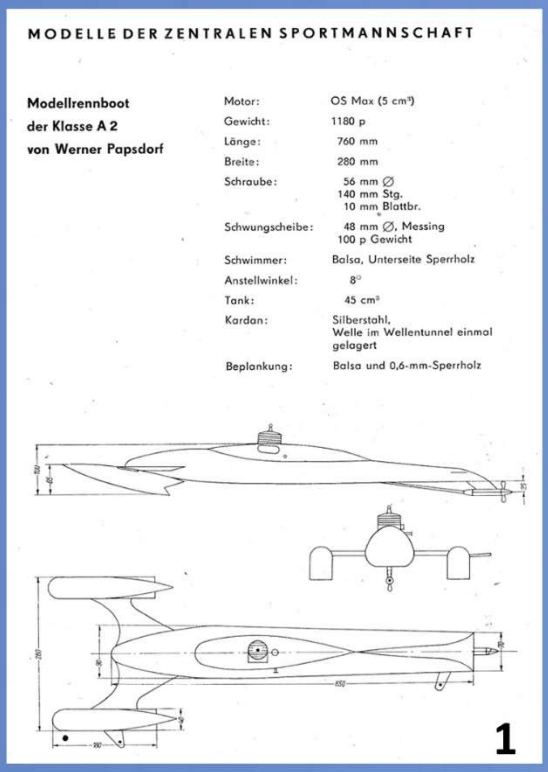
RETRO - Rückblicke auf über 70 Jahre Leben mit schnellen Booten

Folge 6: 1962 - 1963 Aufbruch zu neuen Ufern

von **Peter Papsdorf** , 21. Dezember 2019

Für uns Rennbootfahrer war bei der EM 1961 im eigenen Land der Titelgewinn in der Klasse A1 ein großer Erfolg. Er kam jedoch recht überraschend, denn die europäische Spitze, die zu dieser Zeit von Italienern dominiert wurde, war uns ansonsten mit den erreichten Geschwindigkeiten ein ganzes Stück enteilt Für meinen Vater und für mich galt es deshalb, nach der EM unsere Modellkonzepte grundsätzlich zu überdenken und Ansatzpunkte für das Erreichen deutlich höherer Geschwindigkeiten zu suchen. Schon bald kam Vater Werner zu der Ansicht, dass seine Boote vor allem zu schwer waren. Obwohl sein aktuelles A2-Modell (Bild 1), wie bisher alle seine Boote, konsequent aerodynamisch gestaltet war und zudem auch den stärkeren Motor hatte, war es nur wenig schneller als mein A2-Modell in kantiger Leichtbauweise (Bild 2). Dafür machte er das weitaus höhere Gewicht seines Bootes verantwortlich und beschloss, künftig dem Leichtbau den Vorrang zu geben, im Konfliktfall auch zu Lasten der Aerodynamik. In diesem Punkt hatte ich jedoch eine andere Meinung. Mir leuchtete zwar ein, dass ein hohes Gewicht bei einem Gleitboot ein Nachteil ist, jedoch war ich fest davon überzeugt, dass ein möglichst geringer Luftwiderstand ein mindestens ebenso wichtiger Faktor ist, wenn höhere Geschwindigkeiten erreicht werden sollen. So kam es, dass wir bei unseren Modellkonstruktionen von da an etwas unterschiedliche Wege gingen.

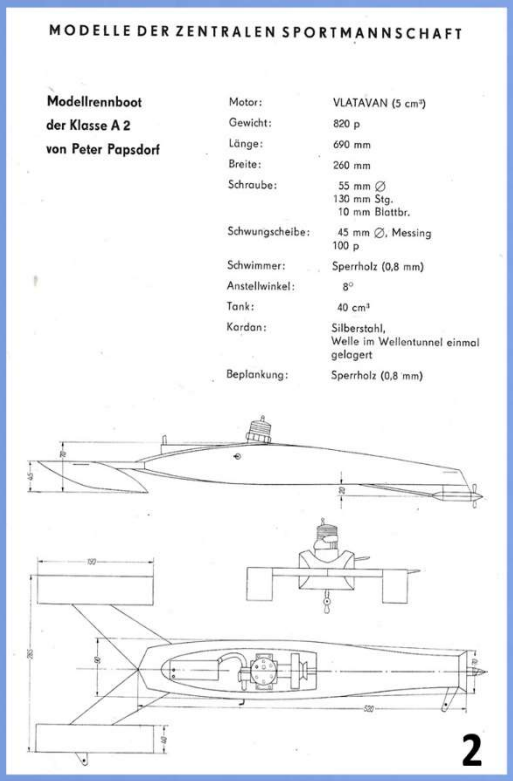

MODELLE DER ZENTRALEN SPORTMANNSCHAFT

Modellrennboot der Klasse A 2 von Werner Papsdorf

Motor:	OS Max (5 cm³)
Gewicht:	1180 p
Länge:	760 mm
Breite:	280 mm
Schraube:	56 mm ∅ 140 mm Stg. 10 mm Blattbr.
Schwungscheibe:	48 mm ∅, Messing 100 p Gewicht
Schwimmer:	Balsa, Unterseite Sperrholz
Anstellwinkel:	8°
Tank:	45 cm³
Kardan:	Silberstahl, Welle im Wellentunnel einmal gelagert
Beplankung:	Balsa und 0,6-mm-Sperrholz

1

A2-Modell von Werner Papsdorf 1961/62, Gewicht: 1.380 g


MODELLE DER ZENTRALEN SPORTMANNSCHAFT

Modellrennboot der Klasse A 2 von Peter Papsdorf

Motor:	VLATAVAN (5 cm³)
Gewicht:	820 p
Länge:	690 mm
Breite:	260 mm
Schraube:	55 mm ∅ 130 mm Stg. 10 mm Blattbr.
Schwungscheibe:	45 mm ∅, Messing 100 p
Schwimmer:	Sperrholz (0,8 mm)
Anstellwinkel:	8°
Tank:	40 cm³
Kardan:	Silberstahl, Welle im Wellentunnel einmal gelagert
Beplankung:	Sperrholz (0,8 mm)

