

# RETRO - Rückblicke auf 60 Jahre Leben mit schnellen Booten

## Folge 2: 1956 Der Einstieg

von Peter Papsdorf , 22. Januar 2016

Im Winter 1955/56 ging mein Vater Werner daran, seinen nach den ersten Testfahrten mit dem Tragflügelboot (Bild 1) gefassten Entschluss, als nächstes Modell ein Gleitboot zu bauen, in die Tat umzusetzen. Da ihm dafür keinerlei Baupläne oder andere Unterlagen zur Verfügung standen, konstruierte er das Boot aus eigener

Anschauung heraus. Es entstand ein einfaches Stufenboot, das bei dem bisherigen Semi-Scale-Modellbauer unbedingt auch eine Fahrerkabine haben musste (Bild 2). Bereits bei den ersten

Fahrten erreichte das Boot ansprechende Geschwindigkeiten zwischen 40 und 50 km/h, allerdings zeigten sich auch einige Mängel. Die Stabilität um die Längsachse war anfangs gering,

außerdem neigte der Rumpf zeitweise zum Kleben. Nun kamen Vater Werner seine langjährigen Erfahrungen im Flugmodellbau ebenso entgegen wie die Tatsache, dass ich inzwischen mit den Motoren und allen Abläufen gut vertraut war. Also ließ er mich das Modell starten, schaute aus der jeweils besten Position genau auf das Fahrverhalten und leitete daraus Veränderungen an der Kontur der Rumpfunterseite ab. So gelang es ihm schon bald, ein stabiles Gleiten und eine relativ ruhige Fahrt des Bootes zu erreichen. Eine Neigung zum Kippen um die Längsachse mit dadurch verursachten Kursänderungen blieb jedoch erhalten. Das machte Vater unzufrieden und stachelte seinen Ehrgeiz an. Also wurde umgehend ein neues Boot geplant, das noch schneller, vor allem aber stabiler fahren sollte. Als er noch mitten in den Überlegungen dazu steckte, erfuhr er, dass die II. DDR-

Meisterschaften 1956 im Schiffmodellbau während des II. Turn-

und Sportfestes im August in Leipzig stattfinden sollten. Spontan beschloss er, in der Klasse B1 (Luftschraubenantrieb bis 1 cm<sup>3</sup> Hubraum) daran teilzunehmen und ging mit noch größerem Eifer an Konstruktion und Bau des neuen Bootes. Um den Wasserwiderstand bei voller Fahrt so gering wie möglich zu halten, entwarf er einen Dreipunkt-Gleiter (Bild 3). Alle Luftwiderstand erzeugenden Teile wurden dabei in das Innere des strömungsgünstig ausgebildeten Motorträgers

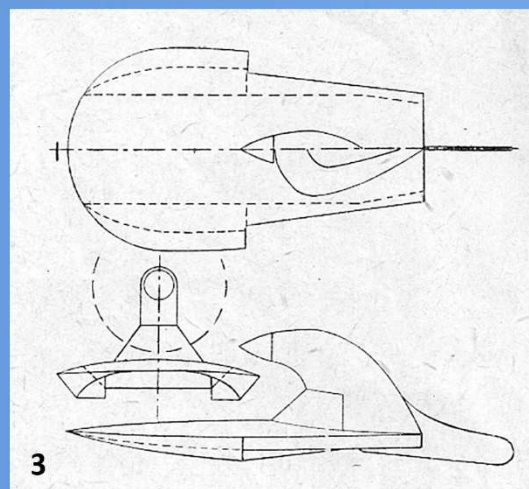
verlegt und durch eine abnehmbare Verkleidung abgedeckt (Bild 4), aus der lediglich der



Stufengleitboot Frühjahr 1956



Tragflügelboot 1955 - 56



Dreipunkt-Gleitboot mit 1 ccm Schlosser Konstruktion Werner Papsdorf 1956



Dreipunktgleiter Klasse B1 1956 Motorverkleidung abgenommen

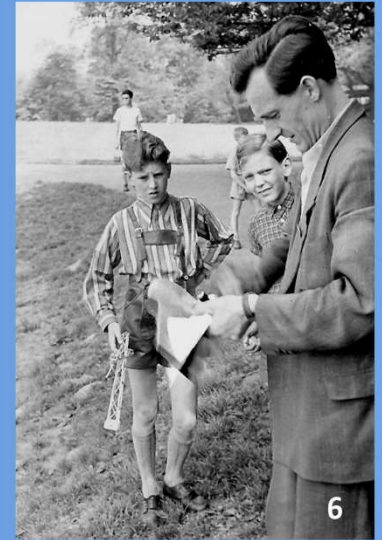
Zylinderkopf herausragte. Vom Flugmodellbau her mit Leichtbauweise vertraut, gelang es Vater, ohne Verwendung von damals schwer zu beschaffendem Balsaholz einen sehr stabilen und steifen



