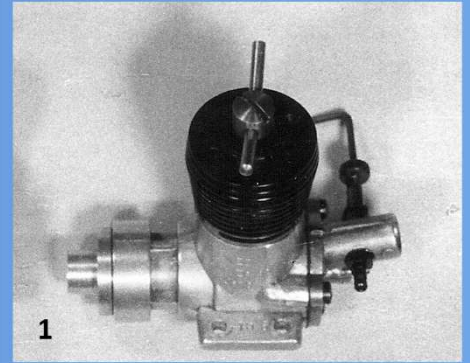


RETRO - Rückblicke auf 60 Jahre Leben mit schnellen Booten

Folge 3: 1957 – 1958 Lehrjahre

von Peter Papsdorf , 12. Februar 2016

Nach dem Gewinn des Meistertitels 1956 mit seinem 1 cm³-Luftschraubenboot wollte Vater Werner im Folgejahr unbedingt auch mit größeren, noch schnelleren Modellen an den Start gehen. Zu diesem Zeitpunkt enthielt die Wettkampf- und Klassenordnung für den Schiffmodellssport zahlreiche Rennbootklassen. So gab es bei den Modellen mit Unterwasserantrieb die Klassen A1 bis A4 mit Motoren bis 1, 2,5, 5 und 10 cm³ Hubraum, bei den Luftschraubenbooten analog die Klassen B1 bis B4 und zusätzlich noch die Klasse B5 für Modelle mit Strahltriebwerk. Für den als Siegerpreis erhaltenen Motor ZEISS Aktivist mit 2,5 cm³ Hubraum (Bild 1) plante er einen Dreipunktgleiter der Klasse B2 in Anlehnung an sein erfolgreiches B1 – Modell, nun allerdings als reine Zweckkonstruktion ohne Fahrerkabine. Noch viel mehr reizte ihn allerdings ein Rennboot mit Unterwasserantrieb. Dafür schien ihm jedoch der ZEISS Aktivist nicht die bestmögliche Variante zu sein, da er trotz eines modernen Motorenkonzeptes unter Modellbauern noch nicht den besten Ruf hatte. Nachdem Vater in der Zeitschrift Der Modellbauer von Rekorden und Titelgewinnen im Flugmodellssport mit 2,5 cm³ Schlosser-Motoren las und mit dem 1 cm³ Schlosser ja selbst bereits



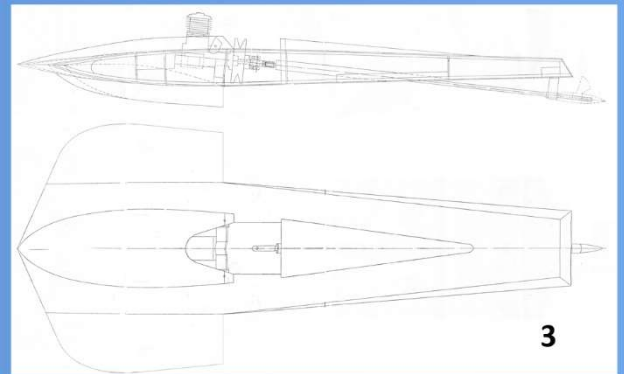
ZEISS Aktivist 2,5 ccm mit kugelgelagerter Kurbelwelle und Flachdrehschieber 1957



Selbstzündler-Motoren 1 ccm + 2,5 ccm von Benno Schlosser 1957

besten Erfahrungen gesammelt hatte, wurde für das erste Modell der Klasse A2 bei Klaus Krick ein solcher Motor gekauft (Bild 2, Bild 4). Bei der Konstruktion des Bootes vertraute mein Vater wiederum dem bisher erfolgreichen Konzept und entwickelte einen Dreipunktgleiter mit Proportionen ähnlich seinem Meistermodell (Bild 3). Nun waren also alle nötigen Voraussetzungen vorhanden, um mit dem Bau der neuen Modelle für die Saison 1957 zu beginnen ...