2

A2-Modell von Peter Papsdorf 1961/62, Gewicht: 820 g

Das erste Modellbauprojekt meines Vaters nach den II. Europameisterschaften war aber kein neues eigenes Rennboot, sondern die Entwicklung einer Baureihe äußerst einfach zu bauender Anfängermodelle mit Luftschraubenantrieb für Schüler und Jugendliche, die „Molch - Baureihe“ (Bild 3). Sein Ziel war es, für drei baugleiche Modellrennboote unterschiedlicher Größe Baupläne zu

DIE MOLCH-BAUREIHE

Luftschrauben-Modellrennboote für unsere Pioniere

aus dem Verlag Sport und Technik, Abt. Krick-Modelle

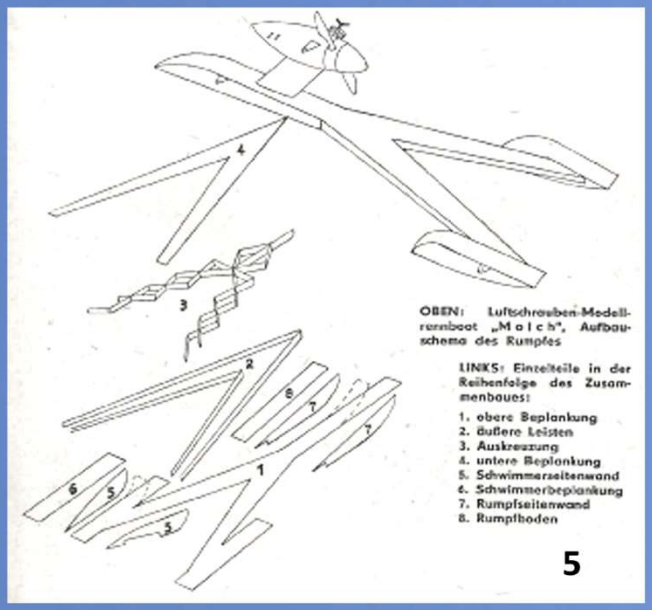
Der „Ur"-Molch – ein Pionier-Luftschrauben-Modellrennboot für 1-cm³-Motoren

3

Anfänger-Modellrennboote für Schüler und Jugendliche von Werner Papsdorf (Modellbau u. Basteln Heft 3/1962)

veröffentlichen und damit die damals schon wie heute recht mühselige Nachwuchsarbeit anzukurbeln. Das Projekt begann bereits 1961, in diesem Jahr startete ich mit dem „Ur“-Molch, ausgestattet mit einem 1 cm^3 Schlosser-Motor, bei den nationalen Schülermeisterschaften. Bild 4 zeigt dieses Modell im Bau. Danach konstruierte Vater Werner das „Molch-Baby“ für Motoren mit 0,5 cm^3 Hubraum und zuletzt den „Molch Senior“ für 2,5 cm^3 Motoren. Mit Booten dieser Bauart konnten die Mitglieder unserer Leipziger Gruppe 1962 gute Platzierungen bei Wettbewerben in der Klasse B1 erreichen (u.a. Platz 2 und 3 bei den Bezirksmeisterschaften). Für uns Junioren waren die „Molche“ ideale Modelle. Der einfache Aufbau (Bild 5) ermöglichte kurze Bauzeiten und schon bald konnte man den Nervenkitzel erster Testfahrten und Wettbewerbe genießen (Bild 6, Bild 7).

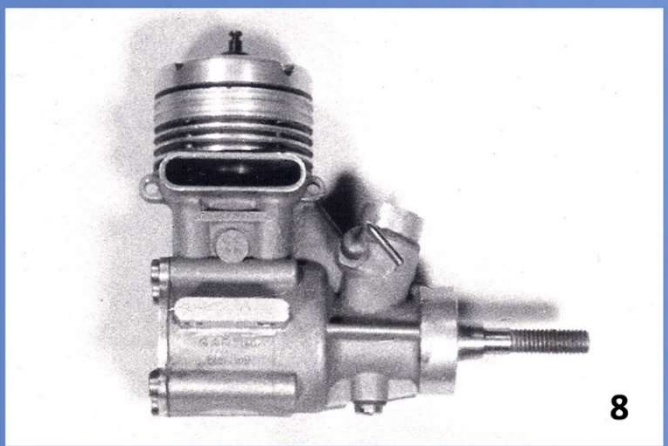
„Ur“-Molch für Motoren bis 1 ccm im Bau



Aufbau der Modelle der Molch - Baureihe

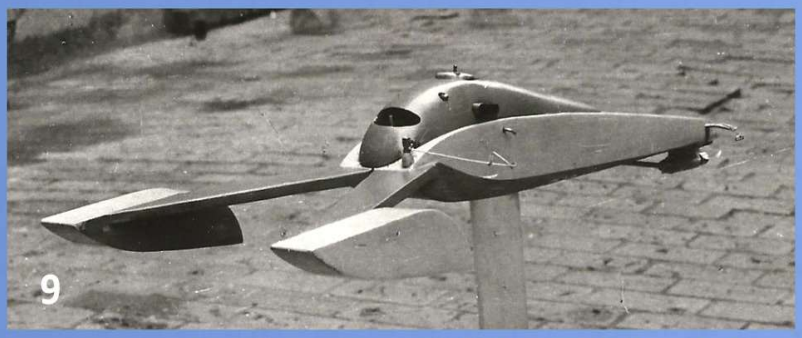
Rennboote der Molch-Baureihe im Trainings- und Wettbewerbseinsatz (1962)

Noch im Winter 1961/62 ging es dann an die Konstruktion unserer neuen Boote. Mein Vater machte sich an ein A1-Modell in konsequenter Leichtbauweise, ich entschied mich für ein B1-Modell mit möglichst optimaler Aerodynamik. Die Zeit drängte, denn natürlich wollten wir versuchen, uns mit den neuen Booten für eine Teilnahme an der nächsten EM 1963 in Nürnberg zu empfehlen. Aber nach dem Bau der Mauer war für diese EM nur mit einer sehr kleinen DDR - Mannschaft zu rechnen. Man konnte nur mit klaren Medaillenchancen auf eine Nominierung hoffen, musste also Geschwindigkeiten im Bereich der aktuellen Bestleistungen fahren. Um dieses Ziel zu erreichen, hatte sich mein Vater einen 2,5 cm^3 Super Tigre G20/15 besorgt (Bild 8), der von den dominierenden Italienern bei der EM 1961