5

**Dreipunktgleiter - Detail:  
Luftschaube mit Spinner**

Bootskörper zu bauen und dennoch das Gewicht des fahrbereiten Modells incl. Motor und Luftschaube auf 365 g zu begrenzen. Dies war neben guten hydro- und aerodynamischen Eigenschaften eine weitere Voraussetzung für hohe Geschwindigkeiten. Mit Hilfe so mancher Nachtschicht wurde das Boot im Eiltempo fertig. Ein Schwerpunkt der ersten Testfahrten war dann die Optimierung der Luftschaube, wobei sowohl Durchmesser und Steigung, aber auch Blattform und -breite variiert wurden. Eigenbau war für Vater Werner selbstverständlich, er verwendete dafür 10-lagiges Schichtpressholz, auch ein Relikt aus alten Fliegerei-Zeiten. Das Ergebnis der Tests ist in Bild 5 zu sehen, auch die strömungsgünstige Verkleidung von Mittelteil und Befestigung des



6

**Dreipunkt-Gleitboot 1956  
Anwerfen des Motors**

Propellers durch einen Spinner. Mit den neuen Propellern ging es noch einmal zum Rosentalteich (Bild 6), um die Einstellung des eingebauten Schlosser-Motors (Bild 7) anzupassen. Danach blieb

für weitere Testfahrten keine Zeit mehr, denn inzwischen war es bereits Anfang August und die Meisterschaften begannen am 6. dieses Monats. Davor hatte mein Vater doch einigen Respekt, es war ja der erste Wettbewerb seines Lebens. Auch ich war sehr aufgeregt, schließlich durfte ich als Starhelfer auch alles hautnah erleben. Austragungsort war ein Teich im Leipziger Johannapark (Bild 8). Es galt, in mehreren Durchgängen eine Strecke von 50 m Länge so schnell wie möglich zu durchfahren, aus den dafür benötigten Zeiten wurde dann die Geschwindigkeit errechnet. Als Messstrecke diente die Wettkampfbahn der ehemaligen E-Klassen, wobei die seitlichen Tore nicht maßgebend waren, es mussten nur Start- und Ziellinie innerhalb der Begrenzungsbojen überfahren werden. Das war scheinbar nicht so einfach, längst nicht alle Teilnehmer schafften es. Die



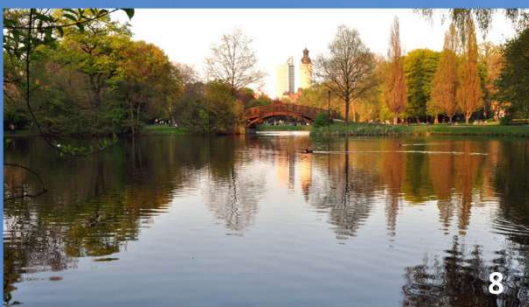
7

**Technische Daten des  
eingebauten Motors**

**Schlosser 1 cm<sup>3</sup> Selbstzünder**

Baujahr: 1955  
Bohrung: 10,5 mm  
Hub: 11,0 mm  
Hubraum: 0,97 cm<sup>3</sup>  
max. Drehzahl: 12.200 min<sup>-1</sup>  
max. Leistung: 0,12 PS  
Gewicht: 55 g

Meisterschaften endeten mit einer Überraschung: Das neue Boot erreichte mit 50 bis 60 km/h Geschwindigkeiten, die bis dahin nur mit B2-Booten (Motoren bis 2,5 cm<sup>3</sup> Hubraum) erzielt werden konnten. Damit ging der Meistertitel an Vater Werner (Bild 9),



8

**Wettkampfgewässer der DDR-Meisterschaften  
im Schiffsmodellbau 1956 im Leipziger  
Johannapark (Ansicht von heute)**



9

**Dreipunkt-Gleitboot Klasse B 1 mit Meistertrophäen 1956**

auch die eigentlichen Favoriten mussten sich dem Neuling geschlagen geben. Schon das war Motivation genug für die Zukunft, aber dann gab es als Siegerpreis auch noch einen 2,5 cm<sup>3</sup>-Motor ZEISS Aktivist. Das Rennfieber loderte, mein Vater plante und träumte, von neuen Booten, weiteren Erfolgen und der Teilnahme an internationalen Wettbewerben. In den nächsten Jahren sollte sich zeigen, dass diese Träume nicht nur Schäume waren ...