Nach dem für mich unvergesslichen Erlebnis der Rennbootsszene bei den Meisterschaften 1956 lag ich meinem Vater zunehmend in den Ohren, denn ich wollte möglichst bald mein erstes eigenes Modell bauen. Ihm war allerdings klar, dass vorher unbedingt noch eine solide Grundausbildung vonnöten war. Es ergab sich, dass er sich im Jahresverlauf mit dem Leipziger Modellbauer und späteren vielfachen Modellsegel-Europameister Karl Schulze anfreundete. Der hatte in den Jahren zuvor im Krick-Verlag bereits einige Baupläne veröffentlicht, außerdem leitete er in Leipzig-Schönefeld eine Schiffmodell-AG für Schüler und Jugendliche (Station Junger Techniker) und versicherte Vater Werner, dass ich dort alles



Modellrennboot Klasse A2 mit 2,5 ccm Schlosser Konstruktion Werner Papsdorf 1957 (1. Version)



Schlosser 2,5 cm³ Selbstzündler

Baujahr: 1956
Bohrung: 15,3 mm
Hub: 13,2 mm
Hubraum: 2,43 cm³
max. Drehzahl: 16.000 min⁻¹
max. Leistung: 0,28 PS
Gewicht: 108 g

Schlosser 2,5 ccm - Technische Daten

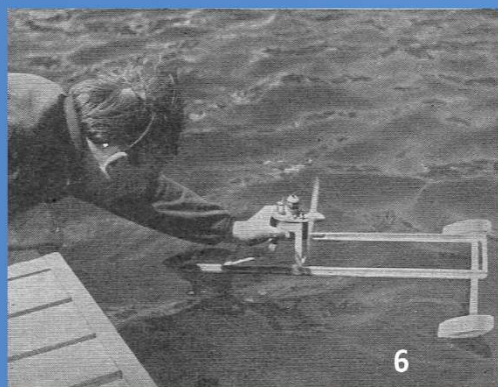
Nach dem für mich unvergesslichen Erlebnis der Rennbootsszene bei den Meisterschaften 1956 lag ich meinem Vater zunehmend in den Ohren, denn ich wollte möglichst bald mein erstes eigenes Modell bauen. Ihm war allerdings klar, dass vorher unbedingt noch eine solide Grundausbildung vonnöten war. Es ergab sich, dass er sich im Jahresverlauf mit dem Leipziger Modellbauer und späteren vielfachen Modellsegel-Europameister Karl Schulze anfreundete. Der hatte in den Jahren zuvor im Krick-Verlag bereits einige Baupläne veröffentlicht, außerdem leitete er in Leipzig-Schönefeld eine Schiffmodell-AG für Schüler und Jugendliche (Station Junger Techniker) und versicherte Vater Werner, dass ich dort alles

Nötige lernen könnte. Also wurde ich im Schuljahr 1957/58 Mitglied dieser Arbeitsgemeinschaft und baute schon bald nach einem brandneuen Plan von Karl Schulze das Segelboot „Der neue Simpel“, ein Modell der nationalen Klasse G. Grundsätzlich bauten in dieser AG immer mehrere Schüler parallel identische Modelle, um später in den Wettfahrten gegeneinander gleiche Chancen zu haben. Da ich ja aber anschließend nicht weiter Segel-, sondern Rennboote bauen wollte, wurde mein Boot eine Ausführung in Leichtbauweise: Die Spanten waren dünner und hatten größere Aussparungen, die Leisten besaßen einen geringeren Querschnitt und die Beplankung erfolgte statt mit 0,8 mm Sperrholz mit deutlich leichterem 0,4er. Die damit erreichte Gewichtsreduzierung erwies sich bei den Vergleichsfahrten im folgenden Frühjahr als großer Vorteil und ließ mich schnell begreifen, dass zwischen leicht und schnell ein enger Zusammenhang besteht. Auch sonst war der Bau dieses Seglers für mich eine ausgezeichnete Schule, denn Karl Schulze war zwar ein stets freundlicher, aber immer auch korrekter und unerbittlicher Lehrmeister, der keinerlei Ungenauigkeiten oder gar Pfuscher duldete und so manches unserer Tagewerke nach gründlicher Betrachtung und Erläuterung der Fehler ohne jedes Zögern in der Abfallkiste verschwinden ließ. So wusste ich nach einem Jahr in der AG ziemlich genau, worauf es ankommt und mein Vater konnte mich im nächsten Schuljahr ohne Bedenken an den ersten selbständigen Bau eines Rennbootes heranlassen. Wie sich noch zeigen sollte, wurde dies nach einigen Veränderungen in der Wettkampfordnung auch unbedingt notwendig ...

