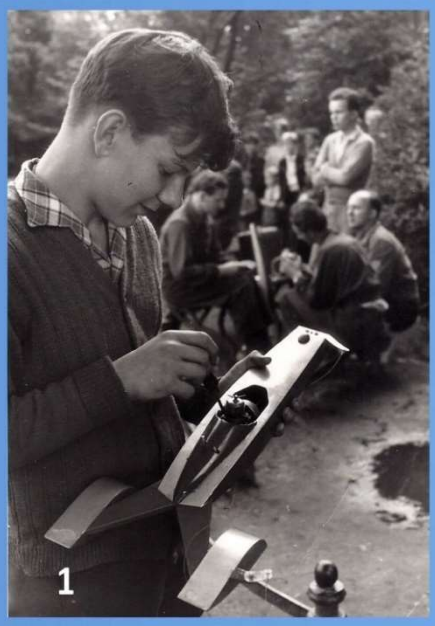
# RETRO - Rückblicke auf über 70 Jahre Leben mit schnellen Booten

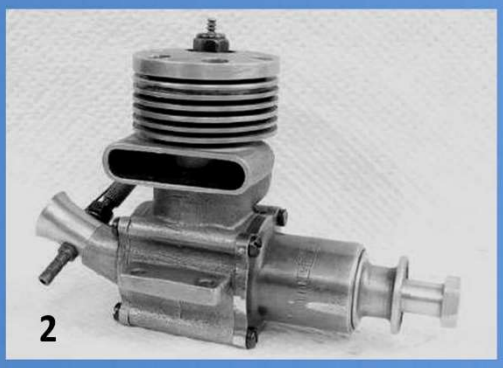
## Folge 5: 1961 Die EM zu Hause

von **Peter Papsdorf** , 19. September 2018

Nach der 1960 erfolgten Vergabe der II. Europameisterschaften im Schiffsmodellsport 1961 an die DDR war zu vermuten, dass die Führung der für den Modellsport verantwortlichen Gesellschaft für Sport und Technik (GST) frühzeitig die Vorbereitungen starten würde, um mit einer gut organisierten EM und möglichst großen Erfolgen der eigenen Teilnehmer internationales Ansehen zu gewinnen. Unerwartet geschah jedoch lange nichts, auch wurden weder die Kandidaten für die Auswahlmannschaft noch, wie vorgesehen, Trainer für die einzelnen Modellkategorien nominiert. Also galt es für die aktiven Modellsportler, den Winter zu nutzen, um zu Beginn der EM-Saison konkurrenzfähige Modelle zu haben und sich die Chancen auf eine EM-Nominierung zu erhalten. So hielten es auch mein Vater Werner und ich. Dabei gab es jedoch für mich zunächst ein Problem: Aus unerfindlichen Gründen wurde für diese Europameisterschaften die internationale Modellklasse B1 (Rennboote bis 2,5 $cm^3$ mit Luftschraubenantrieb), also mein bisheriges Betätigungsfeld, nicht ausgeschrieben (was danach nie wieder geschah). Also baute ich über den Winter zwei von meinem Vater Werner konstruierte Boote mit Unterwasserantrieb, ein A1-Modell mit 2,5 $cm^3$ Schlosser Selbstzünder (Bild 1) und ein A2-Modell mit einem 5 $cm^3$ Vltavan aus der ČSSR, das war ein am damals international sehr erfolgreichen Motor Dooling 29 aus den USA angelehnter Glühzünder (Bild 2). Mein Vater möbelte seine Modelle der Klassen A1, A2 und A3 aus dem Vorjahr, mit denen er an der I. EM in Wien teilgenommen hatte, nochmals etwas auf.