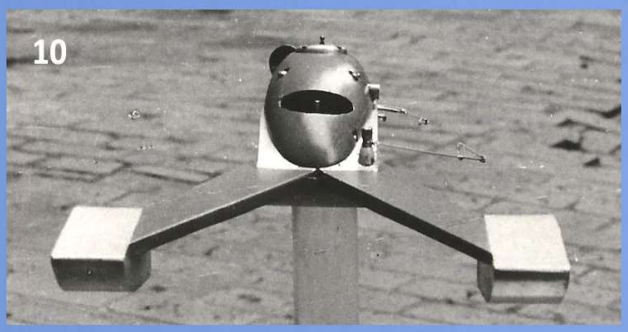


Glühzündermotor Super Tigre G20/15 (1961) mit Rennvergaser (Spritzzuführung über Ringkanal und vier Düsenlöcher im Ansaugstutzen)

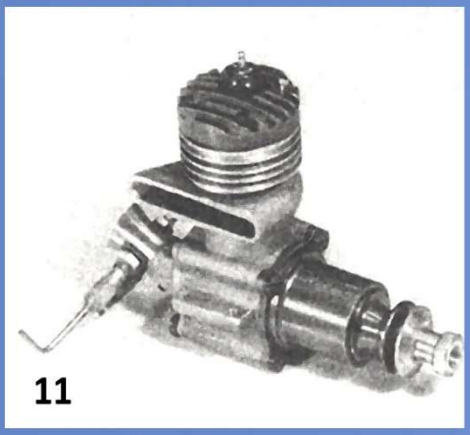
eingesetzt wurde und dort mit seiner Leistung total überzeugte. Das neue Boot wurde zügig gebaut und stand pünktlich zum Saisonbeginn für erste Testfahrten zur Verfügung. Es war ein absoluter Leichtbau, wobei Vater Werner für den Rumpf, die Schwimmerträger und die Schwimmer auf kantige Elemente der Molch-Bauweise zurückgegriffen hatte (Bild 9, Bild 10).



Rennboot „Hans Huckebein III“, Klasse A1, von Werner Papsdorf, 1962

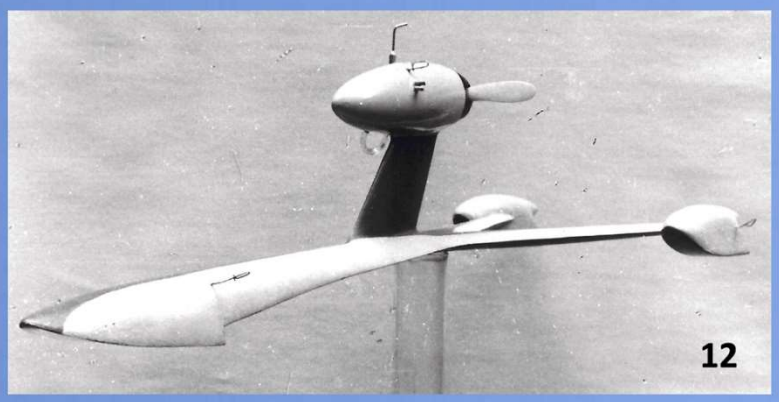


Für mein neues B1-Modell (national 1962 für Junioren immer noch Klasse B2) hatte ich einen Motor VLTAVAN 2,5 cm^3 zur Verfügung (Bild 11). Er arbeitete mit Querstromspülung und besaß eine Grauguss-Zylinderbuchse, einen gegossenen Aluminium-Nasenkolben mit zwei Kolbenringen und einen Aluminium-Flachdrehschieber.



Tschechischer Glühzündermotor VLTAVAN 2,5 ccm (1960)

Der Motor hatte zwar ordentlich Leistung, war aber, vor allem durch die schmalen und sehr spröden Kolbenringe aus Grauguss, auch recht störanfällig. Jeder Austausch eines gebrochenen Kolbenrings war mit einem Schweißausbruch verbunden, denn oft brach auch der neue Ring bereits beim Aufziehen. Auch mein neues Modell war zum Saisonstart fertig. Ich hatte mich diesmal für ein Boot mit Druckschraubenantrieb entschieden, um einen möglichst wirbelarmen Propellerstrahl zu erreichen und (im Gegensatz zu meinem Vater) auch auf eine stromlinienförmige Gestaltung sämtlicher Bauteile gesetzt, also auch den Motor voll verkleidet (Bilder 12, 13).



Modellrennboot der Klasse B1 von Peter Papsdorf, 1962

Die Testfahrten mit den neuen Booten im Frühjahr 1962 waren von Anfang an erfolgreich. Vater Werner erreichte bald 90 km/h, also bereits über 30 km/h mehr als mit dem alten Boot bei der EM 1961. Damit war er auch schon schneller als der letzte Europameister. Mein B1-Modell machte mir ebenfalls viel Freude, denn recht bald wurde die Geschwindigkeit dreistellig. Lange waren für mich 100 km/h eine magische Grenze und ihre Überschreitung ein großes, fernes Ziel,

KEINE SEGELMODELLE AM START

bei den Bezirksmeisterschaften im Schiffsmodellsport des Bezirkes Leipzig (24. Juni 1962)

ERGEBNISSE

B 1 (Luftschraubenboote mit Verbr.-Motor bis 2,5 cm³)

1.	Papsdorf, Peter, Leipzig-Stadt	105,5 km/h
2.	Moeller, Roland, Leipzig-Stadt	85,6 km/h
3.	Schladitz, Peter, Leipzig-Stadt	76,5 km/h

In den Klassen A 1, A 2, E K (Senioren) und E K (Junioren) wurden keine Bezirksmeister ermittelt, da weniger als 3 Teilnehmer am Start erschienen waren.

14

Resultate der BM Leipzig 1962 (Auszug)
Modellbau und Basteln, Heft 9/1962

nun war es in kurzer Zeit erreicht. So konnte ich es kaum erwarten, die ersten Wettbewerbe zu bestreiten, um den Leistungssprung auch öffentlich zeigen zu können. Die erste Gelegenheit ergab sich schon bald, und zwar bei den Bezirksmeisterschaften Ende Juni. Dort waren wir Leipziger Rennbootsfahrer unter uns, ich erreichte erstmals in einem Wettbewerb über 100 km/h und lag damit deutlich vor meinen Freunden mit ihren „Molchen“ (Bild 14). Vater Werner war mit seinem A1-Modell auch schnell, blieb jedoch ohne Konkurrenz und damit ohne Wertung.