Die Wettbewerbe des Jahres 1957 mit den Meisterschaften in Magdeburg als Höhepunkt hatten dann für Vater Werner doch einige Enttäuschungen parat. Sowohl das im Vorjahr erfolgreiche B1-Modell als auch das neue A2-Modell waren zwar schnell, lagen jedoch nicht ausreichend stabil auf dem Wasser. Dadurch bekam er ziemlich große Probleme, bei den Freifahrtprüfungen den Kurs zu halten und verlor dort zu viele Punkte, um gute Platzierungen zu erreichen. Dass es anderen ebenso erging (Bild 5), war nur ein geringer Trost. Das B2-Luftschraubenboot lief deutlich stabiler, war



Modellrennboot Klasse A2 von K. Barthol bei instabiler Freifahrt 1957



Rennboot Klasse B2 mit Schlosser 2,5 ccm von Joachim Durand, DDR-Meister 1957

jedoch langsamer als die Konkurrenz aus dem Bezirk Suhl. Dort hatte der ehemalige Fesselflieger Joachim Durand auf extremen Leichtbau gesetzt und ein Modell entwickelt, das nur aus drei Gleitflächen, dem Motorträger und dem langen Ruderblatt bestand, wobei diese Teile durch eine Leistenkonstruktion miteinander verbunden waren (Bild 6). Dieses Renn“boot“ hatte zwar kein hohes aerodynamisches Niveau und war auch im Stillstand nicht schwimmfähig, beschleunigte jedoch nach schwungvollem Start durch das äußerst geringe Gewicht enorm schnell und erreichte hohe Geschwindigkeiten. Hinter zwei derartigen Modellen blieb für Vater Werner bei den Meisterschaften

diesmal nur der 3. Platz. Lange erfreuen konnte sich deren Erfinder an den Vorteilen dieser Konstruktion jedoch auch nicht, denn für das Jahr 1958 wurden die Wettkampf- und Klassenbestimmungen für die Gruppe B (Klassen B1 bis B5) so verändert, dass nun der Bootskörper mindestens das Eineinhalbfache des Modellgewichtes (ohne Treibstoff) verdrängen musste, wobei Motorträger und Motorblock nicht zum Rumpf gezählt wurden. Damit war es mit solchen extremen Entwicklungen vorbei. Darüber hinaus wurde festgelegt, dass ab 1958 nur noch Modelle

der Klassen B1 – B4 frei fahren dürfen und alle Modelle der Gruppe A sowie Boote der Klasse B5 nur noch an der Fesselleine starten. Über die Gründe dafür wird später noch zu berichten sein. Eine weitere einschneidende Veränderung war die Festlegung, für die Meisterschaften 1958 erstmals eine „Jugendklasse“ (bis 18 Jahre) einzuführen und bestimmte Modellklassen nur noch für diese Altersstufe auszuschreiben. Dazu gehörten auch die Rennbootklassen mit Luftschraubenantrieb B1 und B2. Für meinen Vater bedeutete dies, dass er seine B-Modelle in die Ecke stellen musste und nur mit dem A2-Modell an den kommenden Meisterschaften teilnehmen konnte. Für mich war es dagegen ein Glücksfall, denn zum Beginn des Schuljahres 1958/59 bekam ich nun endlich grünes Licht für den Bau eines eigenen Luftschraubenbootes ...

