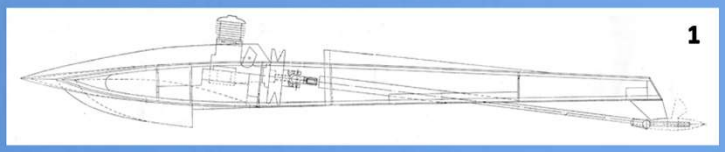
RETRO - Rückblicke auf 70 Jahre Leben mit schnellen Booten

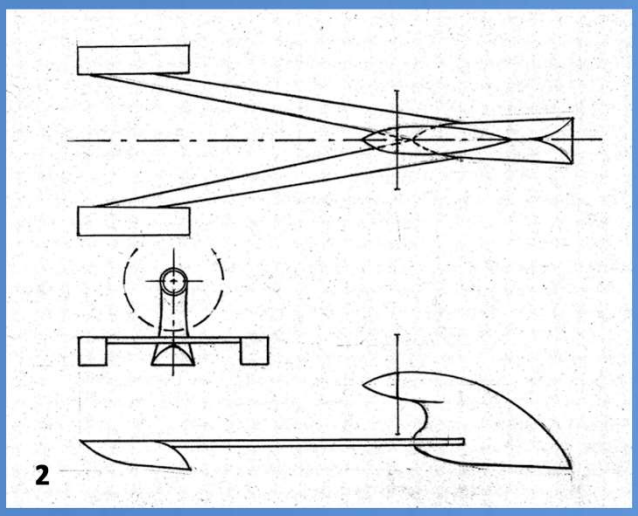
Folge 4: 1959 – 1960 Der Aufschwung

von **Peter Papsdorf** , 5. August 2016

1959 sollte in mehrfacher Hinsicht ein besonderes Jahr werden. Im Mai erfolgte in Basel die Gründung der Europäischen Schiffsmodellorganisation NAVIGA, die daraufhin die Durchführung der I. Europameisterschaften 1960 in Wien beschloss. Bereits vorher gab es in der DDR feste Pläne, diesem Verband beizutreten, was dann auch im April 1960 geschah. Somit gab es auch für die Schiffsmodellsportler im Osten Deutschlands einen neuen, großen Anreiz: Eine EM-Teilnahme. Mein Vater Werner machte sich 1959 mit viel Elan an die Aufgabe, ein konkurrenzfähiges Modell zu entwickeln, mit dem eine Qualifizierung für die EM gelingen könnte. Dazu baute er zunächst an dem im Vorjahr erfolgreichen 2,5 er Modell „Hans Huckebein“ (siehe RETRO Folge 3) direkt vor der hinteren Lagerung der Antriebswelle ein Kardangelenk ein (Bild 1), um die Neigung der Propellerachse verringern und optimieren zu können und damit die Wasserlage des Bootes weiter zu verbessern. Es zeigte sich aber bald, dass diese Konstruktion ausgereizt war – das Boot lag zwar ruhiger auf dem Wasser und wurde auch schneller, durch die relativ großen Auftrieb erzeugenden Flächen am Rumpfvorderteil hob es dann aber bereits bei geringem Gegenwind unvermittelt ab und drehte Loopings, die meistens unvollendet blieben und die Fahrt jäh beendeten. So sprang bei den Landesmeisterschaften 1959 mit leicht reduzierter Leistung auch „nur“ Platz 2 heraus. Damit stand endgültig fest: Für die Qualifikation zur Europameisterschaft musste ein neues Modell her, mit einem grundlegend geänderten aerodynamischen Konzept.



Modellrennboot Klasse A2 „Hans Huckebein“ mit 2,5 ccm Schlosser und Kardangelenk, 1959

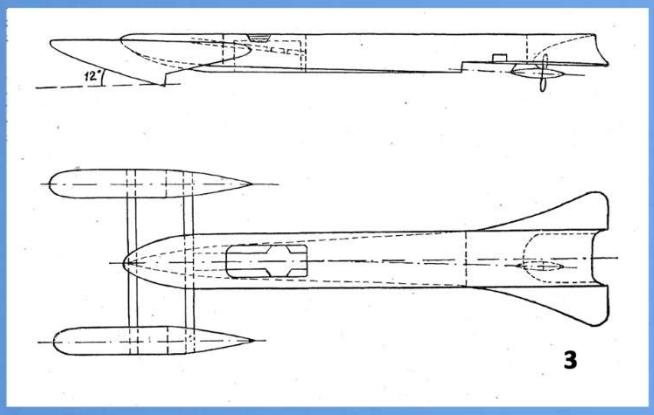


Modellrennboot Klasse B2 mit 2,5 ccm Schlosser Erste eigene Konstruktion, Winter 1958/59