Wartungsarbeiten an meinem neuen A1-Modell mit 2,5 $cm^3$ Schlosser

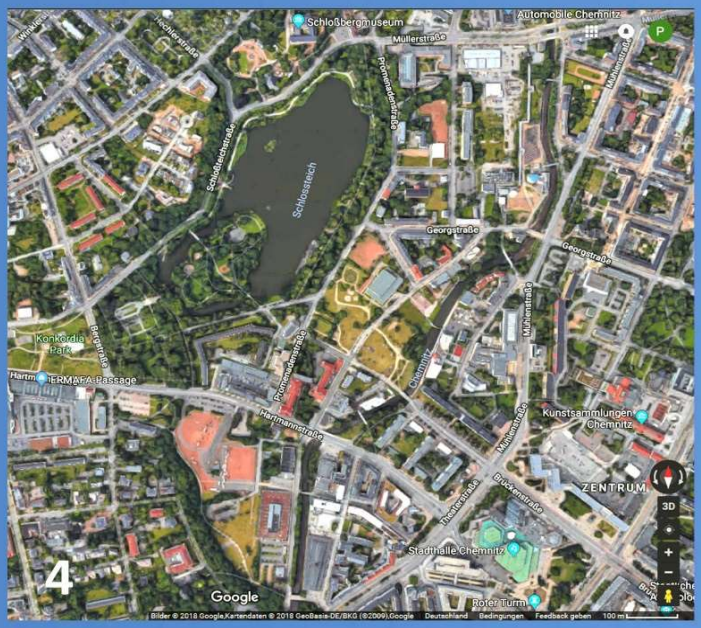



Glühzünder VLTAVAN 5 $cm^3$ (CSSR, 1960) mit Graugussbuchse, Aluminium-Nasenkolben mit zwei Kolbenringen und Flachdrehschieber aus Kunststoff

Erst 10 Wochen vor dem Termin erfolgte die Nominierung der Kandidaten für die Auswahlmannschaft, die an der EM im damaligen Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) teilnehmen sollte. Darüber hinaus wurden aus diesem Personenkreis erfahrene Sportler als Trainer für die ausgeschriebenen Modellkategorien berufen. Dazu gehörte nach seinen Erfolgen in den Vorjahren auch mein Vater für die Klassen der Fesselrennboote. Und auch ich wurde ein Kandidat für die Auswahlmannschaft, was ich neben guten Ergebnissen in der Saison 1960 wohl vor allem dem 2. Platz meines B1-Modells bei der I. EM zu verdanken hatte. Sobald es im Frühjahr das Wetter zuließ, trafen sich in separaten Gruppen die Trainer mit den Auswahlkandidaten

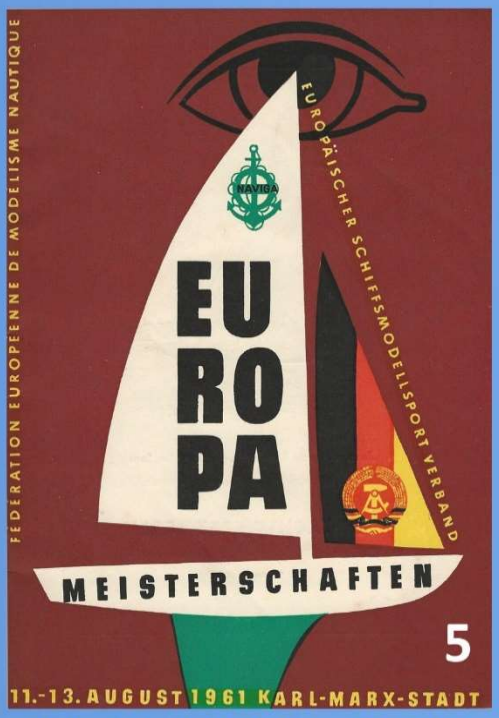
Trainer Werner Papsdorf mit Hans-Dieter Muschter und dessen A1-Modell mit 2,5 $cm^3$ ZEISS Aktivist

ihres Zuständigkeitsbereiches zu einer ersten Bestandsaufnahme (Bild 3). Treffpunkt der Fesselrennbootfahrer war der Teich im Leipziger Palmengarten. Alle nationalen Größen der Szene vor Ort und ich mittendrin, das war natürlich ein großartiges Erlebnis für mich 13-jährigen Jungen. Aber es sollte noch besser kommen. Nach weiteren Leistungstests in der Folgezeit wurden vom Zentralvorstand der GST die Teilnehmer an der EM benannt. Und obwohl es damals bei den Meisterschaften der NAVIGA noch keine Trennung nach Altersklassen in Junioren und Senioren gab, war auch ich unter den Ausgewählten und freute mich riesig auf meinen ersten internationalen Einsatz. Ich durfte in der Klasse A2 an den Start gehen, Vater Werner startete in allen drei Fesselrennbootklassen (A1, A2, A3).