Die Zeit vor den Meisterschaften 1958, die Anfang Juli in Rostock stattfanden, war voll ausgefüllt mit zahlreichen Versuchen meines Vaters, die unbefriedigende Wasserlage seines 2,5er A-Bootes zu verbessern. Anfangs hatte er die Hoffnung, dass die nun vorgeschriebene Fahrt an der Fesselleine bereits ein Teil der Lösung sein könnte, aber das war leider ein Irrtum. Und was er auch tat, dass Boot kippte unbeirrt weiter heftig um die Querachse und neigte bereits bei wenig Wellen zum Springen. Eines Tages, schon etwas verzweifelt, kam er dann darauf, dass der Schwerpunkt des Bootes vielleicht zu nahe hinter der Schwimmerstufe liegen könnte und die Aufteilung der Last auf Schwimmer und Heck dadurch ungünstig wird. Um dies abzustellen, verkürzte er die Schwimmer von hinten um 60 mm, die Abrisskante wanderte also um diesen Betrag nach vorne (Bild 7). Der



**Modellrennboot Klasse A2 mit Schlosler 2,5 ccm
Konstruktion Werner Papsdorf 1958 (2. Version)**

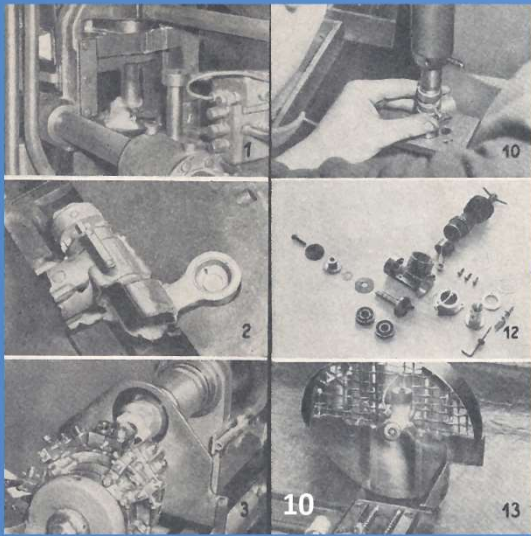
Erfolg war beeindruckend, das Boot lag von da an ruhig und sicher auf dem Wasser und vertrug auch größere Wellen. Wieder einmal hatte Vater Werner gut beobachtet und die richtige Lösung gefunden, was mich sehr beeindruckte. Und nun kam auch der Erfolg zurück. Beim jährlich ausgetragenen internationalen Wettbewerb der Ostblockländer, der 1958 in Krakow stattfand, belegte er in der Klasse A2 den 3. Platz, am Ende des Jahres stand ein weiterer Meistertitel zu Buche und auch im Folgejahr sollte dieses Boot noch gute Resultate erreichen. Nach Saisonende nahm Vater dann auch ein Angebot des Krick-Verlages an, von dem letztlich doch noch recht erfolgreichen Modell einen Bauplan zu veröffentlichen (Bild 8). Noch unter dem Eindruck der vielen Probleme am Anfang nannte er das Boot „Hans Huckebein“, nach dem Unglücksraben im Werk von Wilhelm Busch, aber seinen Frieden hatte er mit diesem Modell längst geschlossen ...

Allgemein war die Rennbootszene in diesen Jahren weiterhin sehr entwicklungsfreudig. Der selbst aktive Redakteur Klaus Friedrich stellte in einem Beitrag über Rennbootmodelle erfolgversprechende Konzepte für die Rumpfgestaltung vor (Bild 9). Das bewährte Grundkonzept unserer heutigen FSR-



**Bauplan Rennboot „Hans Huckebein“
von Werner Papsdorf, Krick Verlag 1959**

Rümpfe hatte er damals auch bereits vorgestellt (vorletzter Typ). Mit dem Tragflächenkonzept irrte er sich dagegen, es sollte sich nicht durchsetzen.