Der große Höhepunkt der Saison waren dann die Deutschen Meisterschaften im Schiffsmodellsport in Schwerin. Leider herrschten dort jedoch für die Fesselrennboote äußerst ungünstige Bedingungen. Dies betraf sowohl die Startstelle selbst (ein ständig stark schwankender, nicht verankerter Prahm, Bild 15) als auch Wind und Wetter (permanent stark bzw. nass). Deshalb konnte kein Teilnehmer seine Möglichkeiten voll ausschöpfen, die Leistungen aller blieben weit hinter den Erwartungen und den Resultaten früherer Meisterschaften zurück. Die magere Ausbeute für Vater Werner und für mich bestand in je einem 2. Platz in Klasse A1 mit nur 56,3 km/h (1,3 km/h hinter Platz 1) sowie in Klasse B1 (national B2) mit nur 69,8 km/h (0,25 km/h hinter Platz 1). Diese Resultate waren für uns sehr deprimierend und selbstverständlich überhaupt keine Empfehlung für eine Nominierung zur bevorstehenden EM. So suchten wir anschließend

Senior und Junior Papsdorf am Start auf dem äußerst ungünstig aufgebauten Startprahm für Modellrennboote.

15

Startstelle A/B bei den Deutschen Meisterschaften 1962 in Schwerin
Zeitschrift Modellbau und Basteln, Heft 9/1962

Leipziger „Rennzentrum“ holt auf

Zunächst erreichte uns eine Mitteilung aus dem Leipziger „Rennzentrum“. Hier unternahmen Werner und Peter Papsdorf anläßlich des 10. Jahrestages der Gesellschaft für Sport und Technik Rekordversuche in den Klassen A1 und B1. Während Peter mit seinem 2,5-cm³-Luftschraubenboot auf Anhieb 14,1 Sekunden fuhr, das sind umgerechnet 127,659 km/h (Weltbestleistung 129,0 km/h), benötigte Werner Papsdorf mit seinem 2,5-cm³-Rennboot mit Unterwasserantrieb 5 Vorläufe, um dann mit 17,8 Sekunden, gleich 101,123 km/h, neuen Deutschen Rekord zu fahren (Weltbestleistung 104,0 km/h).

16

Pressemitteilung zu den Rekordversuchen (Auszug)
Zeitschrift Modellbau und Basteln, Heft 11/1962

nach einer Möglichkeit, unser aktuelles Leistungsvermögen doch noch öffentlich nachzuweisen. Ein offiziell angemeldeter Rekordversuch schien uns dafür geeignet, also beantragten wir einen solchen anlässlich des 10. Jahrestages unserer Dachorganisation GST. Wie erhofft, wurde die Zustimmung des Zentralvorstandes erteilt und es ging ans Werk. Wir bereiteten uns mit intensiven Trainingsfahrten auf die Aktion vor und dann klappte unter offizieller Aufsicht alles perfekt – wir konnten zum Abschluss der Saison mit beiden neuen Booten ansprechende Rekorde aufstellen.

Mit dem Erscheinen der Pressemitteilung (Bild 16) war die Öffentlichkeit informiert und wir konnten sehr zufrieden sein. Die neuen Bootskonzepte hatten sich bewährt und den erhofften Erfolg gebracht, ein Großteil unseres Rückstandes zur internationalen Spitze war aufgeholt und die gezeigten Leistungen hatten auch bei den Verantwortlichen des Dachverbandes Eindruck hinterlassen.

17

18

Fesseleisschlitten mit Luftschraubenantrieb ...

... und Fesselrennboot mit angebauten Kufen

Nun konnte der Winter kommen. Wie bereits im Vorjahr hielten wir uns auch in diesem Jahr wieder fit - durch Fahrten mit unseren Modellen auf dem Eis. Mancher hatte sich dafür extra einen speziellen Eisschlitten gebaut (Bild 17), andere hatten dagegen einfach Kufen an ihr Rennboot montiert (Bild 18), hier an ein Druckschraubenboot in „Molch"-Bauweise. Gefahren wurde auf unserem Trainingsgewässer im Leipziger Palmengarten, das war recht flach und fror meist irgendwann fest zu. Dann hieß es nur noch Fesselleine einhängen, die Fahrbahn ggf. vom Schnee befreien und schon ging es los. Winterliche Kleidung war sinnvoll, aber kein Muss, und natürlich wurden auch Zeiten gestoppt und Sieger ermittelt. Es war stets eine willkommene Abwechslung und wir hatten immer wieder viel Spaß dabei.

19

B1-Modell von Peter Papsdorf bei Trainingsfahrten in Leipzig, 1963

Die Saison 1963 begann mit der Bekanntgabe der EM-Nominierungen. Vater Werner durfte in Nürnberg an den Start gehen, ich jedoch nicht. Man ließ eben in diesen Zeiten einen EOS-Schüler, der noch dazu Großeltern im Ruhrgebiet hatte, nicht zusammen mit dem Vater in den Westen fahren. Natürlich war ich sehr enttäuscht, nach dem Rekord im vergangenen Herbst hatte ich doch sehr auf eine EM-Teilnahme gehofft. Der Kummer wurde aber dadurch gemildert, dass Vater auch mein B1 - Modell zur EM mitnehmen durfte. Nun wurde intensiv trainiert, wovon uns auch starker Pflanzenwuchs in unserem Trainingsgewässer nicht abhalten konnte (Bild 19). Vater Werner musste sich vor allem noch an die ziemlich empfindliche Vergasereinstellung des 2,5 cm^3 VLTAVAN - Motors in meinem B1-Boot gewöhnen. Aber bald hatte er die Sache im Griff und fuhr trotz unbefriedigender Ergebnisse bei den Landesmeisterschaften, die wie im Vorjahr in Schwerin stattfanden und auch wieder unter sehr schlechten äußeren Bedingungen litten, mit