**Der Schlossteich in Chemnitz - Austragungsort der II. NAVIGA-EM 1961**

Austragungsort der Wettbewerbe war der nahe am Stadtzentrum gelegene Schlossteich (Bild 4). Im Rahmen der Vorbereitung scheute der Veranstalter weder Kosten noch Mühen. So wurden in der Stadt in großer Zahl Plakate der EM angebracht (Bild 5) und ein umfangreiches Programmheft war überall erhältlich. All das führte dazu, dass vom ersten offiziellen Training vor der Eröffnung bis zur Abschlussfeier stets zahlreiche Zuschauer das Geschehen mit großem Interesse verfolgten. Unsere Mannschaft war bereits ein paar Tage eher angereist und spätestens nach Erhalt der damals noch zu 100 % in Handarbeit angefertigten Teilnehmerkarte (Bild 6) stieg mein Lampenfieber deutlich an. Nach der Registrierung stellte sich heraus, dass ich von allen anwesenden Teilnehmern der jüngste war. Das hatte zur Folge, dass ich fortan fast ständig von irgendeinem Fotografen verfolgt wurde. Für mich war das absolut ungewohnt und auch nicht sonderlich angenehm, aber eben nicht zu ändern. Am Ende hatte es auch einen Vorteil: Zum Abschluss bekam ich ein paar qualitativ gute Bilder für das Fotoalbum. Eines davon lässt deutlich erkennen, wie sehr ich mich auf meinen allerersten EM-Start gefreut hatte (Bild 7).




**Plakat der II. NAVIGA - EM 1961**

**Teilnehmerkarte der II. Europameisterschaft 1961**

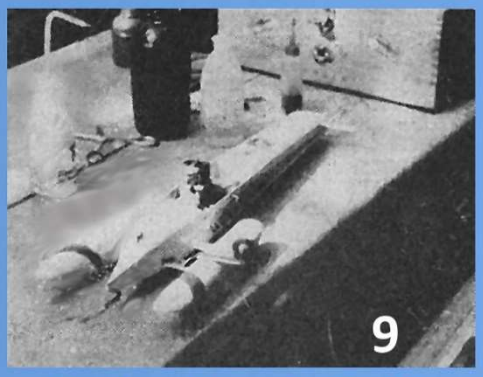
Schon beim ersten Training vor der Eröffnung zeigte sich, dass bei den Fesselrennbooten wie erwartet die Italiener in jeder Klasse die großen

Favoriten waren. Allen voran Ivo Malfatti, der bereits im Vorjahr in Wien den Titel in der Klasse A3 gewann und diesmal in allen drei A-Klassen mit faszinierend schnellen und optimal ausgetrimmten Booten, die dadurch sehr ruhig und sicher auf dem Wasser lagen, an den Start ging. Mein Vater hatte mir bereits viel von ihm erzählt und ich war begeistert, ihn und seine Boote nun live zu erleben und mit ihm (er sprach sehr gut deutsch) sogar auch noch etwas fachsimpeln zu können (Bild 8).