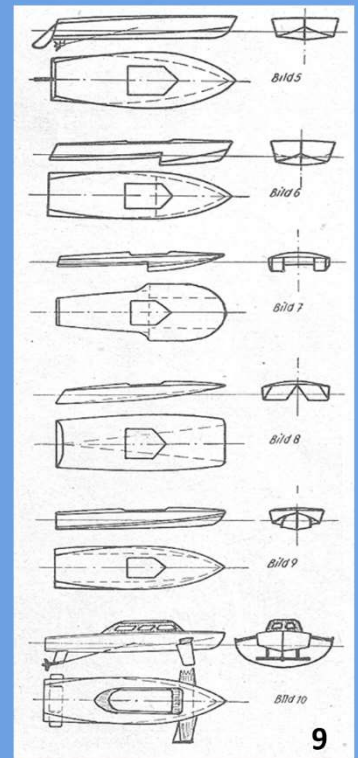


Motorenproduktion im VEB Carl Zeiß Jena
Auszug aus Bericht von Werner Zorn
(Zeitschrift Der Modellbauer 1957)

Interessante Einblicke in die Produktion von Modellmotoren erhielt der bekannte Fesselflieger Werner Zorn bei einem Besuch im VEB Carl Zeiß Jena. Sein Bericht machte das hohe Niveau von Fertigung und Qualitätssicherung deutlich (Bild 10). Damit und durch die erklärte Bereitschaft, Änderungswünsche von Modellbauern umzusetzen, sollte sich der anfangs nicht sehr gute Ruf der Motoren später deutlich bessern. Große Pläne verfolgte Anfang 1957 die den Modellsport in der DDR organisierende GST (Gesellschaft für Sport und Technik) mit der Gründung einer zentralen Entwicklungsstelle für Schiffmodellbau (Bild 11). Es zeigte sich jedoch bereits nach kurzer Zeit, dass die

vorhandenen materiellen und finanziellen Voraussetzungen für die Umsetzung der Pläne nicht ausreichten. So blieb z.B. ein neu entwickelter 10 cm³ - Glühkerzenmotor (Bild 12) auch nur ein Einzelstück. Ein recht

spektakulärer Trend in diesen Jahren waren die Rennboote mit Pulsationstriebwerk. Dafür gab es sowohl Baupläne (siehe Bild 13, Höchstgeschwindigkeit lt. Angabe etwa 70 km/h) als auch großes Interesse von Seiten der Aktiven und Zuschauer. Allerdings war man hinsichtlich der möglichen Folgen eines Unfalls äußerst unbekümmert, denn diese Boote durften anfangs ohne jegliche Sicherheitsvorkehrungen frei auf den Gewässern fahren! Ich habe es selbst miterlebt, wie bei einem



Konzepte für Modellrennboote von Klaus Friedrich (Zeitschrift Der Modellbauer 1957)

AUS DER ENTWICKLUNGSSTELLE FÜR SCHIFFSMODELLBAU

Entsprechend dem großen Interesse, das dem Bau von Motorrennbootmodellen entgegengebracht wird, sollen für die Klassen A-1, A-2, B-1, B-2, B-5 Baupläne mittleren Schwierigkeitsgrades geschaffen werden. Lediglich in der Klasse B-1 soll der Bauplan in einfachster Form für absolute Anfänger ausgelegt werden.

Die Entwicklung eines 10-cm³-Glühkerzenmotors ist ein weiterer Auftrag des Zentralvorstandes. Dieser Auftrag enthält zugleich für die Entwicklungsstelle die Verpflichtung, dafür Sorge zu tragen, daß dieser Motor dann auch produziert wird und daß die Glühkerzen dafür zu haben sind.

Eine weitere Aufgabe besteht darin, dafür Sorge zu tragen, daß für den Schiffmodellbau in kürzester Frist ein einfaches Funkfernsteuergerät zur Verfügung steht. Auf einer der Berliner Schiffmodellbauversammlungen erhielt die Entwicklungsstelle einen Hinweis auf eine im VEB Elektromechanik, Berlin, laufende Entwicklung. Die Entwicklungsstelle hat sofort reagiert und arbeitet schon jetzt gemeinsam mit dem VEB an der Entwicklung, damit diese so schnell als möglich als fertiges Gerät bzw. als Baukasten an unsere Schiffmodellbauer kommt.