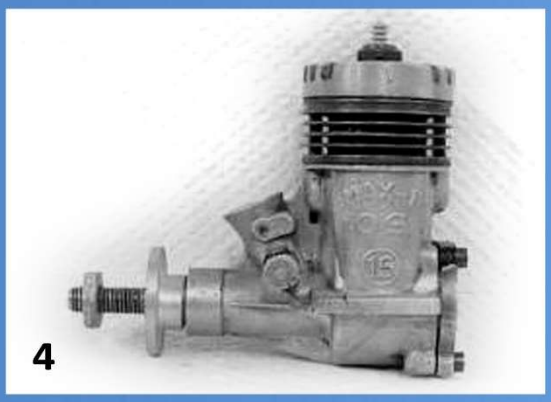
Im Frühjahr 1959 wurde es auch langsam Ernst mit meinem ersten eigenen Rennboot. Es sollte ein Modell der damaligen nationalen Klasse B2 werden (2,5 ccm Hubraum, Luftschraubenantrieb). Über den Winter hatte ich mich intensiv mit der Konstruktion beschäftigt – mein Vater war der Ansicht, ich hätte inzwischen genug gesehen und gelernt, um auch das selbst zu machen. Erst später wurde mir voll bewusst, wie sehr er mir damit geholfen hatte, meinen eigenen Weg zu finden. Da ich von Kindheit an recht experimentierfreudig war, wurde es eine Konstruktion ohne Vorbild, nur nach den eigenen Ideen (Bild 2). In der Station Junger Techniker begann ich mit dem Bau des Modells. Der AG-Leiter Karl Schulze ließ mir auch dabei viel freie Hand, nur bei Pfusch gab es den gefürchteten Wurf in die Abfallkiste. So kam der Sommer und meine erste eigene Teilnahme an einem nationalen Wettbewerb, den Schülermeisterschaften 1959 in Wismar, diesmal noch mit dem im Vorjahr gebauten Segelboot. An den Verlauf der Wettfahrten selbst habe ich kaum noch Erinnerungen, dennoch wurde dieser Wettbewerb für mich ein unvergessliches Erlebnis. Zum ersten Mal allein weit weg von zu Hause, zum ersten Mal an der Ostsee, der Blick aus 65 m Höhe von der

Kabelkrananlage auf die Wismarer Werft und auch das Ziehen von zwei Klammern aus dem linken Handballen, den ich mir kurz vor der Abfahrt in der AG mit einer Feinsäge fast bis auf den Knochen aufgetrennt hatte, durch einen Wismarer Arzt – all das habe ich bis heute nicht vergessen. Von da an war mir klar: Man konnte mit dem Modellsport nicht nur das Rennfieber stillen, sondern auch Land und Leute kennenlernen und viele interessante Dinge erleben …

Für das neue A2-Rennboot wählte Vater Werner ein Konzept, mit dem sein damaliger nationaler Hauptkonkurrent Joachim Durand bereist längere Zeit sehr erfolgreich war: Der Rumpf und die vorderen Schwimmer wurden schmal gehalten und die Konturen vor dem Schwerpunkt sowie die Verbindung zwischen Schwimmern und Rumpf so gestaltet, dass kein Auftrieb oder sogar ein leichter Abtrieb erzeugt wurde (siehe Bild 3).