Gespräch mit dem mehrfachen Europameister Ivo Malfatti (I) über Details seines A2-Modells

Vorfreude auf den ersten EM-Start mit meinem Modell der Klasse A2

Die Wettbewerbe in den Rennbootsklassen begannen dann wie gewohnt mit der kleinsten Hubraumklasse A1 (Motoren bis 2,5 $cm^3$). Der Favorit Ivo Malfatti legte mit seinem Modell (Bild 9) gleich im 1. Durchgang beeindruckende 82,6 km/h vor, das waren über 20 km/h mehr als die Siegerleistung bei der EM des Vorjahres. Nun dachten alle, damit sei der Titel schon vergeben, dies war jedoch ein Irrtum. Denn Hans-Dieter Muschter, erst 17 Jahre alt und bereits bei den Trainingsfahrten vor der EM mit sehr guten Leistungen aufgefallen, konnte im 2. Durchgang den ZEISS Aktivist-Motor seines von ihm selbst konstruierten A1-Modells optimal einstellen und konterte mit 83,7 km/h. Danach gelang Ivo Malfatti kein weiterer wertbarer Lauf mehr, wobei zwar Fehlstarts bei den Fesselrennbooten keine Seltenheit waren, bei Malfatti jedoch schon. Vielleicht lag es auch bei ihm am Startsteg, denn alle Italiener hatten einige Schwierigkeiten, ihre Boote von dort aus zu starten. Sie waren es gewohnt, dabei im Wasser zu stehen. Aber der Steg war regelkonform, und so wurde Hans-Dieter Muschter völlig überraschend Europameister in der Klasse A1 (Bild 10). Dieser unerwartete Erfolg steigerte natürlich die Stimmung in der gesamten Mannschaft enorm und es wuchs die Hoffnung auf weitere gute Platzierungen.



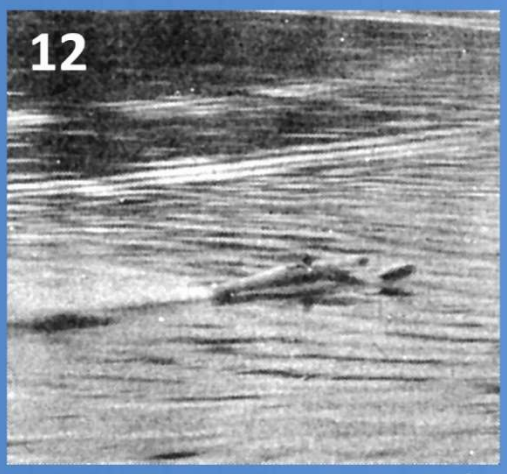
Das favorisierte A1-Modell von Ivo Malfatti

Hans-Dieter Muschter siegte überraschend in der Klasse A1

Ivo Malfatti beim Start zum Sieg in Klasse A2

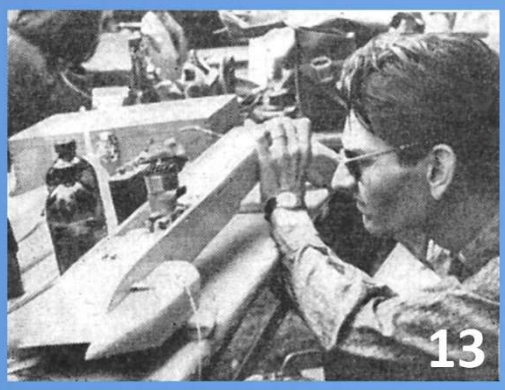
In der folgenden Klasse A2 (bis 5 $cm^3$ Hubraum), wo es nun auch für mich ernst wurde, gehörte die Favoritenrolle jedoch wieder Ivo Malfatti, und diesmal wurde er ihr voll gerecht (Bild 11). Mit 120,8 km/h im 2. Lauf war er über 40 km/h schneller

als der Europameister von 1960 und jede einzelne seiner drei Wertungen hätte überlegen zum Titel gereicht. Vater Werner gelang zwar nur ein wertbarer Start (Bild 12), seine 73,5 km/h genügten jedoch für Platz 3, nur um 1/10 Sekunde in der Summe aller drei gestoppten Zeiten hinter dem Zweitplatzierten. Mit meinem eigenen Abschneiden konnte ich auch zufrieden sein: Ohne Fehlstart wurde ich mit 64,0 km/h 5. von 9 Teilnehmern, am Ende fehlten nur 1,4 km/h zu Platz 4.