11

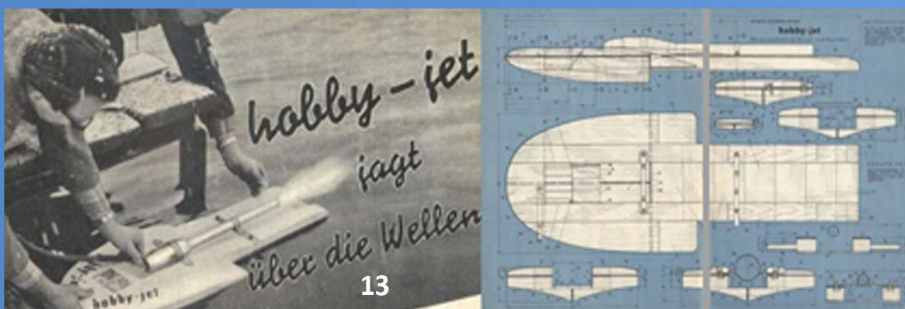
Aufgaben der Entwicklungsstelle für Schiffmodellbau der GST
(Auszug aus Der Modellbauer 1957)

Schaufahren in Leipzig ein solches Boot bei Gegenwind abhob und



10 cm³ - Glühkerzenmotor vom VEB Zentralwerkstätten Berlin
(Zeitschrift Der Modellbauer 1958)

durch einige Bäume hindurch bis auf eine Straße neben dem Gewässer flog. Zum Glück gab es dort gerade weder Verkehr noch Zuschauer, so dass das Ganze am Ende glimpflich abging. Eine Konsequenz dieses Unfalls war dann jedoch die bereits erwähnte Regel, dass Boote dieser Klasse nur

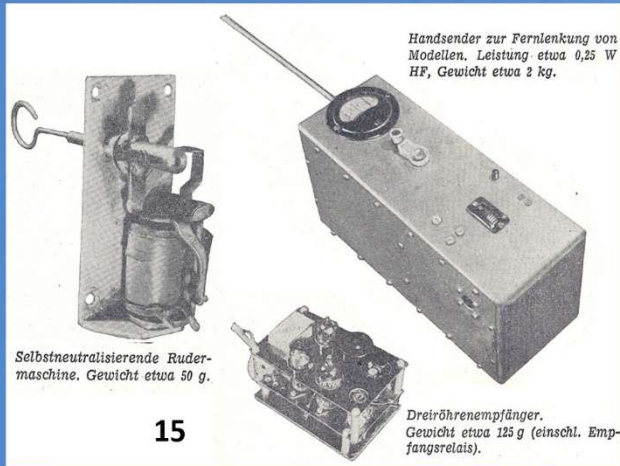


Modellrennboot mit Pulsationsstrahltriebwerk von O. Schmolinske
Bauplan aus Technik-Magazin hobby 1957

noch an der Fesselleine fahren durften. Bei den Modellen mit Unterwasserantrieb und Motoren mit geringem Hubraum wurden hin und wieder auch bereits Untersetzungsgetriebe eingesetzt, um ansprechende Geschwindigkeiten zu erreichen (Bild 14).

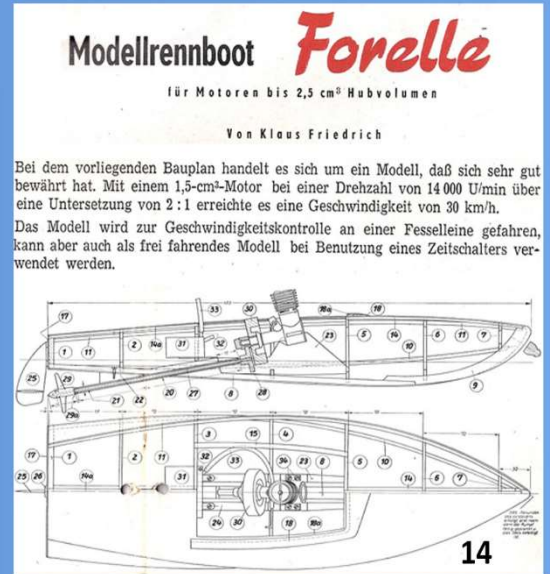
Wenig Fortschritte gab es in den Jahren 1957 / 58 bei der Entwicklung von Funkfernsteuerungen, so dass der Einsatz für Rennboote weiter auf Einzelfälle beschränkt blieb. Bild 15 zeigt ein Beispiel für die damals eingesetzte Technik. Es fehlte jedoch nicht an kreativen Ideen, auch wenn die