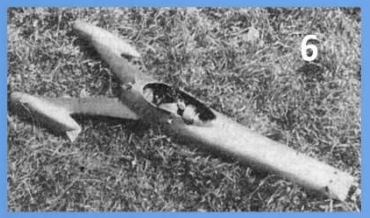
Modellrennboot Klasse A2 von Joachim Durand (1957-60), mehrfacher DDR-Meister in den Klassen B2 und A2

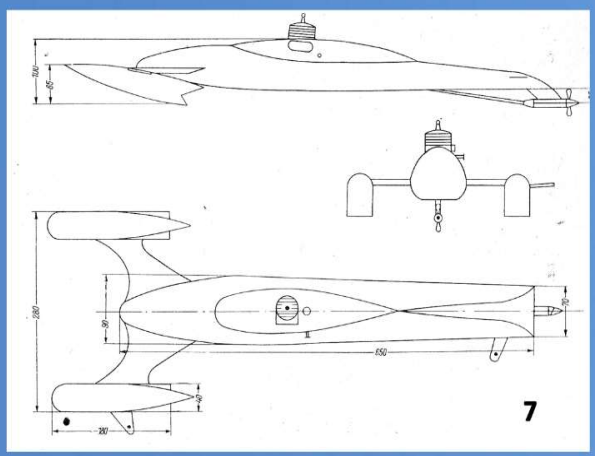


Glühzündermotor OS MAX I/15 (1959)

Darüber hinaus hatte mein Vater beim Beobachten der internationalen Entwicklung erkannt, dass als Antrieb für Rennboote dem Glühkerzenmotor die Zukunft gehört. Leider hatte im Jahr 1958 Klaus Krick, sein langjähriger Gesprächspartner und Berater in allen Fragen der Technik, zusammen mit Benno Schlosser den Osten Deutschlands verlassen, so dass er sich hinsichtlich Motorenauswahl nun eigenständig informieren musste. Nach einigem Stöbern in den Fachzeitschriften schien ihm der japanische Glühzünder OS MAX 15 zuverlässig und leistungsstark zu sein (Bild 4). Nun galt es, die Schwiegermutter im Westen zu überzeugen, diesen Motor und dazu gleich noch einige Dosen kraftstofffesten Kunststofflack zu beschaffen, was letztendlich auch gelang. Jetzt stand der Konstruktion und dem Bau des neuen Bootes nichts mehr im Wege, im Frühjahr 1960 war es dann soweit: Das Boot, mit dem die EM-Qualifikation gelingen sollte, stand für die ersten Testfahrten bereit (Bild 5, 6).

Rennboot „Hans Huckebein II", Klasse A2 (international A1) von Werner Papsdorf, 1960

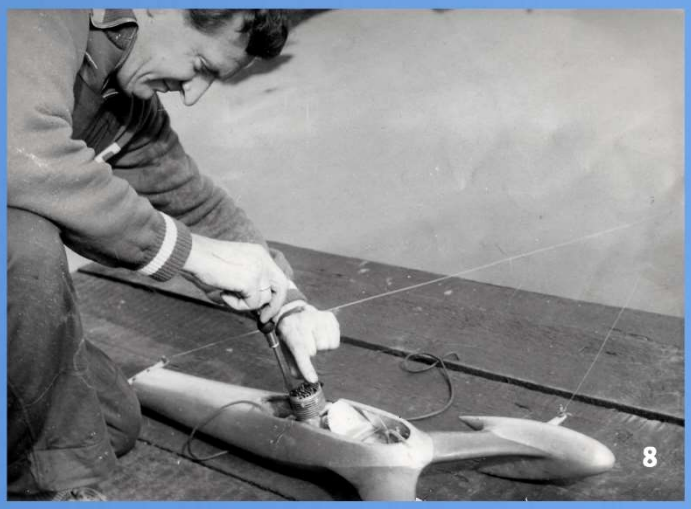




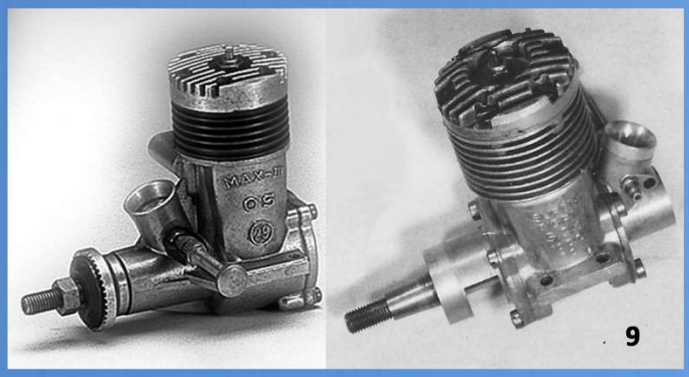
Modellrennboot der Klasse A3 (internationale Klasse A2) von Werner Papsdorf, 1960