A2-Modell von Werner Papsdorf bei seiner Fahrt auf Platz 3

In der größten Hubraumklasse A3 (bis 10 cm³) gab es noch einmal eine Galavorstellung der Italiener. Der Titelverteidiger Ivo Malfatti (Bild 13) siegte mit 142,8 km/h erneut, vor seinen beiden Landsleuten Salonia und Ghidoni, wobei letzterer mit 113,9 km/h immer noch schneller war als Malfatti im Jahr zuvor. So gingen bei dieser EM sieben von neun Medaillen an Italien, Bild 14 zeigt die Überlegenheit noch einmal deutlich. Die Gastgeber hatten sich nach dem Auftaktsieg durchaus etwas mehr erhofft, aber mein Vater, in den Klassen A1 und A2 durchaus mit Medaillenchancen angetreten, hatte im Vorfeld der EM zugunsten seiner Trainertätigkeit die eigene Vorbereitung wohl etwas zu sehr vernachlässigt. So gelang ihm in allen drei Klassen jeweils nur ein einziger wertbarer Start und damit eben nur einmal Platz 3.




Ivo Malfatti wurde wie 1960 Europameister in Klasse A3

2. EUROPA MEISTERSCHAFT in Karl Marx Stadt 1961 Ergebnisse:

Klasse : B 1

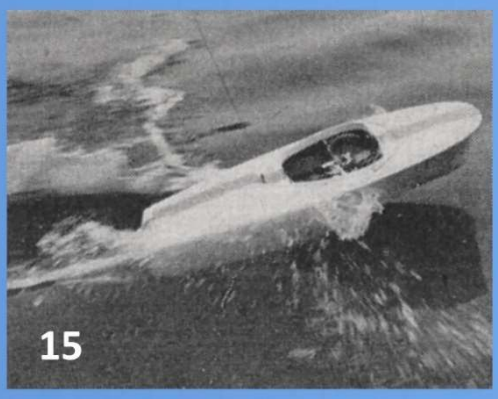
2,5 ccm : nicht ausgetragen

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Klasse : A 1 | 1. | Muschter | Hans Dieter | DDR | 83,7 km/h |
| | 2. | Malfatti | Ivo | I | 82,6 km/h |
| | 3. | Ghidoni | Fernando | I | 73,8 km/h |
| 2,5 ccm | 4. | Papsdorf | Werner | DDR | 56,2 km/h |
| | 5. | Rys | Zygmund | Polen | 55,4 km/h |
| | 6. | Rost | Karlheinz | DDR | 54,0 km/h |
| Klasse : A 2 | 1. | Malfatti | Ivo | I | 120,8 km/h |
| | 2. | Ghidoni | Fernando | I | 73,5 km/h |
| | 3. | Papsdorf | Werner | DDR | 73,5 km/h |
| 5 ccm | 4. | Schmidt | Bernd | DDR | 65,4 km/h |
| | 5. | Papsdorf | Peter | DDR | 64,0 km/h |
| | 6. | Rys | Zygmund | Polen | 47,9 km/h |
| | 7. | Ströbel | P.Otto | BRD | 0 |
| | 8. | Stenczk | Witold | Polen | 0 |
| Klasse : A 3 | 1. | Malfatti | Ivo | I | 142,8 km/h |
| | 2. | Salonia | Salvatore | I | 138,5 km/h |
| 10 ccm | 3. | Ghidoni | Fernando | I | 113,9 km/h |
| | 4. | Papsdorf | Werner | DDR | 65,7 km/h |
| | 5. | Ströbel | P.Otto | BRD | 0 |