meisten davon sich dann in der Praxis nicht durchsetzen konnten. In Bild 16 ist eine Entwicklung aus Frankreich zu sehen, das „TPO-System“, bei dem eine Übertragung der Signale durch das Wasser erfolgen sollte. Auch am Ende dieser Folge soll wieder ein Blick auf die damals aktuelle Werbung stehen (Bild 17). In den 1^{1/2} Jahren hatte sich nicht viel geändert, allerdings standen jetzt große Anzeigen für AKTIVIST-Motoren im Mittelpunkt.

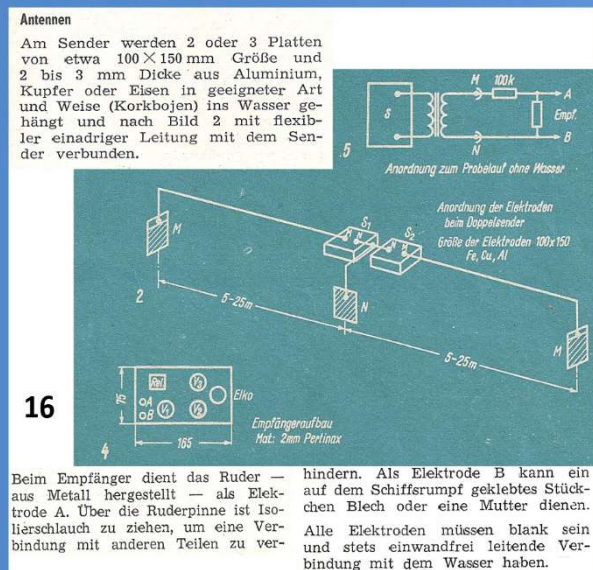


15

Aktuelle Technik von Funkfernsteuerungen für Schiffmodelle, vorgestellt von Erich Friebe (Auszug aus Der Modellbauer 1958)



Rennboot mit 1,5 cm³-Motor und Getriebe von K. Friedrich (Zeitschrift Der Modellbauer 1958)



16

TPO-System - Fernsteuerung mit Signalübertragung durch das Wasser (Auszug aus Der Modellbauer 1958)

CERAVAL
Fabrikate für den Flugmodellbau
Spannlack
Kleblack
Hochglanzlack
Mikrofilm
Universalleim

Brücol - Holzkitt
(Richtiges Holz) gehört in jede Bastlerhand
Zu beziehen durch den Fachhandel
Bezugsquellen weist nach:
Brücol - WERK
Möbius, Brückner, Lampe & Co.
Marktleiberg-Großstädteln, Bezirk Leipzig

SELBSTLÄNDER-GELESTMOTOR „AKTIVIST“
Antrieb für Flug-, Schiff- und Automodelle
Bitte fordern Sie Druckschrift 75-031-1/G
•••• VEB Carl Zeiss JENA ••••

Kraftfahrzeuge unserer volkseigenen Industrie

Lastkraftwagen IFA, HORCH H 3A
Maßstab 1:25 Holzboweise
Bauplan 1,- DM
Werkstoffpackung 6,05 DM

Sattelschlepper IFA, HORCH H 3A
Maßstab 1:25 Holzboweise
Bauplan 1,- DM
Werkstoffpackung 8,70 DM

KLAUS KRICK • MODELLECHNIK
Leipzig C 1, Querstraße 27, Ruf: 4 17 09

DUOSAN-RAPID
Der rasche Klebstoff

von ungeheurer Klebkraft
EIN ERZEUGNIS DES VEB FILMFABRIK AGFA-WOLFEN

17