Noch im Herbst 1959, während der Konstruktion des 2,5er Modells, beschloss Vater Werner, in der neuen Saison noch mit weiteren Modellen an den Start zu gehen, und zwar in den nationalen Klassen A3 (5 ccm) und A4 (10 ccm). Er wollte unbedingt an der EM teilnehmen und

schätzte seine Chancen umso höher ein, je mehr Klassen er mit konkurrenzfähigen Modellen belegen konnte. Bei der Konstruktion der neuen Boote legte er noch mehr Wert auf eine gute Aerodynamik, was sich in Stromlinienformen und gerundeten Kanten äußerte (Bild 7, 8). Als Motoren (die wieder über meine Großmutter beschafft wurden) hatte er einen OS MAX III/29 und einen Super Tigre G24V/60 ausgewählt (Bild 9). Bei den Landesmeisterschaften im



Werner Papsdorf mit Modellrennboot der Klasse A4 (internationale Klasse A3), 1960



Glühzündermotoren OS MAX III/29 (5 ccm) und Super Tigre G24V/60 (10 ccm), 1959/60

August in Warnemünde schlug dann die Stunde der Wahrheit. Dort ging es nicht nur um die Meistertitel, sondern auch um die endgültige Nominierung für die EM in Wien. Ausgetragen wurden die nationalen Klassen A2 und A3 (international A1 / A2) und Vater Werner siegte bei ungünstiger Witterung (starker Wind) in beiden Klassen. Danach erhielt er die EM-Fahrkarten für die NAVIGA-Klassen A1 und A3 (2,5 und 10 ccm). Die viele Arbeit im Winter und im Frühjahr hatte sich also gelohnt.

Zum Saisonbeginn 1960 war auch mein B2-Rennboot mit Luftschraubenantrieb fertig. Es lief auf Anhieb recht ordentlich und beim ersten nationalen Wettbewerb im Juni in Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) konnte ich auf Anhieb Platz 1 belegen. Bei den Landesmeisterschaften wurde es dann Platz 2 (und damit drei Plätze vor dem späteren vielfachen DDR-Meister und FSR-Europameister Hans-Joachim Tremp), da ich von 3 exakt gleichschnellen Teilnehmern hinter dem Sieger die beste 2. Wertung hatte. Ein Erfolg, mit dem ich zum Beginn meiner allerersten Saison niemals gerechnet hatte. Und es kam noch besser: Da diese Luftschraubenklasse (international: B1) auch auf dem EM-Programm stand, wurde Vater Werner mit meinem Modell auch dafür nominiert. Darauf konnte man als 12-jähriger Junge schon mal stolz sein. Die Europameisterschaft im September in Wien übertraf dann nochmals all unsere Erwartungen. Vater Werner siegte in der Klasse A1 vor einem der hochfavorisierten Italiener, mit meinem B1-Boot wurde er Vizemeister hinter dem Teamkollegen Joachim Durand (Bild 10, 11). Die EM-Urkunde, bis

1. EUROPA MEISTERSCHAFT in WIEN 1960 — Ergebnisse :

Klasse : B 1	1.	Durand Jochen	DDR	83,16 km/h
	2.	Papsdorf Werner	DDR	64,90 km/h
2,5 ccm Luftschraube	3.	Wohlfeil Joachim	BRD	47,88 km/h
Klasse : A 1	1.	Papsdorf Werner	DDR	6o,84 km/h
	2.	Milani Ciancarlo	I	55,60 km/h
2,5 ccm	3.	Durand Jochen	DDR	45,46 km/h
Klasse : A 2	1.	Arca Bruno	I	77,76 km/h
	2.	Ghidoni Ferdinando	I	56,70 km/h
5 ccm	3.	Lehmann Kurt	CH	56,52 km/h
Klasse . A 3	1.	Malfatti Ivo	I	112,52 km/h
	2.	Dr.Gambaro Edoardo	I	1o4,64 km/h
1occm	3.	Ghidoni Fernando	I	1o2,6o km/h

