ccm 1954

Semi-Scale-Modell Jak 12 1955

Semi-Scale-Modell Percival Mew Gull 1955

Große Wiese im Rosental Leipzig (heute)

Neben dem Fliegen selbst interessierten mich vor allem die Motoren, und schon bald durfte ich selbst auftanken und sogar vor dem Start Kompression und Düsennadel einstellen. Nach kurzer Zeit war ich mit der Technik und allen Abläufen gut vertraut, was sich bereits im nächsten Frühjahr als Vorteil erweisen sollte. Nur vor dem Anwerfen hatte ich noch ziemliche Angst, nachdem ich die schmerzhafte Erfahrung sammeln musste, dass die Luftschraube dabei auch schnell mal auf die Finger zurückschlägt. Dennoch lief alles darauf hinaus, dass mich der Modellflug weiter begleiten würde und vielleicht schon bald mein erstes eigenes Motorflugmodell entstehen könnte. Dann kam aber doch alles ganz anders. Es begann damit, dass ich im Sommer 1955 ein Segelboot bekam. Im Rosental gibt es am Südende der großen Wiese auch einen Teich, nahezu kreisrund mit etwa 60 m Durchmesser, das war ein ideales Terrain für das neue Boot (Bild 12). Mir machte das Segeln viel Spaß und auch Vater Werner fand die Sache gar nicht so übel. Im Wasser gab es keine Abstürze mit viel Arbeit durch die Folgeschäden. Und man musste auch nicht auf Bäume klettern, wenn der Wind oder eine falsche Trimmung einen Flieger dorthin getrieben hatte. Erst kurze Zeit vorher war ihm ein Bauplan für ein Tragflügelboot mit Luftschraubenantrieb in die Hände gefallen und er beschloss, doch mal so ein Modell für den Schlosser-Motor zu bauen. Schon im August war das Boot fertig (Bild 13) und die ersten Testfahrten konnten beginnen. Nach einigen Veränderungen am Anstellwinkel der Tragflächen und an der Trimmung lief das Boot recht ordentlich und erreichte ca. 20 km/h. Vater war begeistert und ich auch. Nach einiger Zeit meinte er dann jedoch: „Das Ding ist zu langsam, wir brauchen ein richtiges Gleitboot“. Noch ahnte niemand, was diese Worte bedeuteten. Still und heimlich hatte sich der Rennfiebervirus eingenistet und sollte schon bald ganze Arbeit leisten. Was 1956 geschah, als es dann „richtig“ losging, wird die nächste Folge zeigen ….

Mein erstes Segelboot 1955

Tragflügelboot mit
1 ccm Schlosser 1955