Deutsche aus West und Ost mit ihren Modellen bei der EM 1963 in Nürnberg

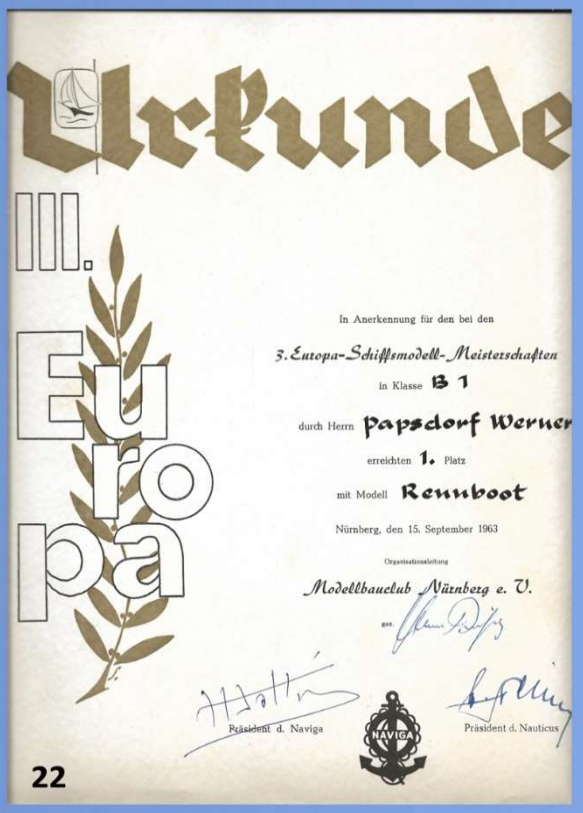
einem guten Gefühl nach Nürnberg. Dort traf er auf alte Bekannte. Die Italiener kamen mit dem mehrfachen Europameister Ivo Malfatti und auch Achim Wohlfeil war wieder dabei, der in der Klasse B1 bereits 1961 mit 120 km/h Europarekord gefahren war (siehe RETRO, Folge 5) und als Favorit galt. Gemeinsam freuten sich die Deutschen auf den Beginn der Rennen (Bild 20). Und auch danach gab es viele strahlende Gesichter. Mit Gold und zwei Mal Bronze für unsere Mannschaft sowie Gold und drei Mal Silber für die BRD holten die deutschen Rennbootfahrer mehr als die Hälfte der möglichen Medaillen (Bild 21). Die bisherige Dominanz der Italiener bei Europameisterschaften war gebrochen, wenn auch Ivo Malfatti mit 150 km/h in der Klasse A3 die alles überragende Leistung zeigte. Grund zum Feiern war auch bei uns vorhanden. Vater Werner blieb zwar unter unseren Bestleistungen, konnte aber bei seiner dritten EM-Teilnahme in der Klasse B1 seinen 2. Titel und mit seinem A1-Modell einen weiteren Podestplatz erringen. Und zu Hause freute sich ein 15-jähriger Junge riesig über den großen Erfolg seines neuen Bootes und die EM-Urkunde von Nürnberg (Bild 22) wird bis heute in Ehren gehalten.

3. EUROPA MEISTERSCHAFT in Nürnberg 1963 Ergebnisse :

Klasse : B 1	1.	Papsdorf Werner	DDR	1o5,2 km/h
	2.	Wohlfeil Achim	BRD	88,23km/h
2,5 ccm Luftschraube				
Klasse : A 1	1.	Katz Otto	BRD	100 km/h
	2.	Wohlfeil Achim	BRD	95,7 km/h
2,5 ccm	3.	Papsdorf Werner	DDR	89,5 km/h
Klasse : A 2	1.	Magrotti Italo	I	124,13 km/h
	2.	Malfatti Ivo	I	112,54 km/h
5 ccm	3.	Niebuhr Harry	DDR	94,22 km/h
Klasse . A 3	1.	Malfatti Ivo	I	150,0 km/h
	2.	Ströbel P.Otto	BRD	124,1 km/h
10ccm	3.	Lehmann Kurt	CH	123,2 km/h

21

Medaillengewinner der Fesselrennbootsklassen bei den III. NAVIGA-Europameisterschaften 1963



22

EM - Urkunde von 1963

Die Saison war nun zu Ende, im Zeitraum 1962/63 gab es jedoch neben der EM noch viele weitere interessante Ereignisse. Dem Champion Ivo Malfatti hatte es bei der EM 1961 im damaligen Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) gut gefallen, so dass er im Folgejahr einen Gruß an die Redaktion der Zeitschrift Modellbau und Basteln schickte (Bild 23). Zu deren Autoren gehörte damals

23

Gruß des mehrfachen Europameisters Ivo Malfatti Zeitschrift Modellbau und Basteln, Heft 7/1962

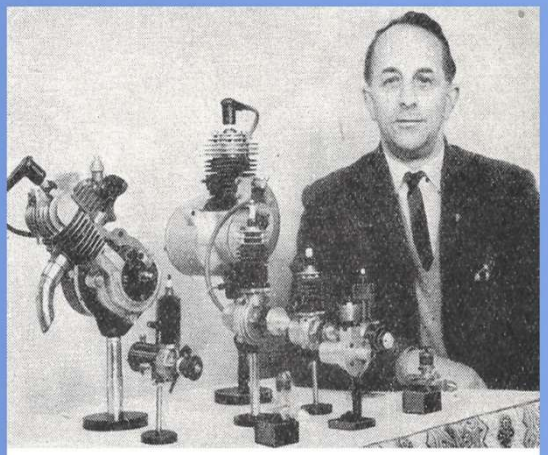
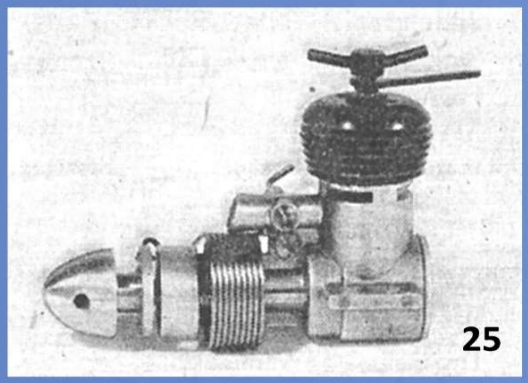


Bild 7: Unser Mitarbeiter Ingenieur B. H. Kratzsch mit einer kleinen Auswahl seiner Motorensammlung. Bis auf den „Brown-Junior" (Mitte links), den „Barbini B 38" (vorn links) und den „Heron" (ganz rechts) sind sie selbst gebaut.