14

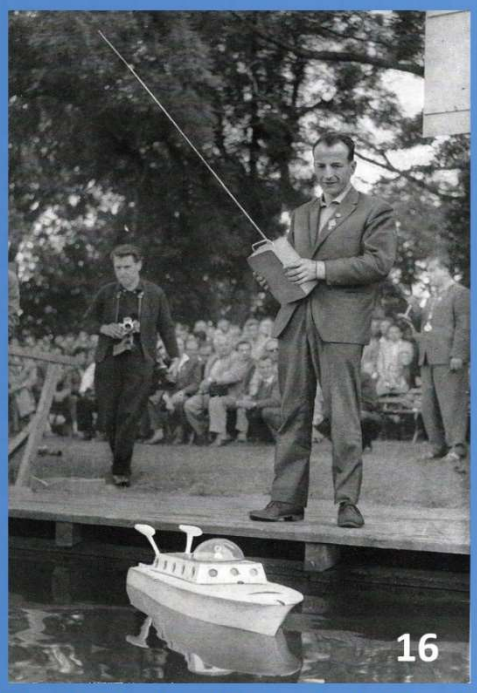
Ergebnisse in den Rennbootsklassen bei der II. Europameisterschaft 1961

Auch bei dieser EM waren funkferngesteuerte Rennboote noch spärlich vertreten. Ausgetragen wurden die Klassen F1 (mit Verbrennungsmotor bis 30 cm³) und F2 (Rennboote mit anderem Antrieb, hier waren nur E-Modelle am Start). Lediglich aus vier Nationen (F, A, PL und DDR) waren Teilnehmer angereist. Gefahren wurde bereits auf dem heute immer noch verwendeten Dreieckskurs. In der Klasse F1 traten drei Österreicher gegen das Modell von Kunze/Mosch (DDR) an. Letzteres landete abgeschlagen auf Platz 4 und zumindest das Boot des Europameisters Walter Fähnrich (Bild 15) hatte sich mit einer Zeit von 23,0 s (etwa 40 km/h) die Bezeichnung Rennboot durchaus verdient. Die Klasse F2 war mit sieben



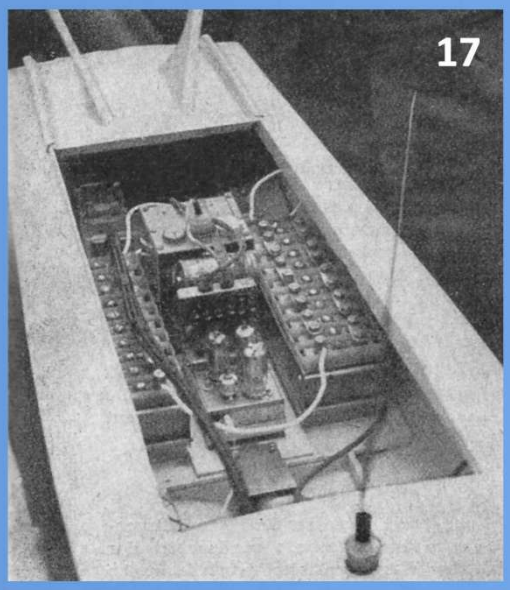

F1-Modell des Europameisters Walter Fähnrich (A) mit 5 ccm Eigenbau - Selbstzünder

Teilnehmern aus besagten vier Ländern zwar besser besetzt, aber von Rennbooten sprechen konnte man da eigentlich noch nicht. Den Titel holte sich Claude Bordier aus Frankreich mit 51,8 s (das entsprach nur etwa 17 km/h). Sein futuristisch gestaltetes Modell (Bild 16) begeisterte dennoch die Zuschauer, ebenso seine Fahrten in der Klasse F6 (Ballonstechen), wo er knapp vor Erich Friebe (DDR) und seinem Landsmann Maurice Conti ebenfalls Europameister wurde.