Auch für mich stellten diese Meisterschaften endgültig alle Weichen in Richtung Rennboote. Die Geschwindigkeit der schnellen Modelle, die Motorengeräusche, der Geruch von verbranntem Rizinusöl, kurzum die ganze Atmosphäre des Wettbewerbs, aber auch der große Erfolg meines Vaters weckten in mir einen einzigen Wunsch: All das wollte ich eines Tages als aktiver Teilnehmer selbst auch erleben und erreichen. Auch dieser Wunsch sollte kein Hirngespinnst bleiben ...

Mit dem Einstieg in den Modellrennsport entstand auch ein hoher Informationsbedarf. Es galt, nicht nur bei den Wettbewerben die Augen offen zu halten und Erfahrungen auszutauschen, sondern auch andere verfügbare Quellen zu nutzen. Das waren damals vor allem Fachzeitschriften und Baupläne. Also wurde ein Abonnement der entsprechenden DDR-Zeitschrift besorgt (zunächst

Sport und Technik/Seesport, danach Der Modellbauer und später dann Modellbau und Basteln) sowie eine Möglichkeit gesucht, zumindest ab und zu mal in das bundesdeutsche Technik-Magazin hobby hineinzuschauen. Um die Trends festzustellen, war auch ein Blick in die Hefte bis 1954 zurück hilfreich. Es zeigte sich, dass die Rennbootszene im Jahr 1956 im Aufbruch war. Anders als heute gab es sowohl für die Form der Modelle als auch für die gesamte Technik noch



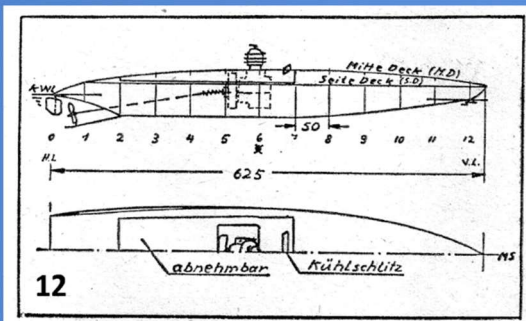
**Rennboot mit Webra-Diesel von Rudolf Reidl (Technik-Magazin hobby 1954)**

keine bewährten Grundkonzepte, die dann kontinuierlich weiterentwickelt wurden, sondern es wurde in alle möglichen Richtungen experimentiert. So waren bei den Rennbooten



**Rennboot mit Wilo-Diesel von Klaus Friedrich (Zeitschrift Sport und Technik/Seesport 1955)**

mit Unterwasserantrieb Verdrängungsrümpfe (Bild 10) ebenso zu finden wie Gleitboote mit flachem oder nur leicht gekieltem Vorderrumpf (Bild 11), aber auch Mischungen aus den beiden Typen (Bild 12). Die meisten Experimente gab es bei den Booten mit Luftschraubenantrieb, dort waren auch öfter exotische Modelle zu sehen (Bild 13). Dieser



**Rennboot mit 2 ccm-Diesel „Pionier I“ von H. Kathke, bis 42 km/h (Zeitschrift Sport und Technik/Seesport 1954)**

Trend sollte sich im kommenden Jahr noch bis zu extreme Formen hin verstärken. Ein sehr elegantes und futuristisch



**Rennboot mit Luftschraubenantrieb für 2,5 - 3,5 ccm-Motoren von H. Appelt (Technik-Magazin hobby 1956)**



**Ferngesteuerter Stufengleiter von H.-P. Hirzel mit Webra-Diesel und Getriebe mit zwei Antriebswellen (Technik-Magazin hobby 1955)**

der Selbstzünder (meist auch Modelldiesel genannt), obwohl es bereits seit längerer Zeit auch Glühzünder gab. Typisch für diese Zeit des Aufbruchs waren auch Anleitungen für den Selbstbau von Motoren (Bild 15). Wie der kleine Textausschnitt beweist, wurden

die dann dabei auftretenden praktischen Probleme nach dem Motto „Alles ist möglich“ meistens ausgeblendet oder zumindest verharmlost. Sehr interessant ist auch ein Blick in damalige Kraftstoffrezepte. Wie Bild 16 zeigt, war starkes Doping gängiger Standard, wobei Chemikalien wie Nitrobenzol oder Amylverbindungen, auf die wegen ihrer schädlichen Wirkung inzwischen längst verzichtet wird, in hoher Dosierung eingesetzt wurden.