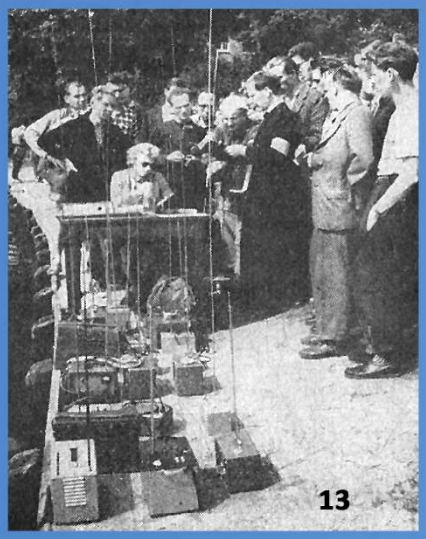
Bild 10: Medaillengewinner in den Rennbootsklassen bei der I. NAVIGA-Europameisterschaft 1960

Rennboot Klasse B1 des Europameisters 1960 Joachim Durand beim Start

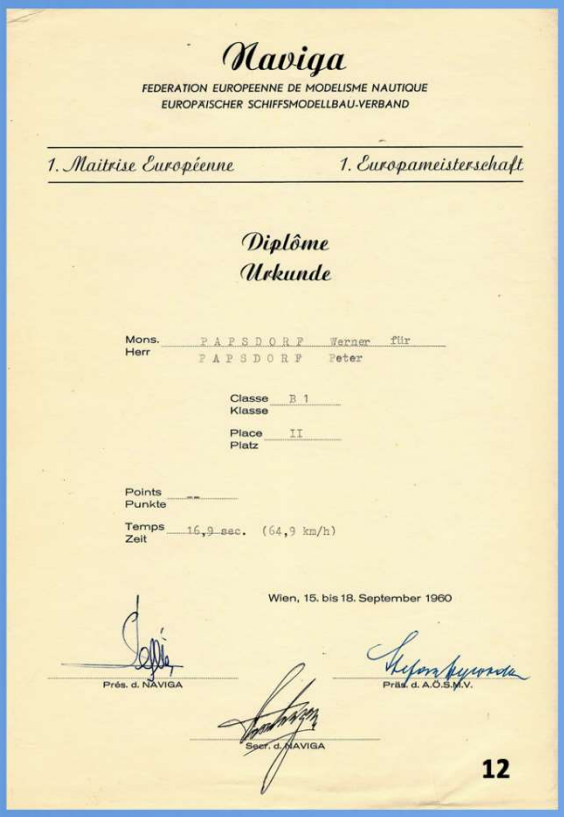
heute wie ein Schatz gehütet (Bild 12), erinnert mich immer wieder an den unglaublich turbulenten und aufregenden Beginn meiner langen aktiven Laufbahn.

Neben der Internationalisierung des Schiffsmodellsports war ein bemerkenswerter Trend dieser Jahre die nun rasch zunehmende Verbreitung von Funkfernsteuerungen. Diese hatten sich hinsichtlich Größe, Gewicht, Zuverlässigkeit und Preis positiv entwickelt und waren nun bei Wettbewerben immer häufiger zu sehen (Bild 13). Recht beliebt war der Einbau in Motorjachten mittlerer Größe, dort kam man mit dem aktuellen Stand der Technik am besten zurecht (Bild 14). Der Einsatz in Rennbooten blieb noch spärlich, jedoch führte die NAVIGA bereits Geschwindigkeitswettbewerbe für ferngesteuerte Modelle ein. Auch in der damaligen Werbung bekamen die Funkfernsteueranlagen und das Zubehör nun einen festen Platz (siehe Bild 15). In den Bauplänen für Rennboote aus dieser Zeit, die weiterhin vollmundig hohe Geschwindigkeiten versprachen, wurde den Booten häufig auch eine „hervorragende Eignung zur Fernsteuerung“ zugeschrieben (Bild 16).

Bei den für Rennboote geeigneten Motoren hatte, wie bereits erwähnt, der Glühzünder international den Siegeszug angetreten. Allerdings gab es selbst bei den Spitzenmotoren noch keinen klaren Trend bezüglich des Spülungsprinzips. Einige Motoren, wie z.B. die auch von meinem Vater eingesetzte Marke Super Tigre (Bild 9), hatten bereits Flachkolben und Gegenstromspülung, während andere Typen, wie z.B. seine OS MAX-Motoren (Bild 4, 9) oder auch die amerikanischen Dooling-Motoren, einen Nasenkolben hatten und mit



Senderparade bei den DDR-Meisterschaften 1960 (Modellbau u. Basteln 10/60)