**Claude Bordier (F) siegte in F2 + F6 und begeisterte dabei mit seinem Elektrorennboot die Zuschauer**

Was die Technik in den Rennbootsklassen angeht, war bei dieser EM wenig Neues zu sehen. Dies betraf sowohl Modelle, Motoren und Zubehör als auch die im Umfeld eingesetzten Hilfsmittel. Zwar hatten Motoren mit Glühzündung bereits bei der EM 1960 ihren Siegeszug angetreten, dennoch waren hier in den Klassen A1 und F1 noch einmal Boote mit Selbstzündermotoren die schnellsten. Das große Potenzial der Glühzünder wurde dann vor allem in den Klassen A2 und A3 deutlich, wo die Leistungen der Sieger weit über denen des Vorjahres lagen. Die erfolgreichen Italiener fuhren Motoren der Marken Dooling und Super Tigre. Bei den Elektro-Rennern beeindruckte Europameister Bordier nicht nur mit dem Aussehen seines Modells, sondern auch mit dessen Innenleben. Darin befanden sich zwei Blöcke Silber-Zink-Akkus, also das Beste, was damals zur Verfügung stand (Bild 17). So hatte die relativ geringe Geschwindigkeit ihre Ursache nicht im Akkusatz, sondern wohl eher in dem für das hohe Modellgewicht recht schwachen Motor. Die Formgestaltung der Fesselrennboote war weiterhin sehr unterschiedlich, noch führten hier mehrere Wege zum Ziel. Eine konsequent stromlinienförmig ausgebildete Form allein war keine Erfolgsgarantie (Bild 18), die Modelle der Europameister hatten durchaus noch Ecken und Kanten (Bild 10, Bild 13). Rustikal war damals auch noch das Anlassen der Motoren. Bootsständer und Elektroanlasser waren Fremdwörter, das Modell wurde einfach

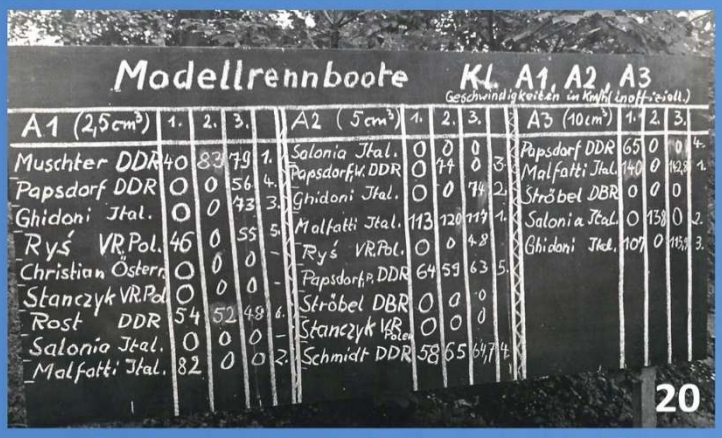



**F2-Modell von Claude Bordier mit 2 Blöcken Silber-Zink-Akkus**

**Durchgängig stromlinienförmig gestaltetes Modell der Klasse A1 von Werner Papsdorf**

**Anlassen der Motoren bei der EM 1961**

zwischen die Beine geklemmt und der Motor mit einem Peitschenriemen angerissen. Wie Bild 19 zeigt, war das richtige Arbeit, bei der zudem einige Gefahren lauerten. Vom Propeller zerfetzter Hosenstoff kam durchaus vor, manchmal war auch etwas Blut daran. Auch bei den Fernsteueranlagen gab es keine Neuentwicklungen zu bestaunen, Röhrentechnologie (Bild 17) und große, schwere Handsender (Bild 16) waren weiterhin Standard. Ein Meisterstück der Technik stellte auch die Anzeigetafel der EM nicht dar (Bild 20). Dafür ließ sie sich mit Schwamm und Kreide stets schnell aktualisieren. Zum Glück konnte für die Tafel der Wettergott als Schutzpatron gewonnen werden.

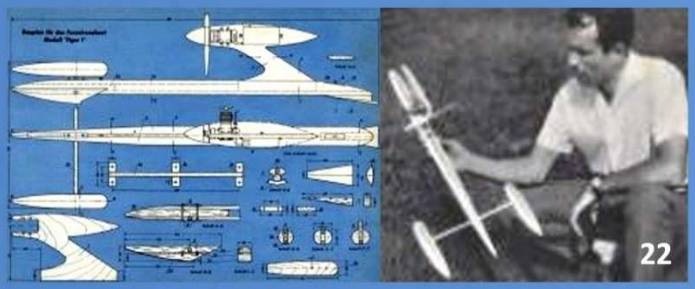



**Die Anzeigetafel der A-Klassen bei der EM zeigte stets den aktuellen Stand**

Am Sonntagabend wurde die II. EM der NAVIGA mit einer Abschlussveranstaltung im Kulturhaus des VEB Großdrehmaschinenbau beendet, in deren Rahmen die Siegerehrung stattfand. Dabei stand auch ein 13-jähriger Bursche mit auf der Bühne, der von den zahlreichen beeindruckenden Ereignissen der letzten Tage nun doch etwas erschöpft war und alles erst einmal verarbeiten musste (Bild 21).