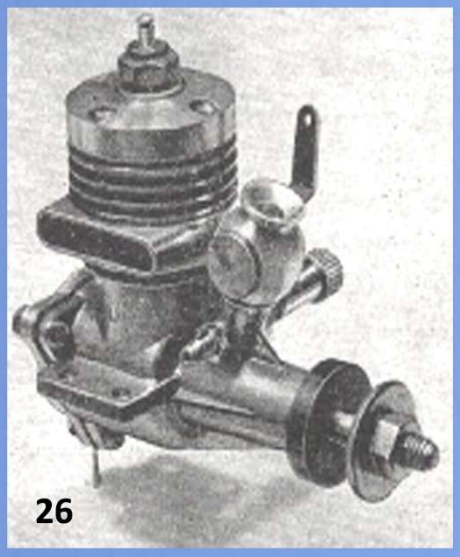
24

B. H. Kratzsch, bekannter Konstrukteur und Sammler von Modellmotoren Modellbau und Basteln, Heft 11/1962

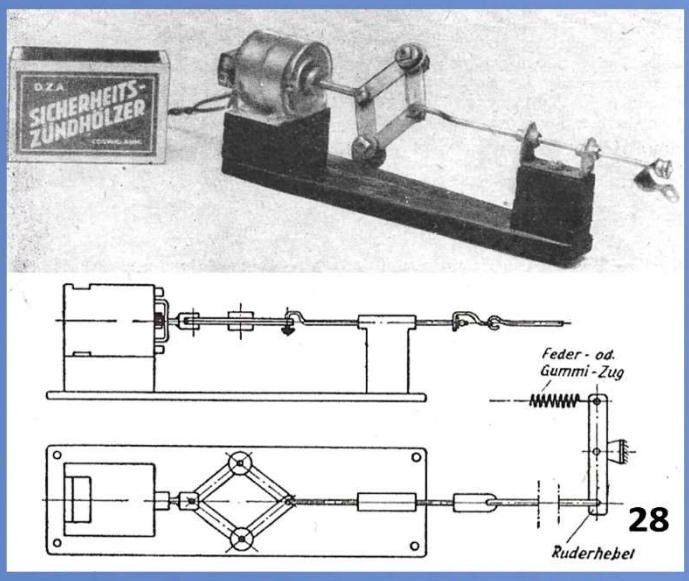


Selbstzünder JENA 1 ccm mit Schnellstarteinrichtung und Kompressions-Feststellhebel, 1962

der Motorenkonstrukteur Ing. B. H. Kratzsch (Bild 24), dessen Cousin Walter Kratzsch schon in den 30er und 40er Jahren die legendären Kratmo-Modellmotoren entwickelt hatte. Unter dem Titel „Aus dem internationalen Motorenbau“ stellte Ing. B. H. Kratzsch in zahlreichen hochinteressanten Beiträgen Neuentwicklungen und Trends vor. Dazu gehörten im Jahr 1962 der für Anfänger entwickelte Selbstzünder JENA 1 des VEB Carl Zeiss Jena (Bild 25) mit einer Schnellstartfeder für schnelles und fingerschonendes Anwerfen und einem Feststellhebel für die Kompressionsschraube sowie der Glühzünder OS PET aus Japan (Bild 26) mit 1,76 cm³ Hubraum, der mit einem über Funk mittels Servo regelbaren Drosselvergaser ausgestattet war. Auch über Varianten einer automatischen Kompressionsregelung bei Selbstzündermotoren berichtete damals Ing. Kratzsch (Bild 27), dieses Thema hatte sich jedoch einige Zeit später mit dem Siegeszug der Glühzündermotoren über die Selbstzünder von selbst erledigt.

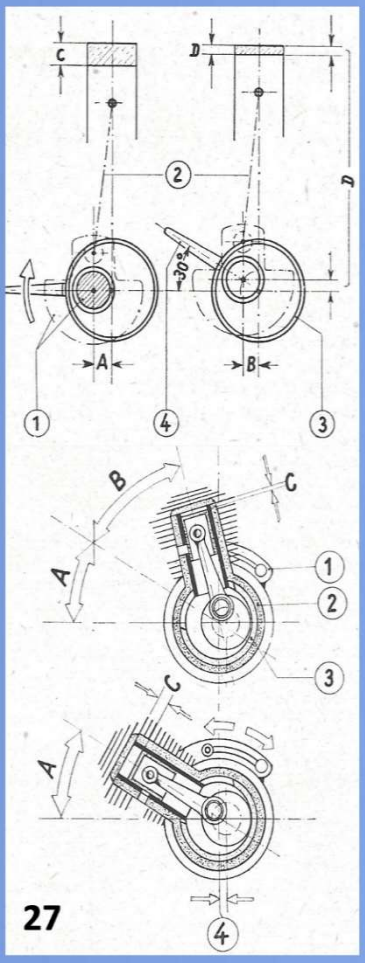


Glühzünder OS PET mit 1,76 ccm Hubraum und Drosselvergaser

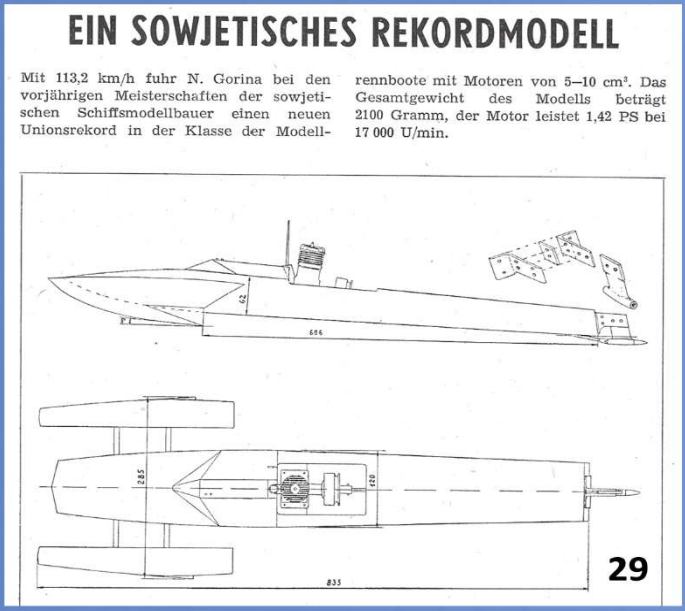


Fliehkraft - Rudermaschine, 1962

Die Fernsteuertechnik hatte damals einen festen Platz in der Modellbauliteratur, wobei sehr detaillierte Anleitungen zum Selbstbau häufig in der Mehrzahl waren. Im Hinblick auf die heute verfügbaren leistungsfähigen Miniservos mutet ein 1962 als Neuentwicklung mit wenig Platzbedarf und geringem Gewicht vorgestelltes Fliehkraft-Servo ziemlich kurios an (Bild 28). Es ist schon faszinierend, wie sich die Technik seitdem entwickelt hat.