Naviga

FEDERATION EUROPEENNE DE MODELISME NAUTIQUE
EUROPAISCHER SCHIFFSMODELLBAU-VERBAND

1. Maitrise Européenne — 1. Europameisterschaft

Diplôme
Urkunde

Mons. / Herr PAPSDORF Werner für PAPSDORF Peter

Classe / Klasse B 1

Place / Platz II

Points / Punkte --

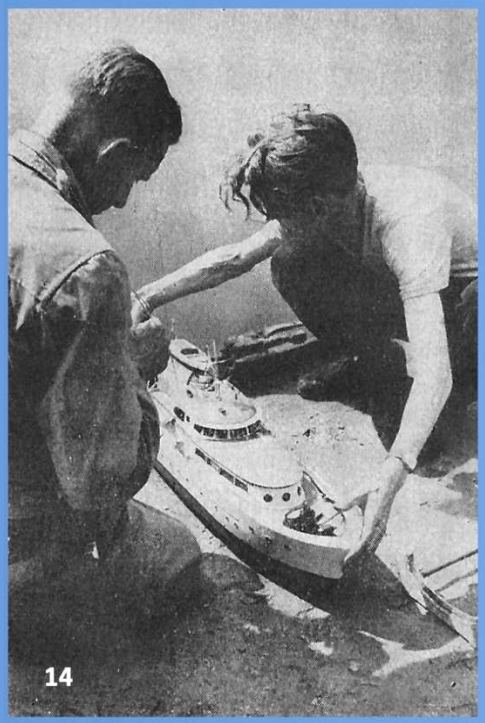
Temps / Zeit 16,9 sec. (64,9 km/h)

Wien, 15. bis 18. September 1960

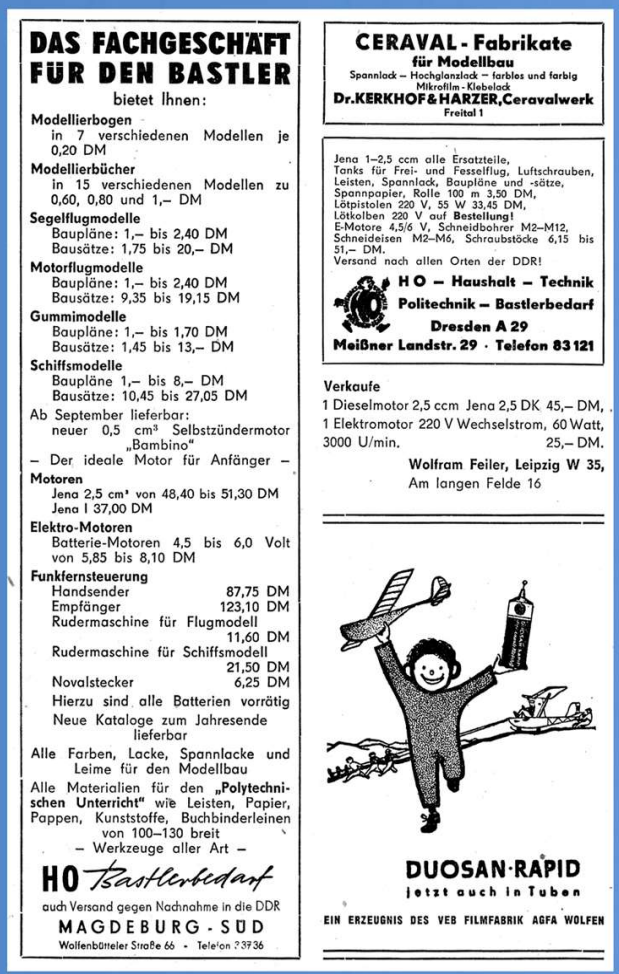
Prés. d. NAVIGA — Präs. d. A.Ö.S.M.V. — Secr. d. NAVIGA

12

EM-Urkunde von 1960



Funkferngesteuerte Motorjacht, Warnemünde 1960 (Modellbau und Basteln 10/60)



DAS FACHGESCHÄFT FÜR DEN BASTLER
bietet Ihnen:

Modellierbogen
in 7 verschiedenen Modellen je 0,20 DM

Modellierbücher
in 15 verschiedenen Modellen zu 0,60, 0,80 und 1,– DM

Segelflugmodelle
Baupläne: 1,– bis 2,40 DM
Bausätze: 1,75 bis 20,– DM

Motorflugmodelle
Baupläne: 1,– bis 2,40 DM
Bausätze: 9,35 bis 19,15 DM

Gummimodelle
Baupläne: 1,– bis 1,70 DM
Bausätze: 1,45 bis 13,– DM

Schiffsmodelle
Baupläne 1,– bis 8,– DM
Bausätze: 10,45 bis 27,05 DM

Ab September lieferbar:
neuer 0,5 cm³ Selbstzündermotor „Bambino“
– Der ideale Motor für Anfänger –

Motoren
Jena 2,5 cm³ von 48,40 bis 51,30 DM
Jena I 37,00 DM

Elektro-Motoren
Batterie-Motoren 4,5 bis 6,0 Volt von 5,85 bis 8,10 DM

Funkfernsteuerung
Handsender 87,75 DM
Empfänger 123,10 DM
Rudermaschine für Flugmodell 11,60 DM
Rudermaschine für Schiffsmodell 21,50 DM
Novalstecker 6,25 DM
Hierzu sind alle Batterien vorrätig
Neue Kataloge zum Jahresende lieferbar

Alle Farben, Lacke, Spannlacke und Leime für den Modellbau

Alle Materialien für den **„Polytechnischen Unterricht“** wie Leisten, Papier, Pappen, Kunststoffe, Buchbinderleinen von 100–130 breit
– Werkzeuge aller Art –

HO Bastlerbedarf
auch Versand gegen Nachnahme in die DDR
MAGDEBURG - SÜD
Wolfenbütteler Straße 66 · Telefon 73736

CERAVAL - Fabrikate
für Modellbau
Spannlack – Hochglanzlack – farblos und farbig
Mikrofilm - Klebelack
Dr. KERKHOF & HARZER, Ceravalwerk
Freital 1

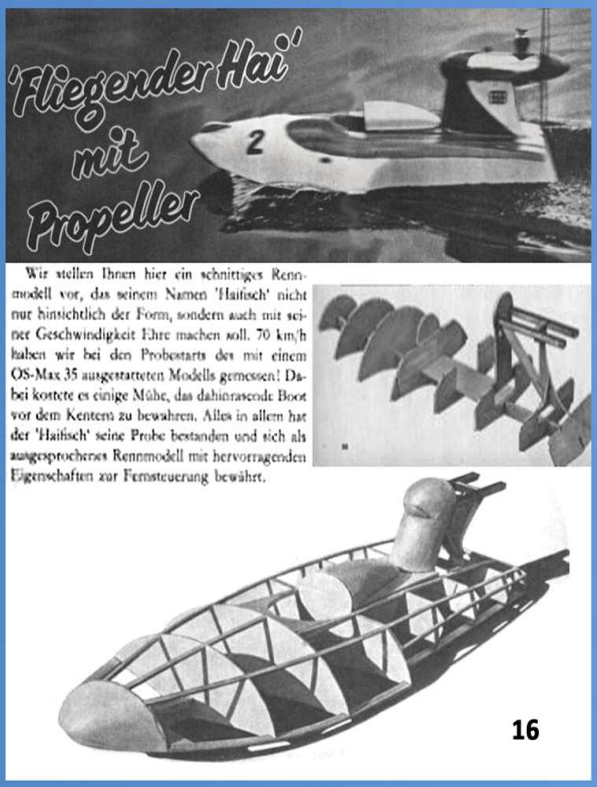
Jena 1–2,5 ccm alle Ersatzteile, Tanks für Frei- und Fesselflug, Luftschrauben, Leisten, Spannlack, Baupläne und -sätze, Spannpapier, Rolle 100 m 3,50 DM, Lötpistolen 220 V, 55 W 33,45 DM, Lötkolben 220 V auf **Bestellung!** E-Motore 4,5/6 V, Schneidbohrer M2–M12, Schneideisen M2–M6, Schraubstöcke 6,15 bis 51,– DM.
Versand nach allen Orten der DDR!