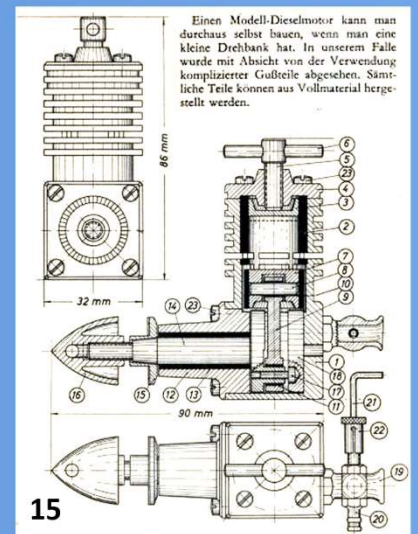
Noch recht bescheiden waren 1956

Dieselmischungen	Glühkerzengemische	
47 % Petroleum	61 % Methanol	
30 % Rizinusöl	14 % Nitromethan	
23 % Äther	24 % Rizinusöl	
	2 % Amylacetat	
	Für heiße Tage mit hoher Luftfeuchtigkeit:	
61 % Petroleum	34 % Methanol	
18 % Rizinusöl	32 % Nitromethan	
18 % Äther	9 % Nitrobenzol	
3 % Amylnitrit	22 % Rizinus	
	3 % Amylacetat	
	Rekordgemisch: Für heiße Tage mit geringer Luftfeuchtigkeit:	
64 % Petroleum	24 % Methanol	
16 % Rizinusöl	40 % Nitromethan	
16 % Äther	12 % Nitrobenzol	
4 % Amylnitrit	20 % Rizinus	
	4 % Amylacetat	

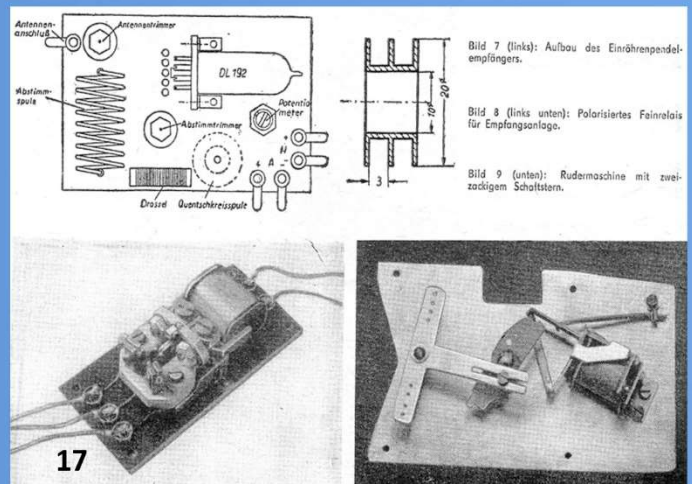
**Kraftstoffgemische für Modellmotoren (Auszug aus Zeitschrift Der Modellbauer 1956)**

der technische Stand und die Verbreitung von Funkfernsteuerungen, was sicher auch eine Folge der noch recht hohen Preise und Gewichte sowie des beträchtlichen Platzbedarfes war. Allerdings wurde dem Thema in den Zeitschriften bereits viel Aufmerksamkeit gewidmet, dabei kamen ausgewiesene Fachleute zu Wort. Bild 17 zeigt einen Auszug aus einer Fortsetzungsreihe, die über drei Hefte dieser Zeitschrift lief und sowohl eine Menge eigener Erfahrungen vermittelte als auch wertvolle Hinweise zum Selbstbau gab.

Die



**Anleitung zum Selbstbau eines 3,5 ccm - Selbstzündermotors (Technik-Magazin hobby 1955)**



**Auszug aus Fortsetzungsreihe „Fernsteuerung für Schiffmodelle“ von Erich Friebe (Zeitschrift Sport und Technik/Seesport 1955)**



**CERAVAL**

Fabrikate für den Modellbau  
**Spannlack – Hochglanzlack**  
farblos und farbig  
**Mikrofilm – Klebelack**



**H. PETRICH, Dresden A 36**  
Winterbergstr. 94    Telefon 323 73

**Kleinstmotoren**  
für technische Zwecke

Alle Interessenten an Urlaubsplätzen in unserem

**Erholungsheim Bad Saarow**

werden gebeten, mit ihrem zuständigen Kreisvorstand  
Verbindung aufzunehmen.

Heimleitung.

**Stahldraht für Steuerleinen**

Rollen zu 40 m

0,20 mm . . . . . –,67 DM  
0,20 mm . . . . . –,77 DM  
0,36 mm . . . . . 1,05 DM

Fordern Sie Katalog Nr. 5 gegen Vereinsendung von 0,50 DM

**KLAUS KRICK, Modelltechnik**

das Fachgeschäft für den Flug- und Schiffsmodellbau  
Leipzig C 1, Querstraße 27 – Telefon 417 09

**18**

Enden soll diese Folge mit einem Blick auf ein paar Werbeanzeigen aus der damaligen Zeit. Ungewöhnlich aus heutiger Sicht ist dabei, dass mitten zwischen Elektromotoren und Steuerleinendraht für Urlaubsplätze am Scharmützelsee geworben wurde.

Werbung im Jahr 1956  
(Zeitschrift Der Modellbauer)