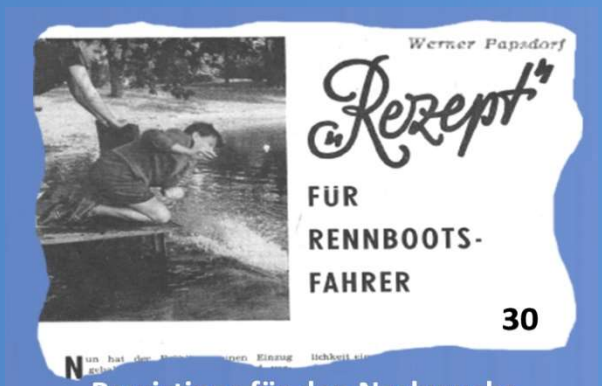
Automatische Kompressionsregelung durch exzentrische Verstellung der Kurbelwellen- oder Zylinderposition Modellbau u. Basteln, Heft 2/1962


EIN SOWJETISCHES REKORDMODELL

Mit 113,2 km/h fuhr N. Gorina bei den vorjährigen Meisterschaften der sowjetischen Schiffsmodellbauer einen neuen Unionsrekord in der Klasse der Modellrennboote mit Motoren von 5–10 cm³. Das Gesamtgewicht des Modells beträgt 2100 Gramm, der Motor leistet 1,42 PS bei 17 000 U/min.

Rekordmodell Klasse A3 aus der Sowjetunion Modellbau und Basteln, Heft 8/1962

Im Jahr 1962 war die damalige Sowjetunion noch nicht Mitglied der NAVIGA, jedoch hatte die nationale Rennbootszene bereits ein hohes Niveau. Bild 29 zeigt ein sowjetisches Rekordmodell der Klasse A3 aus dem Vorjahr.

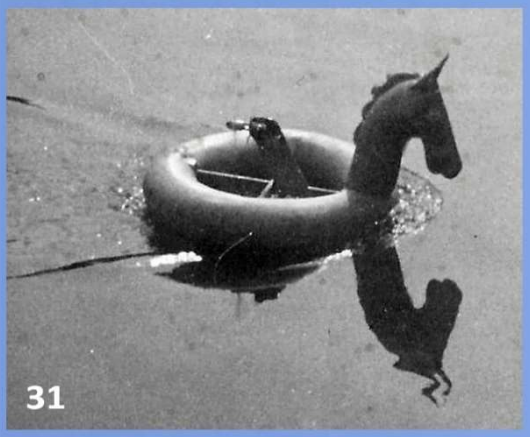

Werner Papsdorf

Rezept für Rennboots-Fahrer

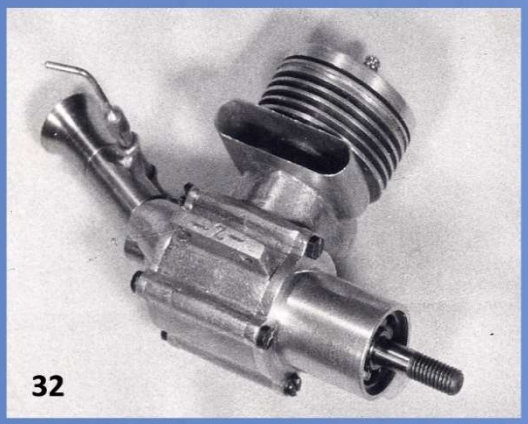
30

Praxistipps für den Nachwuchs
von Werner Papsdorf
Modellbau und Basteln, Heft 4/1962

Mein Vater begann 1962 damit, seine langjährigen Erfahrungen als Rennbootfahrer und Trainer der Auswahlmannschaft in der Zeitschrift Modellbau und Basteln an den Nachwuchs weiter zu geben (Bild 30). Im gleichen Jahr kam ihm die Idee, einen aufblasbaren Kinderschwimmring mit einem 0,5 cm³ Selbstzünder Bambino zu bestücken. Dieses frei fahrende „Luftschraubenboot“ (Bild 31) sorgte dann bei Wettbewerben als Pausenfüller immer wieder für Spaß bei den Zuschauern. Der Motor Bambino wurde übrigens von Benno Schlosser entwickelt, als dieser noch in der DDR arbeitete. Der Bambino war baugleich mit dem Motor Krick-Tomboy (siehe RETRO Folge 4).