**Siegerehrung der II. NAVIGA-EM 1961**

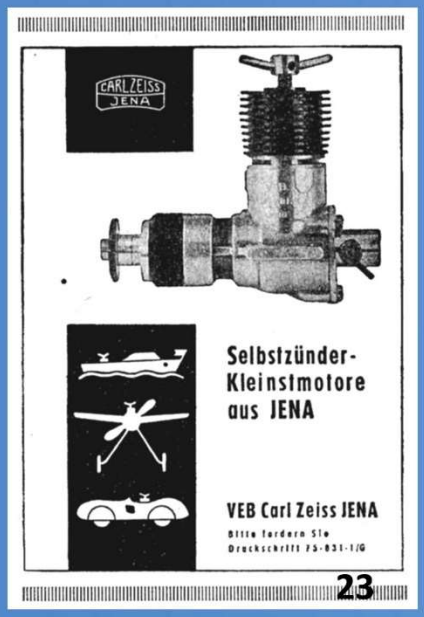
Nun war zwar die Europameisterschaft als absoluter Höhepunkt des Jahres vorüber, die Wettbewerbssaison jedoch noch nicht. 1964 veröffentlichte das Technik-Magazin Hobby einen Bauplan des Modells „Tiger I“ von Achim Wohlfeil aus dem Jahr 1961. Das war ein Modellrennboot der bei der EM nicht ausgetragenen Klasse B1 mit Selbstzünder Webra Mach I. Der Konstrukteur berichtete in seiner Einleitung zum Bauplan von einem bei der DM 1961 in Witten mit glatt 120 km/h erzielten (inoffiziellen) „absoluten Europarekord“ sowie von bei Trainingsfahrten im gleichen Jahr mehrmals erreichten 130 km/h. Diese Zahlen hätten mich Ende 1961 schwer beeindruckt, denn zu diesem Zeitpunkt wollte ich mit meinem gerade auf dem Reißbrett entstehenden neuen B1-Modell erst einmal die für mich immer noch magische Grenze von 100 km/h knacken. Allerdings wusste ich damals noch nichts von diesen Leistungen und ahnte auch nicht, dass sich zwei Jahre später die Gelegenheit für einen direkten Vergleich zwischen meinem neuen Luftschraubenboot und den Modellen von Achim Wohlfeil ergeben sollte …




**Modellrennboot Klasse B1 von Achim Wohlfeil**
**Bauplan aus Technik-Magazin Hobby**

Abschließend noch wie gewohnt ein Blick auf die im Jahr 1961 aktuelle Werbung: Anzeigen der Motorenbauer von Carl Zeiss Jena waren jetzt überall zu finden (Bild 23). Kein Wunder, denn der EM-Sieg von Hans-Dieter Muschter in der Klasse A1 hatte der Marke einen zusätzlichen Schub verliehen. Auch für Funkfernsteuerungen wurde geworben, nun auch mit langsam in erträglichere

Regionen kommenden Preisen (Bild 24). Neu für uns war der Versandhandel für Modellbauartikel, für den nun auch großflächig Werbung platziert wurde (Bild 25).



**Modellbau-Werbung im Jahr 1961**
**(Zeitschrift Modellbau und Basteln)**

Quellenangabe für Bilder ohne Hinweis:

| | |
|---|---|
| Nr. 3, 9 - 13, 15 - 17 | Zeitschrift Modellbau und Basteln |
| Sonstige | eigenes Archiv |