HO – Haushalt – Technik
Politechnik – Bastlerbedarf
Dresden A 29
Meißner Landstr. 29 · Telefon 83121

Verkaufe
1 Dieselmotor 2,5 ccm Jena 2,5 DK 45,– DM,
1 Elektromotor 220 V Wechselstrom, 60 Watt, 3000 U/min. 25,– DM.
Wolfram Feiler, Leipzig W 35,
Am langen Felde 16

DUOSAN·RAPID
jetzt auch in Tuben
EIN ERZEUGNIS DES VEB FILMFABRIK AGFA WOLFEN

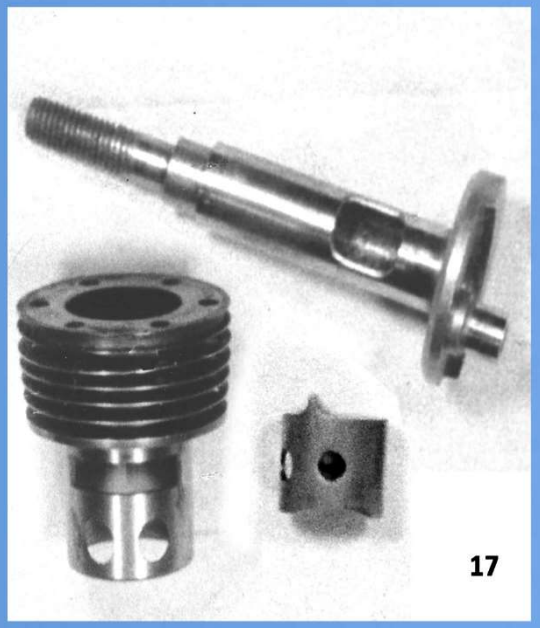
Bild 15: Werbung im Jahr 1960 (Zeitschrift Modellbau und Basteln)



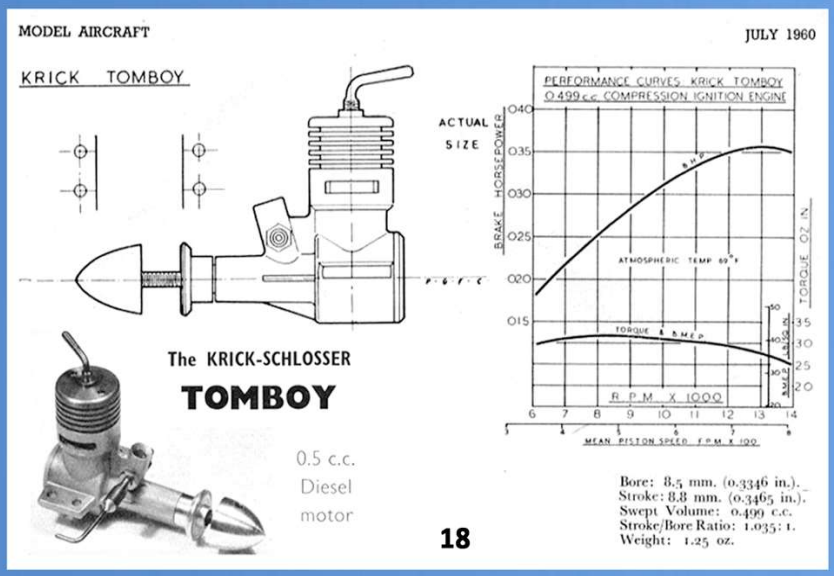
Modellrennboot Hai mit Luftschraubenantrieb
Bauplan aus Technik-Magazin Hobby 1960

Querstromspülung arbeiteten. Bei den OS MAX-Motoren waren damals außerdem die Zylinderlaufbuchse und die Kühlrippen aus einem Stück gefertigt, eine Bauweise, die in den folgenden Jahren immer seltener zu finden war und die mit Einführung der ABC-Technologie für Kolben und Zylinderlaufbuchse endgültig ausgedient hatte (Bild 17).

Abschließend sei noch erwähnt, dass Klaus Krick an seinem neuen Firmensitz in Knittlingen in Zusammenarbeit mit Benno Schlosser einen 0,5 ccm - Selbstzünder herausbrachte (Krick-Tomboy). Dieser Motor zeichnete sich - wie von den Schlosser-Motoren gewohnt - durch hohe Laufqualität aus und fand auch international Beachtung (Bild 18). Über diese Konstruktion wird in einer der nächsten Folgen noch zu berichten sein.



Kurbelwelle, Nasenkolben mit Spüllöchern und Zylinderlaufbuchse mit Kühlrippen Glühzünder OS MAX III/29, 1959



0,5 ccm Selbstzündermotor Krick-Tomboy, 1960
(aus Zeitschrift Model Aircraft)