31

Freizeitspaß „Seepferdchen“
mit 0,5 ccm Selbstzünder
von Werner Papsdorf, 1962

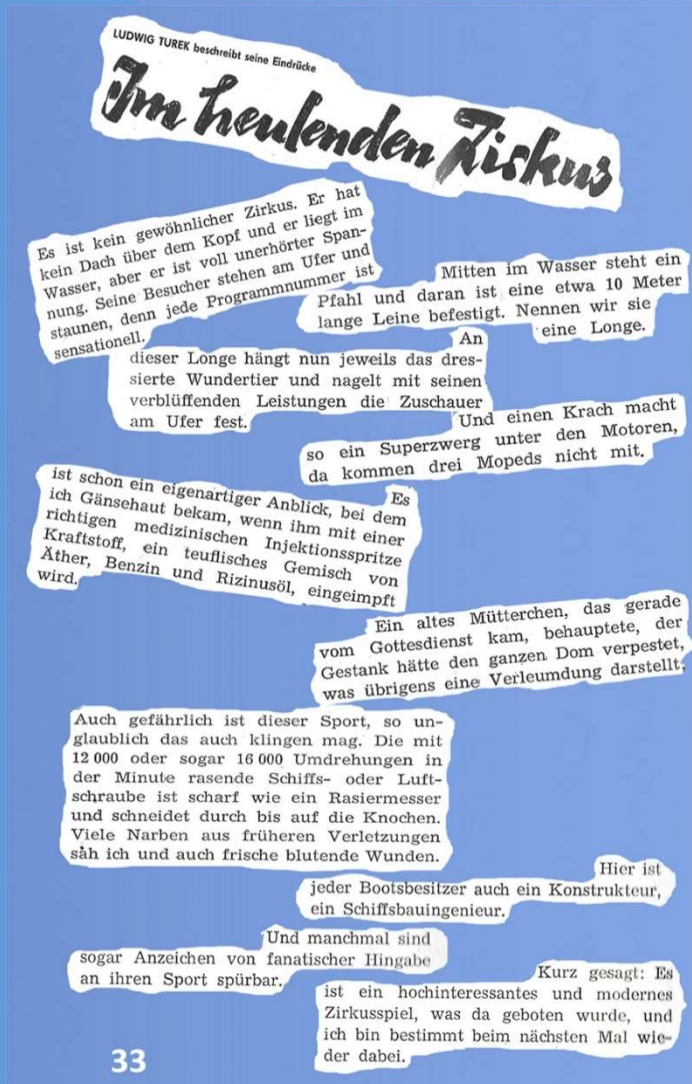

32

VLTAVAN 5 ccm in getunter Version
von Peter Papsdorf, 1963

Inzwischen hatte ich auch begonnen, mich intensiv mit dem Thema Motortuning zu beschäftigen. Als dann ausreichende Kenntnisse vorhanden waren, verpasste ich meinem 5 cm³ VLTAVAN erweiterte und polierte Kanäle sowie einen selbstgebauten Rennvergaser (Bild 32).

Ein recht amüsanter literarischer Beitrag aus dieser Zeit ist noch erwähnenswert: Der Schriftsteller Ludwig Turek weilte bei den DDR-Meisterschaften im Schiffsmodellsport 1962 in Schwerin als Gast an der Startstelle der Fesselrennboote und war von diesen Modellen sehr begeistert. Seine Eindrücke beschrieb er danach mit markiger Sprache in der Zeitschrift Modellbau und Basteln, einen Auszug zeigt Bild 33. Falls sich jemand für den vollständigen Beitrag interessiert, stelle ich gern eine Kopie zur Verfügung.

Einen interessanten Bauplan vom Verlag H. Liebert stellte im Jahr 1963 das Technik-Magazin Hobby vor.


LUDWIG TUREK beschreibt seine Eindrücke

Im heulenden Zirkus

Es ist kein gewöhnlicher Zirkus. Er hat kein Dach über dem Kopf und er liegt im Wasser, aber er ist voll unerhörter Spannung. Seine Besucher stehen am Ufer und staunen, denn jede Programmnummer ist sensationell.

Mitten im Wasser steht ein Pfahl und daran ist eine etwa 10 Meter lange Leine befestigt. Nennen wir sie eine Longe.

An dieser Longe hängt nun jeweils das dressierte Wundertier und nagelt mit seinen verblüffenden Leistungen die Zuschauer am Ufer fest.

Und einen Krach macht so ein Superzwerg unter den Motoren, da kommen drei Mopeds nicht mit.

Es ist schon ein eigenartiger Anblick, bei dem ich Gänsehaut bekam, wenn ihm mit einer richtigen medizinischen Injektionsspritze Kraftstoff, ein teuflisches Gemisch von Äther, Benzin und Rizinusöl, eingeimpft wird.

Ein altes Mütterchen, das gerade vom Gottesdienst kam, behauptete, der Gestank hätte den ganzen Dom verpestet, was übrigens eine Verleumdung darstellt.

Auch gefährlich ist dieser Sport, so unglaublich das auch klingen mag. Die mit 12 000 oder sogar 16 000 Umdrehungen in der Minute rasende Schiffs- oder Luftschraube ist scharf wie ein Rasiermesser und schneidet durch bis auf die Knochen. Viele Narben aus früheren Verletzungen sah ich und auch frische blutende Wunden.

Hier ist jeder Bootsbesitzer auch ein Konstrukteur, ein Schiffsbauingenieur.

Und manchmal sind sogar Anzeichen von fanatischer Hingabe an ihren Sport spürbar.

Kurz gesagt: Es ist ein hochinteressantes und modernes Zirkusspiel, was da geboten wurde, und ich bin bestimmt beim nächsten Mal wieder dabei.

33

Wettbewerb der Fesselrennboote
Eindrücke des Schriftstellers Ludwig Turek (Auszug)
Modellbau und Basteln, Heft 10/1962

Pulsationstriebwerke waren in dieser Zeit weiterhin sehr beliebt (siehe auch RETRO Folge 3), neben Fertigprodukten wurden auch zahlreiche Anleitungen zum Selbstbau angeboten. Es war jedoch nicht so einfach, solch ein Triebwerk stabil zum Laufen zu bekommen und dann die hohe Schubkraft auch zu beherrschen. Mit dem Bauplan „Düsentrainer Lupino I“ (Bild 34) konnte man sich ein Trainingsboot für einen Pulsoantrieb bauen, das sowohl für Freifahrt (dann mit zusätzlichem Seitenruder) als auch für Fahrten an der Fesselleine geeignet war. Damit war es möglich, das Triebwerk selbst und die auftretenden Kraftwirkungen vor dem Einbau in das endgültig vorgesehene (Schiffs-, Flug- oder Auto-) Modell ausgiebig zu testen.

Lupino I - Trainingsboot für Pulsotriebwerke
Technik-Magazin Hobby 1963

Abschließend nun noch der obligatorische Blick in die damalige Werbung: Das Angebot an Modellbauartikeln und Zubehör wurde von Jahr zu Jahr besser und immer mehr Geschäfte hatten diese Waren im Sortiment. Die staatlichen und genossenschaftlichen Handelsorganisationen warben nun mit Gemeinschaftsanzeigen für all ihre Fillialen (Bild 35). Zunehmend beliebt war auch der Versandhandel, für den in auffälliger Schriftgröße geworben wurde (Bild 36).

Werbung im Jahr 1962 (Zeitschrift Modellbau und Basteln)

Quellenangabe für Bilder ohne Hinweis:

Nr. 1, 2, 5, 7, 25, 26, 28	Zeitschrift Modellbau und Basteln
Nr. 20, 21	Broschüre „NAVIGA 1960 - 1977, Classe A/B“
Sonstige	eigenes Bildarchiv